

CHERNERAS de plástico

por Jorge Julio González / FOTOS DENNIS DELGADO



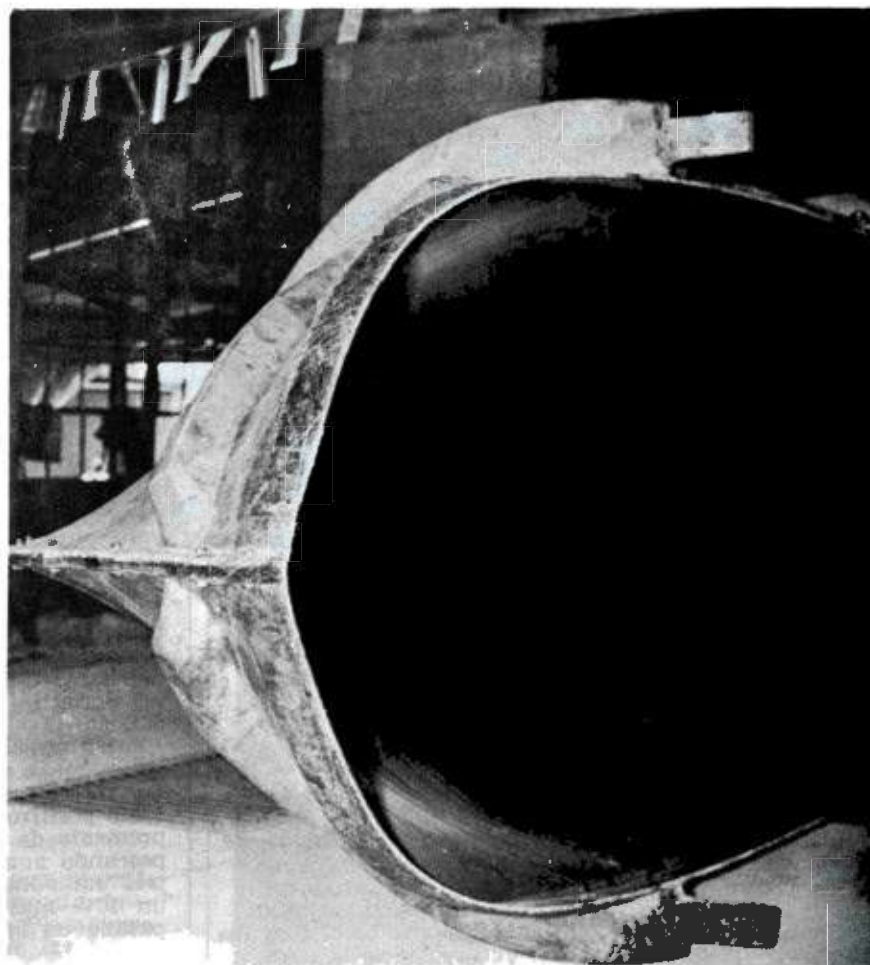
Me sonrío, pero un poco preocupado, al recordar las palabras de Paneque, el viejo hablador que tengo de vecino, mientras miro el brillante color naranja de las lanchas plásticas que, dispuestas boca abajo y en hileras, parece teñir las paredes, el piso, y hasta los mismos rostros de los trabajadores... "Mira... escúchame, yo fui pescador por más de cuarenta años y sé lo que me digo: esas lanchas no sirven nada más que para bonito. Cuando hace quince años yo pescaba por Cojímar con mi chalupa de madera, me pasaban las lanchas y veleros de ese material; ¡pasaban que soplaban! Y ya ve: al regreso, seguro que era yo el que traía más pescado, y no precisamente porque ellos pescaban para el deporte y yo para comer... Por eso te repito que es mejor dejar eso del plástico para los cepillos de dientes..."

Había conversado con Paneque y contado lo del reportaje; había discutido bastante con el obstinado viejo, y ahora estoy aquí en la Unidad N° 4 Granma, de la Empresa de Astilleros, situada en la margen derecha de la desembocadura del río Almendares. Miraba y pensaba que este astillero no se había visto nunca más coloreado que en esta mañana...

