RECALADA

A GOLPE DE MAR, PECHO SERENO

ASOCIACIÓN VIZCAÍNA DE CAPITANES DE LA MARINA MERCANTE
BIZKAIKO MERKATARITZA-ITXASKETAKO KAPITAINEN ELKARTEA

Revista de Divulgación Marítima — Nº 194/diciembre-2022 — AVCCMM/BMIKE

1973 2023

50 aniversario

AVCCMM BMIKE

Bilbao
PORT
EMISIOETAN NEUTROA DEN PORTU BATEN ALDE ARI GARA LANEAN
TRABAJAMOS POR UN PUERTO NEUTRO EN EMISIONES
www.bilbaoport.eus
EMAS
EPD

EDITORIAL

Gabon Zoriontsuak eta Urte Berri-on

Feliz Navidad y Próspero Año Nuevo

Merry Christmas and Happy New Year

Estimados amigos, asociados, colaboradores y simpatizantes. Un año más nos encontramos sumergidos en las esperadas fiestas navideñas. Como podéis observar el calendario no para y los años van pasando cada vez más rápido, por lo que en menos de una semana, estaremos inmersos en las fiestas navideñas, posteriormente celebrando la entrada al año nuevo 2023, que, espero nos traiga mucha salud, felicidad y prosperidad en todos nuestros deseos y proyectos.

Son fechas que normalmente aprovechamos la mayoría, para juntarnos en armonía familiar. Esperaba comenzar, felicitándonos por haber sacado de nuestras vidas este virus, variante del covid-19, llamado Ómicron, que, en realidad se ha convertido en un compañero, como una gripe más, afectándonos en el día a día de nuestras relaciones tanto familiares como laborales, Lamentablemente, sin desearlo, nos estamos acomodando a convivir con este nuevo compañero que parece que ha venido a quedarse con nosotros. Trataremos de controlarlo con las distintas vacunas, que por lo menos eviten que para tener que superarlo tengamos que ingresar en el Hospital, combatiéndolo como a una gripe con su correspondiente vacuna y tratamiento. No perdamos la esperanza.

Si hacemos un breve balance sobre lo que ha supuesto esta anualidad 2022 que despedimos, para la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante (AVCCMM), podemos decir que ha sido un año grandioso, estresante, agotador, pero a la vez tengo que comentaros que, nos ha hecho sentirnos orgullosos de todos los eventos realizados, así como el resultado exitoso de todos ellos. Culminando con todos los Actos relacionados con el V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo por Juan Sebastián Elkano.

En lo referente a grandes éxitos y alegrías, tenemos que mencionar nuestra exitosa continuación de los eventos/conferencias relacionados con el V Centenario de la Primera circunnavegación, así como la Celebración del III Congreso Internacional "500 Años de la Primera Vuelta al Mundo" que se celebró los días 17, 18 y 19 de mayo, en el Bizkaia Aretoa, Paraninfo de la EHU – UPV en la Avda. Abandoibarra, 3 de Bilbao.

Como bien conocéis, comenzamos en enero, con la celebración de la primera conferencia en las instalaciones del Itsasmuseum, que versaba sobre "Cuando la Crónica de Pigafetta se olvidó de Juan Sebastián Elcano". Fue el ponente, D. José Manuel Alonso Licenciado en Ciencias de la Comunicación por la Universidad de Navarra. En abril celebramos también en el Itsasmuseum de Bilbao la conferencia sobre "Los distintos idiomas utilizados en la comunicación con los nativos, en las diferentes escalas realizadas por la expedición", impartida por D. Joaquín García Medall, profesor titular de Lingüística General de la Universidad de Valladolid. El mes de septiembre, organizamos en el Itsasmuseum, la última conferencia del ciclo, con el título de "Creencias, ofrendas, mitos, exvotos, etc. San Nicolás, San Telmo y Santa Catalina". Impartida por D. Xabier Armendáriz. Historiador y Etnógrafo marítimo.

En el mes de mayo, en colaboración con el Itsasmuseum inauguramos la exposición temporal sobre Elkano. Nabigazioa eta Zientzia – Navegación y Ciencia. Diseñada por D. Xabier Armendáriz. Observado una muy buena acogida por parte de los visitantes al museo.

