

**E**l Cabo da Roca es troba a més de trenta quilòmetres de distància de Lisboa. És el punt més occidental del continent, hi rugeix el mar i l'aire sap a salat. Un far domina l'espadat, amb un cartell al seu davant que anuncia la "fi d'Europa". Això sona una mica estrany aquests dies.

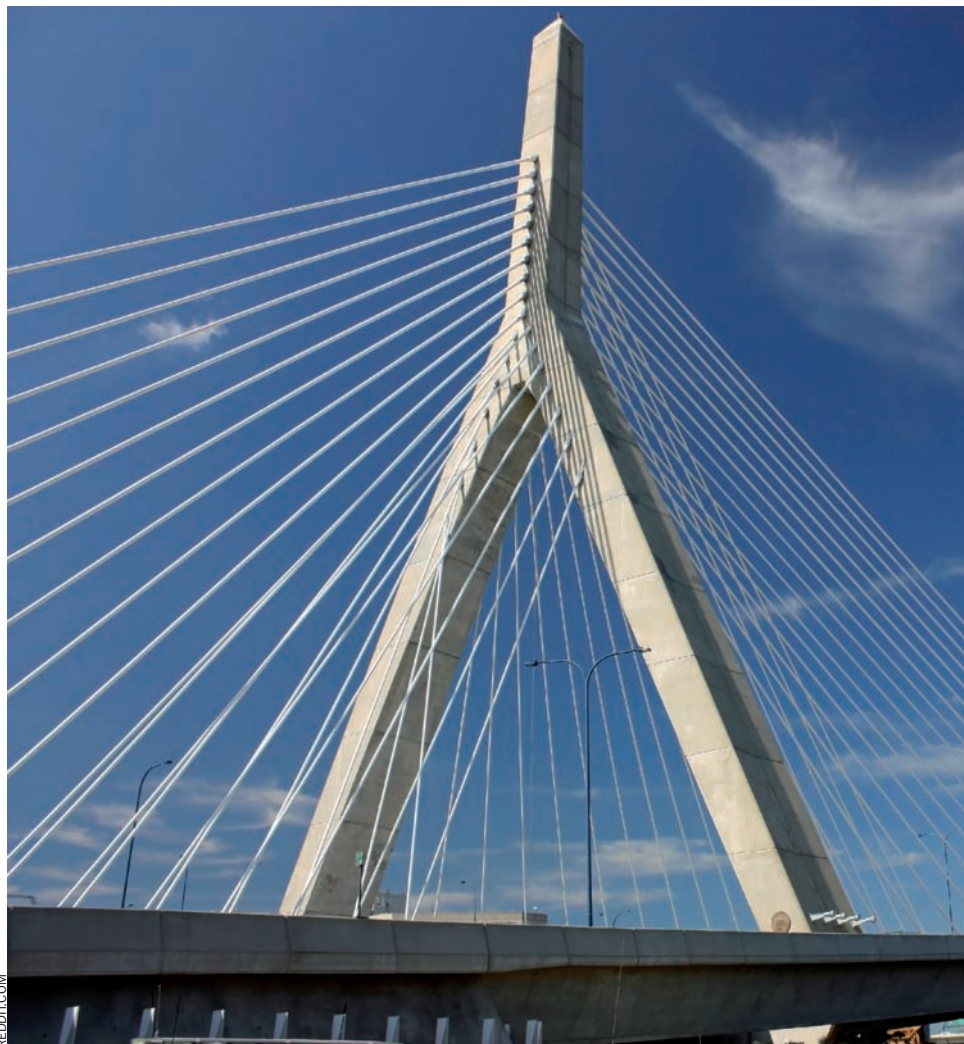
De camí al cap, des de Cascais fins a Ghincho, hi ha una via ciclista de dos carrils d'uns quants quilòmetres, al llarg de la costa atlàntica. A la nit l'asfalt rogenç està il·luminat per llums de disseny, que només estan separats cinquanta metres entre ells. Tanmateix els ciclistes utilitzen aquest trajecte amb poca freqüència, ni tan sols ho fan de dia, simplement perquè el vent hi bufa amb massa força.

