

Patrocinado por

PESCA Y MARISQUEO ACUICULTURA PUERTOS INDUSTRIA CONSUMO SOSTENIBILIDAD

## La mayor gesta mundial de la construcción naval de Ferrolterra cumple medio siglo



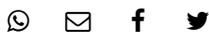
BEATRIZ COUCE  
FERROL



BERNARDINO

El superpetrolero Arteaga, con 325.000 toneladas de peso muerto, fue el mayor lanzado desde una grada para su bautismo en la antigua Astano

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

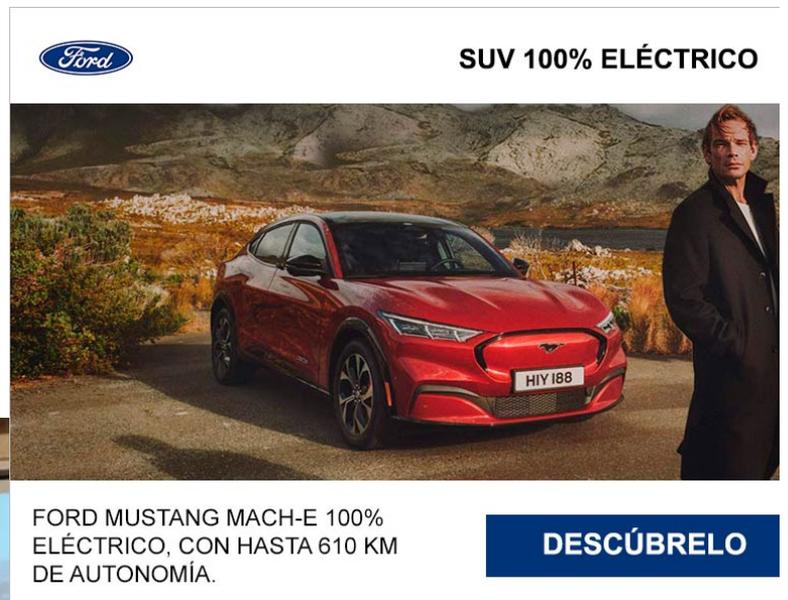


Comentar · 16

Varias generaciones de ferrolanos crecieron escuchando la gesta que habían conseguido sus abuelos, padres o tíos en el astillero de Fene, cuando, un 15 de abril de 1972, fue botado desde una grada el mayor superpetrolero construido hasta el momento en el mundo. Medio siglo después, **ese hito continúa siendo uno de los principales motivos de autoestima del sector naval de Ferrolterra**, que en estos 50 años de historia ha

tenido que reinventarse varias veces. Para festejar el acontecimiento que convirtió a la factoría de la ría ferrolana en un astillero admirado a nivel internacional, la **Fundación Exponav** acaba de inaugurar la exposición *Arteaga, la botadura de un gigante*, que permanecerá abierta hasta el 15 de mayo.

Los antecedentes de ese hito trascendental se sitúan en el concurso internacional abierto por el Gobierno español en 1967 para la construcción de varios buques petroleros, que incluía un acuerdo de Estado para la fabricación de los navíos en astilleros del país. Fruto de esa licitación, se aprobaron 11 buques para la petrolera Gulf -cinco petroleros de 325.000 toneladas de peso muerto; 4 de 230.000, y 2, de 100.000-; otros cuatro de 275.000 toneladas para Texaco, y cinco, de 300.000, para armadores nacionales. En conjunto, 20 barcos que implicaban 32,5 millones de horas de trabajo. «Fue el mayor contrato de la construcción naval mundial», afirmó **Alfonso García Ascaso**, entonces subdirector del departamento técnico y jefe de la sección de Ofertas y Contratos, en una mesa redonda celebrada en Exponav junto con otros protagonistas de aquella etapa. «Los armadores confiaron en Astano antes de hacer la prueba real de que se podría hacer», añadió.



**Ford** SUV 100% ELÉCTRICO

FORD MUSTANG MACH-E 100% ELÉCTRICO. CON HASTA 610 KM DE AUTONOMÍA.