Otro éxito total ha sido el III Congreso Internacional "500 Años de la Primera Vuelta al Mundo". Con un elenco de 51 extraordinarios ponentes tanto nacionales como extranjeros. Además de divulgar la relevancia histórica de los hechos, a lo largo de estos dos días y medio, se han presentado los resultados de las recientes investigaciones sobre la expedición de Magallanes-Elkano. Se profundizó en el contexto histórico en el que se llevó a cabo la expedición al situarnos en el momento estratégico, económico y político de la época. Desde este punto de partida hemos conocido la evolución histórica, la situación actual y el futuro del sector en aspectos como la construcción Naval, el Comercio, la Actividad Portuaria, la Pesca, la Administración Marítima y la Formación Náutica, entre otros. Desde esta junta directiva sentimos que el trabajo realizado ha merecido la pena y queremos agradecer a las empresas patrocinadoras y colaboradoras así como a todos los ponentes, moderadores y asistentes porque sin ellos no habría sido posible la realización de este Congreso

Como punto final a todos estos actos conmemorativos, los días 9, 10 y 11 de septiembre, realizamos un gran evento de tres días de duración para conmemorar que, una nao, la Victoria y 18 tripulantes capitaneados por Juan Sebastián Elkano, llegaron a Sevilla el 9 de septiembre de 1522, habiendo completado la primera vuelta al mundo. Ambientando la explanada del Itsasmuseum como si fuese el puerto de Sevilla, se llevaron a cabo un gran número de actos conmemorativos.

El Presidente
Capitán Fco. Javier Zarragoikoetxea

Inaugurado oficialmente el evento por el alcalde de Bilbao, Juan Mari Aburto, comenzó el acto con un aurresku de honor, finalizando después de algunas intervenciones, con un breve discurso del alcalde, quedando inaugurados los actos a celebrar en relación con este Homenaje.

Disfrutamos durante esos tres días de la actuación de coros, primera regata Juan Sebastián Elkano y como acto estrella, el recibimiento de la nao Victoria y desembarco de los 18 tripulantes de la misma. Cada jornada se cerró con actuación de distintos grupos musicales.

Aprovecho estas líneas para agradecer a todos los Ponentes, Itsasmuseum, Instituciones, Empresas Marítimo Portuarias y Empresas en general, por su colaboración, sin olvidarme del gran público asistente y participante activo en todos los actos y coloquios, haciendo posible la realización y el cumplimiento de los objetivos fijados.

En cuanto a la revista Recalada, mencionar nuestra satisfacción por su puntual edición cada dos meses y sobre todo por su contenido. Agradecer desde estas líneas a todos los colaboradores que hacen posible la edición puntual de esta revista.

Finalizo deseando para todos los Asociados, Colaboradores, Lectores y Simpatizantes de esta Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante.

JAI ZORIONTSUAK ETA URTE BARRI ON 2023...FELICES FIESTAS Y PROSPERO AÑO NUEVO 2023

AVCCMM ASOCIACIÓN VIZCAÍNA DE CAPITANES DE LA MARINA MERCANTE
BIZKAIKO MERKATARITZA-ITXASKETAKO KAPITAINEN ELKARTEA **BMIKE**

C/ Bailén,5 Planta -1, 48003 BILBAO. Tfno. 94 416 65 06 Móvil: 636 44 90 54, email: avccmm@avccmm.org, Web: www.avccmm.org
DISEÑO, MAQUETACIÓN E IMPRESIÓN: Jm@, Fotos AVCCMM: GGG y Marta Sancho, Depósito Legal: BI- 1389-94
RECALADA, es una revista técnica y plural que puede coincidir con las opiniones de los que en ella colaboren, aunque no quiera eso decir que necesariamente las compartan.

PRESTIGE:
EL FEO, EL MALO Y EL BUENO

Capt. Patxi Odiaga Gorostizu

Un martes 19 de noviembre de 2002 terminó el viaje del B/T Prestige hundiéndose a unas 130 millas de Finisterre y a una profundidad de unos 3.500 metros, pasando de ser un accidente a una catástrofe medioambiental. El desastre comenzó el jueves 14 cuando *de facto* tomó el mando del Prestige el Director General de la Marina Mercante e inició un viaje de 240 millas a ninguna parte.

