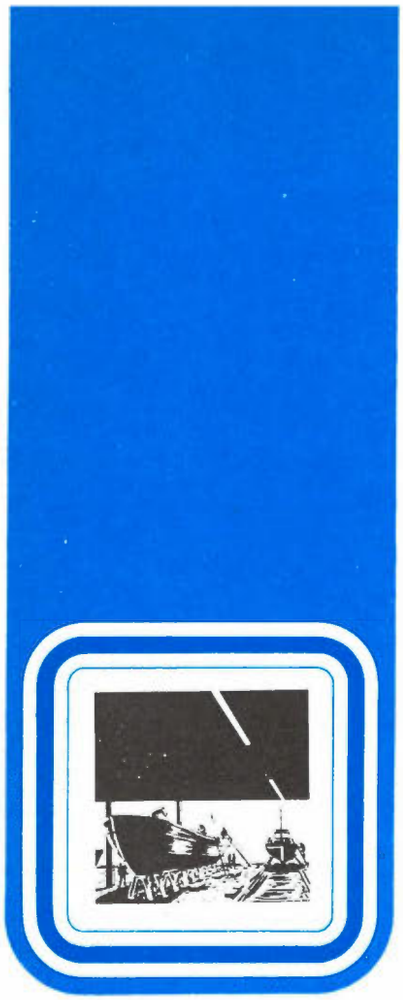
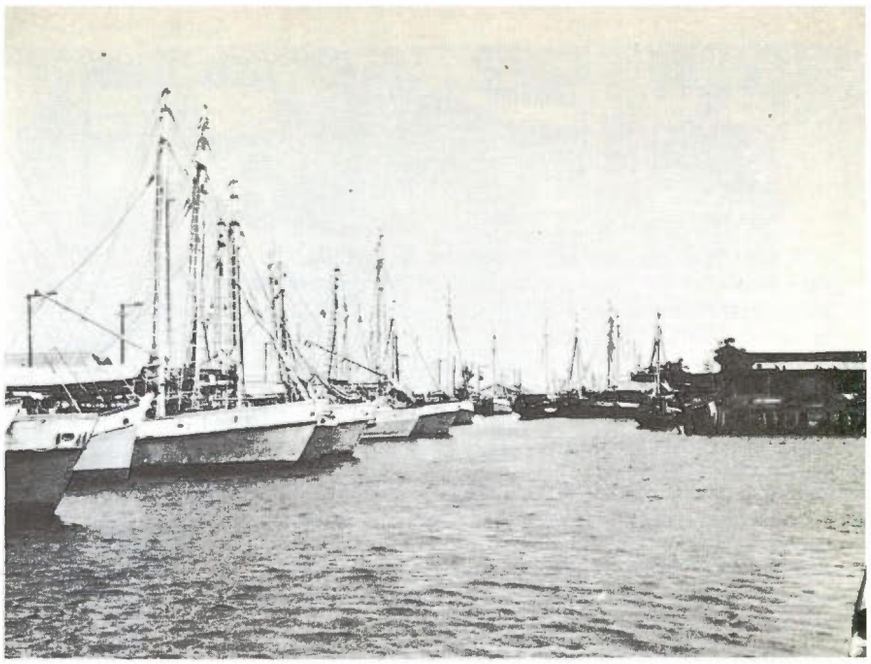


ASTILLEROS SABRA AFRONTAR SU FUTURO

por Pedro Morales / fotos Dennis Delgado y Archivo



Desde muy temprano, nuestra industria de astilleros ha sido capaz de transformar el paisaje de nuestros combinados pesqueros

En Cuba, la industria de construcción naval, como casi todas, nació con la Revolución. Antes de 1959 —y es algo muy conocido—, en nuestro país no existían verdaderos astilleros; se fabricaban sólo enbarcaciones de pequeño porte, casi siempre con fines deportivos, en pequeños varaderos artesanales donde toda la gestión industrial quedaba en manos de la familia del propietario.

Aunque este trabajo no pretende un profundo análisis del desarrollo de la construcción naval en Cuba, (1) sí queremos, a través de él, introducir al lector en un tema que trataremos posteriormente con la publicación de diversos reportajes en astilleros nacionales.

Viene al caso ofrecer algunos detalles, a manera de frases hechas, de verdades conocidas, que permitirán al lector una visión más amplia de la cuestión que abordamos:

Las primeras construcciones fueron en madera (los *Eta* y los *Sigma*, por ejemplo), que aunque pequeñas eran ya embarcaciones habilitadas con motor y suficientemente seguras para la pesca en la plataforma insular.

