

Gran negocio el de los astilleros gallegos

Hace 20 años los astilleros mexicanos que construían embarcaciones para Pemex fueron privatizados. Ahora, el gobierno decidió rescatar financieramente a una empresa gallega en quiebra para comprarle tres buques tanque para Pemex. Un gran negocio en el extranjero para unos cuantos funcionarios. (FTE).

México SA

De gallegos y charros (II).
Astilleros “no estratégicos.”
TLC y “democratización”.

Por. C. Fernández-Vega
Artículo tomado de La Jornada, 18 diciembre 2013.

Veinte años atrás los astilleros del Estado mexicano fueron desincorporados” –privatizados, desmantelados o simplemente borrados del mapa público– “por no ser estratégicos ni prioritarios” para el desarrollo nacional, no obstante que, mal que bien, construían embarcaciones de gran calado para, entre otros, Petróleos Mexicanos, y empleaban directamente a más de 10 mil trabajadores mexicanos.

Pero, ¡oh, sorpresa! Ahora, y por iniciativa de Felipe Calderón, Juan Camilo Mouriño y Enrique Peña Nieto, la (aún) paraestatal decidió “rescatar” financieramente una empresa gallega dedicada a esos menesteres que “no son estratégicos ni prioritarios” e inyectarle recursos públicos por alrededor de 5 mil 200 millones de pesos (300 millones de euros) para la construcción de cuando menos tres buques tanques... para Pemex, y de paso generar 4 mil empleos para los españoles, porque, según dicen, “los astilleros mexicanos no tienen la capacidad suficiente” y, es de suponer, si en México algo sobra son empleos.

Es la vieja historia y el tétrico saldo de 30 años de política privatizadora. El corresponsal de *La Jornada* en España, Armando G. Tejeda, lo detalla así: “Petróleos Mexicanos justificó la operación de rescate a la industria naval gallega –con una primera ola de inversiones de más de 300 millones de euros–, con el argumento de que ‘los astilleros mexicanos no tienen la capacidad’ para construir buques o barcos de ‘alta sofisticación’, según explicó el coordinador de asesores de la paraestatal, Carlos Roa, (quien) confirmó que la operación de adquisición del 51 por ciento de las acciones de los astilleros Hijos de J. Barreras costó 5 millones 100 mil euros, que ya fueron desembolsadas de las arcas de PMI, la filial de Pemex en el extranjero”.

Tejeda precisa que “los Hijos de J. Barreras es un astillero que se encontraba en una situación delicada, al no firmar ningún contrato desde hace varios años. Su último trabajo fue la entrega de un ferry de pasajeros en mayo de 2011. La empresa se encontraba al borde la quiebra y con toda su plantilla –100 trabajadores– sometidos a un

2013, energía 13 (276) 54, FTE de México

Expediente de Regulación de Empleo (ERE). Según Roa, la operación no está motivada por la intención de rescatar al sector naval español para ayudar al país por la severa crisis que sufre desde hace más de un lustro, sino con el objetivo de hacer más rentable la cadena productiva de Pemex”.

Pues bien, en lugar de “hacer más rentable la cadena productiva de Pemex” con los astilleros con los que México contaba dos décadas atrás, el gobierno de Carlos Salinas de Gortari, en su fiesta privatizadora, vendió, desmanteló o simplemente borró del mapa a la empresa Astilleros Unidos, propiedad del Estado, y sus unidades (Ensenada, Veracruz, Guaymas y Mazatlán –posteriormente vendido a una empresa española–, hasta donde la memoria da) fueron entregados a empresas privadas que poco tardaron en ser rescatadas por el erario y cómodamente destinadas a la “panza” del Fobaproa, como en el caso del consorcio Sidek.

Ese consorcio se quedó con Astilleros Unidos de Ensenada y Astilleros Unidos de Mazatlán, por medio de Simec, y sus cabezas visibles eran los hermanos Jorge, José y Guillermo Martínez Güitrón, quienes también participaban en los consejos de administración de Bancomer, Banamex e Internacional, bancos que a su vez fueron “rescatados” por el Fobaproa y que terminaron extranjerizados. También aparecía Juan Gallardo Thurlow, el negociador del TLCAN por la parte empresarial y accionista del Grupo México, que preside Germán Larrea (el de Pasta de Conchos).

Y el “rescate” del grupo Sidek le costó –le cuesta– a los mexicanos más de 2 mil 200 millones de dólares (intereses aparte), más la cancelación de buena parte de la industria naval mexicana (un sector estratégico en cualquier parte del mundo, menos en México), los miles de empleos que ella generaba y el impulso que aportaba para el crecimiento económico nacional. Pero ahora todo ello se busca lograr en España, donde sin duda alguna su industria naval es más que relevante.

Astilleros Unidos de Veracruz, la mayor y más avanzada de todas, constructora de buque-tanques, con alrededor de 5 mil trabajadores, fue entregado a un consorcio extranjero: Sokana Industries, cuyo representante jurídico en México no era otro que (¡sorpresa!) Santiago Creel Miranda,

quien en los años del salinato asesoró al gobierno del innumerable en la privatización de muchas empresas del Estado, y lo hizo mediante un despacho de abogados junto al cuñado del gran privatizador Pedro Aspe Armella, ex secretario de Hacienda éste que de tiempo atrás es febril promotor de “proyectos energéticos para la inversión privada en México”, por medio de su empresa Protego, el mismo que hoy celebra y se frota las manos por la “reforma” energética, al lado del ejército de ex funcionarios que están en las mismas.

Entonces, los astilleros “no son estratégicos” (como tampoco ahora lo son petróleo y la electricidad, de acuerdo con los términos de la “reforma” recientemente aprobada), pero qué gran negocio para terceros países. Y en esta historia de gallegos y charros (ver México SA del 27 de noviembre de 2013) vale recordar lo publicado por el rotativo *La Voz de Galicia* (18 de julio de 2007): “el jefe de la Oficina del Presidente, Juan Camilo Mouriño Terrazo, hijo del actual presidente del Celta, Carlos Mouriño, contactó la pasada semana en Vigo con empresarios del sector para valorar el inicio negociaciones a corto plazo. Mouriño Terrazo declaró que su gobierno está ‘muy interesado’ en el establecimiento de acuerdos con el sector naval gallego, situado entre los mejores del mundo. ‘Queremos encargar nuestros barcos en Galicia, pero también que inversores gallegos puedan entrar en México para ayudarnos a desarrollar este sector’, dijo tras reconocer que la construcción naval ha sido ‘maltratada’ en México”. Y Peña Nieto se lo cumplió.

Las rebanadas del pastel

En vísperas del 20 aniversario del TLC, y con 43 tratados comerciales bilaterales firmados por México, el Inegi resume, mediante numeralia, la “gran democratización” (Salinas *dixit*) del comercio exterior mexicano: el 9 por ciento de las empresas que operan en el país (no necesariamente mexicanas) concentra el 82 por ciento del valor total del comercio exterior; las grandes y medianas se quedan con el 9 y 8 por ciento, respectivamente, y las pequeñas con apenas uno por ciento. De ese tamaño es la “gran democratización” alcanzada.