El "lejos de la costa" era la política española de la época en caso de un accidente marítimo. En unas declaraciones de José Luís López Sors (Director General de la MM) unos días antes del accidente afirmaba: España tiene muy claro cuál es su política en estos casos, salvamos vidas, no faltaba más, pero los buques .... ¡fuera!, ¡lejos de la costa!. El precedente fue el B/T Castor con cargamento de gasolina y una grieta en cubierta fue obligado a alejarse de aguas españolas, finalmente encontró refugio en Túnez. Un último coletazo de dicha política fue el caso del pesquero Oleg Naydenov que se incendió en abril de 2015 en Las Palmas de Gran Canaria, las autoridades lo sacaron de puerto y lo dejaron hundir a 15 millas de Maspalomas y a 2400 metros de profundidad (la Unión Europea obligo a extraer las 1400 toneladas de fuel del pesquero, con un coste de 31 millones de euros). Finalmente esta política parece que cambia en el año 2016 con el buque Modern Express al que se dio refugio en Bilbao.

El Gobierno de España desde el primer momento con desinformaciones y medias verdades fue creando un relato que filtró a los medios de comunicación, especialmente a la radio-televisión publica estatal y de la comunidad autónoma de Galicia que en el 2002 las controlaba, el fin era desviar la

Recorrido del *Prestige* hasta su hundimiento.

atención hacia tres protagonistas: El feo es decir el Prestige, el malo su capitán Apostolos Mangouras y el bueno la Administración Marítima Española.

El B/T Prestige fue construido en Japón en el año 1976 es decir en el momento del accidente tenia 26 años. En mayo del 2001 en los astilleros de Guangzhou (China) se realizaron trabajos de renovación de acero principalmente en tanques laterales de lastre 2 y 3 (Br y Er), en la zonas altas cercanas a la cubierta, dichos trabajos los certificó la clasificadora American Bureau of Shipping. El barco tenia bandera de Bahamas con los certificados de bandera y clase al día (reconocimiento anual a flote en Dubai en mayo 2002). En el año 1999 había superado 4 inspecciones del US Coast Guard con 1 sola deficiencia y en Rotterdam 1 inspección del MOU con 3 deficiencias, ninguna de las deficiencias fueron motivo de detención. Parece ser que la filtración del Gobierno de barco feo era: el barco era viejo, bandera de conveniencia, propietario griego, un vetting realizado en 1997 por REPSOL y que rechazo el barco(1), finalmente las declaraciones del capitán Kostezos Efftrapios al que relevó Mangouras(2) y las del practico danés Jens Joergen (travesía del Báltico al Mar del Norte) sobre el estado del barco en ese último viaje. El barco aguanto los golpes de mar gruesa durante siete días desde la apertura de su costado de estribor hasta su hundimiento.

El capitán Apostolos Mangouras de 67 años de edad. El Gobierno lo considera el malo: es griego, tiene 67 años y con problemas de salud, no ha obedecido

las ordenes de Marina Mercante de tomar remolque (traducción maliciosa de "the tug receive orders from the owners, not from me") y pidió puerto de refugio. Al producirse la inundación por apertura en el costado (tanque lateral 3 de estribor) los Momentos Flectores estaban por encima del admisible y los Esfuerzos Cortantes estaban dentro de lo admisible, después de lastrar los tanques de babor tanto los Momentos Flectores como los Esfuerzos Cortantes estaban dentro de los parámetros admisibles (informe de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos(3) páginas 27 y 28). El Capitán salvó a su tripulación, intento salvar al buque y a la carga.(4)

La Administración, el Director General de Marina Mercante José Luís López Sors, el bueno: aplicó la teoría ante un accidente marítimo... ¡fuera!, ¡lejos de la costa!, ¡no hay abrigo ni lugar de refugio para ellos!. Ordenó una derrota errática y finalmente consiguió que se hundiera a unos 3500 metros de profundidad. Según el Ministro Portavoz del Gobierno, Mariano Rajoy, a esa profundidad se iba a solidificar el fuel y no habría marea negra. Unas 60.000 toneladas golpearon las costa de Portugal, España y Francia con un coste final calculado entre salvamento, limpieza, extracción del fuel del pecio y costes varios (sociales, turísticos...) calculados en 12.000 millones de dólares.

Pero en este relato hay también actores secundarios:

La jueza de Corcubión Carmen Vieiras que con su orden de detención de Mangouras nada mas desembarcar (el día 16) dio alas a López Sors para aplicar su doctrina de ... ¡fuera! ... y al encausar al Jefe de Máquinas Nikolaos Arguropoulos y al Primer Oficial Irineo Maloto demostró su desconocimiento de lo que es un barco (la causa no debía haber sido instruida por un juzgado pequeño como el de Corcubión).

