

# DIAGNOSTICO

## ¿QUE QUEDA DE AQUELLO?

**C**ADA día va resultando más angustiosa la contemplación del panorama de crisis que cubre a la primera región pesquera de España. Pero dentro de la complejidad que el problema ofrece, la mayor agudización gravita sobre el sector naval, que había adquirido un grado de desarrollo paralelo al de expansión de la industria matriz, especialmente desde los primeros años de la década de los sesenta.

La tradición de la industria naval en Galicia, como a nadie se le oculta, venía estrechamente ligada al desarrollo de las pesquerías. Desde comienzos del siglo esta línea de crecimiento fue marcada, constantemente y sensiblemente a la asunción sucesiva de la tecnología avanzada. Recordemos aquel modelo de buque «Vigo», lanzado por los astilleros de Coya, que ha servido tantos años para el arrastre de fondo aun a corto radio.

Este fue el camino que iniciaron los viejos Astilleros Barreras, y siguieron después Freire, Santo-

domingo, Cardama, Tiburcio, Paz, etc. Y que más tarde continuarían Astilleros Construcciones, Enrique Lorenzo, etc. En el ritmo de su proliferación está la más convincente justificación de que ha venido a llenar una necesidad funcional de la expansión pesquera galaica, que no tardaría en situarse en el primer puesto de las regiones pesqueras ibéricas.

Cuando Astano se fundó, y comenzó a obtener rendimientos holgados, también dió énfasis a la construcción pesquera. Fue en Perlió, donde se ha transformado el viejo trasatlántico «Habana» para convertir en el factoría «Galicia», primera nave de esta modalidad de Europa en su tiempo.

¿Qué queda de todo ésto? ¿Y cómo queda lo que sobrevive? Nos parece que el tema está reclamando una meditación serena y en voz alta.

### LOS CAMBIOS DE ESTRUCTURA

**D**E entrada nos encontramos con el fantasma de la crisis. Asoma en 1974 y se va ensombreciendo a causa de dos macro-adversidades simul-

taneas en sus efectos lesivos. Ya se ve la vena que nos referimos por un lado a la elevación acelerada y desorbitada de los precios de los Crudos y por otro a la implantación generalizada de las zonas económicas adyacentes de 200 millas, con expulsión de nuestras flotas de las áreas ultraproductivas que venía frecuentando la meseta continental sumergida de la Argentina, Canadá, Norteamérica, Mercado Común Europeo, Noruega, etc. Expulsión en algunas áreas casi total, y en otras con permanencias sujetas a cuoos y canones, como en Marruecos, Mauritania, Senegal, Angola.

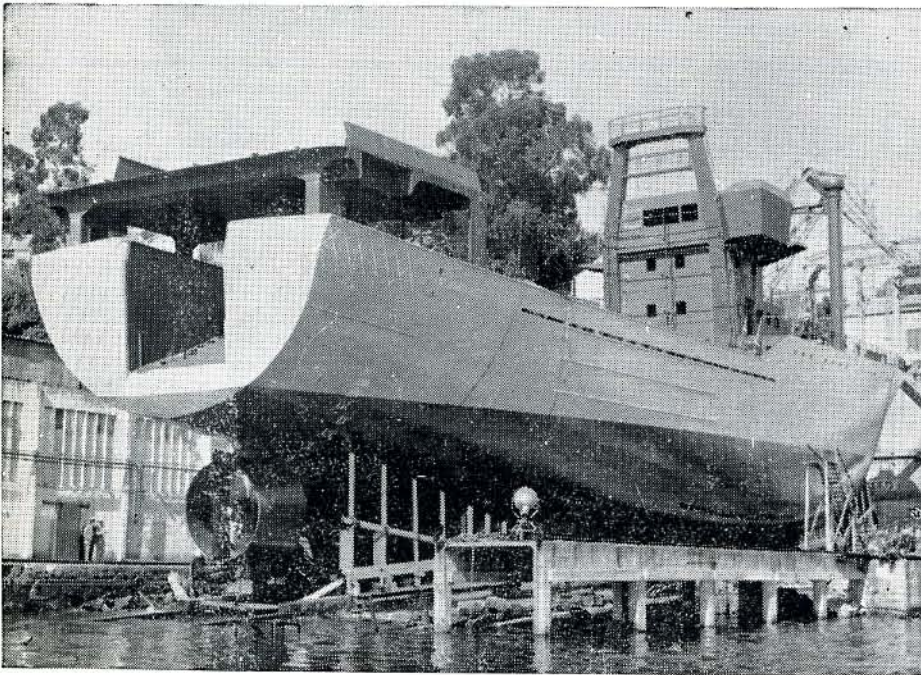
Después de desencadenados tantos eventos, y tan destructivos de los sistemas montados a base del principio de libertad de los mares —como el japonés, el ruso, el español— aun hubo val'or para decir algún gobernante español del sector que este no sufría crisis. Lo recordamos para poner de relieve la agridulzura irreflexiva con que se ha reaccionado en las altas esferas contra semejante adversidad.

