

Colaboraciones especiales



Desguace del buque español *Siroco* (1979-1991)

Juan Carlos Díaz Lorenzo

Desguace del buque español *Siroco* (1979-1991)

Juan Carlos Díaz Lorenzo

El 10 de septiembre de 2010 arribó a Aliaga (Turquía), para proceder a su desguace a manos de la factoría Kalkavanlar Gemi Sokum, el buque *Garnia*, abanderado en Siria, siendo su último propietario J. Ghandourah & Partners (Yass Marine Co. Ltd.). Revisando su historial, resulta muy fácil reconocer su procedencia, pues se trata del antiguo *Siroco*, uno de los seis buques de la serie Viento, cuatro de los cuales navegaron con la contraseña de Compañía Trasmediterránea, siendo todos ellos bien recordados en los puertos canarios.

El buque *Garnia* –o *Siroco*, si ustedes lo prefieren- se ha ido de la mar con 31 años de vida marinera, de los cuales los doce primeros transcurrieron enarbolando bandera española.



El buque *Siroco*, atracado en el puerto de Las Palmas.

Los seis barcos de la serie Viento fueron construidos por encargo de la Compañía Naviera Transoceánica y recibieron los nombres de *Alisio*, *Mistral*, *Siroco*, *Cierzo*, *Monzón* y *Levante*. De los citados, los cuatro últimos fueron fletados con opción a compra por Compañía Trasmediterránea, lo que se verificó entre los meses de enero y julio de 1980, mejorando así la oferta en el contrato con la CREP para el transporte del plátano a los mercados peninsulares, contando también con el buque *Ciudad de Pamplona*, que se mantuvo en servicio hasta marzo de 1981.

Razón por la cual desde el momento de su incorporación los buques de la serie Viento representaron un refuerzo considerable en la actividad comercial de Compañía Trasmediterránea en las líneas del Cantábrico y el Mediterráneo, estando dotada de unidades de carga general, paletizada y/o contenedores, dotados de ventilación para el transporte de fruta.

Los barcos hacían viajes redondos en las dos rutas establecidas, llevando carga general en los viajes de bajada y carga de plátanos en los de subida, en dos rutas: Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma, Vigo, Gijón y Bilbao y retorno con escalas en Villagarcía de Arosa y Marín y Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma y Alicante, realizando también escalas opcionales en Puerto del Rosario (Fuerteventura) y Arrecife (Lanzarote).



Navegando con buen tiempo. Un placer



Con mal tiempo era otra cosa.

La secuencia de adquisición de los cuatro “vientos” de Trasmediterránea fue la siguiente: *Cierzo* y *Levante*, 29 de abril de 1980; *Siroco* y *Monzón*, 30 de octubre de 1980. La operación se cerró con el Banco de Crédito Industrial, pues los barcos estaban hipotecados e intervenidos a la sociedad que los había contratado.



Los buques *Siroco* y *Levante*, abarloados, en Las Palmas.

En la varada de 1982 se procedió a la climatización de las bodegas de los cuatro buques para mejorar la calidad del transporte de los plátanos y así permanecieron en la mar los cuatro barcos hasta 1991, en que se decidió su amarre y puesta en venta. Los buques *Monzón* y *Cierzo* se abarloadon y amarraron en enero del citado año en el puerto de Alicante y los buques *Siroco* y *Levante* en mayo siguiente el puerto de Las Palmas.

Construcción número 150 de Astilleros y Construcciones (ASCON), factoría de Meira (Pontevedra), el buque *Siroco* fue entregado en marzo de 1979. De 3.367 toneladas brutas, 2.483 netas y 4.907 de peso muerto, medía 106 metros de eslora total -97,52 entre perpendiculares-, 15 de manga, 8,51 de puntal y 6,80 de calado. Disponía de dos bodegas con capacidad total para 7.718 metros cúbicos de carga en grano o 1.436 pallets de fruta o 123 TEUS, asistidas por cuatro grúas, dos de 5 toneladas y dos de 10 de toneladas de izada. Código IMO 7627601.

Propulsado por un motor Pielstick 6PC2-5L-400 –fabricado, bajo licencia, en los talleres de Astilleros Españoles-, con una potencia de 3.600 caballos sobre un eje y alcanzó una velocidad de 15,7 nudos en las pruebas de mar, quedando en 14,3 en régimen normal con buen tiempo. Porque, con tiempos de proa, la navegación era bien distinta. Para los servicios auxiliares disponía de tres generadores de 600 kw cada uno.



Recién vendido y rebautizado *Agios Nikolaos S*.

En octubre de 1991 los cuatro buques fueron adquiridos por Stavros Roussos Management & Catering S.A. y en el caso del *Siroco* fue rebautizado *Agios Nikolaos S*. Transcurrieron así diez años hasta que en 2001 fue vendido a intereses sirios y rebautizado *Lord*. Su última etapa comenzó en 2008, cuando pasó a manos de Yass Marine Co. Ltd. y durante dos años más ostentó el nombre de *Garnia*, sin cambiar de bandera y así llegó el final de su vida marinera. Es de mencionar, asimismo, tres detenciones por irregularidades: Novorossiysk (Rusia), en 2007; Limassol (Chipre), en 2008 y Volos (Grecia), en 2009.



Con el nombre de *Lord*, navegando en aguas del Bósforo.



Garnia y bandera de Siria, última etapa del ex *Siroco*.

Juan Carlos Díaz Lorenzo

Artículo publicado el 16 de diciembre de 2010 en el blog “De la mar y los barcos” de la web:

<http://juancarlosdiazlorenzo.com>

Fotos:

Juan Carlos Díaz Lorenzo, Juan Vera Quiñones, www.shipsoldandnew.fotopic.net, Gerold Drebes y Vladimir Knyaz (www.shipspotting.com)

Bibliografía:

Díaz Lorenzo, Juan Carlos. Historia de la Flota. Compañía Trasmediterránea. pp 240-241. Madrid, 1998.

