

FIRMAS

«Arteaga»: cuarenta años de un hito

AMABLE DOPICO

El 15 de abril de 1972 salió de la grada de Astano el superpetrolero de 325.000 toneladas que colocó al astillero de Fene a la cabeza de la construcción naval mundial

22 abr 2022 . Actualizado a las 18:30 h.



Faltaban veinte minutos. Por el walky-talky recibí la orden: «Ocupar los puestos en la llaves de retenida». Me dirigí a mi llave, estribor-popa, y me coloqué los auriculares. Llevaba en el astillero solo unos meses, pero había tenido la fortuna de participar desde el puesto de Ingeniero de Gradas en algo que iba a tener repercusión mundial.

El alojamiento de la llave era un pequeño foso en la placa de la grada. La palanca que disparaba la retenida estaba apoyada en un puntal de madera y, para mayor seguridad, su enganche a la placa del electroimán-disparador, asegurado con un candado.

PUBLICIDAD

Por si algo fallaba, un sopletista estaba al lado preparado para intervenir y un aprendiz dispuesto a recoger el candado y llevarlo hasta la tribuna.

Faltaban quince minutos: «Retirar almohadas rojas». Después de empezar la jornada apretando toda la cuna de lanzamiento, se habían ido retirando poco a poco todas las almohadas en las que descansaba el buque, transfiriendo así todo el peso a la cuna. Ahora comenzaron a retirarse las últimas, abriendo la cajas de arena que permitían aflojar las cuñas de madera.

El buque quedó libre, apoyado solo en la cuna de lanzamiento sujeta a la grada por las cuatro llaves. A bordo, los expertos del Instituto de Técnica Aeroespacial comprobaron por última vez sus instrumentos. Sus lecturas serían clave para comprobar si los esfuerzos previstos eran correctos y mejorar con ello los programas de cálculo y del reforzado de lanzamiento necesario para los próximos buques.

A bordo también todo el personal de marineros, con el capitán de pruebas al frente, comprobaron la maniobra del fondeo de emergencia y los trácteles que retirarían la sujeción de las rastras de frenado del buque.

En la tribuna, el consejero-delegado de Astano, José M^a González-Llanos, esperaba que la marea alcanzase la altura máxima para ver cómo se cumplía un sueño: la botadura del mayor buque jamás construido en grada, la nueva construcción NC-226 de 325.000 toneladas de peso muerto. Sus gemelos japoneses que le habían precedido habían sido construidos en dique. La botadura demostraría que era posible lanzar un gigante de este calibre. Ese era el reto. Abriría las puertas a todos los astilleros europeos a la construcción de una nueva generación de petroleros sin necesidad de abordar las inversiones en diques y sin perder el tiempo necesario para ello. Una jugada clave, técnica y comercialmente. El sueño de conseguir poner a Astano a la cabecera de la construcción naval mundial.

Todo había comenzado casi tres años antes, el 22 de mayo de 1969. Había conseguido un contrato fabuloso: 2 petroleros de 100.000, 4 de 230.000 y 5 de 325.000 toneladas de peso muerto (TPM). Total, 11 buques con más de 2.700.000 TPM. Uno de los mayores contratos de la historia de la construcción naval. El acuerdo de Estado por el que la Gulf Oil rompía el monopolio y pasaría a tener refinerías en España, le obligaba a construir esos buques en astilleros españoles. La idea era repartirlos, pero el tamaño de los buques y la carencia de diques de construcción había frenado el proceso. La decisión y la confianza en que se podrían construir en grada llevó al consejero delegado a dar un paso al frente y ofrecer Astano como constructor de todo el contrato. El apoyo del presidente del Consejo y a la vez presidente del Banco Pastor, Pedro Barrié de la Maza, e incluso, según rumores, el del propio Jefe del Estado, habían allanado el camino. Un logro, que pasando algunos años, algunos no perdonarían.

El contrato serviría para ampliar y modernizar el astillero. Fundado en 1945 para construir pesqueros, en solo dos décadas había crecido en tamaño y tecnología y estaba preparado para acometer el reto.

La expectación era enorme, técnicos de todo el mundo estaban presentes, algunos dudando si no se producirían deformaciones irreversibles en el buque, otros interesados en el método de lanzamiento, los del propio astillero centrados y preocupados por conseguir que todo lo previsto se cumpliera al milímetro, nada debía fallar. En las tribunas, en la grada próxima, en la carretera, en el barrio de Caranza que era un magnífico observatorio, en todas partes, una multitud esperaba el momento cumbre. El día era soleado y perfecto, sin viento, todo ayudaba al convencimiento de que sería un día histórico.

Desde el puesto conecté con el director de la factoría que en la tribuna dirigía la maniobra: «Almohadas rojas retiradas, todo listo». 17:14 pleamar. «¡Encender sopletes». «Retirar puntales». «¡Fuera candados!». Introduje la llave y abrí el candado entregándoselo al aprendiz, que salió a la carrera hacia la tribuna. «¡Candado de Estribor-popa fuera!». Oí por los auriculares como las otras llaves también quedaban libres. El buque ya solo estaba sobre el disparador eléctrico de la llave de retenida. En la tribuna, después de la bendición, la madrina se dirigió a la botella. La estrelló contra la proa del buque y en el mismo instante el director oprimió el disparador.

En el foso oí el timbre de aviso al mismo tiempo que la luz roja se encendía. No tuve que actuar, la palanca cayó sin problemas a la vez que se oía caer en el interior todo el juego de desmultiplicaciones del mecanismo. De inmediato, el buque empezó a deslizarse, primero lentamente, poco a poco, y luego de manera clara y decidida.

Permanecí en el foso mientras me pasaban por encima metros y metros de buque, 330 metros de eslora -tres campos de fútbol- y más de 40.000 toneladas de acero fabricadas y montadas bloque a bloque durante meses. Cuando pasó la proa, salí del foso y miré hacia el mar.

El buque entraba en el agua y se tensaban los cables de las enormes rastras de cadena que frenaron su carrera justo cuando ya flotaba libremente. Las sirenas de los remolcadores, de la grúa pórtico y de todas la grúas del astillero saludaron la entrada en el agua del nuevo casco convertido ya en buque.

Los aplausos, los vivas, los abrazos y las lágrimas de emoción se multiplicaron. Todos, desde los directivos, los técnicos y los trabajadores, hasta el último aprendiz, eran parte de aquel éxito y se sentían parte de aquel éxito. La plantilla más joven y más ilusionada de toda la construcción naval española, estaba preparada y lo sabía, lo había demostrado. Estaba preparada para el futuro, para todo.

Era el 15 de Abril de 1972 y era la botadura de la nueva construcción NC-266, un petrolero llamado *Arteaga*.

Amable Dopico es ingeniero naval y ex-director de Astano.

en directo un ingeniero a pie de grada en la botadura del petrolero

Archivado en: Banco Pastor Marítima Comarca de Ferrolterra Fene



También en La Voz

El próximo curso arranca en Galicia el jueves 8 de septiembre

