

El barco Cristóforo Colombo como solución urbana

Alfredo Rivas Lairer

RESUMEN

A mediados de la década de los años 70, en pleno auge de la Gran Venezuela y de la ampliación de las capacidades productivas de las empresas básicas de Guayana, se optó por una solución al problema de vivienda nada convencional, suscitado por la gran afluencia de personas que llegaron a la zona en busca de las nuevas fuentes de trabajo, como fue comprar el barco Cristóforo Colombo y anclarlo en el río Orinoco, para que sirviera de vivienda temporal a todas esas personas. Fue una solución rápida y efectiva para unos 1.200 profesionales y técnicos que vinieron a trabajar en Sidor. En este breve ensayo nos recrearemos por las causas que originaron esta situación, la decisión de comprar el barco, su arribo a Matanzas, la vida en el barco y su venta y disposición final. Para ello nos valdremos de folletos y periódicos de la época y la fuente principal de información la constituirá las entrevistas a los protagonistas de esa experiencia única en el país.

Palabras claves: Cristóforo Colombo, barco, vivienda temporal, Sidor.

ORIGEN DE LA SOLUCIÓN

El desarrollo del Plan IV de Sidor ha sido uno de los proyectos de mayor impacto tecnológico e industrial que se ha realizado en Venezuela. Fue denominado Plan IV porque anteriormente Sidor había ejecutado tres proyectos de desarrollo importantes:

- El Plan I fue la instalación de la planta de tubos centrifugados, “una planta para la producción de tubos de hierro fundido destinados al mercado de la construcción” (Martínez, 1996). “El proyecto fue motivado principalmente por un programa nacional de acueductos con alto consumo de este tipo de tubería” (Martínez, 1996). La construcción de la planta con capacidad de 60.000TM/año fue contratada a la firma francesa *Pont a Mousson* en mayo de 1967. “En agosto de 1968, el presidente Raúl Leoni coloca la primera piedra para la construcción de la planta cuya inauguración y puesta en marcha ocurre en diciembre de 1970 y la inversión total alcanza a 37 millones de bolívares” (Martínez, 1996).
- El Plan II fue la ampliación de la capacidad de producción de la acería Siemens-Martin. El proyecto consistía en “elevar la capacidad de producción de acero en lingotes de 750.000 a 1.200.000 toneladas mediante la incorporación de una moderna planta de oxígeno y algunas modificaciones en la acería que permitan mejorar el rendimiento de los hornos” (Martínez, 1996). Este proyecto fue concluido en 1972.
- El plan III fue la planta de productos planos, proyecto que “confirió otra dimensión” (Martínez, 1996) a Sidor por cuanto agregó más capacidad y diversidad a la producción y porque agregó “complejidad a su gestión con la incorporación de nuevos procesos y nuevos mercados que atender” (Martínez, 1996). La capacidad de la planta estaba prevista para 700.000 TM/año con una inversión de 1.500 millones de bolívares. La construcción de la planta comenzó en 1971 y alcanzó su operación integral a fines de 1974.
- El Plan IV fue un proyecto concebido inicialmente en el año 1973 para ampliar la capacidad de producción de Sidor “a más de 4 millones de

toneladas de acero para fines de este decenio” (Martínez, 1996) con una inversión total de 5.500 millones de bolívares.

Este proyecto de ampliación de la industria siderúrgica del país conocido como el Plan IV de Sidor había sido considerado desarrollarse, dada su magnitud, en un período aproximado de 10 años. Sin embargo, el incremento de los precios del petróleo ocurrido en el año 1974, al inicio del Gobierno de Carlos Andrés Pérez, obligó al Gobierno a redimensionar el plan y acortar los tiempos previstos a fin de utilizar el inmenso caudal de recursos que provenían del petróleo. Para ese entonces el Plan IV era uno de los pocos planes viables a realizarse en el mediano plazo que existía en el país y el único que era capaz de absorber el inmenso flujo de dólares que estaban entrando a las arcas nacionales.

El acortar el tiempo de ejecución del Plan IV, que desde el punto de vista exclusivamente técnico era viable, trajo unas consecuencias colaterales que no podían ser resueltas por las vías ortodoxas y conocidas por los planificadores convencionales. Esto llevó a definir un plan para elevar la capacidad de producción de Sidor de 1,2 a 5 millones de toneladas de acero líquido por año con una tecnología totalmente nueva. Esta tecnología partía de la producción de pellas de mineral de hierro, módulos de reducción directa, hornos eléctricos, acerías y coladas continuas de planchones y de palanquillas, tren de alambón y tren de barras.

El número de trabajadores que se estimaba tener solamente para la construcción del Plan IV era de 4.000 trabajadores en su etapa pico. Por otra parte, la población trabajadora de Sidor se incrementaría con estas nuevas instalaciones en aproximadamente unos 8.000 trabajadores entre obreros, empleados, profesionales y técnicos.

Para ilustrar la magnitud del Plan IV a continuación se transcribe un titular de *El Nacional* de marzo de 1976 (Martínez, 1996):

El gobierno democrático adelanta en Guayana la obra más grande en desarrollo industrial de toda Latinoamérica: el Plan IV de Sidor. Aumento de la capacidad instalada de acero de un millón a cinco millones de toneladas anuales. Más de quince mil millones de bolívares de inversión. Generará 8.000 nuevos empleos y cinco mil millones de ingresos anuales. Contará con la planta de reducción directa y el grupo de hornos eléctricos más grande del mundo. Un muelle de 730

metros, 85 km. de vías férreas internas y 25 km. de vías externas controladas por computadoras. La planta de Sidor en Matanzas consumirá más agua y electricidad que la ciudad de Caracas y contará con una fábrica de alimentos para servir a más de 8.000 personas

Estas cifras de personal representaron un reto inmenso a los responsables por la dotación de vivienda a todo ese personal. Sin embargo, es a partir de 1974, cuando se produce el gran impulso del desarrollo industrial, que Ciudad Guayana comienza a verse afectada por esa necesidad, estimándose que los programas industriales en ejecución, estaban generando una demanda en el orden de las 30.000 unidades con carácter permanente y una cifra igual de unidades con carácter temporal.