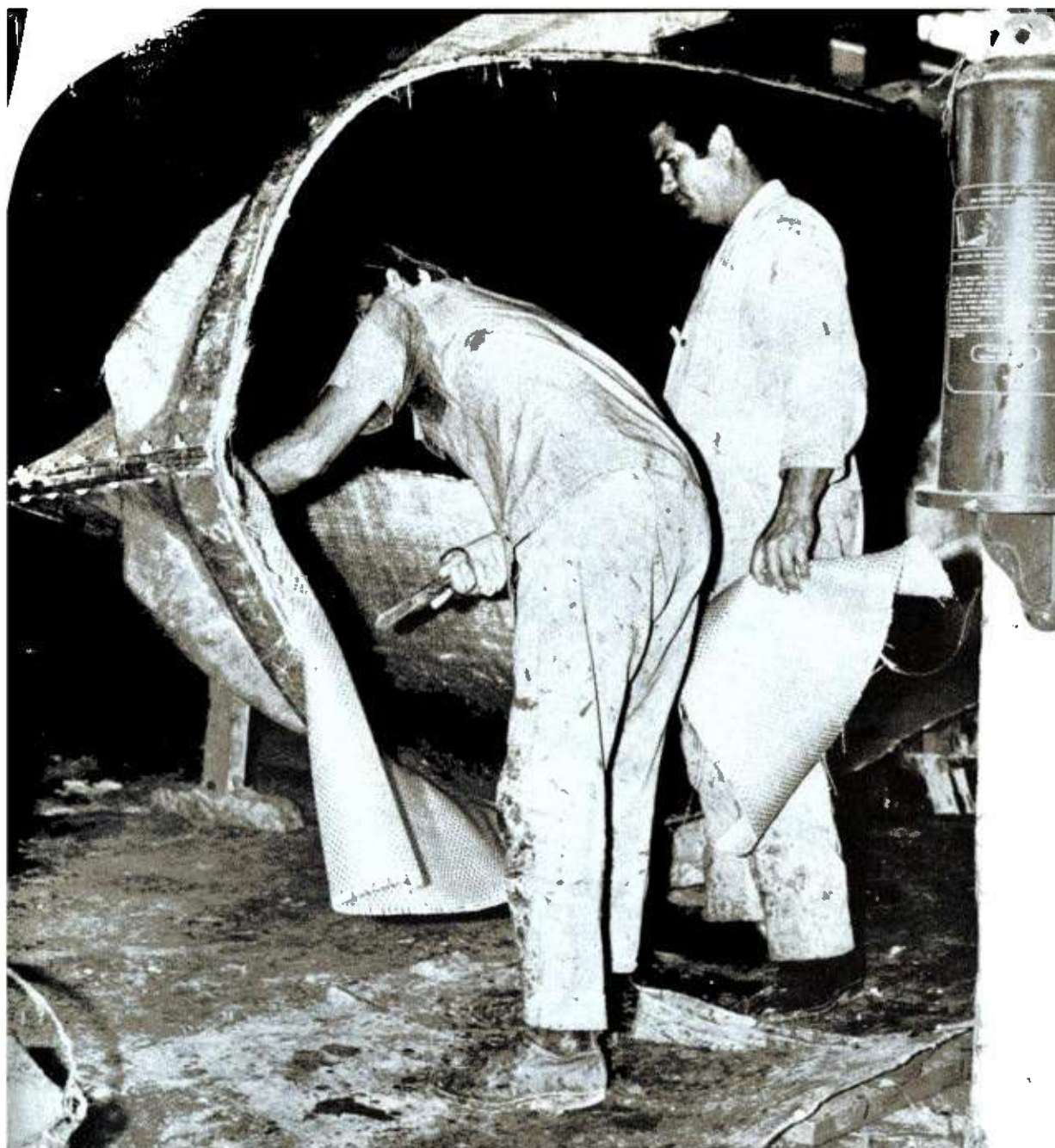
O al principio no fue tan fácil

Al entrar en dicho centro de trabajo, sabía que desde octubre de 1971 se concibió y comenzó a trabajar sobre la idea de construir lanchas de plástico para utilizarlas en la pesca con palangre, principalmente la de cherna, que realiza la Flota del Golfo. Esto resultaría enormemente ventajoso y marcaría el primer paso de las embarcaciones de este material hacia las actividades productivas en nuestro país. Ahora seguía curioseando por entre los cascos de las lanchas, rememorando mi entrevista en la empresa con el ingeniero Rodrigo Gómez Tregent...

