

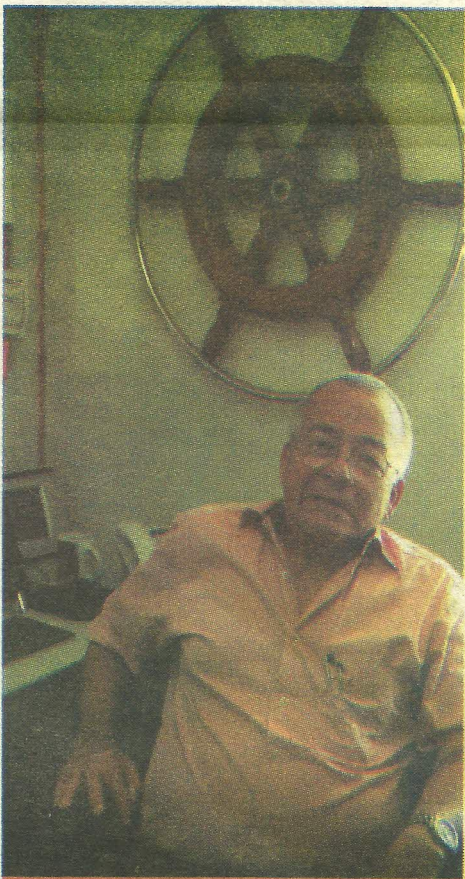
NEGOCIOS

Escepticismo en la legendaria industria naval del Pacífico

- Dos de los 7 astilleros de Mazatlán trabajarán 20 meses en la construcción de 2 remolcadores y 2 lanchas FVS para Pemex; son chispazos de esperanza que no fortalecen la construcción naval a largo plazo: capitán Mario Uribe.-
- Urge una política pública estratégica para dar trabajo permanente a los astilleros mexicanos que tienen capacidad para construir la flota de la marina mercante mexicana que abarataría costos en el transporte nacional de mercancías.-
- Serán 3 remolcadores para Servicios Navales Industriales y 2 para Marecsa, asegura el diputado Heriberto Galindo.-

Dos presidentes de cuño nacionalista, en sexenio consecutivos, liquidaron la participación de la iniciativa privada en las industrias pesquera y naval que de haber continuado con el ritmo de la segunda mitad del siglo XX serían hoy en día importantes pilares de la economía regional.

La pesca de altura dejó de ser el gran negocio del pasado y hoy es un lastre que necesita de subsidios para poder subsistir. Después de la época dorada de la construcción naval en México, los astilleros que funcionaron con calidad de exportación cuando eran administrados por la iniciativa privada entraron en un proceso de recesión en los ochenta al convertirlos en empresas paraestatales y muchos tuvieron que cerrar por la falta de trabajo y el paternalismo gubernamental que envueltos en huelgas y deudas tuvo que venderlos



Capitán Mario Uribe

nuevamente a la iniciativa privada.

Al cumplirse la primera década del siglo XXI, 40 años después de la implementación de políticas presidenciales populistas disfrazadas de nacionalismo, que desplazaron a la empresa privada para llenar al país de astilleros paraestatales, el país no es remotamente autosuficiente en materia de transporte marítimo, anhelo que inspiró al presidente Venustiano Carranza a expedir el decreto de la nacionalización de la marina mercante mexicana. Estadísticas reveladas hace un par de años muestran el daño que a la industria naval causaron las políticas públicas de Luis Echeverría y José López Portillo a las industrias naval y pesquera: el 90 por ciento de las mercancías que entran o salen del país se mueven por barco y solamente el 3 por ciento lo hace la marina mercante nacional.