El Ministro Portavoz Mariano Rajoy con su labor de desinformación y ocultación, llegó a ser Presidente del Gobierno de España.

Manuel Fraga Presidente de la Xunta de Galicia que se fue de cacería con la crisis de Prestige encima, le costó su sexta legislatura tres años después.

José María Aznar, el Prestige fue el inicio de su declive, no visitó Galicia hasta 40 días después del accidente. Se limitó a sobrevolar las playas en helicóptero.

El plan de inversiones aprobado en un consejo de ministro celebrado en enero de 2003 en A Coruña la mayoría resultaron fallidas y otras han sido un fiasco.

El Ministro de Fomento Francisco Álvarez Cascos (se le atribuye la frase de "el barco al quinto pino") y de que quien dependía el Director General de Marina Mercante prefirió irse de cacería, en el juicio declaró que "no creyó que su presencia fuese de utilidad". Juzgado en febrero de este año por apropiación indebida de los fondos del partido que fundó Foro Asturias de Ciudadanos.

El Delegado del Gobierno en Galicia, Arsenio Fernández Mesa, hasta la llegada de Rajoy fue la imagen de las mentiras, tras sucesivas puertas giratorias a día de hoy está de consejero de Red Eléctrica Española con un sueldo de 160.000 euros.

Ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, viajó a Galicia ocho días después y se fue de vacaciones a Doñana no volvió a aparecer. Acabaría siendo condenado por corrupción a varios años de cárcel, salió de prisión en tercer grado en 2020.

El alcalde socialista de A Coruña en 2002, Francisco Vázquez, tuvo mucho que ver con la decisión de alejar el barco de la costa y advirtió de que no permitiría que se le diera refugio en A Coruña.

Por contra el alcalde de Corcubión en 2002 Rafael Mouzo (del BNG) ofreció refugio, aunque, según sus declaraciones a una emisora de radio con motivo de los 20 años del accidente no se le tuvo en cuenta.

Para terminar en el año 2016 el Tribunal Supremo en casación condenó a Mangouras por imprudencia grave a dos años de prisión, modificando la condena inicial de la Audiencia Provincial de A Coruña (13.11.2013) que fue de 9 meses de prisión por desobediencia, el resto de los encausados fueron absueltos. El alto tribunal en 2018 fijo una indemnización civil a The London Steamship Owners Mutua Insurance Association (P&I del barco) y subsidiariamente a Mare Shipping Inc (armador del barco) y al FIAC (Fondo Internacional de Indemnización debido a la Contaminación por Hidrocarburos) de 1500 millones de euros a repartir entre los afectados, al Estado Español le corresponde unos 900 millones. Se han recuperado 171 millones del FIAC y otros 22 millones que impuso de fianza el Estado Español al P&I en total 193 millones de euros, la Aseguradora a recurrido a los tribunales de Londres la indemnización y además reclama 1400 millones de euro a España por persecución por lo que el caso Prestige no ha terminado.

NOTAS

1. El rechazo de un barco por un Vetting indica que no cumple con los estándares de calidad de la compañía que quiere fletar el barco (caso del Prestige por la edad, anexo 10 del Informe de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos).
2. Desde 1998 los buques tanque tenían que cumplir con el Sistema de Gestión de Seguridad (el Prestige tenia todos los certificados en regla, incluido el de Gestión de Seguridad). Por otra parte me imagino que el capitán Efftrapios que anotó en el Diario de Navegación unas deficiencias tan graves a la vez cumplimentaría el documento de "No Conformidad" e informaría a la empresa (Sistema de Gestión de Seguridad) y así forzar a la empresa su solución (en la investigación de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos no refleja nada de dicho documento, ni de la anotación en el Diario).
3. El informe sobre el accidente de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos en sus conclusiones y recomendaciones no se refiere para nada a la actuación de la Dirección General de Marina Mercante, en la introducción del informe termina con el hundimiento del barco. El Prestige estuvo bajo las ordenes la DGMM hasta que se hundió y los informes de dicha Comisión deberían servir para que no se repitan accidentes como el del Prestige.
4. El que firma este artículo también hubiera terminado en la cárcel.

