

SU ÚLTIMO PUERTO, UN MIRADOR. (Historia de un barco pesquero.)

José Ángel Rodríguez Medina

Hace unos meses el pueblo de Rentería fue dotado de un bonito mirador con extraordinarias vistas dignas de contemplar. Este mirador se halla situado en el barrio de Capuchinos y la obra la realizó la Autoridad Portuaria de Pasajes (A.P.P.) dentro de los proyectos que Puertos del Estado, por medio del Ministerio de Obras Públicas, Urbanismo, Transportes y Medio Ambiente (M.O.P.T.M.A.) viene desarrollando para mejorar el entorno portuario e integrar a los puertos, en estrecha colaboración con los ayuntamientos, en las ciudades donde éstos se ubican.

El mirador denominado de SORGINTXULO, aparte de las vistas que ofrece a la Bahía de Pasajes, aporta a su conjunto urbanístico una pieza original y curiosa llamada CODASTE que es la parte de la popa de un barco compuesta por el eje de cola, la hélice y la quilla. La pieza colocada perteneció a un barco denominado PUNTA ASTONDO, anteriormente llamado primero CICLÓN y después SHAFICO.

Tiene una amplia historia llena de sucesos, anécdotas y curiosidades que detallaré resumidamente, quedando la misma para conocimiento y recuerdo de todas aquellas personas que disfrutaron en los jardines del mirador con su silenciosa compañía.

Todo comienza en Pesqueras y Secaderos de Bacalao de España, S.A. (PYSBE), empresa de gran prestigio y solera en el sector, pionera de la industria pesquera que por aquellos años había recibido ayudas económicas para la construcción de unos buques factorías que por diferentes circunstancias no llegaron a realizarse. Para no perder dichas ayudas deciden poner en marcha un nuevo proyecto, de origen alemán, para lo cual encargan la construcción de dos buques ramperos a los astilleros Hijos de José Barreras, S.A. de Vigo.

Era el año 1.967 cuando son entregados a PYSBE y esta empresa, siguiendo su costumbre, los denomina con nombre de vientos, llamándolos CICLÓN (inscrito en Vigo el 24.11.67 en el folio 8730/67) y RÁFAGA (inscrito en Vigo en el folio 8738/67) y, siendo ambos gemelos, tenían las siguientes características técnicas:

Tonelaje Registro Bruto:	999,10 Tm.
Tonelaje Registro Neto:	417,09 Tm.
Eslora entre perpendiculares:	56,00 m.
Manga de trazado:	11,42 m.
Puntal de bodegas:	5,07 m.
Calado:	4,80 m.
Velocidad máxima:	12,80 nudos
Capacidad tanque principal:	334,00 Tm.
Consumo singladura:	6,53 Tm.
Propulsor:	Barreiros Workpoor
Potencia máxima:	2.000 H.P.
Radio de acción:	15.500 millas
Casco:	Acero
Patente Navegación:	6.875 del 20.11.68
Clasificación Seguridad:	Grupo III - Clase R

La construcción fue controlada e inspeccionada por varios hombres de la casa armadora destacando entre otros D. Enrique Pérez Sostoa (radiofonía) y Jesús Gorriño (metalurgia naval) que, entre otras anécdotas, ordenó retirar la hélice del CICLÓN por no reunir las mínimas características técnicas mandando colocar una nueva que fue construida en Francia y colocada a la llegada de los buques a Pasajes en Astilleros Luzuriaga, S.A..



Serían ambos buques los últimos que construiría PYSBE, así como los únicos de su flota con la modalidad de arrastre por popa y, también, los únicos que tenían el casco soldado, ya que los anteriores eran remachados.

El 29.11.67 llegan a Pasajes recién salidos del astillero llamando la atención por el tipo de modelo de buque, su modernidad y su rapidez, destacando dentro de lo que había por aquel entonces en la flota española de pesca.

Una vez bien pertrechados y con la documentación en regla salen a realizar su primera marea el 5.2.68, a pescar en aguas de Terranova, en los bancos de Gran Altura, con una dotación de 45 tripulantes, haciendo su primera escala en un puerto extranjero el 19.4.68 en St. John de Terranova.

