

EL CANAL  
EN CIFRAS**5.581**

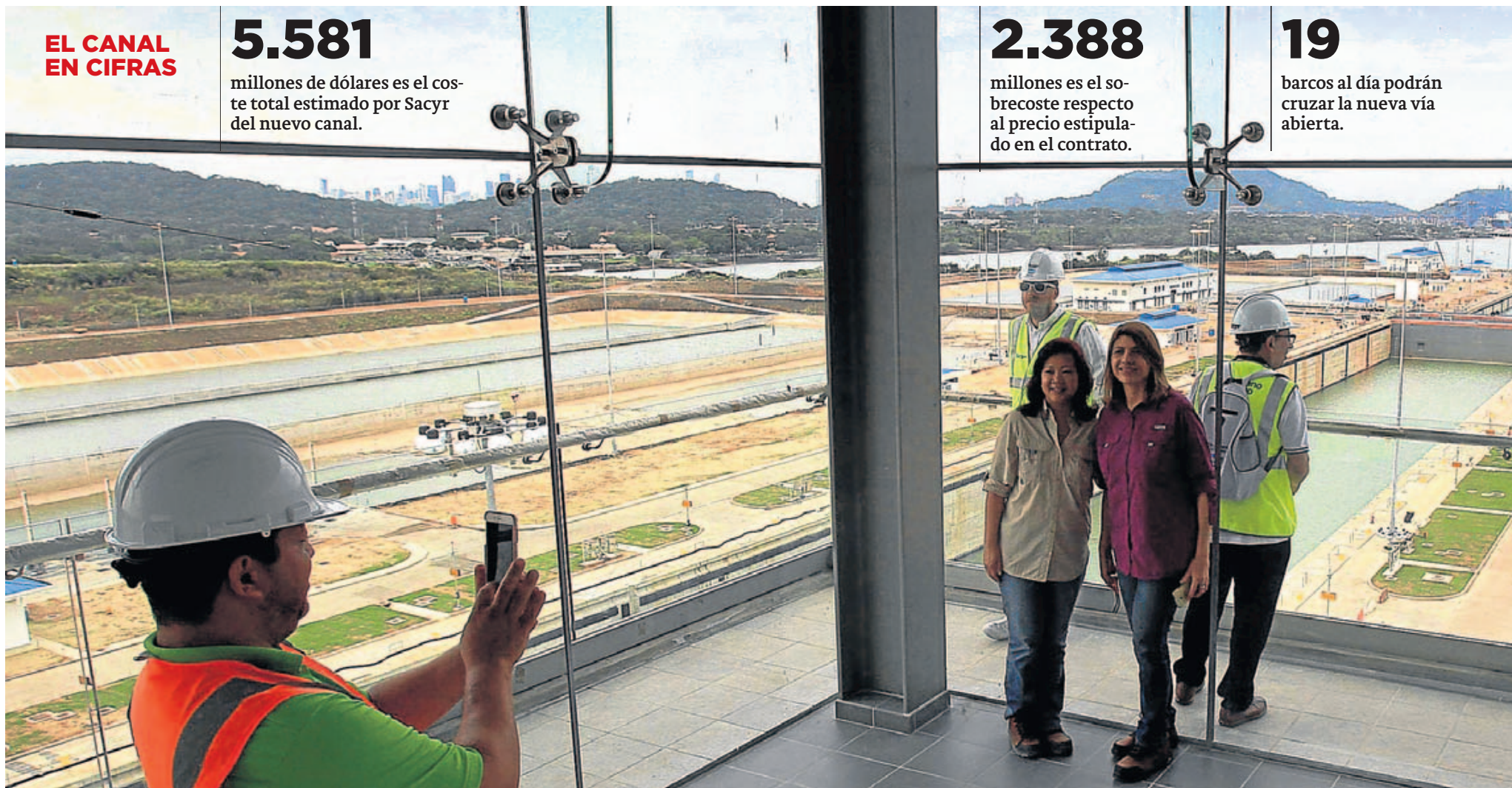
millones de dólares es el coste total estimado por Sacyr del nuevo canal.

**2.388**

millones es el sobrecoste respecto al precio estipulado en el contrato.