Después de 24 años de inactividad naviera, empresarios mexicanos decidieron desafiar a la maraña burocrática de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes hace 3 años y ganaron la licitación de 3 buques de 500 toneladas cada uno para PEMEX, con capacidad de 60 pasajeros, abastecedores rápidos para el transporte de tubería, equipos ligeros, motores, bombas y equipo hidráulico para la Sonda de Campeche. Dos fueron contratados por el astillero mexicano Servicios Navales e Industriales del capitán Mario Uribe, en asociación con la compañía australiana Strategic Marine, ambas subcontratados por la naviera Arrendadora Ocean Mexicana (AOM). El monto de cada uno de los contratos fue de 11.9 millones de pesos, aplicados durante dos años. En la licitación participaron más de 20 empresas, entre ellas Naviera Integral, Transportación Marítima Mexicana, Naviera Bourbon de Tamaulipas, y Transportación y Servicios Marinos.

El entusiasmo de entonces

reunió a las familias mazatlecas vinculadas al sector en una ceremonia que recordó los viejos tiempos en que cada 15 días había fiesta con tambora, comida y bebida suficientes para celebrar la botadura de barcos que se producían en serie en los astilleros de Tomás de Rueda.

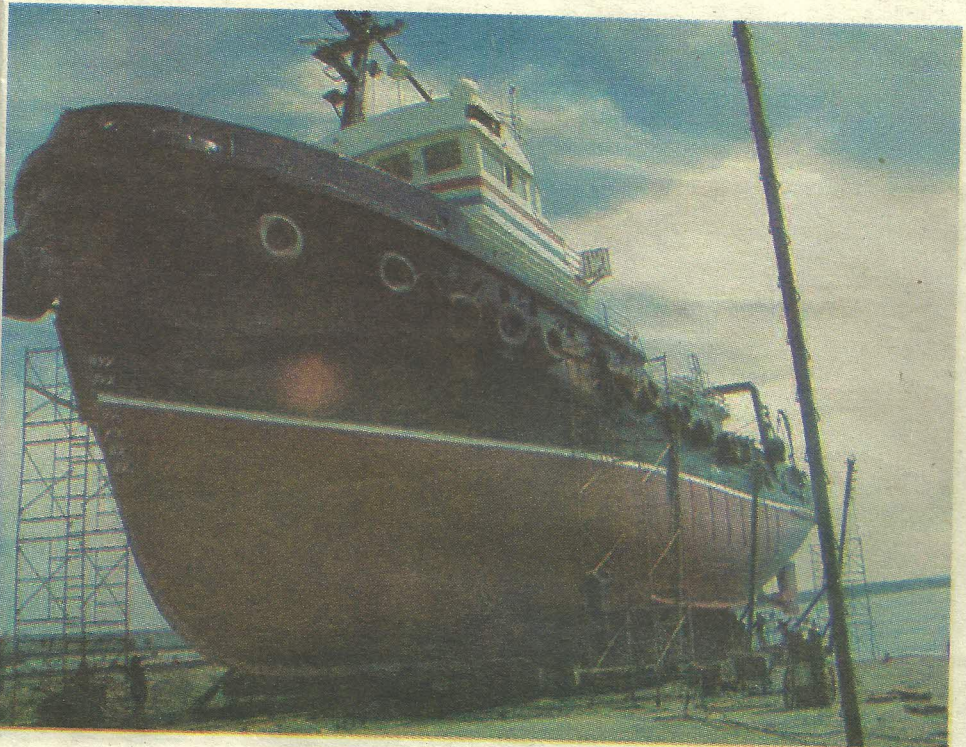
El capitán Uribe, aun con cierta reserva, anunció entre la algabía general que provocaron las modernas embarcaciones de aluminio que buenos vientos soplaban sobre la olvidada industria naval y que la reactivación de los astilleros nacionales pudiera marcar el regreso de la iniciativa privada a la construcción naval.

