

VISITA DE OFICIALES JEFES Y SUPERIORES DEL EMGE AL ASTILLERO NAVAL ALMIRANTE STORNI



El grupo de oficiales visitantes

El día 22 de octubre pasado, un numeroso grupo de oficiales jefes y superiores pertenecientes a diversos organismos del EMGE, fueron invitados a visitar las instalaciones y trabajos que actualmente se encuentra realizando el Astillero Naval Almirante Storni. Allí fueron recibidos por el Capitán de Navío D Guillermo Barrionuevo, subdirector del establecimiento industrial, quien realizó una amplia y detallada exposición de las actividades realizadas y en proyecto por el Astillero.



Exposición del Capitán de Navío Barrionuevo

Merecen destacarse los siguientes aspectos:

El establecimiento, hasta hace poco tiempo atrás denominado Almirante Domecq García, fue concebido para la fabricación, montaje y mantenimiento de los sumergibles diesel eléctricos, que con tecnología alemana, comenzaron a incorporar a principios de la década del '70, nuestra Armada, y las de varios países vecinos, entre ellos, Perú, Brasil, Colombia, Ecuador y Venezuela. De esa forma, se contaría en la región con un establecimiento único que abarcaría las actividades de fabricación y mantenimiento de un importante número de unidades, en servicio en estas marinas. En ese orden de cosas, en 1982 inició sus actividades, armando por secciones, los sumergibles clase 209 S-31 ARA SALTA y S-32 ARA SAN LUIS, primeros de una tanda que luego sería adquirida por los países mencionados. En 1992, cesaron las actividades, por liquidación de la empresa, ordenada por el PEN. Tres años más tarde, las instalaciones fueron devueltas a la Armada Argentina, que a la sazón continuó con el proyecto original, finalizando la construcción del sumergible S-31 ARA SALTA. Nuevamente, tres años más tarde y por orden del PEN, la Armada desalojó las enormes instalaciones en las que desarrollaba estos grandes emprendimientos, retomándolas al año siguiente, en el marco de una errática política de Defensa, que no alcanzaba a ver el carácter estratégico que adquiriría este complejo industrial, dentro de la región.

Así, en 2003, la Armada, nuevamente, alentada por la responsabilidad que suponía el disponer de naves tan complejas como los submarinos y haber alcanzado en la instalación del complejo, un nivel nunca antes

alcanzado, retomó la recuperación de lo que fuera su patrimonio y consecuentemente, del Estado Nacional, en una ímproba tarea que incluyó la recompra de máquinas herramientas únicas en el país, materiales y repuestos que habían sido vendidos por chatarra y lo que era más importante, la reubicación del especializado personal que allí trabajaba, capacitado en actividades y técnicas de muy alta complejidad, que por los sucesivos pases de manos de la empresa, había ido a parar a múltiples actividades industriales. La gran mayoría de ese personal, ha vuelto a trabajar al astillero, en las mismas funciones en las que había sido capacitado, atraído incluso por las muy interesantes remuneraciones ofrecidas, producto del reconocimiento de sus habilidades y capacidades. Hoy en día, el astillero ha sido completamente recuperado, agregándosele las amplias e importantes instalaciones de los ex Talleres Navales Dársena Norte (TANDANOR), constituyendo en conjunto un complejo dependiente del Ministerio de Defensa y administrado por la Armada. El nuevo organismo, así conformado y ahora denominado “Almirante Storni”, cuenta con importantísimas capacidades, poniéndolo en el tope de las posibilidades de construcción y reparaciones navales de toda la región. Cuenta para ello con una infraestructura especial, única en su género en Latinoamérica: un elevador de buques o *Syncrolift*, con su correspondiente planta y playa de movimiento. Esta maravilla técnica, permite levantar del agua buques de hasta 210 Mts. de eslora, apoyarlos sobre bogies con ruedas, los que son encarrilados en un complejo sistema de vías que permite trasladarlos lateralmente y así, operar con varios buques en forma simultánea en el mismo varadero. La superficie cubierta de sus instalaciones es de 33.000 m² y la hormigonada, con capacidad portante para los grandes pesos que supone el maniobrar con buques apoyados sobre ruedas, es de 53.000 m², con capacidad de 200 ton./m², algo único en el país y la región, aspecto al que se le agrega el que estas instalaciones estén capacitadas para trabajar con buques normalizados internacionalmente al estándar tipo “Panamax”, que son los que poseen las dimensiones precisas para circular por el canal de Panamá. El Syncrolift ya mencionado y las playas del varadero arriba descritas, permiten una capacidad portante integral de 16.000 ton. de desplazamiento y movimiento lateral como de transporte a otras playas de trabajo.