**19**

barcos al día podrán cruzar la nueva vía abierta.



**Para el recuerdo.** Vista de la nueva vía del Canal de Panamá, desde una de las edificaciones. La colosal obra comenzará a funcionar a finales de este mes. :: EFE

# La tropa vasca del Canal de Panamá

**Cuatro compañías de Euskadi fuertemente internacionalizadas han aportado su experiencia y productos a la obra del siglo**



**JOSÉ LUIS  
GALENDE**

✉ jlgalende@elcorreo.com

**BILBAO.** Las empresas vascas también han estado en Centroamérica, en la obra civil más importante del mundo de este siglo. Cuatro industrias de Euskadi han puesto su grano de arena en la construcción del segundo Canal de Panamá, que será inaugurado a finales de este mes. Se trata de un proyecto que facilitará el paso entre el Pacífico y el Atlántico de hasta 19 barcos al día y que está llamado a revolucionar el comercio entre Oriente y Occidente, según aseguran los expertos. El listado de compañías que han colaborado en la construcción que ha comandado la firma española Sacyr, desde la 'joint venture' Grupos Unidos por el Canal (GUPC), incluye a

Aceros Araia (Asparrena, Álava), Angel A. Santamaría (Derio, Bizkaia), Prosertek (Santurtzi, Bizkaia) y Jaso Equipos de Obras y Construcción (Idiazabal, Gipuzkoa). Un honor que se han ganado por derecho propio con sus ofertas y la calidad de sus productos.

Además, hay otras compañías que desde el anonimato han suministrado material a estas y otras empresas subcontratadas. Para todas, los encargos conseguidos han sido una inyección revitalizadora en unos momentos muy difíciles, con el mercado nacional de la construcción hundido. Y aunque dada su trayectoria y solidez esta obra no haya sido un factor decisivo para su supervivencia, sí les va a suponer en algunos casos una experiencia y un prestigio que les facilitará su expansión internacional.

Las cuatro compañías, todas ellas de larga tradición industrial en Euskadi, han aportado la estructura metálica de 46 edificaciones, ma-

quinaria para cantera, grúas para la construcción y cabrestantes para facilitar el amarre de los barcos.

**Aceros de Araia (Álava)  
46 edificios en 18 meses**

La aportación al Canal de Aceros de Araia, filial de Siderúrgicos Velasco (Sidervesa), ha rozado la calificación de epopeya, porque hace solo 17 meses que fue solicitada su colaboración por Sacyr para sacar adelante la construcción de la estructura metálica de los 46 edificios de servicio del nuevo juego de esclusas del canal, en la que se había atascado la subcontrata originariamente encargada de ello. «Sacyr, un cliente habitual, nos pidió nuestra colaboración para estas construcciones, que incluían la torre de control del canal, y que suponía en ocasiones trabajar a 60 metros de altura», explica el director técnico de la firma alavesa y responsable del proyecto en Panamá, Miguel Roncero.

La obra del Canal ya había sufrido algunos retrasos por las dificultades de todo tipo que GUPC había encontrado y el encargo fue asumido por Aceros de Araia como «un reto». Sacarlo adelante, explica, no solo era una «carrera de fondo» sino también de «velocidad», y para ello decidió asumir todo el trabajo con personal propio y sin colaboración



**ACEROS DE ARAIA TORRE DE CONTROL DEL CANAL**



**JASO EQUIPOS DE OBRAS GRÚAS EN EL NUEVO CANAL**

externa. Trabajar sin depender de nadie, explica, era la única forma de cumplir con un contrato que comenzó siendo de 4,5 millones de dólares y que con los nuevos encargos que siguieron llegando sobre la marcha, se colocó al final en siete millones. «Nos sentimos orgullosos de lo que hemos hecho», en-

fatiza el consejero delegado de la empresa, Eduardo Hervalejo.

No era un trabajo menor. Había que corregir lo que estaba mal hecho, desarrollar la ingeniería, fabricar en España las estructuras con 2.500 toneladas de acero; ocuparse de la logística y del traslado de personal -14 personas viajaron al país





# 2030

es el año en que estará saturada la nueva vía. Ya se piensa en otra nueva.