Al poco tiempo ambos buques empiezan a dejar de ser del agrado de PYSBE ya que, a duras penas, conseguían superar la carga prevista llegando a hundirse bastante, hecho que generó las correspondientes protestas a la casa constructora provocando un contencioso, ya que hubo una concepción errónea en cuanto a la capacidad de bodega, puesto que según parece ambos buques se encargaron construir para una capacidad de carga para 1.000 Tm. pero se realizó dicho tonelaje como de Registro Bruto. Este hecho originó que la capacidad real que poseían ambos sólo fuera de entre 700 / 800 Tm. las cuales no justificaban a los armadores un viaje a Terranova. El astillero envió sus técnicos para averiguar la capacidad exacta pesando todo lo que en los barcos había, incluso las cucharillas del menaje. La conclusión final era que su rentabilidad resultaba baja para lo que se esperaba de ellos.

En esos años la compañía coincide con su declive económico por lo que los barcos son fondeados y puestos a la venta llegándose a interesarse por ellos empresas nacionales así como de Noruega e Islandia, pero sin producirse ningún acuerdo. Pasados unos años, es en el mes de mayo de 1.973 cuando, por fin, D. Antonio Serrat, de Explotaciones Pesqueras, S.A. (EXPES), se hace con el CICLÓN, y la casa armadora - redera de Alicante, León Marco, con el RÁFAGA, cambiándole su nombre por el de LEÓN MARCO CUARTO.

El CICLÓN, trabajando en la modalidad de pareja, dio unos resultados satisfactorios realizando cantidad de mareas en los bancos de pesca de Terranova, Labrador y Groenlandia, suministrándose de gasoil, provisiones, pertrechos o reparando averías en los puertos de St. John, en la península de Avalon y

en St. Pierre, en las Islas de St. Pierre et Miquelon. Las capturas de ambos buques, una vez descargadas en Pasajes, eran comercializadas en la Factoría Alvis, propiedad del Sr. Serrat, que se encontraba en la calle Pescadería de Pasajes.

El LEÓN MARCO CUARTO tuvo una vida brevísima junto a su pareja el CICLÓN ya que el 27.10.75 fue despachado para faenar en Terranova y en enero de 1.976, con mal tiempo y temperaturas de -20° C, faenando en el caladero, tomó fuego en la cocina extendiéndose por el buque con rapidez. La tripulación ataviada con lo puesto salió a cubierta no pudiendo dominar el barco que, a media máquina avante, giraba sobre sí mismo. Para salvar a la tripulación el capitán del CICLÓN en aquel viaje, D. Leopoldo Abad, decide embestir y abarloar al buque para que los marineros fuesen saltando de una cubierta a otra. La operación de salvamento, a pesar de ser muy arriesgada, resultó un éxito, aunque hubo que lamentar la muerte de uno de los marineros. El 6.3.76, cuando era remolcado para España, se hundió en circunstancias poco claras.

El 2.2.81 el CICLÓN es comprado por la compañía "Sharjah Fishing" del Emirato de Sharjah, tercero en importancia de los pertenecientes a los Emiratos Árabes Unidos, que para su explotación tenía formada una sociedad mixta con el Instituto Nacional de Industria (I.N.I.). Transformado en congelador por la empresa MOFRISA, pasa a denominarse SHAFICO, emprendiendo así una nueva etapa con tripulación mixta (española, coreana, pakistani e hindú) en los caladeros africanos de Somalia, viajando como garantía D. Modesto Vilas.

Pertrechado el buque en Santander, sale camino del Emirato atravesando el Canal de Suez. Como dicho Emirato ayudaba económicamente a Somalia, éstos podían realizar en sus costas cuantas capturas fuesen necesarias, siendo la langosta la especie que más abundaba y que los árabes exportaban principalmente al mercado italiano.

Durante unos años no se tiene mucha información de sus andanzas hasta que se recupera el barco en una operación no muy regular debido, según parece, a la falta de liquidez de los importes económicos que le correspondía abonar al Emirato, trasladándose el barco a Astilleros de Huelva. Como existía una deuda pendiente por una serie de reparaciones realizadas anteriormente, los acreedores se hacen con el buque y lo sacan a subasta. Una sociedad canaria con sede en Las Palmas, denominada "Compesca", se hace con él, con la



intención de enviarlo a faenar en los caladeros pertenecientes a las Islas Malvinas.

Debido a las irregularidades que se produjeron para hacerse con el buque, así como a la falta de registro pesquero mientras estuvo con los árabes, no se consigue la documentación necesaria para realizar su abanderamiento, con lo cual pasa unos cuantos años fondeado en Huelva.

Personas afincadas en Vizcaya se interesan en su recuperación con la intención de transformarlo en un buque "suplay", denominación que se da a los remolcadores de apoyo y suministro a plataformas petrolíferas y cuya labor consistiría en realizar este tipo de operaciones frente a la costa bilbaina de Bermeo.

