



# A CIDADE PENDURADA DUN GUINDASTRE

Estaba a cidade de Ferrol a coller un aire decadente non tan misterioso ou poético como o Tánxer dos exiliados ou a Viena da Secesión, pero coma eles cunha compoñente de talento humano que cada vez máis excede as posibilidades que lle oferta o seu espazo. A teimuda viaxe da crible cidade minguante vén de ser interrompida polo anuncio da construción duns barcos que se traduce en carga de traballo para unha década. Hai quen di que quizais sexa esta a derradeira oportunidade para repensar o seu futuro, pero haberá quen teña un plan?

TEXTO Nicolás Vidal FOTOS Kiko Delgado



FERROL É UN CASO ÚNICO EN TODA España –dime Fernando, representante de viños. E engade con admiración–, a xente aquí chatea con marcas de reserva». Habrá que ver a idade dos que chatean e se os netos poderán facer o mesmo se quedan na cidade. Desde 1981, en que chegou aos 92.000 habitantes, cada ano Ferrol perde entre 700 e 800. Na actualidade, conta con 66.800 e unha pirámide de poboación camiño da inversión. O inquietante é que Narón, que antes recollía poboación, freou o seu crecemento por volta de 2014. No resto da comarca a situación vai polo mesmo rego. Na cidade hai a conciencia de que só os xubilados, cos retiros dos antigos estaleiros –«a aristocracia da clase obreira», dicía o ex-crego Vicente Couce– son quen de adiar a demolición. A fotógrafa Ana Amado fixo en 2014 un mosaico con teselas de cores coas imaxes de comercios abertos no centro de Ferrol, e en branco e negro os pechados. Un 40% botara a cancela, ás cores custáballes agromar.

O devalar do sector industrial esténdese ao eido das comunicacións. O tren entre Ferrol e A Coruña, 69 quilómetros de vía, tarda unha hora e vinte minutos. Para o alcalde Jorge Suárez «o avance máis importante en dous anos é que se tapizaron por dentro dúas locomotoras». No caso da vía Ferrol-Ribadeo, Adif informou de que entre xuño e setembro pasados se chegaron a cancelar 738 servizos. A autoestrada si chega a Ferrol, pero ata A Coruña hai que pagar 4,75 euros. Nada sae gratis. Nin as consecuencias das malas comunicacións.

Neste panorama vén de abrirse unha luz. Respirárase unha sensación de alivio en Ferrolterra trala confirmación da construción en Navantia de cinco fragatas F100, un previo encargo do Goberno central que con 4.325 millóns de euros de investimento garante carga de traballo para unha década. Un proxecto freado durante dous anos polo Goberno de Rajoy para ver se o exministro Morenés, comisionista da industria bélica, daba colocado os seus foguetes. En calquera caso, hai a percepción de que esta é a derradeira oportunidade dunha cidade amarrada á crise industrial como Sísifo ao pelouro.

«A do naval na nosa comarca é unha historia de traizóns, de enganos e de mentiras que nos puxo ao límite do que se pode e se debe como cidadanía», escribe Alfonso Tellado no seu imprescindible *Antes de perdermos a memoria* (Edicións Embora, 2019), crónica agridoce de oportunidades perdidas no Ferrol das últimas décadas. Se de libros falamos aquí vén o heroico editor Miguel Toval, un pesimista da razón: «O ritmo xeral de caída é difícil de soportar. A dicotomía semella ser ou naval ou liscar, e xente con moita capacidade