Como consecuencia de esta escasez, las empresas de la zona habían estado ocupando los hoteles como residencias, reduciendo así al mínimo las posibilidades de alojamiento para aquellas personas que visitaban Ciudad Guayana. Esta situación también se reflejó en Ciudad Bolívar y Upata, donde los hoteles estaban siendo utilizados también como residencias. (Sidorito N° 115)

Particularmente afectada por esta situación se vio Sidor, la cual había iniciado un programa de viviendas que acabaría con el déficit habitacional a mediano plazo; pero mientras se construía la infraestructura urbana necesaria, se gestionaban los créditos, se promovían las empresas constructoras y se erigían las casas o apartamentos, había que solucionar primero el congestionamiento hotelero y la escasez de alojamiento para ubicar tanto a los trabajadores que se emplearían en la construcción de la planta, como a los profesionales, técnicos y empleados que se requerirían para la operación de las futuras instalaciones.

Para ilustrar la situación que se vivía en Puerto Ordaz a mediados de los años 70 se transcribirá un párrafo de un cuento titulado “Una historia de Ciudad Guayana”, cuyo autor Carlos Carpio es uno de los entrevistados para este ensayo:

Los proyectos de la ampliación de Guri y del aluminio se solaparon con el Plan IV y en algún momento de los años setenta 30.000 obreros y técnicos de la construcción convirtieron a Ciudad Guayana en el centro de todas las miradas. Sin embargo se cumplieron todas las metas de tiempo, calidad y costos. Era un delicioso torbellino de trabajo, retos y triunfos que dejó a muchos una satisfacción sin precio. Era tal la magnitud de las obras, que comenzaron a fallar los servicios de apoyo: escuelas, hoteles y vivienda se volvieron precarios. Se compró un barco y se ancló en el Orinoco para alojar trabajadores, se construyeron campamentos gigantescos, y una compañía alemana, ante la escasez de cuartos de hotel, adquirió un famoso

burdel en Puerto Ordaz, lo remodeló en cuestión de días y lo convirtió en residencia de sus técnicos.

La compra del barco

Una vez conocida esta situación en la Gerencia de Construcción de Sidor, se comienzan las conversaciones con empresas especializadas en el área de construcción, operación y mantenimiento de campamentos industriales. Entre esas empresas se encontraban *Evergreen* y *Kampco*. Dada la magnitud del problema que se afrontaría en Sidor, ambas empresas deciden conformar un consorcio para abordar el problema. Una de las primeras acciones que se emprendió fue visitar campamentos en Canadá, Alaska y mar del Norte (Inglaterra).

A tales efectos, se conformó una comisión integrada por Carlos Carpio, Humberto Sánchez Tineo y Jhon Askew, todos trabajadores de la Gerencia de Construcción de Sidor. Nos comenta Carlos Carpio, para ese entonces gerente de finanzas de la Gerencia de Construcción, que “el primer lugar visitado fue Canadá. Allí se visitó un campamento petrolero de aproximadamente 5.000 trabajadores. Se recolectó información acerca de la operación y mantenimiento, así como de todas las facilidades que existían en dicho campamento. Posteriormente, se viajó a Alaska para visitar otro campamento relacionado con la industria petrolera”.

Se trataba del campamento que estaba encargado de la construcción del famoso oleoducto que transportaría el petróleo extraído de los pozos en el extremo norte de Alaska hasta Puerto Valdez, en la costa occidental de Alaska.

De unos 1.200 km de longitud, el oleoducto Trans-Alaska fue la obra de ingeniería civil más grande de todo Norte América y una de las más vigiladas. *British Petroleum* y *Atlantic Richfield* recopilaron multitud de informes de evaluación de riesgos medioambientales. El diseño final del oleoducto incluía un espacio alrededor para que el calor del petróleo no derritiera la capa subterránea de hielo. En las áreas de paso del *caribú* se elevó el oleoducto para asegurar que los hábitos de migración fuesen respetados. (<http://www.bp.com>)

Se utilizaron 28.072 personas para la construcción del oleoducto. Los campamentos visitados que se encontraban en la bahía de Prudhoe en el océano Ártico y en Puerto Valdez en el océano Pacífico, fueron construidos por *Kampco* y mantenidos por *Evergreen*, las empresas del consorcio que estaban asesorando a Sidor.

Finalmente, la visita de la comisión terminó en el mar del Norte, Inglaterra, donde se estaban construyendo las primeras plataformas petroleras.

El yacimiento de Forties se encontraba a 160 km de la costa más cercana, a más de 100 metros de profundidad. Los ingenieros de *British Petroleum* debían diseñar una plataforma de producción con extremidades lo suficientemente largas para asentarse sobre el mar del Norte y lo suficientemente robustas como para convivir con los duros inviernos. El oleoducto sería el mayor del mundo construido bajo el mar, por lo que tendría que ser seguro para resistir las corrientes y la corrosión. (<http://www.bp.com>)

En estas plataformas se solucionó el problema de vivienda utilizando barcos de pequeño calado, que funcionaban como hoteles, para albergar tanto a los trabajadores empleados en la construcción de las instalaciones como para los futuros operadores de las mismas.

