

El pasado día 17 se cumplieron cincuenta años del hundimiento del ‘Saint Patrick’, un barco cuya tripulación era prácticamente vizcaina. Solo pudo ser rescatado el cuerpo de uno de los 31 marineros. Un misterio no aclarado

Un reportaje de José Basurto

Medio siglo de la tragedia del ‘Saint Patrick’

A Juan José Gámiz siempre le contaron en casa que el 23 de diciembre de 1964, al día siguiente del sorteo de la lotería y víspera de Nochebuena, se escuchó un grito estremecedor en la cocina de la vivienda de su abuela. Era Agapita, que acaba de leer en la portada del periódico que el *Saint Patrick*, donde navegaba su hijo, se había hundido frente a las costas de Alaska. De esa forma tenía la primera noticia del naufragio que se llevó por delante la vida de 31 jóvenes marineros, la mayoría vizcainos, a pesar de que el catástrofe se había producido seis días antes, concretamente la noche del 17 de diciembre. Y poco más se supo durante los próximos meses y años. Nunca se conocieron las causas que le llevaron al *Saint Patrick*, un petrolero transfor-

mado en buque de carga y construido en tiempo récord, a embarrancar en un roquedal de las Islas Aleutianas en plena guerra fría entre Estados y la Unión Soviética, ni por qué se abandonó tan pronto la búsqueda de los desaparecidos. Continúa habiendo muchos interrogantes en torno a una tragedia que conmocionó a Bizkaia durante aquellas navidades. Pero aunque siga sin hallar respuesta, Juan José Gámiz no quiere “cerrar la historia” de este triste capítulo de los anales de la marina mercante vasca. Por eso, con motivo del cincuenta aniversario del hundimiento, ha hecho un llamamiento a los familiares de las víctimas para que hoy, domingo, acudan a la basilica de Begoña, donde en la misa de las 13:00 horas, se leerán los nombres de los 31 naufragos.

SINGLADURA

De Canadá a Japón

Juan José Gámiz tenía 5 años en 1964, pero guarda un recuerdo imborrable de su tío, Pedro María, “que me llevaba a todos los sitios y me traía regalos cuando volvía de navegar”. Su tío era joven. Tenía 28 años, era electricista pero había decidido enrolarse. “Tenía novia y se había comprado un piso en San tutxu, así que navegaba para ahorrar lo máximo posible y poder casarse”, cuenta Juan José. Pero todas esas ilusiones se vieron truncadas el 17 de noviembre de 1964. Pedro María Gámiz Frade, nacido en la calle San Francisco de Bilbao, formaba parte de la tripulación del *Saint Patrick*, un barco con bandera de conveniencia (Liberia) que partió el 10 de diciembre de Brotchie



Juan José Gámiz, sobrino de un tripulante. Foto: Juan Lazkano

Ledge, Vancouver (Canadá) con rumbo a Yokohama (Japón). Transportaba trigo y forraje para ganado, y parece ser que querían llegar al puerto de destino el día 24 para pasar allí la Nochebuena. Quizá por eso, siempre ha pensado la familia de Pedro María Gámiz que el capitán Julián Díaz Marcuartu, un joven de 34 años de Arrigorriaga, eligió “el camino más corto, un paralelo tan elevado”. Nunca se sabrá.

Lo que sí sabe perfectamente es la transformación que sufrió el *Saint Patrick* antes de hundirse en las heladas aguas del Pacífico. Porque la historia de este barco también puede ser decisiva a la hora de resolver el misterio. El *Saint Patrick* nació siendo un petrolero con el nombre de *White Bird Canyon*. “Este barco”, relata Juan José, “es uno de los 485 que construyó el Gobierno de Estados Unidos para poder abastecer de petróleo a los ejércitos aliados durante la II Guerra Mundial”. Aunque salieron de diferentes astilleros, todos se construyeron bajo el mismo patrón y con una novedosa técnica para la época: la soldadura naval. Aquí podría radicar una de

las causas del hundimiento. Según aclara Juan José, “con la soldadura, que sustituía a los remaches, la unión de las chapas era mucho más rápida, y como era una técnica que estaba en sus primeros estados de desarrollo, no siempre era perfecta, ya que parece ser que se dieron casos de barcos de este tipo que se rompieron por fallos estructurales en las soldaduras”.

DE PETROLERO A CARGUERO

Construido en 77 días

Además de la soldadura, en el caso del *Saint Patrick* pudo influir otro factor: la gran remodelación que sufrió para transformarse en barco de carga. Retomando su historia, se construyó en 1944 en Alabama en tan solo 77 días. Cuatro años después pasó a ser propiedad del Gobierno francés, que lo rebautizó como *Gonfreville*. En 1962 cambió de mano y de nombre. Pasó a llamarse *Good Hope*, y en 1964 sufrió la gran transformación. Pasó a llamarse *Saint Patrick* y a ser un *bulkcarrier* de 169,5 metros de eslora y 14.500 toneladas, 5.000 más que cuando fue botado.