"Desde hace poco más de dos años —me dijo Tregent—, en esa unidad habanera se vienen construyendo botes auxiliares de plástico para las embarcaciones pesqueras, y de recreación para la Empresa Turística; pero, desde hace 18 meses, a tres técnicos medios y a mí se nos encargó trabajar con el nuevo proyecto de lanchas chernereras, pues a pesar de estarse fabricando botes de cuatro metros de



Molde con el que comienza el proceso de construcción de las chernereras de plástico



◀ Se fijan las láminas de fibra de vidrio en el molde con resina polyester. En total llevará 9 capas de fibra

Un operario es el encargado de cortar con exactitud la tela de fibra de vidrio

eslora, éstos no respondían a las especificaciones de las lanchas productoras. El novedoso proyecto —prosiguió Tregent— requirió realizar métodos originales de cálculo para el peso y consumo de los materiales y de la tipificación de las uniones de la embarcación.”

○ la madera se bate en retirada

Alasomarme al umbral de las dos grandes naves que se encuentran inmediatamente a la entrada de la unidad, y mirar las lanchas detenidamente, me abordó la convicción de que ni la opinión del pescador más tradicionalista que nos encontremos, ni los argumentos más conservadores, podrían rebatir las ventajas que ofrecen las lanchas cherneras. . .

“Mi chalupa —todavía recuerdo a Paneque— me duró unos cuantos nortes, créame. . .”

Las lanchas de madera tienen un corto periodo de vida y es necesario invertir mayores recursos humanos y materiales en su construcción, mantenimiento y reparación.

“...Yo mismo la pintaba, y las reparaciones me las resolvía mi hermano, que era carpintero. . .”

Por el contrario, en las lanchas de plástico reforzado con fibras de vidrio (PRFV), la fabricación se efectúa con menos personal y menor calificación. El





►
La lancha,
ahora, entra
en su fase de
habilitamiento

Los ingredien-
tes químicos
que se añaden
a la resina
se mezclan
por intermedio
de esta
batidora
especial



mantenimiento es prácticamente nulo, limitándose a mantenerla limpias con agua y detergente, y no necesitando pintura, por su color integral, ni el habitual calafateo. Las reparaciones son más simples y rápidas, reduciéndose a la restitución de la zona perforada con métodos similares a los de su construcción. Por otra parte, este tipo de embarcación es totalmente insumergible, poseyendo 1.10 metros cúbicos de reserva de flotabilidad que, con carga, motor, e incluso en las condiciones más adversas, garantizan su insumergibilidad.

○ dos procesos importantes

El fuerte olor de la resina domina completamente el interior de la primera nave; algunos hombres, entre mezclas químicas, fibras de vidrio y lanchas a medio acabar, trajinan impacientemente, un poco apretados en la reducida área de trabajo. Estamos en la nave donde se cumplimenta el laminado, primero de los dos procesos más importantes en la construcción de las lanchas. Más al fondo se levanta una nave mucho mayor y recién construida, que se está preparando para instalarle, con mejor organización, toda esta parte; la mudanza espera, solamente, por la colocación de la grúa viajera que permitirá el movimiento de las lanchas en su elaboración. Alguien me señala al compañero por quien he preguntado. Lo abordo:

—¿Usted es Juan Rodríguez?

—Sí —contesta sorprendido, y sin más preámbulos comienzo la plática con él...

