



El estudio del ingeniero naval Javier Soto Acebal es un espacio amplio, donde la luz natural invade todos los rincones haciendo maravillas con el ánimo de quienes trabajan aquí. Es difícil creer que al momento de realizar esta entrevista, las cinco personas que nos recibieron estuvieran en la vorágine de uno de sus proyectos más importantes: un barco a vela de 130 pies encargado por un armador japonés cuya construcción se realiza en Wally, un astillero europeo que se caracteriza por sus barcos ultramodernos.

Javier Soto Acebal

Soñador de navíos

A pesar de la envergadura del emprendimiento, se respira un ambiente cálido, de camaradería y amabilidad. Una vez en la oficina de Javier, un vistazo rápido deja a la vista de los curiosos sus gustos y pasiones. El río llena la ventana y los planos y bosquejos ocupan toda la extensión del escritorio. Las paredes, en cambio, están abarrotadas de música: Charles Mingus, Miles Davis y John Coltrane custodian las largas horas que el ingeniero pasa soñando navíos en su estudio. "La verdad es que trabajo muchas horas, llego a las siete y media de la mañana y me voy cerca de las ocho y media de la noche, paso casi trece horas aquí –asegura, con la mirada perdida en el río-. Trabajo mucho, pero no me cuesta porque me divierte. Lo cierto es que las horas se me pasan volando, no es una profesión estresante".



-¿Esa pasión tiene una raíz familiar?

-Para nada. No hay nadie en mi familia que se dedique a se haya dedicado a esto, no tengo parientes cercanos ni lejanos relacionados con la náutica. Sin embargo a los 14 años ya hacía bosquejitos de barcos. Me acuerdo que jugaba al rugby en aquella época y supe accidentalmente de los cursos de náutica, entonces fui a averiguar y ese mismo día me llevaron a navegar. Cuando toqué tierra nunca más volví a hacer un deporte con pelota.

-¿Y qué pasó después?

-Pasó que no paré más. Me anoté en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires y me recibí en 1986 de Ingeniero Naval y Mecánico. Comencé a trabajar inmediatamente con Martín Billoch que, además de ser un arquitecto naval a quien admiro, es un gran amigo. Trabajamos un año juntos y después ingresé en el estudio de Germán Frers. Allí estuve 11 años hasta que me encargaron "El Matador", un barco de regata de 40 pies que resultó exitoso. Tuve la suerte de que tuviera una muy buena tripulación, que dominó su categoría durante seis años. Naturalmente a mi me sirvió mucho para que los clientes se interesaran y eso me permitió abrir mi oficina y comenzar a independizarme. Así empecé mi propio negocio.

-¿Cuál fue el aporte del ingeniero Horacio Chakass?

-En esa época yo trabajaba mucho con veleros y la llegada de Horacio fue muy valiosa para que incursionáramos en el mercado de los barcos a motor. Gracias a él hemos ido progresando mucho en ese sentido hasta el día de hoy. En la actualidad casi el 40% de nuestro trabajo corresponde a barcos a motor.

-¿Cuál es la dinámica de trabajo?

-Acá siempre tuvimos la constancia de hacer hincapié en valores como la disciplina y el estudio, nunca dejamos de estudiar, si no progresamos un poco cada día, algo anda mal. Y, una cosa muy importante: tener en cuenta los errores. Estamos muy atentos a ellos, a la crítica, a las cosas que no nos salen bien. Tratamos de tener presentes esas experiencias para superarnos. La realidad es que es muy difícil hacer un barco perfecto y por eso es importante asumir las equivocaciones, analizarlas y canalizar el aprendizaje de un modo positivo. Guardamos como algo muy valioso las cosas que no nos han salido bien.

-Ahora hablemos de las cosas que han salido bien

-Afortunadamente son muchas. Un trabajo destacado fue el Alexia, que es un barco a vela de 100 pies. Si bien ya

habíamos trabajado con astilleros europeos, fue un paso muy grande para afianzarnos en Europa. Se trata de un velero grande construido por el astillero italiano Wally, y que debutó triunfando en la regata Rolex Maxi Yacht Cup en Porto Cervo. En gran parte es gracias a esa experiencia que hoy tenemos entre manos nuestro proyecto más importante: un barco de 130 pies de eslora.

-¿Cómo encara un proyecto de esa magnitud?

-Yo siempre me esforcé por promover el trabajo en equipo y tengo la suerte de haberlo logrado. Acá realmente somos un "bloque" en el que todos tenemos defectos y virtudes y nos vamos complementando. Se da un juego sincero, sin envidias, donde el objetivo es defender el proyecto por sobre todos los aspectos, el ego no existe. Este trabajo en particular lo estamos desarrollando desde hace tres años. Llevamos 6 mil horas de diseño y calculamos que nos faltan unas 2 mil. Pero hay mucha gente involucrada además de nosotros, hay equipos de ingeniería, de styling, de mástiles y herrajes, de decoración, de cálculo estructural, de hidráulica... No llevo la cuenta, pero puede haber 100 personas involucradas sólo en el diseño. Nuestra tarea es recibir la asistencia e información de todas esas áreas, procesarla y volcarla al fabricante, el astillero.

-¿Y cómo se hace para dejar ir ese barco después de tanta dedicación?

-¿Cómo se hace para dejar ir a un hijo? Podría decir que el contrato termina cuando entregamos el último plano y el trabajo finaliza cuando el barco toca el agua, pero... son como hijitos, los dueños siguen llamando siempre por consultas. Lo que ocurre es que, en casi todos los casos, los barcos se pueden mejorar después de "nacidos". Entonces muchos dueños quieren seguir mejorando sus barcos y uno sigue muy ligado a ellos siempre.

-¿Cuál considera su característica más destacable como diseñador?