Encontrándose en plenas negociaciones se produce un incendio a bordo, en extrañas circunstancias, que afecta totalmente al buque cobrando la sociedad canaria el seguro y comprándolo por el valor residual D. Jesús Corrales.

Han pasado casi 10 años cuando el buque entra nuevamente en el puerto de Pasajes, en concreto el 17.11.90, registrándose en la Comandancia Marítima de Bilbao con el nombre de PUNTA ASTONDO. El 20.3.91, según escritura notarial, el buque es aportado a la Sociedad Mercantil Auxiliar Marítima Astondo con sede en Getxo (Vizcaya).

La sociedad propietaria, en tratos con el Banco de Crédito Industrial (B.C.I.), decide realizar las operaciones de transformación para lo cual aportan a los Astilleros Ascorreta, S.A. de Pasajes un primer pago para el comienzo de los trabajos y el resto a cuenta de los créditos ya apalabrados y documentados que existían.

Antes de producirse la firma de tales documentos, el banco B.C.I., que se encontraba en pleno proceso de fusión con "Argentaria", recibe fuertes presiones para abortar la operación por parte de una gran compañía que viene realizando este tipo de trabajos a las plataformas petrolíferas y que por aquel entonces aportaba 7 buques contratados por la Agrupación de Salvamento Marítimo, argumentando que existía una competencia desleal, ya que Auxiliar Marítima Astondo ofertaba el mismo tipo de operaciones a unos precios más baratos.

El buque, mientras tanto, permanece atracado en el muelle de La Herrera, esquina Hospitalillo, donde va transcurriendo el tiempo y la estancia va originando unos gastos cada vez más cuantiosos que generan una deuda a la que no se hace frente, hecho que pone en conocimiento la Autoridad Portuaria de Pasajes (A.P.P.) a la Agencia Tributaria de Vizcaya

en base a los acuerdos que existen entre ambas entidades y una vez agotados los procedimientos que la A.P.P. tiene para resarcirse del importe adeudado.

Estos acuerdos provocan la intervención de este último organismo el 20.4.94, procediéndose a la venta del buque por adjudicación directa a D. Alejandro Balda en representación de "Excavaciones Aritz".

En primera instancia se intenta trasladar el buque a unos astilleros de Zumaya ayudado por un remolcador de la compañía "Facal" pero no recibe el permiso de las autoridades portuarias debido al mal estado en que se encontraba para la navegación. El 4.5.94 se decide comenzar su desguace y una vez aligerado el casco se intenta sacarlo a muelle, operación que fracasa el 28.6.94. Se gestiona su traslado al Varadero de San Juan pero al estar ocupado aquellas fechas no puede realizarse. El 12.9.94 los restos del buque se hunden debido a las lluvias y a la resaca existente aquellos días. Nuevamente, 13 días más tarde, se intenta reflotarlo sin conseguir los objetivos deseados.

Ante tanto fracaso su actual propietario renuncia a continuar con cualquier tipo de operación y es entonces cuando la A.P.P., en vista del peligro que creaba su situación en los muelles de La Herrera, decide asumir la responsabilidad de sacarlo a la superficie para continuar con su desguace, hecho que se produce satisfactoriamente en el mes de mayo de 1.995 con la ayuda de unas grúas móviles de la firma "Usabiaga".

Por aquel entonces la A.P.P. estaba construyendo el Mirador de Sorgintxulo y por idea del encargado del proyecto, el ingeniero D. Francisco Ruigómez y el Vº.Bº. de la dirección de la A.P.P. presidida por D. Antonio Gutierro y del Ayuntamiento de Rentería -terrenos donde se encuentra el mirador-, dirigido por su alcalde D. Miguel Buen, se decide colocar el CODASTE que estaba a punto de ser enviado a la fundición en la zona central ajardinada existente en dicho mirador.

Sirva también como anécdota que parte del puente de mando de este mismo buque se encuentra en la Escuela Agraria de Fraisoro donde se utiliza en prácticas y simulacros de incendios navales.

Todas estas vicisitudes resultan ser la historia, a grandes rasgos resumida, de este pequeño buque cuyo último viaje y escala resultó ser un precioso mirador con extraordinarias vistas al mismo mar y puerto donde comenzó su andadura, siendo observado anónimamente por cantidad de ciudadanos que disfrutaban del entorno y de su tranquila figura. Inmejorable lugar para tan merecido descanso.