Patxi J. Odiaga Gorostizu

EL PUERTO DE BILBAO

Las empresas asociadas a Uniport han invertido 1.250 millones en los últimos diez años en el puerto de Bilbao

APB

Las mercancías que pasan por sus muelles tienen un valor aproximado de más de 37.100 millones

En el puerto de Bilbao dan servicios empresas que, en su mayoría, están asociadas a UniportBilbao y juntas forman una cadena logística estratégica para la economía de Euskadi, esencial para su internacionalización.

En los diez últimos años, las 135 empresas asociadas han realizado inversiones, dentro del propio puerto, por un valor superior a los 1.250 millones, de los cuales el 65% son inversión privada. Más allá de las toneladas movidas, el valor de las mercancías que pasan por las instalaciones portuarias es superior a los 37.100 millones de euros, lo que equivale al 79% del comercio exterior de la CAPV.

El dinamismo y el peso económico y social que tiene el sector portuario de Bilbao ha quedado de manifiesto, de nuevo, en la asamblea de UniportBilbao celebrada hoy en el Palacio Euskalduna. Su presidente, F. Jaber Bringas, ha destacado que, "pese a las sombras que siempre hay, este sector no pierde su dinamismo y, prueba de ello, son las presentaciones que realizamos la semana pasada en Reino Unido, el principal cliente del puerto". El año pasado Bilbao representaba el 27% del tráfico con Reino Unido del conjunto de puertos del Estado, "y al mes de octubre ha pasado al 33%. Seguimos creciendo porque somos competitivos", ha señalado.

Esta misión comercial complementa la campaña de promoción del puerto de Bilbao realizada a lo largo de los últimos 18 meses y orientada a apoyar, con soluciones logísticas, a los importadores y exportadores ingleses y españoles tras la puesta en marcha del Brexit, y que ha estado coordinada por Uniport.

"Uniport está, como siempre, ocupándose de la competitividad y promoción de nuestro puerto, y para ello analizamos la situación del sector, nos adelantamos a lo que está por llegar y los retos que hay, y somos la voz de la comunidad portuaria ante las administraciones competentes para mejorar nuestro puerto. Si el puerto de Bilbao es competitivo, también lo será la economía de Bizkaia/Euskadi", ha indicado el presidente de UniportBilbao.

En su análisis, ha señalado que una de las preocupaciones de la asociación es que la administración no consiga transmitir que el destinatario de los nuevos peajes es la mercancía transportada.

Sobre UniportBilbao

UniportBilbao representa a uno de los sectores estratégicos para la economía, el de la logística marítimo portuaria e industrial, y con sus 135 empresas asociadas se ha convertido en la asociación / clúster con mayor representatividad del sector de la logística multimodal de todo el Estado.

Su junta directiva representa de manera integral al sector de la logística internacional multimodal y está conformada por representantes de las empresas: 686 Transportes Logísticos y Portuarios, S. Coop.; Access World (Spain), S.A.U.; Aon Iberia Correduria de Seguros y Reaseguros, S.A.U.; Autoridad Portuaria de Bilbao; Ayuntamiento de Bilbao; Bahía de Bizkaia Gas, S.L. (BBG); Bergé Marítima Bilbao, S.L.; Cementos Lemona, S.A.; Compañía de Remolcadores Ibaizabal, S.A.U.; Consignaciones Toro y Betolaza, S.A.; CSP Iberian Bilbao Terminal, S.L. ; Depósitos de Comercio Exterior S.A. (Decoexsa); Diputación Foral de Bizkaia -Dpto. de Infraestructuras y Desarrollo Territorial; Eusko Jaurlaritza -Gobierno Vasco [Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente]; Eusko Jaurlaritza -Gobierno Vasco [Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes]; MGM & Asociados, Correduría de Seguros; Petróleos del Norte, S.A. (Petronor); Servicios Intermodales Bilbaoport, S.L. (SIB Port); Servicios Logísticos Portuarios SLP, S.L.; Sparber Líneas Marítimas, S.A.; y Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU).

En 2021, a través del puerto de Bilbao se comercializó con 148 países y 815 puertos, y en esos orígenes o destinos existe una delegación o un corresponsal de una empresa de la comunidad portuaria de Bilbao. De hecho, el 70% de los socios de Uniport tienen presencia internacional y el 60%, al menos una oficina propia en el exterior.