-Quizás lo más llamativo de nosotros es la variedad. Este año estamos trabajando en el barco más grande de nuestra historia y el más pequeño, que es un Dinghy de 10 pies de eslora. Eso nos entusiasma tanto como el Wally de 130 pies porque también tiene sus desafíos; el diseño es muy complejo con dimensiones tan reducidas. En materia de barcos a motor estamos con un proyecto nacional de un crucero de 25 pies de aspecto clásico y funcional, y un barco para el mercado brasilero ultra-moderno y progresivo de 42 pies. El espectro es muy cruzado y resulta muy motivante porque uno va descubriendo un mundo de expertos en cada rubro, es apasionante... Realmente me aburriría mucho hacer siempre el mismo tipo de barco.

Styling

Javier Soto Acebal se confiesa un admirador de los diseñadores americanos de la Costa Este entre 1900 y 1940. Menciona a Nathanael Herreshoff, B.B. Crowninshield, John G. Alden y Olin J. Stephens entre sus predilectos y aclara: "es un hobby, me gusta mucho mirarlos. Son diseñadores a los que estudio mucho, pero no muchas veces puedo aplicar lo que he aprendido de ellos porque, en general, no tenemos oportunidad de hacer diseños de ese tipo".



trot fue mi primer diseño, fui propietario y timonel, este barco me permitió obtener una medalla de oro del YCA en 1993 y una valija de conocimientos", recuerda. El Quantum 26, por su parte, le dio al estudio dos campeonatos



trot fue mi primer diseño, fui propietario y timonel, este barco me permitió obtener una medalla de oro del YCA en 1993 y una valija de conocimientos", recuerda. El Quantum 26, por su parte, le dio al estudio dos campeonatos

130' HIGH PERFORMANCE SLOOP

Este nuevo proyecto de alta tecnología está siendo construido en Italia por el prestigioso astillero Wally. En su diseño se destaca el lastre de agua y la quilla izable mediante un sistema hidráulico. Se realizó un extenso programa de investigación y desarrollo, que incluye análisis CFD (Computacional Fluids Dynamics), VPP (Speed Performance Prediction) y el análisis FEA (Finite Element Analysis) de la estructura. En materia de velocidad se adoptó una actitud agresiva, el objetivo es claro: cuando el barco participe en regatas, debe ganar.

A través de un sinnúmero de estudios sobre la estética del barco se logró conjugar armónicamente el concepto de "bulwark" (Banda elevada sin uso de candeleros). Se adoptó un novedoso arrufo convexo usando como punto de partida el pequeño diseño n°37, éste arrufo minimizará la resistencia al viento y es muy estable estructuralmente. La cubierta es minimalista con una pequeña cabina central de la cual se desarrollaron varias geometrías hasta ser aprobadas por el cliente.

En los interiores se distingue una cabina de propietario con salida a popa a una terraza que da al mar, yendo hacia proa hay dos camarotes de invitados con sus baños, luego la sala de máquinas, el salón comedor conectado con la cocina y, finalmente, dos camarotes completos para la tripulación. Debajo de la cubierta, los rasgos de disposición incluyen la cabina de comando con una apertura hacia el espacio de la terraza. El resto del alojamiento es para dos invitados en una doble cabina y otros seis en cuatro cabinas. El área de comedor incluye la cocina de a bordo y es usada por los dueños e invitados y constituye un espacio común.

CUADRO DE HONOR

Son los barcos que compiten en las regatas los que impulsan a los estudios de diseño a progresar. Entre ellos, Javier Soto Acebal menciona el Foxtrot (diseño n°2), Quantum 26 (diseño n°3), Matador (diseño n°6) y el Alexia (diseño n°23). "El Foxtrot fue mi primer diseño, fui propietario y timonel, este barco me permitió obtener una medalla de oro del YCA en 1993 y una valija de conocimientos", recuerda. El Quantum 26, por su parte, le dio al estudio dos campeonatos argentinos en la categoría IMS y según Soto Acebal "hasta el día de hoy sus líneas de agua son difíciles de superar". El Matador (40 pies de eslora) fue el "gran y definitivo impulsor", es el más exitoso, venció consecutivamente seis veces el Circuito Atlántico Sur. El Alexia (de los mismos dueños que el Matador) tiene 100 pies de eslora y fue construido en Italia. Debutó ganando la Rolex Maxi-Yacht Cup en el 2004 con la tripulación del Matador a bordo; "le debemos mucho a esa tripulación y a los propietarios", dice.

CONCEPT

Un hobby: La lectura.

Una obsesión: La arquitectura naval

Un disco: "Blues and politics", Charles Mingus Big Band

Una película: "Nuovo Cinema Paradiso" (1989).

Un libro: "The accidental tourist" (1985), Anne Tyler

INFO

<http://www.sotoacebal.com>



Javier siempre menciona a su equipo, rara vez dice "yo", por el contrario, utiliza el plural para referirse a éxitos y a fracasos. Según él "un yate exitoso nace con una acertada selección del equipo de diseño. Cumplir con los requisitos del dueño es una tarea dura que combina arte, ciencia, innovación y entendimiento". Con ese criterio convocó a sus colaboradores, además del ingeniero Chakass, lo acompañan el ingeniero Alejandro Bottino, el ingeniero Ezequiel Siritto y el arquitecto naval Laureano Marquinez Otalora. Éste último es egresado de la Universidad Nacional de Quilmes donde Javier da clases desde hace 12 años. Cuando habla de su actividad docente sí usa el singular y reconoce que podría ser mejor profesor si no dedicara tantas energías al diseño. Se queda pensativo buscando las palabras para explicarse, pero sabe que esas razones flotan mar adentro. Como si nunca hubiera vuelto a pisar tierra después de aquel primer paseo durante el cual descubrió su vocación.