Como se puede apreciar las referencias para la decisión en Sidor fueron proyectos de una magnitud equivalentes a las del Plan IV en cuanto a dimensiones se refiere, así como por lo novedoso de los mismos. Una vez concluido el trabajo de la comisión, con el informe presentado Sidor decidió, como medida transitoria y de solución inmediata, “la compra del Cristóforo Colombo, trasatlántico con capacidad para 1.200 personas y la instalación de dos módulos habitacionales para alojar 2.000 personas cada uno” (Sidorito N° 115).

El CRISTÓFORO COLOMBO

El origen del Cristóforo Colombo se encuentra en la situación económica financiera de la línea italiana Società di Navigazione Italia (Italian Line o Línea Italia) al final de la Segunda Guerra Mundial. La guerra había sido devastadora para ellos ya que dos de sus barcos más grandes, el SS Rex y el SS Conte di Savoia, habían sido destruidos. Vista esta situación, la Línea Italia (Italian Line) decidió construir sólo buques de tamaño moderado pero que fueran muy lujosos, cómodos y elegantes.

Bajo este concepto nace el Cristóforo Colombo en los astilleros Ansaldo en Génova. El barco estaba todavía en construcción cuando su gemelo, el Andrea Doria, fue terminado. Hay que hacer notar que la Línea Italia siempre construía los barcos en parejas, es decir, siempre el barco tenía “su gemelo”. El

Cristóforo se empezó a construir en 1953 y su viaje inaugural fue en 1956. Era de mayores dimensiones que su gemelo, por lo tanto, fue el barco mercante de mayor tamaño en el servicio italiano para la época. [[http://it.wikipedia.org/wiki/Cristoforo_Colombo_\(transatlantico\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Cristoforo_Colombo_(transatlantico))]

Como muchos deben saber, el SS Andrea Doria colisionó con otro trasatlántico de bandera sueca llamado MS Stockholm el 25 de julio de 1956 con la pérdida de 51 vidas (46 en el primero y 5 del segundo). Desde su viaje inaugural en 1953, sólo conoció la mano del veterano capitán Piero Calamai, quien poseía una experiencia de 40 años sin incidente alguno. El trágico viaje 101 era el último que tenía pensado hacer con el Andrea Doria, ya que tenía previsto pasar a comandar el nuevo buque SS Cristóforo Colombo.

Para seguir con la tradición de tener siempre barcos gemelos, la Línea Italia construyó entonces el SS Leonardo da Vinci. El Cristóforo Colombo y el Leonardo da Vinci se mantuvieron como los buques insignia y los principales barcos italianos en el Atlántico Norte hasta 1965, cuando los nuevos buques Michelangelo y Raffaello fueron puestos en servicio.

El Cristóforo Colombo fue sacado de servicio de transatlántico y sustituyó a la MS Saturnia y MS Vulcania para cubrir las operaciones comerciales en el mar Adriático. Fue pintado totalmente en blanco en 1966 con el fin de uniformarlo con los otros barcos de la línea italiana que prestaban ese tipo de servicio. Abandonaba así el color negro del casco que lo identificaba como trasatlántico de lujo para transporte de pasajeros. En 1973 fue retirado del servicio del mar Adriático para prestar servicio en América del Sur para reemplazar el MS Giulio Cesare que había sufrido graves problemas mecánicos. Allí se quedó hasta 1977, cuando se convirtió en antieconómico mantenerlo en operación y fue cuando se tomó la decisión de venderlo.

Características del Cristóforo Colombo	
Astillero	Ansaldo, Génova
Clase	<i>Ocean Liner</i>
Tipo	Transatlántico
Operador	<i>Società di Navigazione Italia</i> (Italian Line)
Puerto de registro	Génova, Italia
Botado	1951
Viaje inaugural	1956
Eslora	213,55 metros
Manga	27,48 metros
Calado	11,33 metros
Velocidad	30 nudos
Tripulación	580
Capacidad	1055 pasajeros: <ul style="list-style-type: none"> · 229 en primera clase · 222 en los camarotes · 604 en tercera clase

BIENVENIDA al ORINOCO

Sidor compró el barco después que hizo su viaje final desde Buenos Aires a Génova. La Línea Italiana sacó todos los cuadros valiosos así como la platería y vajilla de la primera clase pues nada de eso estaba incluido en el precio de venta. Quien firmó la compra del barco por parte de Sidor fue el abogado Hermes Pirela, quien viajó a Italia con Luis Galarraga, para hacerle la inspección y recibir el inventario del mismo.

Cuenta el Sr. Pascalides que “se les advirtió que era muy difícil maniobrar el barco subiendo el río. Efectivamente, cuando llegó a las piedras, donde está la curva, el barco no pudo seguir porque el viento se lo llevaba como si fuera una vela. Hubo que buscar un remolcador de la *Iron Mines* para poderlo llevar finalmente hasta el muelle de Sidor”.

Para conocer cómo fue la llegada del Cristóforo Colombo a Venezuela se entrevistó a la Sra. Nirvia Hennig quién ocupaba el cargo de jefe de división de Relaciones Institucionales de Sidor. He aquí su relato que bien vale transcribir completo:

27 de mayo de 1977, fue un día viernes. Ese día fue el cambio de bandera del Cristóforo Colombo. Fue un acto que se hizo con el personal de Sidor que fue a recibir el barco a la entrada del Delta del Orinoco.

Hermes Pirela Linares, consultor jurídico de Sidor y participe de la negociación del barco, nos acompañó al acto de bajar la bandera italiana y subir la bandera venezolana. Fuimos hasta el barco en una embarcación de la Capitanía de Puerto. Sólo estuvimos el Dr. Pirela, un representante de la Capitanía de Puerto y yo.