Sin embargo, en entrevista con **Paralelo 23** para revisar el pasado reciente, admite que fue un chispazo que al esfumarse regresó la inactividad, pues no hay políticas públicas ni estímulos fiscales que alienen la construcción naval para los próximos 20 o 30 años. "Mientras el mundo comercia por el mar o a través de eficientes sistemas ferroviarios, nosotros somos un país de carrete-

ras, muchas de ellas en malas condiciones, con un sistema de transporte limitado por la capacidad de carga, tardado y caro. Y sin un sistema moderno y eficaz de ferrocarriles, nos quedan las autopistas del mar que, con un buen sistema de cabotaje, reducirían costos y mejorarían sustancialmente el flujo de mercancías entre los estados del sur y norte, este y oeste. Le pongo un ejemplo: para que las frutas de Chiapas lleguen a Tamaulipas, por ejemplo, hay que recorrer miles de kilómetros de carreteras durante días, en transportes que, según la ley, no pueden rebasar las 80 toneladas. En un barco puede transportarse 10 veces eso y en menor tiempo".

¿Podría pensarse que la construcción naval se reactivará con la construcción de los remolcadores de Pemex?

MU: Volvemos a lo mismo. No hay políticas públicas que favorezcan la industrialización del país en el largo plazo. Con Luis Echeverría se destruyó el impulso empresarial de gente



valiosa como Abelardo Rodríguez y Tomas de Rueda. El tiempo confirmó lo que todo mundo sabía: el modelo socialista fue un rotundo fracaso, pues hizo de astilleros eficientes empresas ineficientes que tuvieron que cerrar.

Cuando el mismo Echeverría anunció el Plan Presidencial pensamos que efectivamente se pondría en marcha una política pública para impulsar el desarrollo de la industria naval mexicana, pero a los astilleros nacionales, que los hizo paraestatales, les dejaron solamente la construcción de camaroneros y contrataron en el extranjero atuneros, sardineros, escameros, remolcadores y dragas para Pemex. Si desde entonces hubiera invertido el gobierno en los astilleros nacionales otro gallo nos cantara, pues la tecnología se compra. ¿Usted sabe por qué Japón se levantó 3 o 4 años después de la guerra? Porque tenía gente preparada y nosotros ya lo estuviéramos si desde aquellos años nos hubieran dejado participar en la construcción de embarcaciones

mayores.

• Herencia de aquellos tiempos es la tutela de la Secretaría de Marina en la construcción naval, de la que no tiene la menor idea. Para exponerlo de otra manera: José López Portillo no puso la iglesia católica en manos de Lutero, que algo sabía del tema, sino en manos de budistas totalmente ignorantes de la biblia. Luego trató de enmendar la plana y descentralizó algunas áreas de la Secretaría y las mandó como direcciones a Comunicaciones y Transportes. Ahí está la dirección de Puertos y Marina Mercante que nada hace en material naval. Además, su gobierno aplicó el impuesto del 3% a los bienes de capital que encarece la construcción de un barco de unas 15 mil toneladas cuyo costo oscila entre 20 y 25 millones de pesos.

La reparación y renovación de la flota camaronera pudiera ser un programa que reactive la actividad en los 7 astilleros de Mazatlán, ¿no lo ve así?

MU: "Este programa lo vienen anunciando hace 10 años. La flota navega con barcos que fueron diseñados hace 45 años y no han cambiado. Hemos visto que cada vez es menos rentable la pesca de camarón, aunque por ahí están hablando de diseñar una embarcación prototipo para utilizarse en diferentes pesquerías... Pero hoy la rentabilidad está en la sardina y el atún. Es imposible hablar de una política pesquera cuando existe total anarquía en la actividad y esto será muy difícil de corregir en el corto plazo".

¿Ve con escepticismo el futuro de la industria naval?

MU: No veo un programa sólido de mediano y largo plazo para la industria. Es más, estamos en el mismo contexto del gobierno de Echeverría: ino acaban de subir el switch a la industrialización! Con el contrato de remolcadores para Pemex tendremos trabajo para unos 18 meses, ¿y luego?"

¿Estamos preparados para construir los barcos que se contratan en el extranjero?