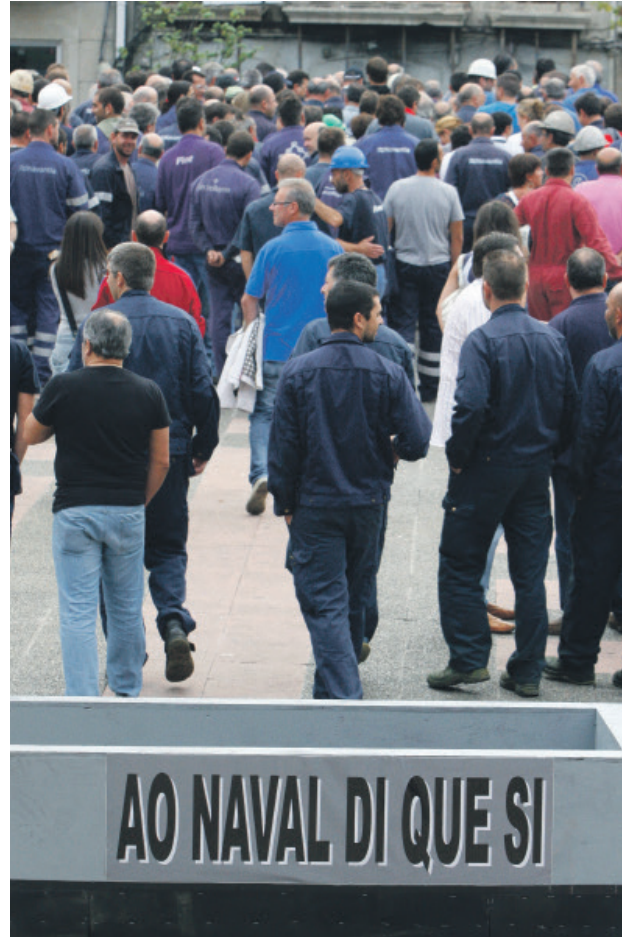
marchou. O mundo dos estaleiros morreu como o coñecemos; pódese estirar, pero será un parche. Hai que mirar fóra, así de duro». Menos negro o ve o historiador Bernardo Máiz, aínda que tampouco ten claro que o futuro pase pola construción naval. «É moi difícil, aínda que o pouso dun xeito de traballar quede como referente. Ferrol ten que pensar que é cabeza dunha comarca. Se a industria non funciona, hai posibilidades no sector terciario. Poñer en valor a cidade e unha

### **Respirárase unha sensación de alivio en Ferrolterra trala confirmación da construción en Navantia de cinco fragatas F-100, pero hai a sensación de que é a derradeira oportunidade**

valiosa contorna na historia e na paisaxe». Iso buscaba unha anémica candidatura a Patrimonio da Humanidade para o Arsenal, os castelos da ría e o barrio da Magdalena, exemplos «únicos de racionalismo ilustrado», segundo o catedrático da USC Alfredo Vigo.

Unha das persoas que mellor coñece o mundo dos estaleiros ferroláns é Ramón Yáñez, economista e ex-profesor da UDC, para quen a construción das F-100 pode servir para moito ou para pouco se non se axusta a oportunidade. Comenta Yáñez: «A única vía para o naval ferrolán é facer como en Xapón e Corea, que as empresas auxiliares sexan flexibles e poidan traballar para o sector naval ou noutros, aquí ou fóra. Navantia debería apoiar a compañías locais, non facer contratos con empresas de Madrid, tipo ACS, que acaban subcontratando aquí e degradando as condicións laborais. En Corea estas empresas teñen que estar nun radio de 50 quilómetros. Hai que saber escoller as auxiliares e traballar con lealdade para facer un produto único, cun valor engadido. Tamén sería clave un novo dique de reparacións para grandes unidades. O de reparacións é un sector en alza».

Outro capítulo pendente, segundo o economista, é o do propio persoal: «Hai tempo que non se incorpora xente. A media de idade en Navantia Fene é de 60 anos. En Ferrol, duns 57. Ten que haber un plan de formación para incorporar mocidade como en Alemaña, onde estudan e teñen horas de traballo». Tampouco falta para Yáñez o tema das infraestruturas conectadas coa industria: «Sen un tren ata o Porto Exterior é imposible que iso funcione ben. E resulta difícil con vías e túneles



Na apertura, posta de quilla do buque *Australia*, en Navantia. Sobre estas liñas: un soldador do estaleiro público e unha manifestación de obreiros do Naval.

de hai máis de cen anos para ferrocarrís de 700 metros». Unha demanda que pasa polo labor das administracións, non sempre activas. «Ferrol tense que escoitar fóra. E a Xunta debe ter un papel activo favorecendo beneficios fiscais e axudas financeiras ás empresas, porque senón para que temos unha Xunta, de que vale?».

Conclúe Ramón Yáñez que o sector das comunicacións é clave en Ferrolterra e non só para os estaleiros. «Debería haber un núcleo ártabro que noto en falta, contar coa implicación decidida da cidade da Coruña para facer forza conxunta con Ferrol. Ás condicións pésimas do tren únese unha autoestrada que debería ser gratuíta entre as dúas cidades. Por que aquí non se fai a presión que no sur fan Cangas e Moaña con Vigo? Esta é unha batalla política que semella que non está no ambiente».

