

SEMBLANZA DEL PATRULLERO *CHILREU* (P-61)

Víctor MANTECA VALDELANDE
Doctor en Derecho



(EC) (Ajeno al
Servicio Activo) (1)

Introducción y antecedentes



IRVAN las presentes líneas, que describen algunos aspectos poco conocidos y singulares de la trayectoria del patrullero P-61 *Chilreu*, como homenaje postrero con ocasión de su reciente desguace en el puerto de Gijón con el que finaliza la vida de un barco que, construido como pesquero, cambió su cometido ingresando como el primer patrullero de inspección y vigilancia, dando lugar a la clase *Chilreu* de buques-patrulleros en la Lista Oficial de Buques de la Armada, de la que actualmente forman parte el P-62 *Alborán*, el P-63 *Arnomendi* y el P-64 *Tarifa*. Tanto el recorrido vital como la propuesta y asignación final de su nombre, condicionados por una errata documental en un derrotero, constituyen una serie de curiosidades que hacen al presente relato merecedor de interés para el lector de la REVISTA GENERAL DE MARINA. Por otra parte, destacar que mi relación con este buque fue especialmente cercana, dado que, por causa de mi condición de funcionario de carrera destinado como subdirector general de Servicios de Apoyo de la Secretaría General de Pesca Marítima (SEGEPESCA), me correspondió gestionar los trámites y actuaciones necesarios para su adquisición y posterior entrega a la Armada, en la que yo mismo, como oficial proveniente de la IMECAR, había alcanzado el empleo de capitán de Intendencia y me encontraba en la situación administrativa denominada «Ajeno al Servicio Activo».

(1) Su fecha de pase a esta situación fue el 10 de julio de 1986.

La Política Pesquera Común europea comenzó a exigir a los Estados miembros la disposición de embarcaciones especialmente destinadas a realizar funciones efectivas de vigilancia e inspección de la pesca en la mar. Para cumplir con este objetivo se barajaron, en el seno de SEGEPESCA, dos importantes cuestiones: la primera, si era oportuno que el buque se construyera *ex novo*, teniendo en cuenta las presiones sindicales provenientes de astilleros que deseaban mantener la estabilidad del empleo mediante este encargo de construcción naval; sin embargo, dada la urgencia mostrada por la Comisión Europea, se decidió agilizar la puesta en marcha mediante la adquisición de un buque ya construido que fuera destinado lo más pronto posible a funciones de inspección pesquera. En consecuencia se inició el procedimiento de contratación pública para adquisición de bienes por la Administración del Estado y, dadas las obligaciones sobre gestión económica y patrimonial de mi puesto de trabajo, me tocó coordinar el grupo de estudio y presidir la mesa de contratación encargados de fijar y verificar las condiciones necesarias del buque que fuera objeto de compra, resultando determinantes los aspectos técnicos, analizados y valorados por especialistas, entre ellos por un funcionario experto en arquitectura naval y otro en máquinas, este último oficial del Cuerpo de Máquinas de la Armada de la Reserva Naval Activa.

La segunda de las cuestiones planteadas radicaba en si sería preferible ponerlo en operación bajo dependencia directa de SEGEPESCA (contratando la correspondiente tripulación y apoyo, de igual manera que el buque oceanográfico *Cornide de Saavedra* del Instituto Español de Oceanografía), o bien encomendar su operatividad a una institución pública, y a este respecto, se barajaban otras dos opciones: la Armada y la Guardia Civil del Mar, con las que se habían suscrito sendos convenios de colaboración. Muchos argumentos fueron puestos sobre la mesa con posturas contrapuestas, algunas de ellas por desconocimiento o creencias infundadas; sin embargo, finalmente, pesaron más los criterios técnicos, profesionales y de coherencia que inclinaron la decisión hacia la entrega del buque (con las correspondientes obligaciones) a la Armada española como la institución mejor situada y preparada para llevar a cabo esa función, dada su especial competencia para la vigilancia en la mar.

Cumplimentado el procedimiento de licitación pública y efectuadas las verificaciones de las ofertas presentadas, resultó escogido el arrastrero congelador *Pescalonso*, con matrícula 3.^a 51 4 2162, presentado por la empresa Pesquerías Alonso, S. A., que fue adquirido por SEGEPESCA por setecientos cuarenta millones de pesetas.

