Fitting out and special equipment for fishing vessels

HABILITACIÓN Y EQUIPOS ESPECIALES PARA BUQUES DE PESCA

Doscientas empresas forman el sector de la habilitación naval en Galicia

Escribe Xabier Cereixo. Fotografías cedidas por Astilleros Armón

Desde que el sector naval se ha articulado a través de unos astilleros convertidos en industria de síntesis, ha proliferado toda una serie de subsegmentos de actividad donde las empresas se han especializado para lograr ser competitivas en términos tecnológicos y comerciales. En Galicia se ha desarrollado una tupida red empresarial en la que la industria de la habilitación ha logrado un cierto prestigio que va más allá del ámbito regional.



TWO HUNDRED COMPANIES IN GALICIAN SHIP FITTING OUT SECTOR

In recent years, shipbuilding has gone through radical change. Long gone are the days when a shipyard was an industry that did a little bit of everything, from designing a ship to the final touches, covering a fair part of the in between processes. Nowadays, throughout the world, shipyards are essentially a synthesis industry where various specialized industries converge. This phenomenon is well-known in Galicia: no longer do we see large shipyards staffed by thousands of generally non-specialized workers. As things stand, shipyards have tended to specialize in order to compete in the globalized market, whereas the auxiliary industry and the large worldwide specialist producers have grown in ship's components.
In Galicia, with a long tradition in shipbuilding, shipyards have become



En los últimos años, la construcción naval ha experimentado una transformación muy profunda. Lejos quedan los tiempos aquellos en que un astillero era una industria donde se hacía de todo un poco, desde el diseño de un barco hasta su última construcción, pasando por buena parte de los procesos intermedios necesarios. Hoy, en todo el mundo, los astilleros son fundamentalmente, una industria de síntesis donde las diferentes industrias especializadas acaban aúnando sus esfuerzos en el empeño conjunto de construir un buen buque y dar satisfacción al cliente. Éste tiene la opción, aunque es verdad que muchas veces la delega, de escoger entre aquellas sociedades dispuestas a participar a la que más sea de su agrado, alcanzando un compromiso entre calidad y precio.

Por tanto, en Galicia se conoce muy bien el fenómeno, y es muy difícil ver aquellos grandes astilleros con miles y miles de hombres en su plantilla, en general, poco especializados. En el momento actual, por un lado, los astilleros han tendido a la especialización que permite competir en mejores condiciones en el mercado globalizado de principios de este siglo XXI. Por otro se ha desarrollado de forma muy intensa la industria auxiliar y los grandes productores mundiales especialistas en los diferentes componentes del barco.

En Galicia, una zona con una muy arraigada tradición en la construcción naval, –y es un fenómeno paralelo–, se ha desarrollado la tendencia a la especialización en los propios astilleros, cobrando año a año una mayor importancia el sector de la pesca y las reparaciones. Es la lógica consecuencia de la influencia ejercida por la pesca en el conjunto de la economía de la región.

Alrededor de este conjunto de fenómenos, que se diría que apuntan todos en la misma dirección, en el espacio geográfico gallego, y particularmente, en el Sur de la Comunidfad, se ha ido desarrollando un tupido entramado empresarial en el que hay representantes de todos y cada uno de los componentes que conforman un barco. De modo que en un espacio relativamente pequeño cualquier armador con la necesidad de construir un pesquero –también de transformarlo– podrá encontrar un amplio abanico de empresas, sociedades o representaciones y delegaciones que van desde el diseño y la concepción técnica hasta los motores, pasando por los aparejos o la maquinaria de cubierta.

Y naturalmente, también se podrán encontrar múltiples empresas dedicadas a la habilitación interior, mobiliario, equipación especial o carpintería especializada en el terreno naval. En concreto, se estima que en este último subsector se integran unas doscientas empresas en Galicia, lo que indica la pujanza de la actividad. Esta pujanza, por cierto, se va independizando, poco a poco, de la suerte, a menudo convulsa, del propio sector naval gallego. Esto es algo que ha ido logrando a base de buen hacer, ya que su trabajo de años es la mejor carta de presentación a lo largo y ancho del mundo. Este prestigio le ha permitido abrirse las puertas del sector naval de otras zonas geográficas y ya no es nada extraño que se reciban encargos del resto de España e incluso del extranjero.