MU: "Tenemos amplia capacidad y mano de obra calificada para trabajar en la construcción de la marina mercante mexicana; además, como le digo, la tecnología se compra. Tenemos excelentes egresados de las escuelas náuticas y los empresarios bien pueden apoyar los beneficios del tráfico de cabotaje. Otro ejemplo que muestra el fracaso nacionalizador de Echeverría y López Portillo: por falta de una marina mercante, los mexicanos están dejando de recibir 3 mil millones de dólares al año que es lo que paga Pemex a empresas extranjeras que transportan su petróleo.

"Para hablar de una política naval es preciso revisar el esquema fiscal que sea competitivo internacionalmente, compararlo con otros países, y establecer un programa de mediano y largo plazo, transexenal, que estimule a la industria que fue y puede volver a ser fundamental en el desarrollo de los puertos mexicanos".

Plan Nacional de Desarrollo 202013-2018

México Próspero:

Objetivo 4.9.-Contar con una infraestructura de transporte que refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategia 4.9.1.-Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

- Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional el mercado interno.
- Mejorar la conectividad ferroviaria y carretera del sistema portuario.
- Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios que apoye el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía.
- Ampliar la capacidad instalada de los puertos, principalmente de aquellos con problemas de saturación o con una situación logística privilegiada.
- Incentivar el relanzamiento de la marina mercante mexicana
- Fomentar el desarrollo del cabotaje y el transporte, marítimo de corta distancia para impulsar como vía alterna a la terrestre el tránsito de mercancías.

NEGOCIOS

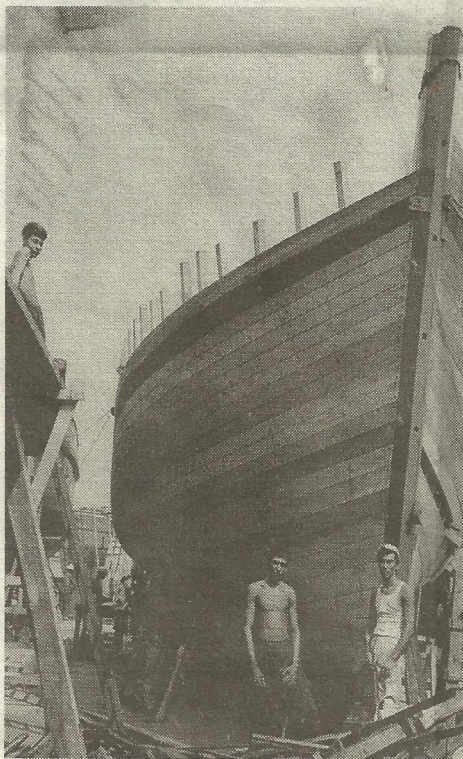
Vocación natural de un pueblo



1968. Astilleros Unidos del Pacífico,

A principio de 1940, Tomás de Rueda Coppel auxiliaba a su padre don Tomás de Rueda Valparda en tareas administrativas de la acaudalada familia Echeguren y de la Quintana y simultáneamente atendía la gerencia del Hotel Belmar, sitio de reunión de la sociedad mazatleca de la época. Como ninguno de los dos empleos lo satisfacía, ese mismo año fundó un modesto astillero con Ángel Fojo y Kurt Unger.

Comenzó construyendo lanchas para la emergente pesca de tiburón del que se sintetizaba la vitamina "A", eficaz cicatrizante de importancia vital para la guerra. Se sumaron a esta industria los pioneros del transporte marítimo de cabotaje, como los hijos mayores de Isaac Coppel Kolchezky, tronco principal de la prolífica familia que pobló Sinaloa. En esa década se dedicaron a la pesca de tiburón las familias Castro Morales, los hermanos Lem, los Salmán, don Pompeyo Zamora, las familias Fojo, Farriols, Maxemín y De Cima.



1960. Último barco de madera

Para responder a las necesidades de la próspera pesquería abrieron también astilleros Antonio Landín Durán, Mariano Farriols Conde, Fojo Hermanos y Salvador Campos, precursores modernos de la construcción naval en Mazatlán cuyo primer antecedente se remonta al año de 1821, cuando el señor Bernardo Andrade, próspero comerciante de la Villa de San Sebastián, mandó construir al astillero de la Puntilla, frente a la Isla del Portugués, el primer buque mazatleco que bautizó con el nombre de "Luisa", en honor de su esposa.

