

UNA RADIOGRAFIA SINTETICA DE LA INDUSTRIA NAVAL IBEROAMERICANA

Aurelio González Climent

A comienzos del año 1983, los astilleros iberoamericanos de construcción de barcos mayores que están en actividad, son los que figuran en el cuadro que sigue, puntualizándose en cada caso si se trata de empresas estatales o privadas, el tonelaje máximo de porte bruto que puede construirse actualmente (TPB), y el tonelaje de registro bruto (TRB) que cada uno de estos establecimientos ha entregado desde que inició sus actividades, computándose solamente barcos mercantes de más de 1.000 TPB, y excluyendo barcos de guerra, plataformas petroleras, pesqueros, "supply boats".

Astillero	E= Estatal P= Privado	Tamaño máximo (TPB)	TRB entregado hasta 31.12.82

ARGENTINA			
Alianza.....	P	65.000	164.723
ASTARSA	P	30.000	116.158
Corrientes	P	15.000	-
AFNE	E	80.000	337.708
Mestrina	P	10.000	2.716
Príncipe Menghi	P	35.000	43.465
SANYM	P	5.000	-
BRASIL			
Aliança Ltda.	P	3.000	4.580
CCN	P	70.000	1.070.219
Corena	P	6.000	-
EBIN	P	8.000	68.748

EMAO	P	80.000	394.508
ESTANAVE	P	25.000	1.670
Só	P	15.000	126.447
Caneco	P	50.000	675.020
ISHIBRÁS	P	400.000	1.665.227
Mac Laren	P	3.000	11.935
Nilo Tavares	P	30.000	6.210
Verolme	P	600.000	1.393.265
CHILE			
ASMAR	E	30.000	-
Kochifas	P	3.000	-
COLOMBIA			
CONASTIL	E	2.000	-
MÉXICO			
AUVER	E	80.000	6.900
CONAGUSA	E	30.000	-
PERU			
Metal Empresa	P	4.000	6.956
SIMA	E	45.000	172.920
VENEZUELA			
DIANCA	E	30.000	19.600

No está de más advertir que en la producción registrada para cada astillero en la última columna del cuadro anterior, figura no sólo el tonelaje entregado al armamento nacional, sino también el destinado a armadores de otros países. Hay incluso casos en que la exportación ha sido destinada a otro armador iberoamericano, como cuando ISHIBRÁS y EMAO construyeron barcos para Transportación Marítima Mexicana, o cuando el astillero argentino Alianza hizo lo propio con la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica.

II

Hay una constante en nuestros países, en el sentido de que el punto de partida de sus industrias navales fueron los establecimientos - que las Armadas nacionales fueron desarrollando para el apoyo logístico de sus unidades de combate y auxiliares. Como corroboración de esto, ahí está el caso de que en la Argentina, el astillero más importante es el AFNE, que está en jurisdicción de la Marina de Guerra;

lo mismo que pasa en Chile con ASMAR; en Colombia con CONASTIL; en Perú con el SIMA y en Venezuela con DIANCA. Tal es el sector estatal de la industria de construcción naval en cada uno de esos países, excepto el caso de México, en que la presencia de la Armada se manifiesta en el sector de las reparaciones navales, como también el caso del Brasil, aunque en este caso el Arsenal de la Marina de Río de Janeiro también participa de manera activa en la construcción de barcos de guerra de avanzada tecnología, al igual que el APNE en la Argentina.

En el país que va de punta en materia de construcción naval en Iberoamérica, predomina muy acentuadamente el sector privado, que incluye dos grandes establecimientos de capital no brasileño (ISHIBRÁS y Verolme). El polo opuesto es el de México, con alto predominio del sector estatal, aunque es conveniente subrayar que en su astillero más importante (AUVER) participa con un 40% de capital Astilleros Españoles S.A. (AESAS).

III

Hay algunos astilleros en aquella lista que aún no registran construcciones de barcos mercantes mayores de 1.000 TPR.

En algunos casos, ello obedece a que hasta el momento solamente han construido unidades por debajo de aquel límite (SANYM, Conastil). En otros casos, porque sus construcciones importantes se han manifestado en otros campos, como la fabricación de plataformas petroleras y sus unidades conexas (ASMAR). Y en el resto, porque recién en los últimos tiempos han conseguido órdenes de construcción de barcos mercantes mayores (Astilleros Corrientes, que también acaba de entrar a dar dos plataformas petroleras), o los están construyendo y aún no han hecho entregas al comenzar el año 1983 (Corena, Kochifas, CONAGUSA).

