

CIEN AÑOS DE TRAVESÍA

A hundred years of cruising

Century
1916-2016



ASTILLEROS ASTONDOA

1916 - 2016

Cien años de historia

*Un siglo creando “obras maestras”.
Cuatro generaciones al servicio de un astillero
cumpliendo miles de sueños. Embarcaciones
con nombre propio, el de nuestra familia.*

Familia Astondoa

CIEN AÑOS
DE TRAVESÍA

©Astilleros Astondoa
Santa Pola (Alicante), 2016

Edita

Astilleros Astondoa, S.A.

Diseño, maquetación y edición gráfica

Dostintas Comunicación y Diseño

Textos

Andrés Orts Pérez

Fotografías (realizadas y/o cedidas)

Sociedad Mareógrafo, Jaime Brotons Cano, Javier Guijarro Tortosa, Andrea Muscatelo, Quin Bisset

Traducciones

Almudena Grau

Impresión y fotomecánica: Bailén Artes Gráficas

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida, ni en todo ni en parte, ni registrada ni transmitida por un sistema de recuperación, en ninguna forma ni por ningún medio, sea magnético, mecánico, fotoquímico, electrónico, por fotocopia o cualquier otro sin el permiso previo por escrito concedido por el editor.

ÍNDICE

LA HISTORIA DE ASTONDOA

Portugalete

Antecedentes de Portugalete (pag 14-17)
Astondoa en Portugalete (pag 18-55)

Santa Pola

Antecedentes de Santa Pola (pag 56-59)
Astondoa en Santa Pola (pag 60-189)

LA OTRA FAMILIA

(pag 190-209)

CRONOLOGÍA

(pag 210-213)

ENGLISH VERSION

(pag 214-241)

LA HISTORIA DE ASTONDOA

Una apasionante historia que nos narra a lo largo de un siglo la increíble travesía que empezó en un pueblo del norte de España de manos de un carpintero de ribera y que acaba tres generaciones más tarde con una empresa modelo de reconocido prestigio internacional.

PORTUGALETE

ANTECEDENTES



“(...) Se suele decir que los vizcaínos son los más alegres entre los vascos, y que en Vizcaya incluso las abuelas bailan en la plaza. Otro tanto puedo decir yo recordando los tres años en Portugalete. Si era agradable ese toque marino de aquellos alumnos míos, aún era más agradable la alegría que la mayoría de ellos mostraba en las clases y fuera de clase. Por eso, cuando se cumplieron aquellos tres años - he dicho antes que fueron años felices - me marché de allí con pocas ganas (...) El último día, cuando iba a la estación de Peñota, vi al pavo real del parque cuando tenía completamente abierta la cola, y, como a los marineros del barco de mi llegada, le saludé con la mano. Así acabó mi estancia en Portugalete”.

*Bernardo Atxaga, Fragmento de una autobiografía.
Cuadernos portugalujos, nº 8, noviembre 2009.*

La noble villa de Portugalete es un municipio de Vizcaya, enclavada en la margen izquierda del Gran Bilbao. En la actualidad cuenta con una población cercana a los 50.000 habitantes, con una superficie de 3,21 kilómetros cuadrados, lo que le convierte en uno de los municipios con mayor densidad de población de toda España. El gentilicio de sus habitantes es el de portugalujos en castellano y portugaletarras en euskera. Tradicionalmente se ha utilizado también el término de jarrilleros por consumir, desde el siglo XIX, chacolí en unas “jarrillas” que dieron lugar al gentilicio citado.

El primer edificio histórico destacable es la casa-torre de Salazar, construida con mampostería hacia 1380. Fue incendiada durante la revolución de 1934 y con ella se perdió una valiosa biblioteca que el arquitecto Joaquín de Irizar reconstruyó entre los años 1958 y 1959.

La construcción más importante es la Basílica de Santa María, de estilo gótico renacentista, construida entre 1492 y 1580, cumpliéndose así el mandato de la Señora de Vizcaya, María Díaz de Haro en su carta puebla de 1322. Ha sido considerado Bien de Interés Cultural con la categoría de Monumento Histórico Artístico.

En el siglo XVII, (desde 1614) se estableció allí el convento de Santa Clara habitado por monjas de clausura y funcionó como tal hasta 1987, momento en el que fue comprado por el Ayuntamiento y reconvertido en centro cultural, parque y anfiteatro.

Imagen de Portugalete a principios del siglo XX, lugar donde da comienzo la historia de los Astilleros Astondoa

Las regatas de traineras se hicieron habituales a lo largo del siglo XIX. Por ejemplo, en 1865, con motivo de la visita de Isabel II se celebró una regata en su honor con embarcaciones de 40 a 45 pies con una tripulación de 12 a 15

hombres, de 30 a 35 pies con 10 a 12 y botes de 20 a 25 pies con 5 hombres. Con el paso de los años, habría también certámenes internacionales y en el primer tercio del siglo XX el remo portuguero alcanzaría su máximo esplendor.

Marcos Escorihuela editó en 1873-1874 su obra “Topografía de Portugalete” y dejó constancia de que el municipio tenía por esas fechas unos 3.000 habitantes, por lo cual se batía el record de consumo de vino y chacolí: con unas 10.000 arrobas de vino, 14.000 de chacolí y otras 8.000 más de sidra.

Pocos años después, en 1883, fue construida la actual Casa Consistorial de Portugalete, de estilo neoclásico con planta rectangular y bajos porticados. La dirección estuvo a cargo del arquitecto A. Anduiza. Posteriormente este edificio fue reformado en 1985.

El siglo XIX vivió la industrialización con hitos como el muelle de hierro (1887), que resolvió el problema de la temida barra de Portugalete, o los bancos de arena móviles que dificultaban la navegación en los meses de invierno y las mareas bajas. El ingeniero de caminos, canales y puertos Evaristo de Churruca ideó la construcción de un dique de 800 metros ligeramente curvado que prolongaría el muelle de Portugalete. En segundo lugar, la llegada del ferrocarril a la Villa (1888) y muy especialmente la construcción del Puente Colgante - Puente Palacio o Puente Vizcarra - inaugurado en 1993, solucionó la unión de los dos márgenes del río Nervión. Este mismo año la Unesco le concedió el título de Patrimonio de la Humanidad.

Otro de los signos distintivos de Portugalete es su célebre Mareómetro, aparato para medir las mareas, instalado en 1883 al final del muelle de Churruca. Un mareómetro de presión construido en París por una empresa relojera y restaurado por la Autoridad Portuaria de Bilbao en 2000, aun sin funcionalidad.

A finales del siglo XIX y principios del XX, se construyeron diversos palacios como El Salto, o los de Chavarri y Gandarias, de los que actualmente solo se conserva El Saltillo, situado en la avenida de Abaro, en el límite con Santurce. Edificio de planta cuadrada y tres alturas reformado en 1950 que hoy sirve como centro de acogida de jóvenes. También en los últimos años del ochocientos se inició en Portugalete la práctica del fútbol y en los primeros años del siglo XX fueron dos los equipos del municipio: el Athletic Club de Portugalete y el Deportivo Portugalete. Uno de los futbolistas pioneros fue Jorge Cokram, un inglés acomodado en estas tierras. Se ha llegado a escribir incluso que la historia del Athletic Club de Bilbao nació en Portugalete a principios del novecientos.

En 1903 se construyó el monumento más significativo de Portugalete, dedicado a Víctor Chávarri Salazar (Portugalete, 1854 - Marsella, 1900), el ingeniero y empresario nacido en la Calle del Medio que hoy lleva su nombre, fundador de La Vizcaya, factoría de donde nacería Altos Hornos de Vizcaya, promotor también del ferrocarril de Bilbao a Santander y del



Monumento dedicado a Víctor Francisco Chávarri Salazar.

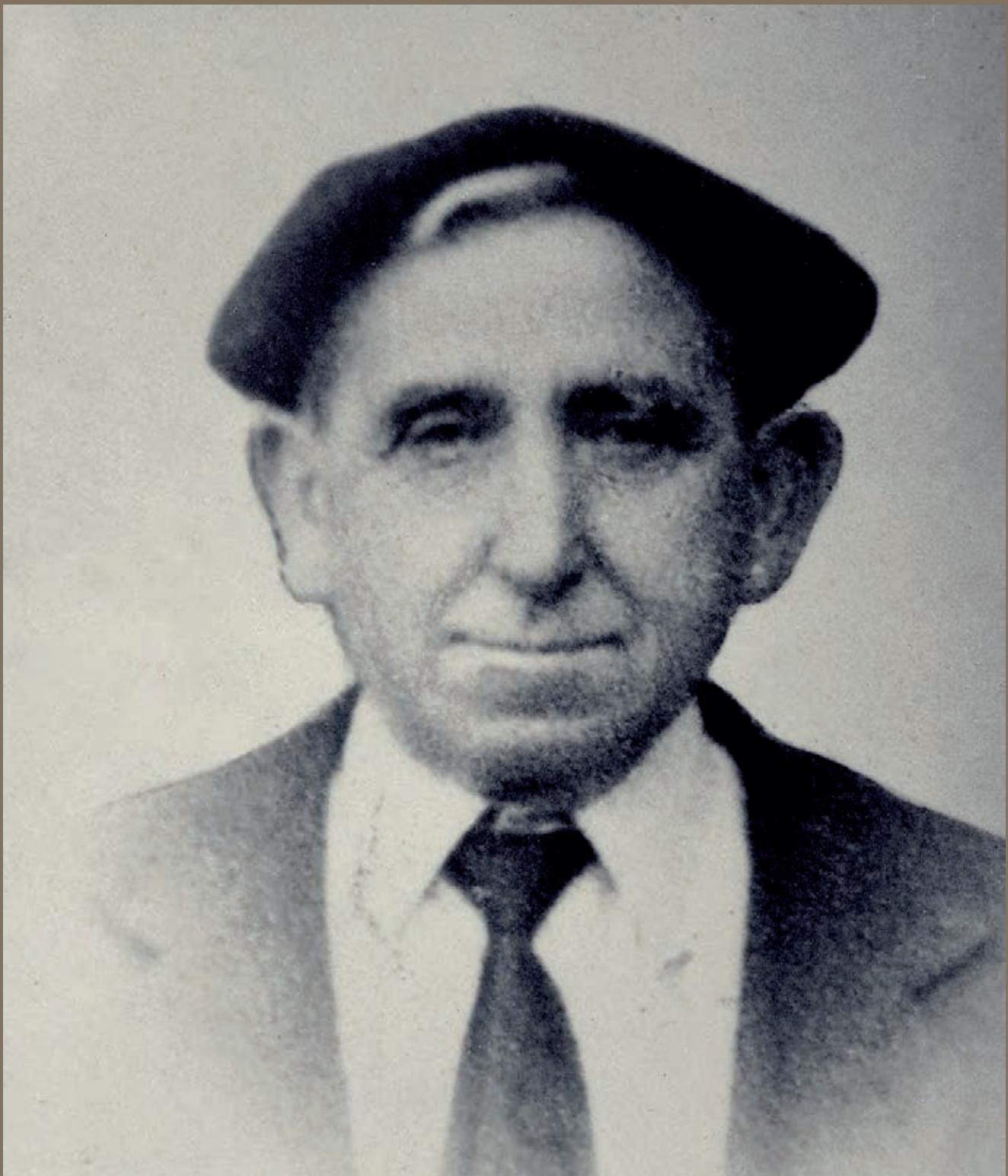
ferrocarril Vasco-Asturiano. En 1906 llegó el cinematógrafo Carmen de la razón Bel y Muselier.

Con la Guerra Civil llegaron a Portugalete un millar de refugiados desde Gipuzkoa, de los aproximadamente 100.000 desplazados a Vizcaya, cuando Portugalete contaba con 10.950 habitantes. Según Tasio Munárriz, Portugalete sufrió cinco bombardeos (29 de abril, 1 y 12 de mayo, 13, 15 y 21 de junio), al igual que ocurrió en otras ciudades vizcaínas como Otxandio, Durango, Gernika o Bilbao. Portugalete fue también campo de prueba de la guerra total por parte de alemanes e italianos.

En el caso de Portugalete se trató de bombas explosivas y no incendiarias como las utilizadas en Gernika. De los seis refugios que se habilitaron, el más importante fue el del túnel con entradas en La Canilla y Peñota. Munárriz estableció en 64 el número de edificios afectados.

El 13 de junio de 1937, unos 4.500 niños y niñas embarcaron en el "Habana" en Santurtzi - entre ellos unos 700 portugalejos - y al llegar a Francia, 1.610 fueron embarcados de nuevo en el vapor francés "Sontay" en dirección a Leningrado. La guerra terminó aquí el 22 de junio de 1937 cuando la villa fue ocupada por las tropas franquistas. Unos 3.000 niños portugalejos se marcharon, volvieron unos 2.500 y otros acabaron en Francia, Inglaterra, la Unión Soviética o América.

La ubicación del municipio, la playa y el balneario convirtieron a Portugalete en residencia de verano para la burguesía vasca y centro de esparcimiento. A lo largo del siglo XX tanto la agricultura como la ganadería han disminuido hasta desaparecer.



Jesús Astondoa Martínez. Fundador de Astilleros Astondoa. 1897-1975

ASTONDOA EN PORTUGALETE

1916 - 1978

*Sesenta años entre dos generaciones,
desde un pequeño taller de carpintería
de ribera, hasta unos astilleros
especializados en barcos de madera,
reclamados por armadores de otras
provincias, por su buen hacer.*

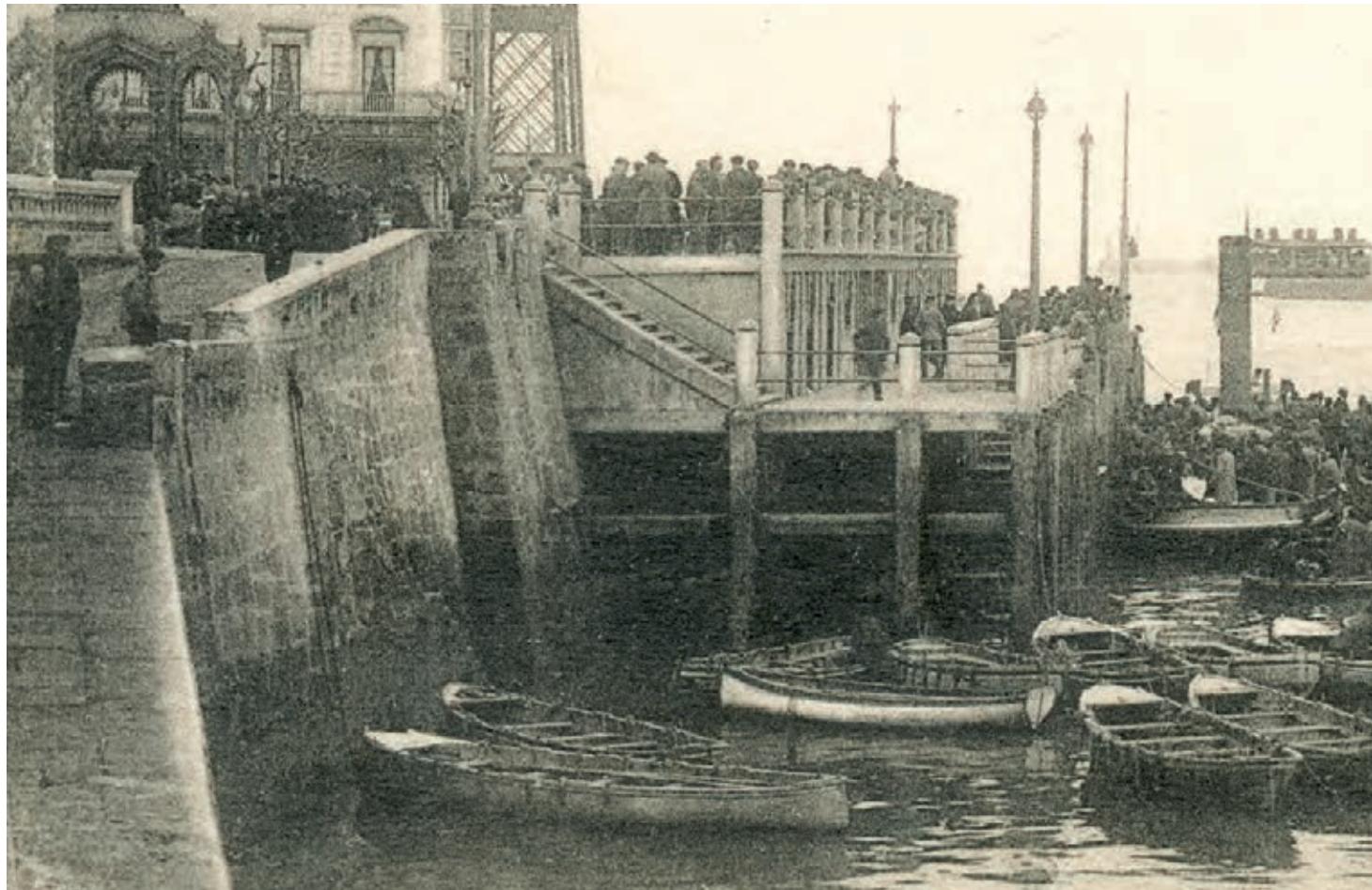
LOS INICIOS

1916- 1936

La primera referencia que tenemos de la familia Astondoa es la de un comercio, una cacharrería en la Calle del Medio a finales del siglo XIX en Portugalete. Era una familia de comerciantes formada por el matrimonio Bartolome Astondoa y Andresa Martínez y sus cinco hijos: Jesús, María, José, Francisca e Ignacio.

La historia de los Astilleros Astondoa comienza a principios de siglo XX con dos de los hijos de este matrimonio: Jesús (1897 - 1975) y José (1900 - 1952).

En marzo de 1916 ambos hermanos comienzan a trabajar en una pequeña carpintería ubicada en pleno centro histórico de la Villa de Portugalete, en la Calle Coscojales. Un local, de reducidas dimensiones y ausente de cualquier exceso, lo esencial en una carpintería de pueblo de principios de siglo XX.



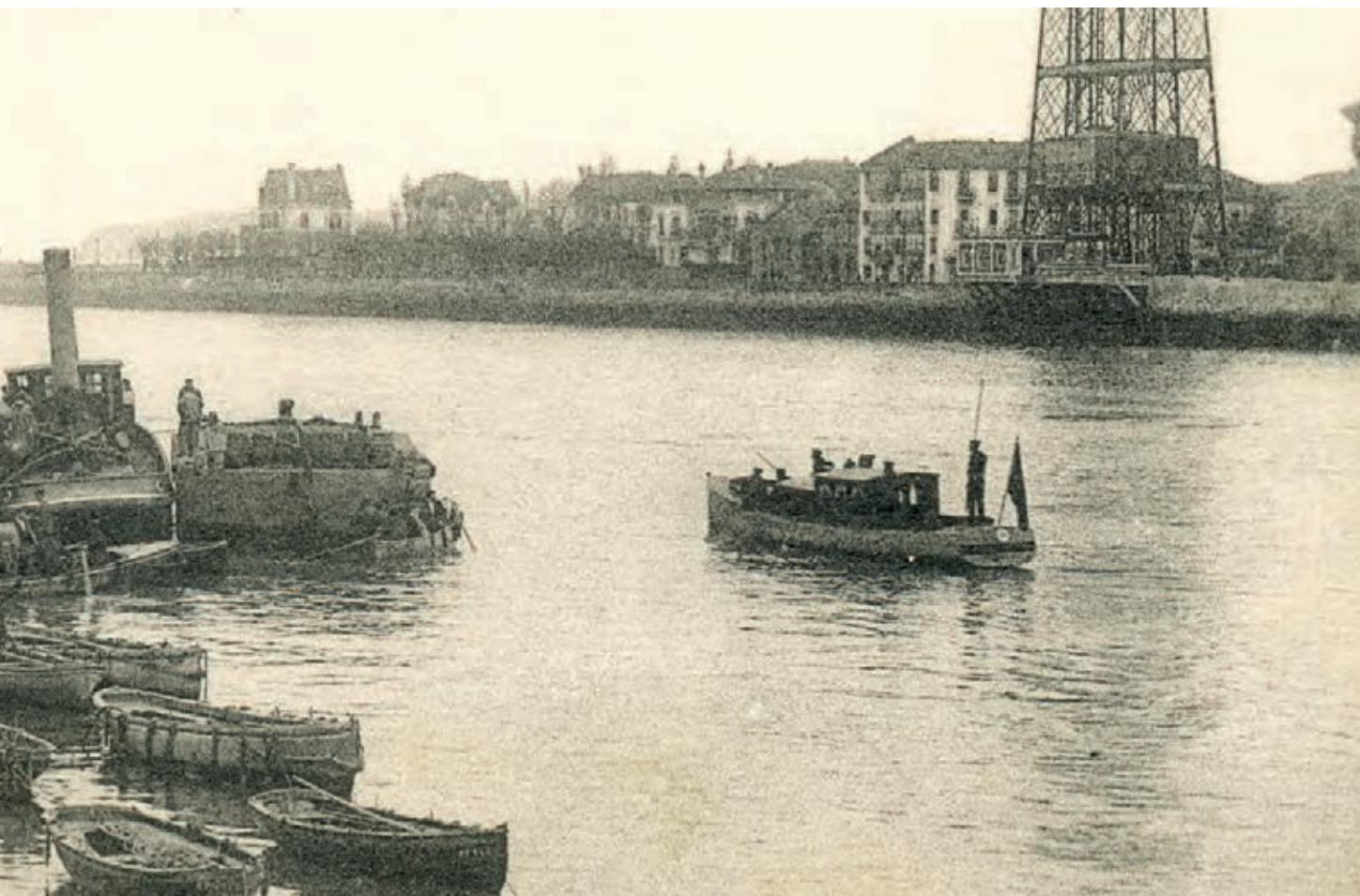
En estas condiciones Jesús Astondoa con 19 años y José Astondoa con 16, comienzan a trabajar con sus primeros encargos entre tablones de madera, herramientas rudimentarias y mucha ilusión.

Los primeros barcos que fueron capaces de realizar eran botes de remos de 3 a 5 mts. de eslora, que construían en tres o cuatro días y que podían costar unas 200 pesetas unidad. El trabajo se sucedía entre la reparación de botes y la construcción de los mismos.

Los botes de remos eran al principio unas embarcaciones toscas, carentes de cualquier lujo y de uso muy variado. Su función consistía en acercar a los marineros a los barcos de pesca, pues en estos años los pescadores amarraban en las escasas bahías o dentro de los puertos, pero no en pantalanes o muelles como

hoy en día, de modo que el único acceso a estas naves de labor era a través de los pequeños y versátiles botes de remos que también servían para traer la pesca a puerto una vez finalizadas las largas jornadas de trabajo. Otro uso frecuente que se daba a estas incipientes embarcaciones era en la pesca de bajura, en auge a principios del siglo XX. Por aquel entonces también existía el bote de remos usado en el transporte de pasajeros. En Portugalete este uso se conoce desde 1757. A principios del s. XX ya había botes de remos con capacidad para 14 personas. Portugalete está frente a las arenas Getxo y los separa la Ría, de modo que la manera más rápida para acceder a la otra orilla era a través de estas útiles embarcaciones.

Los jóvenes Jesús y José Astondoa no dudaron en hacer lo único que sabían, trabajar de sol a sol.



Botes de remos en Portugalete. 1920

Poco a poco y durante años fueron aprendiendo la profesión y evolucionando en la labor de la construcción de botes en aquel pequeño local de las entrañas de Portugalete.

Los dos hermanos se hicieron diestros como “carpinteros de ribera”. El crecimiento del negocio y la falta de espacio en aquel pequeño local del centro de Portugalete les llevó en 1924 a buscar un nuevo emplazamiento más amplio. Se trasladaron a un nuevo lugar frente al teatro de la ciudad, comúnmente llamado “El Teatrillo”. Este local, donde antes había estado situado el Hospital Asilo de San Juan Bautista, se adaptó, tal y como muestran las imágenes, convirtiéndose en una carpintería de ribera.

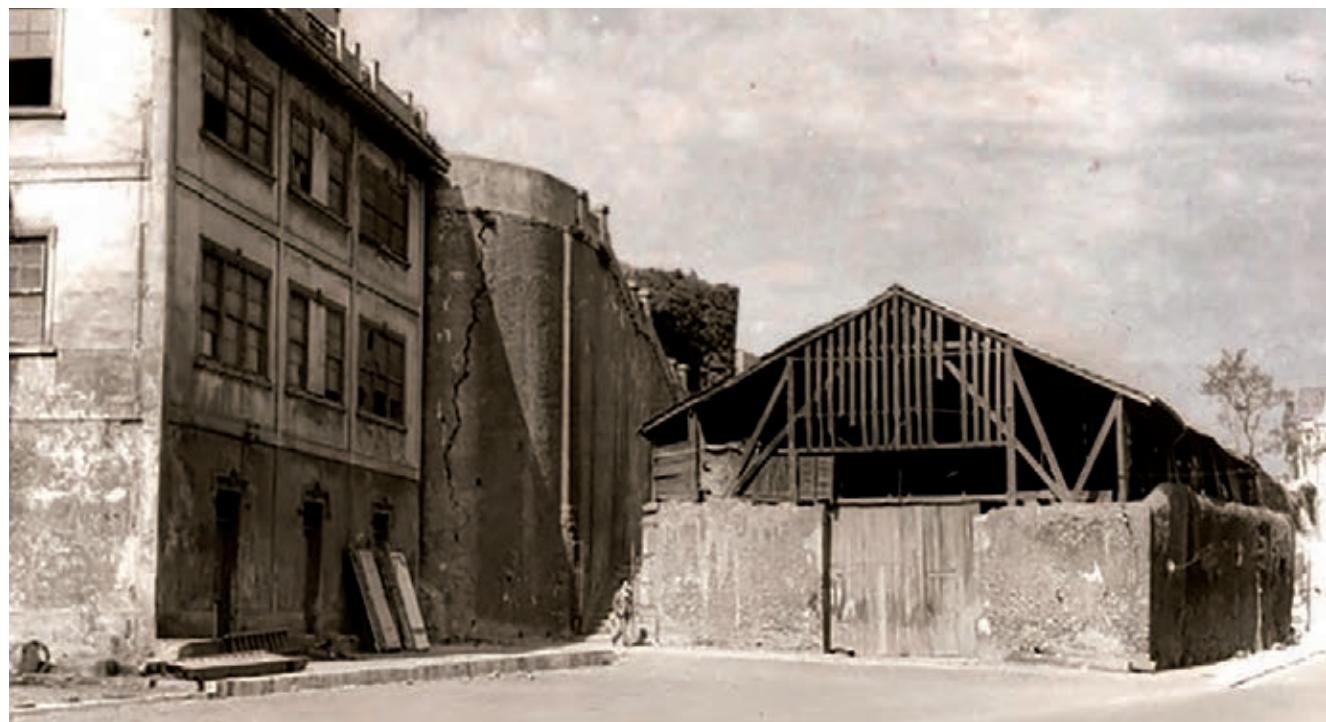
El primer salto cualitativo se dio a principios de 1924, cuando los dos hermanos se atrevieron con la construcción de otro tipo de barcos: “las traineras”. No fabricaron muchas y sin embargo, según consta, estas embarcaciones formaron parte de las famosas regatas de Bilbao de los años veinte. Es más, para orgullo de la ciudad, el Club Portugalete en 1929 logró alcanzar por primera vez el primer puesto con la trainera



Local donde estuvo ubicada la primera carpintería de los hermanos Astondoa en 1916 en la calle Coscosales, centro histórico de Portugalete.



Palacio Chávarri



Astillero Astondoa frente a El Teatrillo. 1922

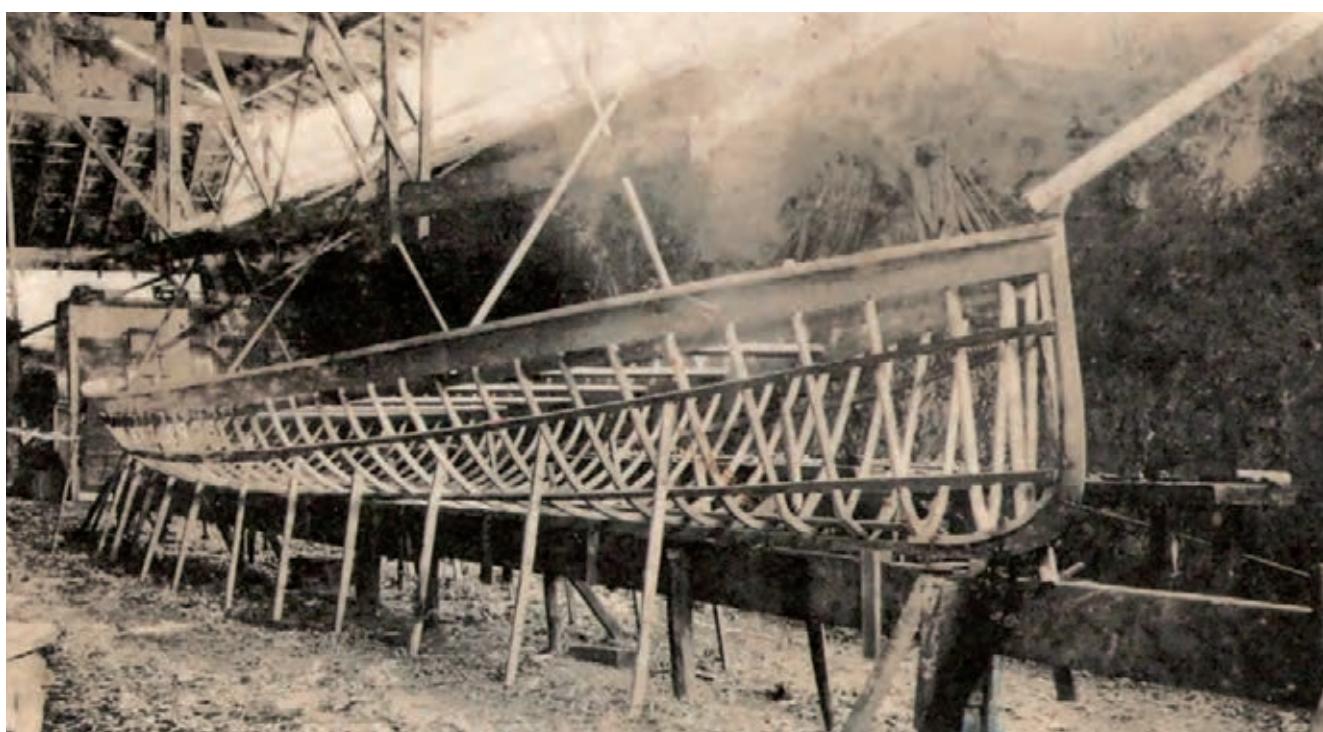
“La Virgen de la Guía”, construida por los hermanos Astondoa en 1925 y que les llevaría a construir otra nueva en 1930 con el nombre de “La Canilla”.

Una trainera es originalmente una embarcación propia de la costa cantábrica española, impulsada a remo y a veces a vela, antiguamente dedicada a la pesca, pero hoy día, con modificaciones de aligeramiento, al deporte de regatas a remo. De líneas finas, proa alzada y popa redonda, resistía muy bien las olas del mar Cantábrico. Su nombre deriva de la palabra “traína” o “traíña”, una red de malla muy tupida utilizada para las capturas, sobre todo de anchoa y sardina. El proceso de fabricación de una trainera dura al menos un mes o mes y medio. Se diseña un plano a escala de la embarcación, basándose en unas medidas estándar de 12 mts. de eslora, 95 cm. de proa, 75 cm. de popa y 60,5 cm. de puntal. El peso total de la embarcación, incluyendo toletes, bancadas y toleteras, tiene que ser de 200 kg. El material utilizado en su totalidad y durante años era la madera de cedro y haya. Actualmente se utiliza la fibra de carbono y el kevlar para realizar embarcaciones con técnicas de aeronáutica, similares a las aplicadas en la construcción del fuselaje del avión Airbus 380.1.

Las traineras son un claro ejemplo de cómo el uso de un instrumento de trabajo va desapareciendo con el paso del tiempo, dando lugar a la competición y al juego, llegando a ser hoy en día una embarcación deportiva de remo y de banco fijo con una estricta reglamentación en cuanto a peso y dimensiones.

Las regatas de traineras se originaron en el siglo XIX cuando los pescadores salían a faenar en botes de remos. Concluida la jornada de pesca debían volver lo más rápidamente posible a puerto, pues quien llegara antes podría vender el pescado más caro. Esta competición por ser el más rápido remando, acabó generando la tradición de las regatas a remos en trainera.

EN 1925 SE CONSTRUYE LA PRIMERA TRAINERA EN EL TALLER DE CARPINTERÍA ASTONDOA: LA TRAINERA VIRGEN DE LA GUÍA



Trainera Virgen de la Guía en el astillero de El Teatrillo. 1924

GRANDES REGATAS DE TRAINERAS

ORGANIZADAS POR EL
PORTUGALETE F.C.
Y PATROCINADAS POR LA
LXXI DIPUTACION DE VIZCAYA
Y AYUNTAMIENTO DE LA N. V. DE PORTUGALETE
— RECORRIDO 8 MILLAS 636 m. —

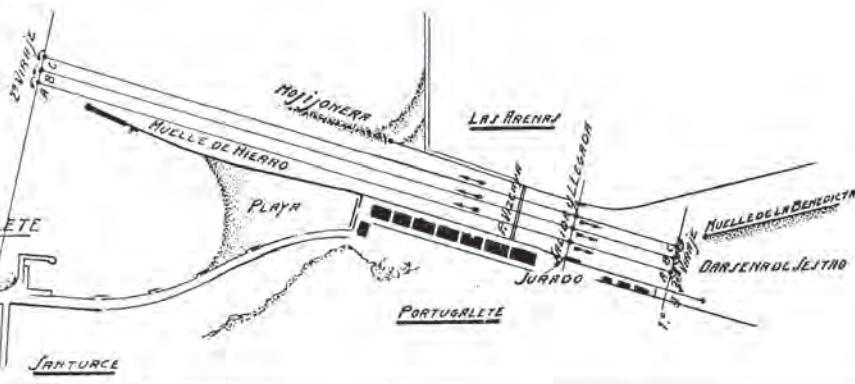


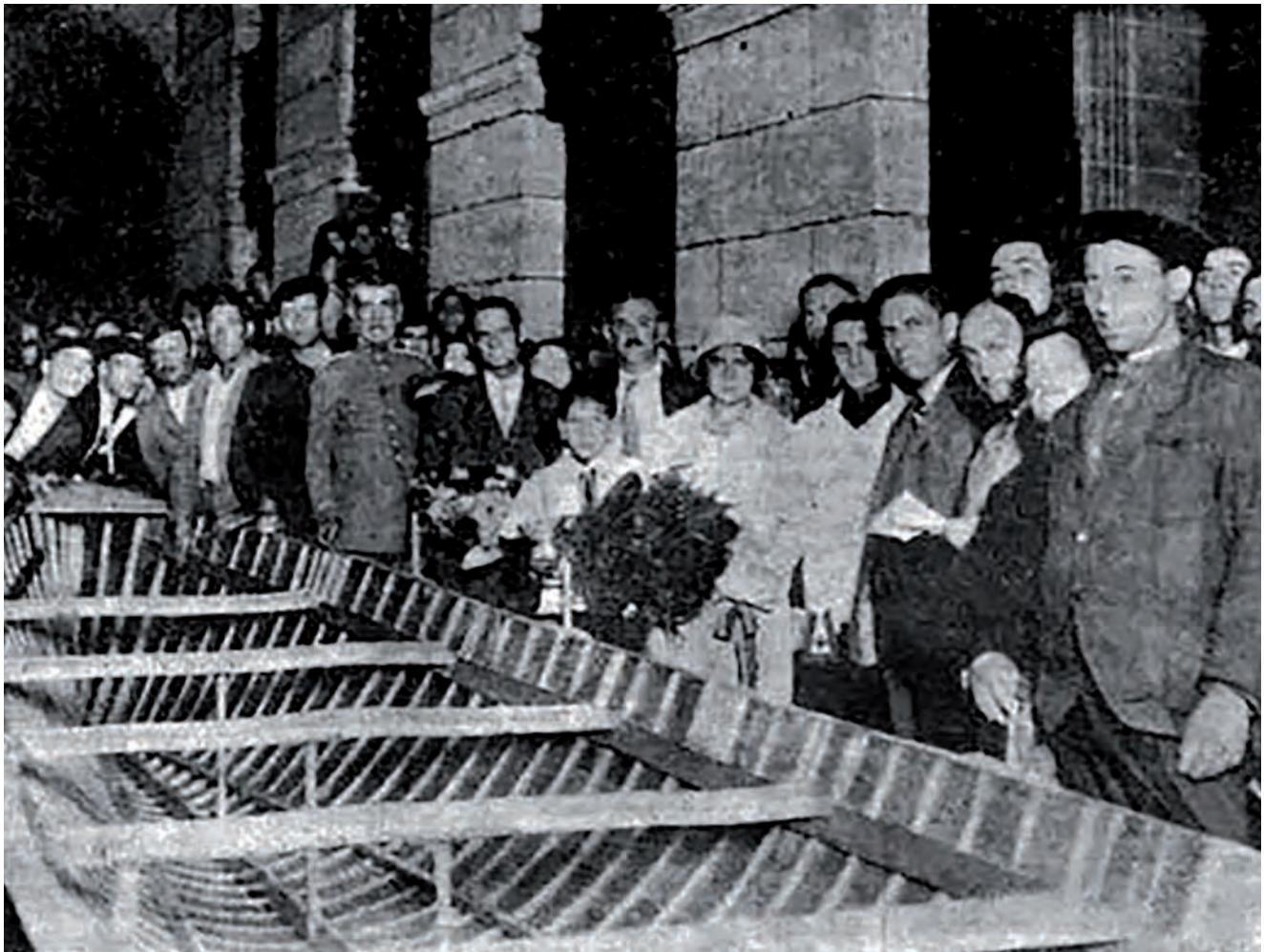
Imagen superior: díptico original del recorrido de la regata.

Imagen inferior: Trainera Virgen de la Guía con la tripulación a bordo.



“La trainera Virgen de la Guía fue la primera trainera con la que el Portugalete F.C. ganó en la Regata de Bilbao, patrocinada por la Excmo.