Sin embargo, el evento que acabamos de señalar a nuestro entender no lo justifica todo en orden a explicar la crisis, sin duda consecutiva, de la construcción naval. Nadie desconoce que semejante cambio de perspectiva ha repercutido desastrosamente en las carteras de pedidos de nuestros astilleros. Pero desastrosamente no equivale a inevitablemente. La circunstancia de que los astilleros españoles especializados en buques de pesca, hayan dejado de nutrir de fuente nacional sus carteras de pedidos, no significa ni mucho menos, que hayan dejado de construirse buques de pesca en países americanos, africanos, etc. Por el contrario, lo que ha significado es la transferencia del poder de demanda hacia los países con abundancia de recursos en proximidad, pero sin flota y experiencia para construirla.

**A**NTES de seguir adelante con el análisis reparémos en una aparente paradoja. Se está registrando precisamente en la zona de Vigo, con la de Ferrol son las dos más fuertemente amenazadas, en esta hora, de crisis más conflictivas. En las dos ciudades la crisis es gravísima, pero no es total.

Construcciones Navales P. Freire S.A. y Astilleros Santodomingo S.A. por lo menos en dos años mantendrán un ritmo normal de actividad. Es de esperar que sigan sosteniéndolo aunque Hijos de Barreras, Astilleros Construcciones S.A. Enrique Lorenzo Docampo S.A. y Astilleros tengan que ser clausuradas, como insistentemente se viene anunciando. Ante semejante perspectiva es indispensable preguntarse ¿porqué tal dualidad de situaciones se produce?

Se produce por causas reales, y no por causas fatales. Se produce como consecuencia de una situación a superar, contra la cual unos han luchado esforzados



*Arrastrero por popa en astilleros de Vigo*

# DEL DRAMA

Por MAREIRO

mente y otros se han resignado sin lucha. Obsérvese que en la firma más veterana, la que fuera más valerosa, Hijos de Barreras S.A., la decadencia sobrevino más acentuada al adquirir el I.N.I. —o sea el Estado— la totalidad o poco menos de sus acciones.

Otro tanto ha sucedido con Astano, desde que el Banco Pastor consiguió transferir su paquete ultramayoritario al mismo «holding» estatal. En cuanto a Astilleros Construcciones S.A., y Factorías Vulcanas la crisis se ha precipitado desde que los primitivos titulares del capital, por diversas circunstancias conocidas o no, cedieron volutariamente en un caso y tal vez no voluntariamente en otro en orden a la titularidad empresarial, llegando a la confusa situación en que hoy vegetan ambas empresas.

## LO QUE PUEDE PERDERSE

EN contraste de los dos, tres o cuatro astilleros gallegos que en medio de la adversidad se sostienen, y parecen consolidarse deja en mal lugar a los otros. Y especialmente a las organizaciones de gestión que se vienen sosteniendo en Madrid precisamente para asegurar la continuidad del trabajo en un sector como el naval-pesquero, clave de nuestra economía. Secuela que consideramos de grave significación para la economía española.

No solo por el riesgo de desmantelamiento masivo de que ya se está hablando sin ambages. Por algo mucho más trascendente. La pérdida del nivel tecnológico y de experiencia que caracterizan a nuestra producción industrial en este campo. Los más modernos prototipos de Europa tanto en buques de arrastre por popa, buques factoría, atuneros congeladores, etc. se han construido en España. Precisamente en la Ría de Vigo y en el Cantabrico. Y una de las firmas más gravemente afectadas hoy —Astilleros Construcciones S.A.— fué la más avanzada tecnológicamente en tal actividad creadora.

Todo esto se halla a punto de perderse. Lo que supone un desastre aun mucho mayor que la pérdida friccional de miles de puestos de trabajos, aunque esta secuela sea la más dolorosa e inmediata. La construcción naval pesquera gallega tenía un cartel en el mundo leatitivamente ganado, que no se ha sabido sostener después. Es decir, después de que ese capital dejó de ser gallego, de ser solidario tanto con la industria como con el país. A tal respecto, los casos a que venimos refiriéndonos tiene una elocuencia bastante convincente.

## DESCONCIERTO FRENTE AL TRANCE

DESPUES de estas someras reflexiones, las voces que se oyen en la calle reclamando la nacionalización de Astilleros Construcciones S.A. o de

Enrique Lorenzo Docampo S.A. solo se explican teniendo a la desesperación como consejera. Los trabajadores es justo que defiendan su trabajo que es su pan, pero este es un problema distinto del que en principio está planteado. La empresa para subsistir tiene que ser viable económicamente. ¿Esa viabilidad es recuperable?