E falando do político, quizais este é un dos piares máis febles do sostén ferrolán, sempre pendente de decisións alleas. Das propias, a cidade enfía as vindeiras eleccións municipais cun Goberno da Marea de Ferrol en Común cuxa minoría condicionou a lexislatura do alcalde Jorge Suárez. Non faltaron conflitos internos e cos socios iniciais do PSOE, onde a singular Beatriz Sestayo parece ter deixado paso ao senador Ángel Mato. O Goberno de Suárez, que dixo unha cousa e a contraria en máis dunha ocasión, semella que deixará varios proxectos para despois das eleccións, veña quen veña. Tómao con calma, cun desleixo magnificado

pola prensa local. Ata catro formacións semellantes, ademais de PSOE e BNG, loitan hoxe por atomizar o voto da esquerda.

Ferrol engade á tradicional sopa de letras esquerdista unha dereita que tamén comeza a ser metafísica na busca do matiz. Disque de aquí sairá o gañador en votos, que será o PP de Rey Varela. O exconselleiro, ás ordes permanentes de Feijóo, xa tivo de 2011 a 2015 a única maioría absoluta na cidade en democracia. No seu mandato Ferrol seguiu perdendo habitantes, pechando comercios no centro –algo que obviou a prensa local, como non fai con Suárez– e inzando o centro con estatuas como a de Capuchoncito, un cariño á Semana Santa. No caso de Rey Varela, o bo de levar media vida de político profesional, a pesar da súa xuventude, é que un se xoga nas eleccións o posto de traballo. Así, a súa presenza mediática resulta abafante. Abriu hai semanas a campaña con cen medidas para a cidade que debulla a prensa local con amplo despregamento, en principio como información. Isto obrígoa a saír cada día cunha nova ocorrencia descoñecida cando gobernaba: desde máis praias ou pulmóns verdes ata facer de Ferrol unha cidade «cardioprotexida». Anuncia que só gobernará se obtén a maioría e sen pactos. A única enquisa publicada sostén que podería logralo.

Dicía John Lennon de Liverpool que as cidades que o pasaron mal desenvolven un particular humor, e Ferrol é moi lennoniana a pesar de estar habitada



A rúa Real de Ferrol a comezos do século pasado, e na actualidade.

Á praza de Armas de Ferrol déronse moitos nomes, como o de praza de Churruca, polo obelisco na honra do mariñeiro do mesmo nome falecido en Trafalgar (1805). Arriba, na actualidade, sen o monumento.

## Non por pouco galeguista o é menos que outras cidades que non teñen a súa sonda de Ferrol

polos seus maiores críticos. Nun programa de V Televisión, en 2016, unha cidadá preguntada na rúa cuspiu á cámara: «Ferrol es una mierda, siempre fue una mierda y siempre será una mierda», todo un cumio do pesimismo escatolóxico difícil de imaxinar noutra cidade. Un sentimento inzado de tópicos irracionais nutridos desa explosiva mestura obreira e militar, das que cada vez ten menos, que non por pouco galeguista o é menos que outras cidades que non teñen a súa sonda. De feito, nalgúns cousas podería ser a cidade máis galega, aceptando o de fóra e subestimando o propio. No eido cultural, a cidade ofrece hoxe unha atractiva oferta institucional, combinada coa de Narón (os seus auditorios distan só dous quilómetros!) e as salas e iniciativas privadas están máis activas que nunca.

Hai o Ferrol que un queira ver, aínda que desde fóra só se vexan ou o naval ou os seus conflitos. Está o das

Pepitas e unha Semana Santa potenciada por todos os gobernos municipais, á dereita ou esquerda, pero tamén a Semana da Poesía Salvaxe ou as artísticas Meninas de Canido. Conta con excelentes museos (Exponav ou o da Sociedade Galega de Historia Natural) e non faltan creadores e creadoras que conforman un tecido onde agroma un talento humano que soe fuxir para ser valorado. A pesar dun muro que lle tapa o mar, a arquitectura modernista de Ucha, xunto co legado ilustrado, debería ser marca de cidade, e barrios como Canido ou un Ferrol Vello en rehabilitación, un luxo desde o que mirar a unha ría única –a pesar da desfeita da planta de gas no medio–. Outras vantaxes: pisos con prezos accesibles (en comparación), unha hostalaría en progresión e un campus universitario en diversificación. Ademais, se lograrse ocupar como residencia o espazo do antigo cuartel Sánchez Aguilera, de titularidade militar, daríalle o pulo necesario para facer un centro urbano máis atractivo e sostible. Aínda que tamén aquí o pastel urbanístico é gorentoso, e pese ao pesimismo, a cidade será todo o que os seus habitantes estean dispostos a pelexar para que sexa. Como din os vellos bazaneiros, «o que eu che diga».