Diputación de Vizcaya, batiendo el record de la época de un día con 17 minutos y 28 segundos y el de dos días con 35 minutos y 16 segundos.”



Trainera portuguja "La Canilla" construida por los dos hermanos Astondoa en 1930.

EN 1930 JESÚS ASTONDOA
CONSTRUYE LA
TRAINERA "LA CANILLA"
Y COMIENZA A FABRICAR
BOTES SALVAVIDAS
DE MADERA.

En 1930 la Junta Directiva del club Portugalete ve necesaria la construcción de una nueva trainera emitiendo una llamada a las portugalujas y portugalujos, ya que la “Virgen de la Guía” era una “viejecita muy cansada por efecto de las duras luchas a que se le ha sometido, año tras año” y dado que Portugalete mantiene la llama de las únicas regatas oficiales, y con el deseo de tener en propiedad la copa de la Diputación, “a ti nos dirigimos portugalujos; mírate bien por dentro, y si tienes algo más que el haber nacido en Portugalete, no tendrás más remedio que contribuir con tu dinero a la construcción de la que mañana puede traer la gloria para tu querido pueblo. A ver si esta temporada, ya próxima, baten su propio récord de 17' 28 “, con la nueva LA CANILLA”.

Los hermanos Astondoa continuaron su labor entre traineras y botes de remo y comenzaron a construir “botes salvavidas de madera”, muy demandados en aquella época para equipar a los incipientes transat-

lánticos y grandes cargueros. Se fabricaron multitud de ellos, de distintas medidas según la demanda, desde los 6 hasta los 9 mts.

Ambos hermanos maduraron y cada uno formó su respectiva familia. Jesús se casó con Laura Santamaría, una joven natural del pueblo de Lerma con la que tuvo dos hijos, Laura y Jesús. José se casó con Angeles Ruiz, natural de Ortuella, con la que tuvo cuatro hijos: Angelita, Santi, Ignacio y Josechu. Jesús Astondoa Martínez, como miembro de una cooperativa formada por un centenar de personas unidas económicamente para edificar un conjunto de viviendas, pudo adquirir la suya en el barrio de Repélega, donde nacerían sus dos hijos, Laura (1923) y Jesús Astondoa Santamaría (1930-2004), la segunda generación. Con el paso del tiempo y unas décadas después, esa misma casa también vería nacer y crecer a la tercera generación Astondoa: sus nietos Iñigo, Jesu y Covadonga Astondoa Díaz de Otazu.

Casa familiar situada en Villanueva 28, en la que nació Jesús Astondoa Santamaría y sus hijos Iñigo, Jesús y Covadonga Astondoa Díaz de Otazu. Aún la conserva la familia y es albacea de gratos recuerdos.

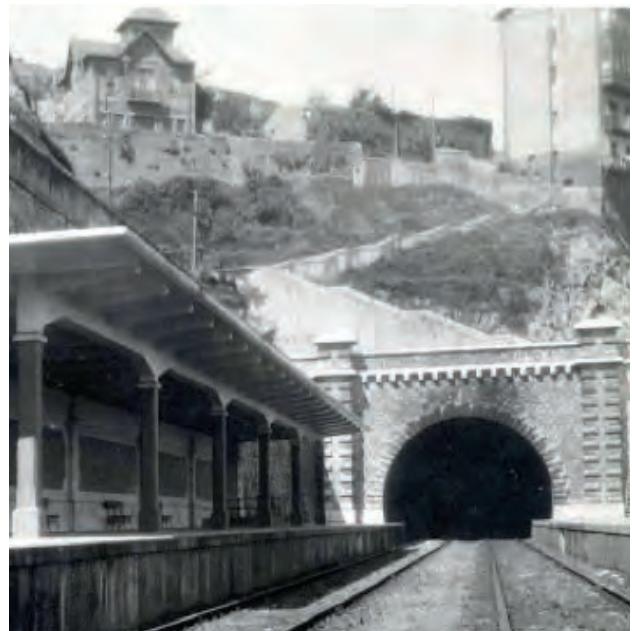


LA GUERRA — 1936- 1939

Los hermanos Astondoa siguieron trabajando juntos en el astillero hasta la Guerra Civil Española en 1936. Fue una época muy complicada. España entera se convulsionaba. Bilbao fue una zona especialmente castigada por los bombardeos del Frente Nacional, pero los astilleros se mantuvieron en activo.

Los continuos bombardeos obligaban a las familias de Jesús y José Astondoa a dormir por las noches en el astillero ya que se encontraba muy cercano al túnel que

une las estaciones de la Canilla y Peñota, por el que pasa el tren de Portugalete a Santurce. Dicho túnel era usado como refugio antiaéreo, y cuando empezaban a caer las bombas de la aviación sobre Bilbao todos corrían a refugiarse a este sitio seguro.



Túnel que une las estaciones de la Canilla y Peñota.



La Guerra Civil española castigó con especial dureza la zona. Los bombardeos de Guernica inspiraron a Pablo Picasso en "El Guernica".



Día de bombardeos

En agosto de 1937, cuando la Guerra Civil Española estaba en pleno auge, se creó “El Consejo Nacional para la infancia evacuada” con la intención de poner a salvo a los más pequeños y repartirlos por diferentes países como Rusia, Francia e Inglaterra. Más tarde se creó “El Comité Internacional de Coordinación”. Ambos organismos dependían del Ministerio de Instrucción Pública.

Uno de los buques más emblemáticos en los que se embarcaron niños para su traslado fuera del área de conflicto fue, sin lugar a dudas, el “Habana”, el barco de la compañía transatlántica encargado de evacuar desde el puerto de Santurce a otros puertos europeos. De este modo se liberó de los traumas propios de una guerra a un gran número de niños vascos, aunque tuvieran que pasar el duro trance de ser separados temporalmente de sus familias.

Los dos niños de Jesús Astondoa Martínez, Laura y Jesús, formaron parte del contingente de 4.500 niños y niñas que fueron embarcados en el “Habana”, de los cuales unos 700 eran portugalujos. Los hermanos, a pesar de su corta edad, fueron separados de sus familias y vivieron el resto de la guerra en Inglaterra, donde fueron recibidos en campos de refugiados de guerra especialmente habilitados para ese fin, tal y como muestra el testimonio fotográfico de la época.



Pancarta de bienvenida al campo de niños refugiados en Inglaterra.



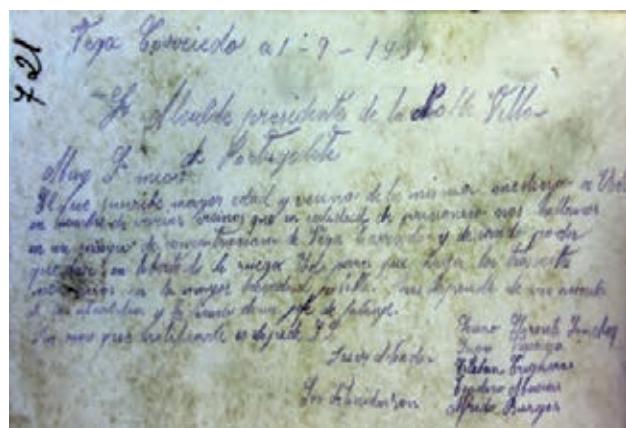
El “Habana” barco encargado de evacuar a los niños vascos.



Niños evacuados de Portugalete.

Tras el fin de la Guerra Civil Española, en 1939, los niños pudieron volver de nuevo con sus familias a su Portugalete querido. Aun así, la familia todavía no estaba unida por completo. El padre, Jesús Astondoa Martínez, como tantos cientos de miles de españoles, fue apresado durante la guerra por las fuerzas del frente nacional y recluido en un campo de concentración, concretamente en el de Vega de Carriedo en Cantabria.

El día 1 de septiembre del año 1939 Jesús Astondoa Martínez dirigió, junto a cinco portugalujos más, una carta al nuevo alcalde falangista de Portugalete para que se les pusiera en libertad, hecho que ocurrió poco tiempo después.



"... El que suscribe mayor de edad y vecino de la misma me dirijo a usted en nombre de varios vecinos que en calidad de prisioneros nos hallamos en un campo de concentración de Vega Carriedo y deseando poder quedar en libertad le ruego por favor que haga los trámites necesarios en la mayor brevedad posible. Pues depende de la firma de un escrito de la abulición y la firma de un jefe de falange..."

LA POST GUERRA
—
1940 - 1950

Eran tiempos complejos. La guerra dejó un país muy deteriorado. Económicamente había que reconstruir el país de nuevo. Jesús y José Astondoa como tantos otros españoles, tuvieron que empezar otra vez desde cero y ambos decidieron emprender su propio camino por separado.

José Astondoa se quedó donde estaba, frente a “El Teatrillo”, pues el lugar tenía posibilidades de crecimiento y desarrollo, y ahí permanecería durante varias décadas más. Sin embargo Jesús, decidido a emprender su marcha en solitario, se trasladó a un nuevo emplazamiento, un lugar que él consideró como el más idóneo: el muelle viejo cerca de la escalinata que desde el puerto conduce a la Iglesia de Santa María, a la izquierda de las vías del tren. En esta nueva ubicación Jesús Astondoa Martínez comenzó de nuevo. Se trataba de un humilde local al lado del mar muy cercano a la estación del tren de Portugalete. Este nuevo emplazamiento mejoraba la recepción de las maderas ya que llegaban a la carpintería sin grandes trasladados ni problemas más allá de cruzar las vías del tren. Además, esta cercanía al mar le permitía poder poner a flote los barcos en la rampa pública que tenían enfrente, de manera rápida y cómoda.



Ubicación del astillero “Jesús Astondoa” a partir de 1939 .

El nuevo batel de San Nicolás

El domingo, en Portugalete, después de la reunión de boceto-verifico y el bautizo y bendición del herramiento (batel y palazón) de nuevo cuño, en cuya adoración se han gastado "ta panoja" a espaldas los chicos de San Nicolás.

En la ceremonia del bautizo-bendición, honrada con la asistencia de las autoridades locales y de Marina del sector, destacados federativos de la F. V. R. y multida concurrencia de vecinos, ofició el coadjutor de la basílica portuguesa don Victor Sarduy.

El nuevo batel, obra del astillero local Jesús Astondoa, es de igual catadura de otro, ancho ya que ando por ahí cargado de laureles y con bulle con sin par donosura. Astondoa, tras largos años de ausencia de las lides constructoras de embarcaciones regatistas, torna a un puesto interinamente detentado por carpinteros a secas.

Contemplando esperpentos fáilidos de astilleros a cargo de seudo constructores, reiteradamente nos preguntábamos: ¿Dónde está Astondoa? Porque Astondoa, amigos, armó el alboroto padre en la tercera década de siglo, a la sazón de las triunfales andanzas de la estupenda trainera "Virgen de la Guía", hechura suya, confirmado más tarde con su "Canilla". Despues se esfuma para reaparecer esporádicamente. Y a él se debe, en uno de sus momentáneos re-

apariciones, el batel mellizo del recién construido antes aludido.

En las amuras de la nueva embarcación lemos: "San Roquillo, Portugalete". Casticismo a chorros, amigos de San Nicolás. San Roquillo, en el ámbito de la urbe jarrillera y sus alrededores, entraña toda la gama jarana, profusamente dorochada en las verbenas portuguesas; suelta de vaquillas con sinfonía de cuadilleras de bolas, bañada... en íntimo maridaje con aromas de atardecer agostino, a orillas de lo río, junto al colgánico.

El ritual en toda botadura deusto obliga a la madrina a estrellar violentemente contra la proa del nuevo batel la consabida botella de burbujoante champán. La protagonista es comando sucesivo de todas las galas fomenias: distinción, belleza... En esta botadura de minifatura que nos ocupa cumplióse el protocolo a medias no vimos los vidrios rotos por parte alguna; empero, en lo concerniente al físico de la madrina de tanda, no cabe exageración tan rigida. Ana Mari Hermosilla anadría al "San Roquillo", y basta.

Los chicos de San Nicolás, cajitanando por su presidente, Luis Alcalde, cumplimentaron atentamente a los invitados. Agradecieron mos la parte que a nosotros tocó, a lo par que los deseamos todo suerte de bienandanzas.

TOL ETE

... "el nuevo batel, obra del artífice local Jesús Astondoa, es de igual catadura de otro, años ya que anda por ahí cargado de laureles y con bulle con sin par donosura. Astondoa, tras largos años de ausencia de las lides constructoras, de embarcaciones regatistas, torna a un puesto interinamente detentado por carpinteros a secas" .. "Contemplando esperpentos, salidos de astilleros a cargo de seudo constructores, reiteradamente nos preguntábamos: ¿Dónde está Astondoa? Porque Astondoa, amigos, armó el alboroto padre en la tercera década de siglo, a la sazón de las triunfales andanzas de la estupenda trainera "Virgen de la Guía", hechura suya, confirmado más tarde con su "Canilla" ...

En este nuevo emplazamiento Jesús Astondoa construyó en 1951 el batel San Roquillo, una embarcación de regatas con capacidad para cinco tripulantes.

Se avecinaba la II Guerra Mundial. Los botes de salvamento eran muy demandados y surgió la oportunidad para construir multitud de ellos con destino a Europa. Ya con conocimientos y experiencia en el mundo de la construcción de barcos de madera, poco a poco se atrevió con unidades más importantes.



En 1950 Astondoa fabrica el batel "San Roquillo", embarcación de regatas para cinco tripulantes.



Jesús Astondoa Martínez sobre la proa de una embarcación de recreo "Astondoa" en la década de los 40.



Barcos de pesca frente al astillero del puerto viejo de Portugalete.



Con el paso de los años los botes de salvamento de madera fueron sustituidos por botes de aluminio y posteriormente por botes de poliéster, por lo que a mediados de los años 40 estas embarcaciones dejaron de fabricarse y Jesús Astondoa Martínez se centró exclusivamente en la construcción de merluceras y solo esporádicamente fabricaría algún que otro barco de paseo para la joven e incipiente burguesía de Bilbao.

JESÚS ASTONDOA MARTÍNEZ CENTRA SU ACTIVIDAD BÁSICAMENTE EN LA CONSTRUCCIÓN DE BARCOS DE PESCA PROFESIONAL Y BARCOS DE RECREO.

En 1944 Jesús Astondoa Santamaría, hijo de Jesús Astondoa Martínez, se incorpora como aprendiz pasando por todas las labores propias del astillero y aprendiendo un oficio que amó y perfeccionó durante el resto de su vida.

Con su hijo en el astillero, Jesús Astondoa Martínez pudo desarrollar mejor su trabajo, y su nombre empezó a ser reconocido a nivel nacional. En esta época comienza la construcción de barcos de pesca más grandes y su fama llega hasta Valencia, donde un armador le encarga en 1948 la construcción de un barco de pesca. Jesús marcha a Valencia durante un periodo de tiempo no muy largo con parte de su cuadrilla, dejando a su hijo Jesús Astondoa Santamaría a cargo del astillero. Una vez finalizada la labor en Valencia vuelven a su Portugalete natal a continuar con sus labores diarias en el astillero.

Jesús Astondoa Santamaría, realiza el servicio militar en la marina, en el buque "Galatea", en el que estuvo enrolado durante tres años. Tras este intervalo de tiempo, vuelve al astillero para continuar con su pasión: la fabricación de barcos de madera.



Jesús Astondoa Santamaría vestido con el traje de la marina española.

En 1949 debido a una reforma urbanística Jesús Astondoa Martínez debe abandonar sus instalaciones y se ve de nuevo obligado a trasladar el astillero. Esta vez se ubican en el pueblo vecino de Santurce, junto a la Plaza de Juan José Mendizábal.

En este nuevo astillero de Santurce cada vez se fabrica más por encargo. La demanda de barcos de recreo es cada vez mayor y el ritmo del astillero es frenético.

Por su parte, José Astondoa Martínez sigue en "El Teatrillo" con sus hijos Santi y Josechu, fabricando todo tipo de embarcaciones. Con el tiempo abandona el astillero y se traslada a otro local situado a unos cientos de metros, frente a su hermano Jesús Astondoa Martínez, junto al Club de Remo de Portugalete, donde permanecerá hasta 1992.

Con el paso del tiempo se especializarán y acabarán construyendo exclusivamente y por encargo grandes barcos de pasaje, algunos de hasta 22 mts. de eslora, dando servicio a la demanda de la Ría y alrededores y lugares tan lejanos como las Islas Canarias, donde esos barcos, a día de hoy, todavía siguen realizando las labores de traslado de pasajeros.



Embarcación de pasajeros fabricada en 1980 por Santi Astondoa en el astillero ubicado frente al club de remo. Las dimensiones del astillero eran tan pequeñas que hubo que derribar la pared para poder sacar la embarcación.



Traslado de embarcación deportiva desde el astillero de El Teatrillo.



TERCERA GENERACIÓN

1950 - 1965

Pasaron casi diez años de intenso y duro trabajo en el nuevo astillero de Santurce. Los encargos personales de barcos de recreo y de pesca profesional iban en aumento. El desarrollo y progreso del negocio estaba asegurado.

En septiembre de 1958, Jesús Astondoa Santamaría contrajo matrimonio con Juana María Díaz de Otazu Saras, natural del pueblo de LLanes, Asturias. La boda tuvo lugar en Portugalete, en la Iglesia de Santa María.

Fruto de este matrimonio nacieron tres hijos, la tercera generación Astondoa Díaz de Otazu: Iñigo (1959), Jesu (1961) y Covadonga (1967), los tres nacidos en la casa que la familia poseía en Repélega, barrio del municipio de Portugalete.



Jesús Astondoa Santamaría y Juana María Díaz de Otazu Saras, junto a Jesús Astondoa Martínez y su esposa Laura.



Libro de familia de Jesús Astondoa Santamaría y Juana María Díaz de Otazu Saras.



Familia Astondoa Díaz de Otazu en la que aparecen los niños Iñigo y Jesú.



Motovelero "Astondoa" el día de su botadura en la década de los 40.

JESÚS ASTONDOA
MARTÍNEZ Y SU HIJO
ASIENTAN EL NE-
GOCIO FABRICANDO
EMBARCACIONES
DEPORTIVAS Y
MOTOVELEROS.

La demanda de barcos deportivos fue creciendo a par que el desarrollo del país. Los industriales de la zona iban confiando en Jesús Astondoa Martínez e hijo el encargo de embarcaciones deportivas cada vez más grandes. El desarrollo de los Altos Hornos de Vizcaya, junto con la industria del metal, supuso en la década de los años 50 y 60 un gran desarrollo económico para la zona y evidentemente, para los astilleros locales también se avecinaban tiempos de bonanza.

Las adineradas familias del norte adquirían cada vez más embarcaciones deportivas, y en el entorno era conocido el buen hacer de los Astondoa, a la sazón, vecinos reconocidos de Portugalete y afincados en Santurce. Formaban parte ya de la tradición vasca vinculada a la construcción de embarcaciones. Durante los años siguientes no les faltaron abundantes encargos para construir barcos, e incluso incorporaron los motoveleros a la producción.



El trabajador Félix González en el primer astillero de Santurce en 1964.





1958 "El Sheriff" en Santa Pola.

En 1959 vuelven a llamar a "los Astondoa" para construir tres barcos de pesca en el levante español, esta vez en Santa Pola, (Alicante).

Los Astilleros Vatasca, ubicados en este pueblo pescador, eran propiedad de D. José Gezuraga, natural de Bilbao, y estaban gerenciados por Goyo Feijo, vasco afincado en Bilbao desde donde dirigía los astilleros. Goyo, conocedor del buen hacer y la fama de Jesús Astondoa, le propuso marchar a levante con su cuadrilla para construir tres grandes barcos de pesca de 37 mts. cada uno: la "Yolandita", la "Palomita" y la "Acabada". En esta ocasión fue Jesús Astondoa Santamaría, a quien llamaban cariñosamente "El Sheriff", quien asumió la responsabilidad. D. Jesús Astondoa Martínez, ya mayor y a pocos años de jubilarse, decidió permanecer en su Portugalete natal a cargo de los astilleros de Santurce. En septiembre de 1959 "El Sheriff" dejaba a su mujer y a su hijo Iñigo con apenas unos meses de edad en Portugalete para realizar con maestría y junto a sus hombres, aquella labor. En

junio de 1960, una vez terminado el trabajo, regresa con su equipo a Santurce. Jesús Astondoa Martínez, el fundador, con su hijo de nuevo a cargo del astillero, decidió jubilarse. "El Sheriff" se hizo definitivamente responsable del rumbo de los Astilleros Astondoa.

Los pesqueros que se fabricaban en los años sesenta eran ya grandes barcos. En esta época se construyeron en los Astilleros Astondoa de Santurce, barcos de pesca de hasta 18 mts. de eslora.

En 1961 los Astilleros de Jesús Astondoa comienzan a colaborar con otras empresas vascas que diseñaban y comercializaban barcos de recreo, especialmente yates. Gracias al buen hacer del astillero, estos armadores les encargaban la construcción de todo lo referente a carpintería naval: cascos, acabados interiores, exteriores, montaje de motores... todo lo que estuviera relacionado con la madera en el sector náutico era realizado diestramente por el astillero.



La "Yolandita" a mitad de su construcción.



La "Yolandita" ya terminada, con "El Sheriff" a bordo.



Botadura de una embarcación de recreo "Astondoa".

ASTONDOA-PORTUGALETE



ENTRE SANTURCE
Y SANTA POLA

1966- 1976

En el año 1966 Jesús Astondoa y su equipo se ven de nuevo obligados a trasladar el astillero. La ciudad de Santurce crece y la remodelación urbanística de entonces dispone en el puerto nuevo de Santurce de un área específica para la ubicación de los astilleros y la industria anexa al área naval. Astilleros Jesús Astondoa se sitúa en el muelle nuevo, en una de las naves destinadas a la construcción y reparación de embarcaciones por parte del Ayuntamiento de Santurce, nave que hoy en día sigue en pie. En estos astilleros fabricarían durante la siguiente década todas sus embarcaciones.

La destreza y calidad de la construcción naval de astilleros Astondoa sentaba precedentes de lo que en un futuro cercano sería una constante en su trabajo. Embarcaciones de mucha calidad para los años sesenta, con un refinado acabado que se podía interpretar como una señal de "lujo de una época". Yates, motoveleros y todo tipo de embarcaciones por encargo donde se valorara la construcción de calidad, tenían cabida en este astillero. Embarcaciones con refinados exteriores y lo que en aquel entonces se entendía como exquisito interiorismo son hoy consideradas piezas de colección.





Motovelero en el astillero "Jesús Astondoa". Puerto Nuevo, Santurce. Década de los 60.



Motovelero en el astillero "Jesús Astondoa". Puerto Nuevo, Santurce. Década de los 60.



*Secuencia de imágenes
donde se puede apreciar
la calidad de los acabados
tanto en interiores como
en exteriores.*





Embarcación deportiva Astondoa varada en la ría momentos antes de su botadura en 1968 y detalle del puente alto.





Yate Astondoa, Santurce 1972.

En 1970 Jesús Astondoa Santamaría aconsejó a Goyo Feijo (gerente de Astilleros Vatas) comenzar a fabricar yates de recreo como alternativa a la construcción de barcos de pesca, dada la creciente demanda de este tipo de embarcaciones en muy escaso período de tiempo. Goyo lo consideró positivamente y construyó junto a la playa de "El Varadero" en Santa Pola la que hoy es su nave actual, con el objeto de fabricar embarcaciones deportivas, a las que llamaría "VATASA".

Para poder realizar ese proyecto en condiciones Goyo necesitaba un director de proyecto a pie de astillero con suficiente experiencia y seriedad para que los barcos se fabricaran con calidad. En 1972 propuso a Jesús Astondoa Santamaría volver a Santa Pola como encargado de la fabricación de sus "yates de recreo Vatas". Jesús aceptó dicha responsabilidad pero con la condición de no abandonar la labor en su astillero de Santurce ya que allí también tenía encargos y barcos que realizar.

"El Sheriff" pasó a ser el director de la división de

Astilleros Vatas para la fabricación de yates de recreo, durante varios años. En este periodo de tiempo, la familia pasaba con él los veranos en Santa Pola, lo cual hizo más llevadero su constante ir y venir.

En 1976 Jesús Astondoa Santamaría, cansado de viajar de Santurce a Santa Pola, abandonó definitivamente su trabajo y su relación con Vatas.

Eran tiempos complicados a nivel socio político en España. El General Franco había muerto no hacía mucho y el país se convulsionaba en una transición muy compleja.

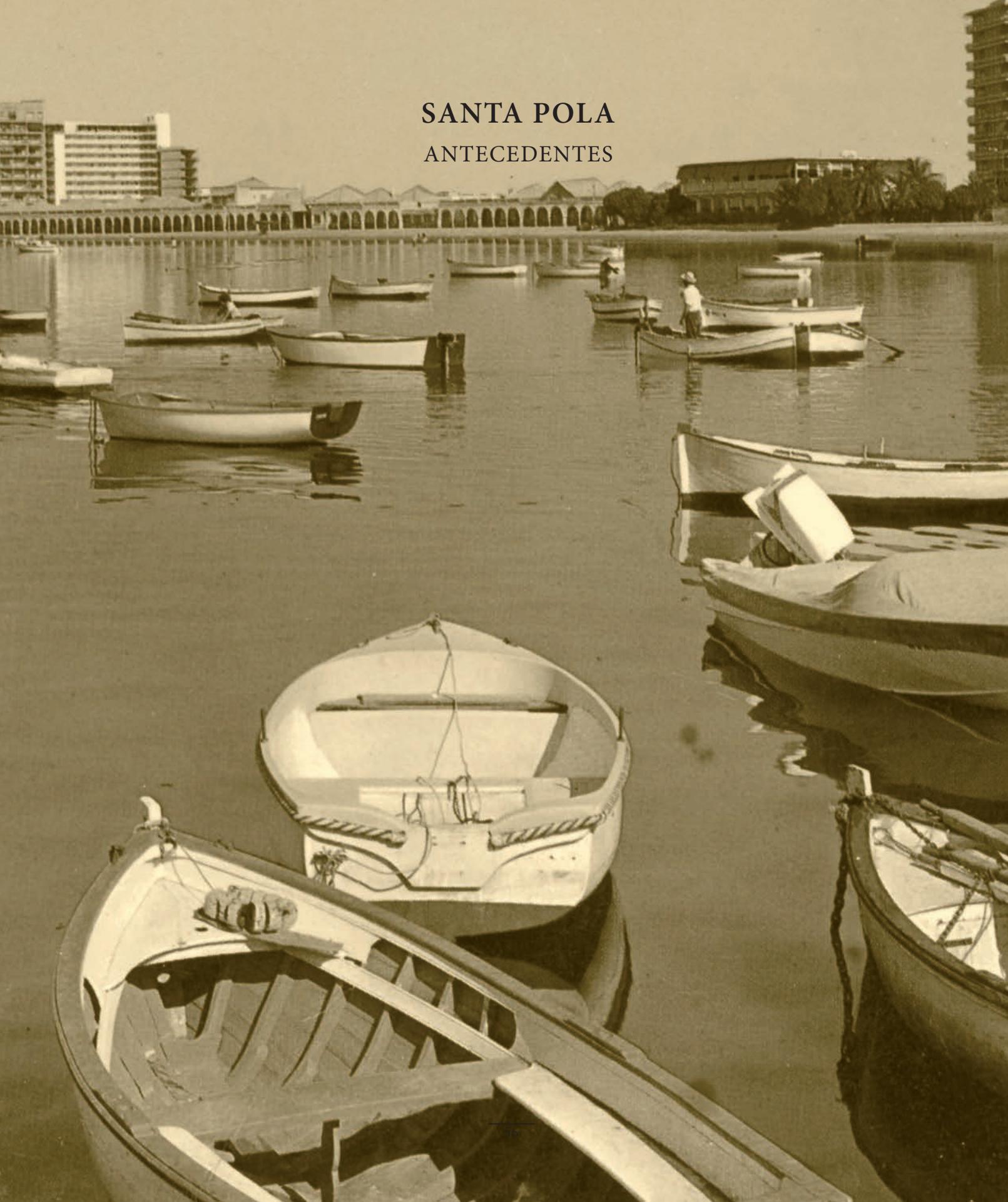
Es en esta época cuando Jesús Astondoa toma la decisión más importante de la historia de los astilleros. Decide centrar toda su actividad en la fabricación exclusiva de yates de recreo, crear una marca y consolidar su empresa. Por experiencia en Vatas (Santa Pola) sabía que el buen clima facilitaba la toma de decisiones de compra de este tipo de embarcaciones, que por supuesto, debían tener un gran diseño así como una

buenas construcciones y un buen precio. Además comprobó que los clientes de este tipo de embarcaciones eran en su mayoría de Madrid, Barcelona, Málaga y Baleares, cuatro ciudades que generaban un rombo cuyo punto central, situado en la costa, sería el lugar ideal. Por otro lado, conocía a la gente de Santa Pola, trabajadora, honrada y amigable... por lo que la decisión fue fácil.

Algunos de los trabajadores del astillero de Santurce durante los últimos años de trabajo en el puerto nuevo. Jose Luis Guirles, Enrique González, Jesús Astondoa, Félix Gonzalez, Primitivo Vallejo, Emilio, Vicentín y Antonio Lopera.



SANTA POLA
ANTECEDENTES



“(...) Las familias católicas de Elche amaron Santa Pola porque era una playa tranquila, decente y familiar. Y porque la creían ‘suya’, lo que enconó siempre a los sastapoleros que, por otra parte, no se bañaban nunca en el mar. En Santa Pola para que el agua te llegue al cuello hay que caminar cien metros en la playa de Levante, y ciento cincuenta en la playa de Poniente. Una de las zonas más concurridas actualmente lleva el nombre de Playa Lisa, y a veces lo escriben Playa Lissa, con dos eses, para dar mayor idea de llanura. Por eso se ahogan tan pocos. Los ahogados siempre se registraban en Guardamar, donde hay olas hasta de medio metro. En consonancia con esta bonanza, el agua está también templada (‘caldo’ dicen los del norte), y a menudo a primera hora de la mañana es una bruñida lámina de plata. Una felicidad casi insuperable es hacer algún deporte hasta llegar a sudar y después, a eso de las nueve de la mañana, zambullirse sobre esa infinita divinidad”.

Vicente Verdú, *El País*, 7 de agosto de 2002.

Santa Pola es un municipio costero de la Comunidad Valenciana, situado en la provincia de Alicante y forma parte de la comarca del Baix Vinalopó, junto a Elx y Crevillent.

Su topónimo viene de Santa Paula y recoge la tradición del desembarco de San Pablo en la isla de Tabarca. Por etimología popular, del latín palus (humedal) pasaría a pauls y a pol.

El municipio cuenta con 52,8 kilómetros cuadrados con una línea de costa de 13 kilómetros y una población de algo más de 31.000 habitantes. A lo largo del término municipal, de sur a norte, encontramos las playas de El Pinet, La Gola, Tamarit, Playa Lisa, Gran Playa, Playa de Levante, calas de Santiago Bernabéu (pequeñas playas separadas por espigones) y Playa del Varadero. La costa del cabo es estrecha y accidentada con pequeñas calas bajo el acantilado. El cabo de Santa Pola es vértice geodésico y se le conoce también como cabo de L'Aljub. El faro es de tercer orden y fue instalado en 1858 sobre la llamada torre de la Atalayola.

Frente al cabo, a menos de tres millas marinas, se encuentra la isla de Tabarca o Isla Plana o de Santa Pola, perteneciente al municipio de Alicante, con 59 habitantes en 2013.

La geografía física de Santa Pola se define por tres zonas: la primera, en el NE ocupada por la sierra y el faro de Santa Pola con una altitud máxima de 143 metros; la segunda, la del NO, tierra adentro de la sierra, un llano convertido en la única zona agrícola del municipio y, por fin, la mitad meridional que ocupa la zona pantanosa de la Albufera de Elche, separada del mar por dunas de arena. En esta zona marismeña se extrae sal desde los orígenes y, especialmente, desde finales del siglo XIX con Braç del Port.

Barcas de pesca en el puerto de Santa Pola.

El clima es mediterráneo árido, con una media de 10 grados centígrados en enero y 26 en agosto. Las lluvias son muy escasas por debajo de los 240 milímetros anuales.

Tras la caída del Imperio Romano, el puerto quedó prácticamente en desuso y se redujo drásticamente la población. Sin referencias a lo largo de la dominación musulmana, en 1275 se menciona el puerto de Cap de l'Aljub (El Cabo del Aljibe). Poco a poco, el puerto fue tomando relevancia y se protegió con una torre construida en 1337.

En 1379 aparece por primera vez la figura del alcaide y con un “corticho” de pescadores, tal y como figura en el Llibre de Concells de Elche. En el siglo XV se mencionan almacenes, comercios, un horno de pan y obras para una iglesia. Para proteger la villa de los ataques de la piratería berberisca se construyó un castillo desde 1557 por el duque Bernardino de Cárdenas, virrey de Valencia e hijo del marqués de Elche. Cinco años después, el castillo ya estaba dotado de cañones para proteger en su interior a marineros y mercaderes.

En 1810, ante lo concorridas que estaban las playas de Santa Pola, el Ayuntamiento de Elche publicó un “Reglamento y método de vida que debe observarse por los que vienen a esta de Sta Pola con motivo de recreo o bañarse”.

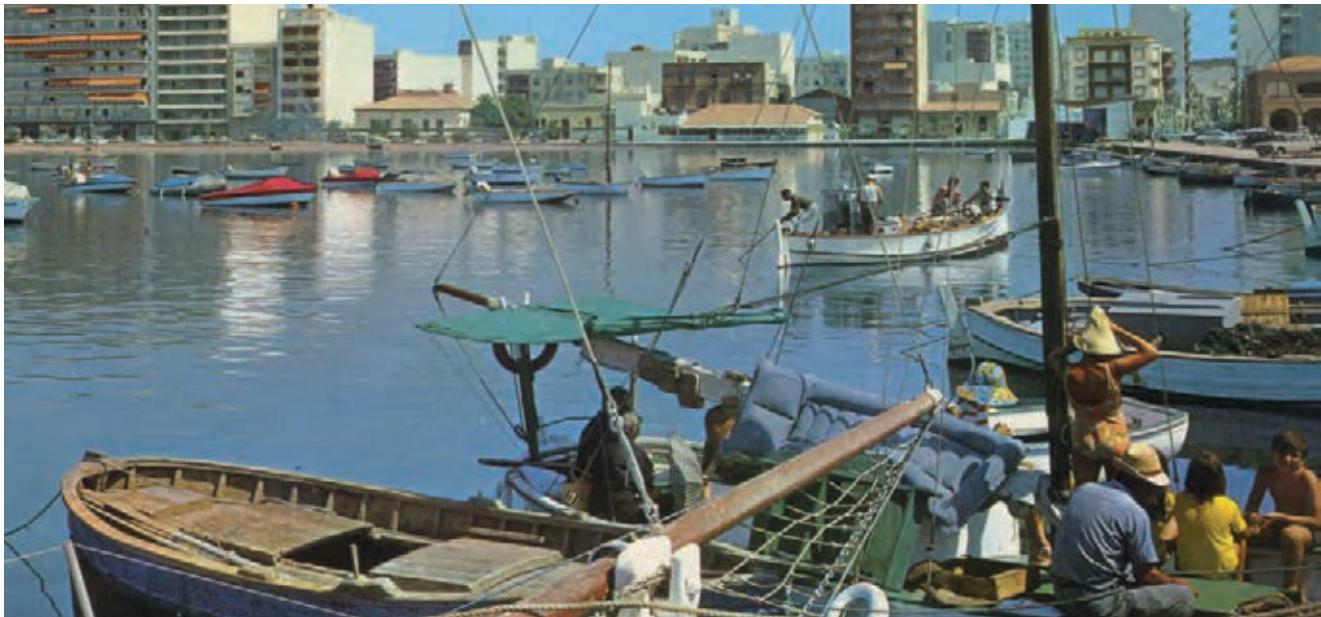
En la década de 1870, se anunció la construcción de la carretera Aspe-Santa Pola (1874) y el Ayuntamiento acordó la creación de un cuartel de la Guardia Civil en el interior del Castillo (1875). En 1877 Alfonso XII visitó Santa Pola y le concedió el título de Villa. La década termina con la inauguración de la carretera Elche-Santa Pola (1879). En la década de los ochenta las novedades más importantes fueron la inauguración del telégrafo (1881), el faro del puerto (1883), el juzgado en el interior del Castillo (1884) y, lo más negativo, la epidemia de cólera del año 1885 que, como en todas partes, afectó duramente a los vecinos de Santa Pola.

La última década del siglo XIX significa la fundación del Banco Marítimo de Santa Pola (1891), el inicio de una feria a finales del mes de julio (1892), la aparición de la mano de Francisco Serrano Sempere de los tres primeros periódicos: el semanario *El Defensor de Santa Pola* y un único número del periódico *El rayo destructor* (ambos en 1894) y *Santa Pola Literaria* (1895). Para acabar el siglo, Santa Pola contribuyó con 400 pesetas para la guerra de España contra Estados Unidos en 1898.

En el primer cuarto del siglo XX, con una población estancada en torno a los 4.000 habitantes, las principales novedades fueron el alumbrado eléctrico en 1906 y la aparición en ese mismo año de más de 200 cadáveres en las playas santapoleras procedentes del naufragio del transatlántico italiano Siryo. Para encontrar el siguiente hecho destacable hay que esperar al año 1921 cuando se crean las escuelas primaria y profesional gracias al Pósito Pesquero y año en el que nació también el Centro Católico Obrero. Los datos de militancias nos confirman una presencia más numerosa de la CNT en los años republicanos que del socialismo o comunismo. Durante la Guerra Civil y bajo control del Frente Popular local, Santa Pola se convirtió en un municipio sin víctimas y en un refugio seguro para ilicitanos que se sintieran amenazados.

En la posguerra, en 1943 el Pósito Pesquero se convirtió en Cofradía de Pescadores y, al año siguiente, el gobernador civil franquista Luis González Vicen -se puso del lado de Santa Pola en la cuestión de deslinde con respecto al municipio de Elche.

Durante la década de los cincuenta el aumento de la flota pesquera obligó a ampliar el puerto y en 1959 se inició la distribución y abastecimiento del agua de los Canales del Taibilla.

