

**ING. ÁNGEL CADELLI**

Dirigente gremial Astillero Río Santiago, ex candidato a Vicepresidente por Proyecto Sur en las pasadas elecciones. Es miembro del Consejo Directivo Nacional de A.T.E. (Asociación de Trabajadores del Estado).

# Astillero Río Santiago y la nueva ELMA

## VENEZUELA Y SUS CLIENTES

La República Bolivariana tiene como principal cliente de sus exportaciones a los EEUU, a la vez que es uno de sus proveedores más importantes. Los números son contundentes: el 60% del petróleo de Venezuela tiene ese destino, y el 17% del consumo yanqui proviene de Venezuela (datos 2005).

Atrapados en esta incómoda simbiosis, ambos países buscaron independizarse el uno del otro. Comprendamos lo que significa para los caribeños admitir que 6 de cada 10 barriles se los venden a EEUU. Y para los norteamericanos aceptar que 1 de cada 5 de los que ellos consumen se compra en la desafiante Venezuela.

Sin demasiados problemas de conciencia, al estilo de los grandes imperios, EEUU logró una fuente alternativa de una manera salvaje: invadió Irak. A partir de ese momento, si le llegara a fallar alguno de sus proveedores de crudo, está en condiciones de subsanar el desabastecimiento en menos de 45 días, cualquiera fuera el tamaño del faltante.

Más correcta en sus modales, Venezuela contrató la construcción de buques en China, Brasil, Argentina y otros países. Alarmada por los acontecimientos, acelera el desembarco en nuevos mercados, buscando otros destinos para su producción, en espejo a su principal cliente, que ya ha "consolidado" nuevos proveedores. Esta necesidad geopolítica es la madre de los contratos de los *Product Carriers* que firmaron Petróleos de Venezuela Sociedad Anónima (PDVSA) y el Astillero Río Santiago (ARS).

## ARGENTINA Y SUS CLIENTES

Dispuesta a satisfacer las demandas de su hermana latinoamericana (de la cual depende cada vez que las multinacionales en su territorio presionan por aumento de precios o mayores cupos de exportación) nuestro país contó, al instante del requerimiento, con el astillero más

grande e integrado de la Patria Grande.

Salvado de la privatización y del cierre por la dura lucha de sus trabajadores, único sobreviviente naval en condiciones de afrontar el compromiso, el ARS le permitió al gobierno nacional ser parte de esta iniciativa estratégica de Venezuela.

Por otro lado, el perfil de la fábrica, rebelde, movilizado, politizado hasta los tuétanos, le daba una impronta extra a toda la relación. Concientes de todo esto, ambos gobiernos desoyeron las recomendaciones adversas de influyentes embajadas de países centrales, y la relación política, económica e industrial atravesó sus mejores momentos.

Un reconocimiento explícito merecen aquí los militantes de los dos países que supieron ver en esta unidad una chispa de la Patria Grande. Desesperadamente, con abnegación revolucionaria, semiclandestinos a veces, escasos de recursos económicos, con enormes esfuerzos personales y colectivos, supieron derrotar a la derecha de ambos países que, atrincherada en la burocracia estatal y privada, conspiró, conspira y seguirá atentando contra la marcha del proyecto. Sin ellos los contratos ya se habrían caído.

## LOS BARCOS

Un cliente se compone básicamente de dos atributos: una necesidad a ser satisfecha y la capacidad de pagar por la misma. Japón, Corea, Tailandia, China y varios otros cumplen esa condición, y negocian en el mercado petrolero de Singapur, con todo el sudeste asiático. Allí apunta sus cañones Venezuela. Basta un solo dato para comprender: del gigantesco crecimiento chino, el indicador macroeconómico que más aumenta es el consumo de energía.

Para construir una cabecera de playa comercial, PDVSA subirá por el Océano Atlántico hasta el Canal de Panamá, allí cruzará al Pacífico y llegará con sus productos a estos mercados. De ahí que los buques que debemos construir son *product carrier* de tipo panamax, es decir,

barcos transportadores de productos derivados del petróleo cuyo tamaño sea el máximo admisible por el Canal de Panamá. El primero de ellos ya fue bautizado "Eva Perón" por el propio presidente Chávez en el Astillero Río Santiago.

