

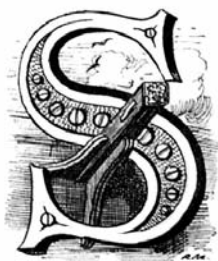
EL ARSENAL DE FERROL

Francisco José CORTÉS URÍA



Los puertos no son buena cosa, se pudren los barcos y los hombres se dan al diablo.

Introducción



ON palabras éstas que pone Joseph Conrad en las postrimerías del siglo XIX en boca de un antiguo compañero suyo y primer oficial en un mercante, Mister B, que se había visto obligado a dejar los barcos por su dipsomanía.

Por aquel entonces, el Arsenal de Ferrol llevaba ya siglo y medio esforzándose en contradecir a Mr. B. en lo relativo a los barcos, manteniéndolos y aprovisionándolos con eficacia. Y puede afirmarse que con éxito, salvo alguna etapa histórica, como la primera mitad del siglo XIX, cuya realidad obliga a reconocer que, bajo determinadas circunstancias, la frase puede ser de aplicación. Por lo que a las dotaciones se refiere, cabe pensar que en Ferrol se dieran al lacón con grelos antes que al diablo.

Y aquí sigue nuestro Arsenal, encaminándose hacia su tercer siglo de existencia, habiendo sabido acomodarse a las necesidades de cada tiempo.

Como estas letras han de buscar su espacio entre las dedicadas a los otros arsenales, parece aconsejable conducir la exposición por el campo de las particularidades y, desde luego, de manera no muy extensa. Con este objeto, se tratarán primero los antecedentes históricos y algunas generalidades descriptivas del arsenal, para entrar luego a destacar los aspectos que se consideran más característicos, agrupados en las funciones de inspección (construcciones), mantenimiento y aprovisionamiento.

Los orígenes del Arsenal

Nada más seguro para navegar por estas aguas que pedirle el derrotero a José Antonio Rodríguez-Villasante Prieto, coronel de Intendencia de la Armada y reconocido publicista de Historia y Arte. Lo que sigue es una síntesis, y en algún caso traslación directa de párrafos, de la introducción a su obra *El Arsenal de Ferrol. Guía para una visita*.

Fue en las postrimerías del primer tercio del siglo XVIII, con la creación de los Departamentos Marítimos y, en concreto, la designación de la Ría de Ferrol como capital del Departamento del Cantábrico, cuando se comenzó a diseñar su base de apoyo.

La primera infraestructura logística se estableció en La Graña en 1724. Reinaba Felipe V y Patiño era el secretario de Marina. Pero pronto se vio que el lugar no ofrecía las posibilidades de crecimiento que requeriría el objetivo de fuerza pretendido en el planeamiento estratégico. Y así: «un escrito de la



Vista aérea del Arsenal de Ferrol.

Secretaría de Marina de 11 de julio de 1747 iniciaba el procedimiento administrativo para el diseño y ejecución del nuevo arsenal en Ferrol». Reinaba entonces Fernando VI y era titular de la Secretaría el marqués de la Ensenada, quien años antes había apreciado, en inspección personal, las limitaciones referidas.

Pronto comenzaron los trabajos que se prolongaron unas dos décadas, finalizándose en el reinado de Carlos III los principales edificios y el cierre de la dársena por el Sur. Las obras se vieron sometidas a muy diversas vicisitudes: desde las naturales dificultades económico-financieras, sobrevenidas por tener que atender a campañas en curso o por razones políticas (cese del marqués de la Ensenada); hasta las más humanas, pero no menos naturales, controversias técnicas y artísticas entre los implicados en la construcción.

Resulta obligado rematar esta referencia a los orígenes señalando la importancia que tuvo en todo este período la intervención del capitán de navío Jorge Juan Santacilia, primero como coordinador general de las obras de los arsenales, luego con su intervención personal en la dirección técnica de las obras y, finalmente, mediante su tutela doctrinal como miembro de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

Aspectos generales del Arsenal

Al estar tanto avante con la punta del martillo, lo primero que llama la atención del que inicia su entrada por mar es lo armonioso de sus edificaciones, la pulcra geometría de sus elementos proyectados sobre los muelles: sala de armas, jardines y puerta del parque, puerto chico, el dique, la puerta que lleva su nombre y el resto de edificios que rematan el arsenal por levante.