Cuando el barco estaba a punto de entrar en el Delta, el capitán del barco procedió a arriar la bandera italiana. La bandera la dobló con mucho cuidado y despacito y era de tela como lana. Esa bandera era hermosa, de una textura increíble. No se me olvida cuando el capitán del barco la dobló con esa solemnidad, con esa majestuosidad. Y con mucha tristeza. La bandera de Italia estuvo guardada por muchísimos años en Relaciones Públicas de Sidor y después se pasó a la presidencia de Sidor. Nunca supe por qué se escogió ese sitio para el cambio de bandera. Yo me vine en el barco. Para mí era la primera vez que me montaba en un barco y además un barco como ese, de ese tamaño. No se me olvida la atención de un barco crucero de lujo. Inmediatamente, al terminar el acto, nos llevaron a cubierta y nos colmaron de atenciones. El barco hizo su recorrido con bandera venezolana desde la boca del Orinoco hasta el muelle de Sidor. No hubo problema alguno con la travesía del barco por el río. Primero llegó al muelle viejo y después lo anclaron en forma permanente en el muelle provisional.

El comité de recepción estuvo integrado, de acuerdo con la lista que tiene Nirvia en su agenda personal del año 1977:

El ingeniero Fortunato Adrián Morillo (gobernador del estado Bolívar), el Dr. Guillermo Briceño (presidente encargado de Sidor), el Dr. César Mendoza (gerente de planta), el Sr. Eliseo Ponta (cónsul de Italia en Puerto Ordaz), José Rafael Philips (Planificación Industrial de la Gerencia de Construcción), Antonio Nogales (gerente de suministros), Oswaldo Herrera Malpica (gerente de operaciones), José "Cheo" Bastardo (jefe de Transporte Interno), Rafael Ángel Carrasquel (Gerencia de Ventas), Francisco Salazar (Relaciones Públicas-Matanzas), Jose Miguel Otero (Relaciones Públicas-Caracas), Hugo Londoño (Relaciones Públicas-Caracas), Hugo Carnevali (Relaciones Públicas-Corporación Venezolana de Guayana), Pedro Acosta y Juan Francisco Báez (Representantes de la Corporación Venezolana de Guayana), el prefecto, el presidente de la Asamblea Legislativa, el capitán de Puerto, el presidente de la Cámara de la Construcción, el comandante del destacamento de la Guardia Nacional y monseñor".

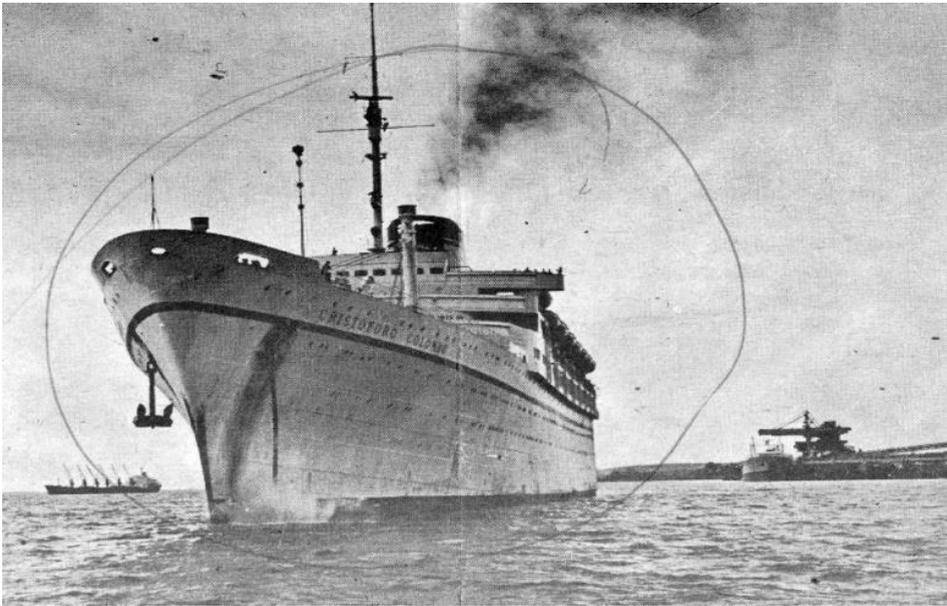


Imagen 1: Cristóforo Colombo en el momento que baja el ancla por primera vez frente al puerto de Sidor en Matanzas (Fuente: Sidorito N° 115, septiembre 1977)

Nos aclara Nirvia respecto a este último invitado al acto que:

para la fecha de la llegada del barco había una sola Diócesis en el Estado y el Obispo era Monseñor Juan José Bernal Ortiz, por lo que pienso con bastante seguridad que el Monseñor invitado al acto de recepción, que aunque no tengo el nombre aquí escrito, fue Monseñor Francisco Xavier Zabaleta quien era la máxima autoridad religiosa en Puerto Ordaz.

Termina Nirvia diciéndonos que:

Ese barco dio para muchas cosas, la gente le gustaba mucho ir a comer a los restaurantes, también se daban muchos cursos allí. Yo recibí al menos dos cursos allí. En este momento no me acuerdo cuales fueron. Cuando teníamos visitantes siempre querían visitar el barco, aunque fuera sólo desde lejos. A mí personalmente me gustaba mucho visitar el barco.

