

PERFIL **MERCEDES MORA** mercedes.mora@lavoz.es

Shuntaro Furukawa

PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DE NINTENDO

TODO UN «GAMER»

A penas habíamos arrancado unas hojas del recién inaugurado calendario del 2025 (figuradamente la mayoría, aunque todavía quedamos algunos nostálgicos de los de papel), cuando, después de semanas de rumores, Nintendo anunciaba el lanzamiento al mercado de la Switch 2, la sucesora de la tercera consola más vendida de la historia: su hermana mayor, la Nintendo Switch. Llegó a las tiendas mediado el año. Y apenas unos días después de ese estreno largamente esperado por los millones de seguidores de los ingenios de la firma nipona, su consejero delegado, Shuntaro Furukawa (Tokio, 1972) había de pedir disculpas por la demora con la que el producto estaba llegando a las manos de esa legión de seguidores. El *mea culpa* lo entonó ante la junta de accionistas de la compañía. Allí admitió haber visto superadas sus expectativas por el aluvión de ventas—tras el primer fin de semana en los estantes ya no quedaba ninguna consola en ninguna tienda del mundo—, y se comprometió a subsanar cuanto antes ese grave problema de oferta.

Y lo ha hecho. Además, el apetito sigue intacto. Las Switch 2 siguen vendiéndose como si fueran rosquillas y no hace falta ser adivino para intuir que serán uno de los regalos estrella de esta Navidad.

Así que, por si alguien lo dudaba, y no eran pocos los que lo hacían antes de que la nueva criatura de la nipona viese la luz del mercado, Nintendo conserva su toque de Midas en cues-

tión de consolas. Tanto es así que la cotización de la compañía se pasea estos días por la zona de máximos históricos.

Todo un éxito en el haber de Furukawa a los mandos de la compañía, en la que desembar-



ABRALDES | <https://abralartstation.com/>

có en 1994, nada más graduarse en Ciencias Políticas y Económicas por la Universidad de Waseda. Tenía entonces 24 años. Aunque no fue hasta el 2012 cuando accedió a su primer cargo directivo dentro de la empresa. A partir de ahí, el ascenso hasta lo más alto. Hasta que en el 2018 fue elegido para sustituir a Tatsumi Kimishima como primer ejecutivo de la firma, convirtiéndose en el sexto presidente en la historia de Nintendo. Kimishima, a su vez, fue el encargado de asir el timón tras la muerte en el 2015 de Satoru Iwata, el gran impulsor de la compañía, víctima de un cáncer a la temprana edad de 56 años.

Buena parte de esa escalada hasta la cumbre se la debe Furukawa al hecho de haber sido uno de los artífices del éxito de la primera Switch. Fue el que estuvo detrás de la campaña de marketing que le asfaltó el camino hacia el Olimpo de los gamers. Él mismo se declara así. Que para algo creció jugando con Super Mario Bros, con la Famicom. Y lo sigue haciendo con cada nuevo juego que incorporan sus criaturas. Horas le dedica este ejecutivo que se pasó diez años de su carrera en Alemania y que domina el inglés a la perfección, a los ingenios de la legendaria compañía (acumula 136 años de historia) que Hiroshi Yamauchi, bisnieto del fundador del negocio de naipes germen de la multinacional, supo transformar en un gigante de los videojuegos durante el medio siglo que estuvo al frente de la firma. Pero esa, es otra historia.

AL CONTADO

Mario Beramendi

La fiebre del oro en el siglo XXI

El oro ha fascinado a la humanidad desde siempre. Quizá sea su capacidad para permanecer inalterado durante siglos, inmune al deterioro y el óxido que el tiempo impone de forma implacable sobre el resto las cosas. El oro, siempre capaz de brillar, como con una sonrisa impercedera, símbolo de la opulencia y del éxito. Su cotización se mueve en máximos como activo refugio frente a la inflación y las tensiones del sistema monetario. Bancos centrales, *family offices*, grandes aseguradores e inversores particulares son los buscadores de este tiempo, como a finales del siglo XIX lo fueron los aventureros que se adentraron en las remotas tierras del Yukón, en Alaska. Como Jack London, que también enterró sus sueños allí, pero que dejó una obra literaria que trató la fragilidad del hombre frente a la naturaleza y que supo adentrarse como nadie en la complejidad de la condición humana y la feroz batalla que libran sus pasiones: la esperanza y la frustración, la codicia y la solidaridad, el amor y el odio, la alegría y la tristeza... Quienes siguen la pista del oro (invierten en él) ya no tienen que escarbar la tierra y remover el agua, ni llevar esclusas y bateas para buscarlo y lavarlo. Pero más de un siglo después, seguir el rastro de este mineral nos lleva a concluir que, en realidad, no han cambiado tantas cosas en la condición humana. En un sector minoritario de la sociedad sigue inalterado el deseo de acumular en tiempos de depreciación de los billetes. Mientras tanto, como los aventureros, muchos se afanan en perseguir sus sueños, aún a sabiendas de que acabarán enterrándolos. Pero es el poder hipnótico del oro, que están en todas partes: en un palacio real, en una cena exclusiva un viernes al anochecer, en los museos, en las tiendas de lujo, en el cuello de dos maleantes en forma de collar antes de que se descerrajen dos tiros, en el bolsillo de un inmigrante que va a una casa de empeño para pagar una factura, en el colmillo de un boxeador y, sobre todo, en los estuches de nuestras abuelas, que sí sabían llevarlo como reinas.