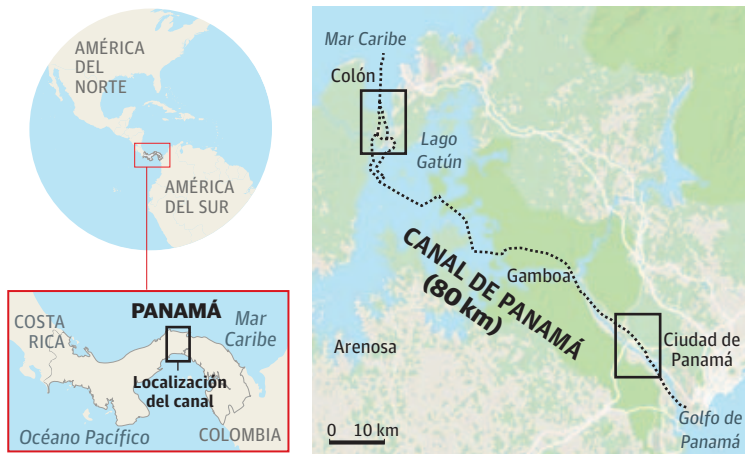


GRÁFICO L.G.

res incluso a las que son aplicadas en España».

Los primeros empleados de la compañía viajaron en octubre de 2014 y los últimos en abandonar Panamá lo hicieron el pasado 15 de mayo.

Los desafíos que implicaba el proyecto obligaron Aceros de Araia a «utilizar todos sus recursos» para llevar a buen término su compromiso, que han cumplido en plazo y «con felicitaciones» de los responsables del grupo constructor del canal.

La firma alavesa ha participado también de una forma indirecta en otro capítulo de la construcción del nuevo Canal de Panamá: es suministradora de acero de la guipuzcoana Jaso, que ha estado presente con sus grúas en el proyecto. Y su participación no se limitó a la estructura metálica, sino que colaboró a solventar las dificultades que se le presentaban a su cliente, como cuando este le pidió 19.000 litros de pintura especial que era imposible de conseguir en Panamá y que necesitaba de forma urgente para la obra.

Aceros de Araia, con la que la familia Velasco sigue su tradición industrial de distribución de acero, tiene 52 trabajadores y el contrato con el canal le ha supuesto en torno al 10% de su facturación anual, señala Hervalejo.

Ángel A. Santamaría (Bizkaia)

### Maquinaria para canteras

La empresa Angel A. Santamaría suministró a Sacyr, con la colaboración de una ingeniería francesa con la que trabaja de forma habitual, tres grupos de brazos hidráulicos cuya misión era eliminar los atranques que se pudieran producir en los molinos que trituran la roca para la fabricación de cemento, que en el caso del Canal se producía a pie de obra.

Su director general, Ely Losada, destaca que fue un proyecto desarrollado a medida y que la compañía es colaboradora habitual de Sacyr. Su especialidad es la fabricación de maquinaria para obras públicas, canteras y minería. El contrato fue ganado en el concurso realizado por GUPC, en competencia con diferentes aspirantes.

«Nos sentimos orgullosos de que fuéramos elegidos», señala Losada, que además de resaltar el valor económico del encargo, enfatiza el hecho de que «se valore de una forma real lo que hacemos» y la «visibilidad mundial» de los productos que fabrican con su aportación a la obra del canal. Aunque en realidad la «ale-

gría» del contrato solo duró unos meses, recuerda, llegó en un momento «en que estábamos cayendo en picado como consecuencia de la crisis de la construcción en España». Todavía hoy, lamenta, «no se vende nada para las canteras».

También explica que suministraron tornillería y otros elementos, por encargo de GUPC, pero que lo hicieron como meros intermediarios, adquiriéndolos en empresas del entorno ante las dificultades para encontrar en Panamá este tipo de suministros. Por ello piensa que hay otras muchas empresas vascas que de forma más o menos anónima han participado en el megaproyecto del istmo centroamericano.

La compañía Angel A. Santamaría ha sufrido las consecuencias de la crisis de la construcción, que ha reducido su facturación en un 95% y dejado su plantilla en niveles mínimos.