En una breve entrevista con las ingenieras Marlene Naranjo y Constanza Verolini, quienes trabajaban para ese entonces en la Gerencia de Construcción y la Gerencia de Suministros de Sidor, respectivamente, recordaban con gran nostalgia que para bautizar al barco se hizo una gran fiesta donde estuvieron invitados todos los trabajadores de la Gerencia de Construcción. Ese día se hizo

un simulacro de bautizo del barco con una botella de champagne y posteriormente se hizo un recorrido para que el personal conociera las instalaciones “no sólo los camarotes y los comedores, sino también la sala de máquinas y las dependencias de la tripulación. Fue como una visita guiada por el barco”, acotó Naranjo. Verolini por su parte recuerda que “el capitán estuvo cocinando frente de todo el mundo, así como lo hacen los japoneses” y “a todas nosotras nos dieron una muñequita de recuerdo”. Después del recorrido hubo un coctel y después música, “Lástima que no se podía bailar muy bien porque el barco estaba ligeramente inclinado hacia adelante. Eso se corrigió después”, recuerda Naranjo.

LOS PRIMEROS DESENCUENTROS

Un primer inconveniente que surgió para la operación del barco, una vez ya anclado en el muelle provisional de Sidor, fue que hubo que reforzar su sistema de aire acondicionado. En el caso de los barcos, la carga de diseño del aire acondicionado contempla el efecto que produce el desplazamiento del agua sobre el casco cuando el barco se encuentra navegando. En este caso, como el barco estaba estacionado en el muelle, en una situación estática, el efecto compensatorio que eventualmente ejercería el flujo normal del río Orinoco no resultó suficiente para mantener una temperatura adecuada en todos los compartimientos del barco. Adicionalmente hubo que dotar al barco de una planta de tratamiento de aguas negras para evitar la contaminación del río Orinoco.

Estos requerimientos adicionales de energía eléctrica para el funcionamiento cabal del barco exigieron la instalación de tres transformadores en la cubierta para suplir esta carga extra de energía desde tierra. Por cierto, cuando se produjo la venta del barco, Sidor solicitó la devolución de estos tres transformadores según consta en comunicación SIM/800-0.131 de fecha 17 de febrero de 1981 (Archivos Lloyd).

Un segundo inconveniente surgió con el requerimiento por parte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones que establecía que para tener el barco en condición de actividad, este debería tener un capitán de altura al mando. De la entrevista con R. Pascalides se conoció que el barco vino con la tripulación reducida. El capitán se quedó con la tripulación italiana hasta que surgió un

conflicto por incumplimientos contractuales y el 22 de diciembre de 1977, el capitán y toda la tripulación se regresaron a Italia. Hubo entonces la necesidad de buscar un nuevo capitán, tarea que resultó nada sencilla de realizar. Estando en esos menesteres, el arquitecto Azier Atela de la Gerencia de Construcción sugirió que su padre, el capitán Atela, ya jubilado, que venía de la *Iron Mines*, eventualmente podría estar interesado en llenar esa vacante, como efectivamente lo hizo durante toda la permanencia del barco en Sidor.

Finalmente, el último inconveniente era encontrar la figura administrativa viable que se iba utilizar para la administración del barco. Se buscó en principio contratar los servicios de una empresa especializada en el negocio hotelero. De acuerdo a la información suministrada por José Luis Acosta del área de Logística de la Gerencia de Construcción, “la primera contratación se hizo con la empresa Boatel. Esta forma de contratación no funcionó y posteriormente se optó por contratar bajo la figura de concesión “*cost plus*” con la empresa EVCA, la cual manejó el barco hasta su venta”.

Recuerda Jhon Askew, del área de Planificación Industrial de la Gerencia de Construcción que “había tres grupos de trabajadores: los que estaban al mando del Capitán Atela y se encargaban de la operación formal del barco (sala de máquinas, protocolos de seguridad, etc.), el grupo que se encargaba del mantenimiento del barco y un tercer grupo se encargaba de la administración propiamente dicha”.

Adicionalmente, Sidor creó una figura comercial “Residencias Orinoco” para atender los servicios que se prestaban en el barco a entes externos, como la CVG y otras empresas del grupo que ofrecían almuerzo a sus visitantes en el Cristóbal Colón, ya que fue el sitio de moda de la época.

RESIDENCIAS CRISTÓBAL COLÓN

Una vez que el barco ya estuvo anclado definitivamente en Matanzas y en condiciones de ser habitado, pasó a llamarse residencias Cristóbal Colón. El primer grupo de ingenieros entrenantes que se incorporaron como personal de Sidor llegó en julio de 1977. Ese grupo estuvo conformado por nueve hombres y una mujer.

Para hacer un recuento de lo que era la vida diaria en el barco se procedió a entrevistar a los ingenieros entrenantes para esa época Liris Luces y Germán Del Cristo. Germán estaba en el grupo de los 10 primeros que vivieron en el barco. Liris llegó en enero del año siguiente.

Nos comenta Germán que llegó al barco en 1977. Tenían transporte suministrado por Sidor desde el barco hasta el sitio de trabajo y viceversa. Ese mismo transporte los llevaba a las 6 pm hasta Puerto Ordaz y los regresaba a las 11 de la noche al barco. “Nosotros por ser el primer grupo que llegó al barco nos alojaron en la cubierta superior. El barco tenía 13 pisos. Recuerdo que el grupo estaba formado por gente que venía de Barquisimeto, Valencia y el Zulia”.

La comida también la suministraban en el barco, a precio fijo. “Uno firmaba lo que consumía y después te cobraban. Por supuesto, había que tener la firma autorizada. En nuestros primeros días en el barco casi nadie salía. Uno llegaba del trabajo, te bañabas y luego subías al bar. Allí se quedaba uno hasta las 11 de la noche”, agrega Germán.

Liris comenta que cuando ella llegó en enero de 1978 ya había llegado más gente, incluso profesionales de la Universidad Central de Venezuela. A ella la ubicaron en el barco porque todos los hoteles de Puerto Ordaz estaban llenos. Las habitaciones eran compartidas. Las habitaciones de los barcos por lo general son compartidas. “A mí me tocó compartir el camarote con Viola London. Tenías teléfono en el camarote para recibir y hacer llamadas. Había salas de juego, piano, mesa de ping pong, piscina, discotecas. Traían artistas a presentarse en la discoteca. Yo vi allí a José Luis Rodríguez ‘El Puma’ en un concierto inolvidable”, termina diciendo Liris.