Aquesta pista de luxe recorda els temps millors, els anys en què els portuguesos encara podien viure en l'abundància. Aleshores van construir el Colombo a Lisboa, el centre comercial més gran d'Europa en aquells temps, van edificar estadis de futbol que es troben entre els més moderns del món i van cobrir el país de carreteres, 2.700 quilòmetres d'autopista en només dues dècades, sovint de sis carrils, sovint completament buides.

A Portugal tot ha quedat massa gran i ara, per tant, afloren obertament les conseqüències dramàtiques d'aquella exorbitància. A l'abril el país es va haver de resguardar sota un paquet de rescat dels estats europeus, però només li va proporcionar tranquil·litat per poc de temps.

A tot estirar, d'ençà que l'agència d'avaluació de crèdit Moody's va expressar dubtes sobre si el país encara podia saldar els seus deutes i va abaixar la seua categoria de solvència, la gravetat de la qüestió està clara: Portugal s'ha excedit financerament i s'haurà d'esforçar per superar la crisi. Es veu amenaçada la zona de l'euro per un segon cas com el de Grècia?

Perquè l'estat siga capaç d'actuar, el nou govern de centredreta de Pedro Passos Coelho ha preparat un paquet d'estalvi realment brutal, que entre altres mesures contempla la retallada de les prestacions sanitàries i del salari dels funcionaris. La setmana passada Coelho va ampliar fins i tot el catàleg, després que es descobriren nous forats en el pressupost. El primer ministre ja



El pont Vasco da Gama és un record de temps millors per a Portugal. Com els 2.700 quilòmetres

## La fi d'Europa

Portugal ha viscut durant dècades per sobre de les seues possibilitats, i ara el país està desemparat i condemnat. El govern reacciona amb un paquet d'estalvi brutal, que no serà suficient: el que hi cal és una indústria competitiva.

havia anunciat amb anterioritat que el poble s'havia de preparar per a "dos anys durs".

Margarida Sá Pereira, una dona de negocis de Lisboa, es prepara per a

temps difícils. La seua família ven espelmes a la Rua de Loreto des del 1789. Per Pasqua, moltes tenen forma d'ou i per a Nadal, forma d'avet, cadascuna fabricada a mà amb la cera més selec-



d'autopista que es van construir en vint anys.

ta. Sá Pereira, una dama delicada amb unes ulleres ostentoses, està darrere del taulell, envoltada a dreta i esquerra per vitrines revestides de fusta que s'elevaven fins al sostre. Els minuts passen, i ningú no entra a la botiga.

Ha observat que des de fa uns quants mesos els clients estalvien. I ara el nou govern vol gravar precisament la paga extra de Nadal. Durant els dies anteriors a la festa, Sá Pereira obté més d'una quarta part de la xifra anual de negocis. "El Nadal serà molt dur per a nosaltres", tem.

Durant moltes dècades, els portuguesos han viscut per damunt de les seues possibilitats, però van ser induïts a fer-ho. En primer lloc, la UE els va seduir generosament amb ajudes: des de l'adhesió a la Comunitat l'any 1986 van fluir al voltant de 55.000 milions d'euros des de Brussel·les cap

a Portugal. Després, la introducció de la moneda comuna va donar una gran empenta a l'economia nacional.

Tot d'una, Portugal gaudia d'un crèdit com el dels països importants, com ara Alemanya o França, i la població es va acostumar a una vida de préstecs, amb cotxes ràpids i cases elegants. Un benestar il·lusori, puix que no corresponia a la força econòmica real.

Els portuguesos ara no tenen més remei que estalviar per tots els costats. Fins i tot els fumadors redueixen les despeses, ja que els ingressos dels impostos sobre el tabac van disminuir el maig en més d'un 20 %. A les vitrines de les botigues, sobretot en municipis més menuts, hom veu els rètols de "liquidação total" del declivi.