Lo que podemos afirmar es que no se hizo cuanto cabía hacer por la empresa publica para salvar su cara, al meterse a suplantar la iniciativa y el esfuerzo privados. Hubiera resultado mucho más efectivo que el Tesoro ayudara a salir del atasco a la empresa privada en dificultades, que echarse el muerto a la espalda para llevarlo a cuevas indefinidamente. Que es cuanto ha venido haciendo ese monstruo de múltiples cabezas que es el INI.

Porque si no sirve siquiera para asegurar pedidos a las empresas que gobiernan y financian, su papel quedará reducido en gran parte a servir como nodriza, con pechos artificiales, nutridos por la leche del contribuyente.

La verdad es así, cruda, pero e'ocuenta, y lo peor es que a nadie se le ocurren soluciones para salir del atasco. Ni a nivel central, ni a nivel de la comunidad autónoma. Al primero, parece que hay predisposición de cirujanos, como si no metieran el bisturí en carne propia. En cuanto al segundo, la sensación de impotencia tan absoluta que ni siquiera se saben lo que proponer.

## UNA REFLEXION FINAL

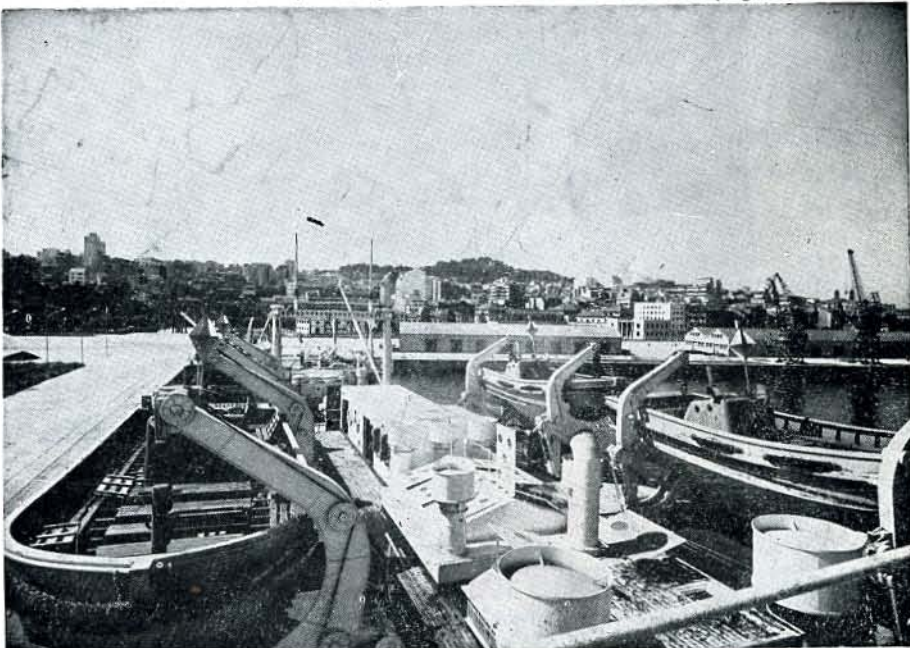
El problema que dejamos esbozado ha tenido días pasados en Galicia ostensibles manifestaciones de inquietud y des-

contento popular. Reside aquí en estos momentos la zona de mayor conflictividad social que conmueve al país. Especialmente el anuncio al parecer oficioso, del cierre de Astano, ha colmado la medida, si bien la gravedad de las amenazas sobre los astilleros de la Ría de Vigo no revistan menor dramatismo.

Es necesario un esfuerzo extraordinario de lucidez y de energía, para reconducir este problema a una solución viable a plazo medio. No se pueden esperar milagros, pero tampoco debemos engañarnos a sabiendas. Que la nacionalización de los astilleros en crisis no es una solución, lo demuestra alguno de ellos ya incorporado al imponente cajón de sastre que es el I.N.I. Los ejemplos recientes a la vista poco puede esperarse por esta vía.

Hasta ahora tampoco hemos conocido propuestas serias y bien estudiadas para recobrar las carteras de pedidos y restablecer la fluidez financiera estrangulada. Objetivo que no nos parece imposible ya que dentro de la región más afectada, algunas empresas lo han conseguido. Las otras, aquellas cuyo capital se ha ido desvinculando de Galicia se vienen mostrando impotentes para seguir el ejemplo de las que se defienden. Esto no quiere decir que su batalla esté perdida. Quiere decir que es necesario utilizar otras armas, más dinámicas y eficaces para recuperar lo perdido.

Por tanto, hay que ponerse a la tarea cuanto antes, con mayor agresividad en proyección comercial y mayor radio en orden al mercado, aunque la iniciativa privada, en esta tarea recuperadora tenga que recibir ayudas institucionales, hasta alcanzar el nuevo despegue.



Vista de cubierta del pesquero-factória "Galicia"