Germán comenta que “El Puma” se alojó en el barco y la camarera cuando abrió la puerta del camarote y lo vio casi se desmaya. Era a quien menos esperaba encontrarse allí frente a frente. Recuerdo también un concierto con Carlos Moreán.

Todo el servicio en el barco funcionaba como si fuera un hotel. Las camareras vivían en el barco como parte de la tripulación. Teníamos servicio de limpieza de habitación diario, cambio de lencería, lavandería y servicio de hielo.

Germán nos dice que vivió 18 meses en el barco y al comienzo compartió el camarote pero después se quedó solo porque su compañero renunció y se fue de Sidor y no tuvo sustituto. Liris por su parte dice que ella estuvo menos tiempo en el barco por cuanto a Viola, su compañera de camarote, y a ella les asignaron un apartamento en Altavista. Concluye Liris diciendo que “lo único que no me gustaba del barco era que quedaba muy lejos de la ciudad. El servicio en general era excelente. Toda la vajilla era italiana. En verdad era un lujo estar viviendo allí. Lo llamaban *la jaula de oro*. En el barco se veían unos atardeceres sobre el río como en ningún otro sitio en la ciudad”.

A pesar de que el barco estaba dentro del área industrial de Sidor, a la hora de almuerzo se llenaban todos los restaurantes, especialmente el de Paolo's, que era de primera clase. Parte de la diversión era cuando los barcos que venían a traer mercancías para Sidor o venían a cargar sus productos atracaban en el muelle, todos esos marineros se venían al Cristóforo. Se armaban tremendas fiestas. Venía gente de todos lados: alemanes, coreanos, japoneses. Recuerda Germán que “una vez se hizo una carrera de botes de remo con los botes salvavidas del barco entre los profesionales que vivían en el barco. Se marcó una ruta en el Orinoco y se hizo la carrera. Nuestro equipo llegó de último”.

Liris y Germán se casaron mientras estuvieron viviendo en el barco. “Sí, pero solo estuvimos viviendo dos semanas en el barco porque nos asignaron un trailer en Harbor y nos mudamos para allá”.

Al despedirse comentaron con mucha nostalgia que los amigos que hicieron en ese tiempo son los amigos que todavía mantienen después de tanto tiempo: Pedro, Viola, Alcides... Germán me confesó que se quedó como recuerdo la llave del camarote que había ocupado durante 18 meses.

Se quiso averiguar cómo había sido la evolución en el barco a través del tiempo y se entrevistó a la licenciada Charlotte Jurisch, quien fue contratada por Sidor como traductora para el área de Planchones. La licenciada Jurisch llegó al barco en mayo de 1979 y cuenta que “esa fue una de las opciones de vivienda que me ofreció Sidor. Yo la tomé en primer lugar por la cercanía al sitio de trabajo lo cual era una gran ventaja y en segundo lugar, era una novedad vivir en un barco, y más en el Orinoco”. En principio le habían asignado un camarote en segunda

clase pero tuvo la suerte que la ingeniera Yolanda Suárez estaba dejando el barco porque le habían asignado vivienda en Puerto Ordaz y dejaba un camarote en la cabina superior. Charlotte recuerda de su camarote que en la puerta del closet había un grabado que decía *"I love you Gina Lollobrigida"*. Ella intrigada por ese mensaje investigó si en el barco aún existían los "Libros de Huéspedes" que suelen tener en todos los barcos de lujo, donde visitantes famosos dejan su firma y algún que otro comentario, para verificar si esa famosísima artista del cine italiano había viajado en el barco. Charlotte no sólo encontró los libros, tres inmensos tomos recuerda, sino que se sorprendió de la cantidad de famosos que habían estado en el barco. "Recuerdo pocos nombres: Maurice Chevalier y Jean Gabin, son solo algunos de ellos", nos dice.

En general, los comentarios acerca de los servicios del barco no variaron mucho respecto a los que había al inicio. Ahora en lugar de firmar las comidas se tenía un talonario para el desayuno, almuerzo y cena en "La Cantina". Si querías comer en el restaurante de primera clase tenías que pagar.

"El barco tenía una vida muy agitada. Para la época cuando yo llegué, la mayoría del personal era contratado y muchas nacionalidades: chilenos, argentinos, peruanos, alemanes, japoneses, gringos. Estos grupos funcionaban como pequeñas colonias dentro del barco".

Termina Charlotte diciendo que "Yo no tengo ningún tipo de quejas del barco. Había gente que se quejaba pero yo no entendía por qué".

"En el barco se dictaban cursos de motivación al personal", nos recuerda Félix Palazzi. "Conjuntamente con el Dr. Adolfo Muñoz, jubilado de Maraven y experto en el área motivacional, se dictaron muchísimos cursos aprovechando las excelentes instalaciones del barco. Ese grupo de instructores fue la semilla del Grupo Recurso de Sidor, que fue clave para el desarrollo organizacional en la empresa". Yo personalmente dicté un par de cursos en el barco en materia de desarrollo organizacional, conjuntamente con Palazzi y Muñoz.

La Capilla del Barco

La magnífica capilla del barco fue donada por el Sr. Theodoro “Rudy” Pascalides, apoderado de la empresa que compró el barco, a la Diócesis de Ciudad Guayana, antes de llevarse para el desguace.



Imagen 2: Retablo principal de la capilla del Cristóforo Colombo (Fuente: Foto tomada por A. Rivas con la anuencia de monseñor Mariano Parra, obispo de la Diócesis de Ciudad Guayana).