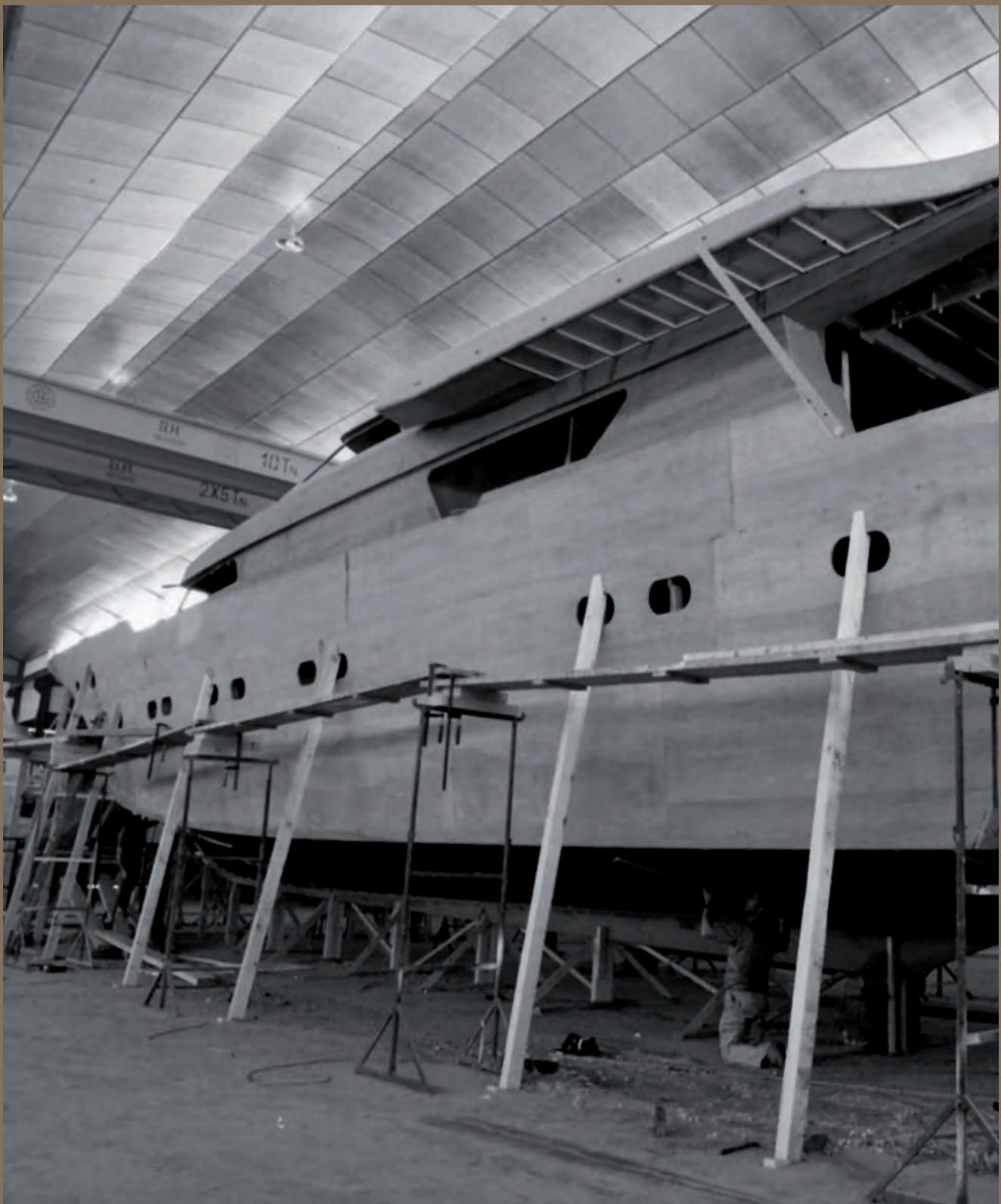


Pescadores faenando en el puerto de Santa Pola.

En la década de los sesenta se vivió el boom turístico con el desarrollo de Playa Lisa (1960-1966), la Gran Playa (1966-1971) y Santa Pola del Este.

El siglo XX se inició Santa Pola con una población de 4.100 habitantes, que no consiguió crecer hasta el final de la Guerra Civil, cuando se alcanzaron los 5.325 habitantes en 1940. Desde esa fecha hasta el año 2.000 se incrementó la población hasta alcanzar los 19.000 habitantes en el cambio de siglo, creciendo espectacularmente hasta superar en el año 2015 los 30.000 habitantes.

Los astilleros más conocidos de Santa Pola, relacionados con la empresa de Blasco Mañogil y la tía Úrsula comenzaron con la solicitud de una instalación de atarazanas junto al puerto. En 1899 comenzó su actividad como Astilleros Mañogil y en 1907 como Astilleros Blasco. En 1947 nació como empresa familiar VATASA, desaparecida en este mismo año de 2015.



ASTONDOA EN SANTA POLA

1979 - 2016

*La historia continúa en el levante español,
en la villa marinera de Santa Pola.
Ilusiones, obstáculos, penas y alegrías se
sucedan en el astillero consiguiendo
grandes logros y haciendo de la marca
Astondoa un símbolo internacional en el
sector de las embarcaciones de lujo.*

SANTA POLA

1978-1979

En 1978 el Mediterráneo era un mar con muchas posibilidades. A mitad de camino, entre Barcelona y Málaga y frente a las Islas Baleares, el potencial de la costa levantina era prometedor. Consciente de ello ese mismo año, Jesús Astondoa Santamaría decidió comprar los terrenos en los que se construirá la primera nave de los astilleros Astondoa en Santa Pola, en la Avenida de Elche, número 12. Jesús Astondoa Santamaría contó primero con su hijo mayor Iñigo Astondoa Díaz de Otazu como persona de confianza, y con una cuadrilla formada por seis oficiales de carpintería y un ayudante del oficio. Recién llegados al pueblo marinero y a las nuevas instalaciones, comenzaron la construcción de su primer pedido, una embarcación de 14,5 mts. de eslora, construida en madera, que se llamó "Carmen IV" y se fabricó en 5 meses. En sep-

tiembre de 1979 se instala en Santa Pola el resto de la familia Astondoa Díaz de Otazu. Jesús Astondoa Díaz de Otazu "Jesu", el segundo hijo de "El Sheriff", abandona sus estudios de delineante y se incorpora al astillero ese mismo mes con 17 años de edad. Mientras tanto su hija, Covadonga Astondoa Díaz de Otazu, continúa con su formación académica en Elche para finalmente, en 1987, incorporarse también a la empresa familiar.

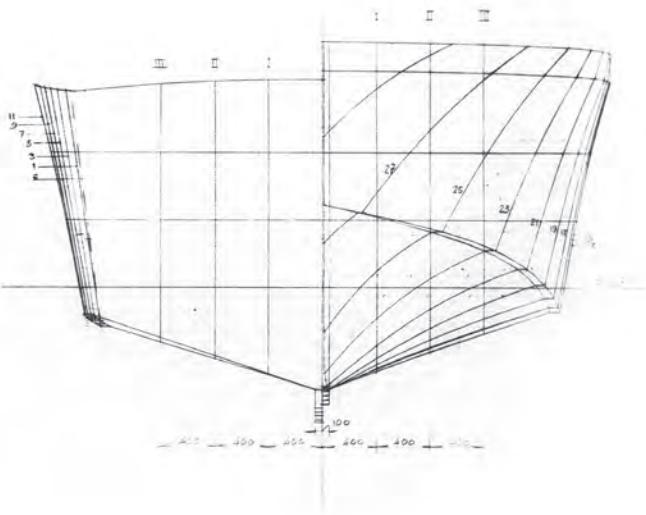
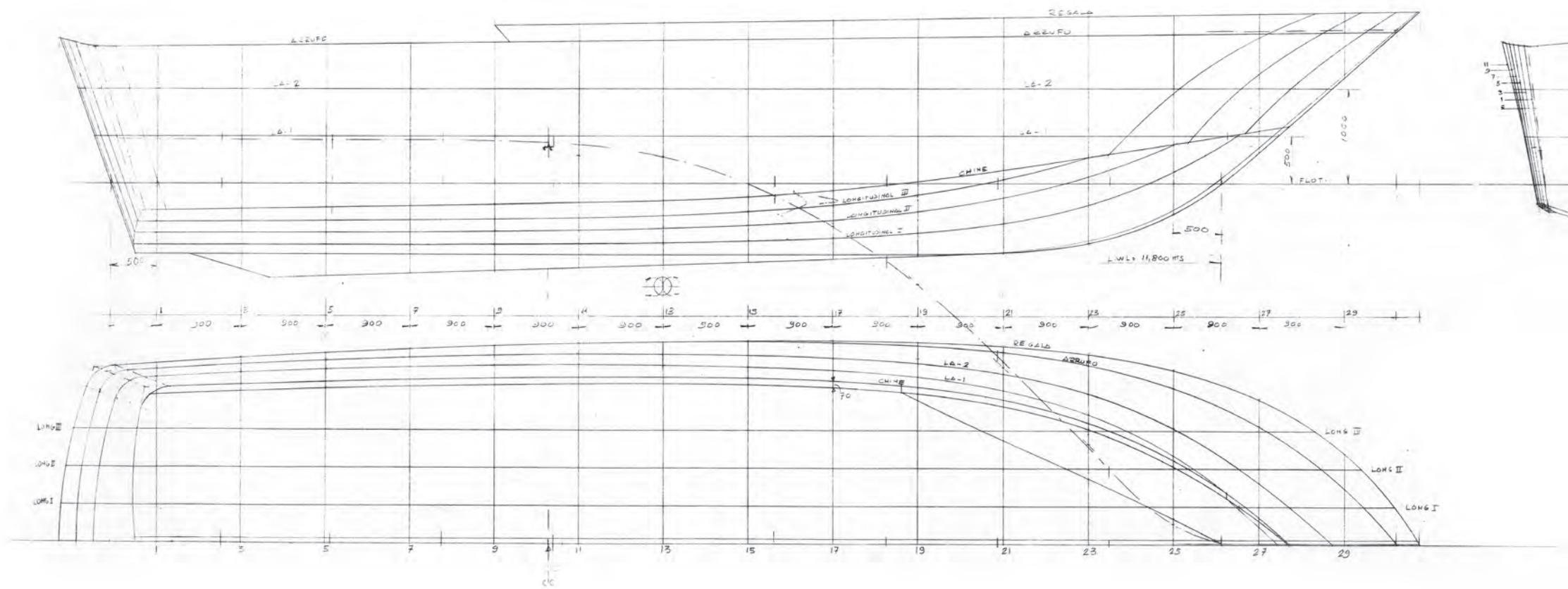
Este mismo año se finaliza la construcción de dos barcos de 18 mts: el "Pez Vela" y el "Ordisi". Ambas embarcaciones fueron fabricadas íntegramente en madera y disponían de dos motores General Motors de dos tiempos cada uno. El "Ordisi" lo compró D. Isidro Aguado, un cliente especial muy querido por la familia Astondoa, pues a lo largo del tiempo ha ido cambiando de barco pero siempre ha sido fiel a la marca. De hecho actualmente, más de 35 años después, D. Isidro continúa teniendo un Astondoa de 34 mts. de eslora, también llamado "Ordisi", como aquella primera embarcación.



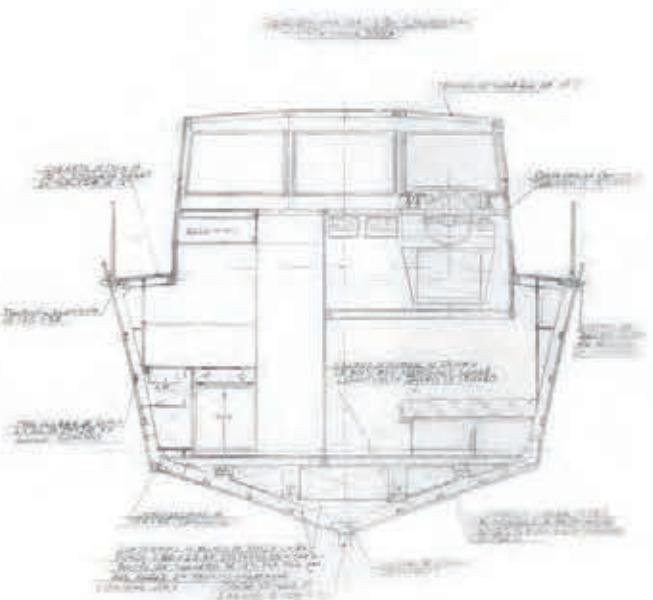
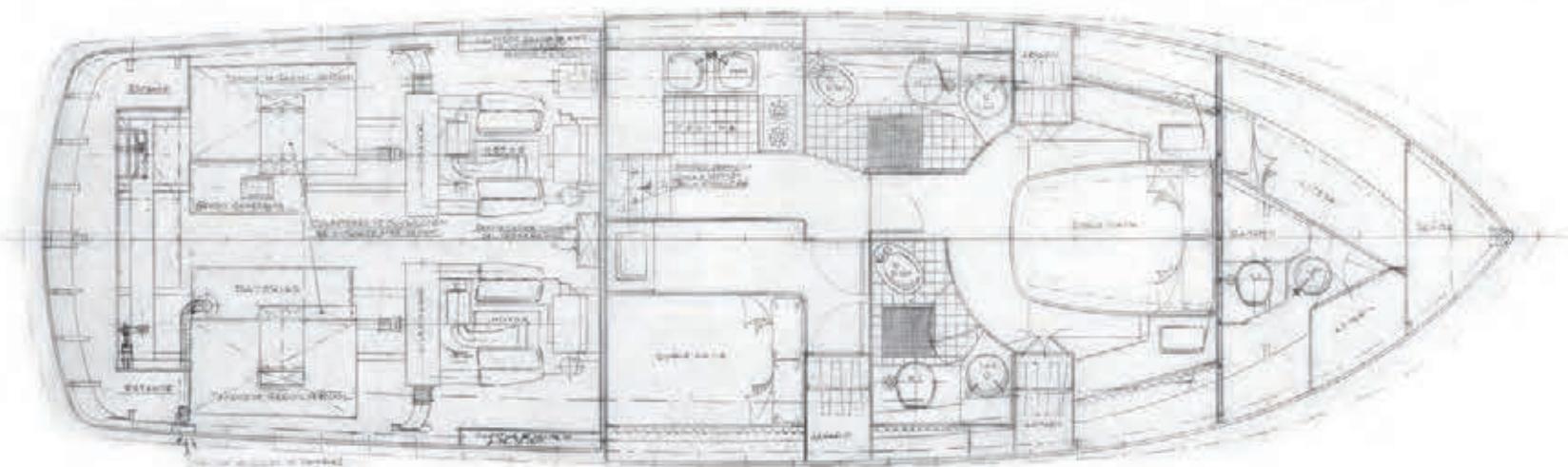
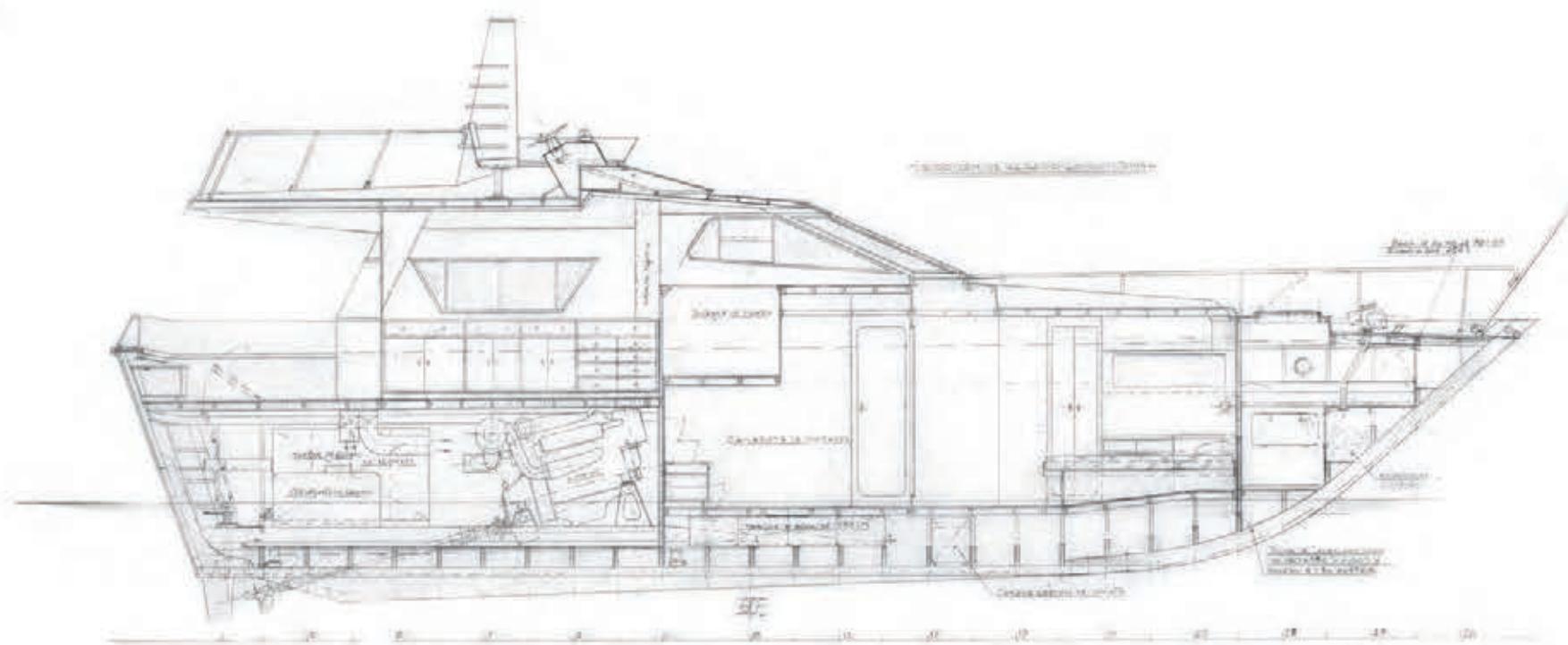
Primer emplazamiento de Astilleros Jesús Astondoa en Santa Pola.

*Detalle de una embarcación
fabricada íntegramente en madera
en el primer astillero de Astondoa
en Santa Pola (1979).*





ESTILLEROS SANTURCE (VIZCAYA)	ASTONDOA SAINT-PAUL (FRANCIA)	PROYECTO DE EXPEDICIÓN DE RECREO	
		MÓDULO	A = 442
		PLANO DE FORMAS	
Escala	1:20	CARACTERÍSTICAS	PLANO N° 18
		ESLORA TOTAL = 14,20 MT	
		ID. FLOTACIÓN = 11,80 MT	
		MANGA (TRENZADO) = 2,30 MT	
		PUNTA (CENTRO) = 2,20 MT	
		COLOSO MAX (GURUPU) = 1,00 MT	
		DESPRUEBAMIENTO (VACIO) = 12 TONS	2



1980

Este año se construyeron dos barcos gemelos de madera: el “May” y el “Deutz”. Ambas embarcaciones supusieron un nuevo gran desafío para Astondoa al tratarse de barcos de recreo de 24 mts., algo insólito en la época. Puede decirse que este fue realmente el comienzo de Astondoa en lo que hoy en día conocemos como fabricación de “grandes yates de lujo a medida”.

En vista de que el astillero arrancaba con buen pie y que los encargos eran de gran embergadura decidieron aprovechar el momento para reforzar la infraestructura productiva en una nueva nave industrial. Esta se edificó a unos cientos de metros de la primera. Sería la segunda de las tres que actualmente tiene Astondoa en la misma avenida.



Segunda nave industrial construida por Astilleros Astondoa.

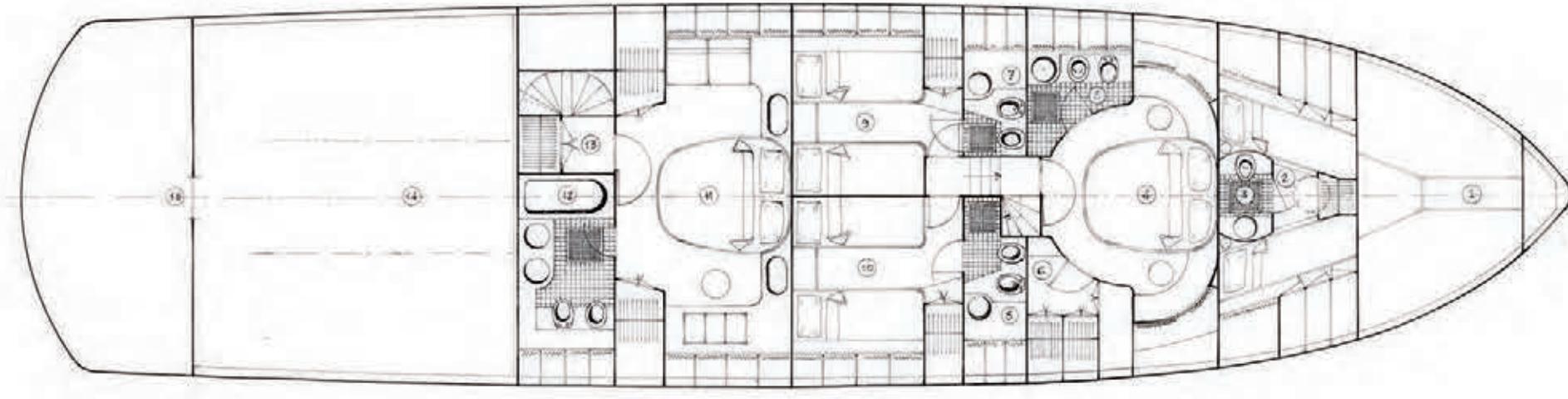
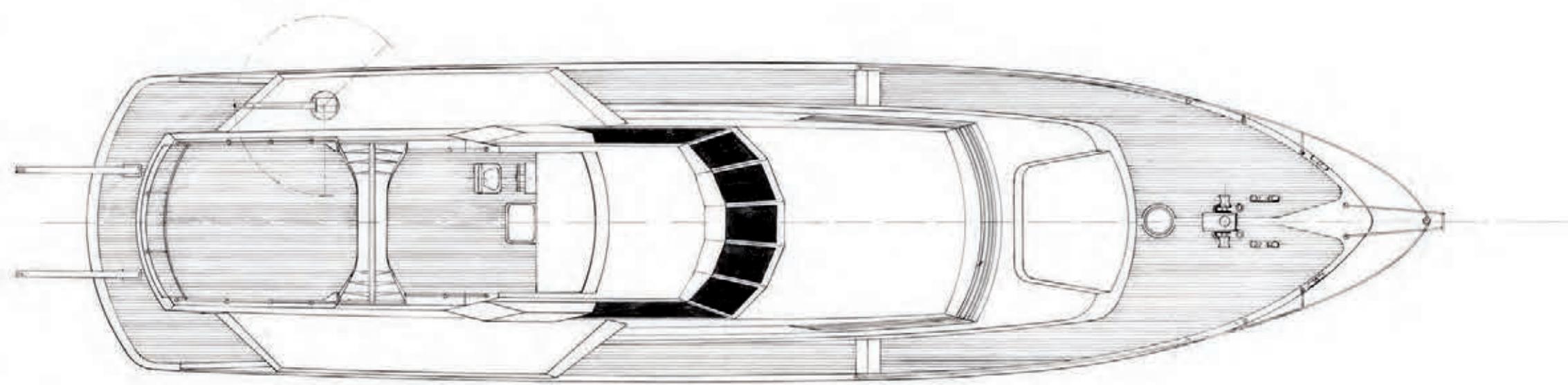


Embarcación “May” antes de su botadura.



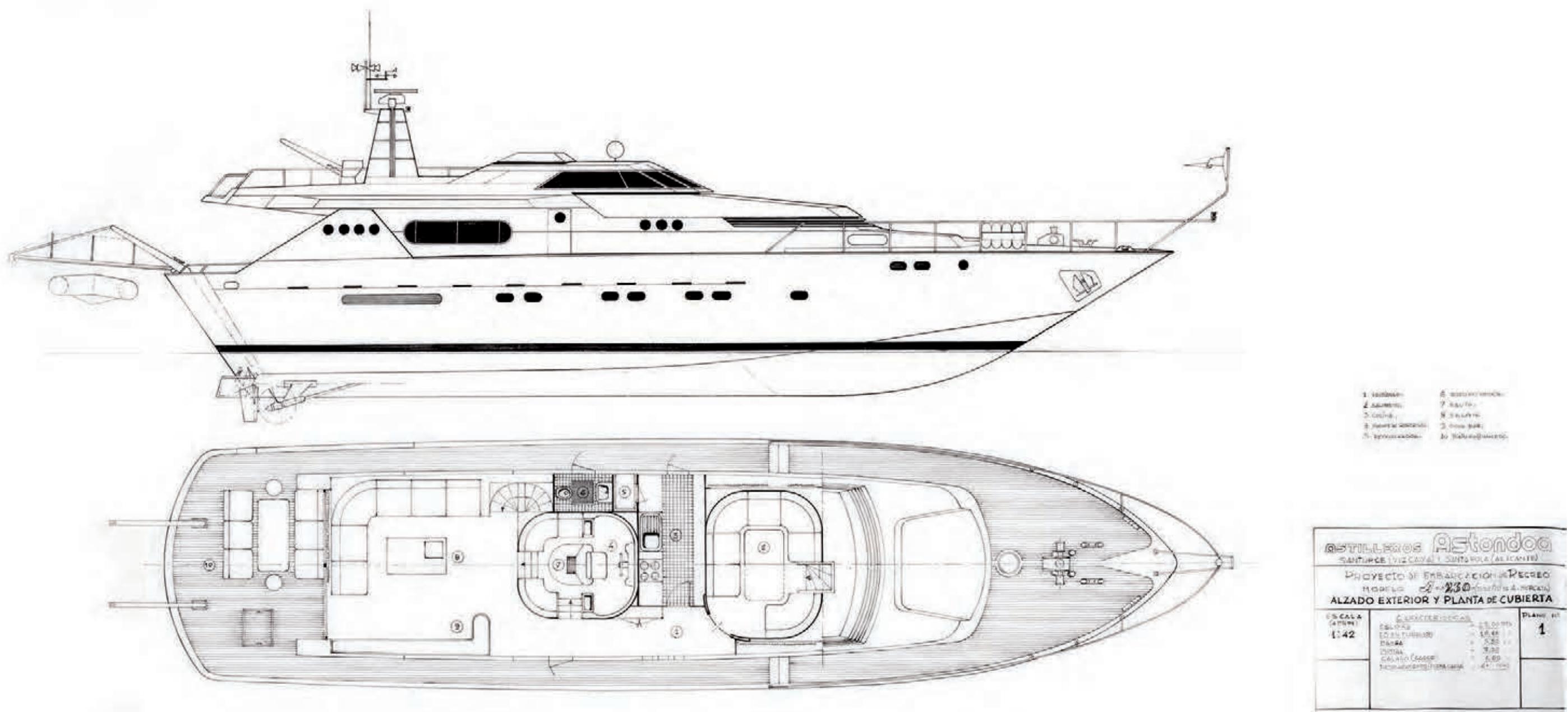
*Casco fabricado
“Quilla al Sol” para
optimizar el tiempo
de construcción.*





- | | |
|----------------------|------------------------------|
| 1. POCO DE MANGONEL | 13. DERRIBA JUNTA |
| 2. CUBIERTA TENDER | 14. F. A. Y. A. |
| 3. AGUA DE MAR | 15. TABLA DE ALMAGRE |
| 4. CISTERNA MANGONEL | 16. BOMBO DE BATO EN ALMAGRE |
| 5. TANQUE DE BATO | 17. VENTILACIÓN |
| 6. CISTERNA | 18. CÁPSULA MANGONEL |
| 7. CISTERNA DE BATO | 19. TENDERO |
| 8. CISTERNA DE BATO | 20. CÁPSULA MANGONEL |

ASTILLEROS Astondoa	
SANTURCE (VIZCAYA) SANTA POLA (ALICANTE)	
PROYECTO DE EMBARCACIÓN DE GUERRA	
TIPO: 40-250 (INTERIOR A PESAR)	
PLANTA DE ACOMODACIÓN BAJO CUBIERTA	
ESCALA 1:42	PLANO N.º 2





Deutz navegando en Colonia (Alemania).

Tras la fabricación del “Deutz” y del “May”, se fabricaron por encargo otros tres barcos de 10 mts. de eslora. La construcción se realizó íntegramente en madera, como era costumbre en la época. Su rápida venta dio que pensar a Jesús Astondoa. Se trataba de una buena eslora, pero fabricar embarcaciones de madera era muy laborioso y los barcos construidos en resina de poliéster se vislumbraban como el futuro, sobre todo si se aspiraba a grandes producciones.

1981

En 1981 se produce un gran giro en el astillero. En vista de la buena venta de barcos de medidas próximas a 12 mts. y analizando las nuevas técnicas y posibilidades que aportaba la tecnología de la fabricación en resina de poliéster y fibra de vidrio, Astondoa comienza a producir barcos en resina de poliéster, algo hasta entonces poco usual, pero que le permitirá dar un salto cualitativo en las líneas de producción de las embarcaciones deportivas ya que podrá fabricarlos en serie con más rapidez y generar más oferta en el sector de las embarcaciones de recreo. Los primeros barcos de Astondoa en poliéster fueron unidades de 12 mts. de eslora que se fabricarían entre 1981 y 1982.



Interior del primer barco de resina de poliéster de 12 mts.



Patronera de la primera unidad de 12 mts.



Primera unidad de 12 metros fabricada en resina de poliéster. Santa Pola.



Embarcación de 12 mts. vista de proa.



Embarcación de 12 mts. vista de popa.

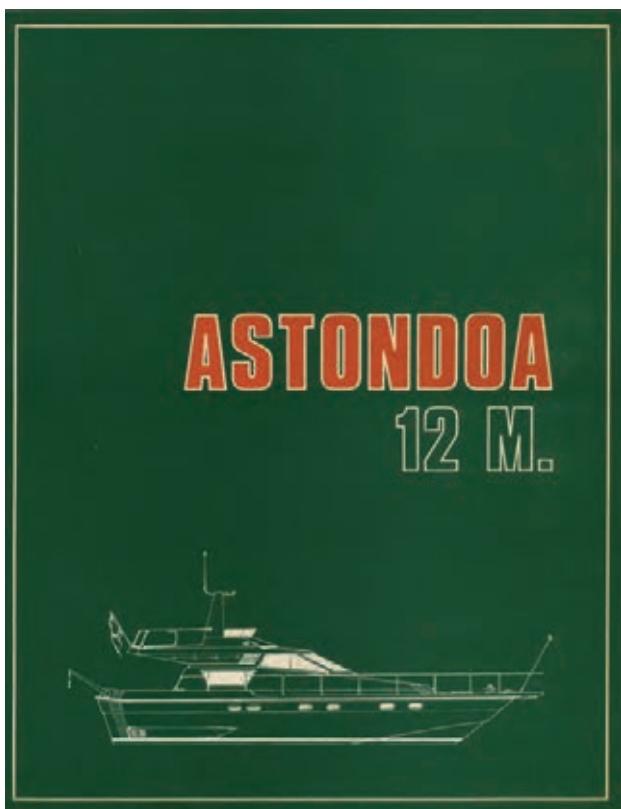
1982-1983

En 1982 Astilleros Astondoa asiste por primera vez al Salón Náutico de Barcelona con su primer modelo de 12 mts. fabricado en resina de poliéster. Todavía no existen conceptos de marketing a los que ceñirse y se utiliza como marca la denominación "Astilleros Astondoa" aunque su representación gráfica heredaba la "J" de Astilleros Jesús Astondoa, marca visual que durante algunos años más identificaría comercialmente a los astilleros.

El segundo modelo fabricado por Astondoa con las nuevas técnicas de los moldes y la resina de poliéster fue el "16,5 mts.", un barco de generosa manga y un diseño muy innovador para la época. Astondoa tiene que adaptarse a los nuevos tiempos puesto que los barcos fabricados en resina de poliéster estaban siendo ya muy demandados por sus ventajas para el armador y el usuario frente a los tradicionales de madera. Las nuevas embarcaciones se fabrican en menos tiempo, son seguras, su mantenimiento es muy inferior, y sobre todas estas ventajas su nuevo diseño resulta altamente atractivo para los usuarios de una sociedad naciente. Para Astondoa no resultó difícil adaptarse a los nuevos tiempos, por lo que fueron los primeros astilleros españoles que apostaron por este tipo de producción.

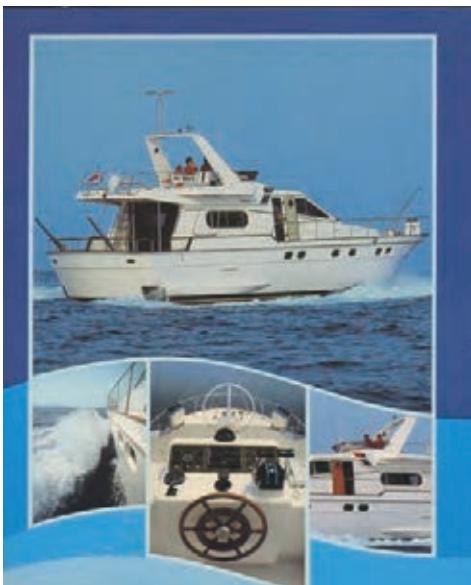
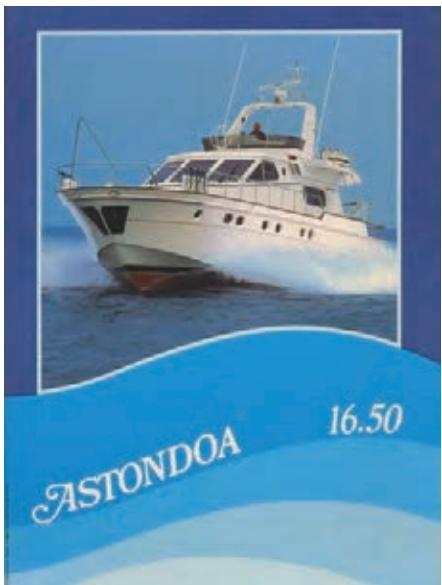
Otra novedad: la fabricación de barcos en resina de poliéster permite el uso de moldes y esto garantiza la reproducción exacta de modelos idénticos y una mayor agilidad en los procesos productivos. No obstante, por tradición, Astondoa entiende que cada barco es único para cada cliente y no pierden en ningún momento la visión de fabricar los barcos adaptados a los gustos y necesidades de cada encargo, algo que hoy en día es uno de los valores fundamentales de la compañía.

Portada de catálogo Astondoa 12 mts.y cabecera corporativa con el logotipo de Jesús Astondoa.