Hay algunos casos de astilleros iberoamericanos que tienen estrechas vinculaciones con la actividad armatorial, mediante subsidiarias navieras o con participación importante en su capital. Tal lo sucede con Alianza (Alianza Naviera Argentina), Corrientes (Alta y Samuel Gutnisky), Alianza Limitada (armador del mismo nombre), CCN (Navegación Mercantil y Companhia Brasileira de Transportes Aéreos), Sô (Navegação Chaval) y Kochifas (armador del mismo nombre).

Como es natural, la mayor parte de los establecimientos enumerados también participan del mercado de reparaciones navales.

En algunos casos, se fabrican motores diesel bajo las licencias más conocidas (AFNE e ISHIPPAS), además de elementos destinados a actividades terrestres (puentes grúas, equipos ferroviarios, centrales hidroeléctricas, materiales para la industria petrolera, oropos electrógenos, equipos para obras viales etc.)

Los resultados económicos de los principales astilleros iberoamericanos los vamos publicando anualmente en el Anuario Seatrade-IFENI en el capítulo "Facts & Figures", y a ello nos remitimos. La rentabilidad acusada por estas empresas es, en general, aceptable, y en algunos casos contados llega a ser francamente buena (Astilleros Alianza, Verolme).

IV

Son contados los astilleros iberoamericanos que construyen unidades de combate, aunque son varios los que han atendido requerimientos de las respectivas Armadas en lo que hace a unidades auxiliares.

En la Argentina, el AFNE es quien ha construido y construye fragatas misilísticas, corbetas, patrulleros, buques escuela etc., aunque al promediar la década del 30, el antecesor del AFNE, conjuntamente con dos astilleros privados, materializaron la entrega de varios rastreadores. Empero, cabe señalar que no obstante dedicarse prioritariamente a las reparaciones navales, el establecimiento estatal TANDANOR, aprovechando su experiencia anterior en el armado de submarinos con materiales y tecnología suministrados por un astillero alemán, está hoy en condiciones de construir unidades de este tipo en un sector de su establecimiento situado en Buenos Aires.

En el Brasil, quien construye unidades de combate (fragatas misilísticas, destructores, patrulleros etc.) es el establecimiento de la Armada "Arsenal de Marinha de Río de Janeiro", que hasta el momento no ha entregado unidades mayores para la marina mercante, si bien lo ha hecho en relación a unidades menores (transbordadores de pasajeros y vehículos), alistamiento de unidades mayores como colaboración hacia astilleros privados de la zona de la Bahía de Guanabara y, desde luego, reparaciones de barcos de guerra y mercantes. Con motivo de la reciente puesta en marcha de un plan de construcción de barcos destinados a la Armada del Brasil, además del rol protagónico que en el mismo le corresponderá al AMRJ, se recurrirá asimis-

mo a astilleros privados de capital nacional, es decir, con la exclusión de ISHIPPAS y Verolme. Al menos ISHIPPAS, que senamos, ha hecho conocer su disconformidad con tal decisión, invocando, entre otras cosas, el precedente de que en su establecimiento de Inhauma se construyó hace unos años un buque tanque de abastecimiento de la Armada ("Pleeter ciler").

Está en el Perú el otro establecimiento iberoamericano que ha construido y construye unidades de combate y auxiliares para la Armada. En efecto, el SIMA tiene actualmente entre manos la construcción de varias fragatas misilísticas del tipo "Lupo", y ha entregado anteriormente varias unidades menores.

En el resto de los astilleros iberoamericanos es muy limitada su actuación en este campo tan especializado y delicado.

V

Al comienzo de este trabajo, al enumerarse el trabajo efectuado por cada astillero iberoamericano desde su puesta en marcha hasta comenzar el año 1983, se aclaró que en cada caso se computaron los barcos mercantes de más de 1.000 TON entregados no solamente a la respectiva marina mercante, sino también los destinados a la exportación. Por otra parte, dentro de lo correspondiente a la respectiva marina mercante se han computado los barcos mercantes que siguen en actividad al comenzar el año 1983, más todos aquellos dados de baja a lo largo del tiempo, por hundimiento, por haber sido destinado a la chatarra o por haber sido vendidos a armadores no iberoamericanos luego de haber entrado en servicio para el armamento nacional.

