

Los retos de la industria naval

“El contrato de Freire es el primero de los que vamos a firmar de ahora al verano”

“El barril de crudo a 84 dólares nos beneficia”

—> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

ses se ha producido un despegue paulatino de los mercados y se nota una alegría que se traduce en las ofertas que todos los astilleros tenemos encima de la mesa. Estas ofertas significan que se van a construir nuevos barcos, con nombres y apellidos; otra cosa es dónde se van a hacer. El ejemplo más claro ha sido el anuncio esta semana de que Freire ha firmado un buque oceano-gráfico para el Reino Unido, y que para mí es el primero de los contratos que en la ría de Vigo vamos a cerrar de aquí al verano.

—La subida del precio del petróleo les beneficia, ¿no?

—Tenemos el barril de crudo a 84 dólares y esto nos permite asegurar en el mundo *off-shore* [buques de prospección y apoyo a plataformas petrolíferas] un movimiento que en las épocas a las que antes hice referencia ni existía. Coinciden dos cosas: por un lado, hay un despegue de la actividad comercial en el naval, vinculado sobre todo al mundo *off-shore*; y por otro lado, el negocio se ha vuelto más internacional, de las doce operaciones

que Barreras tiene encima de la mesa, hoy, las doce son extranjeras.

—¿Están llevando mejor la crisis los astilleros medianos que las grandes factorías?

—No siempre es así, pero es cierto

que las empresas medianas suelen afrontar la crisis mejor que las grandes en el naval. Pero bueno, también es verdad que en el mundo se construyen muchos más barcos pequeños y medianos que grandes.

—Los bancos, ¿han abierto el grifo de la financiación?

—Sí se están concediendo más créditos. Lo que ocurre es que obtener financiación está muy ligado a la rentabilidad posterior del barco. Todos los barcos cuya construcción y explotación son rentables tienen financiación. Otro tema es que el armador no disponga de las garantías necesarias. No puede aparecer un furtivo mañana pidiendo un crédito para construir un buque sísmico de 120 millones de euros.

—¿Es posible que caiga algún astillero más?

—A nivel europeo ya están cayendo. Y toca madera. A nivel español... espero que no.

Lo que sí puedo decir es que en la ría de Vigo ningún astillero estará sometido al riesgo de quedarse por el camino. Y ahí incluyo también a Factoría Naval de Marín, que saldrá para adelante. La selección natural aquí, si se puede llamar así, ya se produjo. Otro tema es que entre astilleros se produzcan acuerdos parciales. Con el tiempo siempre dije que la ría de Vigo simplificaría su estructura tan atomizada. En un futuro no muy lejano veo una ría potenciada a tres grandes niveles, que serían medianos y grandes buques, pequeños barcos, y transformaciones y reparaciones. En un proceso similar al de la banca.

—¿Se refiere a alianzas? ¿Cuándo veremos eso?

—Alianzas incluyendo accionariado. En un entorno de ocho a diez años. Pero esta reestructuración no significa que se vaya a reducir la producción ni el número de puestos de empleo en la ría. Sino que se eliminaría la posibilidad de que astilleros vigueses compitiesen por los mismos barcos, lo que es una cosa mala para todos.

—¿Cuál es el principal problema de cara al futuro?

—Sin ninguna duda: la conflictividad laboral. Tenemos esta espada de Damocles desde hace muchos años; es una lacra. Muchas navieras del mundo no quieren construir en la Ría por esto, o hay que con-

vencerlas gastando unos recursos que se necesitan para otras fases de la negociación para que vengan.

—¿Por qué se resiste tanto la paz social?

—Vigo ha sido siempre una ciudad complicada en este aspecto, pero sobre todo en el metal. Porque en su conjunto, Vigo no tiene ese sello de conflictividad que tiene en el mundo de los astilleros, en el metal. Quizá determinadas visiones de determinados agentes sociales influyen en desviar la objetividad de lo que deben ser las relaciones sociales entre la patronal y los astilleros.

—¿Dónde ve más oportunidades, en Rusia o Brasil?

—En Brasil. Son dos países complicados, pero Rusia lo es más. Una operación en Rusia, aunque esté clara, lleva mucho tiempo. Brasil tiene una experiencia mucho mayor en tratar con inversores extranjeros, en ambas direcciones.

Astilleros Lagos está construyendo una pequeña embarcación de madera de 5,5 metros de eslora y bajo consumo cuyo diseño ha sido publicado en la prestigiosa revista norteamericana

WoodenBoat. Astilleros Lagos, fundada en 1915, se dedica a la restauración y mantenimiento de embarcaciones de recreo de madera en medio de los grandes astilleros vigueses.