Buque de pesca de arrastre *Pescalonso*

Construido en el astillero de Naval Gijón, S. A., con casi 68 m de eslora, 11 de manga y algo más de seis de calado, contaba con autonomía para quince



Arrastrero congelador *Pescalonso*. (Fuente: diario *El Comercio/E. G.*).

mil millas náuticas y velocidad, a todo andar, de unos 13 nudos, gracias a su motor de 2.450 caballos y dos hélices, una de paso variable y otra a proa, para maniobrar. Había sido diseñado como pesquero de gran altura para formar parte de la flota de Pesquerías Alonso, empresa armadora que tenía sede en Gijón, y fue botado el 2 de mayo de 1988. Con capacidad para 35 tripulantes, disponía de un amplio parque de pesca para eviscerado y preparación de capturas, además de dos túneles de congelación y dos bodegas para pescado.

Sin embargo, el *Pescalonso* no logró las posibilidades esperadas; el cierre a la pesca de aguas sudafricanas, la exigencia de licencia en las pesquerías de las Malvinas y la clausura del caladero de Boston para la flota pesquera española propiciaron su amarre; era una época en que la recesión de nuestras posibilidades de pesca resultaba acuciante y no era nueva, pues venía de tiempo atrás con la reforma del Derecho del Mar.

Patrullero de vigilancia e inspección de pesca

La entrega provisional del *Pescalonso* por la empresa adjudicataria a SEGEPESCA tuvo lugar en Vigo el 27 de marzo de 1992 mediante acta en la que intervine con el jefe del Servicio de Inspección Pesquera, siendo asistidos por el interventor y el jefe de la Inspección provincial de buques.

TEMAS GENERALES

Previamente se habían realizado las correspondientes pruebas de mar y navegación a bordo, en las que estuvieron presentes el secretario general de Pesca Marítima y el director general de Recursos Pesqueros, junto con otros funcionarios del ámbito ministerial. Aquel día, con mar rizada y ventolina, tuvimos una excelente jornada de navegación, en la que se nos unió el *Cornide de Saavedra*, atracando después ambos buques en el mismo muelle del Berbés del puerto de Vigo.

Poco después, el buque fue entregado provisionalmente a la Armada para llevar a cabo las modificaciones precisas para su transformación en patrullero, entre otras el aumento de lastre, con casi 200 t de hormigón, para mejorar su estabilidad. Las obras y mantenimiento de estos patrulleros de vigilancia e inspección de pesca se financian con cargo a los Presupuestos del Estado, Sección 21, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Cumplido el período de garantía, el 13 de mayo de 1993 efectuamos la recepción definitiva del buque en el mismo Arsenal Militar de Ferrol, y como durante el citado período ya se había finalizado su transformación en patrullero, seguidamente y a bordo del mismo, atracado en el Arsenal, se llevó a cabo la cesión definitiva a la Armada mediante acta, en la que tuve el honor de representar a la Administración ministerial como subdirector general de Servicios de Apoyo de SEGEPESCA junto con el subdirector general de Inspección Pesquera; la representación por parte de la Armada estuvo formada por el almirante jefe del Arsenal de Ferrol, acompañado por el capitán de fragata



Patrullero *Chilreu*. (Fuente: *Defensa.com*).

ingeniero jefe del taller industrial de casco del mismo Arsenal, y el capitán de corbeta comandante del propio patrullero que había sido designado, siendo todo ello ratificado por los representantes de la Intendencia y la Intervención.

Entre los aspectos singulares de la biografía de este patrullero resulta llamativo que, tratándose de la entrega de un nuevo buque a la Armada, siendo éste además el primer patrullero de vigilancia e inspección pesquera cedido para esta finalidad, al acto de entrega del *Chilreu* no asistió cargo político alguno, contrastando con lo ocurrido con los siguientes patrulleros de la serie, a cuyas ceremonias de entrega y botaduras acudieron ministros y otros altos cargos. En el mismo acto, prometí enviar al buque un fondo editorial del Ministerio relativo a las especies de pesca y al sector pesquero, que sería una biblioteca especializada bastante digna para ser utilizada a bordo, promesa que cumplí y que me agradeció por escrito su comandante.