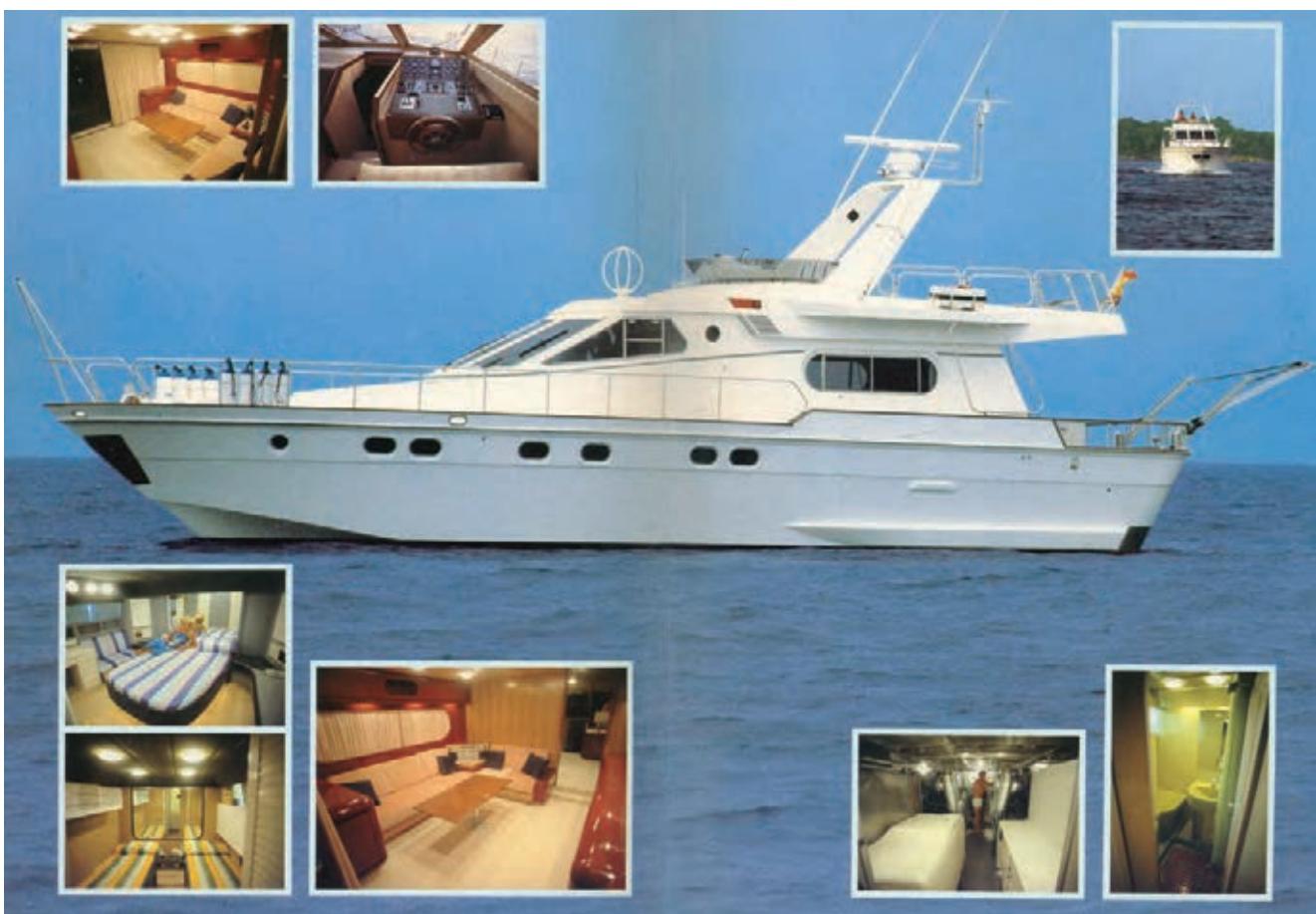


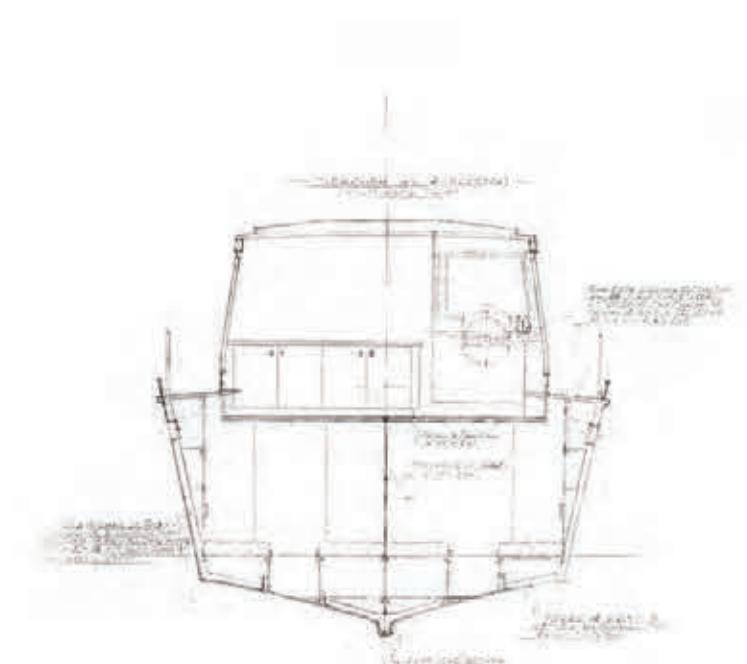
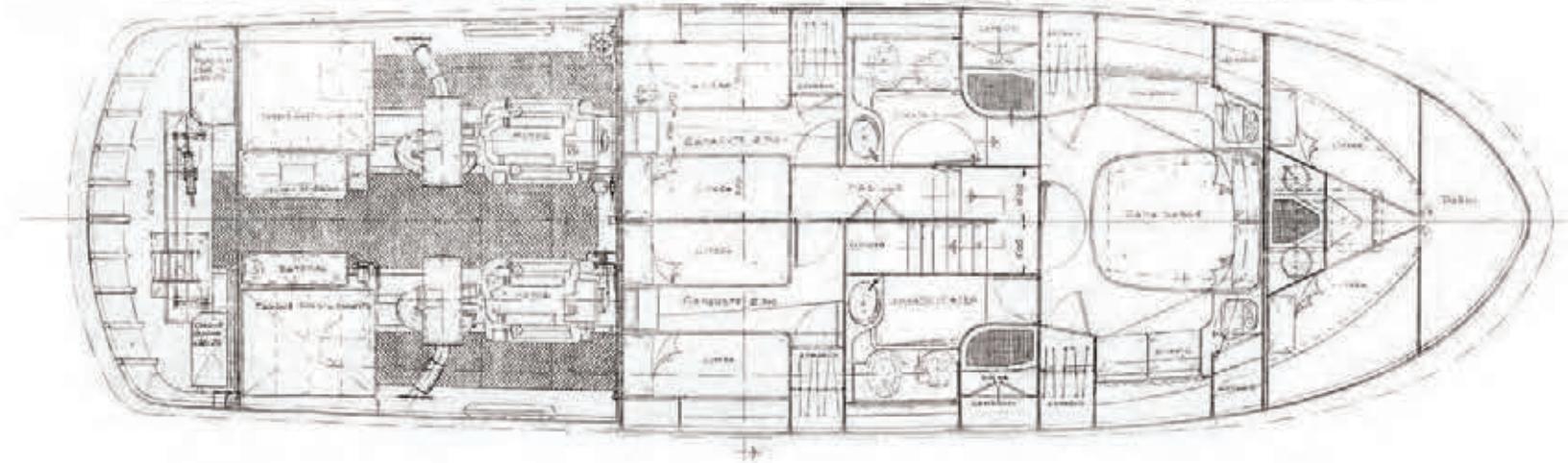
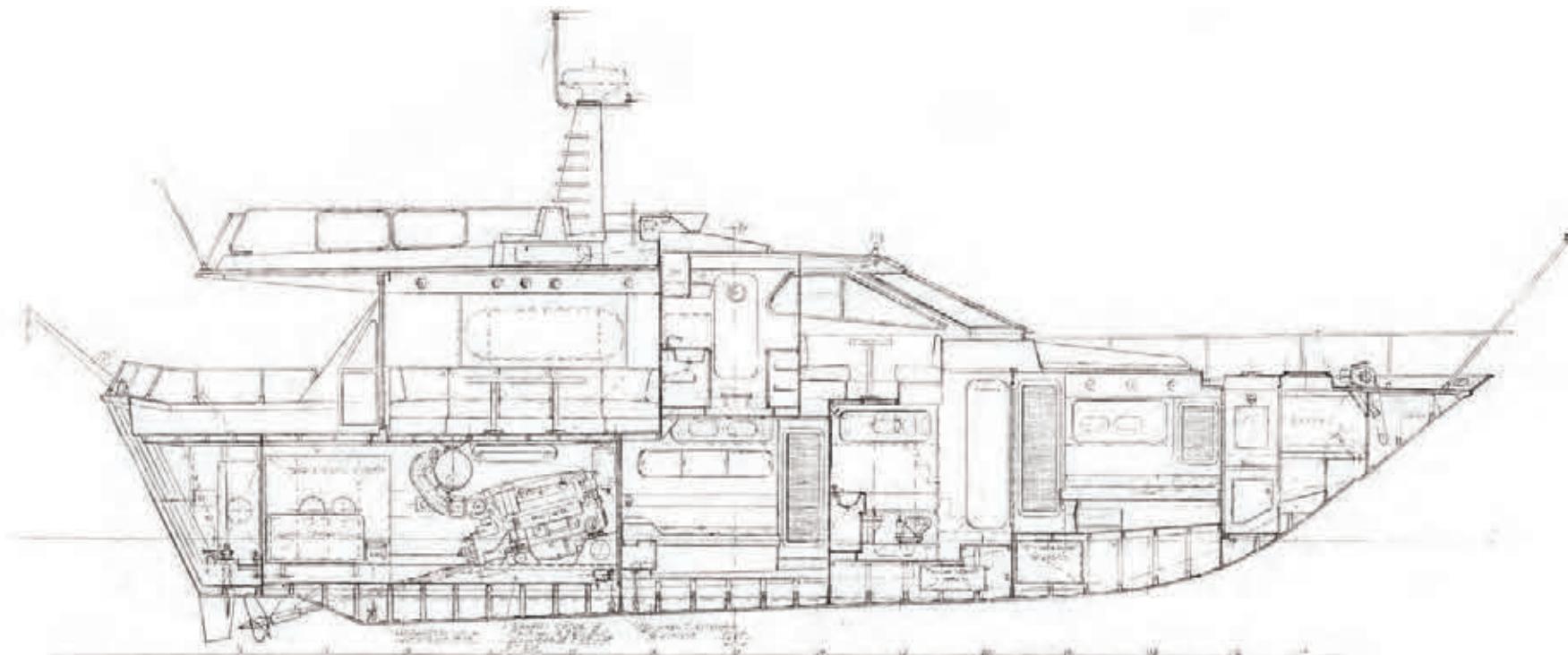
A **ASTILLEROS ASTONDOA**

Avda. de Elche, 16 • Teléfono 41 37 02
SANTA POLA (Alicante)



Folleto publicitario
del segundo modelo
fabricado en resina
de poliéster.





SPECIFICATIONS	
Length	120 ft
Breadth	20 ft
Draft	6 ft
Cargo Capacity	1000 cu ft
Passenger Capacity	50
Speed	15 mph
Power Source	Electric
Material	Steel
Construction Type	Monohull
Navigation System	GPS
Communication System	VHF Radio
Emergency Equipment	Life Raft, Fire Extinguisher, First Aid Kit

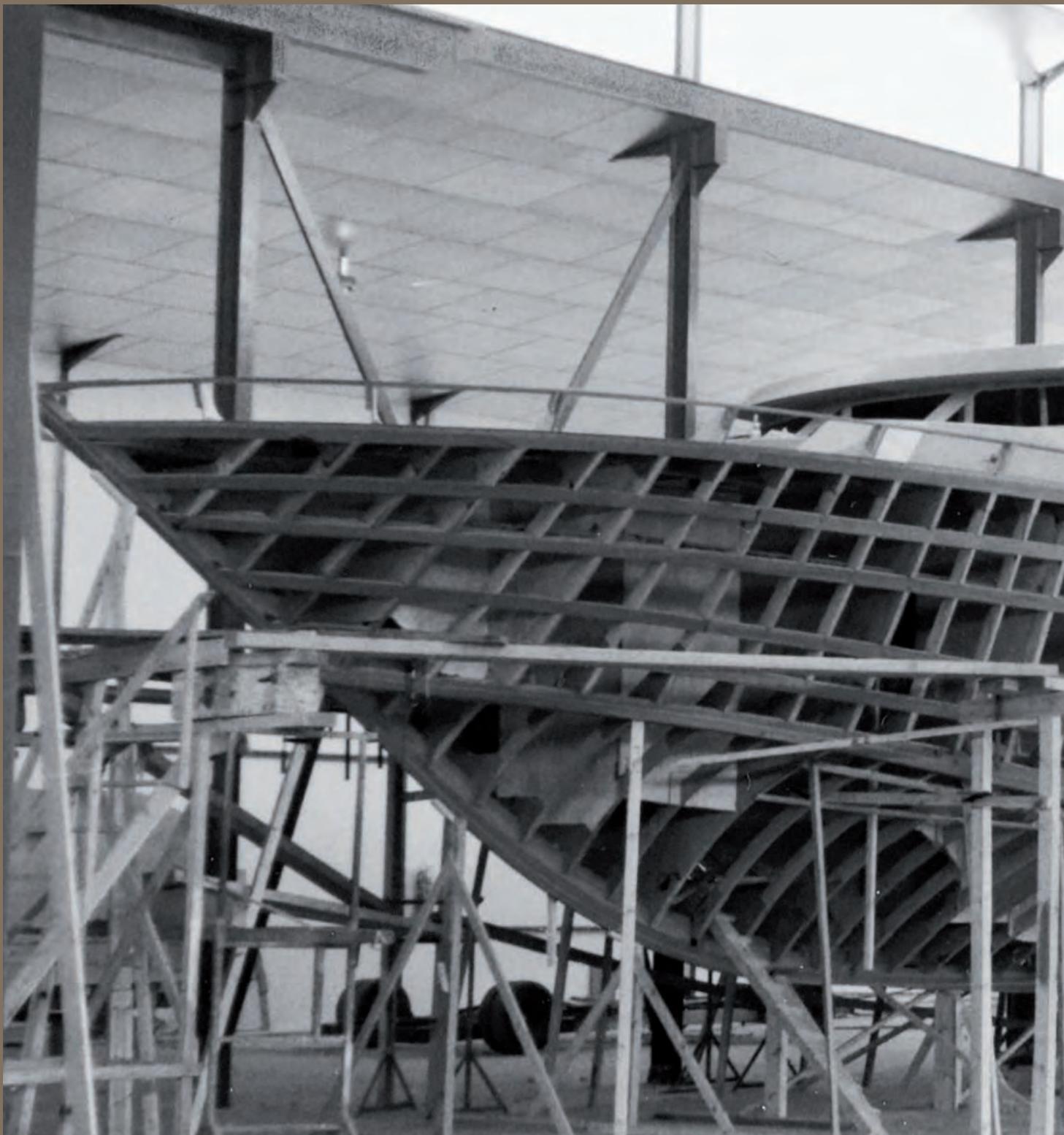
*En primer término el modelo “16,5” fabricado en resina.
Al fondo el “Dor de Duca” de 18,5 mts. fabricado en madera.*



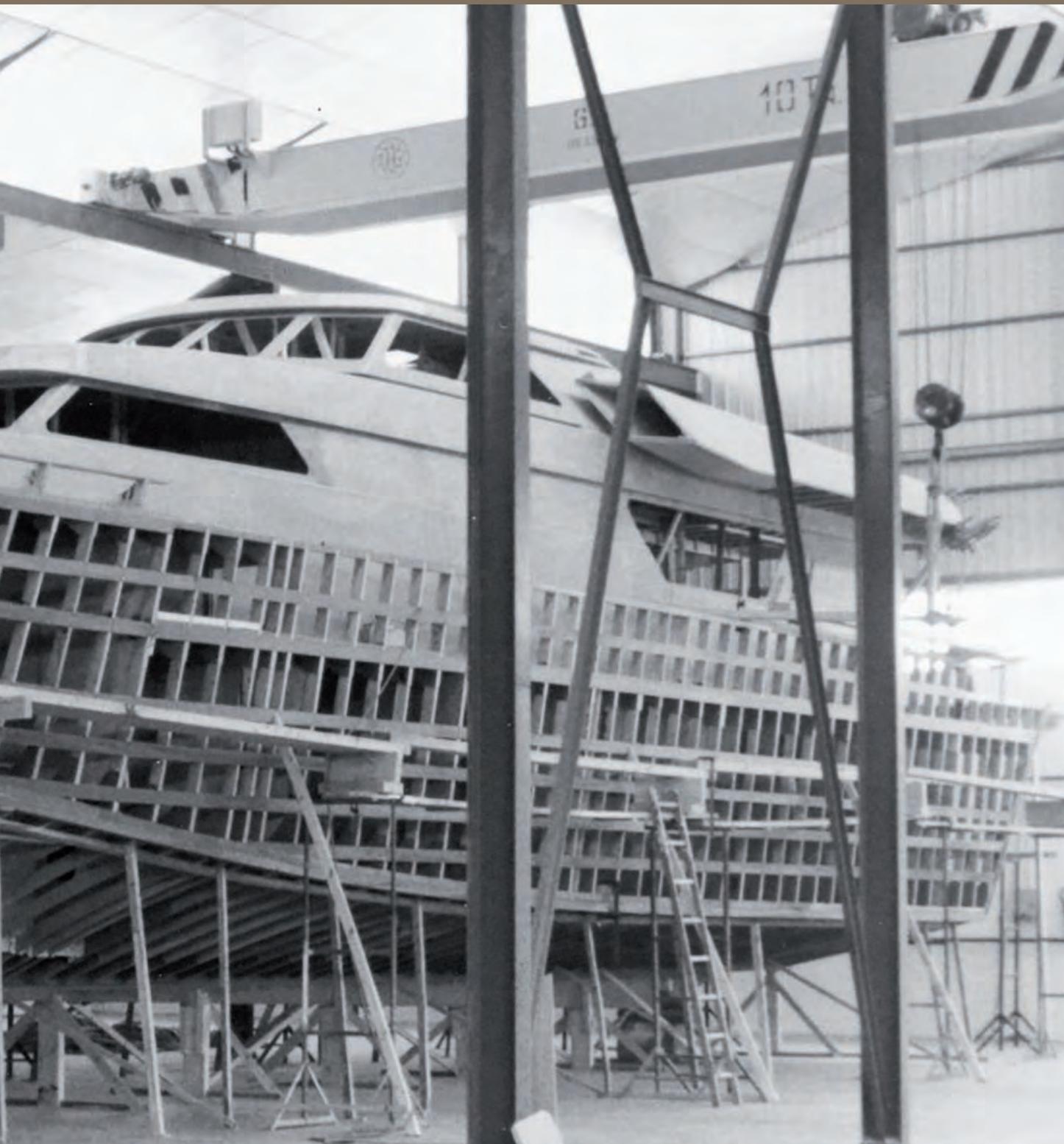
“Dor de Duca” en construcción.







"Tres Marías" 25 mts. de eslora, en proceso de producción.



Durante dos años, Astondoa combinó la producción en madera y la producción en resina de poliéster. Los últimos barcos fabricados en madera fueron el "Lord Byron" de 24 mts. (1982), el "Dor de Duca" de 18,5 mts. (1983) y el "Tres Marias" de 25 mts. (1984). Una vez finalizados los barcos se transportaban por carretera en vehículos especializados hasta el varadero de Vatasa, donde a través de su Travelift eran botados en el mar.





*"Tres Marías" 25 mts.
Fue el último barco
construido por Astilleros
Astondoa en madera.*



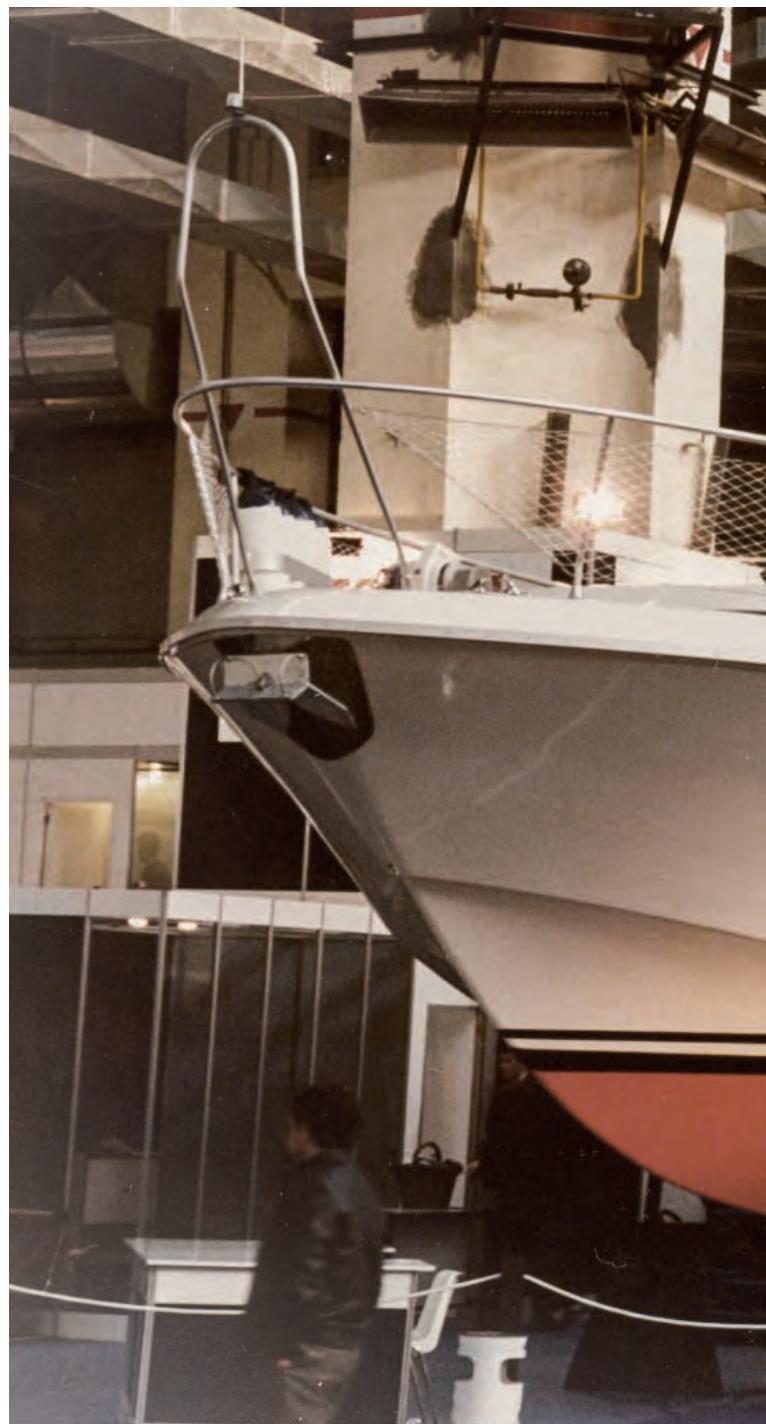
1984

En 1984 Astondoa da el primer salto al exterior y comienza a exportar sus barcos a través del distribuidor francés Jean Alonso y su empresa Mare Nostrum. A lo largo de los años la exportación al extranjero será una pieza clave para el funcionamiento del astillero, de hecho, actualmente no se podría pensar en esta compañía sin su fuerza de ventas en los mercados internacionales.

Tras más de 6 años trabajando en Santa Pola, Iñigo y Jesu, la tercera generación Astondoa, ya están completamente integrados en las labores del astillero, Iñigo cada vez más involucrado en materia de gestión y administración de la compañía y Jesu aprendiendo cada uno de los oficios de la construcción naval. Ambos hermanos pasan su juventud creciendo junto a su padre en el astillero.



"El Sheriff" junto a Iñigo, Jesu y un grupo de trabajadores en el Salón Náutico de Barcelona.





Astondoa 50 en el Salón náutico de Barcelona.

Este año se lanzó el tercer modelo de poliéster, el "Astondoa 48". Esta unidad tuvo buena aceptación por parte del público y fue éxito en ventas gracias a su diseño de corte limpio y a su buen navegar.

Algo característico de esta embarcación era que su espejo de popa acababa de manera invertida, como venía siendo costumbre en la época, rematando la popa con una estructura de acero y un suelo añadido de resina de poliéster.

Detalle de construcción del modelo "Astondoa 48" donde se puede apreciar la limpieza de sus líneas de diseño.





Detalle de la terminación del espejo de popa típica de la época.



Popa de la embarcación Astondoa 48 .



1986

En 1986 ya solo se construirán barcos en resina de poliéster. Fue un año realmente productivo. Se alcanzaron unos números de ventas imposibles de soñar años antes. Con una plantilla de 35 trabajadores se construyeron 15 unidades a lo largo de un año. A partir de este momento comienza una carrera sin fin muy prolífica. Cada año, saldrá un modelo nuevo de Astondoa. Este año salieron los últimos motoveleros de la compañía: el “Delfín” de 15 mts. y el “Cronos” de 17 mts.

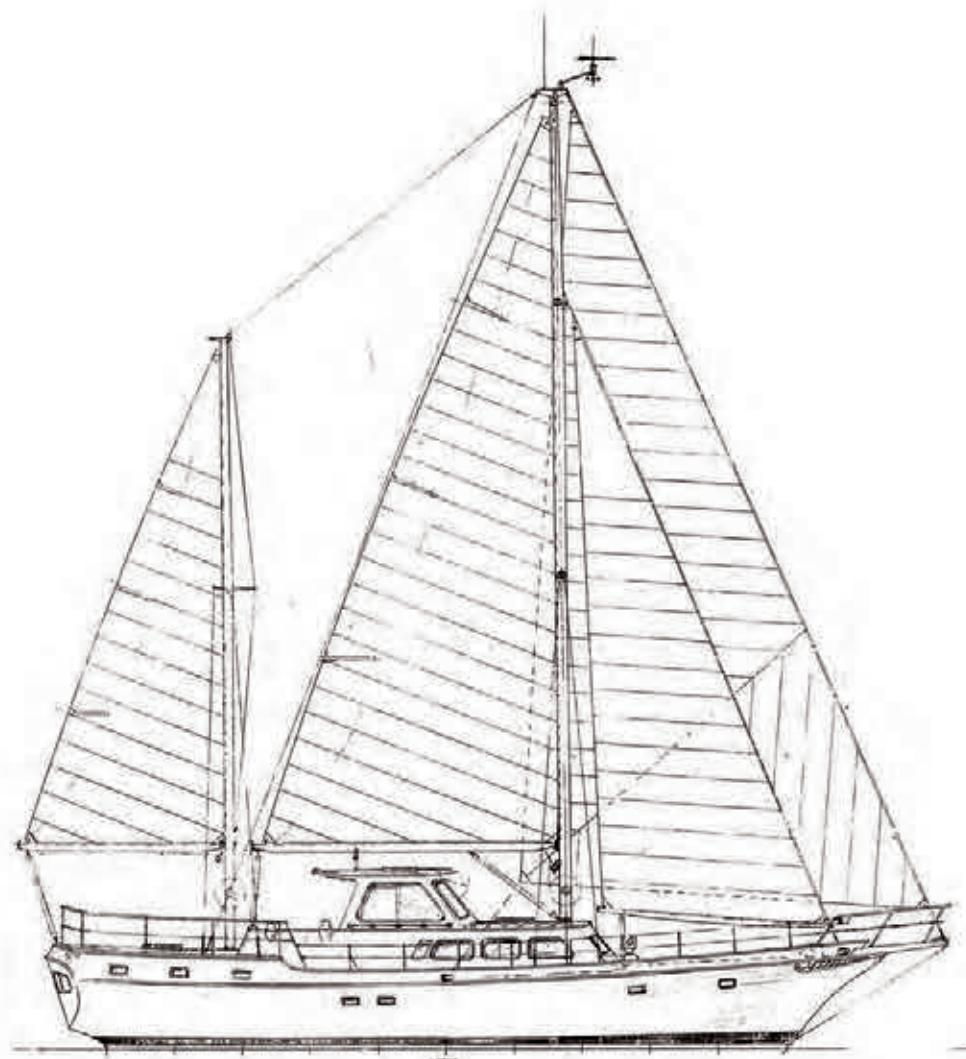
Fruto de este crecimiento sostenido y merced a su calidad Astilleros Astondoa recibe el premio MC-DONNELL DOUGLAS a la “innovación empresarial” de manos del que fuera presidente del gobierno años atrás D. Leopoldo Calvo Sotelo.



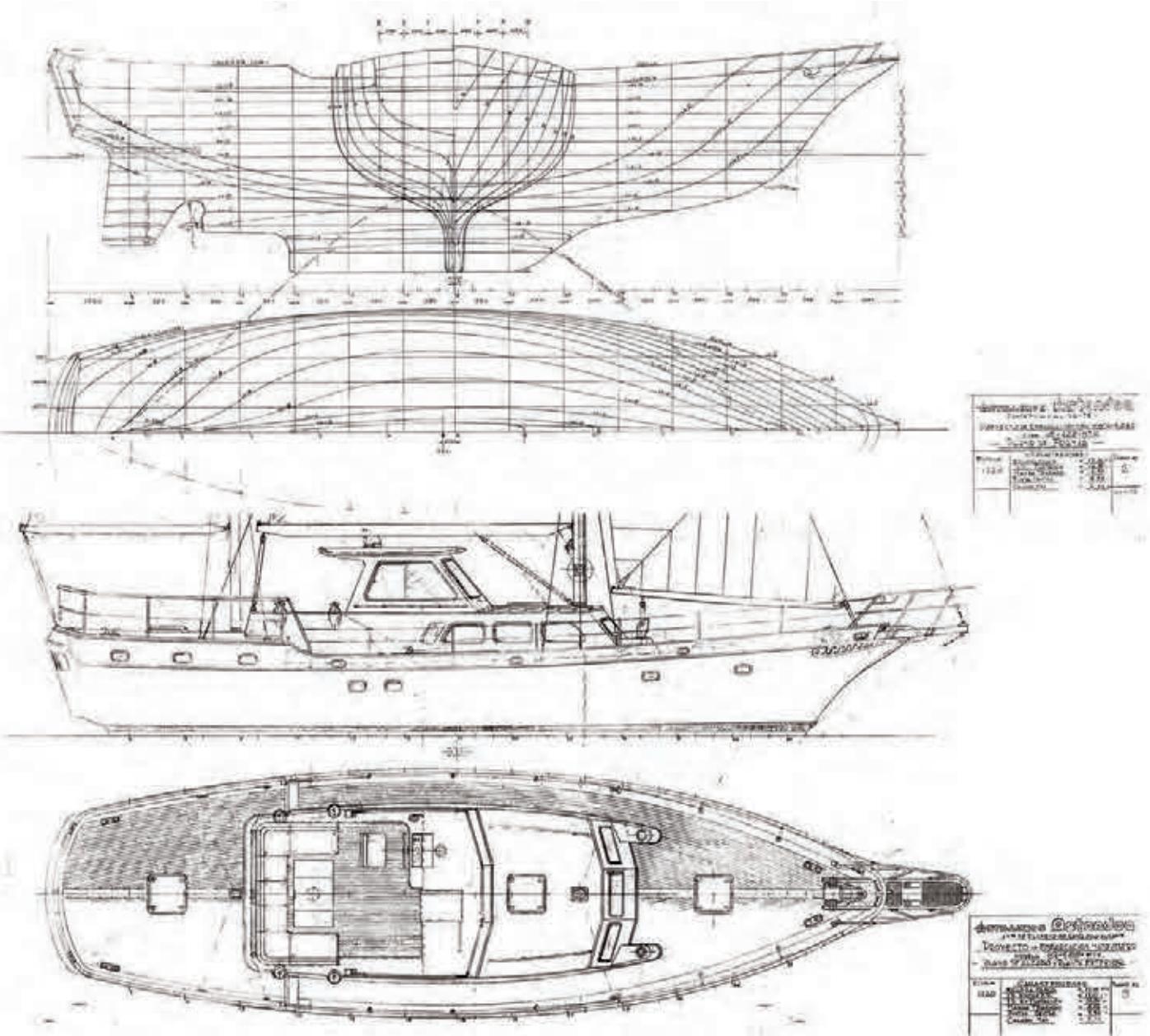
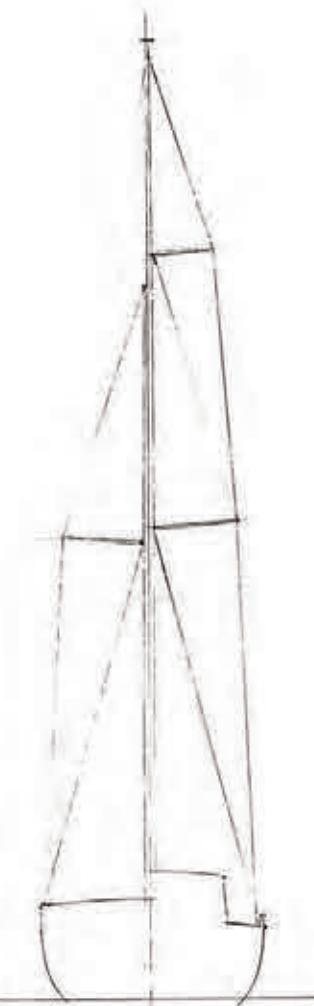
D. Leopoldo Calvo Sotelo entregando a Jesú Astondoa el premio Mc. Donnell Douglas 1986

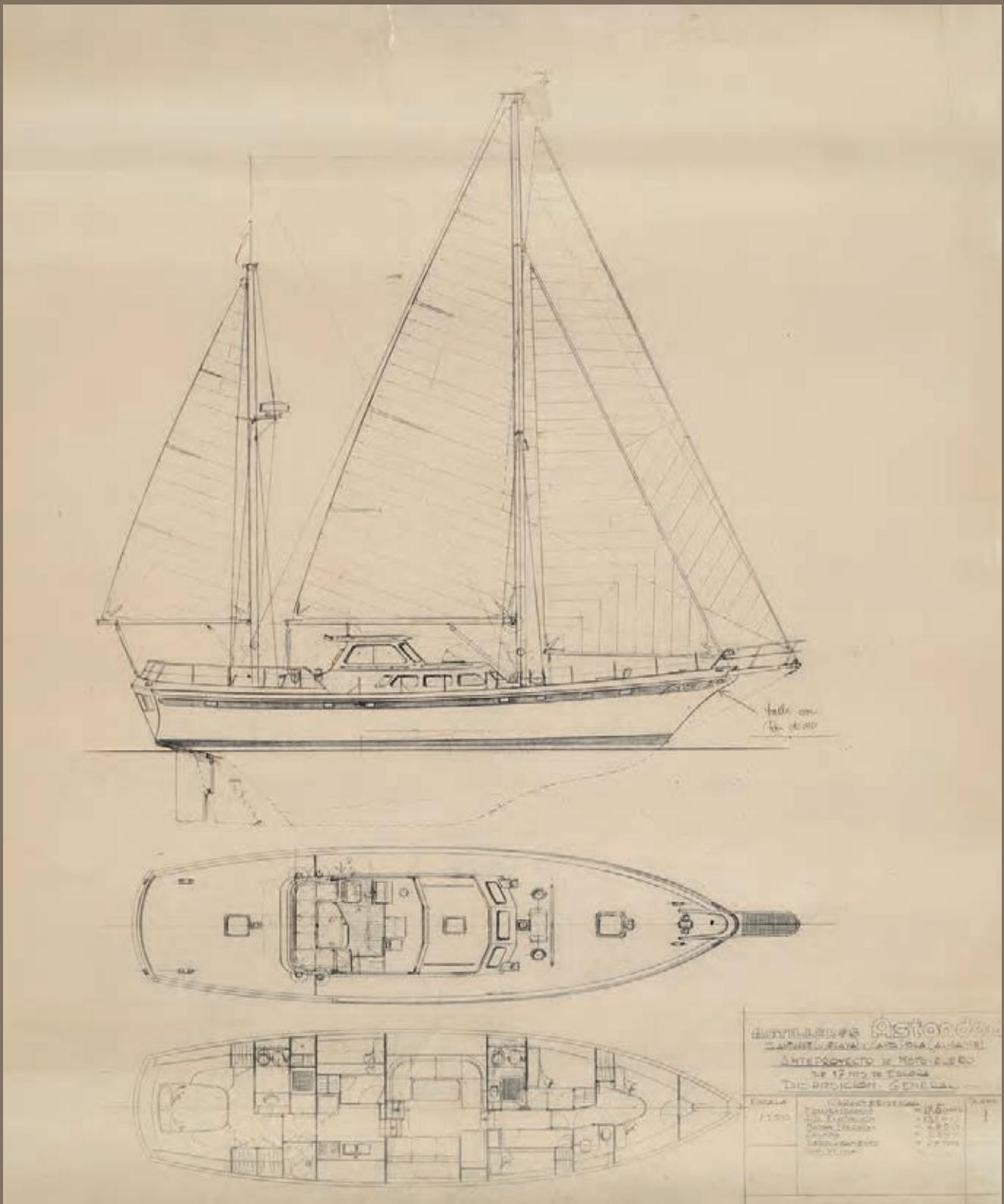
Detalle del “Kronos” navegando el último motovelero fabricado por Astondoa.





DETALLADO DE
PROYECTO DE VELERO ASTONDOA
MIDE. 10-12-14-16-18-20
PLANO DE FONDO
ESCALA 1:1





1987

En 1987 Astondoa se diversifica creando líneas diferentes de producto. Nace la primera embarcación abierta Open 43' Sport, que se presentará al público en el Salón Náutico de Barcelona del año siguiente. La presencia en ferias náuticas, así como las ventas al extranjero, se consagran como un hábito que se reforzará año tras año como una disciplina obligatoria.

Este año se construyeron más de 30 embarcaciones repartidas entre los modelos 43' Sport, 45' GLX y el Astondoa 50' GLX, una evolución del modelo Astondoa 48', en el que el astillero arriesgó invirtiendo la inclinación de la popa ganándole 60 cms. al mar. De este modo, el modelo pasó de 48 a 50 pies de eslora y fue el primer barco de su estilo que incorporó este tipo de popa, algo muy novedoso que años más tarde sería incorporado por el resto de astilleros europeos hasta hoy en día.



Astondoa 50 GLX con el detalle de la "nueva popa".

Ficha técnica y elemento de publicidad del Astondoa 50 GLX.



CONSTRUCTION FIBERGLASS	
ESLORA MAXIMA	15,20 m
HANGA MAXIMA	4,28 m
COLMO MAXIMO	0,95
VOLCADO MAXIMO	4%
ALZAMIENTO CIRCULACION	1
TRAJINQUE CRISTAL	2000 L
TANQUES AGUA	800 L
MOTOR DE PROPULSION	GM 6V 927A
POTENCIA MAXIMA	244 CV
VELOCIDAD MAXIMA 1/2 CARGA	30-37 NOCHAS
VELOCIDAD CRUZADA 1/2 CARGA	25-34 NOCHAS
ALTURAS MAXIMA	400 mm/0,12
<i>Options available:</i>	
GM 6V 927A - 244 CV	

CONSTRUCTION FIBERGLASS	
LONGUEUR MAXIMALE	15,20 m
LARGEUR MAXIMALE	4,28 m
DRAFT D'EAU	0,95
NOMBRE DE PASSAGERS	4
CABINE MARIN	1
CAPACITE GAZ-OIL	2000 L
CAPACITE EAU	800 L
MOTOR DE PROPULSION	GM 6V 927A
PUISSANCE MAXIMALE	244 CV
VITESSE MAXIMUM 1/2 CARGA	30-37 NOCHAS
VITESSE CRUZANTE 1/2 CARGA	25-34 NOCHAS
ALTURAS MAXIMA	400 mm/0,12
<i>Options available:</i>	
GM 6V 927A - 244 CV	

1988

En 1988 Astondoa compró un nuevo terreno frente a la segunda nave construida pocos años atrás, para ubicar en él su tercera nave industrial. Los encargos van en aumento, los modelos se venden de manera fluida y la fama empieza a ser internacional. Se hace necesaria la ampliación de personal, así como la creación de diferentes mercantiles. La marca evoluciona, pasando a denominarse definitivamente "Astilleros Astondoa" como marca única y símbolo del grupo empresarial.

Este año la familia de barcos aumenta con el modelo Astondoa 21 mts., medida ya considerada como gran eslora. Es una embarcación fabricada íntegramente en resina de poliéster y fibra de vidrio, cuyas dimensiones excepcionales se pueden apreciar en las imágenes.



Casco del modelo Astondoa 21 mts.

*Detalle de la construcción
en madera del casco
del modelo de 21 mts.*





Jesús Astondoa "El Sheriff" en primer plano sobre el casco en resina de poliéster del modelo Astondoa 21 metros.



En 1988 se fabricaron 4 unidades del primer 21 mts. de eslora.

Durante este año, en su afán por mejorar los resultados, Astondoa no se conforma con mantener las ventas únicamente en los modelos ya implantados. Es el momento oportuno para mejorar el primer modelo de resina de poliéster. El astillero decide rectificar el primer modelo 12 mts. actualizando su popa adaptandola a las nuevas líneas de diseño que se van imponiendo en el mercado. Los interiores se cambian por completo y en sus acabados de alta calidad comienza a notarse el sello inconfundible de los orígenes como carpinteros de ribera. Detalles como la patronera realizada sobre madera de raíz e inspirada en los salpicaderos de los coches de alta gama de la época, pasan a ser elementos distintivos de la marca.