A los efectos de poder valorar numéricamente el grado de desarrollo y la velocidad de ese mismo desarrollo, es interesante comparar cuál es la participación de los astilleros de nuestros países en la construcción del tonelaje en actividad al 1.1.64 y enfrentar esto con la situación al 1.1.83:

1.1.64		1.1.83	
País de Construcción	Unidades	País de construcción	Unidades
1.EE.UU.....	218	1.021.520	28,3
2.G.Bretaña...	127	670.262	18,6
3.Holanda.....	42	295.101	8,2
4.Alemania....	57	277.675	7,7
5.Japón.....	32	244.316	6,8
6.Suecia.....	31	178.316	4,9
7.Canadá.....	37	156.910	4,3
8.Italia.....	31	128.463	3,6
9.Yugoslavia..	10	115.511	3,2
10.Francia....	22	103.711	2,9
11.Dinamarca..	23	100.150	2,8
12.Polonia.....	19	88.224	2,4
13.BRASIL	17	66.508	1,8
14.España.....	16	63.208	1,8
15.Bélgica....	2	28.803	0,8
16.Finlandia..	7	23.284	0,6
17.ARGENTINA..	10	19.545	0,5
18.Alemania O.	3	10.376	0,3
19.Noruega....	2	7.216	0,2
20.PERU.....	1	4.297	0,1
21.China.....	1	3.036	0,1
22.URUGUAY....	2	2.200	0,1
	710	3.609.532	100,0
Parte correspondiente a los astilleros de los cuatro países iberoamericanos mencionados:			
30 barcos con 92.550 TRB, equivalente al 2,5%			

Veinte años atrás era predominante en las marinas mercantes iberoamericanas el tonelaje construido en los Estados Unidos durante la segunda guerra mundial. Unas más que otras, cada una de nuestras marinas mercantes contaba en sus filas activas con cargueros Victory, Liberty, Cimavi, LST, Jeers, además de varios tipos de buques tanques, comenzando por los célebres T-2. A su vez, los astilleros japoneses y españoles recién comenzaban su recontracción en Iberoamérica. Se estaba visiblemente en los umbrales del desaque brasileño. Y no está demás aclarar que la presencia del Uruguay correspondía a un astillero que va entonces había desanarecido. Posteriormente, y mientras se iba produciendo la actualización tecnológica de la industria naval iberoamericana con Brasil decididamente a la cabeza, se produjo la fuerte entrada en el mercado de las marinas mercantes de nuestros países por parte de los astilleros japoneses y españoles. No es coincidencia que sea de origen japonés la mayor inversión extrazonal en la industria naval del Brasil, mientras que sucede lo mismo en relación a España en relación a la naciente industria naval mexicana.

Como puede verse en el cuadro que se acaba de consionar, ha sido sorprendentemente pujante el avance de la industria naval iberoamericana en relación a la atención de las necesidades de renovación e incremento de las marinas mercantes de nuestros países. Brasil ocupa holgadamente el primer lugar, con una acentuada tendencia a distanciarse aún más. La industria naval argentina ocupa el cuarto lugar a comienzos de 1983. De hecho, al momento de confeccionar este estudio, Argentina ya ha desplazado a España del tercer lugar. Véase, a modo de contraste, las posiciones ocupadas por Brasil y Argentina al comenzar el año 1964. También ha sido sostenido en valores absolutos el avance de la industria naval del Perú, mientras que en 1983 se registra la entrada de otros dos países iberoamericanos: Venezuela y México, si bien sólo México tiene perspectivas sólidas de avanzar sostenidamente en este "ranking" en los próximos años.

Así como hoy en día, los barcos mercantes iberoamericanos construidos en los Estados Unidos constituyen una proporción absolutamente marginal, se nota, en cambio, la presencia de la URSS acompañada - por sus asociados del COMECON, mientras que es evidente que la nueva "vegette" de la construcción naval en el mundo (Corea del Sur) -

Parte correspondiente a los astilleros de los seis países iberoamericanos mencionados:

376 barcos con 5.088.478 TRB, equivalente al 42,88

ha llegado tarde al mercado iberoamericano, al adelantarse en años anteriores Japón, por un lado, y el crecimiento de la industria naval iberoamericana, por el otro.

Lo realmente espectacular de todo esto es que mientras la marina mercante iberoamericana pasó de 3.609.532 TRB en 1964 a 11.888.941 TRB en 1983 (69% de aumento), el tonelaje construido por los astilleros iberoamericanos para nuestras marinas mercantes pasó de 92.550 TRB a 5.088.478 TRB (5.398% de incremento). Esto mide la vertiginosa dinámica que se le imprimió a la industria naval en nuestro países, fundamentalmente en el Brasil, seguido por Argentina y Perú.