Cruz Roja

Seis décadas salvando vidas

UN PATRÓN DE IRRESPONSABILIDAD

José María Ruiz Soroa, abogado
Juan Zamora Terrés, capitán de la MM

Los tres grandes accidentes marítimos de buques tanque acaecidos en España en los últimos años (Urquiola, Aegean Sea y Prestige) comparten una secuencia común de gestión por parte de la autoridad pública que podemos sintetizar de esta forma:

- Los tres accidentes fueron causados fundamentalmente por el defectuoso actuar de la Administración marítima ante una situación técnicamente compleja de riesgo.
- Ninguna responsabilidad para el aparato burocrático implicado se ha derivado de esas actuaciones, habiendo conseguido éste más bien desviar sus responsabilidades sobre factores secundarios, entre los que destaca la criminalización de los marinos.
- Como consecuencia de lo anterior, la Administración marítima española no ha aprendido de sus errores y mantiene políticas de prevención y gestión equivocadas.

I. URQUIOLA (1976).

El petrolero Urquiola, de bandera española, entraba en el puerto de A Coruña por el canal del norte, llamado de Seixo Blanco, cuando a las 08.20 horas del día 12 de mayo de 1976 tocó fondo con una aguja de piedra no señalizada en la carta náutica correspondiente, de uso obligatorio para los buques españoles de acuerdo con las normas de aplicación del convenio SOLAS. Esa primera tocada produjo en el Urquiola daños de escasa consideración que afectaban tan sólo a un tanque de consumo de fuel¬oil, a un tanque vertical de proa que estaba vacío, y a la cámara de bombas. Tras esa primera tocada, el buque no quedó enganchado y siguió avante con perfecta flotabilidad y una pequeña escora. Por la tripulación se tomaron todas las medidas previstas para una situación de emergencia, se analizaron las averías y se trasegó el combustible del tanque dañado a otro tanque vacío. Naturalmente se detuvo la máquina y se dio aviso al práctico.

A las 09.30 horas, con el práctico a bordo, el Urquiola recibió una orden muy precisa de la autoridad marítima, entonces la Comandancia Militar de Marina: que el buque saliera inmediatamente por el mismo canal por donde había entrado y se alejara hasta 200 millas de la costa. Como era lógico esperar, si a la entrada, con menos calado y mayor altura de la marea, el barco había raspado el fondo, a la salida, en esa maniobra disparatada, varó definitivamente, desgarrándose, ahora sí, varios tanques de carga de la zona de estribor. Cuatro horas más tarde el Urquiola se incendió violentamente. El práctico y el capitán, que habían permanecido a bordo, hubieron de tirarse al agua para salvarse. A las cinco de la tarde apareció el práctico, exhausto y cubierto de crudo, que había podido ganar a nado una playa cercana. Sólo entonces las autoridades dieron aviso a una embarcación de la Cruz Roja ¬la Blanca Quiroga¬y a otras embarcaciones del puerto para buscar al **capitán Francisco Rodriguez Castelo.** No lo encontraron. Su cuerpo sin vida apareció dos días más tarde.

Desde el primer momento, las autoridades marítimas, amparadas por el sistema político y jurídico entonces existente, se dedicaron a desviar y confundir a la opinión pública. Tres días después del accidente, el ministro de Obras Públicas afirmaba en La Voz de Galicia que "El accidente del Urquiola es totalmente ajeno al puerto coruñés" (16.05.76). Algo más tarde, el 26 de mayo, ahora en El Ideal Gallego, el contralmirante director del Instituto Hidrográfico de la Marina declaraba: "Es improbable la existencia de una piedra desconocida en el canal". Al día siguiente, en el mismo diario, el contralmirante que ejercía de director general de Navegación apostillaba: "Yo no creo demasiado en esa aguja misteriosa. Pudo haber acontecido una pequeña explosión interna que originase el boquete".

Para justificar la decisión de alejar el buque, que fue la verdadera causa de la catástrofe, se manipuló a una opinión pública inexperta repitiendo una y otra vez que, de otra forma, el buque podría haber explotado en la refinería de A Coruña causando decenas de muertos. Como el Código de Justicia Militar aplicable entonces permitía juzgar a un muerto, se abrió consejo de guerra para determinar las responsabilidades del caso. El informe realizado por el juez instructor, el capitán de navío Isidro Fontenla Roji, recomendó someter al capitán y oficiales del buque al antedicho consejo de guerra por negligencia profesional, aunque finalmente se decidió sobreseer el caso en aplicación del indulto general promulgado con motivo del acceso al trono de Juan Carlos I.