Prestigio

Esta es la consecuencia, común en todos los segmentos de la actividad, de ser un sector puntero tecnológicamente como lo es la construcción de pesqueros gallegos, altamente reputada en todo el mundo. Si se piensa fríamente durante unos segundos se comprenderá que no podía ser de otra forma. El sector pesquero gallego es uno de los más avanzados en términos tecnológicos del mundo. Todo lo que en él se hace es observado con atención por sus cualificados competidores. Pues bien, si es puntero en diseño, si utiliza los mejores motores disponibles en el mercado, si ha sabido desarrollar aparejos o redes

La especialización de empresas ha permitido ganar competitividad

También han ganado prestigio más allá del sector pesquero de Galicia

more specialized, particularly in the fishing sector. This is the result of the influence of fishing in the region's economy.

In Galicia, the industry is surrounded by a dense network of companies specializing in the design and technical aspects to engines, including fishing gear and deck machinery. Numerous companies produce interior fitting out, furnishing, special equipment or ship's carpentry. According to estimates, some two hundred companies are active in this subsector in Galicia, indicative of the strength of the activity. This strength is, by the way, gradually becoming independent from the often erratic performance of the Galician shipbuilding industry. This is the result, common to all the segments in the activity, of being a technologically leading sector – building Galician fishing vessels – that are so highly renowned worldwide. This is not surprising – the Galician fishing sector is one of the most technologically advanced in the world. So if it is a leader in design, in engines, fishing gear and nets, handling systems and freezing at sea, why should this not be the case for interior fitting?

To the non-expert, fitting out may seem to be secondary and not important in comparison to the general design of a ship, of the engines or fishing gear. But that is not the case. As far as interior fitting is concerned, the human side of fishing is very much involved. When speaking of economies, technologies and



figures, it is often overlooked that fishing is one of the harshest activities carried out by man, with a high-risk component. A ship is much more than a production unit or a floating factory. It is also a full-time job and so, living accommodation where many men live in a small space, tired men who have to gather up strength to carry on working each day, as fresh as possible, so as not to endanger their companions or themselves. All this in a hostile environment since the human being is not designed for the marine environment. Interior fitting out of a fishing vessel is, therefore, a very demanding area that has to combine a wide range of requirements. First and foremost, it has to contribute to safety on board as well as for the crewmembers. All other requirements are, in fact, different types of safety. For instance, would it occur to anyone to design cabins in exciting colours such as bright red? Aesthetics? Comfort? Of course, aesthetic requirements are there, which is only human. But another type of colour would be better for giving the rest that is so important for the safety of the crew. When people have to manage in such an adverse environment as the sea, attention is vital to keeping efficient at work, an efficiency where human life is at stake. Thus, safety in all and above all. In fact, that is where most efforts in research and development lie. This is the case of the materials used that must give

para pescar donde nadie pescaba, si dispone de los mejores sistemas de manipulación, conservación y congelado del producto a bordo ¿cómo no iba a ser similar en excelencia la habilitación interior?

No es secundario

La habilitación interior podría parecer al profano un aspecto totalmente secundario y hasta intrascendente, especialmente si se lo compara con el diseño general del barco, con sus motores o con los aparejos. Sin embargo esto no es así. En todo lo que se refiere a la habilitación interior, donde hay bastante diversidad de asuntos, hay implicados territorios de la máxima importancia, particularmente, en lo relacionado con la parte humana de la actividad pesquera.

Porque, a veces, se olvida, hablando de economías y tecnologías y cifras de esto y aquello y números de lo de más allá y más acá, que la pesca es una actividad humana. Y de las más duras, con un componente de riesgo muy significativo. Conviene no olvidar que el barco es mucho más que una unidad productiva, que una factoría industrial flotante: es también, y de forma al menos tan intensa como lo anterior, un centro de trabajo full-time, de 24 horas al día, y, en consecuencia, también una vivienda. Una vivienda en la que han de convivir muchos hombres en un corto espacio, hombres cansados que deben recuperar fuerzas para poder seguir trabajando cada día con la suficiente frescura para no poner en peligro ni a sus compañeros ni a ellos mismos. Y todo ésto en un ambiente hostil, ya que el ser humano no ha sido diseñado para desenvolverse en el medio marino.