Modelo 12 mts. de Astondoa con la popa actualizada y nuevas líneas de diseño.

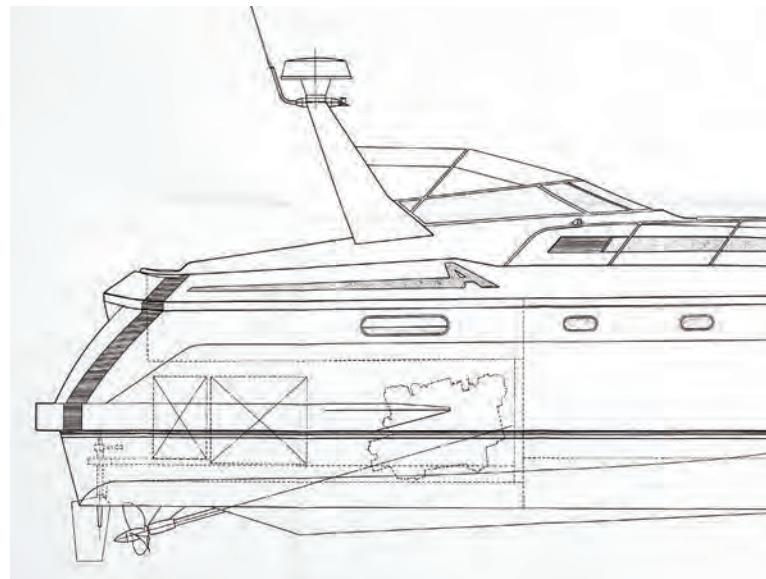


Detalles del interior del nuevo modelo Astondoa 12 mts. renovado. 1988

El 21 de mayo de este año, contraen matrimonio Jesu Astondoa y Manoli González Orts. Fruto de esta unión nacerán Ione Miren Astondoa González (13 octubre 1993) y Josu Astondoa González (22 julio 1998).

Por otro lado, tras su fabricación en 1987, se presenta al público la primera embarcación abierta Open 43 Sport, en el Salón Náutico de Barcelona.

*Plano de la nueva
embarcación
Astondoa Open 43 S.*



Astondoa Open 43 S.



Folleto de presentación del modelo Astondoa 43 S amparado por la marca "Astilleros Astondoa".



Detalle de cubierta del Astondoa Open 43 S.

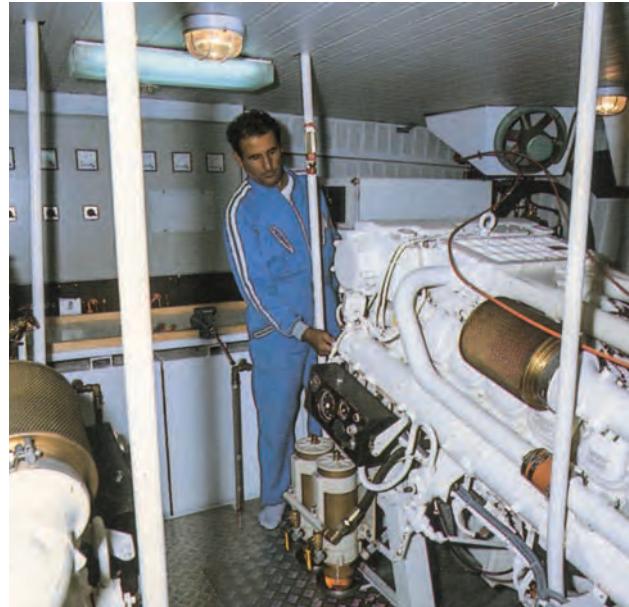


Puesto de mandos del Astondoa Open 43 S.

1989

En 1989 la embarcación estrella del año anterior, el Astondoa 21 mts., es reformado y pasa a tener 22 mts. de eslora. Nace el nuevo modelo Astondoa 73' GL, del que se fabricarán 12 unidades a lo largo de los próximos cuatro años.

Su diseño exterior cambia, las líneas de cabina conservan parte de la forma del modelo anterior, pero se alargan y el puente alto y el palo de radar se integran en dicha cabina, formando un conjunto tan armonioso que sería difícil de repetir hoy en día.



Detalle de la sala de máquinas del modelo 73' GL.



Astondoa 73' GL

Detalle del puente alto del modelo Astondoa 73' GL.



Detalles de interior del modelo 73 GL.



Astondoa 73' GL

ASTONDOA-SANTA POLA



Con el paso de los años Astondoa se consolida en el sector náutico internacional como un gran astillero especializado en la construcción de yates de recreo.

En estos momentos Astilleros Astondoa ya fabrica en serie los modelos 43' Sport, 45' GLX y 50' GLX. Las revistas nacionales del sector náutico hablan de Astondoa como el astillero referencia del barco de lujo en el panorama nacional. El astillero presenta sus novedades en cada salón náutico y los pedidos se confirman uno tras otro dando solidez al rumbo de la empresa.

El 18 de marzo de este año contraen matrimonio Covadonga Astondoa y Constantino García Botella. Fruto de esta unión nacerán Iñigo García Astondoa (13 julio 1989), Mikel García Astondoa (29 mayo 1991) y Laura García Astondoa (23 mayo 1996).



Modelo Astondoa 45' GL en plena navegación.



ASTONDOA

A - 45 GL

Portada del folleto publicitario del modelo Astondoa 45' GL.

—
1990

En 1990 Astondoa recibe el premio de la revista nacional "SKIPPER" a la "mejor campaña de publicidad", afianzando de manera sólida su imagen de marca en el panorama editorial.

Este año, siguiendo la nueva estética del recién estrenado 45' GL, se incorpora a la línea de producción el modelo 56' GLX con un diseño muy similar pero de dimensiones superiores, ya que se trata de 16 mts. de eslora.

*Premio SKIPPER
a la mejor campaña
de publicidad.*



Puesto de gobierno Astondoa 54' GLX.



Astondoa 56' GLX.

1991-1993

En 1991 Astondoa renueva el modelo 22 mts. siguiendo la tendencia de mejora y actualización en sus diseños y pasa a llamarse Astondoa 68'. Este modelo fue todo un éxito para el astillero y en los próximos dos años se fabricarán 8 unidades anuales.

En esta época, los barcos se construían íntegramente en las naves de Santa Pola. El pueblo se beneficiaba de manera muy evidente de esta industria ya que no solo dió trabajo a sus empleados directos, sino que favoreció que emergiera una industria anexa a él: tapicería, mecánica o electricidad recibían trabajo directo del astillero.

Astondoa 68' GLX.



Astondoa 68' GLX.

Puesto de mandos Astondoa 68' GLX.





Salón Astondoa 68 GLX.



Dormitorio del armador Astondoa 68' GLX.





Perfil del modelo Astondoa 86/90' GLX.

Puesto de mandos Astondoa 86/90' GLX.



ASTONDOA-SANTA POLA



Salón Astondoa 86/90' GLX.



En el año 1993 se construyeron 12 unidades del modelo 56' GL, 16 unidades del modelo 68' GLX y 1 unidad del modelo más grande fabricado hasta ese momento, el modelo Astondoa 86/90' GLX de 26 mts. de eslora.

1994

En 1994 la familia Astondoa entra en el accionariado de Classyc, empresa especializada en la fabricación artesanal de muebles, ubicada en Almansa (Albacete) con 80 empleados. Esta empresa de ebanistería será a partir de este momento y hasta la actualidad, la responsable de la fabricación de los muebles del astillero. Classyc se verá prácticamente monopolizada por el trabajo del astillero.

El 4 de junio contraen matrimonio Iñigo Astondoa y Mari Carmen Pérez Giner. Fruto de esta unión nacerá Lara Astondoa Pérez (19 diciembre 1996).

Detalle interior realizado en Classyc.



1995

Debido a la bonanza económica y a la fidelidad de los clientes, el aumento de eslora es de obligado cumplimiento y Astondona replantea el diseño de la unidad de 26 mts. de eslora y la incrementa en 3 mts. más. Nace el Astondona 95' GLX con 29 mts. de eslora y 6,30 de manga, la embarcación más grande creada hasta el momento por los astilleros. El diseño de este nuevo modelo se consolida durante los siguientes 20 años convirtiendo los modelos de Astondona en clásicos atemporales.

Para el traslado por carretera al mar de estos grandes barcos se contrataba un vehículo especializado procedente de Barcelona. La policía municipal intervenía en cada traslado cortando el tráfico de la avenida de acceso al pueblo y se desmontaban los cables de telefonía para que los barcos pudieran pasar por las calles de Santa Pola, en ocasiones a escasos centímetros de algún balcón. Era toda una atracción para los vecinos.

En 1995 Iñigo Astondona Díaz de Otazu es el director financiero del grupo, y su hermano Jesu Astondona dirige las líneas de diseño y producción del astillero.

Astondona 95' GLX en el momento de su botadura.



95' GLX saliendo de la nave de astilleros Astondona.





95' GLX en el momento de su traslado por las calles de Santa Pola.



95' GLX a escasos cms. de un balcón.

Astondoa 95' GLX.





Astondoa 95' GLX.



ALMANSA

1996

En 1996 y ante la demanda de embarcaciones Astondoa, la dirección decide crear un nuevo centro de producción, esta vez en Almansa, sede de Classyc. Para ello se compra un terreno de 6.900 m² y se construye una nave de 3.450 m². En Almansa se construyen los barcos "pequeños" de hasta 15 mts. de eslora, pues eran los que se podían transportar por carretera sin mayores problemas, desahogando así los astilleros de Santa Pola.



Almansa en plena producción.



Folleto publicitario del modelo fabricado en Almansa de 12 mts. de eslora.

1997



Momento de traslado de una embarcación en Almansa.

Con la producción de los barcos pequeños externalizada en la factoría de Almansa, los astilleros de Santa Pola se centran en la producción exclusiva de barcos de mas de 20 mts. de eslora.

Durante este año se diseñan y realizan dos nuevos modelos, primero el Astondoa 72' GLX de 22 mts.de eslora y a continuación el Astondoa 82' GLX, de 24 mts. de eslora, ambos ya influidos al cien por cien por el diseño del Astondoa 95' GLX, de similares líneas estéticas, consagrando así la fisonomía de los nuevos yates Astondoa.



Astondoa 72' GLX



Astondoa 72' GLX.



Astondoa 72' GLX, interiores unidad 1997.



Astondoa 72' GLX, interiores unidad año 2008.



Astondoa 82' GLX.



Astondoa 82' GLX, puesto de gobierno unidad año 1997.



Astondoa 82' GLX, puesto de gobierno unidad año 2008.



Sala de máquinas Astondoa 82' GLX.

GALLARTA

1998-1999

Aún con el desahogo que supone destinar a la factoría de Almansa la producción de los barcos menores de 15 mts., trabajar barcos de más de 20 mts. en las naves industriales de más de 20 años de antigüedad es complicado, sobre todo su traslado y botadura al mar.

Se inicia en Santa Pola el procedimiento administrativo para la convocatoria de concurso abierto para la adjudicación del contrato de gestión de un espacio en el Muelle de Poniente del puerto de Santa Pola por parte de la Generalitat Valenciana. Astondoa se presenta a dicho concurso y consigue inicialmente la adjudicación de 15.000 mts. que se deben ganar al mar mediante relleno para ubicar la fabricación de grandes esloras en dicho lugar. Posteriormente se consiguen 5.000 mts. de ampliación para la construcción de una nueva nave y una pequeña marina definitiva que es la imagen de la empresa.

Este mismo año, con vistas al nuevo siglo XXI y animados por el crecimiento de la producción bajo demanda continua, la familia Astondoa con "El Sheriff" a la cabeza dará un salto cualitativo sin igual. Este año se compra un nuevo terreno industrial de 2.500 m² en Almansa y se construye una nave de 1.300 m² para duplicar la producción de los barcos de fabricación en serie.

En vista de que la expansión de centros de producción es una realidad positiva, se decide construir un nuevo astillero en Gallarta (Vizcaya), donde se harán cargo de la producción en exclusiva de las lanchas Open 40', muy demandadas en esta época. Es aquí donde de nuevo los dos primos Jesús y Santi se unen en sociedad, aportando Santi sabiduría, experiencia y mano de obra y Jesús diseño, gestión y red comercial.

Astondoa 40' Open producida íntegramente en Gallarta.



ASTONDOA-SANTA POLA

Astilleros Astondoa en Gallarta con 30 operarios directos dirigidos por el "Tío Santi" además de los correspondientes trabajos auxiliares indirectos de mecánica, tapicería y electricidad.



MUELLE DE PONIENTE

El día 30 de enero de 1999 Astondoa inaugura sus nuevas y esta vez definitivas instalaciones trasladando parte de la producción de Santa Pola al Muelle de Poniente de esta ciudad, donde llegará a generar un empleo directo de más de 200 trabajadores.

Las nuevas instalaciones, construidas sobre 20.000 m² de terreno, cuentan con todo tipo de infraestructuras. Dos grandes naves que albergan un taller de carpintería, otro de mecanizado de acero con máquinas de tecnología de control numérico, una nave para el laminado de la resina, un área de montaje y acabado de barcos de hasta 122 pies (38 mts. de eslora), un showroom para los clientes, despachos y zona de administración, así como un área específica para diseño e ingeniería. Anexo al astillero se construye una pequeña marina deportiva que permitirá tener hasta cuarenta barcos amarrados, sirviendo también como principal lugar de entrega y mantenimiento de los nuevos barcos Astondoa.

Nuevos vientos para Astondoa, donde un nuevo siglo sopla con fuerza y con esperanza. El astillero ha sido dotado de nuevos aparejos para futuras singladuras. Cuenta con una gran área de carena para la estiba de embarcaciones, una grúa de 15 toneladas para el manejo de embarcaciones menores, un travelift para la varada y botadura de embarcaciones de hasta 150 toneladas, una nave de pintado donde se albergan embarcaciones de hasta 40 mts. de eslora y ante la necesidad de realizar trabajos de pintura en embarcaciones de dimensiones superiores, se crean estructuras adaptadas a tal fin.



Construcción de los Astilleros Astondoa en el muelle de poniente de Santa Pola.



Muelle de carga para embarcaciones Astondoa.



Entrada a las oficinas de Astilleros Astondoa en Santa Pola



Astilleros Astondoa en la actualidad, en el muelle de poniente de Santa Pola.



2000-2001

En el año 2.000 se diseña y desarrolla un nuevo modelo, el Astondoa 66' GLX, una embarcación muy similar al modelo 72' GLX, pero un poco inferior en su eslora para poder ser capitaneada con la titulación de Patrón de Yate.

En el año 2001 Astondoa adquiere una tercera nave en Almansa (Albacete) para poder ampliar la fabricación de barcos en serie. Sobre un terreno de más de 5.500 m² se construye una nave de más de 2.800 m² en la que se fabricarán los modelos 43' Fly, 464' Fly, 54' Fly y 53' Open.



Nueva factoría construida en Almansa en 2001.



Detalle interior Astondoa 66' GLX , modelo año 2000.



Detalle interior Astondoa 66' GLX, modelo año 2008.



Astondoa 66' GLX.



Astondoa 43' Fly.



Astondoa 54' Fly.



Astondoa 464' Fly.



Astondoa 53' Open.

2002

En 2002, en el nuevo astillero del Muelle de Póñiente, se desarrolla la nueva línea de "barcos grandes modernos", símbolo del nuevo siglo. Se construye el primer modelo Astondoa 122 Cap de Quers con 37 mts. de eslora, cuyo propietario tuvo con anterioridad otros tres Astondoa de 15, 20 y 29 mts. respectivamente. Muchos de los grandes barcos que se construyen en los nuevos astilleros son para antiguos clientes "armadores" que desean mejorar sus embarcaciones, y que contentos con el astillero y con el trato recibido, deciden continuar con Astondoa.



Puesto de mandos Astondoa 122,3'.



Cap de Quers 122,3'. El primer 37 mts. de Astondoa.



Salón Astondoa 122,3'.



Este mismo año se bota el último de los “Ordisi”, un 114 pies. El armador fue el mismo que compró el segundo barco fabricado en madera en 1978, cuando el astillero comenzaba su labor en la villa marinera de Santa Pola.

Al principio los yates menores eran homologados por “Rina”. Este año también se empieza a trabajar con la empresa “GermanischerLloyd”, encargada de certificar la clasificación de los barcos según normativa europea de construcción naval. Las labores de revisión, certificación y clasificación de las embarcaciones Astondoa son realizadas por esta empresa alemana.



“Ordisi”, Astondoa 114’ GLX.

Detalle de proa Astondoa 114’ GLX.



Salón Astondoa 114’ GLX.





Cocina Astondoa 114' GLX.



Dormitorio armador Astondoa 114' GLX.



2003

En el año 2.003 se construyeron 3 barcos de 31 mts. de eslora (102") y dos barcos más de 37 mts. (122"), entre otras muchas unidades que se fabricaban en los distintos centros de producción repartidos entre Santa Pola, Almansa y Gallarta.

Cercanos al centenar de embarcaciones anuales, Astondoa se plantea la fabricación de barcos aún más grandes. Se crea el primer proyecto del modelo 133 GLX, una embarcación de 43 mts. de eslora en cuya construcción, dadas sus dimensiones, es aconsejable utilizar un casco de acero. Nace la gama "Steel" de Astondoa y el proyecto se presenta en el Salón Náutico de Barcelona como primicia internacional.

Este año Jesus Astondoa Santamaría enferma y se ve obligado a someterse a varias intervenciones quirúrgicas. Mientras tanto el astillero queda bajo la dirección de sus hijos, pero el enfermo vuelve a la empresa a penas se encuentra con fuerzas, pues es un hombre con vocación de trabajo que, con su familia y su gente, llena su vida.



Astondoa 102'.



Superestructura fabricada en aluminio del Astondoa 122'.



Astondoa 102'.



Interiores modelo Astondoa 102' GLX "María José", diseñados por la propietaria de la embarcación.



Astondoa 102'.

ASTONDOA-SANTA POLA





Astondoa 122,3' GLX "Destino" segunda unidad de este modelo.



Detalles del Astondoa 122,3' GLX.

FALLECIMIENTO DE D. JESÚS ASTONDOA SANTAMARÍA

2004

Este año (9 mayo 2004) fallece D. Jesús Astondoa Santamaría, "El Sheriff". Este es un año triste para los astilleros. Los empleados lloran por su ausencia ya que más que un jefe se les fue un padre para la mayoría de ellos. Fue un hombre preocupado por la empresa pero también interesado por lo que él llamaba "su otra familia", su gente, de quienes siempre se ocupó y a quienes nunca falló. Los que le conocieron le recordarán y mientras esté en su recuerdo, no habrá muerto del todo quien tan profunda huella dejó con su obra. Pero la vida sigue y el astillero ya no puede detenerse; los proyectos siguen y los barcos se continúan sirviendo a gran velocidad.



Detalle de proceso de producción en serie en las factorías de Almansa.



Detalle de casco construido por infusión.

LA INFUSIÓN

En este mismo año se incorpora en las producciones de Almansa el proceso de “fabricación de cascos por infusión”. Astondoa es pionera en España en la implantación de este sistema de construcción, que permite una aplicación homogénea y exacta de la resina.

El resultado es un casco más resistente y con un peso inferior al fabricado convencionalmente, lo que proporciona un ahorro de combustible. Este proceso de producción evita la emisión de productos contaminantes al medio ambiente.



Instantánea del proceso de infusión del casco de una embarcación Astondoa en la factoría de Almansa

CONSOLIDACIÓN DE ALMANSA

2005

En 2005 se inaugura en Almansa un nuevo terreno industrial de 2.600 m² con una superficie construida de 1.300 m². Es la cuarta unidad de producción.

Este año también se inauguran unas nuevas instalaciones de la productora de muebles Classyc. Sobre un terreno de 14.000 m² se construye una nave con un total de 9.000 m² siendo esta la mayor fábrica europea destinada a la construcción de mobiliario para embarcaciones deportivas donde trabajaban, solo fabricando muebles, un total de 80 trabajadores directos. En estas fechas Astondoa posee en Almansa un total de 31.500 mts. de terreno con una superficie de naves industriales construidas de 17.850 mts.



Nuevas instalaciones de Classyc.



Operarios desarrollando el trabajo de ebanistería.



Astondoa 122'.



Puesto de gobierno Astondoa 122'.



MEGAYATES

Astondoa decide entrar en el mundo del megayate ante la demanda de embarcaciones entre 30 y 37 mts. por parte de propietarios satisfechos con la seriedad, garantía y calidad del astillero. Este año se entregan dos unidades del modelo Astondoa 122' con un solo puente y comienza la fabricación del "Samurai One" de 43,5 mts. de eslora (133"). Es el primer barco realizado por el astillero con casco de acero y superestructura de aluminio. La construcción de este barco se hizo mediante un convenio de colaboración con un astillero de Galicia especializado en la construcción de este tipo de cascos, siendo tanto el diseño interno como el externo de Astondoa, y por supuesto la fabricación de todos los interiores así como la ingeniería. La fabricación de este barco se realizó en un total de 30 meses de trabajo.



Proceso de producción de la proa de acero del Samurai One.

MÁXIMO ESPLENDOR

2006

En 2006 se dan las cifras de máxima producción en el astillero. En estos momentos Astondoa cuenta con más de 500 empleados directos, que junto a los puestos de trabajo auxiliares, cifran un total de más de 650 personas. Se producen al año más de 100 barcos y llegan a venderse, solo del 40' Open o del 46' Fly, más de 125 unidades de cada modelo.

Este año se inicia la producción de la segunda unidad de la gama "Steel" y nace el "Amaranta", barco de 45 mts. de eslora (150") realizado en acero. La fabricación de este barco tuvo una duración de 32 meses de trabajo.





Operarios trabajando en los astilleros de Santa Pola



Detalle de los astilleros en Santa Pola en pleno rendimiento.



Detalle de proceso de elaboración de una pieza en acero.



Operarios de Astondoa realizando distintos procesos de producción: poliéster, carpintería, tapicería, acero.

I+D+I

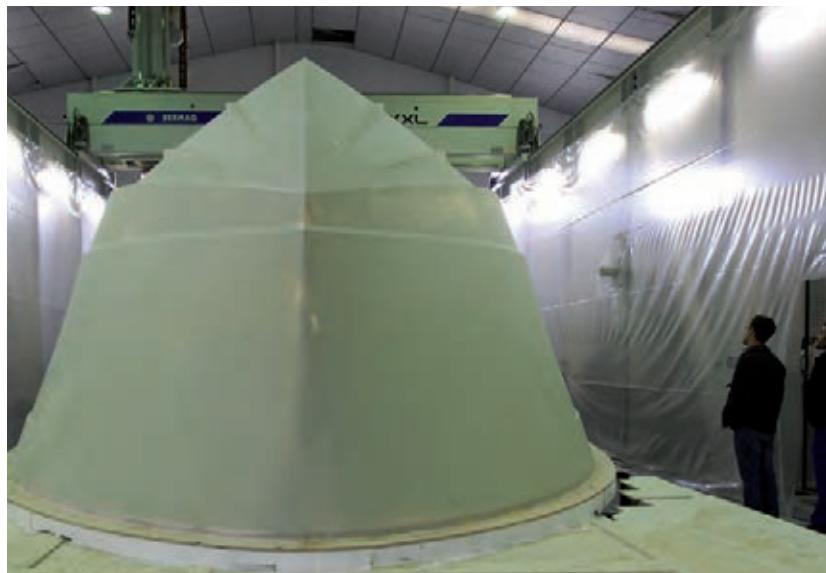
2007

En 2007 se realiza la botadura del “Samurai One”, propiedad de un cliente que anteriormente ya había disfrutado de otras dos embarcaciones Astondoa.

En este mismo año se realiza una inversión tecnológica de capital importancia. Se adquiere una máquina de control numérico de 5 ejes con la tecnología necesaria para modelar en tres dimensiones los nuevos barcos de Astondoa. Este procedimiento agiliza la fabricación de los modelos de los barcos a la par que les aporta una exactitud milimétrica con respecto a los planos realizados por la tecnología digital que se usa en la actualidad. Capaz de fabricar cualquier modelo de 25 mts. de largo, 8 mts. de ancho y 5 mts. de altura al cabezal, aporta a los astilleros una gran agilidad a la hora de renovar modelos, así como una optimización de los recursos humanos, pues lo que antes realizaban 15 trabajadores en varios meses, hoy lo pueden realizar 2 en tan solo cinco días.



Astondoa recibe el premio internacional Yacht al mejor diseño interior con el modelo 52' GLX.



Modelo de un casco realizado con la máquina de fresado.



Detalle de la máquina de fresado.



Instante de la botadura del Astondoa 138' Steel "Samurai One"



Fiesta de inauguración del Astondoa 138' Steel "Samurai One".



Astondoa 138' Steel "Samurai One".



Puesto de gobierno Astondoa 138' Steel "Samurai One".

FAETON YACHT

Astondona adquiere Astilleros Faeton, situado en Almería, uno de los astilleros más relevantes que existe en España especializado en fabricación de pequeñas embarcaciones deportivas. A partir de este momento la gama de barcos Astondona empieza en 7,5 mts. (Faeton Moraga y Faeton Scape) y termina en los 60 mts. de la gama Steel.

Faeton, el tercer astillero del territorio nacional es comprado estratégicamente para poder empezar a ofrecer desde los barcos más pequeños hasta los más grandes.

Al mismo tiempo, este mismo año, Astondona compra un nuevo terreno en Almansa de más de 900.000 m² donde proyecta realizar un parque tecnológico especializado en la construcción de embarcaciones de recreo.





Aérea de Astilleros Faeton (Almería).



Astilleros Faeton (Almería) en pleno proceso de producción.

2008

En este momento se evidencia que la compañía se encuentra en plena expansión, posiblemente con la gama más extensa de barcos del mercado internacional amparados bajo la misma marca. 25 modelos diferentes en total, repartidos de este modo: 5 modelos Open (40' a 67'), 5 modelos Fly (42' a 62') 9 modelos GLX (66' a 122') y 6 modelos Steel (138').

Este año Astondoa recibe el PREMIO YACHT internacional al “mejor diseño interior” por su embarcación 76' GLX y también recibe el PREMIO ALFIL a la “mejor campaña de marketing y comunicación”.



40' Open



67' Open



52' Fly



62' Fly



66' GLX



95' GLX



102' GLX



114' GLX



150' Steel



122' Steel Xplorer



151' Steel



43' Open



53' Open



55' Open Cruiser



42' Fly



43' Fly



44.6' Fly



72' GLX



76' GLX



82' GLX



122' GLX



122.3' GLX



133' Steel



185' Steel



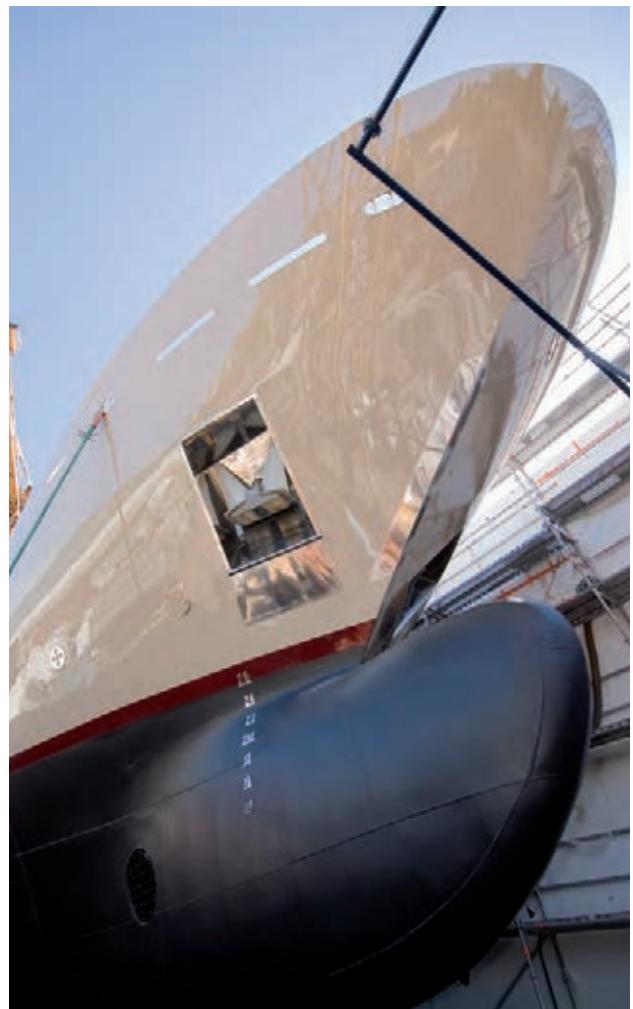
197' Steel

LA CRISIS

Este año se entrega el segundo modelo de la gama Steel, un barco de 45 mts. de eslora, el más grande fabricado por Astondoa hasta la fecha. Todo un recital de diseño y detalles de calidades.

A estas alturas Astondoa ha desarrollado su red comercial a través del mundo entero con distribuidores en Korea del Sur, China, Hong Kong, Emiratos Arabes, Brasil, Mejico, E.E.U.U., Francia, Italia, Turquía, Bulgaria, Chipre, Eslovenia, Portugal, República Checa y Grecia, y asiste a multitud de ferias por todo el mundo comercializando sus productos.

Pero comienza la depresión económica. En España estalla lo que se denominó “la burbuja inmobiliaria” y el país sufre una grave recesión económica, posiblemente la mas dura que se haya sufrido en la era moderna. La cifra del paro aumenta del 8% al 23% y se supone que uno de cada cuatro españoles perderá su trabajo. Es evidente que esta situación provoca un descenso radical de ventas, pasando prácticamente del todo a la nada. En España ya casi no se venden barcos, y en los Astilleros Astondoa comienzan a descender las ventas de modo preocupante. Lo realmente complicado es que se trata de una crisis generalizada a nivel internacional. Países tan sólidos y estables como Estados Unidos tiemblan literalmente por las “supreme”. Países como Grecia, Portugal o Irlanda se ven obligados a ser rescatados económicamente por los bancos de la Unión Europea. El astillero, que estaba en pleno periodo de expansión, se ve obligado a rectificar sus planes, de modo que todos los contratos de producción deben adaptarse a esta nueva situación.



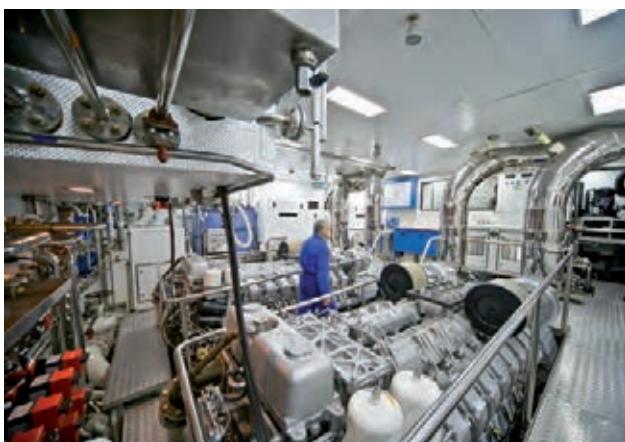
Detalle de popa de la embarcación “Amaranta” de Astondoa.



Modelo "Amaranta" de Astilleros Astondoa.



Modelo "Amaranta" de Astilleros Astondoa.



Sala de máquinas "Amaranta".



Puesto de gobierno "Amaranta".



Salón "Amaranta".



Detalle de interior "Amaranta".



Detalle de interior "Amaranta".

LOS DOS PILARES DE LA CRISIS

2009

Este año se construye un nuevo modelo de 28 mts. (96') que, como de costumbre, se fabrica bajo pedido. Para hacernos una idea del nivel de customización que Astondoa desarrolla, el cliente pidió el barco del mismo color y con la misma grafía que tenía en su helicóptero personal, por lo que se pintó el casco de color verde, a gusto del armador.

El astillero capea esta tremenda época de crisis gracias a dos pilares fundamentales. El primero es que su

producción nunca dejó de ser bajo pedido, por lo que prácticamente no había barcos en stock (una de las primeras razones que provocan el cierre de las empresas en época de crisis es el producto inmovilizado). Y el segundo factor que ayudó a la continuidad fue que la empresa "pilar" estuviera exenta de financiación bancaria, ya que siempre se había trabajado con recursos económicos propios. Esto último permitía tener las cuentas bien saneadas y poder soportar la crisis sin presiones financieras externas.



Astondoa 96 GLX.



Puesto de gobierno Astondoa 96' GLX.



Salón Astondoa 96' GLX



Dormitorio armador Astondoa 96' GLX

**SE SIGUE
CREANDO**

2010-2012

En 2010 se decide afrontar esta época de crisis - que se augura para los próximos años- de manera proactiva. A parte de la venta de otros barcos desde 42' hasta 80', se desarrolla un nuevo modelo de 32 mts. de eslora (106') que se fabrica y se vende bajo pedido, apostando por el futuro.

La fabricación del nuevo 106' fue un revulsivo para el astillero e inmediatamente entran otros pedidos idénticos, lo cual supuso un aliento positivo para el equipo. Desde la dirección se decide empezar a trabajar en nuevas líneas de modelos y se replantea actualizar por completo toda la gama de embarcaciones para ser más competitivos de cara a los retos que se avecinan.



Primera unidad Astondoa 106' GLX.



Salón Astondoa 106' GLX.



Dormitorio armador Astondoa 106' GLX.



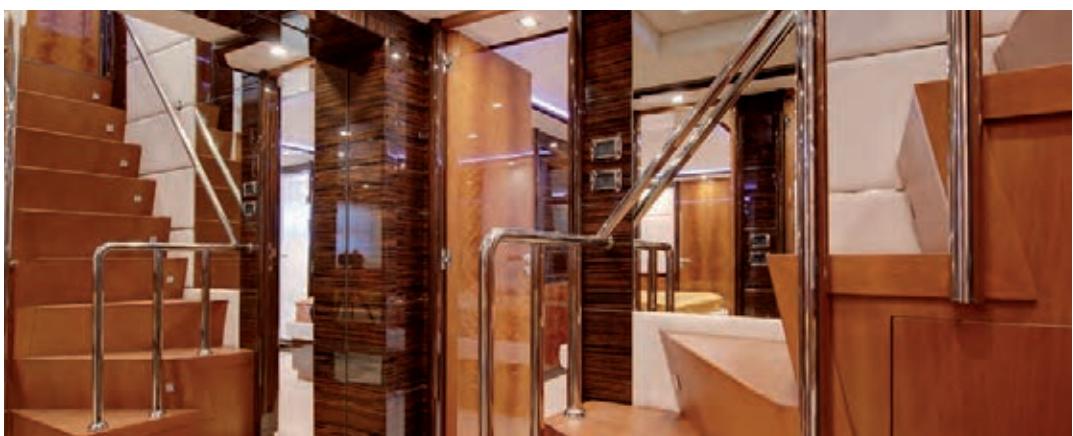
Cocina Astondoa 106' GLX.



Astondoa 106' GLX.



Astondoa 106' GLX.



Detalles de interior Astondoa 106' GLX.



Astondoa 106' GLX.

ASTONDOA-SANTA POLA



2013

En 2013 comienzan a verse los resultados del proceso de desarrollo de los nuevos modelos iniciado dos años atras. Este proceso cataliza en un nuevo barco de 15 mts. de eslora (52'), otro de 24 mts. de eslora (80') y el proyecto de una nueva embarcación de 22 mts. de eslora (72'). En tan solo cuatro años y aprovechando el periodo de profunda recesión, Astondoa cambia parte de su gama de barcos GLX, preparándose para planitarle cara a una nueva era.

Comienza a vislumbrarse una mejora de la crisis y la economía comienza poco a poco a reactivarse. Pese a que España continúa deprimida económicamente, los mercados exteriores empiezan a moverse. Muchos astilleros europeos han cerrado o se han vendido a capital



Interior Astondoa 80' GLX.



Astondoa 80' GLX

*Astondoa 52' GLX*

asiático, pero Astilleros Astondoa sigue en pie y con ganas de continuar en su batalla por hacer lo que mejor sabe: fabricar grandes barcos de lujo a gusto del armador. No en vano el astillero puede presumir de que no existen dos Astondosas iguales, pues cada uno lleva a bordo el sello y gusto de su armador.



En 2013 se presenta al astillero la oportunidad de crear una nueva línea de embarcaciones deportivas: la línea “Top Deck”, un barco singular y revolucionario pensado para el disfrute absoluto de la familia y el ocio a bordo. Se realiza un barco de 63’ con los lujos propios de una embarcación de 150’, encargo realizado por D. Enrique Ramírez, ideólogo del proyecto. Este modelo se presenta en el Salón Náutico de Cannes en septiembre de 2013 y recibe el PREMIO YACHT al “mejor diseño exterior”. Un barco diferente en su espíritu capaz de abrirse lateralmente con brazolas en popa y amuras abatibles que amplían la manga de la embarcación hasta 8,08 mts.



Astondoa Top Deck 63'



2014

En 2014 el astillero retoma su actividad cotidiana. Poco a poco vuelven los pedidos y la apuesta por renovar la gama de barcos surte su efecto de modo positivo.

Este año se presenta la nueva embarcación Astondoa 72' GLX como premier mundial en el Boat Show de Ford Lauderdale.

A tan solo dos años para cumplir el centenario, Astondoa se plantea realizar otra línea más moderna para sus barcos más grandes, barcos de 27 a 40 mts. de eslora (90' a 130'). Nace la línea "Century", yates muy elegantes, con un lujo muy cuidado y con una personalidad en sus formas y líneas sorprendente. El proyecto tiene una gran acogida a nivel mundial. En enero de 2015 se presenta en la feria de Miami el modelo "110 Century" e inmediatamente entra el primer pedido de esta unidad. Todos los medios de comunicación internacionales especializados en náutica de lujo hablan bondades de un proyecto que supone sin duda un cambio de rumbo definitivo así como un punto de inflexión muy positivo de cara al nuevo siglo de historia que se avecina.



Astondoa 72' GLX.

Interior Astondoa 72' GLX.





Dormitorio armador Astondoa 72' GLX.



Cocina Astondoa 72' GLX.