Varadero del Syncrolift

En cuanto a las superficies cubiertas, a las que también se accede por vías desde las playas de trabajo, cuentan con las siguientes dimensiones y características, igualmente únicas: 206 mts. de largo, 34 de ancho y 31 de alto, en la nave principal, provista asimismo de 3 puentes grúa con capacidad de alza de 250 toneladas y en la nave secundaria, 209 mts. de largo por 29 de ancho y la misma altura y facilidades de puentes grúa. Estas características permiten efectuar a cubierto, las delicadas y complejas labores del armado o corte de las secciones de los cascos resistentes de los submarinos, actividades enormemente complejas, ya que de su altísima precisión, depende la capacidad de inmersión de estos complicados sistemas de armas.



Naves cubiertas para el armado de submarinos

La disponibilidad de otras naves cubiertas secundarias, provistas también de puentes grúa mecánicos y magnéticos, pantógrafos de alta precisión para los cortes de la chapa de acero naval empleado en la construcción de los buques para nuestra armada o de acero común, para los destinados a la navegación fluvial, son también de grandes dimensiones, permitiendo encarar simultáneamente a las labores específicas, en cuanto al mantenimiento de los submarinos propios o extranjeros, contraer compromisos comerciales para terceros, que contribuyen con sus posibilidades, a brindar y mantener las fuentes de trabajo normales o extras y el emprendimiento de construcciones navales de todo tipo, como asó también, de mantenimiento de mediano y complejo valor. Valga mencionar, por ejemplo que este complejo industrial naval, tiene actualmente bajo su responsabilidad, la reparación de media vida de los sumergibles clase 209 S-31 ARA "SALTA" y clase TR-1700 S-42 ARA "SAN JUAN", previéndose luego de largos años de deliberaciones e incertidumbre, que al clase 209 S-32 ARA "SAN LUIS", veterano de la Guerra de Malvinas, se lo recupere integralmente, llevándose lo no solamente a su anterior estado operacional, sino realizándole al igual que a los demás, el remozado de media vida, que lo ponga con una capacidad operativa y vida útil semejante a la del resto de nuestra flota de submarinos.



El S-31 ARA "San Luis"



Modernización del submarino ARA "San Juan"

Un aspecto de vital importancia, lo constituye también, la planta de reciclado de las baterías eléctricas que motorizan a nuestros sumergibles, que como se sabe, son de propulsión diesel - eléctrica. Esos caros y complejos materiales eran antes comprados directamente en Alemania a firmas que como VARTA, estaban especializadas en esa materia. Actualmente, se ha realizado la transferencia de tecnología necesaria, para que en nuestro país se reciclen a nuevo las baterías originales, comprándose solamente en Alemania, los insumos necesarios para ello, con costos mucho menores que los que comprendía la adquisición de baterías nuevas.



Reciclado de baterías

En otro orden de cosas, manteniendo como construcción constante, la producción mensual de tres barcasas de remolque y empuje para navegación fluvial y transporte de contenedores o de carga a granel, el complejo industrial tiene bajo su responsabilidad la devolución a la actividad operativa del buque rompehielos ARA "ALMIRANTE IRÍZAR", trabajo que se supone demandará unos cuatro años, para llevarlo a estándares operacionales de mayor exigencia, considerando que la actividad antártica se ha visto seriamente afectada no sólo por el siniestro que afectara a este emblemático buque, sino también, y tiempo antes, por el hundimiento en aguas antárticas del buque logístico que secundaba al Irizar, el ARA "BAHÍA PARAÍSO".



Construcción de barcasas fluviales de remolque y empuje

De esta manera, asistido técnicamente nuestro personal, por parte del mismo astillero finlandés que lo botara, se lo recuperará en su función específica como rompehielos y se lo modernizará y adaptará para funciones logísticas que le permitirán una mayor versatilidad por un mínimo de 30 años más de vida útil.

