Astilleros Lagos
Más de 100 años de historia

© ARCHIVO MASSÓ

Norte V, construido y diseñado por Fernando Lagos en 1945 para José María Massó.

Norte V, designed and built by Fernando Lagos in 1945 for José María Massó.

Este magnífico astillero, con 104 años de historia y dirigido por la tercera generación de una misma familia, sigue en activo construyendo y restaurando barcos con la misma calidad y rigor desde su origen, pudiendo afirmar, de forma objetiva, que pocos astilleros de Europa pueden presumir de ello. *Texto Luis Tourón Figueroa*

El astillero lo fundó en 1915 Fernando Lagos Carsi, nacido en Vigo en 1889. Estudió en Londres desde los once años, se graduó como Ingeniero Mecánico y Eléctrico por el King´s College, University of London y después como Arquitecto Naval, por el Royal Technical College de Glasgow. Allí trabajó en la oficina técnica del célebre Astillero John Brown, donde se construyeron famosísimos barcos como el *Lusitania*, el *Queen Elizabeth*, el *Queen Mary* o el *Hood*, entre otros. Después de completar esta magnífica formación, regresó a Vigo poco antes del comienzo de la primera Guerra Mundial,

Over 100 years of history

This amazing shipyard, established 104 years ago and now managed by the third generation of the same family, is still going strong and building yachts that uphold the company's original high-quality standards, something that, objectively, not many yards in Europe can claim.

Astilleros Lagos was founded in 1915 by Fernando Lagos Carsi, born in Vigo in 1889. He studied in London from the age of 11 and first graduated in Mechanic and Electronic Engineering at King's College University of London, then in Naval Architecture at the Royal Technical College in Glasgow. There he worked at John Brown's Shipyard, which built many notable and world-famous ships, including *Lusitania*, *Queen Elizabeth*, *Queen Mary* and *Hood*. After his studies, he returned to Vigo just before the start of the First World War, with the intention to put into practice all the knowledge acquired and open his own shipyard, with the precious help of his brother Enrique. Initially, he settled in the Arenal area in the facilities that once belonged to the Real Club Náutico of Vigo, founded in 1906. After moving a few more times, in 1940 he finally settled in Bouzas, where the shipyard is currently located. The facilities have not changed much since then, maintaining their original unique yet fragile appearance, despite having weathered many Galician winter storms with hardly any problems. At the start, during the First World War, Fernando Lagos designed many extraordinary cutters, beautiful and technically very advanced for that time.

con la ilusión de poner en práctica todos los conocimientos adquiridos, fundando su propio astillero, en el que le ayudó, en la siempre importantísima tarea administrativa, su hermano Enrique. Se estableció inicialmente en la zona del Arenal, utilizando un tendejón que había pertenecido al Real Club Náutico de Vigo, fundado en 1906. Tras varios cambios posteriores, hacia 1940 se instaló definitivamente en Bouzas, lugar en el que continúa desde entonces con poquísimas modificaciones, manteniendo su singular fisonomía de siempre y su aspecto frágil, aunque ha soportado los numerosos temporales invernales gallegos durante todos estos años, sin apenas ningún contratiempo. En la primera etapa del astillero, en plena Guerra Mundial, Fernando Lagos diseñó extraordinarias lanchas, técnicamente muy avanzadas para la época y de una gran belleza.

Lancha construida y diseñada por Fernando Lagos para el coronel Dusmet.
Cutter designed and built by Fernando Lagos for colonel Dusmet.

THE SNIPE

In 1931, the June issue of the Rudder magazine published the design of a small boat for amateur construction, designed by Bill Crosby, naval engineer and director of the magazine, who following the tradition of naming his designs after birds, called it Snipe. It was such a success that soon became one of the most popular in the

LA LLEGADA DEL SNIPE

En 1931, la revista Rudder publicaba, en su número del mes de junio, los planos de una pequeña embarcación para construcción amateur, diseñada por Bill Crosby, ingeniero naval y director de la revista que, siguiendo la tradición de bautizar con nombre de pájaros a sus diseños, le puso el nombre de Snipe. Su éxito fue tan extraordinario que pronto se convirtió en uno de los monotipos más populares del mundo. Fue Antonio Ruiz, médico gallego y gran aficionado a la navegación, el que descubrió los planos del Snipe en el Real Club Náutico de Vigo,

world. It was Antonio Ruiz, Galician doctor and passionate yachtsman, who discovered the designs of the Snipe at the Real Club Náutico of Vigo, and was so enthusiastic about them that in 1932, at his summer house in La Guadira, he built the *Toñete*, the first Snipe to be homologated in Spain. On board the *Toñete*, in the summer of 1934, he sailed from La Guardia to Vigo creating a lot of enthusiasm among the young members of the Club. One of them, José María Massó, who had built a similar boat – which he named *Arau*, but never homologated it – soon after that, asked Fernando Lagos to build a Snipe that was to be an improvement of the *Toñete*. This is how Spain's first fleet of Snipes was born in Vigo, and Antonio Ruiz was the