110 CENTURY
PRIMERO DE UNA
NUEVA GAMA

2015

Entre otros modelos de considerable eslora se fabrica el Astondoa 110 Century. El astillero, convencido de que el futuro pasa por la innovación y el diseño, continua su apuesta imparable por desarrollar novedades singulares y plantea una renovación de su gama de lanchas "Open". Consciente de que es un nicho de mercado emergente y de que necesitan un cambio también en esa línea de embarcaciones, se diseña la nueva línea "Coupé" para sustituir a las anteriores lanchas abiertas. Esta línea de lanchas es más revolucionaria aún si cabe, apostando por arriesgados diseños vanguardistas, no existentes en la actualidad en ninguna Open del mercado.



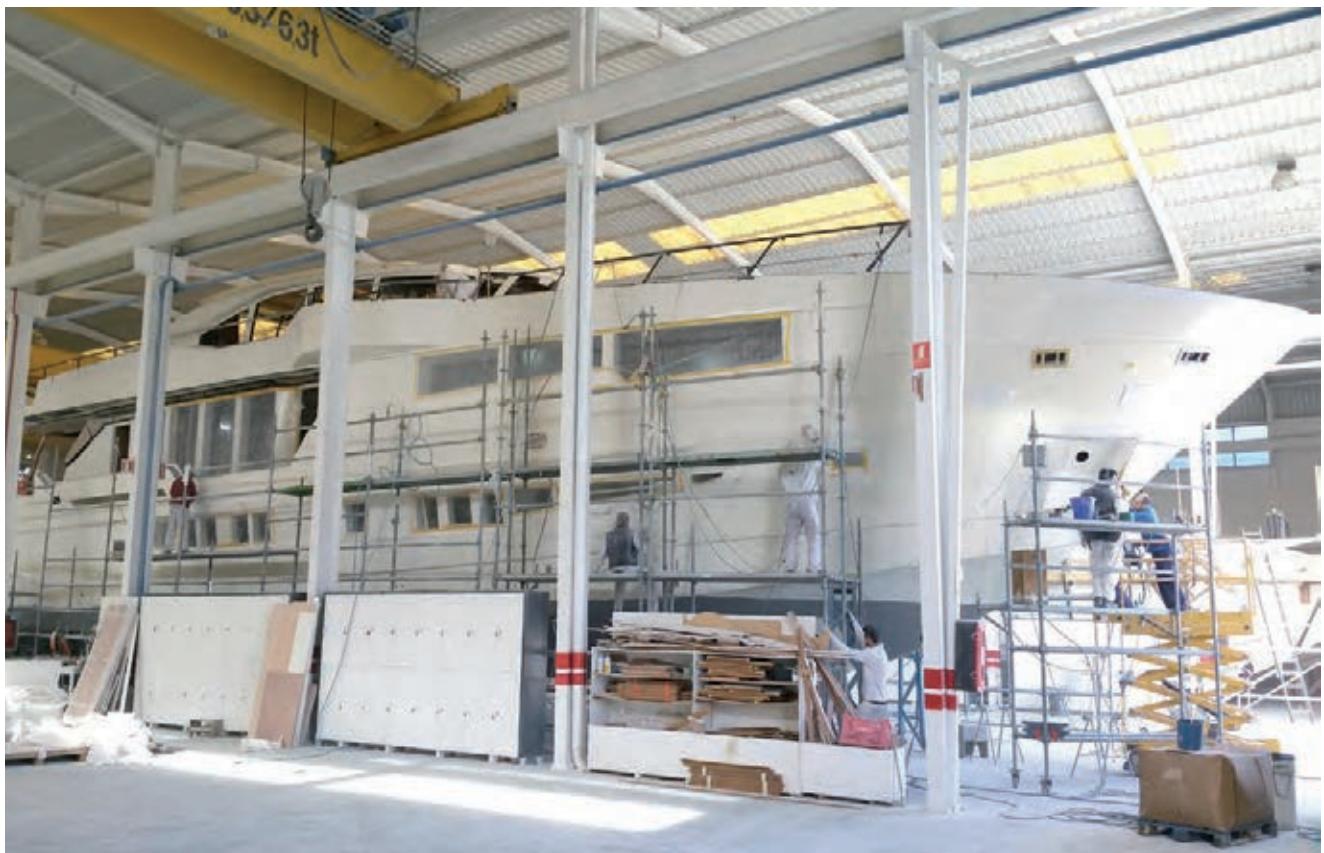
Modelo Coupé 655 en construcción.



Render Astondoa Coupé 655.



Plataforma de popa 110 Century.



110 Century en proceso de construcción.

2016

Astondoa decidió hace dos años cambiar toda su gama y crear modelos nuevos y diferentes. Lo más difícil fue diseñar la gama, crear esos elementos diferenciadores y que con ello surgiera una seña de identidad propia. Hoy, a principios del año 2016, y ya en su centenario, Astondoa presenta en Miami como premier mundial su primera unidad del modelo 110 Century como una realidad (al que siguen sus hermanos 90, 100, 120 y 130 Century). En breve saldrá del molde la primera unidad de la serie Coupé, el 655.

Con la esperanza de seguir descubriendo nuevos tiempos y con la voluntad de cumplir 100 años más, la familia Astondoa agradece a todos sus clientes la confianza y amistad demostrada a lo largo de su historia y cómo no, también agradece a cada uno de sus trabajadores su esfuerzo y compromiso.

Los valores familiares, el conocimiento en la construcción náutica de embarcaciones deportivas, el diseño contemporáneo y la honestidad, son pilares que seguro brindarán nuevas historias apasionantes para el futuro próximo.

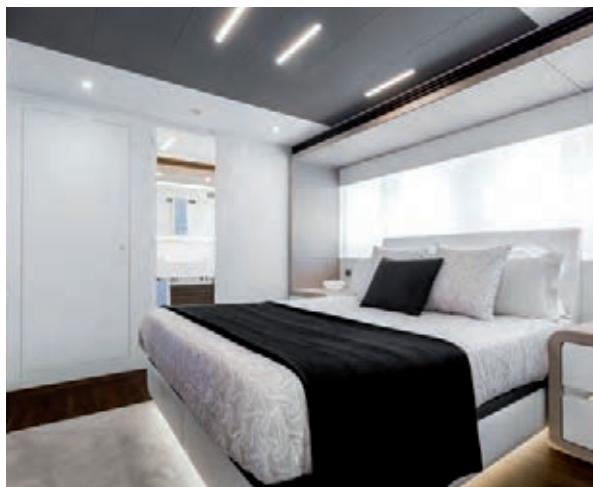




Astondoa 110 Century.



Detalles de interior Astondoa 110 Century.



Detalles de interior Astondoa 110 Century.



Astondoa 110 Century.

ASTONDOA-SANTA POLA



En el año de su centenario, Astondoa presenta con orgullo posiblemente la gama más amplia de embarcaciones deportivas del mundo amparadas bajo una única marca, propiedad cien por cien de la familia fundadora de la compañía.

GAMA FLYBRIDGE



Astondoa Fly 44



Astondoa Fly 52



Astondoa Fly 65



Astondoa GLX 72



Astondoa GLX 80

GAMA CENTURY



Astondoa 90 Century



Astondoa 100 Century



Astondoa 110 Century



Astondoa 120 Century



Astondoa 130 Century

GAMA COUPE



Astondoa 355 Coupe



Astondoa 555 Coupe



Astondoa 655 Coupe



Astondoa 755 Coupe

GAMA TOPDECK



Astondoa 52 TopDeck



Astondoa 65 TopDeck



Astondoa 130 TopDeck

GAMA MEGAYACHT



Astondoa 120 Steel explorer



Astondoa 151 Steel



Astondoa 185 Steel



Astondoa 197 Steel



Cuadrilla en el interior de un barco de pesca de 33 mts. de eslora fabricado por Astondoa en 1959

LA OTRA FAMILIA

Si por algo se ha caracterizado la familia Astondoa, ha sido considerar a sus empleados con una cercanía singular, como compañeros de aventura, como miembros de un equipo que día a día y año tras año ha consumido su vida en nuestra empresa.

Es por esto, por lo que Astondoa ha considerado fundamental dedicar un capítulo a sus empleados, tener un recuerdo significativo para todos los que a través de los años han sido esa “otra familia”.

Somos conscientes de que nunca habríamos progresado, ni siquiera sobrevivido, sin la inestimable ayuda de estos compañeros, fuerza y reflejo de nuestra alma.



JOSÉ ASTONDOA RUIZ

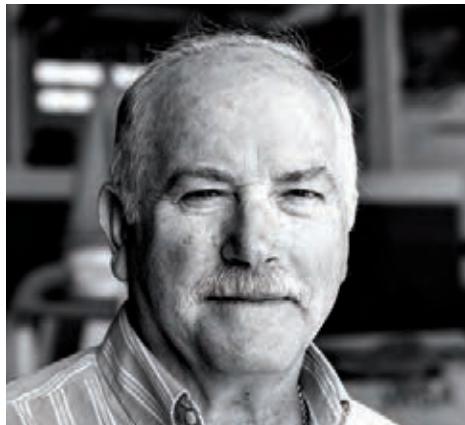
Portugalete, 13-07-1932

Tio Santi

Es el segundo hijo de los cuatro que tuvo el matrimonio formado por José Astondoa Martínez (1900-1952) y Ángeles Ruiz Escobal (1901-1955). Fue a la escuela en Portugalete coincidiendo con los años de la Guerra Civil y alumno del colegio de Santa María en los primeros años de la posguerra.

En 1946, a los 14 años, se puso a trabajar con su padre en el astillero del muelle viejo de Portugalete. Recuerda perfectamente la trayectoria que iniciaron en 1916 tanto su padre José como su tío Jesús y la importancia que tuvo para su familia el oficio de la carpintería de ribera.

Entre 1966 y 1978, "Santi" Astondoa trabajó en su astillero del Muelle Viejo construyendo todo tipo de embarcaciones: botes de remos, botes de salvamento, prácticos, veleros, embarcaciones de pasaje menores y por último grandes embarcaciones de pasaje de entre 20 y 25 mts. de PRFV. Tras su jubilación pasaba los días en el astillero de Gallarta, aportando consejo y experiencia a su hermano Josetxu, encargado general, y a su hijo Joseba, encargado de poliéster. En la actualidad disfruta de su jubilación junto a su esposa, hijos y nietos en Santurce.



MANUEL FRANCISCO
IBÁÑEZ ZARAGOZA

Santa Pola, 13-09-1949

—
El Meniscal

Nació en el seno de una familia de pescadores. A los 8 años ayudaba a la familia con su primer sueldo producto de su trabajo en la fábrica de redes de pesca de Marcos Lloret Ramis. A los 12 trabaja como albañil y a los 13 consigue el permiso paterno para obtener la “cartilla-mariña” que le habilitaba como pescador de cercanías y poco después la “cartilla mayor”, que le autorizaba a pescar en todo el litoral y la costa africana. Gracias a su experiencia marinera hizo su servicio militar en la Marina en Cartagena.

Se casó a los 20 años y tuvo cuatro hijos, a los que mantuvo como profesional de la pesca hasta su ingreso en 1980 en Astondoa con 30 años, como peón de carpintería. Con él se inicia la fabricación en PRFV. Es el primero en familiarizarse con la resina, el cobalto, el peróxido de mek, la acetona, la cera, el rodillo metálico... Toda una aventura. El primer año intervino en la fabricación de dos barcos de madera - El May y El Deutz. A los cinco años es nombrado “oficial de segunda” y cinco años más tarde “oficial de primera”. En 2010 se jubila con la satisfacción de haberse ganado el aprecio de toda la plantilla, desde sus jefes, hasta sus más recientes colaboradores.



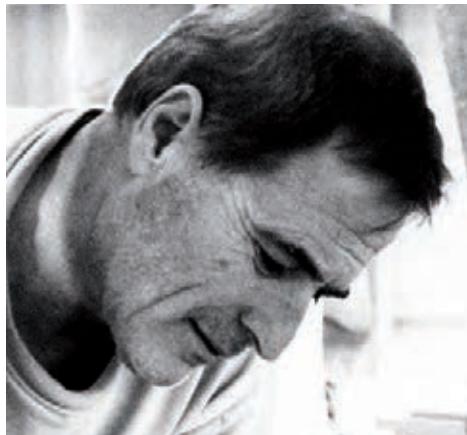
FÉLIX
GONZÁLEZ CAPELLÁN
Villabrágina, Valladolid 4-05-1950

Félix

En 1960 se traslada con su familia desde su Valladolid natal a Bilbao y dos años después abandona el colegio por necesidades económicas familiares para dedicarse a trabajar.

En 1964 y gracias a Primitivo Vallejo, entra en como oficial de primera de carpintería en el astillero de Astondoa en Santurce, dirigido en aquellos momentos por Jesús Astondoa Santamaría, cuando se dedicaba a la construcción de lanchas de pasaje de 10 mts. de eslora para cubrir el trayecto Arenas - Portugalete, y botes de 3 mts. para pescadores locales. Así aprendió el oficio de "carpintero de ribera" del que recuerda con nostalgia la curvatura de las maderas "al horno".

1978 se traslada de Bilbao a Santa Pola junto con la empresa donde ocupará el puesto de carpintero. Vencida su fecha de jubilación, sigue en activo apasionado con su trabajo. Amante del fútbol, formó parte del equipo amateur de la empresa durante varios años. Guarda y mantiene un especial cariño a Jesús Astondoa Santamaría quien le trató como a un hijo. Casado con Dolores Pérez es padre de dos hijos.



JOSÉ LUIS LLEDÓ PIEDECAUSA

Santa Pola, Alicante 11-10-1962

—
El Faba

Hijo de familia de pescadores, ya trabajaba en 1970, con tan sólo ocho años, a la salida del colegio, en un taller de carpintería recogiendo viruta por 50 pesetas a la semana. Cursa sus estudios en la Casa del Mar hasta los 14 años, edad en la que comienza a trabajar como carpintero en una fábrica de puertas de Santa Pola.

Gracias a su gran afición, el fútbol, conoce a Jesu Astondoa, de su misma generación, con quien comparte amistad y equipo de futbol. Su oficio de carpintero y su seriedad en el trabajo hará que Jesu lo incorpore a su plantilla a los 23 años de edad. Recuerda con cariño su trabajo de inauguración en la nueva empresa limpiando barcos para la exposición en el Salón Náutico de Barcelona.

Con el tiempo y gracias a su buen hacer, ha llegado a ser jefe de la sección de carpintería y hoy es el encargado general del astillero. Tras teinta y un años de trabajo en Astondoa siente que forma parte de una de las mejores empresas de astilleros del país. Casado con Toñi Vidal es padre de dos hijos.



ÁNGEL GONZÁLEZ TOBAR

Portugalete, 17-10-1964

Ángel

Hijo de un empleado de la empresa química Sefanitro, recalcará con su familia desde Portugalete a Santa Pola por consejo médico a su padre aquejado de enfermedad. Continuó sus estudios en el Instituto Laboral de Elche, a 15 kmts de Santa Pola, donde obtuvo el título de F.P. Administrativo. Vasco y en una ciudad pequeña, pronto entablará amistad con otro vasco, Jesu Astondoa, con quien pronto compartirá amigos aficiones y añoranzas de la tierra que les vió nacer.

A finales de 1988 comienza a trabajar en Tximist (CEGASA) en Alicante, pero Jesu le ofrece incorporarse al astillero en el departamento de administración de la empresa. Pronto se convertirá en el hombre de los números y el depositario de una gran confianza que, a la vista de sus cualidades personales, le otorgará "El Sheriff" Astondoa.

En 1990, con la jubilación del jefe de administración de Astondoa, pasa a ocupar el puesto de director financiero de la empresa. Está casado con María Esther Amorós, con quien tiene dos hijas.



FRANCISCO JAVIER
JAÉN RICO

Santa Pola, 06-02-1967

—
Paco

Cursó sus estudios elementales (EGB) en el Colegio Virgen de Loreto y más tarde el BUP en el Instituto de la Asuncion de Santa Pola, su ciudad natal. Más tarde pasará a la Universidad de Alicante donde hará dos cursos de Ciencias Empresariales. Estos estudios y su amistad con Covadonga Astondoa le facilitarán la entrada en los Astilleros en 1987, siendo destinado desde su entrada a la sección administrativa de la empresa. Con el paso del tiempo llegará a ser el responsable de compras y gestor administrativo de la empresa.

Deportista de profundo gran afición a la cocina y conserva intacto su gran atractivo hacia la lectura. Es de los primeros empleados de Astondoa de origen puramente santapolero y siente, después de 28 años una gran admiración por sus compañeros vascos con quienes inició su vida laboral. Casado con María Jose Andreu son padres de dos hijos.



**JOSEBA
ASTONDOA JEREZ**

Santurce, 28-03-1968

—
Joseba

Realizó sus estudios de Bachillerato de Ciencias en el instituto de Santurce. A los 18 años comenzó a trabajar en Astilleros Astondoa con su padre, José Astondoa Ruiz, y su tío Joseba, el tío Jose, como operario. La empresa contaba entonces - en torno a 1986 - con dos trabajadores más, Juanjo Balsera y Eloy Fernández. En total, cinco personas dedicadas a la fabricación y reparación de barcos de madera (carpintería de ribera).

En 1993 se traslada a Santa Pola para aprender las técnicas de fabricación de PRFV. En 1994, participó por primera vez y en el antiguo astillero de su padre, en la construcción de una lancha de paseo de poliéster de 22 mts.

En el año 2000 se trasladó al nuevo astillero de Gallarta, una vez cerrado el antiguo astillero de Portugalete, para comenzar una nueva etapa en la fabricación de embarcaciones de recreo, poniéndose al frente de sección de poliéster con 30 personas a su cargo. En 2011, tras el cierre del astillero de Gallarta, decide trasladarse a Santa Pola con toda su familia para trabajar en los astilleros Astondoa, ocupando el mismo cargo.



CONSTANTINO GARCÍA BOTELLA

Santa Pola, 30-3-66

Constan

Cursó sus estudios elementales en el Colegio Cervantes de Santa Pola. A los 14 años abandonó sus estudios y se enroló en el mar como mecánico naval. Tras comprobar lo dura que era la vida en el mar, a los 17 abandona su trabajo a bordo del pesquero y decide empezar como pintor por su cuenta hasta cumplir 24 años. Fue novio de Covadonga Astondoa y tras tres años de noviazgo contrajeron matrimonio. "El Sheriff" le dijo que se dejara el trabajo como pintor y que con sus conocimientos sobre mecánica naval desarrollara esa profesión en el astillero.

Empezó trabajando como ayudante de mecánico en Astondoa. Con el paso del tiempo y el buen trabajo ascendería a jefe de mecánica, gracias al desarrollo y aprendizaje que mantuvo durante años en esa área. Recuerda con cariño las lecciones que recibía de "El Sheriff" que aunque era un hombre muy duro y firme también era justo y agradecido. Hoy en día su vida son los astilleros. Sus dos hijos Íñigo y Mikel, que forman parte de la cuarta generación Astondoa, están trabajando en el astillero, Íñigo en la sección de poliéster y Mikel en la de carpintería.



RAMÓN
MARCO GARCÍA

Campello, 24-1-58

El kelo

Cursó sus estudios elementales en el Colegio “Rafael Altamira” de Campello. En 1972 estuvo trabajando como aprendiz en el área de mecánica en el astillero Mariola de Campello; allí ayudaba a producir veleros de poliéster. En 1977 trabaja en la construcción de barcos de pesca en el taller naval Basilio Martínez. Tiempo después se traslada al taller de mecánica Zarios, ubicado en Santa Pola donde fabricaban barcos pesqueros de madera para Argelia.

En 1987 Jesús Astondoa le pide que se incorpore a la plantilla después de ver los servicios de apoyo puntuales que proporcionaba al taller de mecánica en el astillero en épocas estivales. En Astondoa su especialidad es el acero, aunque parte de su trabajo consiste también en montar aires acondicionados, motores, pasarelas, portones, pasamanos, puertas, bisagras, cierres...

Hoy en día sigue trabajando en el astillero y mantiene en su memoria las palabras de aliento que le ofrecía “El Sheriff”. Considera al astillero como un segundo hogar. Actualmente y disfruta de la compañía de sus dos hijos y nietos.



JAIME
RUSO PÉREZ

Santa Pola, 31-07- 65

—
Ruso

Con 11 años, el director de su colegio de Orientación Marítima le propone que se marche a estudiar con una beca a Cheste (Valencia). A los 13 años obtiene el graduado escolar, abandona los estudios y empieza a trabajar como mozo en un barco de pesca de arrastre. De los 15 a los 18 años trabajó en barcos de pesca cercanos a la costa. A los 18 años se enrola en barcos de pesca congeladores en el Banco Sahariano frente a Marruecos. Poco después, empieza a estudiar en el Instituto Politécnico Náutico Pesquero del Mediterráneo donde obtuvo el título de Patrón de Pesca para seguir faenando en la mar.

En 1986, ya padre de un hijo, decide pedir trabajo a su amigo del pueblo “Jesu”. Después de trabajar durante 3 años como aprendiz en el área de poliéster, “El Sheriff” le propone empezar en el oficio de tapicería. Su rápido aprendizaje y habilidad hizo que años más tarde se pusiera al frente como oficial de tapicería. En el año 2001 su hijo Jaime entra a su cargo. Tras 30 años trabajando en el astillero siente que la familia Astondoa ha cuidado de él y de los suyos siempre que lo han necesitado. Está casado con Manoli Baile, con quien tiene dos hijos.

A ASTON



Trabajadores de Astilleros Astondoa en Santa Pola, vísperas del centenario.

A

NDOA



Queremos dejar constancia de que nuestro agradecimiento incluye a todos los que siguen a nuestro lado, a los que emprendieron otros caminos, y a los que ya finalizaron su ciclo vital; a todos aquellos que han hecho posible que Astondoa cumpla 100 años.

Son cientos las personas de las que podríamos hablar, trabajadores, artesanos, colaboradores, proveedores..., pero su mención sería interminable. Aun así, en las siguientes páginas, intentaremos rendir homenaje a todos aquellos que forman parte de nuestra historia...

SANTA POLA

José María Abad Ruiz - Emiliano Abad Ruiz - Mohamed Abdula si Allal - Abel Brau Agulló - Rubén Darío Agudelo Rojas - Francisco Aguilera Molina - Roberto Agulló Mula - David Demetrio Agulló Ruiz - Tomás Agulló Sempere - César Alarcón Llamas - J. Luis Alemañ Baeza - Ignacio Alonso Lozano - Guillermo Alonso Martínez - Joaquín Amorós Escolano - J. Carlos Andreu Agulló - Jaime Andreu Campello - Tomás Vicente Andreu Cobos - Francisco Israel Andreu Mas - Manuel Andreu Sánchez - Pedro Andreu Sempere - Miguel Ángel Aparicio Bermejo - Cristian Arranz Maciá - Jose Luis Arroyo Lledó - Antonio Arroyo Navarro - Francisco Arroyo Navarro - Jose Luis Arroyo Navarro - Juan M. Arroyo Navarro - Íñigo Astondoa Díaz de Otazu - Jesús Astondoa Díaz de Otazu - Jose Juan Astondoa Jerez - Jesús Astondoa Santamaría - Jose Antonio Baile Fuentes - Francisco Baile Ibáñez - Juan Francisco Baile Martínez - Vicente Baile Sempere - Antonio Bascuñana Soriano - Jose Miguel Bayas Ordoñez - Jose Bellido Fabra - Jose Luis Berna Ruvira - Jesús Bernabé Follana - Dioni Bernal García - Antonio Francisco Blanca Bo - Fernando Ángel Blanca Bo - Miguel Blasco Martínez - Carlos Blasco Russo - José Bonmatí Agulló - Manuel Bonmatí Jiménez - Francisco Pedro Bonmatí Maciá - Jaime M. Bonmatí Maciá - Francisco Bonmatí Martínez - Rafael Bonmatí Verdú - Jose Juan Boronat Marin - Juan Carlos Botella Agulló - Salvador Botella Cerezo - Agustín Botella Navarro - Jaime Botella Soria - Ismael Brau Vicente - Javier Brotóns Miralles - Antonio Bru Sevilla - Tomás Moisés Buades Martínez - Jose Miguel Caamaño Pombo - Juan M. Caballero Davila - Salvador Cabanes Soler - Avelino Caldelas Agrasar - Antonio Calvero Rivas - Juan Ángel Campello Jaén - Manuel Ramón Campello Lafuente - Javier Campos López - Manuel Antonio Campos López - F. Javier Candela Agulló - Jose María Cano Yuste Molina - Miguel Cañizares Jover - Jose Casado Bares -David Cascales Yáñez - Rosa María Celrán Pomes - Luis Cenamor García - Jaime Jose Cerda Baeza - Juan Bautista Chacopino Chacopino - Jose Chacopino García - Rafael Antonio Clemente Jaén - Gustavo Clemente González - Miguel Clemente González - Martín Cobo Casilda - Pedro Cortés López - Daniel Curriel Ferrández - Gheorge Dascalu - Iñaki de Rosa Ferro - Oscar del Amo Sáez - Alfredo Díez Fernández - Alfredo Díez García - Manuel Dols Giner - Jose A. Durá Irles- Enrique Durá Pomedio - Antonio Joaquín Durá Quiles - Isabel Durán Pomedio - Cristobal Egea Losa - Juan Antonio Esclapez Soriano - Joaquín Escolano Baeza - Juan C. Escudero Peigneur - Jose Emilio Espinosa Ferrández - Roberto Espuig Mora - Daniel Esteve Hernández - Diego Felices López - Antonio Fernández Arnao - Rafael Fernández Quevedo - Antonio Fernández Quevedo - José N. Fernández Sánchez - Fernando M. Piedecausa García - Francisco Fuentes Jaén - Vicente José Fuentes Monllor - Rafael Fuentes Sogorb - Manuel Galiana López - Jose Miguel Gallen Borras - Ángel Gamboa Santos - Íñigo García Astondoa - Mikel Garcia Astondoa - Constantino García Botella - Francisco Jose García Botella - Miguel Ángel García Botella - Pascual García Botella - José Miguel García Canales - Tomás García Canales - Andrés García Lledó - Vicente García López - Ruth García Martín - Andrés García Martínez - Juan Jesús García Martínez - Mercedes García Melero - Antonio García Navarro - Jorge García Nieto - Francisco Javier García Sempere - Jaime J. García Semperre - Jose Luis Garlito Pacheco - Ginés Garnero Pomares - Juan Garri Gómez -Adolfo Garri Manarel - Manuel Garri Pomares - Victor Manuel Garri Vidal - Antonio Gil Soriano - Jose Vicente Giménez Fuentes - Raul Giménez Gómez - Vicente Giménez Palomares - Juan Gines Casanova - Bibiano Gómez Escudero - Andres Jesús Gómez Junquera - Francisca González Amorós - Félix González Cape-

llán - Rafael González Capellán - María González Montiel - Melchor González Montiel - Juan Ramón González Orts - J. Ramón González Orts - Beatriz González Pastor - Francisca González Pastor - Gorka González Pérez - Ángel M. González Tobar - Oscar D. Gonzalo Zabala - José Fco. Gonzálvez Sempere - José Grima Bernabé - Vicente Guijarro Ginés - Jose Antonio Guillen Alonso - Marcelino Hernández Costa - José Hernández Lorenzo - Javier Hernández Ruso - Juan Francisco Hidalgo López - Francisco Javier Ibáñez Gil - Jonathan Ibáñez Gil - Manuel F. Ibáñez Zaragoza - David Illan Pujante - Antonio Irles Núñez - Francisco Javier Jaén Rico - Francisco Jordan Sánchez - Fernando Jover Sánchez - Jerónimo Jose Juan Antón - Francisco Juan Bo - Jose Vicente Juan Molina - Juan Ángel Lafuente García Víctor Juan Lafuente Muñoz - Francisco Jose Lara Cárdenas - Francisco Lillo Ruiz - Estefanía Linares José A. Lledó Cascales - Jose Luis Lledó Piedecausa - Daniel Lledó Vidal - Miguel Ángel Lloret Robles - Antonio Lopera Herencia - José López Campello - Raúl López Díez - Diego Jose López Fuentes Nicolás López Fuentes - María Luisa López Grau - Juan Antonio López Holgado - Francisco López Lledó-Rafael López López - Gaspar López Luchoro - Borja López Manarel - Esperanza López Moreno Francisco Javier López Ortega - Gaspar López Orts - Rafael A. López Pomares - Agustín Luis López Robles - Francisco Tomás López Sánchez - Antonio López Villar - Noelia Lorenzo Agulló - Constantino Lorenzo Amorós - Francisco Jose Lorenzo Amorós - Francisco Lorenzo García - José A. Lozano López - Juan Luis Lozano Sampedro - Pedro Lucas Rodríguez - Manuel Luchorro González - Iván Luchoro Monllor - Juan Francisco Luchoro Pérez - Antonio Luis del Amo - Ramón Marco García - Javier Marco Romero - Ramón Marco Romero - Jorge Marin Izquierdo - Claudio Martínez Arribas - Vicente M. Martínez Bonmatí - Javier Martínez Cano - Vicente Manuel Martínez Hernández - Tere Mar Martínez López - Jesús Martínez Martínez - Mª Nieves Martínez Martínez - Ramón Martínez Martínez Jose Antonio Martínez Miranda - Jose Martínez Molina - Vicente Martínez Pérez - Jaime Martínez Pomares - Tomás Martínez Quesada - Tomás Martínez Sempere - Juan Manuel Mas Gómez - Salvador Mas Gómez - Rafael Cristobal Mas González - Francisco Mas Martínez - Jose Jaime Medina Sempere Lorenzo Medina Sempere - Juan Manuel Merino Serrano - Luis Millas Olaya - Jaime Miñarro Sebastian - Bautista M. Miralles Candela - Vicente Jose Miralles Pérez - Alfonso Molina Lillo - P. Gaspar Molina González - José Molina Ortiz - Manuel Andrés Molina Pomares - Jose Francisco Monllor Granados - X Montesinos Adalid - Jhon Jader Montezuma Otero - Eduardo Montiel Baile - Jose Antonio Montiel Lledó - Teodoro Moragas Cabanillas - Sonia Moragas Marín - Francisco Moreno Delgado - Roberto Moreno Delgado - Francisco Moreno Ortiz- David Moreno Paterna- Federico Murcia Pedrera - Manuel Negro Delgado - Jose Ángel Oliver Soriano - Erik Ortega Barón - Manuel Ortiz Lloret - Jose Ortiz Sempere - Gaspar Antonio Orts Martínez - Jose Carlos Orts Martínez - Tomás Orts Montiel - Jesús Pacheco Bernabé - Gabriel Pacheco Verdú - Jose Pages Baile - Jaime Palao Bernad - Iker Pancorbo Santamaría- Víctor M. Pascual Grau - Francisco Pelluz Guadalupe - Francisco Javier Peñaranda Serrano - Federico Peñín Lobato - Salvador Peralta Gómez - Jose Manuel Perelló Perelló - Borja Enrique Perelló Soler - Francisco Pérez Baile - Jose Javier Pérez López - Javier Pérez Soler - Luis Fernando Pérez Solís - Jose Manuel Piedecausa Amador - Pedro Piedecausa Navarro - Antonio Jose Piedecausa Pages Rafael Pla García - Jose Francisco Pomares Alba - Pascual Pomares Bonmatí - Luis Pomares Jaén - Vicente Pomares Jaén - Vicente J. Pomares Juan - Oscar Pomares Prats - Vicente Pomares Prats - Francisco Pomares Quesada - Joaquín Poveda del Campo - Miguel Puig Torres - Jose Luis Queiruga Calvo - Francisco M. Quiles Sempere - Francisco Javier Ramón Escorial - Pedro Ramón López - Jorge Antonio Regueiro Cano - Antonio Reina Cámara - Francisco Requena Arráez - Juan Manuel Ribeiro López - Adán Rico Sempere - Antonio Rico Sempere - Vicente Jose Rico Sempere Sergio Rivera Abad - Manuel Rizos Valdivieso - Francisco Rodriguez Canales - Cristóbal Ros Gómez - Gustavo A. Ros Gómez - Francisco Jose Rosado Murciano - Pablo Rueda Almendros - Pascual Ruiz

Giménez - Ismael Ruiz Mas - Carlos Russo Baeza - Aarón Russo Baile - Jaime Russo Baile - Javier Russo Maciá - Jose Antonio Russo Maciá - Pedro Russo Maciá - Emilio Russo Manzanaro - Ángel J. Russo Pérez - Jaime C. Russo Pérez - Jaime R. Russo Pérez - Águeda Salieto Piedecausa - Noelia Salieto Pie-decausa - Francisco Joaquín Samper de España - Daniel Sánchez Carmona - Jose Sánchez Carmona - Jose Nicolás Sánchez Fernández - Eladio Sánchez Macarro - Pedro Pablo Sánchez Martínez - Francisco A. Sánchez Medina - Ignacio Sanmartín Cabeza - Jonathan Sarmiento Esquitino - Jose María Sarrión Pomares - Jose Enrique Sempere Alfosea - Jose A. Sempere Baile - Jose Antonio Sempere Bernal - Jose Miguel Sempere Bonmatí - Jose Miguel Sempere Canales - Raquel Sempere González Francisco Antonio Sempere Leive - Manuel Sempere Manarel - Diego Sempere Martínez - Rafael Antonio Sempere Mas - Juan Luis Sempere Murcia - Jose Manuel Serrano Ibáñez - Jose Manuel Serrano Mora - Jacinto Serrano Sabariego - Jose Serrano Sabariego - Antonio Server Montiel - Manuel Sevilla Fernández - Reinaldo Soler Agulló - Francisco Jose Soler Soriano - Andrés Soriano Martin Manuel Soriano Martínez - Vicente Manuel Soriano Piedecausa - Jose Francisco Tejero Sempere Francisco J. Tolosa Lopez - Damián Tomas Ripoll - Juan Francisco Tomas Ripoll - Jose Ramón Urrutia Escribano - Santiago A. Valero Valero - Félix Vega López - José Vera Abril - Francisco Jose Verdú Qui-les - Victor A. Viñes Alameda - Michele G. Viscio - Antonio Zambudo Jiménez - Jesús Zaragoza Maciá.

ALMANSA

José Abellán Martínez - Florentino Aguilar Llamas - José Miguel Alberola González - Cecilio Almendros Mejías - Juan José Almendros Mejías - Rogelio Andrés Calero - Antonio José Andújar Puche - Pedro José Arenas Ortega - Manuel Arias Pérez - Alejandro Arnedo Martínez - Antonio Aroca Serrano - José Manuel Arráez Landete - Vicente Arroyo Navarro - Cristo Fernando Arteaga Herrera - Jorge Arteaga Nuñez - Enrique Aymar Iñiguez - Fco. Javier Belda Berenguer - Luís Benito Cuenca - Jesús Caballero Martínez - Francisco Calatayud Mateo - Manuel Calero Alcocel - Francisco Campos Milla - José Cayetano Carrasco Martínez - Juan Víctor Castillo García - Antonio Castillo Ruano - José Castillo Ruano Juan Antonio Cebrián Jiménez - Francisco José Cerdán López - Juan Clemente Milán - José Pascual Collado Almendros - José Francisco Collado García - José Manuel Colmenero Martínez - José Javier Coloma Sáez - Cristian Conejeros Tomás Jesús Conesa Oliver - José Manuel Corredor Calvo - José Pas-cual Corredor De La Cruz - Manuel Corredor De La Cruz - José Juan Costa De La Asunción - Julián Cuenca Ballesteros - Arturo Cuenca Cuenca - Constantino Cuenca Cuenca - Joaquín Cuenca García Miguel Ángel Cuenca García - Francisco Cuenca Gómez - José Francisco Cuenca Jover - Joaquín Cuenca Tárraga - Juan Bautista Cuevas Martínez - Jorge Delgado Martínez - Francisco José Díaz Sánchez Marcos Domínguez Rubio - Javier Egea Nuñez - Remigio Egido Arnedo - Tomás Carlos Egido Arnedo - Daniel Escribá Martínez - Pedro Escribá Martínez - Lorenzo Espacia López - Antonio Esteban Teruel - Daniel Esteve Hernández - Miguel Ángel Fabra Patón - Daniel Fajardo Rodríguez - Alberto David Felipe Catalán - Gustavo Fernández Rodríguez - José David Fernández Rodríguez - Adrián Fernández Ruano - Francisco Fernández Villaescusa - Graciano Flores López - Carlos Fuentes Pozo Francisco Gabaldón Sánchez - Diego Eugenio García Felipe - Miguel García Gómez - Dionisio García Hidalgo - Francisco García Navarro - David García Oliver - Pedro García Oliver - Francisco García Ruano - Luís García Ruiz - Antonio García - Vincent Germain Bernard Lion - Pablo Gil Bueno

Antonio Gil Soriano - Adrián Gil Torres - José Raúl Gil Torres - Pedro Antonio Giménez Veliz - Gloria Ruano García - Juan Carlos Gómez Abiétar - Jerónimo Gómez Delegido - Lucas Gómez García Jorge Antonio Gómez Ibáñez - Jerónimo Gómez Landete - Antonio José Gómez López - Carlos Gómez López - Fco. Javier Gómez Martínez - Francisco González Milán - Pascual Jerónimo González Molero Juan Miguel González Monteagudo - Antonio González Triviño - Antonio González Ortiz Enrique Gordo Caballero - Luis Gorreta Morena - Nicolás Gonsalvez Molina - Fco. Javier Gonsalvez Montilla José Antonio Gras Molina - Mario Gutiérrez Arroyo - Antonio Hernández Asunción - Alfonso Javier Hernández Gil - Daniel Ibáñez Francés - José Ramón Ibáñez Francés - Tomás Andrés Jiménez Calero Francisco Jiménez Campos - José Jiménez Megías - Miguel Jover Martínez - José Juan Ribera Enrique Juanes Valero - Víctor Juan LaFuente Muñoz - José Andrés Lledó Cascales - Enrique López Calero Antonio López Cantos - Francisco M. López Cebrián - Alberto López Domínguez - José Ramón López Domínguez - Joaquín López García - Francisco López Lozano - Gaspar López Lucho-ro - Ángel López Martínez - Antonio López Martínez - Juan Pascual López Martínez - Miguel López Martínez Leandro Manuel López Pascual - Antonio López Ramos - Rubén López Torres - Francisco López Tortosa - Vicente López Villaescusa - Antonio López Villar - Manuel Madrigal Cuenca - Bernardo Maestre Egido - Ramón Marín Claumarchirant - Jorge Marín Izquierdo - José David Márquez Ruano Juan Luís Martínez Blanco - Fco. Javier Martínez Cuenca - Ismael Martínez Fernández - Juan Carlos Martínez Fresno - César Martínez García - Antonio Martínez González - Manuel Martínez Martínez Manuel Martínez Martínez - Antonio Martínez Olivares - José Miguel Martínez Olivares Emilio Martínez Pardo - Antonio Martínez Pérez - Daniel Emili Martínez Ródenas - Francisco Martínez Tomás - Germán Martínez Valdés - Eleazar Mari Martínez Verdejo - Daniel Medina Hernández Lorenzo Medina Sempere - Juan Antonio Megías Ruano - Luís Mejías Gil - José Alberto Milla Sánchez - Juan Milla Serrano - Jonatan Molina López - José Molina Ortiz - Francisco Moreno Delgado Eugenio Moreno Martínez - Félix Moreno Ortega - José Luís Moreno Sánchez - José Jesús Muñoz José Antonio Muñoz Gómez - José Lorenzo Muñoz - Alfonso Navajas Catalán - Jesús Navarro Del Barco - Diego Núñez Tomás - Anselmo Núñez Vinader - Carlos Olaya Martínez - Luís Alberto Oñate Vizcaíno - Gloria Pacheco Pérez - Ángel Padilla López - Juan Carlos Pastor Villaescusa - Pedro Pastor Villaescusa - Juan José Penades Carrasco - José Javier Pérez Navarro - Luís Fernando Pérez Solís - Francisco Piqueras Iñiguez - Fco. Javier Piqueras Sánchez - Juan José Poquet Royo - Rafael Poveda Cañaveras - David Poveda Hidalgo - Ángel Puente Cuenca - Juan José Quilez Megías - Rafael Ramírez Contreras - Víctor Manuel Rapado Cerdán - Isabel Real Hurtado - Juan Carlos Real Hurtado - Luís Redondo Imbelón - Carlos Requeña Jiménez - Javier Miguel Requena López - Juan Rodríguez Marín - José Rodríguez Navarro José David Rodríguez Sotos - Daniel Romero Gil - Jerónimo Royo López - Manuel Ruano Cantos - Antonio Ruano Fernández - Ignacio Ruano García - Javier Ruano López - José Ruano López Eugenio Ruano Ruano - Israel Ruiz Fernández - Pascual Antonio Ruiz Jiménez - Carlos Russo Baeza Salvador Sáez Catalán - Pablo Sáez García - Antonio Saéz Requena - José Albertos Saéz Requena - José Sánchez Carmona - Jorge Sánchez Collado - Antonio Luís Sánchez Herreros - Pedro José Sánchez Martínez - José Luis Sánchez Muñoz - Antonio Sánchez Navajas - Juan Sánchez Pardo - Alberto Sánchez Verdú - Juan Carlos Santacreu Marqués - Daniel Soria Pina - Andrés Soriano Alcaut Rafael Tárraga Arnedo - Antonio Tárraga Mínguez - Julián Santiago Teruel López - Antonio Toledo Saus - Pablo Tomás Callado - Yolanda Tomás Hurtado - Francisco Tomás Martínez - Pascual Vicente Tortosa Jimenez - José Javier Valdés Ibanez - José Francisco Villaescusa Gil - Ramiro Vizcaíno Carpio Miguel Vizcaíno Collado - José Vizcaíno Martínez - Fco. Javier Zalve García - Raúl Zalve García.



