

CINTRANAVAL: 50 años de excelencia en el proyecto de atuneros

Corría el año 1964 cuando en un edificio de la calle Nueva del Casco Viejo de Bilbao abría un estudio de ingeniería naval con el nombre de Cintra. Sus fundadores, ingenieros navales que habían estado trabajando en La Naval, decidieron emprender esta aventura debido a la gran actividad que entonces existía en la Ría.

No muy lejos de allí, en el puerto de Bermeo, se habían ido desarrollando durante los anteriores ocho años una serie de campañas de pesca en la costa occidental de África. Durante los meses de invierno, los barcos boniteros cañeros se habían desplazado a Dakar y Freetown en busca de unas capturas que se suponían podían ser muy fructíferas, dada la abundancia de los bancos de túnidos que se avistaban por aquella zona del Atlántico. Dichas capturas, aunque sí compensaban el esfuerzo de aquellos desplazamientos, no resultaron todo lo productivas que prometían, debido sobre todo a que los buques no eran los más adecuados para ello.

Muy lejos de allí, en la costa californiana, muchos clipers atuneros se estaban transformando en cerqueros debido a la gran mejora para el manejo de la red que había supuesto el invento del Power Block por parte del croata Mario Puretich a mediados de los 50. Como casi siempre, al principio hubo reticencias en su aceptación, pero una vez convencidos los primeros, los demás les siguieron en masa. El Power Block revolucionó la pesca al cerco e hizo evolucionar el diseño de los pesqueros que manejan este arte.

Los armadores bermeanos que habían estado yendo a Dakar vieron que para aprovechar las oportunidades ofrecidas por las aguas tropicales tenían que encargar la construcción de buques cerqueros congeladores. Buscaron dónde los podían diseñar y construir, y se acercaron a Bilbao y su ría. Es así como una pesquería que empezaba a desarrollarse entabló relaciones con la ingeniería Cintra que también daba sus primeros pasos. El primer atunero cerquero diseñado por Cintra se entregó en 1966, el Playa de Pedreña.

50 años más tarde, y con las lógicas vicisitudes de tantos años, esta relación sigue siendo estrecha y fructífera, como lo atestiguan 4 de los 5 buques que hoy se describen, el Itsas Txori, el Izaro, el Galerna II y el Playa de Ris. El quinto, el Gijón, responde a la posición de lí-

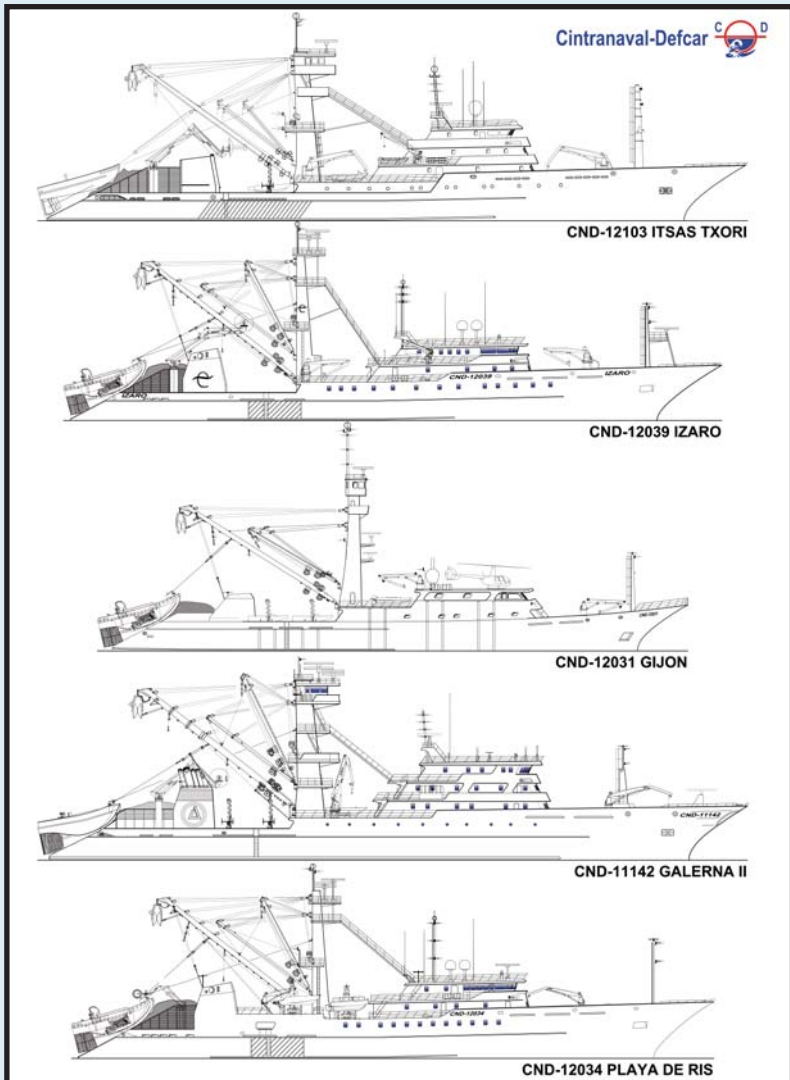
der mundial en el diseño de atuneros que actualmente detenta CintranaVal-Defcar (La antigua Cintra).