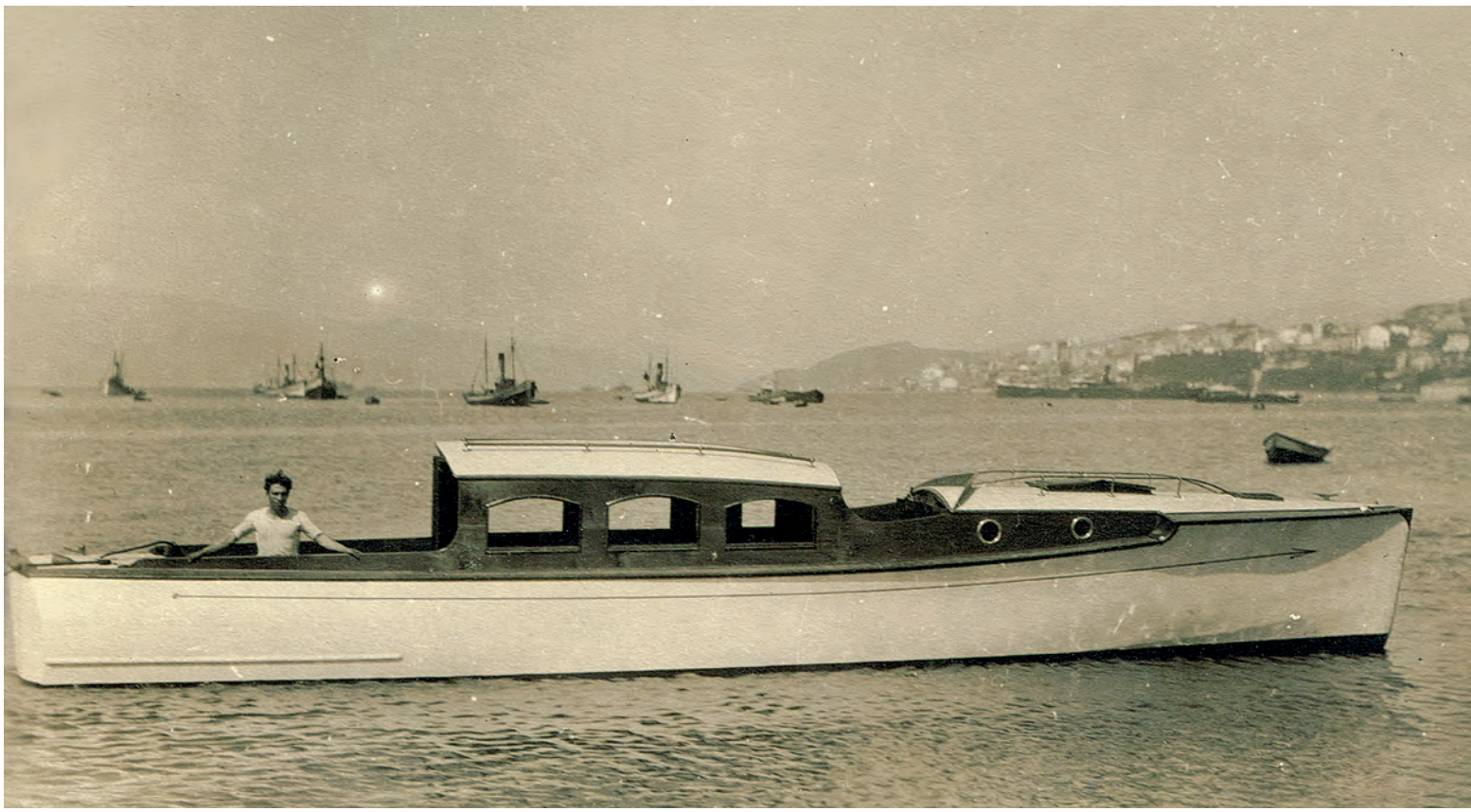
entusiasmándose de tal forma con la idea que construyó en 1932, en su casa de verano de La Guardia, el *Toñete*, primer Snipe homologado de España. Con él navegó desde La Guardia a Vigo en el verano de 1934, causando un gran entusiasmo entre los jóvenes aficionados del Club. Uno de ellos, José María Massó, que ya había construido también un barco muy parecido —al que llamó *Arau* y no llegó a homologar — no tardó en encargar a Fernando Lagos un Snipe que mejorase al *Toñete*. Así tuvo lugar en Vigo el nacimiento de la primera flota de snipes de España, de la que Antonio Ruiz fue el primer secretario de la clase. Tras el estancamiento que supuso la Guerra Civil y el Snipe adoptado ya como clase nacional por la Federación Española de Clubs Náuticos, en la década de los 40 empezaron a formarse las flotas y a construirse snipes en toda España. En pocos años, Astilleros Lagos se consagró como el mejor constructor de snipes del país, con sus barcos consiguiendo grandes éxitos con

