

LA CAIDA DE NAVIERA AZNAR

JUAN ZAMORA TERRES

AZNAR, la quintaesencia del capitalismo naviero vasco, uno de los miembros con más solera del grupo de Neguri, ha presentado suspensión de pagos. Detrás de él, otras navieras asentadas en Euskadi amenazan con seguir el mismo camino. Planea por encima de ellos la sombra de otro célebre vasco, Olarra.

El caso Aznar tiene dos niveles de interpretación y análisis. El primero es la propia crisis de la empresa, agobiada desde hace años como consecuencia de una pésima gestión empresarial. El segundo nivel nos conduce a ver que Aznar es sólo la punta del iceberg, un síntoma de la crisis profunda que atraviesa el sector de la Marina Mercante.

El amigo de Franco

Sota y Aznar era en 1936 la primera compañía naviera española. Poseía la flota más moderna, mejor dotada y con mejores perspectivas de futuro. La guerra civil no sólo supuso la pérdida de sus mejores buques, sino la división de la compañía. Aznar optó por pasarse al bando insurrecto, finalmente triunfante, mientras Sota se exiliaba y desde Londres entablaba todos los pletos posibles para que el nuevo régimen español le devolviera parte de sus bienes.

Franco siempre tuvo un especial cariño por los Aznar, esos fieles patriotas, a los que protegió y ayudó para que pudieran reconstruir su esplendoroso pasado. El general tenía debilidad por las cosas del mar: le gustaba la pesca, rodearse de almirantes y tener amigos navieros. Aznar, por su aureola, era su preferido.

Aunque nunca alcanzó la pujanza anterior a la guerra civil, Aznar ahora único dueño de la naviera, ha sido uno de los más importantes armadores españoles. Su caída, en buena parte, se le ha ganado a pulso. Cuando

era evidente para todos que el transporte a larga distancia de pasajeros por vía marítima era el peor de los negocios posibles (Transatlántica había prácticamente liquidado su flota de pasaje, e Ibarra estaba en trance



Eduardo Aznar.

de hacer lo mismo), Aznar, con todos los parabienes oficiales, encargó la construcción de cinco hermosos buques de pasaje, de uno de los cuales, el "Monte Toledo", fue madrina la mismísima señora de Meirás, esposa de Franco.

En menos de cinco años, esos buques tuvieron que ser malvendidos. El "Monte Granada" y el "Monte Toledo" fueron a parar al Gobierno libio —otro Gobierno con triunfales aires de grandeza—, y los "Montes Corona", "Castillo" y "Cortés" fueron, de manera casi forzosa, adquiridos por la Compañía Transmediterránea. Pero no fue suficiente. Dos nuevos barcos de carga han sido vendidos por Aznar hace unos meses. Y ahora suspende pagos. También hay que consignar que Aznar ha desviado hacia otros sectores fuertes capitales fruto del negocio de sus buques.

No cabe duda de que la suspensión presentada es una maniobra política. Fijémonos en el momento: discusión del Estatuto vasco, ejemplo de Olarra. ¿Qué fines persigue? A corto plazo, parece fuera de duda que

Aznar le está lanzando un reto al Gobierno para que le conceda una moratoria en el pago de sus créditos y le conceda más subvenciones. También afirman los círculos generalmente bien informados que Abril Martorell es persona no grata para los navieros vascos y que Aznar es simplemente una flecha contra el mentor económico del Gobierno. Esta maniobra política cuenta, dentro del sector naviero, con el apoyo del grupo vasco y con cierto rechazo de otro grupo partidario de presionar al Gobierno con otros métodos menos escandalosos y más de guante blanco.

Aznar, y otros muchos armadores, esperan conseguir que la Administración les saque las castañas del fuego y arregle el desastre producido por su incapacidad para gestionar con solvencia sus empresas.

La pugna con los astilleros

La política del Gobierno respecto a la Marina Mercante en

los últimos años ha sido irracional e incoherente. Los navieros han perdido fuerza política en el aparato del Estado y han sido víctimas de medidas que protegían otros intereses, por ejemplo, el de los astilleros. Un armador español está obligado a comprar y construir sus buques en España. Como los astilleros españoles no están dotados para construir buques especializados, los navieros han de tragarse con lo que los astilleros quieren venderles y no con lo que ellos necesitan comprar. Y encima, a precios más caros que en el mercado internacional.

Tantas cuantas veces se ha pedido el fin de esa política ciega, tantas veces el Gobierno ha rechazado las peticiones. A cambio, sin embargo, concedía créditos baratos —entre otras cosas, para fomentar la construcción naval— o subvencionaba determinados tráficos, como el de los crudos, potenciando un exceso de tonelaje en buques petroleros y engordando de forma acelerada a unas pocas grandes empresas. España es, en líneas generales, deficitaria en la balanza de fletes, y nuestra

El "Totetela", antes llamado "Monte Toledo", hoy propiedad de una empresa puede ser uno de los próximos "affaires"



Marina Mercante es insuficiente. En uno de los casos —carga general, gases licuados—, nuestra insuficiencia alcanza grados tercermundistas, y, en otros, el de los tráficos subvencionados, nos sobran buques. Los armadores, víctimas por un lado, han sido beneficiarios de esta irracionalidad y, por supuesto, son en buena medida culpables de la grave crisis que afecta al sector.