El *Chilreu* comenzó a operar con base en la Estación Naval de La Graña, siendo comisionado sucesivamente a campañas de vigilancia y apoyo a las flotas pesqueras españolas y de los Estados de la Unión Europea; pero sus actuaciones más conocidas han sido las de apoyo a la flota que faena en la costera del bonito y las ubicadas en aguas cercanas a Canadá y sur de Islandia, que son los caladeros de los pesqueros de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO) y de la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (NEAFC); también actuó como apoyo a los servicios meteorológicos, oceanográficos y de seguridad en la navegación.

Con una dotación de treinta y seis personas, realizó una media de ciento cuarenta días de mar por ejercicio, pasando períodos prolongados sin tocar puerto. Durante su servicio activo tuvieron lugar muchos episodios, siendo destacable el fallecimiento a bordo por causas naturales de un suboficial de la dotación.

El 29 de junio de 2012, festividad de San Pedro, apóstol y pescador, el patrullero causó baja en la Armada y su bandera de combate definitivamente arriada y, posteriormente, donada por el Ayuntamiento de Burela al Museo Naval de Ferrol, donde figura junto a la lista completa de sus comandantes, entre los que destaca Santiago Bolívar Piñeiro, que mandó el patrullero en sus primeras singladuras y que en su baja lo despidió en Ferrol (había mandado buques tan emblemáticos como la fragata *Baleares*, la nao conmemorativa *Santa María* y el *Juan Sebastián de Elcano*, rematando su carrera como almirante de la Flota). También merecen un recuerdo todos los demás, entre ellos Antonio Manuel Pérez Fernández, que mandaba el *Chilreu* en 1994 cuando la llamada «guerra del bonito», y Alejandro Mackinlay Ferreirós, con quien coincidí en la Escuela Naval Militar y durante cuyo mando se publicó un completo e interesante reportaje sobre el *Chilreu* en la *Revista Española de Defensa*.

El *Chilreu* fue liquidado y vendido en subasta pública por el organismo competente de la Armada después de un largo amarre en la Estación de La



Bandera de combate del *Chilreu* en el Museo Naval de Ferrol. (Foto del autor).

Graña, y el pasado mes de octubre regresó a Gijón, su lugar de nacimiento, para ser desguazado por la empresa DDR Vessels, concluyendo aquí su existencia; sin embargo, su recuerdo permanece en el sector de la pesca y en la mente de muchos; además, en el Museo Naval de Ferrol su bandera testifica la memoria de dos décadas de brillante actuación.

Origen y avatares del nombre del *Chilreu*

Entre las singularidades de este patrullero está su propio nombre, siendo habitual en este tipo de buques una denominación referida a islotes y otros topónimos costeros. En este caso fue el propio secretario general de Pesca Marítima quien sugirió la posibilidad de que el nuevo patrullero pudiera denominarse *Chirleu*,

nombre de un islote cercano a su propio lugar de nacimiento y entorno familiar y que, además, tiene una relevancia destacable en la historia marítima de Galicia; de hecho existe un monolito en Marín, frente a la Escuela Naval Militar, dedicado a Juan Antonio Gago de Mendoza, personaje histórico al que se asocia el nombre de Chirleu y al que anualmente brindan homenaje vecinos y Ayuntamiento, en el que suele participar la Armada.

Junto a la ría de Pontevedra en la parroquia de Seixo (concello de Marín), se encuentra la punta de Aguete o Chirleu, nombre este último con el que también se denomina a un pequeño islote cercano y muy frecuentado por aves marinas (la raíz galaica de *chirlo* hace referencia al chiar de las aves); además en dicho lugar está el pazo del Chirleu, edificio que mandó construir el citado Gago de Mendoza, conocido corsario que destacó en la defensa de Marín contra el invasor francés. Nacido a mediados del siglo XVIII en la Casa de Brea, feligresía de San Tomé de Piñeiro (Seixo), fue uno de los



Isote Chirleu. (Apunte del autor).