los primeros balandristas vigueses, como Massó, Curbera o Tourón, considerados entre los mejores de España.

DEL STAR AL CRUCERO

Con la aparición en escena del Star, Vigo vuelve a ser pionera en la constitución de una de las primeras flotas españolas, gracias una vez más a la iniciativa de José María Massó. No tardó mucho tiempo Lagos en construir barcos de una gran calidad y me consta que sus Stares superaron a los primeros que habían llegado a Vigo, procedentes de reputados astilleros del norte como Munoa de San Sebastián o Udondo de Bilbao.

El mejor exponente en el diseño de barcos de vela con los que Fernando Lagos tuvo un gran éxito fue el *Norte V*, sloop de 12 metros y quilla corrida diseñado por él y construido en su propio astillero para José María Massó en 1945. Este barco, en principio diseñado para el Real Club Náutico de Vigo como serie *Iberium*, y del que por desgracia solo se construyó esta uni-



Lancha diseñada y construida por Fernando Lagos para la JOP de La Coruña en 1922.
Power boat designed and built by Fernando Lagos for JOP of La Coruña in 1922.

Carina, de la serie Delfín, diseñado por Alfredo Lagos en 1952.

Carina, part of the Dolphin series, designed by Alfredo Lagos in 1952.

first secretary of the class. After the stagnation caused by the Civil War and the fact that the Snipe was adopted as national class by the Spanish Nautical Club Federation, a number of fleets started forming in the 1940s and Snipes were built all over Spain. In just a few years Astilleros Lagos became the best Snipe building shipyard in the country, and its boat achieved great success and the first yachtsmen from Vigo, such as Massó, Curbera and Tourón, were considered among the best in Spain.

FROM STAR TO CRUISER

When the Star appeared on the scene, Vigo returned once again to be a pioneer in the construction of one of the first Spanish fleets, thanks once again to José María Massó. It didn't take long for Astilleros Lagos to start building great quality boats and I know that its Stars surpassed the first ones that arrived in Vigo from reputable northern shipyards, such as Munoa, of San Sebastian, and Udondo, of Bilbao.

The greatest exponent of the sailing boat design with which Fernando Lagos had the most success was the *Norte V*, a 12-metre sloop with a full keel that he designed himself and built in his shipyard for José María Massó in 1945. This boat, originally designed for the Real Club Náutico of Vigo as part of the *Iberium* series, unfortunately was the only unit to be built and became the shipyard's flagship. The Norte V was launched on 2 May 1946 and a few years later was bought by José Luis Ussía y Cubas as a gift to his son Luis Ussía Gavalda, II Count of Gaitanes, and his wife Asunción Muñoz-Seca, who took it to San Sebastián and registered it at the city's Real Club Nautico and enjoyed sailing it for many years. Today, after a period of neglect and decline, Isabel, granddaughter of Luis Ussía,

dad, pasó a ser el buque insignia del astillero. El *Norte V* se botó el 2 de mayo de 1946 y unos pocos años más tarde fue adquirido por José Luis Ussía y Cubas para regalárselo a su hijo Luis Ussía Gavalda, II Conde de los Gaitanes, y a su mujer Asunción Muñoz-Seca, quienes lo trasladaron a San Sebastián y lo inscribieron en el Real Club Náutico de dicha ciudad, navegando en él durante muchos años. Hoy en día, y después de un periodo de cierto abandono y deterioro, Isabel, nieta de Luis Ussía, y su marido Telmo Aldaz de la Cuadra Salcedo intentan su recuperación que, aunque costosa y difícil, espero y deseo que consigan.