“Alargaron el barco”, apunta Juan José, “haciendo una corta y pega con la parte del puente de mando”. Da la casualidad de que la remodelación se hizo en unos astilleros de Yokohama, el destino al que nunca llegó. La singladura que debía realizar el *Saint Patrick* con trigo y forraje era el primero tras su conversión. Y algo raro debió ver en el nuevo barco uno de los marineros que debía embarcarse, porque en el mismo puerto de Vancouver, decidió no hacerlo. Eso le salvó la vida. El resto inició la fatal travesía el 10 de diciembre.

NAUFRAGIO

Islas Aleutianas

Según toda la información que ha podido recopilar Juan José durante años, el barco lanzó el primer SOS el día 18 a las 6.42 horas, comunicando que se encontraba embarrancado en medio de un fuerte temporal. “Parece ser que en un principio no parecía muy importante, que solicitaron un barco para que les ayudase a salir”. Las condiciones meteorológicas en aquellas horas eran las siguientes: “Cielo cubierto, lluvia y visibilidad entre 0 y 4 millas, viento SE de 30/40 nudos con ráfagas de 50 y mar del mismo punto con olas de 6/9 metros”. El primer SOS fue captado por el mercante japonés *Tetsuho Maru*, que se encontraba a unas treinta millas de distancia. Poco después, de las 9.10 horas, el *Saint Patrick* comunicaba que se quedaba sin corriente y que no conocía su posición exacta. Y a las 12.44 horas, el barco japonés recibió el siguiente mensaje del *Saint Patrick*: “Embarrancado en malas condiciones, sin posibilidad de usar los botes, en cinco minutos nos quedamos sin batería, solamente con helicópteros es posible el rescate de la tripulación”. A continuación emitió una señal continua de socorro y a las 12.59 horas del 18 de diciembre se cortó. El *Tetsuho Maru*, que llegó posteriormente a la zona, no localizó al

LA HISTORIA

● **Singladura.** El ‘Saint Patrick’ partió de Brotchie Ledge, Vancouver (Canadá) el 10 de diciembre de 1964. Tenía previsto llegar a Yokohama (Japón) el 24 de ese mismo mes. Era su primer viaje tras la una transformación de petrolero a buque de carga. En aquel viaje transportaba trigo y forraje para ganado.
● **Embarranca.** Aunque parece ser que el accidente se produjo el día 17, a las 6.42 horas del día 18 el ‘Saint Patrick’ lanza un SOS comunicando que se encontraba embarrancado en un islote en medio de un fuerte temporal.
● **Naufragio.** El SOS fue captado por un mercante japonés que se encontraba a treinta millas. A las 9:10 horas comunica que se quedaba sin corriente eléctrica. A las 12.44 horas señala que no pueden usar los botes. “Solamente con helicópteros es posible el rescata”, dicen en el mensaje. A las 12.59 horas se corta la señal continua de socorro.

EL RESCATE

AVIONES Y BARCOS EL DÍA 20 LOCALIZAN RESTOS

Veinte aviones y barcos del servicio US Coast Guard rastrean la zona. El día 20 un avión lo localizó en la base de un acantilado en la parte SE de la isla Ulak.

SIN SUPERVIVIENTES SOLO SE RECUPERÓ UN CUERPO

El día 23, los servicios de rescate divisaron tres cuerpos, pero únicamente pudieron rescatar uno de ellos, el de Antonio Herrero Monsalve, radiotelegrafista del barco. Fue sepultado en Anchorage, capital de Alaska.

TRIPULACIÓN LA MAYOR PARTE DE BIZKAIA

La mayor parte de los 31 tripulantes del ‘Saint Patrick’ eran vizcainos. Además, con una media de edad muy joven. El capitán, por ejemplo, Julián Díaz Marcuartu, tenía 34 años.

METEOROLOGÍA PENOSAS CONDICIONES

El día de la catástrofe, llovía, la visibilidad era entre 0 y 4 millas; el viento de 30 a 40 nudos con ráfagas de 50 nudos y una mar con olas de 6 a 8 metros.