Otro aspecto de real importancia, lo constituye el programa de remotorización, recorrida integral y modernización de la lancha rápida ARA "INDÓMITA", trabajo que a su final, proseguirá con su gemela, la ARA "INTRÉPIDA", integrantes ambas, del mismo sistema de armas operativo en nuestra región oceánica austral.



La lancha rápida ARA "Indómita", en reparaciones

Otro interesante proyecto, lo constituye el emprendimiento que la Armada Argentina se encuentra llevando a cabo dentro del proyecto que conduce a los festejos del bicentenario. En ese orden de cosas, ha lanzado el proyecto de construcción de un bergantín goleta que se llamará ARA "SANTA MARÍA DE LOS BUENOS AYRES". Con ese objeto, el de recaudar los fondos necesarios para la construcción y difundir el proyecto en todos los planos de la administración nacional, provincial y privada, ha montado una fundación, que básicamente, persigue con este esfuerzo de desarrollo y construcción, los siguientes objetivos:

La Fundación Escuela Goleta del Bicentenario (FEGB) es una Entidad de Bien Público, creada el 17 de abril de 2007, con el objetivo de construir y operar un buque a vela –la Escuela Goleta "Santa María de los Buenos Ayres"- destinado a incentivar la cultura marítima de la sociedad argentina y poner a disposición del conjunto de la comunidad los importantes beneficios que brinda la navegación a vela, para:

- *La formación integral del carácter de los jóvenes en general, a través de una educación vivencial en valores orientados a la pluralidad, el liderazgo y al trabajo en equipo;*
- *El desarrollo espiritual, fortalecimiento mental y acrecentamiento de la autoestima de personas con capacidades diferentes, en procesos de rehabilitación, así como de quienes atraviesan diversas dificultades particulares;*
- *Constituirse en vehículo de proyección de intereses y valores de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en particular;*
- *Crear y fortalecer significados culturales vinculados al Bicentenario de la Nación y al rol de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en la historia Argentina;*
- *Establecer vínculos culturales entre los países de Iberoamérica a través de la realización de viajes que promuevan la construcción de espacios de coincidencia y crecimiento.*



Proyecto digital del arquitecto naval Germán Frers del Bergantín Goleta Santa María de los Buenos Ayres

Por último, cabe ponderar los importantes convenios firmados con la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, el ITBA, CITEFA, el astillero marplatense Servicios Portuarios Integrados (SPI) y otras empresas e industrias del sector. Estos acuerdos permitirán que los alumnos del último año de la carrera de "Ingeniería Naval y Mecánica" de la UBA cursen la cátedra "Construcciones Navales", y la "tecnatura en reparaciones navales", íntegramente en instalaciones del astillero. SPI ha sido seleccionado por la Facultad de Ingeniería de la UBA por ser un referente en el sector, tanto en construcciones como en reparaciones navales, donde la empresa marplatense tiene un rol protagónico en la reactivación de este segmento de la industria.

CONCLUSIONES

El Astillero de la Armada Argentina, denominado hasta ahora "Manuel Domecq García", por resolución Nro. 1103 del Ministerio de Defensa, pasó a llamarse "Almirante Segundo Storni", en homenaje a una importante figura de la Armada. La disposición ordena además, como se dijera al principio, que el nuevo conjunto de las capacidades de la empresa TANDANOR (Talleres Navales Dársena Norte) y las propias, trabajosamente recuperadas por la Armada Nacional, reciban el nombre de "COMPLEJO INDUSTRIAL NAVAL ARGENTINO" (CINAR). Estos aspectos formales, despiertan grandes auspicios, particularmente al observarse los notables esfuerzos de nuestra Armada para recomponer estos inmensos talleres, tan particularmente organizados hace tiempo, con vistas a poseer y mantener una flota submarina de importancia regional. Al mismo tiempo, reavivan las esperanzas de los marinos y de la Nación Argentina, a la que protegen desde el mar, para que estos proyectos se vean coronados prontamente con la puesta en servicio de los submarinos que se encuentran en gradas, la recuperación del buque rompehielos Almirante Irizar, la modernización de las lanchas rápidas que operan en nuestros mares australes y continúen contribuyendo a proyectar las capacidades de nuestra joven y pujante industria naval.