

# Relatos náuticos



## *Descenso del Guadalquivir en el "Vistamar"* *En recuerdo de Federico Candela.*

Antonio Belaza  
Socio del Club Náutico de Altea



Conocí a Federico Candela a principios del año 1994, cuando trasladé el amarre de mi barco del pantalán "D" al pantalán "F". Federico amarraba en uno de los puestos más próximos al arranque del pantalán, por lo que cada vez que iba o venía de mi

barco, si estaba a bordo nos parábamos a charlar.

Como buen conversador, hablaba de todo, y de aquello de lo que necesitaba un mayor conocimiento no dudaba en preguntar a quien pensara que podría aportarle algo. Tenía entonces un barco que utilizaba para pescar, una especie de motovelero que él mismo se había ido conformando a su gusto y necesidades. Recuerdo que estaba muy interesado en saber si en su barco el sistema de rizos de la mayor sería interesante y cómo habría que manejarlo, aunque conociéndole como le llegué a conocer, no me imagino a Federico Candela navegando a vela con vientos de 20 nudos, dudando si coger o no un rizo, teniendo como tenía un motor lo suficientemente potente como para no preocuparse de la vela.

Después de la Asamblea General Extraordinaria de Socios del Club celebrada en julio de 1998, y por los oficios de Toni Puig y Federico Candela, me vi en la candidatura a Junta Directiva que salió elegida y se constituyó en agosto de 1998, bajo la presidencia de José Román Zurutuza.

En dicha Junta estaba también Federico, por lo que nuestra amistad fue cada vez más estrecha, sobre todo ante los acontecimientos que nos encontramos y a las muchas dificultades a las que esa Junta tuvo que hacer frente.

Federico Candela era Aparejador de profesión, pero ante todo era un hombre inquieto que había sabido salir airoso de los muchos retos que la vida había puesto en su camino. Era un gran profesional y dentro de su actividad estaba



considerado como un tasador de gran cualificación para valoración de empresas y propiedades inmobiliarias.

Y aquí es donde viene nuestra historia. A través de unos clientes suyos recibe el encargo de valorar un buque de cruceros, el "Vistamar" propiedad de un consorcio hotelero, como de la parte "hotel" el no tiene ninguna dificultad en valorarlo, me pide que, como ingeniero naval, haga yo la valoración de la parte "buque".

Así que en septiembre del año 2001, nos desplazamos a Sevilla, para abordar el buque en cuestión que estaba atracado en la zona comercial junto al Muelle de las Delicias.

El trabajo que íbamos a hacer, siempre levanta reticencias entre las personas que se encargan del manejo y funcionamiento tanto del



buque en sí como de la parte de hostelería, pero allí estaba Federico, con su carácter abierto y su capacidad de transmitir confianza a cualquiera, para eliminar suspicacias.

Tanto fue así, que la tripulación nos aceptó como unos más, nos facilitaron la labor, acompañándonos a todas partes y haciéndonos partícipes de su día a día.

El "Vistamar" era un buque de cruceros para 332 pasajeros construido en 1989 en los astilleros de Unión Naval de Levante en su factoría de Valencia. No era un buque grande, pues su eslora era de 121 m y su manga de 17 m, disponiendo de seis cubiertas para alojamiento de tripulación y pasaje. El detalle más llamativo de la distribución del buque era que todo lo dedicado a ocio, como los restaurantes, salas de fiestas, bares etc. quedaban a popa del través, mientras que los camarotes en las distintas cubiertas se situaban a proa del través, de forma que no había posibilidad de que los ruidos y jolgorios de la zona de diversión llegaran a perturbar el descanso de los que preferían quedar en sus camarotes.

Este buque no tenía nada que ver con lo que hoy se entiende por un "crucero de vacaciones",



que no son más que parques temáticos construidos sobre una plataforma flotante, donde se espera que las 3.000 personas del pasaje pasen el día gastando dinero en las distintas atracciones, en los bares y restaurantes.

El "Vistamar" estaba contratado por un Tour Operador alemán, que lo ofrecía a sus clientes nacionales de cierta edad, en su mayoría jubilados, haciendo cruceros de 15 días, costeando el Báltico, las Costas de Alemania, Holanda y Bélgica, Francia y Portugal y haciendo una incursión por el Mediterráneo Occidental hasta las costas italianas. El pasaje disponía en cada puerto de escala, de los servicios turísticos que les permitían disfrutar de visitas organizadas a lugares relevantes de cada ciudad.