## EL ASTILLERO Y SUS CLIENTES

Este tipo de buque, moderno, doble casco, de 47.000 toneladas de porte, significa para el ARS el regreso al primer nivel mundial en la construcción de buques mercantes; también el ingreso de 1200 nuevos trabajadores, y el correspondiente trasvasamiento generacional. Como adaptación al nuevo desafío, el gobierno nacional comprometió un crédito de u\$ 26 millones para las inversiones necesarias y modernización tecnológica. La fábrica "salta" así de la serie de 5 *bulk carriers* de u\$ 18 millones cada uno para un armador alemán a una serie de 2 con opción a 4 *Product Carriers* de u\$ 56 millones cada uno (valores 2005) para un armador hermano de la Patria Grande.

Por supuesto, no faltan dificultades a la hora de concretar estas metas. Y las hay de todo tipo: de las que son habituales en este tipo de trabajos, complejos, voluminosos y de larga duración, y de las que inventan los agentes del *establishment*, también "complejo, voluminoso y de larga duración".

Para vencer estos obstáculos que va plantando de manera creciente la política imperial (ya que la construcción de estos buques constituye una alianza PDVSA-ARS de proyección sin límites) es imprescindible que nuestra militancia permanezca atenta, informada y lista para entrar en acción. Lo mejor y lo peor aún están por venir, debemos prepararnos con esmero. Habrá prensa, política e inteligencia tratando de confundirnos.

## CONCLUSIONES

Las posibilidades de la Patria Grande son inmensas, tan grandes como las amenazas que la

acechan. El desconocimiento que tenemos de nosotros mismos es nuestro peor enemigo, por ello la tarea de "permitir aprender y enseñar a pensar" es la más importante de esta hora. Ha llegado el momento de reconocer el poder transformador de la conciencia popular, contrapuesta al orden gregario de los medios de comunicación. Soplan vientos frescos por Centroamérica, el Caribe y la América del Sur. Nuestra gente respira un aire nuevo, limpio, y una actitud docente entre nosotros mismos, para descubrir colectivamente estos nuevos horizontes (que nos tienen como una de sus partes) es un imperativo categórico. Nuestra palabra, nuestro pensamiento, una tiza en nuestras manos, devienen herramientas revolucionarias.

## LOS BUQUES

Cuando se habla de buques que recorren distancias tan enormes, se usa el Tonelaje de Porte Bruto (TPB) para dar idea del tamaño de los mismos. Así, los que fabricamos para Alemania son *Bulk Carriers* de 27.000 TPB mientras que los *Product Carriers* para Venezuela serán de 47.000 TPB, es decir, mucho mayores.

Por otro lado, la capacidad portante del buque se reparte entre carga útil y combustible, aceite, víveres y toda otra cosa necesaria para la travesía. Por lo tanto, a igualdad de capacidad portante, la carga útil será mayor cuanto más corta sea la travesía. En el caso venezolano, si el "Eva Perón" lleva productos al Puerto de Singapur, el largo viaje lo obligará a cargar mucho combustible, disminuyendo su carga útil.

## LA NUEVA ELMA QUE SE VIENE

Allá por los '40, la Argentina, consciente del valor agregado que significaban los fletes para un país exportador de granos y carnes rojas, compró buques en el extranjero para que integren la Flota Mercante del Estado. A partir de ella y del concepto de Reserva de Cargas, aparecieron todas las empresas navieras que querían transportar nuestro comercio exterior.

Coherentemente con esta política, también se crea la Industria Naval Estatal para reponer esos buques con otros fabricados en el país. A partir de ella y del concepto de Fondo de la Marina Mercante, aparecieron todas las empresas navales que querían construir nuestros buques.