Simultáneamente los hermanos Julia, Andrés y Luis Rice habían ampliado la capacidad del taller que heredaron de su padre Maximino Rice Martínez, quien falleció en la víspera de entregar el taller al recientemente formado sindicato de trabajadores. "Talleres Rice Hermanos" y "Fundiciones Rice" fabricaban las hélices de doce y veinticuatro pulgadas, prensas, bocinas, tirafones, flechas, coples en cantidades industriales y empezaron a diseñar los primeros winches para levantar las cimbras de los barcos.

Terminada la segunda guerra mundial, la actividad tiburonera cesó por un breve plazo pues los japoneses, invitados por el general Ramón F. Iturbe, agregado cultural en aquel país asiático, vinieron a capacitar a los mazatlecos para pescar camarón que abundaba frente a las costas sinaloenses. Fueron pioneros de la llamada "fiebre del camarón" Luis Ibarra, Tomás de Rueda Jr., y los hermanos De Cima.

Para iniciar trabajos en el astillero, Tomás de Rueda compró en 2 mil pesos a Rodolfo Coppel lo que quedaba de la barca de tres palos Lottie-Carson, medio hundida en la bahía de Mazatlán al chocar con el vapor "Campeche" del capitán Martín Gavica. Aprovecharon los mástiles para construir un barco de carga para transportar 350 toneladas de manga-

neso desde Mulegé, Baja California Sur, a Guaymas, según contrato firmado con una empresa minera filial de la San Luis Mining Company de San Dimas, Durango, paradójicamente la tierra natal del maestro Maximino Rice, padre de la industria naval auxiliar en Sinaloa.

Sin haber estudiado ingeniería, pero con algunos estudios en Estados Unidos sobre maquinaria y dibujo industrial, Luis Rice heredó la habilidad del padre y fue inventor de diversos mecanismos para la propulsión de los primeros barcos fabricados en los varaderos de Ezequiel Luna, Bernardo González y Tomás de Rueda. La mayor hélice construida en México hasta entonces, con diseño y patente propios, fue instalada al Mulegé, con maniobras heroicas, por Talleres Rice Hermanos. El "Mulegé", municipio sudcaliforniano en medio de la nada, -como bautizaron a la nave- dio origen a la Naviera Rueda S.A., denominación original que luego cambió a Astilleros de Rueda.