El país està ben endinsat en la crisi, però el pitjor encara està per arribar. És previsible. Els interessos pujaran, els crèdits s'encariran, els bancs prestaran menys diners, les empreses deixaran d'invertir, algunes acabaran en la misèria a causa de les dificultats creditícies, i el nombre d'aturats seguirà augmentant. Només sorprèn el fet que al país gairebé no ha sorgit cap resistència. Molta gent està senzillament en xoc.

A més, no han enganyat com els grecs, els seus bancs ja fa temps que no concedeixen crèdits de risc com els instituts dels irlandesos i la bombolla immobiliària no ha sorgit a Portugal, si més no, no com a Espanya. Tanmateix es col·loca els portuguesos junt amb els altres en un mateix grup, terriblement endeutats i amb una capacitat limitada de preparar-se econòmicament per al futur. Els ciutadans es pregunten preocupats com això ha estat possible.

Trobem una resposta a Figueiró dos Vinhos, una ciutat menuda i bonica prop de Coïmbra, on el paisatge s'assembla a la resina, amb pujols i boscos espessos. L'any 1993, l'empresari tèxtil westfalià Gerry Weber va construir una secció de producció a Figueiró. Unes cent seixanta treballadores, totes dones, produïen jaquetes i pantalons. Les treballadores eren barates i atreïen subvencions: dels tres milions d'euros que va invertir l'empresa, Brussel·les hi va contribuir en la meitat.

Deu anys després va arribar un final sobtat. El regidor Jorge Domingues, mà dreta de l'alcalde de Figueiró, en-

cara recorda com es van sorprendre de la notícia del tancament de la fàbrica. "Estàvem increïblement decebuts."

Domingues es troba a la porta de la fàbrica, un edifici blanc de dos pisos amb les persianes abaixades. Davant podem veure el rètol "en venda". Mentre assenyala cap a dalt, explica que els gerents alemanys vivien a l'apartament de sota teulada durant les seues visites. El 2003 van decidir traslladar la producció a Romania, perquè allí tindrien un altre 40 % de reducció de costos. Les dones de Figueiró van ser víctimes de la globalització.

Durant els darrers anys va passar el mateix amb molts portuguesos. Les empreses internacionals van tancar la producció en massa. Només en el sector de la indústria sabatera van desaparèixer cinquanta mil llocs de treball.

Una de cada quatre pèrdues de treball entre el 2003 i el 2006 es justificava pel fet que el lloc de treball s'havia traslladat a l'estranger, especialment a l'Europa de l'Est i a l'Orient Llunyà. En comparació, al motor d'Europa, Alemanya, els llocs de treball van descendir escassament un 7 % a causa de l'exportació de treball.

En aquest temps Portugal ha desaprofitat l'oportunitat de pujar l'escala del desenvolupament econòmic, tal com ho van aconseguir al sud-est asiàtic els Quatre Tigres d'Àsia, que van passar de productors de mercaderies barates per a les masses a proveïdors eficients d'altres tecnologies. Per contra, fa anys que l'economia no avança, i només s'escapen els salaris: en comparació amb el nivell alemany, des del 1996 els costos per unitat salarial han augmentat més d'una tercera part. En altres paraules: Portugal és massa car per a allò que és capaç de produir.

És clar que hi ha excepcions, com ara la fàbrica que Volkswagen gestiona eficaçment a Pamela, al sud de Lisboa, on uns tres mil treballadors munten els models Sharan, Eos i Scirocco i gairebé tots els automòbils tenen bona eixida en l'exportació. Volkswagen ha acordat amb el comitè d'empresa unes normes flexibles, de manera que l'empresa pot suprimir fins a vint-i-dos dies de treball a l'any en una conjuntura més desfavorable.