Este Modelo Argentino de Desarrollo (iniciado tal vez por YPF, a cuya sombra creció toda la industria del petróleo; de la misma manera que años más tarde la continuó SOMISA, bajo cuya protección se creó toda la siderurgia) forma parte del bagaje cultural histórico de la Argentina. A ese modelo, triunfante sobre las garras de la dominación extranjera, apelaremos para crear la nueva ELMA (Empresas de Líneas Multimodales Argentinas), 100% pública, 100% argentina, y a partir de ella crearemos un sistema integrado de

transporte, donde los diferentes modos no queden en posiciones antagónicas de competencia entre sí, sino que, por el contrario, sean complementarios el uno del otro, buscando excelencia en el servicio y racionalidad en el recurso.

A grandes trazos, sucediendo en el tiempo a la antigua ELMA (Empresa de Líneas Marítimas Argentinas), la nueva ELMA, la continúa modernizada en el mismo camino que la anterior había iniciado, esto es, el transporte multimodal. Esta forma de ejecutar el servicio combina los diferentes modos de transporte, de manera que se aproveche lo mejor de cada uno. Así, la vieja ELMA tenía sedes mediterráneas (Córdoba capital, entre otras) donde un exportador podía cargar su producto en un contenedor, precintarlo, y enviarlo a Europa, donde su cliente lo recibiría, tal y como su proveedor argentino lo había despachado. Ese contenedor, cargado en origen por un argentino y recibido en destino por un europeo, empezó su viaje en camión, pasó más tarde al tren, volvió al camión para llegar al barco, arribó a Europa y saltó del barco a un nuevo tren, para llegar finalmente al destinatario en camión. La combinación de los modos de transporte (carretero, ferroviario y marítimo en este caso) es la que permite hacer el trabajo con la mayor economía, ya que cada modo es el más conveniente según la situación (por lo general: camión en distancias cortas, tren en recorridos medios, fluvial o marítimo en travesías largas). Lo mismo puede decirse del transporte de pasajeros (colectivo, tren o avión para trechos cortos, medios o largos). Así, un sistema de transporte eficiente es aquel que combina acertadamente los diferentes modos que existen, complementándolos entre sí más que enfrentándolos unos a otros en competencia.

Como ya venimos denunciando con el tren bala y otros disparates, el sistema de transporte argentino actual no está bien. Entre otros beneficios, la complementación de los modos carre-

tero, ferroviario, fluvial, aéreo, marítimo, ahorra combustible, baja la contaminación, gana en velocidad, disminuye los accidentes y aprovecha al máximo la capacidad instalada. Por esto, recuperaremos el Modelo Argentino de Desarrollo, volviendo a estatizar las privatizadas en sociedades del Estado (100% públicas, 100% argentinas), articuladas corporativamente en la nueva ELMA (también 100% pública, 100% argentina), integradas en un sistema multimodal a la orden del día. Y a partir de allí, al estilo de lo sucedido con YPF en el petróleo, SOMISA en la siderurgia, la CNEA en energía atómica, y muchos otros ejemplos, el sistema de transporte argentino se alineará positivamente, avanzando hacia una mayor racionalidad y economía de recursos.

Respecto de la propiedad estatal (herramienta ineludible para confrontar con el capital concentrado y tener éxito), no repetiremos el pasado, pero mucho menos negaremos la propiedad social de los medios de producción. Un Estado moderno, poderoso, eficiente, democrático, comprometido con un proceso de liberación nacional de la Patria Grande de Centroamérica, el Caribe y la América del Sur, merece un tratamiento específico que excede estas líneas.

Finalmente, queremos señalar que resulta difícil satisfacer en este corto espacio las expectativas que el tema despierta. En tal sentido, reiteramos nuestra disposición de siempre al contacto personal, que es la forma directa para contestar en el acto los aspectos puntuales que a veces surgen. Con bastante experiencia de grandes proyectos en nuestro haber, sabemos el valor que tiene llegar al detalle, resolver las coyunturas, planificar concienzudamente. Nosotros, los que nos hemos abierto camino a partir del esfuerzo, consideramos a la victoria y al fracaso unos débiles impostores, cuya presencia se diluye con el tiempo. Sin otra posibilidad a la mano, nos hicimos amigos del trabajo, que ha resultado un leal compañero todos estos años ■