Familia Astondoa Díaz de Otazu.



Iñigo, Ione Miren, Lara, Josu, Laura, Mikel.

Esta es, a grandes rasgos, la historia de una singular familia que a través de tres generaciones ha dejado una huella profunda en el campo de su amplio entorno.

Les hemos visto capeando temporales, saliendo de crisis, aprovechando oportunidades, anticipándose al futuro y, sobre todo, defendiendo con generosidad el bienestar de sus subalternos, su otra familia.

Su buen hacer dentro de sus empresas ha sido proverbial. Y el espectador que se enfrenta a esta historia recibe la impresión de que está ante un árbol que ha llegado a ser frondoso, lleno de vida y gran productor de frutas que alimentan a todos aquellos que se amparan bajo su ramaje.

Mas esto es así porque los Astondoa pronto entendieron que el sentido de la vida estriba en confiar en el valor y esfuerzo del conjunto de su familia, comprendieron que el dinero no es más que el abono “también necesario” capaz de hacer germinar la simiente del futuro árbol y, por supuesto, que lo importante era impulsar ese gran proyecto con la fuerza de todos.

Los Astondoa tienen la obligación de seguir teniendo suerte. Porque todos aquellos, los muchos, que confían y siempre han confiado en ellos, la están llamando.

CRONOLOGÍA

1916

Carpintería de ribera

Los hermanos José y Jesús Astondoa Martínez inician un negocio de carpintería de ribera en Portugalete, en la calle Coscojales, un local cercano al Puente Colgante o Puente de Vizcaya, construyendo botes de madera.

1926

Trainera Virgen de la Guía

Los hermanos Astondoa Martínez construyen la trainera "Virgen de la Guía" que posteriormente, en 1929 se haría con la victoria en las regatas de Portugalete con el Club de Remo San Nicolás.

1930

El Teatrillo

La carpintería de los hermanos Astondoa se traslada a un taller situado frente a El Teatrillo de Portugalete y comienzan con la construcción de botes salvavidas de madera.

1936

Guerra Civil Española

La familia Astondoa se refugia durante las noches de bombardeos en la carpintería. Los hijos de Jesús Astondoa, Jesús y Laura, son trasladados a campos de niños refugiados en Inglaterra.

1939

Fin de la Guerra Civil Española

Los hermanos Astondoa se separan. Jesús Astondoa emprende en solitario una nueva etapa con una nueva carpintería "Astilleros Jesús Astondoa" en el Muelle Viejo de Portugalete y José se queda en la carpintería situada frente a El Teatrillo.

1940

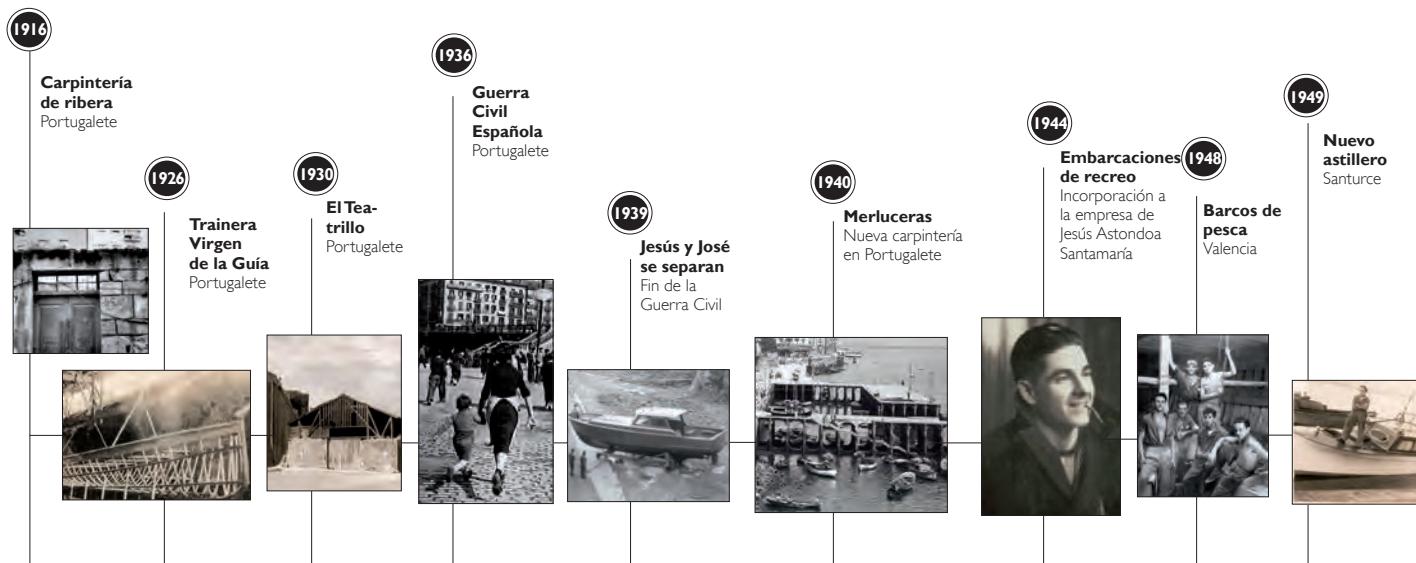
"Merluceras"

Jesús Astondoa, en su nueva carpintería, comienza a construir; además de botes salvavidas, embarcaciones de pesca de bajura, conocidas como "merluceras".

1944

"Embarcaciones de recreo"

Jesús Astondoa deja de fabricar botes salvavidas, centra su actividad en la fabricación de merluceras, cada vez más grandes, e inicia la construcción de sus primeras embarcaciones de recreo y algún balandro para la joven burguesía de la post guerra. Su hijo, Jesús Astondoa Santamaría, se incorpora a la empresa iniciando su actividad como carpintero de ribera.



1948

Barcos de pesca

Jesús Astondoa Martínez empieza a ser conocido por fabricar buenos barcos de pesca y es reclamado junto a su cuadrilla para ir a Valencia a fabricarlos por encargo. Una vez terminado su trabajo en la provincia de Valencia, vuelve a Portugalete a su carpintería.

1949

Nuevo astillero en Santurce

Jesús Astondoa Martínez y su hijo Jesús se trasladan a Santurce a una zona industrial junto a la Ría, destinada a la construcción de barcos. En esta época, disminuyen los encargos de barcos de pesca y aumenta la demanda de barcos de recreo.

1958

Llegada de la tercera generación

Jesús Astondoa Santamaría contrae matrimonio con Juana María Díez de Otazu. Fruto de este matrimonio nacerán Iñigo (1959), Jesú (1961) y Covadonga (1967) Astondoa Díaz de Otazu, la tercera generación Astondoa.

1961

Barcos de recreo

Se continúan fabricando barcos de pesca de hasta 18 metros de eslora y cobran cada vez más importancia los barcos de recreo. Los Astilleros Jesús Astondoa comienzan a fabricar barcos de recreo de alta calidad.

1975

Fallecimiento del fundador

Fallece el fundador Jesús Astondoa Martínez. Su hijo Jesús Astondoa Santamaría (El Sheriff) asume la dirección de la empresa familiar.

1976

Santa Pola y Santurce

Época en la que se trabaja entre Santa Pola y Santurce

1978

Primera nave industrial

Tras dos años de trabajo en VATASA, Jesús Astondoa Santamaría decide trasladar su astillero desde Portugalete, a la villa marinera de Santa Pola, comprando la que sería la primera nave industrial de astilleros Astondoa en esta población. Se construye el Carmen IV de 14,5 mts.

1979

Traslado a Santa Pola

La familia de Jesús Astondoa Santamaría se traslada definitivamente a Santa Pola. Se construyen dos barcos de madera de 17,5 metros de eslora: *el Ordisi* y *el Pez Vela*. (vel. max. 37 nudos). Ambos con motores General Motors de dos tiempos.

1980

Barcos de 24 mts.

Se construye el *May* y el *Deutz* dos barcos gemelos de madera de 24 mts. de eslora.

1981

Cascos de poliéster

Comienza la fabricación de barcos de poliéster y fibra de vidrio. Además, todavía se fabrica en madera: en 1982 el *Lord Byron* de 24 mts., en 1983 el *Dor de Duca* de 18,5 mts. y en 1984 el *Tres Marías* de 25 mts., último barco fabricado por Astondoa en madera.

1961

Barcos de recreo

Empiezan a destacar por su calidad en las embarcaciones de recreo

1975

Fallece el fundador
Jesús Astondoa Santamaría toma el relevo

1976

Santa Pola
Santurce

1978

Primera nave industrial
Santa Pola

1979

Traslado de la familia
Santa Pola

1980

Barcos de 24 mts.
Deutz, May

1981

Cascos de poliéster y fibra de vidrio
Lord Byron, Dor de Duca, Tres Marías

1958

Tercera generación
Iñigo, Jesús y Covadonga

1986

Nueva era

Se construyen sólo en resina de poliéster y fibra de vidrio 15 unidades a lo largo de todo el año del modelo A-170 y del A-58 GLX.

1987

Diversificación

Se construyen los modelos A-125, 43 Sport (5 unidades a lo largo de tres años); A-150, A-50GLX (15 unidades a lo largo de cinco años); A-131, A-45GLX (17 unidades a lo largo de seis años); A-145 (2 unidades).

1988

A-120, A-73 GLX

Se construye el modelo A-210 y el modelo A-73GLX (4 unidades a lo largo de dos años).

1989

A-220

Se construye el modelo A-220 (8 unidades a lo largo de cuatro años).

1990

A-160, A-56 GLX

Se construye el modelo A-160 y el modelo A-56 GLX (6 unidades a lo largo de tres años).

1993

A-155, A-54 GLX, A-200, A-68, A-260 y A-120

Se construyen los modelos A-155, A-54 GLX (12 unidades a lo largo de cinco años), A-200, A-68 (19 unidades a lo largo de cinco años), A-260 (5 unidades) y A-120 (5 unidades).

1994

Classyc

Astondoa entra en el accionariado de Classyc, una empresa de muebles de Almansa regentada por Manuel Ruano, con más de un centenar de trabajadores. En Almansa se construirán barcos de recreo de hasta 15 metros de eslora.

2000

Astondoa Sport System

Nace en Gallarta (Vizcaya) Astondoa Sport System con una plantilla cercana a las 50 personas. Ese año se fabrican cinco barcos del modelo 40 Open.

2004

Nueva dirección

Fallece Jesús Astondoa Santamaría. Sus hijos Iñigo y Jesús asumen la dirección de Astilleros Astondoa.

2006

Record de producción

Se baten records de producción: cerca de un centenar de embarcaciones al año con una media de 16-17 mts de eslora.



Nueva era
A-170
A-58 GLX



1987

Diversificación
A-125
43 Sport
A-150
A-50 GLX
A-131
A-45 GLX
A-145



1988

**A-120
A-73
GLX**



1989

A-220



1990

**A-160
A-56 GLX**



1993

**A-155
A-54
GLX
A-200
A-68
A-260
A-120**



1994

Classyc
Santa Pola



1999

Nueva instalación
Muelle Poniente
Santa Pola



2007

Faeton

Inicio de la crisis en el segundo semestre. Astondoa compra los astilleros Faeton de Almería

2009

Inversión en i+D

En los momentos de crisis mas profunda, Astondoa invierte en proyectos de nuevos barcos

2012

Nuevos Modelos

Despues de presentar el nuevo modelo 52 GLX y 80 GLX astondoa consigue el premio internacional Yacht con el modelo TopDeck 63

2015

Recuperación de la producción

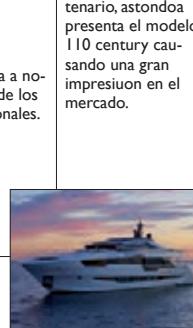
Recuperación de la producción a través del mercado exterior. Se finaliza el modelo 110 Century

2016

Cien años cumplidos

Se presenta en Miami el 110 Century con una grandisima acogida por parte del mercado y se afronta la celebración del centenario con esperanzas de continuar muchos más años convirtiendo en realidad los sueños los clientes.

as
aciones
de,
Pola



2000

Astondoa Sport System
Vizcaya

2004

Nueva dirección
Fallece "El Sheriff"
Iñigo, Jesús y Covadonga

2006

Record de producción

Astondoa bate todos los records de producción con más de 100 unidades al año

2007

Faeton
Adquisición de astilleros faetonAlmería

Fuerte apuesta por desarrollo de nuevas líneas de diseño

2009

Inversión I+D+I

Fuerte apuesta por desarrollo de nuevas líneas de diseño

2012

Nuevos modelos

Empiezan a comercializarse nuevos modelos, premio Yacht al modelo TopDeck

2015

Recuperación de la producción

Es astillero comienza a notar la recuperación de los mercados internacionales.

2016

Centenario

El año de su centenario, astondoa presenta el modelo 110 century causando una gran impresión en el mercado.

ASTONDOA'S HISTORY

An exciting history that takes us on a hundred-year journey that begins in a town in northern Spain with a wooden boat builder, and ends three generations later with an internationally renowned company.



PORTEGALETE / BACKGROUND

Portugalete is a town that lies west of Bilbao in the province of Biscay. It currently has a population of nearly 50,000 residents and covers an area of 3.21 km², making it one of the most densely populated towns in Spain. The town's residents are referred to as portugalujos in Spanish and portugaletarras in Basque. They were traditionally also referred to as jarrilleros because since the 19th century, chacolí (a sharp-tasting Basque wine) was served in jarrillas (a type of pitcher or mug), leading to the aforementioned name.

The first historical building that stands out is the Salazar stone tower, which was built in 1380. It was set on fire during the October 1934 revolution and a valuable library was destroyed. The architect Joaquín de Irizar rebuilt the tower between 1958 and 1959.

The most important religious structure is the Basilica of Santa María, which has a Gothic Renaissance style and was built between 1492 and 1580, as instructed by María Díaz de Haro, the Lady of Biscay, in her 1322 town charter. This Cultural Heritage Site is classified as an Artistic Historical Monument.

The Santa Clara Convent for cloister nuns was established in 1614, and it operated until 1987 when the Town Council purchased the building and transformed it into a cultural centre, park and amphitheatre. Trainera regattas became commonplace in the 19th century. For example, in 1865, in light of Isab-

bel II's visit, a regatta was held in her honour with boats that were 40 to 45 feet long and crews of 12 to 15 men, 30 to 35 feet long with crews of 10 to 12 men, and 20 to 25 feet long with 5-man crews. As the years passed, international competitions also took place, and Portugalete rowing reached its peak during the first thirty years of the 20th century.

Between 1873 and 1874, Marcos Escorihuela wrote *Topografía de Portugalete* (The Topography of Portugalete), in which he noted that the village had approximately 3,000 residents at the time and it broke the record of wine and chacolí consumption with 10,000 arrobas of wine, 14,000 of chacolí and 8,000 of cider (arroba is a historical Spanish volume measure). Portugalete's Town Hall was designed by the architect Atanasio Anduiza and built in 1883. This neoclassic building, which had a rectangular layout and a portico with round arches along the ground floor, was renovated in 1985.

The 19th century witnessed industrialisation with milestones such as the metal wharf (1887), which was built to solve the issue of the Portugalete sand bar that made it difficult to navigate during low tide or in the winter. Evaristo de Churruca, a civil engineer, designed the 800-metre long wharf with a slight bend to extend Portugalete's pier. Other examples include the arrival of the railway (1888) and the construction of the Hanging Bridge (also known as the Palace Bridge or the Vizcaya Bridge) that connected the two shores of the Nervion River. It was inaugurated in 1993 and declared a UNESCO World Heritage Site in 2006.

Another identifying symbol of Portugalete is its famous tide clock (a device used to measure the tide) that was installed in 1883 at the end of the Churruca Wharf. This pressure gauge was built in Paris by a watch company and restored by the Bilbao Port Authority in 2000 for decorative purposes.

A number of palaces were built in the late 19th century and the early 20th century, such as El Salto, El Saltillo, Chavarri and Gandarias, although the only one that remains is El Saltillo, located on Abaro Avenue along the border with Santurce. This three-storey building with a square layout was renovated in 1950 and it is currently used as a youth centre. Football appeared in Portugalete in the late 1880s, and by the early 20th century, the village had two teams: Athletic Club de

Portugalete and Deportivo Portugalete. One of the earliest players was Jorge Cokram, who was originally from England. It has even been said that the Athletic Club de Bilbao originated in Portugalete in the early 1890s.

In 1903, Portugalete's most important monument was built in honour of Victor Chávarri Salazar (Portugalete, 1854 - Marseilles, 1900). This engineer and businessman, who was born on Calle del Medio (which has been named after him), founded the La Vizcaya factory that would later become Altos Hornos de Vizcaya. He was also the developer behind the Bilbao-Santander railway and the railway that connected the Basque Country with Asturias.

The Carmen Cinema owned by Bel y Muselier was built in 1906. The Spanish Civil War sparked the arrival of 1,000 refugees from Gipuzkoa (out of the 100,000 transferred to Biscay) at a time when Portugalete had 10,950 residents. According to Tasio Munárriz, Portugalete was bombed six times (29 April; 1 and 12 May; 13, 15 and 21 June), just like other towns and cities in Biscay such as Otxandio, Durango, Guernica and Bilbao. Portugalete was also used as a warfare testing ground by the Germans and the Italians.

Explosive bombs were dropped on the town, as opposed to the incendiary devices used in Guernica. Of the six shelters that were set up, the biggest was the tunnel between La Canilla and Peñota. Munárriz documented that 64 buildings had been affected.

On 13 June 1937, approximately 4,500 children—including 700 from Portugalete—boarded the Habana in Santurtzi, and upon reaching France, 1,610 were transferred to the Sontay, a French steamboat that carried them to Leningrad. The war ended on 22 June 1937 when the village was occupied by Franco's troops, and 3,000 Portugalete residents left the town. Approximately 2,500 returned and others relocated to France, England, the Soviet Union or America.

Portugalete's location, beach and seaside resort made the town a favourite summer home for the Basque middle-class and an appealing recreational destination. Throughout the 20th century, the region's agriculture and livestock have gradually diminished and ultimately disappeared.



THE BEGINING

1916- 1936

Our first reference of the Astondoa family is a homewares store on Calle del Medio, in Portugalete, at the end of the 19th century. This shopkeeper family was made up of Bartolome Astondoa, his wife Andresa Martínez and their five children: Jesús, María, José, Francisca and Ignacio.

The history of Astilleros Astondoa begins in the early 20th century with two of the couple's children: Jesús (1897-1975) and José (1900-1952).

In March 1916, the two brothers began working at a local carpenter's shop located on Calle Coscojales, in the heart of Portugalete's historic district. The small shop, which lacked any luxuries, was like any other village carpenter's shop from that era. It was in these conditions, surrounded by wood planks, rudimentary tools and a great deal of enthusiasm, that Jesús Astondoa, 19, and José Astondoa, 16, started working on their first orders.

Their early creations were 3 to 5-metre rowboats that took 3 or 4 days to build and cost about 200 pesetas each. The work was done in between boat repairs.

The rowboats were crude and simple vessels used for a variety of purposes, such as fishing along the coast, bringing fish to port after long workdays, or transporting fishermen to their ships. Back then, fishing boats were not moored on docks or piers. Instead, they were anchored in shallow bays or inside ports, and small rowboats were the only way to access

these working ships. Since 1757, it had been very common in Portugalete to transport passengers in rowboats because this was the fastest way to reach the town from Getxo. In early 1900, some rowboats could fit up to 14 passengers.

The young brothers, Jesús and José Astondoa, pushed forward with the one thing they knew how to do: work from sunrise to sunset. Little by little, and as the years passed, they learned the profession and developed their knowledge of shipbuilding in that small workshop located in the heart of Portugalete.

The two brothers became skilled wooden boat builders. As the business grew, they ran out of space in the small Portugalete workshop, so in 1924 they decided to look for a bigger space. They moved to a new location in front of the city's theatre, commonly referred to as El Teatrillo. It had previously been the San Juan Bautista Asylum Hospital, but it was then transformed, as can be seen in the photos, into a wooden boat workshop.



The first qualitative leap took place in early 1924 when the two brothers tried their hand at building a different type of boat known as a trainera. They only built a few, but according to records, these boats raced in Bilbao's famous trainera regattas in the 1920s. In fact, the city proudly boasts that in 1929, the Portugalete Club celebrated its first victory with the trainera La Virgen de la Guía, which had been built by the Astondoa brothers in 1925. They built another one in 1930 and named it La Canilla.

A trainera is a traditional boat that was typically used along the Spanish coast of the Cantabrian Sea.



Propelled by oars and sometimes sails, traineras were originally used for fishing but they are now lighter and used in rowing regattas. It is a boat with fine lines, a raised prow and a rounded stern that is able to firmly withstand the waves of the Cantabrian Sea. The name originates from the word *traína* or *traíña*, which is a very thick net used to catch fish, especially anchovies and sardines. It takes at least one or one-and-a-half months to build a trainera. The boat is designed using scale plans that are based on standard measurements of a 12 m length, 95 cm bow, 75 cm stern and 60.5 cm height. The total weight of the boat, including the tholepins, benches and rowlocks, must be 200 kg. For years, traineras were made entirely of cedar and beech wood. Carbon fibre and Kevlar are currently used to build watercraft by applying similar aeronautical techniques as the ones used for the fuselage of the Airbus 380.1 aircraft.

Traineras are a clear example of how, with time, the use of a work instrument or resource progressively disappears and is transformed for competition and leisure. They have become recreational rowboats with a fixed bench and strict regulations in terms of weight, dimensions, etc.

Trainera regattas originated in the 19th century when fishermen used rowboats to catch fish. At the end of the workday, they would return to port as quickly as possible. The fishermen who arrived first could sell their catch at a higher price. This race to be the fastest rower resulted in the tradition of trainera regattas.

The Astondoa brothers continued working on traineras and rowboats, and in early 1930, they began building wooden lifeboats, which were in high demand at the time for new transatlantic vessels and lar-

ge passenger ships. Many were built in sizes that varied from six to nine metres, depending on the order.

As the brothers matured, they each started a family. Jesús married Laura Santamaría, a young woman from the town of Lerma with whom he had two children (Laura and Jesús Astondoa Santamaría), and José married Angeles Ruiz, from Ortuella, with whom he had four children (Angelita, Santi, Ignacio and Josechu).

As a member of a cooperative made up of 100 people who joined forces economically to build residential properties, Jesús Astondoa Santamaría was able to buy a home in the Repélega neighbourhood where his two children, Laura (1928-?) and Jesús Astondoa Santamaría (1930-2004), the second generation, were born. Decades later, this home would also witness the birth and upbringing of the third Astondoa generation, the grandchildren Iñigo, Jesu, and Covadonga Astondoa Diez de Otazu.

THE WAR

1936- 1939

The Astondoa brothers continued to work together at the shipyard until the Spanish Civil War broke out in 1936. This was a very difficult time. Spain was in turmoil. Bilbao was particularly hard hit by Nationalist bombing raids, but the shipyards continued to operate. The countless bombs that rained down forced the families of Jesús and José Astondoa to sleep at the shipyard because it was located near the tunnel that connects the Canilla and Peñota stops and through which the train from Portugalete to Santurce travels. This tunnel was used as an air-raid shelter, and when the planes would drop their bombs on Bilbao, residents would find refuge there.

In August 1937, when the Spanish Civil War was at its peak, the National Council for Evacuated Children was created with the aim of saving children by sending to countries such as Russia, France and England. The International Coordination Committee was created at



a later date, and the two entities reported to the Department of Public Education.

One of the most emblematic ships that children boarded in an effort to move them away from the conflict was the Habana, a vessel owned by the transatlantic carrier that was responsible for the evacuations from Santurce harbour to other European ports. As a result, many Basque children were spared the horrors of war, although they had to experience the trauma of being temporarily separated from their families.

Jesús Astondoa Martínez's two children, Laura and Jesús, formed part of the contingent of 4,500 boys and girls who boarded the Habana (approximately 700 were from Portugalete). Despite their youth, the siblings were separated from their families and spent the rest of the war in England, where they were housed in refugee camps that had been specifically established for this purpose, as can be seen in the photographic evidence from this era.

Once the Spanish Civil War ended in 1939, the children were able to return to their families in their beloved Portugalete. However, the family was yet not completely reunited. The father, Jesús Astondoa Martínez, like many hundreds of thousands of Spaniards, had been captured by the Nationalists during the war and imprisoned in a concentration camp, specifically the Vega de Carriedo camp in Cantabria.

On 1 September 1939, Jesús Astondoa Martínez and five other Portugalete residents wrote a letter to the city's new Falangist mayor requesting their release, which was granted shortly thereafter.



THE POST-WAR ERA

1940 - 1950

These were complicated times. The war had left the country in horrible shape. Economically, as always happens after a war, the country had to be rebuilt. Like many other Spaniards, Jesús and José Astondoa had no choice but to start over, and they decided to launch independent businesses.

José Astondoa remained at the same location in front of El Teatrillo because there was room for growth and development, and he would stay there for several decades. However, Jesús decided to venture out on his own and move to a new location that he believed was more suitable: the old pier near the stairs that led from the port to the Church of Santa María, to the left of the train tracks. Jesús Astondoa Martínez started from zero at this new site. The humble location was by the sea and near the Portugalete train station. The new location improved the process of receiving wood because the workshop could be easily reached by simply crossing the train tracks. Also, the proximity to the sea allowed him to quickly and conveniently launch boats using the public ramp located directly in front.

The post-war era required new boats for coastal fishing. The northern region's fishing fleet was starting to recover and there was a strong demand for hake fishing boats and codaste ships, so Jesús Astondoa Martínez would build these ships to order.

World War II was approaching. Lifeboats were in very high demand, and he also built many of these vessels for Europe. Now that he had knowledge and experience of the wooden shipbuilding world, he slowly ventured into larger projects.

As the years passed, wooden lifeboats were replaced with aluminium boats and then by polyester versions, so in the mid 1940s, Jesús Astondoa Martínez stopped producing these vessels and focused only on building hake fishing boats. However, every now and then he would manufacture a recreational boat for Bilbao's budding middle-class.

In 1944, Jesus Astondoa Santamaría, Jesús Astondoa Martínez's son, joined the family business as an apprentice. He worked in all the areas of the shipyard to learn the trade that he would love and perfect the rest of his life.



With his son by his side in the shipyard, Jesús Astondoa Martínez was able to improve his creations and his name began to gain recognition throughout the country. During this time, he started building larger fishing boats and his fame reached Valencia, where in 1948, a shipowner placed an order for a fishing boat. Jesús travelled to Valencia and he spent a short period of time there with some of his crew to complete the order, leaving his son Jesus Astondoa Santamaría in

charge of the shipyard back home. Once the Valencia project was finished, they returned to Portugalete and continued their daily operations at the shipyard.

Jesús Astondoa Santamaría completed his mandatory military training in the Navy aboard the Galatea, where he was stationed during a three-year period. He then returned to the shipyard to resume his passion: manufacturing wooden boats.

In 1949, due to an urban planning reform, Jesús Astondoa Martínez was forced to vacate his facility and relocate the shipyard. This time, he moved to the nearby town of Santurce, next to Plaza de Juan José Mendizábal. At the new Santurce shipyard, made-to-order production continued to gain strength. The demand for recreational boats grew, and activity never ceased at the shipyard.



José Astondoa Martínez and his sons Santi and Josechu remained at El Teatrillo, where they built all types of ships. He eventually moved the shipyard to a different location a few hundred metres away, in front of his brother Jesús Astondoa Martínez and next to the Portugalete rowing club, where the facility would remain until 1992. With time, they specialised and focused only on large passenger ships up 22 metres long, which they built to order. They served the demand of the Ria and surrounding areas, as well as faraway places like the Canary Islands, where these boats continue to transport passengers.



THIRD GENERATION

1950 - 1965

Ten years of hard work at the new Santurce shipyard went by. Orders for custom recreational boats and professional shipping boats were on the rise. The future of the business was guaranteed.

In September 1958, Jesús Astondoa Santamaría married Juana María Diaz de Otazu Saras, from the town of Llanes, Asturias. The wedding took place at Portugalete's Church of Santa María. This was a very special day for the entire Astondoa family. The couple eventually had three children, the Astondoa Díez de Otazu third generation: Iñigo (1959), Jesu (1961) and Covadonga (1967). They were all born at the family's home in Repélega, a neighbourhood in Portugalete.

The nation was in the midst of a development phase, and the demand for recreational boats grew. Local business owners ordered increasingly larger recreational boats from Jesus Astondoa Martinez and his son. The creation of the Altos Hornos de Vizcaya ironworks business, along with the development of the metal industry, spurred strong economic growth in the region during the 1950s and 1960s. These were times of prosperity for local shipyards.

Wealthy northern families bought recreational boats, and the expertise of the Astondoa family was renowned in the region. The family, originally from the town of Portugalete and now residents of Santurce, were a part of Basque shipbuilding traditions, and

there was always a supply of ship orders to keep them busy in the upcoming years. Jesús Astondoa also started to build motorsailers.



In 1959, the Astondoa family received another order for three fishing boats for Spain's Levante coast, but this time in Santa Pola (Alicante). Astilleros Vatasá, a shipyard located in this fishing village, was owned by José Gezuraga (originally from Bilbao) and run by Goyo Feijo (a Basque resident who lived and worked in Bilbao). Goyo was familiar with the reputation and expertise of Jesús Astondoa, and he suggested the idea of travelling to Santa Pola with his crew to build three large 33-metre fishing ships: Yolandita, Palomita and Acabada. This time, it was Jesús Astondoa Santamaría, whom they affectionately referred to as El Sheriff, who led the project. The elder Jesús Astondoa Martínez, who was a few years shy of retirement, remained in Portugalete running the Santurce shipyard. El Sheriff set off in September 1959, leaving behind his wife and newborn son Iñigo in Portugalete, to skilfully undertake the shipbuilding project with his crew. Once the work was completed in June 1960, he returned to Santurce with the team. With his son at the head of the shipyard, Jesús Astondoa Martínez, the founder, decided to retire. El Sheriff took the reins of Astilleros Astondoa's future. The fishing boats being built in the 1960s were large ships. During this era, Astilleros Astondoa (Santurce) built fishing boats up to 18 metres long.

In 1961, Jesús Astondoa's shipyard began to partner with other Basque companies that designed and sold recreational boats, especially yachts. Thanks to the shipyard's expertise, these ship owners hired them to create anything and everything related to shipbuilding: hulls, interior finishes, exteriors, etc. Anything that had to do with wood and the nautical industry was skilfully created by the shipyard.



BETWEEN SANTURCE
AND SANTA POLA

1966 - 1976

In 1966, Jesús Astondoa and his team were once again forced to relocate the shipyard. As Santurce grew, the urban planning reforms created a specific location for the shipyards and the related industry in the naval area of the city's new port. Astilleros Jesús Astondoa moved to one of the industrial buildings at the new pier that the Santurce City Council had established for manufacturing and repairing ships, and this industrial building still remains to date. The company would build its ships at this location in the decade that followed.

The skill and quality of Astilleros Astondoa's shipbuilding set precedents that would soon become their standards. The boats were of very high quality for the 1960s, and their refined finishes could be considered "the luxury of an era". The shipyard specialised in yachts, motorsailers and all types of boats that were made-to-order with a focus on construction quality. The refined exteriors and what were then considered exquisite interiors are now collectors' items.

In 1970, Jesús Astondoa Santamaría advised Goyo Feijo (the head of Astilleros Vatasá) to begin building yachts instead of fishing boats due to the fast growing demand for this type of vessel. Goyo agreed and decided to erect a production facility next to Varadero Beach in Santa Pola. His plan was to build recreational boats that he would name VATASA, and the production facility still exists to date. In order to properly



carry out the project, Goyo needed a project director who would manage the shipyard. This person had to be sufficiently experienced and reliable in order to guarantee quality boats. In 1972, he asked Jesús Astondoa Santamaría to return to Santa Pola and manage the production operations for his Vatasca recreational boats. Jesús accepted, but with the condition of not giving up his work at the Santurce shipyard because he also had orders and ships to complete there. El Sheriff became the head of the Astilleros Vatasca division that built recreational boats, and he would lead those efforts during several years.

In 1976, tired of travelling to and from Santurce and Santa Pola, Jesus Astondoa Santamaría ended his partnership with Astilleros Vatasca and left the position.

These were complicated times in Spain on a social-political level. General Franco had recently passed away, and the country was struggling with an extremely complex transition. Life was full of fear and uncertainty in Portugalete and Santurce, so with the hope of finding a better future for the shipyard, Jesus Astondoa believed it would be a good idea to relocate to Santa Pola and start over.

Spain's Levante region was thriving and its industries were experiencing strong growth. Turrón, toys and footwear were extremely prosperous, and many business owners became potential clients of the recreational boat industry. In 1978, Jesús Astondoa Santamaría decided to buy what would be his first industrial building on the outskirts of Santa Pola and definitively transfer his shipyard to this seaside town in Spain's Levante region. The love for his homeland and customs made this a difficult decision, but he left with his eyes on a future that was filled with hope and enthusiasm, accompanied by his eldest son, Iñigo Astondoa Diez de Otazu, who was his most trusted companion, as well as a crew of six expert carpenters and one carpentry assistant. Upon reaching the seaside village and the new facility, they began building their first 14.5-metre wooden ship, Carme IV, over a 5-month period.





SANTA POLA / BACKGROUND

Santa Pola is a coastal town near Elche and Crevillente, in the comarca region of Bajo Vinalopó and the province of Alicante, within the Community of Valencia.

The name is derived from Saint Paula, itself derived from Saint Paul the apostle, who arrived at Tabarca Island, as tradition holds. However, it is likely that the name comes from the Latin word *palus* (wetland), then *pauls* and finally *pol*.

The town has an area of 52.8 km², 13 km of coastline and a population of 31,000 residents. Santa Pola has a number of beaches, and from south to north they are: El Pinet, La Gola, Tamarit, Playa Lisa, Gran Playa, Playa de Levante, the Santiago Bernabéu coves and Playa del Varadero. The coast along the cape is narrow and uneven, with small coves under the cliffs. The Cape of Santa Pola is a geodesic vertex and it is also known as the Cape of L'Aljub. The lighthouse, which has a third-order lens, was built in 1858 on what was then the Atalayola tower.

Tabarca Island is less than three nautical miles away, right in front of the cape. The islet, which is also known as the Flat Island or Saint Paul's Island, had only 59 residents in 2013 and forms part of the city of Alicante.

Santa Pola's geography consists of three areas. The first, to the north-east, includes the mountains and

the Santa Pola lighthouse, and has a maximum altitude of 143 metres. The second, to the north-west and inland from the mountains, consists of the plains that are the only agricultural area within the town limits. The third, to the south, is the marshy area of the Elche Albufera that is separated from the sea by sand dunes. Salt has been extracted from this marshland for many years, especially since the end of the 19th century at Braç del Port. The region has an arid Mediterranean climate with an average temperature of 10 °C in January and 26 °C in August. There is very little rain, with a total of less than 240 millimetres each year. After the fall of the Roman Empire, the port fell into disuse and the population dropped significantly. Although there are no references from the period during Moorish rule, there is mention of the port of Cap de l'Aljub (the Cape of the Well) dating back to 1275. The port slowly gained importance and a tower was built in 1337 to protect it.