Pero, ya en esa primera vista, se aprecia que ese conjunto combina lo histórico con lo funcional. Porque dice mucho a favor de los que nos precedieron que la Armada haya sabido conservar en uso todo el importante patrimonio histórico de las instalaciones del arsenal, realizando las modificaciones de muelles y edificios que los tiempos han requerido. Y todo ello sin menoscabo importante de su riqueza. Es más, en los últimos años se han realizado o impulsado actuaciones cuya orientación principal ha sido, precisamente, la rehabilitación artística de edificios sobresalientes.

La dotación del Arsenal está en la actualidad en torno a las mil personas, a partes prácticamente iguales, personal militar y civil.

Todos ellos trabajan para apoyar en permanencia a los dos buques de aprovisionamiento, las fragatas de la 31.^a Escuadrilla, cinco patrulleros de diferentes tipos, un remolcador, las lanchas de instrucción y los veleros-escuela de la Escuela Naval Militar y la Escuela de Especialidades de la Estación Naval de La Graña y las unidades del Tren Naval.

Esto supone unas 55.000 toneladas de desplazamiento totales, 12 buques de la Fuerza y unas 50 embarcaciones de la lista de auxiliares, con gran diversidad en el mantenimiento.

En el ámbito de las unidades de la Fuerza de Infantería de Marina se tiene la responsabilidad del apoyo de su Tercio del Norte.

Finalmente, se atiende a las cinco Comandancias Navales de la costa norte y noroeste peninsular, cuyo aislamiento de otras instalaciones navales hace especial el servicio.

No se puede finalizar este apartado sin hacer una mención conjunta a todos los destinos del Arsenal que no se tratan más adelante, por la orientación del artículo a lo particular. Entre otros, los distintos componentes de la ayudantía mayor, base de la vida cotidiana del arsenal, y el departamento de infraestructura, cuya gestión es clave también para el apoyo a las dependencias de tierra y la conservación del patrimonio a cargo de la Armada. A nadie se le escapa que su importancia para el funcionamiento eficaz del arsenal es exactamente la misma que la de los que se citan.

De la inspección de construcciones

En la vida del Arsenal la relación con el astillero es natural y continua, pero es quizá la labor de inspección la que más íntimamente está ligada. Este hecho se refleja en la propia ubicación física de la Inspección de Construcciones, entre diversas instalaciones de Navantia.

En el último siglo, aunque con alguna excepción, es en el astillero ferrolano dónde se han construido los buques de superficie de mayor desplazamiento de la Armada. De sus gradas han salido en los últimos cuarenta años las tres series de fragatas, el *Príncipe de Asturias*, los buques anfibios clase *Galicia*, el *Patiño* y el *Juan Carlos I*.

La amplitud y complejidad creciente de estos programas define la orientación de la Inspección de Construcciones del Arsenal de Ferrol (ICOFER) en cuanto a especialización y entidad. Téngase en cuenta que estos programas de construcción han traído con ellos innovaciones tecnológicas muy importantes para la Armada, que requieren una preparación técnica previa considerable del personal de la inspección, como también, naturalmente, de las dotaciones.

No puede dejar de señalarse la actividad de la ICOFER derivada de la producción de buques por parte del astillero para otras marinas, recientemente, las fragatas noruegas y los buques anfibios (*ALHD*) y destructores (*AWD*) australianos. Estos cometidos de colaboración de nuestra inspección tienen como punto de partida el correspondiente Memorando de Entendimiento (MOU), que establece los principios generales de su actividad en las diferentes fases de diseño, producción y entrada en servicio.

Desde la firma del MOU con Noruega en junio de 2000, representantes de su Marina han venido trabajando en las instalaciones de ICOFER, que está previsto abandonen este año, pues la visita de fin de garantía de la última fragata está ya próxima.

Por su parte, el MOU con Australia se firmó en julio de 2008 y, a diferencia del caso anterior, sus representantes trabajan agrupados por programas en las propias instalaciones de Navantia, manteniendo, además, un oficial destacado en nuestra 31.^a Escuadrilla.

Del mantenimiento

Es conocido que en nuestros arsenales se tiende, desde hace ya tiempo, al abandono paulatino de la actividad industrial propia, que es sustituida por las labores técnicas y administrativas necesarias para gestionar su realización por empresas del sector correspondiente. De esta forma, se va profundizando en la gestión, conforme se van abandonando capacidades que resultan ineficientes o



Interior del taller de misiles.



El Mahón en el dique de la Campana.

impracticables por su alto costo, la pérdida de personal cualificado, o cambios en la normativa industrial nacional, entre otras razones.