SEGUNDA GENERACIÓN

Poco a poco se fueron incorporando al Astillero los cuatro hijos varones de Fernando, Fernando (Tucky) - con un gran talento e ingenio y que, lamentablemente, fallecería muy joven - Alfredo, Juan y Nito. Fernando Lagos se retiró a los 70 años, pero su gran afición, no le impidió seguir diseñando hasta su fallecimiento en 1976, a los 87 años. Juan fue un auténtico genio en el diseño de lanchas rápidas y de motor, de las que se construyeron muchas unidades. Sus diseños, revolucionarios para la época, siguen hoy maravillando por su ligereza, sencillez y gran belleza. Alfredo diseñó, en 1952, un crucero de 10,30 metros de eslora denominado *Manés*, proyecto promovido por el Real Club Náutico de Vigo para construir cruceros de vela económicos, con un sistema de financiación pionero en España y que tuvo gran interés internacional, pasando a denominarse por el Club, clase Delfín. Se construyeron siete unidades, algunas de las cuales continúan navegando. El barco cos-

and her husband Telmo Aldaz de la Cuadra Salcedo are trying to restore the boat to its original splendour. A difficult and expensive project that I sincerely hope will be a success.

SECOND GENERATION

Over the years, Fernando's four sons, Fernando (Tucky) - a very talented engineer, who unfortunately died very young - Alfredo, Juan and Nito, joined the shipyard. Fernando Lagos retired in the 1970s, but his passion made him to continue to design right until he died in 1976, at the age of 87. Juan was a real designer genius of fast cutters and motorboats, which resulted in the construction of a 40.640 pesetas, sin incluir la acomodación interior, y los socios del club podían adquirirlos pagando una pequeña entrada y cuotas de 500 pesetas mensuales hasta amortizarlos, sin pagar intereses. Sin duda una gran iniciativa para dar acceso a la vela a muchas personas con no demasiados recursos. La famosa revista Yachting World, lo comentó ampliamente en su número de mayo de 1955.

DÉCADAS DORADAS

En la década de 1950, una de las épocas doradas del astillero, se construyeron simultáneamente Snipes y Stares para muchos armadores y para la Escuela Naval, así como Dragones de una gran calidad. El Sloop *Andrómeda* de doce metros, diseñado por Fernando Lagos y exportado a Mónaco; el ketch *Ariadne* para Antonio Pastor de La Meden; el *Peregrino*, pequeño sloop para dar la vuelta al mundo y finalmente exportado a Estados Unidos, y el *Vigo*, un diseño de Robert Clark para Robert Lockner, son un ejemplo de algunas de sus magníficas construcciones. En los años 70 Astillero Lagos, en manos de la segunda generación: Alfredo, Juan y Nito, comenzó un periodo de modernización, sin abandonar la esencia y espíritu de sus inicios. Construyeron en madera laminada el *Alcaravan III*, el primer Bruce Farr de España. Con Alfredo al frente, Astilleros Lagos era ya una empresa consolidada en España y con un gran prestigio en el extranjero. Se les conocía por su impecable trabajo en la construcción y restauración de yates y barcos clásicos de madera, un proceso complejo, lento y artesanal, que los Lagos ejercieron con una gran calidad, solidez y atención al detalle, respetando siempre las tradiciones.

Vigo, construido en Astilleros Lagos con planos de Robert Clark para Robert Lockner.

Vigo, built at Astilleros Lagos based on a design by Robert Clark for Robert Lockner.

EN LA ACTUALIDAD

Alfredo, de 92 años, segundo hijo del fundador, aunque ya está retirado conserva su original despacho en el astillero que tantos años dirigió. Es un gran experto en madera con el reconocimiento y acreditación del Lloyd´s, buen diseñador de barcos de vela, miembro honorario y Port Officer del Royal Cruising Club, miembro honorario y Port Officer del Ocean Cruising Club y socio de honor de Agabace, Asociación gallega de Barcos Clásicos y de Época.

Ha sido un gran navegante y entre otras muchas regatas, resultó ser el único español que participó en la del Descubrimiento en 1972 entre Bermudas y Bayona en el *Dora IV*, cutter de 18,70 metros diseño de S&S y construido en aluminio por Palmer& Johnson.

© ÁNGEL TOURÓN-FIGUEROA

Diorama del astillero en su configuración original. Salvo la zona de agua que se rellenó posteriormente, continúa manteniendo los galpones y la estructura original.

Shipyard diorama in its original configuration. Apart from the water area, which was covered, it maintains its original facilities and structure.

Alfredo Lagos, hijo del fundador, frente al *Acacia*, 6 Metros FI de 1928 restaurado por ellos en 1912.