El número reducido de carpinteros de ribera y otros especialistas que había en el país obligó a la formación urgente y masiva de técnicos y obreros calificados en construcción naval.

En numerosas poblaciones pesqueras, e incluso en la capital, se llevaron a cabo las edificaciones civiles necesarias para la construcción naval.

En pocos años, la eslora de los barcos fue creciendo de acuerdo a las necesidades de nuestra creciente industria pesquera.

De la fabricación en madera se pasó, primero, a la construcción en acero, y luego con ferrocemento, especialidad en la que Cuba ha logrado colocarse entre los primeros del mundo.

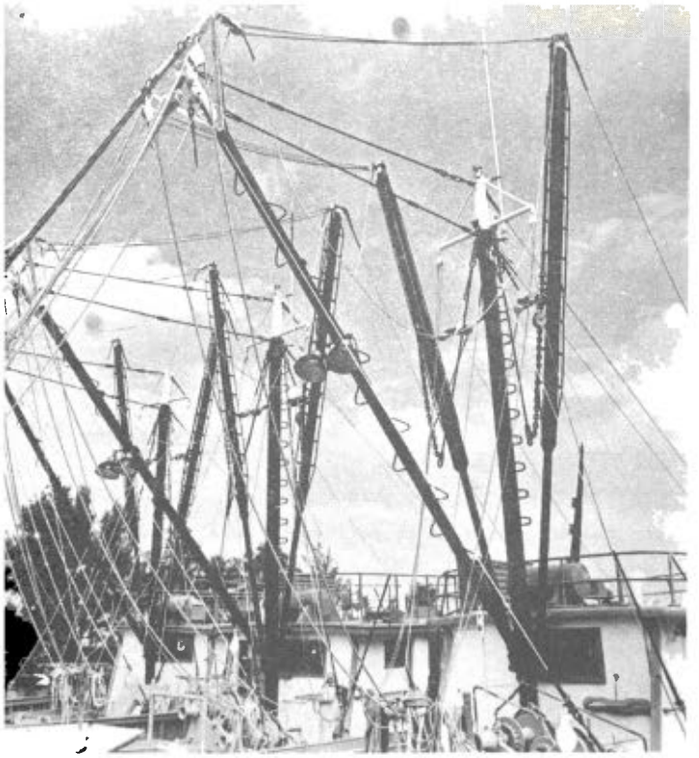
Con la ampliación de algunos de los astilleros mejor situados geográficamente, y la especialización de otros, el número de ellos se fue reduciendo, al mismo tiempo que se elevaban sus condiciones técnicas y sus capacidades constructivas.

La creciente calidad en la fabricación de barcos de diversos tipos permitió el comienzo de la exportación de embarcaciones, las cuales gozan actualmente de un ganado prestigio internacional.

En materia de construcción naval la industria pesquera nacional ha logrado diversos éxitos, todos los cuales se vierten ahora en ambiciosos proyectos no sólo dirigidos a esta rama productiva, sino también a otros sectores de la economía nacional.

Queda, pues, respondernos algunas preguntas que el lector pudiera hacerse después de la lectura de estas "verdades conocidas", y que ciertamente ampliarán nuestros conocimientos sobre la construcción naval en Cuba y su futuro mediato.

(1) Véase la serie titulada "XX años de pesca en Cuba", MyP, 1979.

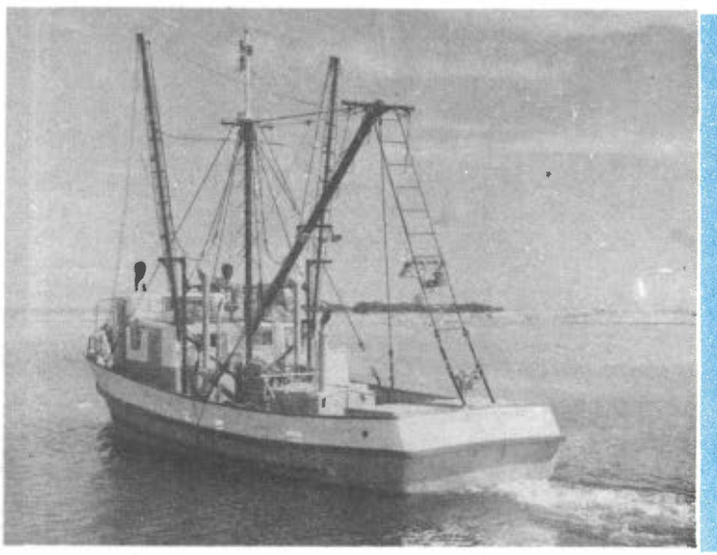


Arboladuras en el astillero cardenense. ¿Quién podía soñar, antes del triunfo de la Revolución, que en Cuba se fabricarían barcos como estos para la pesca?