marinos gallegos más activos en los conflictos navales entre España y Gran Bretaña. Actuando con patente de Carlos IV, armó diversos buques para el corso —pinaza *Vencedora*, quechemarín *Prodigioso*, falucho *Triunfo*, lancha *Terrible* o goleta *Peregrina Brillante*—, protagonizando apasionantes episodios que ha relatado con estilo y maestría Alberto Fortes en su documentada biografía sobre este corsario «señor del Chirleu». Entre sus hazañas, de las que existen crónicas y relatos documentados en archivos de Marina («Corso y presas»), destaca la defensa del Castillo de San Carlos en Finibusterra (Finisterre), donde Gago de Mendoza varó su embarcación proa a la mar para lograr mayor precisión con el fuego de cañones; también la derrota, más tarde, en el puerto de Aguete de un grupo armado inglés a punto de capturar la fragata *Alcudia* y su cargamento de plata destinado a los almacenes reales de Pontevedra; incluso algunos días después de esto, rechazó a otro buque de pabellón británico que, so capa de corso, andaba al más crudo pirateo, robando a toda ropa por la costa ferrolana. Gestas que fueron reconocidas por Carlos IV mediante la concesión de una medalla al mérito y confirmando al peticionario empleo de capitán. Posteriormente, también se destacó como «comandante de alarmas del Morrazo»; organizando, en Marín, la guerrilla contra el francés, participando en la batalla de Puentesampayo y en la recuperación de Vigo. Maltratado por la reacción antiliberal durante la década ominosa, murió en 1833 en su pazo del Chirleu que, situado en la bajada al puerto de Aguete,

muestra actualmente en su fachada una piedra armera timbrada con yelmo y corona de marqués que contiene las armas de varios linajes familiares.

De *Chirleu* a *Chilreu* por la errata del derrotero

Finalmente, resultó asignado al patrullero el nombre de *Chilreu*, que contiene una alteración del propuesto, consistente en la metátesis entre las letras *l* y *r* de esa palabra (se propuso *Chirleu* y acabó siendo *Chilreu*), y así figuró en el acta de entrega a la Armada redactada por los servicios del Arsenal Militar de Ferrol.

Resultaba sencillo atribuir esta variación a un simple error de transcripción; sin embargo, tratándose del alta de un nuevo buque en la Armada, no quedé convencido de que esta versión fuera la explicación más plausible. La cuestión resultaba muy extraña, ya que tanto en las denominaciones oficiales de la cartografía del Instituto Geográfico Nacional como en la de la Xunta de Galicia, así como en la militar del Ejército de Tierra y en la propia del Instituto Hidrográfico de la Marina figuran esos topónimos del islote o peñón y de la punta con la denominación correcta de *Chirleu* que se había propuesto. No obstante, tiempo después volví a consultarlo en el *Derrotero de la costa NW de España*, publicado por el Instituto Hidrográfico de la Marina, y justo allí, en la página 319 de la edición de 1993, se encontraba la explicación de la alteración del nombre; en el apartado relativo a la carta 9251 «Marín a Punta Loira», en la sección «Peligros 5-99», incluía varias veces la denominación errónea de *Chilreu* referida a la punta y al islote, en la cual se fijó quien redactó la documentación del patrullero.

A la vista de todo ello resulta sencillo deducir que la variación en el nombre tuvo su fundamento en la errata en el *Derrotero*, que al ser consultado por quien redactó el acta de cesión del patrullero a la Armada tomó por correcto el del islote que allí figuraba como *Chilreu*. En esto consiste la singularidad de su denominación que, además, ha sido heredada por la propia clase *Chilreu* de patrulleros de la Armada.

Con todo ello y para concluir, señalar que hasta la fecha dicho error no ha sido subsanado en las sucesivas ediciones del *Derrotero*, en cuyo apartado 5.15, «Del puerto de Aguete a la ensenada de Bueu», se sigue mencionando el islote como *Chilreu*. Por tanto, como queda demostrado en otras documentaciones cartográficas civiles y militares y en el propio Instituto Hidrográfico de la Marina, esta podría ser una buena ocasión para introducir la corrección.