Alfredo Lagos, son of the founder, infront of the *Acacia*, a 1928 6-metre FI restored in 1912 by Astilleros Lagos.

truction of many units. His designs, revolutionary for his time, still stand out today for their lightness, simplicity and exceptional beauty. In 1952, Alfredo designed a 10.30-metre cruiser called *Manés*, a project promoted by the Real Club Náutico of Vigo to build affordable sailing cruisers, thanks to a financing system that was innovative in Spain at the time, which had great international success. The Club called it Dolphin Class. A total of seven units were built and some of them are still at sea today. The boat costed 40,640 pesetas, without interior accommodation, and club members could buy it for a small deposit and instalments of 500 pesetas per month, interest free. A great initiative to promote sailing and make it affordable to more people. The renowned magazine Yachting World gave it plenty of coverage in its May issue in 1955.

FOTO ARCHIVO LAGOS | LAGOS PHOTO ARCHIVE

Concentración de lanchas diseñadas por Juan Lagos en la celebración del centenario del astillero.
Power boats built by Juan Lagos to celebrate the shipyard's 100th anniversary.

GOLDEN AGE

During the 1950s, a golden age for the shipyard, many Snipes, Stares and great quality Dragons were built simultaneously for private owners and the Naval School. The 12-metre sloop *Andrómeda*, designed by Fernando Lagos and exported to Monaco, a ketch called *Ariadne*, for Antonio Pastor de La Meden; *Peregrino*, a small sloop to sail around the world and later exported to the United States, and the *Vigo*, designed by Robert Clark for Robert Lockner, are just a few great examples.

In the 1970s, Astilleros Lagos, led by the second generation, Alfredo, Juan and Nito, started a period of modernization, without abandoning its traditional spirit. The shipyard built the *Alcaravan III*, the first Bruce Farr in Spain, with laminated wood. With Alfredo at the helm, Astilleros Lagos was already well-established in Spain and enjoyed a great reputation abroad. It was known for its impeccable yacht and classic wood boat construction and restoration work, a complex, slow and artisanal art that the Lagos brothers carried out respecting traditions with solid and high-quality results, paying great attention to detail.

TODAY

At the age of 92 and despite being retired, Alfredo – the founder's second son – still has his original office at the shipyard that he led for many years. He is a wood expert, certified by Lloyd's, talented designer of sailing boats, honorary member and Port Officer of the Royal Cruising Club, honorary member of the Port Office of the Ocean Cruising Club and honorary member of AGABACE, the Galitian Association of Classic and Vintage Boats.

A great yachtsman, he raced in many regattas and was the only Spaniard to take part in 1972 Transatlantic Discovery Race from Bermuda to Bayona on the *Dora IV*, an 18.70-metre cutter designed by S&S and built in aluminium by Palmer&Johnson.

Every time I have the chance, I really enjoy talking about boats with Alfredo and consider it not just a pleasure but a privilege. Alfredo is no doubt one of the few people I know truly competent on the subject.

These qualities that made Astilleros Lagos famous are the same that Alfredo's children, Alfredo and Alberto, the third generation, uphold today. With few members of staff, as this is a very difficult time for traditional shipyards, they continue to be leaders in the construction and restoration of wood vessels. And the magnificent full restoration of the Acacia – the 1928 6-metre FI designed by Gustav Estlander, owned by Mauricio Sánchez Bella and on which King Juan Carlos returned to sailing and took part in his first 6-metre regattas – is proof of their expertise.

I hope this shipyard and others like it will continue their work with the same enthusiasm with which they were founded and, despite the difficulties, continue to play an important and essential role in upholding our naval traditions and preserving our heritage.

astilleroslagos.es

Photos: Lagos Archive

Hablar de barcos con Alfredo, algo que me entusiasma siempre que tengo ocasión, no solo es un placer si no un auténtico privilegio. Alfredo es, sin duda alguna, una de esas pocas personas sabias en la materia que conozco.

Esas cualidades que hicieron mundialmente famosos a los Lagos son las que mantienen los hijos de Alfredo, Alfredo y Alberto, tercera generación al frente de la empresa en la actualidad. Con pocos trabajadores en plantilla, pues los tiempos que corren son realmente difíciles para los astilleros tradicionales, siguen siendo, hoy en día, líderes en la construcción y restauración de embarcaciones de madera.

Como muestra de ello cabe destacar la magnífica restauración total del *Acacia*, 6Metros FI de 1928 diseño de Gustav Estlander y perteneciente a Mauricio Sánchez Bella, con el que el rey Don Juan Carlos volvió a navegar de nuevo e hizo sus primeras regatas en 6Metros.

Espero que este astillero y otros que continúan activos con la misma ilusión que tuvieron sus antepasados puedan, a pesar de las dificultades, seguir haciéndolo muchos años más en la seguridad de que siguen siendo una pieza fundamental e imprescindible para la continuidad de nuestra tradición naval y la conservación de nuestro patrimonio.

astilleroslagos.es

Fotos: Archivo Lagos