En cualquier caso, es sumamente ilustrativa la forma sesgada y parcial con que dicho informe analizó lo sucedido. Por un lado, consideró incompetente y errónea la navegación que el buque realizaba al entrar en puerto, así como las reacciones de la dotación ante el accidente. Por el contrario, las actuaciones de la Comandancia de Marina se presupusieron correctas o, más simplemente, ni siquiera se examinaron, como tampoco se tomaron en consideración los hechos que claramente demostraban la responsabilidad
de la Comandancia de Marina. Se ignoraron las denuncias previas al accidente acerca de la existencia de bajos no señalizados en el canal, a pesar de que constaban de forma fechaciente, y, sobre todo, no se analizó si la orden de salir a la mar de inmediato tenía algún sentido, qué se perseguía con ella, qué beneficios hubiera podido traer consigo y por qué se adoptó sin oír previamente al capitán. En realidad, se contempló sólo una parte del siniestro, la que tuvo lugar antes de tocar fondo, lo cual dejaba fuera a las autoridades y ponía el foco en el buque, el capitán y la tripulación. Lo demás, cuanto sucedió a partir de ese momento, se ignoró por completo.

Unos meses después del accidente, el Instituto Hidrográfico de la Marina oficialmente reconoció la existencia en el canal, no de una sino de nueve agujas como la que rajó el casco del Urquiola. Conociendo ese dato, el instructor incluyó en su informe una serie de comentarios delirantes acerca del concepto de canal y enfilación y sobre el valor de las cartas náuticas, cuya lectura todavía hoy produce sonrojo y espanto.

Tras el indulto, el recurso de la viuda del capitán ante el Tribunal Supremo, solicitando una declaración expresa de que su marido había actuado con total profesionalidad, permitió que el Alto Tribunal sentenciara que "los hechos que se dejan probados acreditan que el fallecimiento del Capitán del Urquiola se produjo a consecuencia de una sucesión temporal de acontecimientos que se inició con el primer choque de la quilla de dicho barco ocasionada por el anormal funcionamiento del servicio público de cartografía marina y de información sobre el mar y litoral y culminó con dicho fallecimiento, que pudo haber sido evitado con el funcionamiento normal del servicio público de ordenación, seguridad y salvamento marítimos, sin que en esa serie encadenada de acontecimientos interviniera culpa o negligencia del citado Capitán" (TST de 18 de julio de 1983). La misma sentencia califica duramente la decisión de la autoridad de marina de alejar el buque después de su primera tocada de fondos, una orden "apresurada, incompetente, irrazonable y absurda".

Ello llevó a que, finalmente, el Estado español fuera condenado a indemnizar tanto al armador del buque por la pérdida de éste, como a los propietarios del crudo derramado. Para entonces, los cargos responsables se habían jubilado y desde luego nadie dentro de la burocracia marítima tomó nota del mal que se había causado, a saber, adoptar una política de alejamiento del riesgo sin análisis ni reflexión ninguna. Veinticinco años después, ante una situación en esencia idéntica, la avería del Prestige, la Administración demostraría que no había aprendido nada de la experiencia del Urquiola.

II. AEGEAN SEA (1992)

El Aegean Sea, un petrolero de bandera griega, embarrancó frente a la torre de Hércules en la madrugada del día 3 de diciembre de 1992, cuando intentaba entrar en el Puerto de A Coruña por el canal del oeste o de Punta Herminio, con 79.066 toneladas de crudo cargadas en Sullom Voe (Escocia) por cuenta de Repsol. En este caso, el accidente se produjo cuando el buque no consiguió completar el giro a babor, apresado por el oleaje de través y las rachas de viento superiores a 100 kms/h.

Para entrar en A Coruña desde el fondeadero de Ares, el Aegean Sea tenía que realizar una maniobra con dos cambios severos de rumbo en muy poco tiempo y espacio, pasando a distancias muy pequeñas de la costa. De ahí que fuera una entrada/acceso que requería un control efectivo y real, en todos los aspectos, por parte de la autoridad marítima y portuaria.

Sobre el papel, tal control existía. La Comandancia de Marina y la Junta Local de Navegación habían establecido en 1.977 tres normas de seguridad para la entrada de buques en A Coruña: la ampliación del practicaje obligatorio hasta los límites exteriores del puerto; la utilización inexcusable de remolcadores desde unos límites situados antes de que los buques alcanzaran la fase más delicada de la maniobra; y la prohibición de entrar de noche con mal tiempo, entendido éste como la condición en que los prácticos no pudieran acceder al buque de forma segura. El objetivo de estas normas era minimizar los riesgos de la maniobra: práctico a bordo, asistencia de remolcadores en los cambios de rumbo próximos a tierra, y exigencia de entrar de día y con buen tiempo.