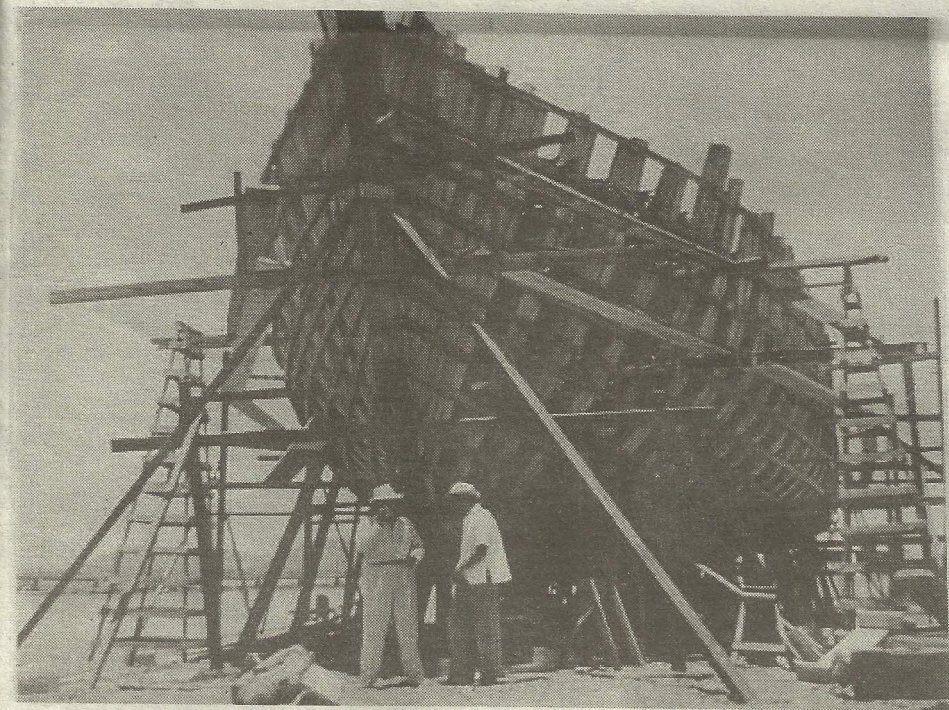
En 1942 la deuda externa

del país ascendía a 230 millones 631 mil 974 dólares que en los sexenios de Luis Echeverría, José López Portillo y Miguel de la Madrid alcanzó niveles geométricos que la hicieron impagable.

Don Julio Berdegué Aznar, quizá el industrial pesquero más importante del siglo 20, siempre agradeció a don Tomás De Rueda haberle fiado el primer barco de los 50 que formaron su flota camaronera. Así recordó al mayor constructor de barcos pesqueros de México:

"En compañía de Salvador Campos, Andrés y Luis Rice, "Chacho" construyó uno de los primeros barcos de cabotaje que circularon por los mares del Pacífico mexicano, el BM Mulegé de 550 toneladas, barco de madera con un motor Bollinger antiquísimo que para arrancarlo había que calentarlo a llama viva.

"Construido con mucho esfuerzo y fe, al Mulegé le ponían las cruces cuando entraba y salía de Los Ángeles durante la segunda guerra mundial. Las autoridades portuarias



1951. Febril producción de camaroneros

NEGOCIOS

Los Rice, pioneros de la industria naval auxiliar que se niega a morir

La década de los setentas y ochenta sorprendió al país con los presidentes de tendencias socialistas Luis Echeverría Álvarez y José López Portillo que dieron singular apoyo al sector social de la pesca con los programas Marcha al Mar, Plan Presidencial, el reconocimiento constitucional de la Zona Económica Exclusiva que prohibió la pesca a buques extranjeros en una franja de 200 millas náuticas de mar patrimonial y la expulsión definitiva de los armadores de la pesca de camarón. Estas políticas públicas estatistas, sin embargo, acentuaron la actividad naval y pesquera que desde los cuarenta mantuvo acelerado ritmo de progreso, solamente afectado por la primera gran devaluación del siglo en 1976.

De manera incipiente y errática, la pesca de camarón en alta mar inició en 1948 y ya para entonces los hermanos Luis y Andrés Rice fabricaron, con tecnología propia, los winches "Sansón" y "Goliat" para levantar chinchorros, pero la demanda era poca y el sostenimiento del taller bastante complicado. Los hermanos decidieron diversificarse y tomaron las representaciones de las máquinas eléctricas de soldar "Lincoln"; motores de gasolina y diesel "Suda"; y extinguidores de gas "Kide." En 1949 obtuvieron finalmente la representación de "Caterpillar".

La inexperiencia, desventajas en los contratos y falta de mercado propiciaron que deshicieran los tratos, manteniendo únicamente la relación con "Lincoln". En 1949, obtuvieron de Maquinaria General de Occidente la subdistribución de motores "Caterpillar" y poco tiempo después altos ejecutivos de la empresa los alentaron para tomar la representación directamente, lo que permitió aliviar las finanzas y fue la base de la expansión empresarial.