La fabricación de barcos de acero exigió la formación de un gran número de técnicos y especialistas

La actividad de Astilleros del Ministerio de la Industria Pesquera (MIP) está compuesta por siete empresas, situadas en Manzanillo, Gibara, Cienfuegos, Cárdenas, Mariel y Ciudad de La Habana, donde hay dos: la Empresa de Astilleros ***Chullima*** y la Empresa de Astilleros ***Galainena.*** El volumen de producción de estas empresas, en valores, es de más de veintidós millones de pesos. Por supuesto que estas cifras son oscilantes y están en dependencia de numerosos factores. No son, además, cifras relativas sólo a la construcción naval, sino también a las reparaciones y los mantenimientos de embarcaciones, y estas últimas, por cierto, en los últimos años constituyen el reflejo de la línea principal de trabajo de las empresas que antes mencionamos.

En 1980, ampliando la última aseveración, la gestión productiva de los astilleros estaba casi por completo dedicada a la fabricación de nuevas naves. Por supuesto que éste era un hecho que había sido impuesto por la urgente necesidad de satisfacer la constantemente creciente demanda de barcos de las distintas empresas pesqueras. Pero, a partir de esta fecha —1980—, el MIP decidió que las empresas de astilleros debían dedicarle también atención y apoyo a las reparaciones y los mantenimientos tan necesarios para el buen funcionamiento de las flotas.



La Empresa de astilleros de Cárdenas se destaca por la variedad y la calidad de las embarcaciones que fabrica, tanto en acero como en ferrocemento

En términos de cifras comparativas, la cuestión se plantea así: antes de 1980, en los astilleros se dedicaba más del ochenta por ciento del esfuerzo laboral a la construcción de nuevos barcos; el valor de la producción, en lo que a reparaciones se refiere, no llegaba a los tres millones de pesos, globalmente hablando. En 1981, sin embargo, el valor de esta producción —por concepto de reparaciones— alcanzó los nueve millones de pesos, mientras que el año pasado se alcanzó la cifra de nueve millones cuatrocientos mil pesos. Actualmente, sin que con ello pretendamos agobiar con cifras a nuestros lectores, el valor de lo planificado por concepto de reparaciones representa el cincuenta por ciento de los valores que se producen en nuestros astilleros.

Por supuesto que esto no quiere decir que nuestros astilleros hayan "dejado a un lado" las tareas de nuevas construcciones. Simplemente, la actividad de nuestras empresas de construcción naval se han perfeccionado y se adecúan a las necesidades del momento.

Nuestros astilleros construyen ahora mejores y mayores barcos y, por supuesto, no están ajenos al perfeccionamiento técnico cotidiano que exige el desarrollo. Con respecto a las reparaciones se realizan las llamadas reparaciones medias, anuales y capitales, así como conversiones y reconstrucciones de todo tipo.

Ampliando esta última aseveración, son casi cuatrocientas las naves pesqueras pertenecientes a distintas empresas que se beneficiarán este año de estos planes.

Con respecto a las reconstrucciones y conversiones, es esta una cuestión en la que se están logrando éxitos muy

consustanciales, tanto para los propios astilleros como para las empresas que posteriormente operarán esas naves. Se trata de embarcaciones que ya no pueden ser utilizadas en una actividad pesquera determinada, pero que aún pueden ser útiles para otra. Producto de esta gestión, por ejemplo, la Flota Atunera de Cuba está ya operando antiguos arrastreros camaroneros que han sido totalmente adaptados para las capturas de túnidos, y por cierto con todo éxito. De acuerdo con este criterio, los viejos ***Ferro IV*** están también siendo remodelados y adaptados a otras tecnologías. Astilleros comenzará, igualmente este año, a transformar los arrastreros del tipo ***Caribe,*** convirtiéndolos en portacherneras capaces de pescar en aguas alejadas de nuestra plataforma insular, y que indudablemente superaran a los ***Lambda*** de madera que