Un bote “ecológico” con sello vigués

Astilleros Lagos construye un fueraborda de bajo consumo

J. CARNEIRO • Vigo

Entre gigantes del acero como Construcciones Navales P.Freire, Armón y Barreras sobrevive una pequeña empresa dedicada a la restauración y mantenimiento de embarcaciones de recreo de madera: Astilleros Lagos. Esta firma, fundada en 1915, ha recuperado su labor constructiva con el diseño y fabricación de un bote fueraborda ecológico de bajo consumo, que ha sido destacado por la revista norteamericana *WoodenBoat*.

“La idea de diseñar la embarcación surgió por un concurso de diseño organizado por esta revista, cuando el precio del petróleo estaba por las nubes”, explica Alberto Lagos, responsable del astillero. El concurso planteaba la construcción de una embarcación de cualquier material, con una serie de características, entre las que destacaban que fuese eficiente, tuviese un consumo bajo (que pudiese mantener una velocidad con cuatro adultos a bordo y con un consumo inferior a 7,6 l/h) y una eslora inferior a los 5,65 metros.

A finales del año pasado nos quedamos gratamente sorprendidos de que publicaran nuestro barco en la revista, como el diseño más notable después del ganador, un bote bastante parecido de un astillero americano”, reconoce Lagos.

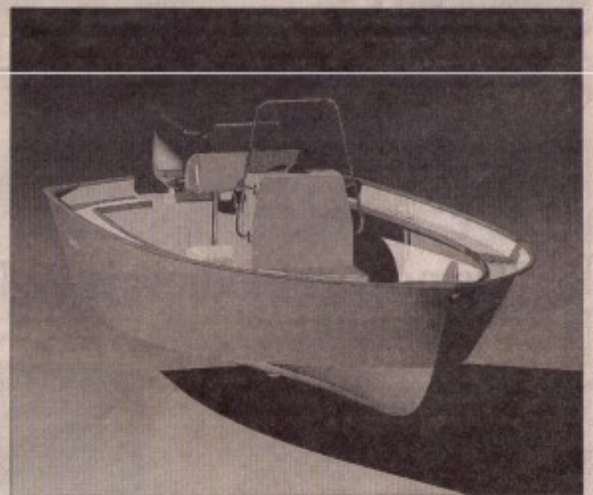
Para el diseño, este astillero se inspiró en un bote construido por él mismo en los años 50, aunque aumentando su eslora hasta los 5,50 metros. “Le dimos un perfil con estilo moderno y le añadimos un montón de detalles indispensables en las embarcaciones de hoy en día, como una consola central, cubierta y un sistema eléctrico mínimo”, relata.

Establecidas las dimensiones principales, el astillero comenzó con la optimización de las formas mediante un programa de predicción de velocidades de embarcaciones de planeo. También se realizó un estudio detallado de los pesos, para contabilizar lo que iba a pesar exactamente el bote, y actuar sobre todos los elementos en los que se podía jugar para conseguir un peso mínimo, clave para una baja potencia y un mínimo consumo.

“La parte más complicada fue el cálculo estructural, para obtener una embarcación con un peso mínimo, pero como una es-



El prototipo, en las instalaciones de Astilleros Lagos. // A.L.



Recreación del bote fueraborda, publicada en “WoodenBoat”. // A.L.

tructura capaz de soportar 25 nudos de navegación con ciertas olas. Se ha buscado que todos los elementos tengan una función estructural, y que ninguna añada peso superfluamente”, apostilla Lagos.

El casco y la estructura están terminados, la cubierta superior también, y el suelo interior, donde va situado la consola central. El prototipo está siendo construido por el carpintero Fernando González,

incorporado recientemente al astillero tras su formación y prácticas en la Escuela Obradoiro Mar de Vigo, y cuenta con la ayuda en algunas tareas de Paulino Ferreira, veterano carpintero

de ribera.

“Desde un primer momento tuvimos claro que si el bote estaba destinado a ser una embarcación ecológica, limpia y con un consumo reducido, debía ser de madera”, relata Lagos. Lo que falta ahora para terminar el buque es el reforzado exterior con telas de fibra de vidrio para mejorar la resistencia a la abrasión de la madera, y por último el trabajo de acabado, barnizado y pintado. “Una vez que esto esté acabado, habrá que instalar diferentes ferrajes para completar la embarcación, e instalar el motor fueraborda”, añade.

Astilleros Lagos llegó a construir en su día cruceros de vela de hasta 16 metros, lanchas de competición y embarcaciones de vela ligera. En el proyecto del bote ecológico participa también la Fundación FEUGA.

La idea de diseñar este bote surgió de un concurso en la revista *WoodenBoat*