Al incremento de la pesca de camarón en alta mar, apoyado por el convenio de participación de 1949-50, respondieron los armadores experimentados y novatos trayendo barcos pesqueros usados que encontraron en Estados Unidos, con máquinas de diferentes marcas que necesitaron frecuentes reparaciones. El taller trabajaba con muchas complicaciones por falta de refacciones, pues repa-

raba motores de todo tipo: Atlas, Worthington, Washington, Unión, Cummins, Superior, Bolindor, Escandia, Fairbanks Morse, General Motors, etc. Pero esta diversidad trajo enorme beneficio a Los Rice que convencieron a los empresarios pesqueros para que cambiaran a motores "Caterpillar", más livianos, potentes y que además ofrecían asistencia técnica eficaz, refacciones y precio. Muy pronto, la distribución se extendió a todo el litoral del Pacífico, al grado que la fábrica designó a Mazatlán como "puerto de pruebas" para la aplicación de sus motores para el servicio marino. En 1957 fundaron la empresa "Distribuidora Rice, S.A.", que dio forma a la representación comercial de Caterpillar que dieron más rentabilidad a la industria del camarón.

En 1959, bajo la razón social "Fundiciones Rice S.A.", quedó instalado en la colonia Benito Juárez todo el tren de fundición y en septiembre de ese año fundieron la primera hélice de 68 pulgadas de diámetro por 54 pulgadas de paso para el buque pesquero "Santa Rosa 11". La demanda de camarones obligó a separar a la fundición que se concentró en fabricar hélices de 4 y 5 aspas de aleaciones especiales de bronce y níquel alumínico, más resistentes y durables, en tanto el taller fabricaba sin descanso winches para anclas y redes; bombas centrífugas para balde y contra incendio; controles Uni-Trol para motores y sistemas hidráulicos para el timón. En 1970 inició labores Metalmecc en terrenos del parque industrial Alfredo V. Bonfi, dedicada a la construcción de toberas para la propulsión marina. Dos años después, Los Rice iniciaron negociaciones con la empresa norteamericana Stone Manganese Marine para obtener la transferencia tecnológica que permitiera construir hélices mayores a 1.8 metros de diámetro. En febrero de 1972 vinieron a Mazatlán Alan Tweedie, Leonardo Mayer y Jeremy Carr, altos ejecutivos de la empresa. El convenio implicaba "casarse" por 15 años y pagar altos costos por la transferencia tecnológica, cuotas por ventas y pago de un "royalty" adicional. Prefirieron asumir los riesgos de la experimentación con hélices de 3.5 metros de diámetro y 3.5 toneladas de

peso, pagando con creces el precio de la curva de aprendizaje.