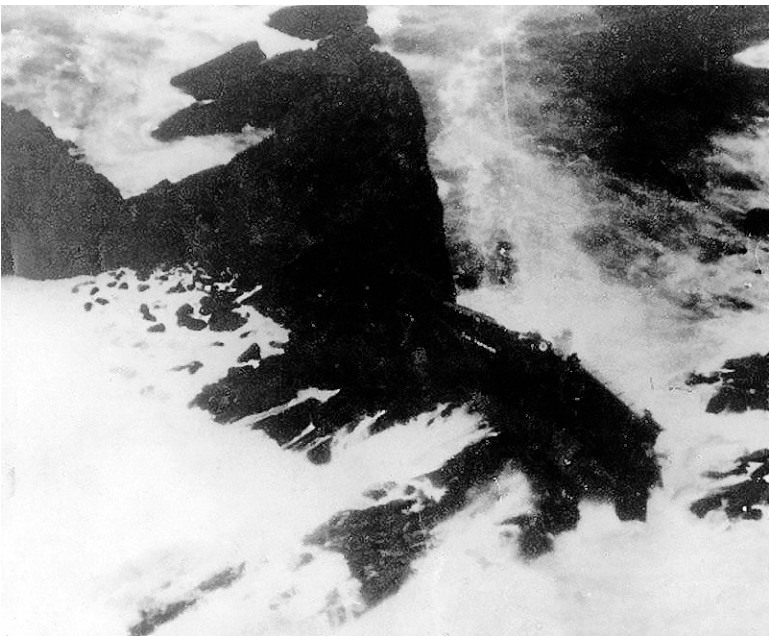
EL BARCO

77

El Saint Patrick fue construido en 1944 en tan solo 77 días en Alabama (Estados Unidos). Fue botado con el nombre de ‘White Bird Canyon’. Tenía 169,5 metros de eslora y 20,7 de manga. En 1964 fue transformado en buque de carga, ya que era petrolero. Le quitaron uno de los puentes.



Doble página de un periódico días después de la tragedia donde se informaba de las pocas noticias que llegaban desde Alaska y se planteaban todas las interrogantes del naufragio. Foto: J. I. Gámiz



Restos del ‘Saint Patrick’ en el islote Ulak de las Islas Aleutianas donde impactó por causas que todavía se desconocen. Foto: DEIA



Fotografía del ‘Gonfreville’ antes de convertirse en el ‘Saint Patrick’. Primero fue petrolero y luego, con solo un puente, de carga. Foto: DEIA

EL BARCO

Saint Patrick, ya que las condiciones de viento le impedían acercarse a la costa. El mismo viento hizo imposible el vuelo hasta bien entrada la tarde a los aviones de las bases áreas de Adak y Shemya. Durante dos días continuaron las labores del búsqueda sin éxito, hasta que el 20 por la mañana un avión lo localizó “en un roquedal en la base de un acantilado de cincuenta metros de altura en la parte SE de la isla de Ulak”. En un primer momento no encontraron supervivientes. Sin embargo, el día 23, hallaron un lanzacabos en la parte superior del acantilado y 200 metros de cuerda, cuyo extremo estaba firme al barco. Ese mismo día se divisaron tres cuerpos, pero solo pudieron rescatar uno, el del oficial radiotelegrafista, Antonio Herrero Monsalve. “Se recuperó con él un reloj y una medalla de San Antonio y fue enterrado en Anchorage (Alaska)”, indica.. El día 26 se dio por terminada la búsqueda de más supervivientes. Esta es una de las dudas que se le plantean a Juan José. “Es extraño”, dice, “que después del naufragio del barco no entraran en su interior a recuperar cadáveres”. Así que el barco se quedó allí “y todavía está visible”, comenta el sobrino de Pedro María. Recuerda que esa zona, la de las Islas Aleutianas es conocida como *The Cradle of storms* (La cuna de las tormentas), donde las autoridades marítimas de Estados Unidos tienen contabilizados 188 naufragios.

Y tras muchas investigaciones, Juan José ha podido comprobar que el naufragio del *Saint Patrick* está catalogado como “visible” por las cartas marinas. En cuanto a las causas que pudieron provocar el hundimiento, se baraja que pudieron fallar los generadores o la propulsión, quedándose el buque sin gobierno, o algún fallo estructural de la construcción naval. De todas formas, “también se alimentaron leyendas”. Por ejemplo, la que le contó la hija de un desaparecido que había oído que “el barco no llevaba pienso sino otro tipo de mercancía en plena guerra fría en una zona donde se decía que había bases secretas de rusos y americanos”. El misterio continúa. ●

LAS VÍCTIMAS

La tripulación

Julián Díaz Marcuartu , de Arrigorriaga. Capitán, 34 años
Pedro Beascochea Gorordo Oficial, 40 años
Alfredo Burgos Gastón Tercer oficial, 23 años
Jesús María de la Torre Ruiz de Azúa Jefe de máquinas, 31 años
José Manuel Álvarez Iriondo Jefe de máquinas, 33 años
Juan Manuel Gordo de los LLanos Primer oficial de máquinas, 36 años
Federico Escobedo Ríos
Julián Alberdi Gardiazábal 40 años
Ramón Romero Cubina
Juan Bello Seco
Pedro María Gámiz Frade Electricista, 28 años
José Ángel Tejada Larrea 31 años
Francisco Martín Rodríguez 37 años
Ricardo Alzaga Varela
Antonio Herrero Monsalve Cuerpo recuperado. Radiotelegrafista
Juan Antonio Manterola Recagorri
Juan Rodríguez Caamaño
Antonio Julio Vilaríño
Carlos Vázquez López
Jesús Villabertía Libano
Fidel Escandón Araujo
Santiago Tellechea Astienza
Manuel País García
Manuel Lado Beiro
Graciano Gutiérrez Celis
Manuel Lago Olivera
José Manuel Arzá Bastínez
Francisco Erazuquin Elexpe
Victor Manuel Sestayo Santiagos
Jaime Barturen Gaubeca
Cesáreo Martija Uriarte



Imagen del ‘Saint Patrick’ tras su transformación en buque de carga general, antes de partir de Vancouver (Canadá) hacia Yokohama (Japón) el 10 de diciembre de 1964. Foto: DEIA