Los oficiales de la tripulación eran todos vascos, que además, hablaban alemán perfectamente, y en consecuencia, los pasajeros se encontraban a bordo como si no hubieran salido de su país natal. Estos oficiales nos enseñaron el barco de la quilla a la perilla, para que pudiéramos hacer un trabajo concienzudo, y según íbamos visitando pañoles y locales nos iban contando anécdotas ocurridas a bordo.

Cuando visitamos la enfermería, completamente equipada, preguntamos qué había detrás de una puerta estanca sin ningún tipo de claraboya, y nos explicaron que era el tanatorio, y que la puerta estanca se debía a que el local estaba refrigerado como era de suponer. Disponía de una capacidad de dos plazas, pues dado que el pasaje era ya de por sí muy añoso, habían tenido que disponer del citado local varias veces en viajes anteriores.

Aunque parezca jocoso, el problema para la tripulación era cuando detectaban que algún pasajero había fallecido, pues trasladar el cuerpo al tanatorio a veces era muy complicado dado que



no querían alarmar al resto del pasaje.

Contaban el caso de un fallecido en su camarote antes de la hora del almuerzo, así que decidieron aprovechar que el pasaje estaba en los comedores para retirar el cuerpo, con tan mala suerte que cuando le trasladaban por un pasillo entre dos tripulantes, oyeron que el pasaje regresaba a sus camarotes a la hora de la siesta, por lo que no tuvieron más remedio que sujetarle en vertical entre los dos tripulantes, pegados a la pared, colocarle un sombrero y saludar a todo el que pasaba. Gracias sean dadas a que a bordo las raciones de comida y bebida son generosas y los pasajeros volvían en un estado de felicidad compartida.

Para navegar descendiendo el Guadalquivir, tras pasar la esclusa, se incorpora a la tripulación un práctico que es la persona en cuyas manos queda el barco durante esa travesía.

El práctico que nos tocó, que como es de suponer hizo muy buenas migas con Federico, nos iba contando cosas de los acontecimientos de las orillas del río, que por cierto, es una travesía espectacular y que recomiendo a todo navegante que intente hacerla al menos una vez en la vida.

Al llegar a Coria del Río nos enteramos por el práctico, que una gran parte de la población se apellida Japón, debido a que en el siglo XVII, muchos de los componentes de la embajada que el Emperador del Japón envió a Europa mandada por el samurai Hasekura Tsunenaga, para visitar a Felipe III e ir hasta el Vaticano, se quedaron a vivir en Coria del Río. Con motivo de la Expo 92, el gobierno de la ciudad japonesa de Sendai, de donde era originario Hasekura Tsunenaga, regaló al municipio de Coria del Río un Arco Tirii y una estatua del samurai.

Pues bien, en palabras del práctico del río Guadalquivir, esta estatua aparecía vestida de flamenca o de torero o de traje corto campero cada dos por tres, con gran regocijo de la población.

Llegando a la desembocadura del Guadalquivir, a la altura de Sanlúcar el práctico



desembarca, pero antes nos comentó que se había descubierto que los edificios de Sanlúcar tiene cimentaciones de piedra, pero que no son de canteras próximas ni siquiera europeas, todas esas piedras se han aprovechado del lastre que traían las naos en su regreso de América y que para subir el río soltaban en Sanlúcar, así durante los siglos que duró el comercio con las Indias.

Una vez en el Atlántico enfilamos hacia el Estrecho de Gibraltar, con mar de poniente que nos hizo apreciar el buen diseño del Buque y su extraordinario comportamiento, dado que disponía de estabilizadores que reducen el balance y como consecuencia se puede mantener una velocidad de crucero aceptable en condiciones de mar algo adversas para cumplir con los horarios, referente fundamental para la explotación de un buque de cruceros.

Pasamos el Estrecho en noche cerrada y Federico y yo fuimos al puente, y desde su popa, donde nos situamos para no entorpecer el trabajo que el capitán y sus oficiales estaban realizando, admiramos la profesionalidad y el sentido de la responsabilidad de estos marinos, pues, a pesar que el Buque estaba equipado con todo tipo de electrónica, ellos continuamente comprobaban sobre las cartas y mediante enfilaciones y marcaciones, la situación del buque en cada momento y la posición y el rumbo del resto de embarcaciones que estaban próximas.

Llegamos a Málaga antes del amanecer y cuando ya los pasajeros más madrugadores se disponían a desembarcar para aprovechar las excursiones organizadas, nos despedimos de la tripulación y desembarcamos para regresar a casa, con el regusto de haber tenido una experiencia única, con la mar como excusa y protagonista, la mar, que hace que salga lo mejor de cada uno de nosotros.

Estas y algunas otras anécdotas han hecho que siempre recuerde con nostalgia a mi querido amigo Federico Candela.