**DESCÚBRELO**



Varios técnicos que participaron en la fabricación del Arteaga, en una mesa redonda en Exponav

Nunca antes se había llevado a cabo la fabricación de unos buques de esa envergadura desde una grada y el reto fue enorme. «Las dos personas relevantes de esta historia fueron **José María González-Llanos y José Deus**»,

afirmó **Amable Dopico, un joven ingeniero de gradas que llegaría después a dirigir la factoría**. González Llanos, artífice de la auténtica creación del astillero de Fene, que hasta entonces era poco más que un varadero, contó con **Deus** -presente en la mesa redonda entre el público- para acompañarle en la transformación que tenía que producirse para acometer aquella gesta. Deus revolucionó las botaduras al posibilitar el soportado del buque en una grada inclinada sobre una cama elástica, cambio indispensable para que aquel gigante de acero abrazase el mar sin partirse en dos, como vaticinaban los más agoreros.

#### Botadura del Arteaga en Astano en 1972



La expectación era máxima. De hecho, tal y como explicó el **gerente de la Fundación Exponav, Rafael Suárez**, se habían acreditado 200 periodistas y 400 técnicos de diferentes países, entre ellos japoneses, que también habían construido superpetroleros, pero en dique. Todo salió a la perfección, aunque la ola gigante que provocó su entrada en el mar mojó a muchos de los asistentes.

La construcción del Arteaga supuso una auténtica transformación de los medios físicos, materiales, del sistema de producción y de la organización en el astillero, en donde por aquel entonces trabajaban 5.000 personas. **José García, responsable de Métodos de Soldadura**, puso en valor la elevada cualificación de los 800 especialistas en este tipo de trabajos que había en la planta, que acometieron cerca de mil toneladas de soldadura con este superpetrolero.

Su superlativa estructura hizo necesario que el astillero se dotase de nuevos métodos de elevación, y entonces se adquirió otro de los emblemas del naval de la ría ferrolana: la grúa pórtico. **Rafael Montero, responsable del montaje de esta máquina**, recuerda que se precisaba «levantar bloques mucho más grandes y a mucha altura». Para evitar retrasos en la construcción del barco, «dimos la orden de empezar a usar la pórtico sin estar totalmente montada», evoca. Y así fue como se utilizó para colocar en la grada la sección de proa del Arteaga, de 640 toneladas de peso, aunque sumándole el resto de útiles necesarios en la maniobra, alcanzó las 800 toneladas.

#### Un gigante con precisión milimétrica

BEATRIZ COUCE



Pero además, en su transformación hacia uno de los referentes mundiales de la construcción naval, también a nivel organizativo experimentó un gran cambio. Impulsado por las ideas de González-Llanos, se puso en marcha un departamento de calidad. El que fue **jefe de Estructuras en esta unidad, Emilio Sánchez Jiménez**, asegura que aquel proceso se basó «en una mejora continua de los auténticos pilares que contribuyeron a hacer una empresa puntera: organización, diseño, tecnología y productividad en la gestión de la calidad». Especialistas de distintas áreas, como ingenieros navales, técnicos o maquinistas, nutrieron ese departamento. «**Teníamos que ir con un mono verde, por lo que nos llamaban la Guardia Civil**, para que se nos identificase como de gestión de calidad y para que los clientes viesen que estábamos en todas partes», recordó.

Amable Dopico, que cerró las intervenciones, subrayó «la capacidad de liderazgo y la apuesta de González Llanos para atreverse a enfrentar aquel reto, con una plantilla muy joven y sin tener la garantía de que iba a salir bien». Medio siglo después, el «desafío cumplido» es el orgullo del naval de la ría de Ferrol.



PUBLICIDAD



JOSE PARDO

GALERÍA



Exponav rinde tributo al Artega

JOSE PARDO

### Una exposición abierta hasta el 15 de mayo

La exposición de la fundación Exponav recoge, a través de paneles expositivos, maquetas del astillero y del buque, además de otros elementos. Incluye tanto aspectos tecnológicos como del factor humano, que posibilitaron el posicionamiento mundial de la antigua Astano, hoy Navantia Fene. La muestra es de entrada libre y permanecerá abierta hasta el 15 de mayo en el horario habitual del museo: de martes a viernes podrá visitarse de 10 a 15 y de 16 a 19 horas, los sábados de 11 a 19 horas y los domingos, de 11 a 15 horas.

La muestra está comisariada por el ingeniero José María de Juan, colaborador de la Fundación Exponav, quien considera que esta iniciativa es, además, un homenaje a González Llanos.