OPINIÓN

Cruceros: luces y sombras de un negocio

ISABEL NOVO

Directora del Instituto Universitario de Estudios Marítimos y catedrática de Economía

El gran interés social que muestra la población por el turismo de cruceros ha supuesto un impacto social económico en las ciudades en las que hacen escalas, como en A Coruña y Vigo, en Galicia. Ambas ciudades han celebrado este auge, valorado como un signo de bonanza. Sin embargo, en economía se enseña que ciertas actividades generan externalidades, traducidas en beneficios y costes, que no siempre recaen en quien las provoca. En los cruceros, los efectos positivos (ingresos turísticos, empleo, proyección internacional) son visibles de inmediato; los negativos (emisiones, presión sobre infraestructuras, residuos, congestión) se perciben tarde y con menos titulares.

Por tanto, no basta con contar escalas y pasajeros para medir el verdadero saldo económico y social. Las infraestructuras portuarias son un importante motor económico, pero pueden estar vinculados a costes ocultos. Cada atraque de un crucero exige muelles reforzados, defensas, bolardos, dragados, conexión eléctrica a tierra (OPS), así como

servicios de abastecimiento, seguridad y tratamiento de aguas y residuos, a lo que se debe sumar la prevención de riesgos asociados a la salud y al trabajo para la localidad. Valoraciones realizadas en estudios académicos, muestran que un crucero atracado sin OPS puede liberar en pocas horas toneladas de gases contaminantes, de forma que un solo crucero podría llegar emitir en puerto tanto azufre como miles de coches en un día. A esto se añaden aguas grises (residuales no fecales), negras (con contenido fecal y patógenos) y de sentina (las que se acumulan en el fondo del barco), residuos sólidos y ruido submarino que afectan a la biodiversidad y a la pesca costera. La implantación de conexiones eléctricas en puerto es clave, pero costosa, y su eficacia depende de que las navieras adapten también sus buques. La OMI ha aprobado en el 2025 un marco normativo (*Net-Zero Framework*) para que el transporte marítimo reduzca sus emisiones, con la meta global de lograr neutralidad climática alrededor del 2050; en esta línea, la UE el paquete *Fit for 55* incluye regulaciones como FuelEU Maritime y AFIR que obligan al uso de electricidad en puerto para barcos atracados, como parte de la descarbonización del sector.

En España, la industria de cruceros tiene una

magnitud del negocio importante, con una facturación de 6.450 millones de en el 2023 y con casi 49.000 empleos asociados, según un informe de Tourism Economics/Oxford Economics para la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), con un crecimiento que refleja la rápida recuperación del sector tras la pandemia. El impacto económico de esta actividad, tanto en A Coruña como en Vigo, se contabiliza en decenas de millones de euros, pero también reconocen las inversiones millonarias en muelles y en suministro eléctrico a buques, así como los esfuerzos para reducir emisiones, mediante las correspondientes estrategias respecto a OPS (en fase de implantación en Vigo y con expectativas de entrada en funcionamiento en A Coruña en el 2027) y planes de descarbonización. Además, como advierte el organismo público Puertos del Estado, una parte relevante de las inversiones en infraestructuras y servicios portuarios no siempre se cubre con las tasas actuales, de modo que una fracción de los costes pueden terminar asumiéndose con recursos públicos. De esta forma, junto con los beneficios que las ciudades disfrutan por el movimiento económico y la promoción que esto supone, se encuentran los impactos ambientales sobre el aire, el agua y los ecosistemas.