VI

La crisis mundial en la actividad naviera ha terminado por afectar también a la industria naval de nuestros países, pero con cierto retardo, como que hasta fines de 1981 principios de 1982 la situación de nuestros astilleros era buena desde un punto de vista general.

Hoy ya es lo mismo. Ha comenzado a manifestarse un grado de ociosidad en los astilleros brasileños con una cierta tendencia a agravarse. Está lejos de ser aceptable el índice de ocupación de los astilleros argentinos. El SIMA (Perú) está subutilizado. En México, si bien AUNEP y CONAGUSA siguen avanzando, lo hacen con grandes dificultades. En Venezuela, DIANCA no parece tener futuro en lo tocante a la construcción de barcos mercantes, mientras que ASTINAVE (empresa estatal mixta venezolano-española), luego de haber aneado el diapasón del ambicioso primer proyecto, recién está poniéndose en marcha para establecer en Los Taques un modesto astillero de construcciones, reparaciones y desguaces navales. Sin embargo, hay algunos astilleros de nuestros países que tienen excelentes cuadernos de órdenes. En ese sentido, el más notable es Alianza (Argentina), habida cuenta, por ejemplo, que apenas ocupa 400 personas.

He aquí cómo se compone el cuaderno de órdenes de los astilleros iberoamericanos en lo que hace a barcos mercantes de más de 1.000 TRB:

Astillero (y país)	Para el armamento nacional		Para exportación		Totales
	Unidades	TRP	Unidades	TRP	
1. Verolme (Br.)..	5	170.000	7	209.693	12 379.693
2. ENAO (Br.)....	11	244.224	5	109.665	16 352.889
3. ISHIBRAS (Br.)..	7	258.230	1	45.000	8 303.230
4. Alianza (Arg.)..	4	115.000	8	168.000	12 283.000
5. CCN (Br.).....	19	238.732	-	-	19 238.732
6. Caneco (Br.)...	9	207.098	-	-	9 207.098
7. AUVER (Méx.)...	2	46.000	-	-	2 46.000
8. AFNE (Arg.)....	1	35.995	-	-	1 35.995
9. SIMA (Perú)....	2	33.266	-	-	2 33.266
10. CONAGUSA (Méx.)	4	32.000	-	-	4 32.000
11. ASTARSA (Arg.)..	1	4.000	3	21.000	4 25.000
12. Ebin (Br.).....	4	21.520	-	-	4 21.520
13. Corrientes (Arg)	3	6.800	-	-	3 6.800
14. Corena (Br.)...	3	6.000	-	-	3 6.000
15. P. Menghi (Arg.)	4	6.760	-	-	4 6.760
16. Mestrina (Arg.)..	1	3.833	-	-	1 3.833
17. So (Br.).....	2	3.536	-	-	2 3.536
18. Kochifas (Ch.)..	1	1.100	-	-	1 1.100
Totales.....	86	1.434.094	24	552.358	110 1.986.452
	(72%)		(28%)		(100%)

Más de una cuarta parte del tonelaje en construcción: o contratado corresponde a exportaciones, proporción que jamás se había alcanzado anteriormente, y que es efecto, en cierta forma, del debilitamiento en los últimos tiempos de la demanda interior, lo que ha forzado a buscar trabajo afuera.

Desde luego, se está lejos del año "record" de 1975, en que nuestros armadores tenían órdenes de construcción colocadas por 4.518.698 TRB. Pero sobre este total, correspondía a la industria naval iberoamericana el 50%, o sea, algo más de 2.250.000 TRB. Como evidencia de que la crisis mundial ha llegado a la industria naval de nuestros países, baste señalar que CCN y otros astilleros

brasileños vienen últimamente haciendo "entrenamiento técnico" de varias unidades a determinados armadores privados brasileños. Consiste esto en que, debido a la caída del comercio exterior brasileño, varios armadores locales no tienen trabajo asegurado para las unidades que ven recibiendo de los astilleros, y entonces esos barcos quedan amarrados en los astilleros por el momento, pagándole los armadores a los astilleros una tasa en concepto de "parking". Otra evidencia es que al menos un par de astilleros de los mencionados en la lista anterior han paralizado sus actividades por dificultades financieras. Se trata de Príncipe Menchi (Argentina) y Kochifas (Chile).

Va de suyo que además de las órdenes de construcción enumeradas en la lista que figura más arriba, hay astilleros que tienen también trabajo en lo que hace a la construcción de plataformas petroleras, "supply boats" y unidades menores, tales como remolcadores de tiro y de empuje, barcazas, rescuers etc.