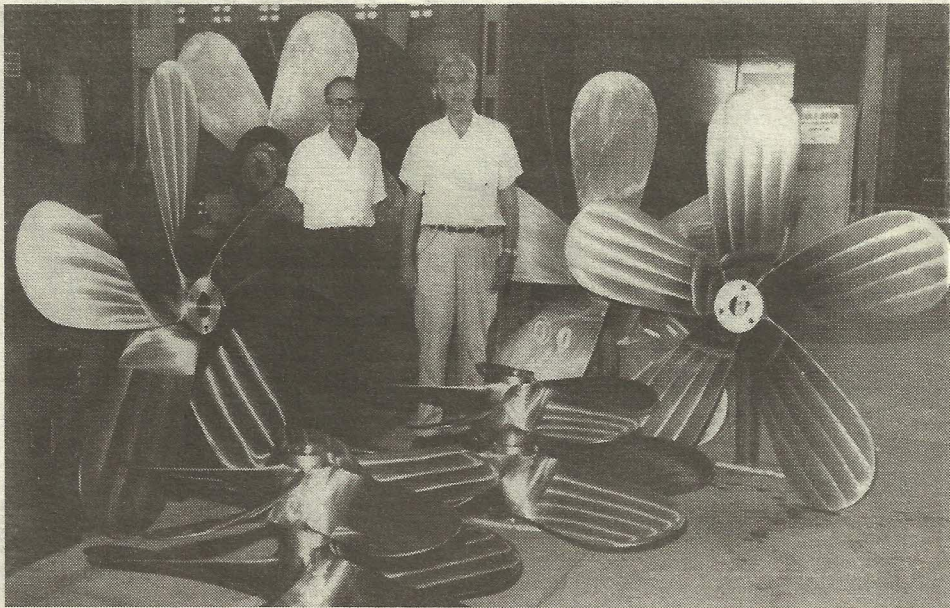
Aunque ya tenían cierta presencia en Centro y Sudamérica, en 1970 el grupo apuntó a conquistar el mercado de Estados Unidos en contra de la opinión de Luis Rice padre que exponía una duda razonable: -¿cómo vamos a competir con quienes inventaron los winches?-. Joseph Gustavus, hijo de don Andrés, resolvió adversidades financieras, superó el pesimismo y con un crédito bancario de 150 mil pesos construyó un par y recorrió varios astilleros estadounidenses con la esperanza de vender por lo menos un "winche mazateco". A punto de tirar la toalla, dejó como anzuelo dos winches a consignación de los que no tuvo respuesta en 8 meses. Un buen día llegaron al taller dos norteamericanos que pidieron dos winches con ciertas modificaciones y adiciones especiales. Los compradores pagaron por adelantado y pasó el tiempo sin que mandaran por ellos. En la víspera de la Exposición Marina de Tampa, Florida, Joseph habló con los compradores para solicitar su anuencia para exhibir sus winches. El evento marcó la internacionalización de los productos Rice, de Texas a Alabama, y permitió abrir oficinas en Bronsville, Texas. A Josep Gustavus se debe el crédito del sistema integral para fabricar malacates, desde el diseño, moldeo, fundición y maquinado hasta la construcción final. Por esa ancha puerta entraron con mantequilla las hélices que en poco tiempo cobraron fama internacional al saberse que la Armada de Estados Unidos las utilizaba en su flota.

Los Rice presentaron en 1972 las primeras hélices mayores a 3 metros de 3 aspas para el remolcador Guayalejo de Tampico y participaron en la Fish Expo en Nueva Orleans. Ese año el Instituto Mexicano de Comercio exterior entregó a Talleres y Fundiciones Rice el premio nacional de diseño de productos de exportación.

Para 1974, Talleres Rice fabri-

caba en promedio un malacate diario, la etapa de mayor productividad en esta especialidad. En 1980 inició actividad Pro-Mar, dedicada a la fabricación de bombas centrífugas, poleas para los tangones de pesca y piezas de bronce, bajo la conducción de Joseph Gustavus, y le siguió la apertura de Maz Aire, distribuidor de equipos de aire acondicionado marca York, BMP para el procesamiento electrónico de datos y Rice Agroindustrial para atender demandas del campo. Un año después, en asociación con la familia De Rueda, abrió Marco Rice, especialista en equipos hidráulicos y electrónicos para la flota atunera.

En 1981 el presidente Luis Echeverría canceló de golpe la larga luna de miel con los armadores y los expulsó de manera definitiva de la pesca de camarón. Tres años después, el antes competitivo cooperativismo comenzó a hacer agua, lo mismo que la industria naval privada, acorralada por el gobierno de Echeverría e inhabilitada por el de José López Portillo. Un año después, Los Rice obtuvieron de la Secretaría de Marina el contrato para fabricar un imponente malacate para subir a varadero embarcaciones de hasta mil 500 toneladas y otro más con Astilleros Unidos de Mazatlán para fabricar 3 más para barcos de hasta 750 toneladas. En 1984 los entregó, en medio del júbilo de los trabajadores que vieron cómo pasaron las rigurosas pruebas a las que fueron sometidos, los más grandes construidos en el país con tecnología y mano de obra totalmente mazatecas. La patente de hélices, malacates y otras piezas importantes para la navegación son orgullo del Grupo Rice y debería de serlo de todos los mazatecos, pues fue el difícil parto de una larga caminata de errores y aciertos que empezaron el primero de octubre de 1909 con el cepo de ancla que el maestro Maximino Rice entregó a la Compañía Naviera Careaga, hace 105 años.



Luis Rice y Tomás De Rueda.



Barco Don Luis.