1379 marked the creation of the role of governor and a corticho of fishermen, as documented in the Elche Llibre de Concells. Stores, businesses, a bakery and renovations to a church took place in the 15th century. To protect the village from Barbary pirate attacks, Duke Bernardino de Cárdenas—the Viceroy of Valencia and the son of the Marquis of Elche—ordered a castle to be built in 1557. Within five years, the castle was fitted with cannons to protect sailors and merchants inside its walls.

In 1810, due to the popularity of Santa Pola's beaches, the Elche Town Council published lifestyle regulations for individuals who visited Santa Pola to swim or have fun at its beaches.

In the 1870s, the construction of a road that would connect Aspe and Santa Pola was announced (1874) and the Town Council agreed to build Guardia Civil headquarters inside the castle (1875). In 1877, Alfonso XII visited Santa Pola and officially named it a municipality. The decade ended with the inauguration of the road between Elche and Santa Pola (1879). The most important elements that appeared in the 1880s were the telegraph (1881), the port lighthouse (1883), a court inside the castle (1884) and the unfortunate 1885 cholera epidemic that had devastating effects on Santa Pola's residents.

The 1890s marked the establishment of the Banco Marítimo de Santa Pola bank (1891); a new fair

at the end of July (1892); and thanks to Francisco Serrano Sempere, the creation of the first three newspapers: the weekly publication *El Defensor de Santa Pola* and a single edition of the newspaper *El rayo destructor* (both in 1894), and also *Santa Pola Literaria* (1895). At the end of the century, Santa Pola donated 400 pesetas to Spain's war against the United States in 1898.

The population remained at about 4,000 residents during the first 25 years of the 20th century. Noteworthy events for this period included the installation of electric street lighting in 1906 and the sinking of the Italian transatlantic *Siryo*, when more than 200 bodies washed up on Santa Pola's beaches. Primary and vocational schools were established in 1921 thanks to the *Pósito Pesquero* fishing cooperative, and this year also marked the creation of the Catholic Labour Centre. Affiliation data showed a higher CNT (National Confederation of Labour) presence during republican years as opposed to socialism or communism. During the Civil War and under the control of the local Popular Front, Santa Pola was a town without victims and a safe refuge for Elche residents who felt threatened. After the war, the *Pósito Pesquero* fishing cooperative became the *Cofradía de Pescadores* fisherman's guild in 1943, and the following year the pro-Franco civil governor, Luis González Vicen, sided with Santa Pola on the matter regarding the village limits with Elche.

Throughout the 1950s, the increasingly growing fishing fleet made it necessary to expand the port and the Taibilla Channels began to supply water in 1959. There was a tourism boom in the 1960s with the development of the Playa Lisa beach (1960-1966), the Gran Playa beach (1966-1971) and Eastern Santa Pola.

At the start of the 20th century, Santa Pola had a population of 4,100 residents, and this number did not increase until after the Civil War, with 5,325 residents in 1940. The population progressively grew to 19,000 residents by 2000, and then spiked past 30,000 inhabitants in 2015. The most well-known shipyard in Santa Pola, linked to the company of Blasco Mañogil and Aunt Úrsula, requested a dockyard facility adjacent to the port. It began to operate in 1899 under the name *Astilleros Mañogil*, which was later changed to *Astilleros Blasco* in 1907. The VATASA family business was created in 1947, but the company closed its doors in 2015.



ASTONDOA
IN SANTA POLA

1978- 1979

In 1978, the Mediterranean Sea offered infinite possibilities. Halfway between Barcelona and Marbella, and aligned with the Balearic Islands, the Levante coast had enormous potential.

After settling in Santa Pola and finishing the *Carme IV*, Jesús Astondoa Santamaría and his crew started to build two 18-metre recreational boats that had been ordered. This work method progressively established itself because it was already part of the company's philosophy.

In September 1979, the rest of the Astondoa Diez de Otazu family relocated to Santa Pola. That month, Jesús Astondoa Diez de Otazu "Jesu", El Sheriff's second eldest son, decided to leave his draughtsman studies and join the shipyard at the age of 17. In the meantime, his daughter Covadonga Diez de Otazu continued her education in Santa Pola and then joined the family business in 1987.

That same year, work was completed on the two 18 metre boats, *Pez Vela* and *Ordisi*. The ships were completely made of wood and each was equipped with a pair of General Motors two-stroke engines.

The *Ordisi* was purchased by Isidro Aguado, a special and loyal client with close ties to the Astondoa family. In fact, 35 years later, after purchasing a number of Astondoa ships, he currently owns a 34-metre Astondoa that is also called *Ordisi*, just like that first boat.



1980

Two identical wooden boats, May and Deutz, were built this year. The ships were a big challenge for Astondoa because they were 24-metre recreational boats, which was unheard of at the time. This can be considered the beginning of the Astondoa as we know it today: a company that builds large, custom, luxury yachts.

Since the shipyard was getting off to a good start and the orders were of a significant size, they decided to take advantage of the situation and expand the production infrastructure. That year, Astilleros Astondoa bought a plot of land to erect another production facility that would be located about 100 metres from the original building. This new facility would be the second of the three that Astondoa currently has on the same avenue.

After Deutz and May, three additional 10-metre boats were built to order. They were completely made of wood, which was customary at the time. The fact that they sold quickly gave Jesús Astondoa something

to think about. This was a good length, but the process for building wooden boats was arduous and vessels made of polyester resin seemed to be the future, especially for producing greater quantities.

1981

In 1981, a major change took place at the shipyard. Since boats with a length of about 12 metres seemed to sell well, and after analysing the latest techniques and possibilities made available thanks to polyester resin and fibreglass production technology, Astondoa began to build polyester resin boats. This had been unusual up until now, but it would allow the company to take a qualitative leap in the construction of recreational boats because it could mass produce ships faster and create a larger supply for the recreational boat industry. The first polyester Astondoa boats were 12-metre units built between 1981 and 1982.



1982-1983

In 1982, Astilleros Astondoa attended the Barcelona Boat Show for the first time and brought the first 12-metre polyester resin model it had built. Marketing guidelines had yet to be established, so

they used “Astilleros Astondoa” as the brand, although the logo inherited the “J” from Astilleros Jesús Astondoa, which would remain as the shipyard’s commercial image for several years.

The second model manufactured by Astondoa using the new polyester resin and casting techniques was a 16.5-metre version with an ample beam and an extremely innovative design for that era.

Astondoa had to adapt to modern times. There was strong demand for boats made of polyester resin due to the benefits compared to wood. They were safer, faster to build, and required less maintenance. Aside from being more modern, Astondoa found it easy to adapt to this new situation because of the difficulties it was accustomed to in the handcrafted construction of wooden boats. Astondoa was the first Spanish shipyard to switch to this type of production method. Building polyester resin boats allowed the use of moulds, which guaranteed the exact reproduction of identical models as well as faster production processes. However, Astondoa had always stood by the belief that every boat is unique for each client, and the company had never strayed from the idea of building boats adapted to the preferences and requirements of each order. This is still one of Astondoa’s fundamental values.

During a two-year period, Astondoa coordinated wooden production and polyester resin production. The last wooden boats built by the company were Lord Byron (24 metres, 1982), Dor de Duca (18.5 metres, 1983) and Tres Marías (1984). Once the boats were

finished, they were loaded onto special vehicles and transported by road to the Vatasá shipyard, where they were then hoisted into the water using a Travelift.



1984

In 1984, Astondoa ventured into foreign markets and began exporting its boats through the French distributor Jean Alonso and his company Mare Nostrum. In the years that followed, foreign exports would prove to be a key element of the shipyard’s business, and the company would not be where it is today without its strong international sales.

After working more than six years in Santa Pola, Iñigo and Jesu, the third Astondoa generation, were fully integrated in the shipyard’s operations. Iñigo was increasingly involved in managing the business, and Jesu was learning all the aspects of the shipbuilding trade. The brothers grew up by their father’s side at the shipyard.

That year, the third polyester model, the Astondoa 48, was launched. It was very popular and became a top-seller thanks to its clean design and solid navigation. One of the features of this boat was that it had a raked transom, which was the standard at the time, and the stern included a steel structure and a polyester resin platform.





In 1986, only polyester resin boats were built. This was a very productive year. Production statistics that would have been unimaginable a few years earlier were reached. A workforce of 35 employees built 15 units that year. This marked the beginning of a successful future. Astondoa presented a new model nearly every year. That year, the company's latest motorsailers (the 15-metre Delfin and the 17-metre Cronos) were manufactured. Thanks to the sustained growth and production quality of Astilleros Astondoa, the company received the MCDONNELL DOUGLAS award for business innovation from Leopoldo Calvo Sotelo, the former Prime Minister of Spain.

1987

In 1987, Astondoa diversified its business by creating several product lines. The Open 43' Sport, the first open power boat, was presented at the Barcelona Boat Show the following year. The company's presence at boat shows and its foreign sales became mandatory habits. More than 30 boats were built that year, including the 43' Sport, the 45' GLX and the Astondoa 50' GLX models. The Astondoa 50' GLX was an evolution of the Astondoa 48', and the company took a risk by inverting the angle of the stern to create a 60 cm swim platform. This is how the model grew from 48 to 50 feet long, and it was the first boat of its kind to be equipped with this type of swim platform on the stern. This was a very innovative

concept that would subsequently be included by all European shipyards, even to date.

1988

In 1988, Astondoa bought a new plot of land in front of the second industrial building that had been inaugurated a few years earlier. It would erect its third industrial facility at this location. Orders were on the rise, models were selling well and the company was gaining international recognition, so it was necessary to expand the workforce and create several businesses. The brand evolved and the name was changed to "Astilleros Astondoa" as the single brand and symbol of the business group.

That year, the product line grew with the creation of the 21-metre Astondoa model, which was considered to be a large boat. The vessel was completely made of polyester resin and fibreglass, and its large size can be seen in these photos.

That year, with the goal of achieving better results, Astondoa did not settle with simply selling its existing models. Now was the time to improve the first polyester resin model. The shipyard decided to modify the first 12-metre model by updating the stern and adapting the design to the new shapes that were taking over the market. The interiors were completely changed and the high-quality finishes began to bear the unmistakable seal of Astondoa's wooden boat builder history. Aspects like the wheelhouse with burr wood details, inspired by the dashboards of high-end cars, became the brand's hallmarks.





1989

In 1989, the 21-metre Astondoa, which had been the top-selling boat the previous year, was updated to a 22-metre length. The new Astondoa 73' GL was created and 12 units were manufactured in the next four years.

The shipyard began to modernise and modify the lines of its models, creating sharper forms as per market trends. The designs steered away from older shapes, but the construction quality and expertise in the form of high-end finishes with a refined taste were maintained.

As the years passed, Astondoa consolidated its position in the international nautical industry as a renowned shipyard specialised in the construction of recreational yachts.

At the time, Astilleros Astondoa already mass produced the 43' Sport, 45' GLX and 50' GLX models. National nautical industry magazines referred to Astondoa as the leading shipyard in the domestic luxury boat market. The shipyard presented its innovations at every boat show and a constant flow of orders solidified the company's future.

1990

In 1990, Astondoa received the award for the "best advertising campaign" from SKIPPER, a national magazine, which further established its brand image in the editorial world.

That same year, following the new look of the recently launched 45' GL, the 54' GLX model was added to the production line with a similar design but a bigger size (16-metre length).

1991-1993

In 1991, Astondoa updated the 22-metre model—as part of the company's focus on improving and updating its designs—and called it the Astondoa 68'. This boat had shown tremendous potential and sold very well in the past, leading to the conclusion that if the shape was updated, there would be strong demand for the new version. Two years later, and over a three-year period, 19 units of this model alone were sold.

During this era, the boats were completely built at the Santa Pola industrial facilities. The town clearly benefited from this industry because the company provided jobs for its direct employees and also contributed to the emergence of a related industry. Many upholstery, mechanical and electrical professionals obtained direct work from the shipyard.

In 1993, 12 units of the 56' GL were built along with 19 units of the 68' GLX and 1 unit of the largest model manufactured up until then, the Astondoa 86/90' GLX that was 26 metres long.



1994

In 1994, the Astondoa family became a shareholder in Classyc, a company with nearly 80 workers, located in Almansa (Albacete), and specialised in handcrafted fur-

niture. Since then, this woodwork business has manufactured all of the shipyard's furnishings. Classyc's operations have been virtually monopolised by the orders for the shipyard.

1995

Astondoa reconsidered the design of the new lines of the 26-metre unit and increased the length by 3 metres. The new 29-metre ship was called the Astondoa 95' GLX and it was the largest unit the shipyard had ever built. The design marked a new era in the appearance of Astondoa's creations, and the modified hull shape and outline would become standard for the next 20 years, transforming the next Astondoa models into timeless classics.

A special vehicle from Barcelona was hired to transport these large boats by road. Local police were involved in each transfer by cutting off traffic along the main avenue into town and literally disassembling phone cables so the boats could make their way through the streets of Santa Pola, sometimes only a few centimetres from the balconies. This was an entertaining sight for the town's residents.

In 1995, Iñigo Astondoa Diez de Otazu became the group's Finance Director and his brother Jesu Astondoa became the head of the shipyard's design and production lines.



1996

In 1996, the work volume at the shipyard continued to grow, so it was decided to expand the production line with an additional industrial building. A 6,900 m² plot was purchased in Almansa at an industrial estate near Classyc. A 3,450 m² facility was built for the production of "small boats" up to 15-metres long because these items could be transported by road with minimal issues. This would free up the Santa Pola shipyard and allow it to focus only on large boats that required more space and time.

1997

After transferring the production of small boats to the Almansa facility, the Santa Pola shipyard was able to focus only on building boats that were over 20-metres long.

Two new models were designed and created in 1997. The first was the 22-metre Astondoa 72' GLX, followed by the 24-metre Astondoa 82' GLX. Both were completely influenced by the design of the Astondoa 95' GLX, which had a similar shape, thereby establishing the appearance of the new Astondoa yachts.

1998-1999

Despite the relief from transferring the production of boats under 15-metres to the Almansa facility, it

was starting to be challenging to work on ships larger than 20-metres in industrial buildings that were over 20 years old. That year, Jesús Astondoa Santamaría decided to submit a request to the Spanish Port Authority for a new space in the western pier of Santa Pola's port. An ambitious project was under way that consisted of the future construction of a new shipyard, a repair and maintenance dock, and a small marina.

In 1999, with an eye on the 21st century and encouraged by the rise in continued production, El Sheriff led the Astondoa family to take an unprecedented qualitative leap. That year, a 2,500 m² industrial plot was purchased in Almansa and a 1,300 m² facility was built in order to manufacture boats that were mass produced. In view of the fact that expanding the production centres was a positive reality, Astondoa also decided to build a new shipyard in Gallarta (Biscay) that would handle the production of Open 40' boats. Some Astondoa family members still lived in Gallarta, with Uncle Santi at the head. They had kept the shipyard located in Portugalete's old harbour for over 50 years. Here, they continued to build all types of passenger boats that were difficult to replace and had a very specific customer segment due to the quality workmanship. Since Uncle Santi planned to close the business that year, it was decided that Gallarta would be the best location for the new factory. Santi, his brother Josechu and his son Joseba Astondoa had the necessary experience and knowledge. They were the perfect team to carry out the new business unit.



To top off an extraordinary year, Astondoa inaugurated its new and definitive facility after moving all the Santa Pola production efforts to the western pier that would provide direct jobs for more than 170 workers.

The new facility, built on a 20,000 m² plot, included all types of infrastructures. Two large industrial buildings housed a woodworking shop, a steel workshop equipped with numerically controlled machines, a building for resin laminating, an area for assembling and adding the finishing touches to boats up to 122 feet (38 metres) long, a customer showroom, offices, a management and administrative area, as well as a design and engineering area. A small marina that could hold up to 40 moored boats was built next to the shipyard, and it would be the main area for delivering and providing maintenance for new Astondoa vessels.

The new century brought new resources that would allow the shipyard to create a future filled with hope.

2000-2001

In 2000, a new model, the Astondoa 66' GLX, was designed and developed. It was very similar to the 72' GLX, but slightly shorter so it could be operated by a person with a yachtmaster qualification.

In 2001, Astondoa bought a third industrial building in Almansa (Albacete) to expand its mass boat production operations. A 2,800 m² industrial building was constructed on a 5,500 m² plot where the 43' Fly, 464' Fly, 54' Fly and 59' Fly would be manufactured.



2002

In 2002, the new line of "large, modern ships" was introduced as a symbol of the new century. The first units of the 37-metre Astondoa 122' Cap de Quers were built for a customer who had already owned three Astondoa boats (15, 20 and 29 metres, respectively). Many of the large ships being built at the new shipyard were for existing shipowner clients who wanted to upgrade their vessels. Since they were pleased with the shipyard and the service provided, they decided to continue with Astondoa.

That same year, the last Ordisi (114 feet long) was completed. The new owner was the same person who in 1978 had purchased the second wooden boat made by the shipyard at the recently inaugurated Santa Pola facility.

In 2002, Astondoa began working with Germanischer Lloyd, a German company that would handle boat certifications as per European shipbuilding regulations. The boats built by Astondoa obtained the European shipbuilding classification.

2003

In 2003, three 31-metre (102") and two 37-metre (122") boats were built, along with countless units manufactured at the production facilities located in Santa Pola, Almansa and Gallarta.

With a yearly production output of nearly 100 units, Astondoa started to consider the possibility of building even bigger boats. The first project for the 43-metre 133 GLX model was carried out, and because of its size, it was best suited to have a steel hull. The Astondoa "Steel" range was created and the international launch of the project took place at the Barcelona Boat Show.

That year, Jesus Astondoa Santamaría became ill and was forced to undergo a number of surgeries. During this time, the shipyard was left under the leadership of his sons, but he insisted on getting back to work between surgeries, with hardly any time for recovery. The only thing he knew and loved in life was to work and to be with his family and employees.

2004

In 2004 (9 May 2004), after a fierce battle with illness, Jesús Astondoa Santamaría El Sheriff passed away. It was a sad year for everyone at the shipyard. Astondoa's employees mourned his loss because he was much more than a boss; he was like a father



to many of them. Although he had always been focused on the company, he was also closely involved with the people that he referred to as “his other family”, his employees, whom he always took care of and never let down.

Despite the loss, the shipyard had to keep moving. Projects continued and boats were being completed at an astounding pace. There were already more than 150 direct employees working at Santa Pola’s western pier.



That year, the process for building hulls using the infusion method was implemented at the Almansa production facility. Astondoa has been a pioneer in Spain in the implementation of this construction system that allows a homogeneous and precise resin application. This creates a lighter hull that is more resistant than conventional hulls, resulting in fuel savings. This production process avoids releasing contaminants into the environment.

2005

In 2005, a fourth shipbuilding facility measuring 1,300 m² on a 2,600 m² industrial plot was inaugurated in Almansa.

A new Classyc facility was also inaugurated that year. The 9,000 m² industrial building was constructed on a recently purchased 14,000 m² plot, making it the largest recreational boat furniture production

facility in Europe and it directly employed a total of 80 furniture makers.

Also that year, the only unit made of the Astondoa 122' with one deck was delivered, and work began on the 43-metre (133") Samurai One, which was the first vessel built by the shipyard with a steel hull and an aluminium superstructure. The boat was made in partnership with a shipyard from Galicia specialised in the construction of this type of hull, although Astondoa created the design and manufactured the entire interior as well as all the engineering elements. It took 30 months to build this boat.

2006

The shipyard recorded its highest production figures in 2006. At the time, Astondoa had more than 350 direct employees and 150 auxiliary posts, for a total of more than 500 jobs. Over 100 boats were built each year, and of the 40' Open and the 46' Fly alone, more than 100 units were sold of each model.

Work began on the second vessel of the Steel range that year. The Amaranta model, a 45-metre (150") steel boat, was created. It took 32 months to build this boat.





The Samurai One was launched in 2007. The ship was purchased by a business owner from the nearby city of Elche who already had two Astondoa boats.

A significant investment in technology was made this year. A five-axis numerically controlled machine with technology for creating 3D models of the new Astondoa ships was purchased. This procedure would speed up the construction of boat models and also provide pinpoint accuracy compared with the plans made using today's digital technology. Since it could create any model, it helped shipyards update their models faster while optimising human resources. Tasks that had previously required a crew of 15 workers and several months could now be done by 2 workers in just 5 days.

That year, Astondoa purchased more than 900,000 m² of land in Almansa, where it planned to build a technology park specialised in the construction of recreational boats.

It also bought Astilleros Faeton, which was located in Almería and was one of the most important shipyards in Spain that specialised in the production of small recreational boats.

2008

At this time, the company was in the midst of expanding, and it probably sold the widest range of boats on the international market under the same brand. It manufactured a total of 25 different models: 5 Open (40' to 67') models, 5 Fly (42' to 62') models, 9 GLX (66' to 122') models and 6 Steel (138') models.

That year, Astondoa received the international YACHT AWARD for the "best interior design" for its 76' GLX vessel as well as the ALFIL AWARD for the "best marketing and communication campaign".

The second model of the Steel range, a 45-metre ship and the largest boat built by Astondoa to date, was also delivered that year. It was the epitome of design and quality details.

At this point, Astondoa had developed a global sales network with distributors in South Korea, China, Hong Kong, the United Arab Emirates, Brazil, Mexico, the United States, France, Italy, Turkey, Bulgaria, Cyprus, Slovenia, Portugal, the Czech Republic and Greece, and it attended fairs throughout the world to market its products.

Spain began to experience an economic downturn. The real estate bubble burst and the country fell into a deep economic recession, probably the most serious that Spain had experienced in the modern era. Unemployment levels jumped from 8% to 23%, which meant that one out of every four Spaniards did not have a job. The situation caused a sharp drop in





sales, which went from booming to nonexistent, and hardly any boats were being sold in Spain.

Faeton made drastic changes to the shipyard's product policies and new boats capable of riding out the storm were designed. Equally drastic employment adjustments were made because without orders and work, the company unfortunately had no choice but to eliminate many positions.

Astondoa's sales also fell alarmingly. The crisis was widespread on an international level. Solid and stable countries like the United States were equally affected by the subprime mortgage crisis. Greece, Portugal and Ireland had to be bailed out by the European Union's banks. In the short-term, the situation looked very bleak.

The shipyard, which had been in the process of expanding, was forced to change its plans and restructure in order to weather the crisis and survive. A lack of orders forced Astondoa to close its Gallarta shipyard, which had built more than 100 boats in just 10 years. Jesús Astondoa offered to relocate his cousins to the Santa Pola shipyard so they could continue working, and Joseba Astondoa, Uncle Santi's son, accepted the offer.

The situation in Almansa was similar. The lack of orders forced all the core businesses to reduce their workforce to minimum levels. With the accomplishment of having built 500 boats in less than 15 years, the Almansa shipyards were able to survive with a small group of employees and continue to operate with the few boat orders that were placed that year.

2009

In 2009, the crisis had become a reality and there were very few sales. The Santa Pola shipyard, which was unable to avoid the crisis, remained alive by serving customers with a smaller workforce that was still able to construct large, quality boats. That year, a new 28-metre (96') model was built to order. The client asked Astondoa to paint the ship using the same colour and style as his personal helicopter. The shipyard painted the hull green, as per the buyer's request. This is a perfect example of the degree of customisation that Astondoa provides for its boats.

The shipyard was able to survive the deep economic crisis thanks to two fundamental factors. The first factor is that it always built to order, so it had a very small boat inventory. (One of the top reasons why businesses close during a crisis is their product stock level.) The second factor that helped Astondoa survive is that it had no bank loans because it had always operated using its own economic resources. This allowed the company to maintain healthy bank accounts and withstand the downturn without external financial pressure.

2010-2012

In 2010, it was decided to proactively face the crisis that was expected for the next few years. Aside from selling boats ranging from 42' to 80', a new 32-metre (106') model was developed. It was built to order, with an eye on the future.



The creation of the new 106' model served as a lesson for the shipyard. Identical orders were placed one after the other, which was a breath of fresh air for the team. Management decided to work on new models, and it considered completely updating the entire range of boats to make them more competitive for the future.

2013

The results of the process of developing new models that had started two years earlier began to appear. This process involved the creation of a new 15-metre (52') model and a 24-metre (80') model, and a project for a new 22-metre (72') unit. In only four years, and making the most of the deep recession, Astondoa completely changed its range of GLX boats as it prepared for a new era.

The end of the crisis finally came into view, and the economy slowly began to revive. Although Spain remained in an economic slump, foreign markets started to show activity. Many European shipyards had closed or been sold to Asian capital providers, but Astilleros Astondoa remained standing and firmly committed to doing what it does best: manufacturing large, custom-built boats. The shipyard can proudly say that no two Astondoas are alike because each boat bears the seal and preferences of its owner.



150' ship for an order placed by Enrique Ramírez, the person who designed the project. This model was presented at the Cannes Boat Show in September 2013, and it earned the YACHT AWARD for the “best exterior design”.

2014

In 2014, the shipyard resumed its daily operations. Orders slowly returned to normal and the company's focus on updating its range of boats had a positive effect.

That year, the world première of the new Astondoa 72' GLX took place at the Fort Lauderdale Boat Show.

Two years before Astondoa's 100th anniversary, a new and more modern line of bigger boats ranging from 27 to 40 metres (90' to 130') was proposed. This led to the “Century” line of extremely elegant yachts, which included high-end luxury details and a unique personality in the form of exciting shapes and designs. The project was a complete success throughout the world. In January 2015, the 110 Century project was presented at the Miami International Boat Show and the first order was placed straight away. All the international media outlets specialised in luxury yachts praised this project, which marked a change in the company's course and became a positive turning point for the new century of history that was about to begin.



In 2013, the shipyard saw the chance to create a new range of recreational boats called the “Top Deck” line. This unique and revolutionary boat was designed for family enjoyment and on-board leisure. A 655 boat was built with all the luxuries of a

2015

The Astondoa 110 Century was just one of the relatively large ships the company manufactured.

Convinced that the future lied in innovation and design, the shipyard continued with its commitment to developing unique creations, and it considered updating the range of "Open" boats. Astondoa was aware that this was an emerging market niche and that the line of boats needed a change, so it designed the new "Coupe" line to replace the existing open models. This line of boats was even more revolutionary because it was based on daring and cutting-edge designs.



2016

In early 2016, its 100 year anniversary, Astondoa presented the world première of first unit of the 110 Century model in Miami. The first unit of the Coupé series, a 655 version, will soon be completed.

With the hope of continuing to discover new eras and to establish 100 more years of history, the Astondoa family would like to thank its clients for their trust and friendship, and its employees for their efforts and commitment.

Family values, knowledge of building recreational boats, contemporary designs and honesty are the pillars that will bring new and exciting adventures in the near future.



THE OTHER FAMILY

One thing that defines the Astondoa family is its close relationship with employees, and how it views them as fellow adventurers and team members who, day after day and year after year, have shared their lives with our company.

For this reason, Astondoa has decided that a chapter must focus on its employees in order to create an important memory of everyone who has formed part of the "other family" throughout the years.

We are aware that we would never have made progress, or even survived, without the priceless contributions of these colleagues, who represent our strength and reflect our soul.



JOSÉ
ASTONDOA RUIZ

Portugalete, 13- July -1932

—
Uncle Santi

He is the second of the four children of José Astondoa Martínez (1900-1952) and Ángeles Ruiz Escobal (1901-1955). He studied at the school in Portugalete during the Spanish Civil War, and then at Colegio Santa María in the subsequent years.

In 1946, at the age of 14, he started working with his father at the shipyard located on the old dock in Portugalete. He has a perfect recollection of the project that his father José and uncle Jesús began in 1916, and the importance of the wooden boat construction trade for his family.

Between 1966 and 1978, "Santi" Astondoa worked at the shipyard on the old dock where all types of vessels were built: rowboats, lifeboats, pilot boats, sailing boats, small passenger boats, and large GFRP passenger ships between 20 and 25 metres long. Upon retiring, he spent his days at the Gallarta shipyard where he shared his knowledge and experience with his brother Josetxu, the general manager, and his son Joseba, who was in charge of the polyester section. He is currently enjoying his retirement in Santurce, accompanied by his wife, children and grandchildren.



MANUEL FRANCISCO
IBAÑEZ ZARAGOZA

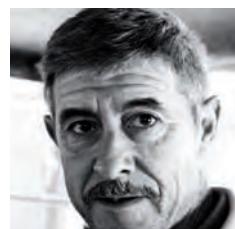
Santa Pola, 13-September -1949

—
El Meniscal

He was born into a fishing family, and at the age of eight, he brought home his first wages—earned at a fishing net factory owned by Marcos Lloret Ramis—to help the family. By the time he was 12, he was working as a bricklayer, and at the age of 13, his father gave him permission to obtain the cartilla-marina seaman's discharge book that allowed him to work

as a fisherman near the shore. Shortly thereafter he obtained the cartilla mayor that authorised him to fish throughout the entire coast as well as along the African coastline. Thanks to his seafaring experience, he was able to complete his compulsory military service with the Navy in Cartagena.

He married at the age of 20 and had four children. He supported his family by working as a fisherman until joining Astondoa as a carpenter's apprentice in 1980 at the age of 30. He launched the company's GFRP manufacturing efforts. He was the first person to become familiar with resin, cobalt, methyl ethyl ketone peroxide, acetone, metal rollers, etc. It was quite an adventure. The first year he helped build two wooden boats: May and Deutz. Five years later, he earned the title of journeyman, and in another five years he was appointed master craftsman. He retired in 2010 with the satisfaction of having earned the respect and admiration of the entire workforce, including supervisors as well as new hires.



FÉLIX
GONZÁLEZ CAPELLÁN

Valladolid, 4-May -1950

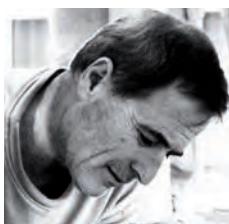
—
Félix

In 1960, he relocated from his native Valladolid to Bilbao with his family, and two years later, he left school and started working due to the family's economic needs.

In 1964, and thanks to Primitivo Vallejo, he was able to join the Astondoa shipyard in Santurce as a master carpenter. At the time, the shipyard was managed by Jesús Astondoa Santamaría, who focused on building 10-metre passenger boats for the Arenas-Portugalete route as well as 3-metre boats for local fishermen. Here, he learned the wooden boat builder trade, of which he fondly recalls placing curved pieces of wood in ovens.

In 1978, he travelled with the company from Bilbao to Santa Pola, where he worked as a carpenter.

Although he has reached the age of retirement, he remains actively passionate about his work. This football enthusiast was a member of the company's amateur team during several years. He holds a special place in his heart for Jesús Astondoa Santamaría, who treated him like a son. He is married to Dolores Pérez and has two children.



**JOSE LUIS
LLEDÓ PIEDECAUSA**
Santa Pola, 11-October -1962
—
El Faba

In 1970, this member of a fisherman family was an eight-year-old boy who would go to his after-school job at a woodworking shop to earn 50 pesetas a week collecting chips and shavings. He studied at Casa del Mar until the age of 14 and then began working as a carpenter at a door factory in Santa Pola.

Thanks to his love of football, he became friends with Jesu Astondoa, who was of similar age and shared his passion for the sport. His professionalism and experience as a carpenter led Jesu to hire him at the age of 23. He fondly remembers his first task at his new employer: cleaning the boats that the company would display at the Barcelona Boat Show.

With time, and thanks to his expertise, he was promoted to supervisor of the woodworking section, and he currently manages the entire shipyard. After working 31 years at Astondoa, he firmly believes that he is a member of one of the best shipyards in the country. He is married to Toñi Vidal and has two children.



**ÁNGEL
GONZÁLEZ TOBAR**
Portugalete, 17-October -1964
—
Ángel

The son of a worker at the Sefanitro chemical company, his family relocated from Portugalete to Santa Pola following doctor's advice regarding his father's poor health. He continued his studies at Instituto Laboral de Elche, located 15 kilometres from Santa Pola, and earned a vocational training degree in Administration. As a Basque person living in a small city, he quickly became friends with another Basque, Jesu Astondoa, with whom he became fast friends and shared fond memories of their native land.

Towards the end of 1988, he began working at Tximist (CEGASA) in Alicante, until Jesu offered him a job at the shipyard in the company's administration department. He quickly became the "numbers guy" and, because of his personal qualities, was given a great deal of responsibility by Sheriff Astondoa.

In 1990, when the head of administration at Astondoa retired, he assumed the role of the company's Finance Director. He is married to María Esther Amorós and has two daughters.



**FRANCISCO
JAÉN RICO**
Santa Pola, 6- February -1967
—
Paco

He completed his primary education at Colegio Virgen de Loreto and his secondary education at Instituto de la Asunción in Santa Pola, the city where he was born. He later enrolled at Universidad de Alicante, where he completed two years of Business & Management studies. His education and friendship with Covadonga Astondoa earned him a position at the shipyard's administration department in 1987. He later became Astondoa's purchasing manager and head of administration.

His interests include sports, cooking and literature. Paco is one of the first Astondoa employees who is originally from Santa Pola, and after 28 years with the company, he feels a strong sense of admiration towards the Basque colleagues with whom he began his career. He is married to María Jose Andreu and has two children.



JOSEBA ASTONDOA JEREZ

Santurce, 28 - March -1968

—
Joseba

He completed his secondary education at Instituto de Santurce. By the age of 18, he worked as a machine operator at Astilleros Astondoa alongside his father, José Astondoa Ruiz, and his uncles Joseba and Jose. Around that time (1986), the company had two additional workers (Juanjo Balsara and Eloy Fernández), for a total of five people who built and repaired wooden boats.

He relocated to Santa Pola in 1993 to learn GFRP manufacturing techniques. 1994 marked the first time he participated in building a 22-metre polyester passenger boat at his father's former shipyard.

In 2000, after the Portugalete shipyard closed, he transferred to the new Gallarta shipyard and began a new era in the construction of recreational boats as the head of the polyester section, where 30 people reported to him. In 2011, when the Gallarta shipyard closed, he decided to relocate his family to Santa Pola and join Astilleros Astondoa, where he held the same role.



CONSTANTINO GARCÍA BOTELLA

Santa Pola, 30 - March -1966

—
Constan

He completed his primary education at Colegio Cervantes in Santa Pola. At the age of 14, after completing his education, he enrolled with the sea as a naval mechanic. By the time he turned 17, he had already discovered how hard life at sea could be, so he left his job aboard a fishing boat and decided to work as an independent painter until the age of 24. He was the boyfriend of Covadonga Astondoa and the couple married after a three-year courtship. El Sheriff told him to set

aside his painting business because with his knowledge of naval mechanics, he could join the shipyard and benefit from a more promising future in that field.

He began working at Astondoa as a mechanic's apprentice. As a result of his reliable work, he was eventually promoted to Chief Mechanic thanks to the experience he had gained throughout the years. He looks back fondly on the lessons he learned from El Sheriff, and although he was a stern and firm man, he was also fair and appreciative. His life currently revolves around the shipyard as well as his sons Íñigo and Mikel, who also form part of the fourth Astondoa generation and work for the company. Íñigo is a member of the polyester team and Mikel is a carpenter.



RAMÓN MARCO GARCÍA

Campello, 24 - January -1958

—
El Kelo

He completed his primary education at Colegio Rafael Altamira in Campello. In 1972, he worked as a mechanical apprentice at the Mariola de Campello shipyard, where he helped build polyester sailing boats. In 1977, he was hired by the Basilio Martínez naval workshop, where he built fishing boats. A few years later, he began building wooden boats for Algeria as well as fishing boats at the Zarios mechanical repair shop located in Santa Pola.

In 1987, Jesús Astondoa asked him to join the shipyard after noting the support services that the mechanical repair shop periodically provided the shipyard during the summer seasons. His tasks at Astondoa focus on steel, although he also installs air conditioning systems, motors, gangways, gates, handrails, doors, hinges, locks, and more.

He continues to work at the shipyard, and to this day, he remembers the last words that El Sheriff ever said to him. After many years working at the shipyard, he considers it his second home. He enjoys the company of his two children and grandchildren.



JAIMÉ
RUSO PÉREZ

Santa Pola, 31 - July -1965

—
Ruso

He completed his primary education at Universidad Laboral de Cheste (Albacete). At the age of 13, he left school and began working as a deckhand on a fishing trawler.

Between the ages of 15 and 18, he worked on fishing boats near the shore, and then on factory ships in the Saharan Bank along the coast of Morocco. Shortly afterwards he began studying at the Instituto Politécnico Náutico Pesquero del Mediterráneo, where he earned a fishing boat captain's credential.

In 1986, as he started to build a family, he decided to ask his long-time friend "Jesu" for a job. After spending three years as an apprentice in the polyester unit, El Sheriff suggested that he try his hand with the upholstery trade. Because he was a fast learner and skilful, years later he assumed leadership of the upholstery unit as the master craftsman. In 2001, his son Jaime took over this role.

After 30 years at the shipyard, he feels that the Astondoa family has always taken care of him whenever necessary. He is married to Manoli Baile and has two children.

In broad strokes, this is the history of a unique family in which three generations have left a deep mark on their extensive surroundings. We have watched them brave storms, emerge from crises, take advantage of opportunities, anticipate the future, and above all, generously defend the well-being of their employees, who represent their other family.

The good deeds in their work are well known. This history makes us think of a lush tree that is full of life and produces a great deal of fruit that feeds those who find refuge under its branches. This is true because the Astondoa family quickly realised that the meaning of life lies in trusting the value and efforts of an entire family. They understood that money is the fertiliser that allows a seed to become a tree, and that the most important aspect was for everyone to help make that great project a reality.

The Astondoa family's luck must continue. The countless individuals who have always placed their trust in them are rooting for Astondoa.

—
We would like to extend our appreciation to all the people who remain by our side, those who set out on different paths, and those who are no longer with us. All these individuals have made it possible for Astondoa to celebrate its 100th anniversary.

We could name hundreds of people, including workers, craftsmen, partners, suppliers, and more, but the list would be endless. However, in the following pages we will attempt to honour everyone who forms part of our history in Santa Pola.