VII

Al comenzar el año 1983 estaban en gestación las siguientes operaciones:

Argentina. Cuatro graneleros PANAMAX para Alianza Naviera Argentina, Cormorán, Marifran y Ultraocean. El AFNE y Alianza son los únicos astilleros en el país capaces de construir barcos de este tamaño.

El AFNE está por contratar con ELMA la construcción de dos portacontenedores, y existe además la posibilidad de contratar una tercera unidad semejante para el armador privado Bottacchi, y otras dos para exportación (Hamburg Süd).

Hay firmada una carta de intención con armadores polacos para construir 20 unidades de diferentes tipos, operación que se repartiría entre tres astilleros argentinos encabezados por Alianza.

Asimismo, se mantienen negociaciones con China en torno a graneleros de 40.000 TPR, aparte de unidades menores para otros países - iberoamericanos como Cuba, República Dominicana etc.

Brasil. Se anunció a comienzos de 1983 que dada la comprometida situación financiera de la SUNAMAM, no se firmarán en el año contratos de construcción con apoyo del Fondo de Marina Mercante, salvo

20 "supply boats" y dos ro-ro menores. Todo este trabajo correría por cuenta de los astilleros Mac Laren, Corena y So. Se tienen esperanzas en que PETROBRAS, con sus propios recursos, ponga en marcha un plan de construcción de buques tanques por 600.000 TPR, aunque también se ha dicho que con el objeto de nivelar los saldos comerciales con Polonia, Yugoslavia y la Unión Soviética, parte de esos barcos se contratarían con astilleros de estos países, cosa que ha sido muy mal recibida por los astilleros brasileños. Por otra parte, los armadores brasileños Kommar y Global están negociando con astilleros extranjeros la construcción de varios ro-ro, posiblemente con la financiación necesaria para construir unidades semejantes en astilleros brasileños.

INTERBRAS, la poderosa "trading" de PETROBRAS, está negociando la construcción en el Brasil de barcos destinados a Nigeria y Venezuela, usándose como moneda de pago las compras de petróleo que Brasil hace en esos dos países.

CCN posiblemente firme con Bulgaria la construcción de 4 cargueros de 8.000 TPR.

Chile. Por el momento, las perspectivas se reducen a la adquisición de unidades de segunda mano, como lo ha hecho la naviera estatal EMPREMAR apenas comenzó el año 1983, en que adquirió dos portacontenedores.

Colombia. Ha sido mala la experiencia recolectada por la Flota Mercante Grancolombiana con su contrato de construcción de seis multipropósitos en astilleros polacos. Las demoras han sido muy grandes, por los acontecimientos políticos vividos en aquel país. El plan inicial de Grancolombiana eran 10 unidades, pero parece que la contratación de las 4 restantes ha quedado postergada por el momento. En cambio, GRANELCO (subsidiaria de Grancolombiana en combinación con un armador noruego), y sobre la base de las exportaciones de carbón colombiano, está proyectando la construcción de barcos carbueros de 120.000 TPR.

Cuba. Con los 14 barcos contratados con un astillero de Rumania en 1982, Cuba parece haber completado un ciclo de contrataciones de barcos nuevos, y en cambio se estaría ahora volcando sobre el arrendamiento con opción a compra (charter purchase) de cargueros multipropósito del tipo SD-14, que es el preferido por la marina -

mercante.

Ecuador. TRANSHAVE está gestionando la contratación de un multipropósito ro-ro para su participación en el servicio EUROSAL.

México. Casi al terminar el año 1982, PEMEX firmó con AINVER una carta de intención cubriendo la construcción de dos buques tanques de 38.600 TPB, dos barcasas petroleras y un remolcador, confiándose se que todo esto se convierta en 1983 en un contrato en firme.

Perú. La carta de intención firmada en su momento por el SIMA con la CPV por seis multipropósitos, debería tener principio de ejecución, al menos por tres unidades a lo largo del año 1983, según manifestaciones del Presidente de la República, Fernando Belaunde Terry.

Venezuela. Al comenzar el año 1983, la CAVN llamó a licitación internacional para la construcción de 4 cargueros noivalentes de 22.000 TPB y un mineralero de 86.500 TPB. Se han presentado astilleros de 50 países para la preselección, entre ellos empresas de Argentina, Brasil y Perú.

En cambio, por el lado de Petróleos de Venezuela SA (PDVSA), con todas las construcciones en marcha que tiene en astilleros japoneses, finlandeses y noruegos, no habría por el momento intenciones de ir más allá, salvo lo que pueda resultar de las negociaciones con INTEPBRAS (Brasil) ya comentadas.