Barcos pesqueros de ferrocemento construidos para la exportación en el astillero cardenense

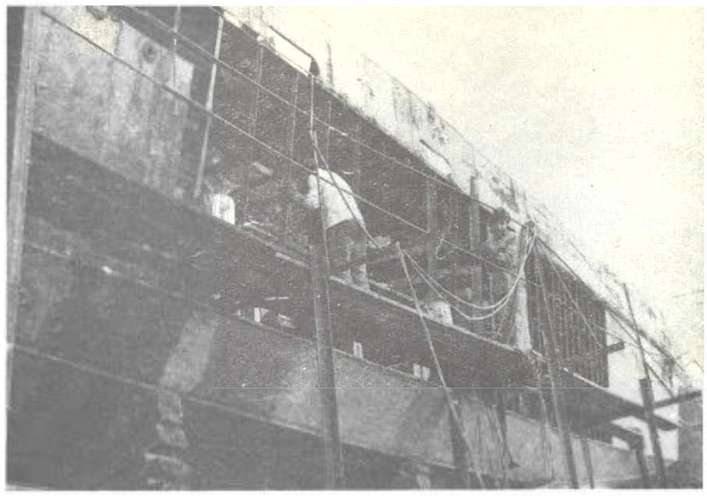
actualmente utiliza la Flota del Golfo los cuales también vienen siendo reconstruídos para explotarlos aún algunos años más.

II

Aunque la especialización por astilleros no es un hecho mecánico, ciertamente en este sentido se han dado pasos que redundan en una mejor gestión de cada una de las citadas empresas. En Manzanillo, por ejemplo, el noventa por ciento de la actividad está en relación con los barcos de ferrocemento; la empresa de Mariel, por su parte, sólo trabaja el acero. Otros astilleros realizan aún una labor variada, aunque el peso del esfuerzo lo dirigen en una dirección u otra. La especialización permite una mayor concentración de esfuerzos, mayor economía y una simplificación de los procesos tecnologicos entre otras muchas cuestiones.

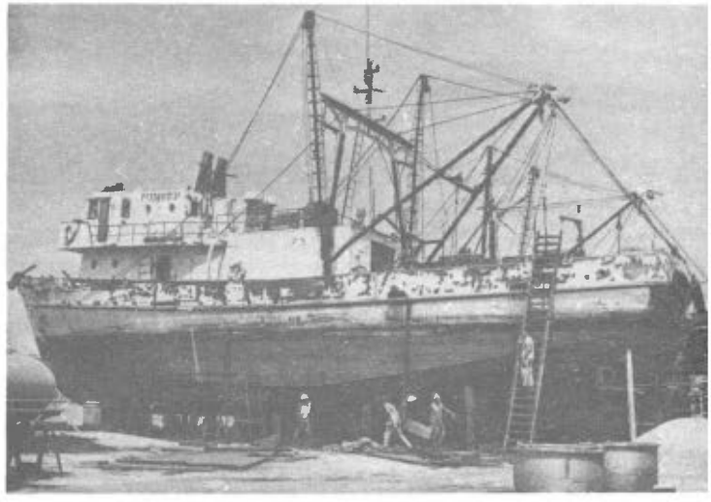
En lo relativo a si los astilleros pueden actualmente responder plenamente a las recesidades de reparación de embarcaciones del MIP, pudiéramos responder que no al ciento por ciento. Pero es que hay varias cuestiones que inciden en esta problemática. Por ejemplo, las empresas pesqueras pueden resolver muchos de sus problemas en sus propios varaderos; y además, hay el problema de que cuando un astillero se ha dedicado durante mucho tiempo fundamentalmente a la construcción de embarcaciones, para convertirlo también en una industria reparadora hay que transformar diversos mecanismos, tanto técnicos como materiales y hasta humanos. Los flujos de producción no son similares.

Pero las empresas trabajan por alcanzar cada día mayores niveles de producción en lo que a reparaciones se refiere. Existe en ellas la política primaria de llenar las capacidades con



El Astillero de Mariel repara y fabrica sólo embarcaciones de acero

Nuestros astilleros cuentan con talleres suficientemente equipados como para afrontar las tareas que les enfrenta el futuro



Las reparaciones y mantenimientos a las embarcaciones de nuestra flota de la plataforma ocupan un lugar destacado en los planes de trabajo de nuestros astilleros

En el Astillero Galainena *se fabrican también piezas de cooperación*

La construcción de embarcaciones plásticas se realiza fundamentalmente en relación al crecimiento de la acuicultura y para los barcos portacherneras de la Flota del Golfo

las necesidades de las empresas pesqueras y las flotas del MIP, y al respecto las perspectivas son buenas. Por último está la realidad de que la construcción y la reparación naval requieren de un apoyo material muy grande y variado, de elementos que se fabrican o se importan de otros sectores económicos y que son absolutamente necesarios para apoyar las necesidades de los astilleros.