El Itsas Txori es un atunero gemelo (con ligeras modificaciones) del Txori Gorri, que fue entregado por Astilleros de Murueta a su armador Inpesca en 2007. Responde al estilo del armador, con una distribución y aspecto general muy similares a las anteriores dos unidades, el Txori Toki y el Txori Argi, pero en un tamaño más contenido, 2250 contra 2980 M3 de capacidad de cubas.

El Izaro es un atunero de nuevo diseño, que supone un hito tanto para su armador Echebaster, como para Astilleros Zamakona, que entró por la puerta grande en la construcción de este tipo de buques.


El Izaro es un atunero de nuevo diseño, que supone un hito tanto para su armador Echebaster, como para Astilleros Zamakona, que entra por la puerta grande en la construcción de este tipo de buques. El dimensionamiento del buque se ha realizado con el objetivo de conseguir una capacidad de cubas de 1900 M3, apreciablemente menor que la del anterior atunero encargado por este armador, el tristemente célebre Alakrana, de 2686 M3. Esta tendencia hacia buques más pequeños es generalizada en la flota, no habiéndose encargado más barcos como los de hasta 3300 M3 que se habían construido hace 10-15 años.

El Gijón, construcción G001 de Astilleros Armón Gijón para el armador asturiano afinado en México Antonio Suárez, supone también un hito para ese astillero, después del cambio de sus propietarios. Los atuneros construidos en España no suponen, en cambio, una novedad para el armador, pues actualmente posee los buques María Fernanda y María Verónica, construidos por Marítima de Axpe en 1983.



El diseño de este buque pertenece a un estilo distinto a los otros tres, influenciado por los requisitos del armador. En general, los buques para armadores mexicanos son de dimensiones más reducidas, con un equipamiento menos extenso y con una habilitación más sencilla, buscando la velocidad a base de ligereza. Otra característica que lo diferencia de los atuneros bermeanos y, en general, de los europeos, es su motor de dos tiempos EMD de 20 cilindros en V. Este motor, siendo muy poco conocido en Europa, es común a la mayoría de atuneros americanos.

El cuarto atunero entregado es el Galerna II, para la compañía Albacora, y construido también en Astilleros Armón Gijón. Es el primer atunero que encarga el armador fuera del astillero Barreras en más de 30 años. Su diseño responde a una adaptación al estilo del armador de un diseño anterior bajo el cual se construyeron el Draco y el Parshian Shila en 2006. Es el mayor de los cuatro buques aquí reseñados, con una capacidad de cubas de 2350 M3.

El quinto atunero, Playa de Ris, que será entregado en breve por Astilleros Balenciaga a su armador Pevasa, es un buque gemelo (con algunas modificaciones) del Playa de Azkorri (2009). Aunque de capacidad menor, 1750 M3, que los anteriormente construidos por este armador, Playa de Anzoras (1999) y Playa de Aritzatxu (2001), de 2100 M3, tiene 2 metros más de eslora, buscando una mayor velocidad con menor potencia propulsora. 

Características Principales

Buque		Itsas Txori	Izaro	Gijón	Galerna II	Playa de Ris
Armador		Inpesca	Echebastar	Grupomar	Albacora	Pevasa
Astillero		Murueta	Zamakona	Armón	Armón	Balenciaga
Nº de Construcción		295	720	G001	G002	406
Diseño Cintranaval-Defcar		CND-12103	CND-12039	CND-12031	CND-11142	CND-12034
Clasificación		BV	BV	ABS	BV	BV
Eslora Total	M	95.80	89.28	79.05	95.70	87.36
Eslora entre Perpendiculares	M	82.30	75.20	68.15	82.70	74.40
Manga de Trazado	M	14.70	14.35	13.65	15.20	14.20
Puntal Cubierta Principal	M	6.80	6.85	5.90	7.15	6.55
Puntal Cubierta Superior	M	9.30	9.35	8.68	9.95	9.25
Desplazamiento Máximo	T	5 087	4 722	3 362	5 685	4 301
Tripulación		35	42	27	37	34
Volumen Cubas	M3	2 250	1 900	1 600	2 350	1750
Motor Principal	Marca	Wartsila	Wartsila	EMD	Wartsila	MAN
	Potencia	kW	6 000	4 500	3 730	6 000
						4 500