El Sr. Pascalides recuerda que “era un trabajo magnífico en madera y todo recubierto en dorado”, con pinturas tanto en el retablo principal como en las partes laterales de la base del altar. La donación incluyó el retablo principal, el altar, ocho bancos de madera y tres pinturas que adornaban las paredes laterales de la capilla.

Para conocer algunos detalles de la donación recibida se consultó a monseñor Mariano Parra Sandoval, actual obispo de Ciudad Guayana. Monseñor nos aclaró que “la Diócesis de Ciudad Guayana fue creada el 20 de agosto de 1979 y recibió

el ejecútese el 27 de noviembre de ese mismo año. El primer obispo de la Diócesis, monseñor Medardo Luis Luzardo, fue quien recibió la donación”. La capilla se encuentra ubicada actualmente en el segundo piso de la Casa del Obispado de Ciudad Guayana en Puerto Ordaz.



Imagen 3: El Cristo y la pintura de la cara lateral del altar de la capilla. (Fuente: Fotos tomadas por A. Rivas con la anuencia de monseñor Mariano Parra, obispo de la Diócesis de Ciudad Guayana).

adiós al CRISTÓFORO

El barco se tuvo que ir porque era una solución temporal, nunca se pensó que fuera de carácter permanente. Sidor había acometido conjuntamente con la CVG, un plan agresivo de construcción de viviendas, principalmente en las zonas de Altavista y Unare en Puerto Ordaz y en Doña Bárbara en San Félix. Efectivamente, 116 casas para profesionales en Jardín Levante, 117 casas en Unare para técnicos y 115 apartamentos estaban en plena construcción cuando arribó el Cristóforo, además, había una cartera de proyectos de construcción de 1.200 viviendas más entre Doña Bárbara y Unare. Las cooperativas de vivienda como la Otto Rivero Suárez, promovida por los propios empleados, también contribuyeron al alivio del problema de vivienda. Para el año 80 prácticamente todo el personal de Sidor estaba ubicado en viviendas en Puerto Ordaz y San Félix.

La entrevista con el Sr. Theodoro “Rudy” Pascalides, presidente de Lloyd Sudamericano, C.A., comenzó con la pregunta de rigor de cómo se había enterado de la venta del Cristóforo Colombo. Con una carpeta llena de documentos en una mano y con unas cuantas fotos en la otra, comentó: “Muy simple. Sidor publicó un aviso para hacer una licitación internacional para la venta del barco”.

A ese llamado a licitación se mostró interesada la empresa *Superwinston Enterprises Inc.*, quien para participar en todo lo concerniente al proceso administrativo licitatorio, le otorgó un poder al Sr. Pascalides, según consta en el ejemplar original depositado en los archivos de Lloyd, otorgado en una Notaría Pública de Hong Kong el día 12 de enero de 1981. Mediante este documento la empresa *Superwinston Enterprises Inc.*, otorgaba al Sr. Pascalides “pleno poder de sustitución por ella y en su nombre, representación y lugar, sea autorizado para ejecutar y entregar en nombre de la compañía todos los documentos necesarios y llevar a cabo todas las acciones necesarias para completar la compra y recibir la entrega del S.S. Cristóforo Colombo de bandera venezolana...”

A tales efectos se prepararon los documentos solicitados en la licitación con las fianzas y garantías correspondientes. El día previsto para la recepción de los sobres de la licitación solamente se presentó la empresa *Superwinston Enterprises Inc.* Tal y como estaba establecido en las normas legales vigentes para la época, se declaró desierta la licitación y se procedió a la apertura de los sobres. El Comité de Licitaciones, responsable de la recepción de los sobres después de verificar el cumplimiento de todos los requisitos exigidos, incluyendo el poder mencionado anteriormente, procedió al otorgamiento de la Buena Pro para la venta.

Inmediatamente después de este acto se empezaron a hacer los preparativos para remolcar el barco hacia su destino final. Comenta Pascalides que “cuando nos dieron la Buena Pro vino el amigo Víctor Gallo para solicitarle que les permitieran sacar los tres transformadores que tenían en la cubierta del barco. Esto fue un momento difícil porque la oferta por el barco era en las condiciones “*donde está y como está*”, lo cual incluía a los transformadores. Sin embargo, al final sólo se llevaron el transformador que estaba fácil de desmontar”.

Otra de las cosas que hubo que hacer antes de partir con el barco fue desmontar la capilla del barco que “con mucho orgullo les regalé a la Diócesis de Ciudad Guayana” nos dice Pascalides.

El contrato de venta fue firmado por el presidente de Sidor para esa época el ingeniero Guillermo Briceño. El precio de venta fue de US\$ 1.1000.000 según consta en la copia de la letra única de cambio a favor de la CVG Siderúrgica del Orinoco, C.A. de fecha 27 de enero de 1981, “para cubrir el valor de venta del buque “Cristóforo Colombo” amparado por la carta de crédito N° U804406 SE del Unión Bank of Hong Kong” (Archivo Lloyd).

La entrega formal del barco se hizo mediante comunicación N° CJM/611-01-00 de fecha 29 de enero de 1981, firmada por el abogado Jesús Ernesto Franco Tineo de la Consultoría Jurídica de Sidor.

Con todos los documentos en regla, el barco sería llevado hasta Hong Kong donde sería desguazado. El barco estaba en muy buen estado y en condiciones de navegabilidad para ser remolcado hasta su destino, según consta en el informe de inspección emitido en Puerto Ordaz por el Ministerio de Comunicaciones el 29 de febrero de 1981, firmado por el perito naval Jesús Medina, donde la conclusión decía expresamente: “Todas las dependencias del buque, pasillos, sala de máquinas, sentinas fueron inspeccionadas y se pudo constatar que todo se encuentra en orden de seguridad para el remolque referido. Finalizada la inspección el 28 de febrero de 1981”.