Crisis innegable. Pero que no obedezca, como pretende el Gobierno, a causas técnicas externas (el aumento del precio de los crudos y la congelación del mercado internacional de fletes), aunque sean ciertas. La crisis de la Marina Mercante es más el fruto de una política de bloque dominante que no está interesado en potenciar este sector. De ahí que continúe esa política portuaria ajena a una planificación racional que contemple las necesidades de nuestra Marina Mercante; de ahí que el cabotaje, el modo de transporte más económico y eficaz, se vea ahogado por medidas administrativas y fiscales que le colocan en desventaja frente al ferrocarril y el camión (así, por ejemplo, se hacen más necesarias las autopistas); y de ahí la contumaz y sistemática negativa de la Administración a atender las más razonables peticiones de Anave (Asociación de Navieros Españoles) para el fomento del tráfico marítimo con buques españoles.

Un negro futuro

Detrás de Aznar hay un numeroso grupo de armadores con la suspensión de pagos preparada (Letasa, Naviera Vascongada y Bilbalna, Vizcalna, Pinillos, etcétera). Exigen a corto plazo moratorias para el pago de sus créditos, subvenciones cuantiosas, primas a la navegación, etc. Más o menos, que la Administración cubra con fondos públicos su propia incompetencia.

Pero hay más. Muchas navieras están, de forma poco ruidosa, liquidando sus flotas. Por cada tonelada de buque que se incorpora al pabellón nacional, se venden o se desguazan tres. Hay un sector naviero, el más ligado a operaciones especulativas del gran comercio, que está interesado en la liquidación de la Marina Mercante bajo bandera española. Y esa parece ser también la política a largo plazo del bloque dominante del capitalismo español.

El futuro estaría en las banderas de conveniencia. Comprar nuevos buques y abanderarlos en Chipre, Panamá o Liberia. Luego tripularlos con filipinos o guineanos, huir de la fiscalidad española y de las engorrosas leyes y normas que hay que cumplir, si el buque está bajo pabellón español, en materia de seguridad y navegación. A eso le llaman "integración en la dinámica económica internacional".

Aznar es sólo una muestra, si nadie pone remedio. ■



Los árboles centenarios los taló el Ayuntamiento de UCD mientras la ciudad dormía.

SEGOVIA

"0 árboles o acueducto"

El "paseo nuevo" de Segovia es un bulevar creado por la Sociedad Económica de Amigos del País. Tenía trescientos árboles: centenarios olmos silvestres, gledisias, almeces y otros. Hoy está completamente talado: Lo ha talado el Ayuntamiento de UCD a las tres de la mañana, mientras la ciudad dormía.

Entre tanto, los urbanistas extranjeros habían propuesto a Segovia como ciudad piloto para el Consejo de Europa, en Estrasburgo.

Durante el régimen de Franco se elaboró un proyecto de Obras Públicas para "remodelar" ese paseo. Un gran presupuesto, cuya cifra ignoro, presupuesto que ha ido creciendo y haciéndose apetecible, salió a información pública con el Ayuntamiento anterior a éste. Grupos ecologistas, asociaciones de vecinos, entidades culturales de Segovia se opusieron, y presentaron alternativas. El proyecto de Obras Públicas incluía toda la tala, introducida una "vía rápida" en el corazón de la ciudad (donde hay tres centros de enseñanza, uno de subnormales, y otros establecimientos de la vida segoviana). Los opositores dieron alternativas: no dos direcciones, sino una sola; aparcamientos en batería (los coches parados hoy obstaculizan más que los circulantes) e integrar todos los árboles, talando sólo aquellos pocos defectuosos (si bien como unidad de bulevar no se debiera talar ninguno, en opinión de personas entendidas en lo forestal y en lo urbanístico).

Pero esas alternativas nunca llegaron a introducirse en el expediente, no llegaron al Ministerio en Madrid; se "las comieron" aquí los gestores municipales y el actual delegado del MOPU, que se llama Clemente Sanz. Al mismo tiempo, la radio de la ciudad ha estado desprestigiando a los opositores, sirviéndose de un "papagayo" de UCD llamado Pepito Castrillo.

De repente empiezan las obras. Pero empiezan a oponerse, otra vez, grupos ecologistas, asociaciones de vecinos, arquitectos, artistas, intelectuales, vecinos de la ciudad, etc. Se producen fricciones en el Ayuntamiento. Los concejales de la oposición (siete entre PSOE y PC, frente a casi 20 de los otros) se suman a los opositores. Se hacen visitas al alcalde y al gobernador, con lo que se consigue un compás de espera. Las autoridades y gestores municipales prometen abrir mesas redondas, etcétera, y así van engañando a la opinión. Los opositores van informando a la gente y recogiendo, en número creciente, firmas contra esa aberración urbanística: Tenemos ejemplos de lo que ha sucedido en Madrid, tenemos que conservar nuestros paseos; no tiene objeto una vía rápida en el corazón de la ciudad (sólo serían unos 200 ó 300 metros, con dos cuellos de botella a los extremos).

Y en la noche del 10 al 11 de julio, mientras la ciudad duerme, el alcalde de la ciudad, don José Antonio López Herranz (que además es dentista), manda desgajar todos los árboles como si fuesen muelas de su clínica privada. Algunos vecinos y ecologistas salen a la calle, se abrazan a los árboles y son llevados a la comisaría. El concejal señor Cáceres, que se opuso al proyecto, acude en defensa de los vecinos y exige al ingeniero de la obra nocturna el correspondiente permiso. Este no lo tiene, y el señor Cáceres lo lleva a la comisaría. El alcalde-dentista se levanta de la cama y acude a sacar de la comisaría al ingeniero de las obras, pero no a los vecinos y ecologistas. Es entonces cuando el alcalde pronuncia una frase que todo el mundo va a escuchar perplejo: "0 árboles o Acueducto". ■

(Fotos: AURELIO MARTIN.)

sa libia (izquierda), y el canguro "Cabo San Sebastián", de Ibarra. Su venta de la Marina mercante. (Fotos: J. Z. T.)