—Este primer proceso —comienza a explicarme— consiste en ir formando capas de plástico dentro de un molde del mismo material, el cual ha sido confeccionado

características
de las
lanchas chernereras
de plástico

eslora: 5 metros
manga: 1.78 metros
calaño: 0.26 metros
desplazamiento: 580 kg
punta medio: 0.71 metros
motor: de 7 a 10 h.p.
velocidad: más de 6 nudos/hora



Vista de la proa de una chernerera plástica construida en los Astilleros Gramma, del río Almendares

anteriormente con las formas y medidas deseadas de la futura lancha. Antes de comenzar a laminar —continúa— se le aplica al molde alcohol polivinílico, que hace las veces de separador, evitando así que se fundan las capas de plástico al molde.

Más adelante, Juan Rodríguez me señala hacia una capa de plástico en una lancha...

—El espesor de la lancha lo conforman nueve capas de resina polyester, ligada con dos productos químicos: uno, catalizador; y el otro, acelerador, los cuales, al mezclarse, comienzan a endurecerse. Entonces, entre cada capa de resina, se ajusta una tela de fibras de vidrio, dándole así una mayor consistencia al material.

Seguimos recorriendo el salón y nuestro guía nos muestra otra fase de este interesante proceso:

—Las capas exteriores de la embarcación que se construye, o sea, las primeras que se aplican, son dadas con gelcoat —y señala a unos recipientes pintados de gris—, resina pigmentada con un reluciente anaranjado que le dará su color definitivo e ideal por su mejor visibilidad en el mar. Por otra parte, el gelcoat que se aplica a las capas superiores del interior de la embarcación, en la zona de trabajo, es pigmentado con un sobrio color gris.

—¿Qué tiempo dura el proceso de laminación?

—Este proceso lo realizan un operario y dos ayudantes; el laminado del casco dura de 18 a 20 horas, mientras que el montaje del piso, los mamparos y las divisiones, un promedio de 2 horas...

Dejamos atrás el acre olor de la química y nos acercamos a la otra instalación, esta vez situada casi en la orilla del río, donde, junto a la fresca brisa reinante, se cumplimenta la otra parte importante de la fabricación de lanchas chernereras. Aquí, en la sección de habilitamiento, termina la línea de producción, y los trabajadores de este frente se encargan de equipar a las lanchas de los cintones, herrajes, línea de eje, timón, tanque de gasolina, toma de fondo; en fin, todos los accesorios necesarios que dejarán lista a la lancha para su prueba de mar.

En toda la línea de producción trabajan veinte compañeros, y está prevista para construir una lancha cada dos días. A la Flota del Golfo, entre paréntesis, se le han entregado ya un total de 18 embarcaciones, y el objetivo es sustituirle todas sus lanchas de madera, que suman varios cientos, ya que los Lambda llevan a bordo un promedio de seis lanchas cada uno.

○ en la flota del golfo

Un pedazo de la Bahía de La Habana se introduce en rectángulo, formando los muelles del atracadero. Algunos Lambda reposan acoderados; esperan, justo lo necesario, para salir de campaña. Aquí cerca tengo al L-101, que se provee de hielo; más adelante, el L-18 se avitualla de víveres; y allá, un poco más lejos, al L-39 se le atiende algún imprevisto de la máquina. Son los tres barcos que componen una de las flotillas más productoras: la comandada por Baldomero Martínez Vila, más conocido por Pacoso.

A bordo de cada Lambda, pintados de azul y blanco, contrastan dos relámpagos anaranjados de entre las seis lanchas que, como de costumbre, se le acomodan. A Pacoso, que se mueve de un barco a otro, lo atajo al lado del 101...

—Pacoso, no te robo mucho tiempo; pero dime, ¿cómo se están distribuyendo las lanchas plásticas?

—Hasta el momento, dos por cada barco —me contesta Baldomero apresuradamente, y agrega—: y, para que no se las disputen, con ellas pescan los lancheros más productivos...

Pacoso ya tiene sus años y, quizás, lo aparenta más por su aspecto de hombre experimentado. El se muestra esquivo porque tiene mucho que hacer, mas le logro arrancar, antes de irse, la conclusión práctica de un buen jefe de flotilla. "Los patronos de mi flotilla —me dice— tienen ahora más confianza, porque cuando hay un poco de mal tiempo, mantenemos las lanchas más rato en el agua, pues estamos seguros que no se irán a pique..."