El barco partió de Matanzas el 10 de marzo de 1981. La travesía transcurrió sin novedades hasta que faltando 5 millas para salir al mar se le rompió la guaya del remolque. Hubo entonces que contratar un remolcador holandés que lo llevó hasta Curazao. De aquí siguió hasta Panamá para cruzar el canal y seguir vía Hong Kong.

Al llegar a Panamá la compañía mexicana Petróleos Mexicanos (Pemex) ofreció comprar el barco para ponerlo como hotel flotante frente a las costas mejicanas. Solicitaron asimismo, ponerlo en dique seco para examinar las condiciones en las cuales se encontraba el casco del barco. No hubo acuerdo respecto a las condiciones de compra del barco y se cayó la negociación.



Imagen 4: Cristóforo Colombo el día de su partida 10.03.81 (Fuente: Cortesía de R. Pascalides)

Antes de cruzar el canal las autoridades del mismo decidieron que el **Cristóforo Colombo** no era un “barco muerto” como había sido declarado. Entonces para otorgar el permiso para cruzar el canal exigieron que el barco tuviera tripulación, así como también, obtener un certificado de salud, para lo cual se tomó 34 días en limpiar totalmente el barco. Finalmente se logró cruzar el canal.

Cuando llegó a Hong Kong el Ministerio de la Marina Mercante solicitó que necesitaba el barco para utilizarlo, al menos por dos años, como alojamiento-escuela para la formación del personal de la marina mercante. Igualmente, que en Venezuela, con carácter temporal mientras se terminaba la construcción de la Escuela de Formación de Marineros Mercantes.

En el otoño de 1982 el **Cristóforo Colombo** fue remolcado a Kaohsiung y desguazado.

Epílogo

Si algo en común se encontró en todas las entrevistas que se hicieron fue el consenso de que el barco cumplió con el objetivo para el cual fue comprado. Fue una solución efectiva, rápida y eficaz para el problema de escasez de vivienda existente en Guayana durante el período de construcción del Plan IV de Sidor.

No sólo fue una solución urbana efectiva sino que se creó un hito urbano importante en la ciudad. Un sitio de visita obligada a todo aquel que viniera a Guayana. Su restaurante de primera clase fue considerado uno de los mejores de ese tiempo. Las fiestas, el bar y la discoteca fueron referencia de buena diversión.

Según Carlos Carpio “el Cristóforo Colombo fue un centro social importante para la Puerto Ordaz de la época. Allí, incluso, llegaron a celebrarse ocasiones tan emblemáticas como el “Día de la Madre” o el “Día de la Secretaria”.

Para finalizar hay que decir que hay varias lecciones aprendidas con la realización de este brevísimo ensayo. La primera de ellas es la fascinación que ejerce la historia en la gente. Todos los entrevistados cuando se les planteaba el tema accedieron de inmediato a conversar, incluso antes de la entrevista propiamente dicha. Es decir, desde cuando se estaba haciendo la cita ya comenzaban a decir todo lo que sabían al respecto. Otra lección es lo inagotable de las fuentes. Cada parte de las investigadas amerita una búsqueda más profunda. Esta veintena de páginas fácilmente se multiplicarían cinco veces tan sólo con abundar en los detalles que quedaron pendiente dado lo reducido del tiempo y las limitaciones del trabajo en sí.

Muchos temas relacionados con el barco quedaron fuera del alcance del ensayo, aunque fueron mencionados por casi todos los entrevistados como por ejemplo las leyendas negras acerca de la vida disipada de algunos huéspedes y, por supuesto, el trágico asesinato del administrador del barco, cuya historia se puede conocer a través del libro *El asesinato del administrador del Cristóforo Colombo* escrito por el periodista Tomás Matos. El ensayo no hubiera estado completo sin este comentario final.

Bibliografía

- Carpio, Carlos. (2010). *Una Historia de Ciudad Guayana*. Puerto La Cruz.
- Martínez Guarda, Jóvito. (1996). *Crónicas de la Corporación Venezolana de Guayana y sus Empresas*. Litografía Tecnocolor, Caracas.
- Sidorito*. Año X – Matanzas, agosto – septiembre 1977 – N° 115.
- Entrevista con monseñor Mariano Parra Sandoval, obispo de Ciudad Guayana.
- Entrevista a Theodoro “Rudy” Pascalides (presidente de Lloyd Sudamericano, C.A.).
- Entrevista a Carlos Carpio (gerente de finanzas de la Gerencia de Construcción).
- Entrevista a Nirvia Hennig (jefe División de Relaciones Institucionales).
- Entrevista a Liris Luces (ingeniero entrenante).
- Entrevista a Germán del Cristo (ingeniero entrenante).
- Entrevista con Marlene Naranjo (Ingeniero-Gerencia de Construcción).
- Entrevista con Constanza Verolini (subgerente de suministros).
- Entrevista con Charlotte Jurisch (acería de planchones).
- Entrevista a María Elena Posada (ingeniero de Planificación Industrial).
- Entrevista a Félix Palazzi (gerente de Recursos Humanos).
- Entrevista a Jhon Askew (ingeniero de planificación Industrial).
- Entrevista a José Luis Acosta (ingeniero de logística de la Gerencia de Construcción).
- Archivos de la empresa Lloyd Sudamericano, C.A.
- <http://www.bp.com>
- [http://it.wikipedia.org/wiki/Cristoforo_Colombo_\(transatlantico\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Cristoforo_Colombo_(transatlantico))