Això no obstant, actualment tot va vent en popa i fins i tot s'han escurçat



VOLKSWAGEN

**La fàbrica de Volkswagen a Palmela, al sud de Lisboa, produeix tres models, entre els quals el Scirocco. El secret és un conveni flexible, diu l'empresa.**

les vacances col·lectives de l'empresa de tres a dues setmanes. Volkswagen produeix aproximadament un volum de vendes de 1.600 milions d'euros a l'emplaçament de Palmela, que correspon a un important tant per cent del producte interior brut de Portugal. D'aquesta manera, el treball, que en el conjunt de l'empresa és una representació menuda, ja és la inversió estrangera més important del país.

“Som una illa en una tempesta”, afirma Jürgen Hoffmann, director financer de Volkswagen a Portugal, descrivint amb bastant precisió el problema central de l'economia nacional portuguesa. El que falta és una base industrial ampla; per tant, es necessiten moltes més empreses que invertisquen i produïsquen mercaderies exportables. La totalitat del producte nacional de Portugal suma 166.000 milions d'euros, el mateix volum de vendes que registren Daimler i Siemens junts. A Portugal es produeix massa poc, i a més es consumeix massa.

Aquest desequilibri també ha estat en part històricament condicionat. La competència i l'empresariat no tenen tradició al país. Des de fa moltes ge-

neracions, l'estat ha adoptat un paper destacat, herència de la dictadura de dretes, però també de la revolució dels clavells del 1974. No queda gaire de l'atreviment que fa segles va distingir els descobridors dels oceans.

Avui dia el país es permet un funcionariat totalment sobredimensionat. De cinc milions d'assalariats, 750.000 treballen en l'administració pública, i estan ben remunerats. Segons l'Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic (OCDE), el salari en aquests llocs de treball està “molt per damunt” del que es paga en la indústria privada per treballs semblants. I malgrat, tot l'administració funciona pitjor.

L'elaboració de declaracions de la renda es retarda sovint, les factures també es paguen tard, i els procediments d'autorització són un joc de paciència. Fins que es resolen totes les formalitats per a la construcció d'un magatzem, per exemple, transcorren 287 dies, mentre que la mitjana de l'OCDE està en 157.

El nou govern ha anunciat la guerra a la deixadesa en la mesura possible. En la justícia vol reduir la pols que acumulen dels casos oberts a un perío-

de d'espera de dos anys més. Aquesta certa descaradura, o negligència també juga el seu paper en l'economia privada.

En tot cas, en un fullet per a inversors potencials del Centre per a l'Economia Exterior de Baviera (Alemanya), els assessors adverteixen que a Portugal el personal gerent “està acostumat a no presentar-se al treball fins a dos quarts de deu o les deu”. A més a més, el dinar i l'hora de dinar són, per als portuguesos, coses “sagrades”. Allí hom diu que “no intenteu alterar el transcurs del dia habitual entre les 13 i les 15 hores”.

Igualment dissuasiva per a alguns inversors resulta la manca d'una generació qualificada. Només el 15 % dels portuguesos en actiu han anat a la universitat, mentre que la mitjana europea és el doble d'elevada.

A més, molts adolescents abandonen l'escola. Segons una enquesta de la Cambra de Comerç Exterior alemanya, moltes empreses alemanyes instal·lades a Portugal estan descontentes amb les qualificacions dels treballadors principiants. El gerent Paul Van Rooij n'ha vist algunes conseqüències.

Van Rooij dirigeix el proveïdor automobilístic Gametal, empresa que pertany al grup alemany Kirchhoff. A la fàbrica que hi ha a Oval, al sud de Porto, els treballadors creen peces de metall per a Volkswagen, entre d'altres empreses. Fan servir premses que pesen tones i donen forma a les peces com si foren trossos de mantega, mentre cada vegada hi tremola el terra. Des de fa poc temps, al fons de la nau hi ha algunes oficines prefabricades, on Van Rooij ha organitzat una escola de fabricació de ferramentes. Va començar amb vint joves aprenents, però alguns han rebut altres ofertes de treball, ja que aquests joves especialistes estan molt sol·licitats. També fa molts anys que la Cambra de Comerç Exterior alemanya va organitzar un sistema dual segons el model alemany, un plantejament encara únic a Portugal.