No obstante, este criterio que orienta la evolución general no es de aplicación absoluta. Y así, en ocasiones se actúa en el sentido contrario, incorporando nuevas actividades de mantenimiento o rehabilitando algunas abandonadas con anterioridad. Todo ello, naturalmente, porque los cambios en la situación hacen eficientes este tipo de soluciones, de las que son un ejemplo los talleres de los ramos de electricidad y de armas que se mencionan a continuación.

El taller de microsoldadura es el más reciente, pues ha finalizado su equipamiento y empezado sus primeros trabajos este año. Su cometido es el apoyo al mantenimiento de los módulos reparables del sistema *Aegis* que hasta ahora se remitían en su totalidad directamente a los Estados Unidos.

Contiguo a este taller se encuentra el banco de rejuvenecimiento de válvulas de onda progresiva (TWT), cuya instalación comenzó en 2008 y se realizó en cuatro fases. Su función principal es el restablecimiento de los parámetros operativos de estas válvulas del sistema *Aegis* y los módulos de radio frecuencia, alargando la vida útil de estos elementos. También se utiliza para las veri-

funciones funcionales de estos elementos y ajustes de sus fuentes de alimentación.

Ambos talleres proporcionan un ahorro extraordinario del gasto en el mantenimiento y una disminución muy considerable del tiempo que permanecen estos elementos fuera de la cadena logística.

Por su parte, el nuevo taller de misiles lleva pocos años en servicio. En sus diferentes bancos de prueba se lleva a cabo la revisión, certificación y preparación de los misiles antiaéreos en servicio en nuestros buques.

Como último de estos ejemplos debe citarse un recurso clásico del Arsenal, recientemente rehabilitado, el dique número 1 o dique de la Campana, con capacidad para buques de hasta 2.000 toneladas, que está aportando un ahorro considerable en las varadas de los buques de menor desplazamiento.

Para finalizar con la función de mantenimiento, entraremos ahora en el ámbito de la propia organización de la Jefatura Industrial, para llamar la atención sobre un elemento característico: el Grupo de Sostenimiento del Sistema de Combate de las fragatas clase *Álvaro de Bazán* (GSSC). Este grupo, creado con la entrada en servicio de estas fragatas, coordina toda la actividad de mantenimiento del sistema de combate *Aegis* desde un enfoque global: reparaciones, actualizaciones, control de la configuración y otras.

Para ello se relaciona a través de dos vías externas complementarias:

- En el marco del contrato con la US Navy, atendido por el *Foreign Military Sales Life Time Support Manager*, como líder de la comunidad *Aegis* (Departamentos de la US Navy, Lockheed Martin, General Dynamics, Raytheon y resto de empresas fabricantes del sistema).
- En el ámbito del contrato con Navantia (Faba, Indra y Lockheed Martin), para lo relacionado con la parte nacional del sistema y su integración con *Aegis*.
- En el propio ámbito interno del arsenal, se articula orgánicamente de forma matricial con los ramos de la jefatura industrial.

Del aprovisionamiento

El crecimiento y adaptación del Arsenal a las nuevas unidades, así como razones de espacio y seguridad, han ido alejando a muchos de los «aprovisionadores» del corazón del Arsenal. De esta forma, algunas labores, como las relacionadas con el municionamiento y el combustible se realizan en su mayor parte en la Estación Naval de La Graña, recuperada para el apoyo de cierta entidad a principios del pasado siglo.

Pero esta separación forzosa de «aprovisionadores» se ha visto acompañada por continuos esfuerzos para acercar el servicio a pie de muelle. Es el caso,

entre otros, del servicio de vestuarios o del almacén de repuestos de mayor demanda en régimen de autoservicio, en el que las unidades retiran el material que necesitan con el mero trámite de la lectura de una pistola electrónica que formaliza el SIGMA a la salida del cliente.

Mirando al futuro

Parece razonable aventurar que en el futuro continuará la tendencia a que la actividad del Arsenal se concentre y profundice en la gestión moderna y eficiente de los recursos, así como el planeamiento y estudios técnicos a su nivel; conservando, únicamente, la ejecución de reparaciones en campos técnicos muy concretos y especializados.

A la espera de la definición de nuevas construcciones, que procurarán en su momento nuevos desarrollos en el sentido indicado, quedan todavía campos técnicos en los que se puede actuar, la mayor parte relacionados con sistemas de las fragatas clase *Alvaro de Bazán*. Y así, están en estudio algunas iniciativas como sendos talleres de direcciones de tiro y cañón de 5" de estos buques.

En resumidas cuentas, que el Arsenal de Ferrol cumplirá los trescientos y, por qué no, otros centenarios empeñado en desdeñar a Mr. B.