III

La problemática del futuro de la industria es una preocupación igualmente importante para el MIP. Por así decir, lo ha sido siempre. La industria de la construcción naval comenzó en Cuba con la fabricación de pequeñas embarcaciones de madera para la pesca en la plataforma, de manera de sustituir con ellas a las frágiles embarcaciones en las que operaban la inmensa mayoría de nuestros pescadores. Cada día fueron fomentándose mejores y mayores modelos, de manera que hoy puede exhibirse una amplia gama de tipos de las más variadas esloras, tanto en acero como en ferrocemento o en plástico. El sector de astilleros no ha dejado nunca de perfeccionarse y de elevar su calidad y productividad.

Así, pues, en el futuro —como antes— habrá nuevos y mejores modelos, tanto para el MIP como para otros sectores de nuestra economía. El próximo año, por ejemplo, se iniciará la construcción de un barco portachernerá de veinticinco metros de eslora, que es algo menor que el que se construyó hace algún tiempo y que será el prototipo para realizar los que, conjuntamente con los modelos ***Caribe*** remodelados, servirán para sustituir a los portacherneras ***Lambda*** de la Flota del Golfo, e incluso ampliar esta flota. Asimismo, en los astilleros se tiene diseñado, e incluso emplantillado, un modelo de atunero que servirá para la sustitución de los actuales palangreros que utiliza la Flota Atunera de Cuba. Si el MIP fuese a comprar uno de esos barcos en astilleros extranjeros, su precio no bajaría de los cuatro o cinco millones de dólares cada uno.

Astilleros tiene también en perspectiva la construcción de barcos de dieciocho o veinte metros de eslora para la pesca de especies de escama en la plataforma insular, y que serían construidos con ferrocemento. Asimismo ha de abastecer al ciento por ciento las necesidades de embarcaciones plásticas, tanto de la Flota del Golfo como de las empresas de acuicultura.

Estas son perspectivas en lo que a la industria pesquera se refiere. Pero fuera del MIP existe una demanda de embarcaciones de diversos tipos —demanda realmente fuerte— y que en cierta medida se puede cumplimentar.

Hay, nacionalmente hablando, demanda de remolcadores, de patanas de mediano porte para el transporte de mercancías por vía marítima, de embarcaciones para el transporte de pasajeros en el interior de los puertos y en diversas zonas de la plataforma, de dragas... en fin, necesidades que aunque por el momento está lejano el día de satisfacer plenamente, en alguna medida se pueden cumplimentar. Asimismo está la siempre creciente necesidad de reparaciones, todo lo cual amplía de manera considerable la esfera de acción futura de la actividad industrial de los astilleros del MIP.

A estas alturas, empero, el lector pudiera preguntarse: ¿Habrá capacidad en los astilleros nacionales del MIP para afrontar este futuro?

Nuestra apreciación nos permite responder con una simple frase: ¡Por supuesto que sí!

Hace apenas dos décadas no podíamos contar con muchos carpinteros de ribera para construir las primeras embarcaciones de madera, nos faltaban mecánicos capaces —y con la experiencia necesaria— de montar los pequeños motores que portaban los barcos... Encontrar un diseñador naval era una tarea muy difícil. Actualmente, sin embargo, la industria pesquera ha formado un buen número de técnicos y especialistas en las diversas materias, no sólo utilizando centros de enseñanza en nuestro país sino incluso en institutos especializados de la URSS, la RDA, Polonia y otros países del campo socialista. Tenemos soldadores, paileros, carpinteros, ingenieros navales... en fin, hombres para cuanta especialidad se necesitan.

Las actuales capacidades de nuestros astilleros son ahora muchísimo mayores que las de hace algunos años, y éstas, naturalmente, se seguirán incrementando.

De manera que si de algo puede estar convencido el lector es de que nuestra industria de astilleros sabrá afrontar su futuro, no sólo porque cuenta con la experiencia y los medios necesarios para ello sino también porque sus trabajadores encaran esta realidad con entusiasmo y decisión ejemplares.