Jaso Equipos de Obras y Construcción (Gipuzkoa)

### Grúa 'made in Euskadi' y 6 edificios en 18 meses

Jaso Equipos de Obras y Construcción, filial del grupo Jaso, aportó 17 grúas torre, de un modelo especial para trabajar en obras donde deben compartir espacio muchas de estas máquinas. No eran grandes grúas –8 a 10 toneladas–, matiza la

### LAS CLAVES

Aceros de Araia

### Recibió el encargo de Sacyr para construir 46 edificios, tras desistir el primer adjudicatario

Ángel A. Santamaría

### Ganó el concurso para construir a medida elementos necesarios para la trituración de piedra

Jaso Equipo de Obras

### Sus grúas le fueron solicitadas tras el fracaso de las chinas compradas en primer lugar

Prosertek

### Se adjudicó el suministro de 62 cabestrantes para el amarre de barcos en el interior del canal

firma, pero debían tener la capacidad de desplazarse. El contrato les llegó tras el fracaso de algunas máquinas chinas adquiridas por los constructores en primer término, e implicó el desplazamiento a la obra, de forma permanente, de cuatro técnicos, con un gran paquete de repuestos. El objetivo, mantener la actividad las 24 horas del día.

La firma guipuzcoana se encuentra entre las seis compañías del sector más grandes del mundo y está presente en más de 70 países, según señala su director comercial, Mikel Iturrioz. Este contrato lo consiguió a través de su filial distribuidora para el área centroamericana y México, Spamex. El pedido supuso el 10% de la facturación anual de la compañía, que exporta toda su producción, ante un mercado nacional que está muerto.

No ha sido el mayor contrato de este fabricante vasco. Su responsable comercial señala que en el proyecto turco Maslak 1453 han aportado 53 grúas, y que en otro proyecto en Australia –Barangaroo– tiene 14 grúas de gran tamaño, de 36 toneladas.

Jaso Equipos de Obras y Construcción, con medio siglo de experiencia a su espalda, sufrió como todo el sector la crisis del ladrillo de los últimos años y en la actualidad ha logrado alcanzar los 50 millones de facturación, lo que supone la mitad que hace una década. Ha pasado de fabricar y vender un millar de grúas al año a unas 250; eso sí, de mayor valor añadido.

Prosertek (Bizkaia)

### Facilitar el amarre de barcos

Al contrario que las otras tres empresas vascas, Prosertek ha aportado al Canal de Panamá material que se utilizará una vez comiencen a funcionar las instalaciones. Se trata de 62 cabrestantes, máquinas que facilitan el amarre del barco a los dos lados del Canal cuando durante la travesía tiene que detenerse entre esclusa y esclusa.

No es una tecnología muy sofisticada, señala David Barragán, responsable de calidad y seguridad de la compañía. Se trata básicamente de un motor eléctrico y un reductor que se ensamblan en una estructura que fabrica la propia empresa ubicada en Santurtzi, y que lleva incorporado un cuadro de control.

Prosertek lleva más de 20 años diseñando, desarrollando y fabricando equipos marítimos y portuarios para el mercado nacional e internacional.

La cuantía del contrato no fue muy elevada, medio millón de euros. Pero para la empresa, el hecho de ser seleccionada por GUPC y que su oferta fuera elegida demuestra la firmeza de su implantación en el mercado internacional, especialmente en Sudamérica y Centroamérica, donde ya contaban con una presencia destacada antes de este pedido. El contrato llevaba aparejada la formación de los técnicos locales que luego operarán el Canal, concluye Barragán.



ÁNGEL A. SANTAMARIA MÁQUINAS DE CANTERA EN LA OBRA



PROSERTEK CABRENTANTES EN LA NUEVA VÍA MARÍTIMA

centroamericano–, realizar cálculos, elaborar el diseño y asumir el montaje.

Y todo ello en año y medio y en condiciones climatológicas muy duras, explica Roncero. Por ejemplo, temperaturas que están siempre por encima de los 30 grados, con un porcentaje de humedad superior

al 90%. Además, en la estación de las lluvias –8 meses al año– todos los trabajadores de la estructura metálica tenían que abandonar la obra cada vez que se presentaba una tormenta, cosa que sucedía con gran frecuencia. Y es que, explica, las condiciones de seguridad exigidas por GUPC eran extremas, «superio-