“Ací no consideren la indústria com quelcom atractiu”, així explica Van Rooij el desinterès. En ocasions, els mateixos bancs poc poden fer amb les empreses productores, després d’haver finançat projectes de consum durant molts anys, com ara centres comercials.

No és d’estranyar que Portugal necessite indústries fortes i exportables; però, quines podrien ser? La resposta de l’empresari António Rios de Amorim sembla fàcil: “aquest país s’ha de dedicar a allò que millor sap fer.”

Amorim, de quaranta-tres anys, és cap del fabricant de mateix nom de Naturkork, líder del mercat internacional. Un de cada quatre taps de suro prové de les seues fàbriques, més de 3.000 milions de peces. Les escorces provenen del sud de Portugal, on des de temps immemorial es pelen els troncs de les sureres velles cada nou anys. Al nord, a un poble situat a prop de Porto, on es troba la central, es formen els taps, es llaven i es blanquegen.

A l’oficina, Amorim mira el paper pintat de la paret, d’uns vuit metres d’amplada. Mostra una sureda en la qual els arbres, insòlitàment, estan alineats amb exactitud. Quan Amorim va prendre la direcció l’any 2001 i l’hegemonia dels taps va començar a trontollar, a causa dels taps de roca i vidre, va reorganitzar l’empresa familiar.



**António Rios de Amorim és el cap de Naturkork, empresa portuguesa líder al mercat internacional en el seu camp: un de cada quatre taps de suro prové de les seves fàbriques.**

Va consolidar un negoci amb botigues de vi florents de Xile, Austràlia o Nova Zelanda, ampliant la base de la venda. Va invertir en investigació per a descobrir el motiu del sabor del suro. Però Amorim sobretot va ampliar la paleta de productes. El suro s'utilitza per a aïllar el terra, revestir façanes, impermeabilitzar càrters de cotxes i folrar soles de sabata. Fins i tot els escuts protectors de la calor de les naus espacials estan proveïts de suro. El resultat de la reestructuració va ser que, després de tot, l’empresa va aconseguir el millor any de la seua història, enmig de la recessió nacional. Amorim veu en aquest plantejament un exemple per a tot el país. Portugal ha de buscar els seus punts forts originals i els ha de desenvolupar. “Tenim molt tresors”, afirma, “només els hem de millorar.”

Portugal no es desclavarà només amb mesures d’estalvi, com tampoc no ho faran Grècia, Irlanda o Espanya. Seria possible, per exemple, definir la

indústria de la fusta i del paper com el nucli de producció de l’economia nacional, ja que, al cap i a la fi, una tercera part del país són boscos. En la indústria sabatera algunes empreses ja han canviat els punts forts per la producció d’articles de disseny d’alta qualitat. “Cal que Portugal aconseguisca una productivitat major, mentre s’especialitza en productes de qualitat”, recomanen els economistes de l’OCDE en el seu informe sobre el país.

En especial encara veuen un gran potencial en el turisme. Fins ara el sector és la meitat de productiu que, per exemple, a França, perquè hi ha massa ofertes barates i massa punts dèbils. Ara fa uns anys, l’economista en cap del Fons Monetari Internacional, Olivier Blanchard, va formular la idea d’establir Portugal com un refugi de la vellesa, seguint el model de Florida.

El regidor Domingues imagina una estratègia similar per a Figueiró, antic emplaçament tèxtil. Aquest funcionari vol atreure turistes a la regió, que podran relaxar-se entre els boscos de pins i les cascades, també durant períodes llargs. Domingues calcula que uns cent estrangers ja tenen un apartament per a les vacances a Figueiró. “Fins i tot ja s’hi ha establert un australià.”

**A Portugal hi ha crisi, però no hi ha hagut crèdits de risc ni bombolla immobiliària**

**Alexander Jung**

*Traducció de Blanca Juan*