Ante todo, seguridad

Vayamos por partes, pues. La habilitación interior de un pesquero es, como se acaba de señalar, un terreno muy exigente que debe conjugar diversas demandas, a veces opuestas. En primer lugar, lo más importante y a lo que, al final, se limita todo lo demás, es que debe contribuir a la seguridad general del buque y sus tripulantes. Todas las demás exigencias que se le planteen a una empresa dedicada a la habilitación interior, en realidad, son diferentes aspectos de la seguridad. Por ejemplo, a nadie se le ocurriría proyectar camarotes en colores excitantes tipo rojo chillón ¿estética pura?¿confort? Desde luego la exigencia estética está ahí y es de lo más humano querer rodearse de entornos agradables. Pero no es menos cierto que otro tipo de colores contribuyen mejor a la relajación y a facilitar el descanso y el descanso es un factor primordial en la seguridad de los tripulantes. Cuando las personas deben manejarse en un





ambiente adverso como es un océano, tal vez gélido, tal vez surcando grandes olas o atravesando vientos de muchos nudos, el nivel de atención es fundamental para poder mantener una correcta eficiencia en el desempeño de la labor que se le ha encomendado, una eficiencia en la que se juega la misma vida.

Por tanto, seguridad en todo y ante todo. Y de hecho es en donde se hacen los mayores esfuerzos de investigación y desarrollo. Es el caso de los materiales que se emplean, los cuales deben cumplir la condición de responder adecuadamente al fuego. En primer lugar, deben ser materiales que de ningún modo puedan por ellos mismos generarlo y, en segundo, que impidan en la medida de lo posible, su propagación.

En el diseño del mobiliario deben tenerse en cuenta los factores referentes a la difícil estabilidad en el mar, evitándose los elementos cortantes o puntiagudos puesto que generan un aumento de la peligrosidad ante las posibles y no inhabituales pérdidas de equilibrio de la tripulación.

Un punto fundamental, por sus consecuencias de todo tipo es el diseño de espacios interiores, algo que comienza ya en la concepción general del buque. El grupo humano que trabaja a bordo convive muchas horas y muchos días y las consecuencias psicológicas de esta intensa convivencia son bien conocidas y se comprenden perfectamente. Aunque la armonía y el buen ambiente son algo que no se puede forzar, al menos, se puede facilitar o no perjudicar.

La ganacia de espacio tiene una importancia radical, asimismo, en los elementos destinados específicamente al descanso, como camarotes o literas, con evidentes consecuencias, también, en términos de seguridad.

La relación de asuntos donde se ve comprometido el bienestar de los tripulantes se complementa con los aspectos relativos a la higiene que hoy en día también han pasado a ocupar un lugar destacado, como no podía ser de otra forma.

Sobre todas estas cuestiones existe, por cierto, un consenso generalizado que va mucho más allá de las exigencias legales, al menos en los países desarrollados con un sector pesquero de primer orden. Aquí no existen diferencias entre lo planteado por los trabajadores o sus representantes y las exigencias que una empresa armadora pone sobre la mesa en el momento de construir un pesquero. Lo que está en juego tiene tal importancia, las inversiones comprometidas son de tal magnitud, que una actitud cicatera en la construcción de las duchas o las literas o en la elección de materiales carece por completo de sentido en el corazón humano del barco, allí donde cohabitan y descansan los tripulantes.

El desarrollo de materiales tiene gran importancia en la seguridad

Ganar espacio es fundamental en términos de convivencia

adequate response to fire, both in preventing it and in stopping it from spreading.

Design of the furnishings has to take into account the ship's stability at sea, avoiding cutting or pointed edges as this increases the danger for the crew. Interior design is essential, which starts at the project stage of the ship.

The human team working on board lives together intensely and the psychological consequences of this are quite understandable. Although harmony and a good atmosphere cannot be forced, at least they can be there to a certain extent.

Making the best use of space has extremely important, and the same applies to the rest areas such as the cabins or bunks, which are evidently tied in with safety.

Crew welfare is complemented by aspects to do with hygiene.

Above all, there is a generalized consensus that goes beyond legal requirements, at least in the developed countries where no distinction is made between the workers and the demands put on the shipyard by the shipowner.

What is at risk is so important, the large investments, that a tightfisted attitude when it comes to building the showers, the bunkbeds or in the choice of materials, fails to make any sense.

In the human heart of the ship, where crew cohabit and take their rest.