Pero en el campo marítimo de nuestro país es frecuente el divorcio entre la disposición plasmada en el papel

y la conducta real y cotidiana de los encargados de cumplir las normas y velar por su cumplimiento. El naufragio del Aegean Sea lo puso de manifiesto de forma dramática. El práctico no embarcó donde debía ni los remolcadores estaban donde tenían que estar, la maniobra se ordenó de noche, con mal tiempo y una hora antes de la bajamar, y el **capitán Stavridis** nunca pudo conocer todas esas normas de seguridad, que llevaban mas de 15 años en vigor, porque nunca se comunicaron, como es preceptivo, a los correspondientes organismos internacionales. El problemático e ineficiente escenario de gestión marítimo¬portuario no podía quedar más en evidencia.

La detención del **capitán Stavridis** en la tarde de ese mismo día 3 de diciembre de 1992 y su ingreso en prisión fue la respuesta oficial ante la presión de la opinión pública. De nuevo se recurrió a la criminalización de las tripulaciones, mientras se extendía un manto de silencio sobre las actuaciones de la Administración marítima y portuaria. Y así, el informe oficial de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, entonces un mero órgano interno de la Dirección General de la Marina Mercante, determinó que la responsabilidad del accidente recaía sobre el capitán por la maniobra realizada, mientras no atisbaba en sus conclusiones ningún incumplimiento de los servicios portuarios, práctico y remolcadores, cuyo comportamiento aquella noche ni siquiera fue analizado. Simplemente se obvió.

Tuvo que ser de nuevo la jurisdicción ordinaria la que, corrigiendo de plano lo dictaminado por la Administración marítima, declarase que, con independencia de que la maniobra del buque hubiera sido muy ajustada, el práctico y los remolcadores eran culpables de lo sucedido por inacción e infracción de sus obligaciones reglamentarias. Finalmente, el Estado español se vio obligado a indemnizar tanto a los armadores del buque por la pérdida de éste como a los propietarios del crudo derramado.

III. PRESTIGE (2002)

El petrolero, con bandera de Bahamas, procedía de San Petersburgo y Ventspils, y se dirigía hacia Gibraltar, a órdenes, cuando en la tarde del día 13 de noviembre de 2002, en medio de un severo temporal, sufrió una vía de agua en el casco que hizo escorar peligrosamente la nave. El capitán ordenó abandonar el buque aunque él decidió a última hora permanecer a bordo, decisión que secundaron el primer oficial y el jefe de máquinas

El **capitán Apóstolos Mangouras**, consiguió adrizar el petrolero y en la mañana del día 14, hecho firme el remolque a los medios oficiales y privados de salvamento, solicitó un lugar de refugio para resolver la avería y/o transvasar o descargar las 77.000 toneladas de fuel pesado que transportaba en sus tanques. El vertido como consecuencia de esa primera avería no sobrepasaba las dos mil toneladas en aquel momento. Lo mismo solicitaron los salvadores profesionales, la conocida empresa holandesa Smit Salvage, que llegaron a Coruña ese mismo día.

La autoridad marítima desatendió la petición y ordenó al buque dirigirse hacia fuera a "120 millas de las aguas donde España ejerce soberanía o jurisdicción", y además al rumbo 310, el de máximo alejamiento posible, justo contra un temporal debidamente anunciado que venía del noroeste. A pesar de que Smit Salvage reiteró que el petrolero se destrozaría con esa derrota, la decisión se mantuvo inquebrantable. Seis días después el buque se partió y provocó un vertido contaminante que afectó gravemente a la costa gallega, llegando días más tarde a las aguas de Asturias, Cantabria, Euskadi y Francia.

Naturalmente, se repitió la escena de la detención y prisión, durante meses, del capitán, a quien se imputó toda la responsabilidad del accidente por un supuesto estado defectuoso de la estructura de algunos tanques de lastre del buque. Y de nuevo, también, se tendió una cortina de humo sobre la actuación de la Administración. Se engañó a la opinión pública a base de constantes declaraciones aseverando que de no haberse alejado el buque éste se hubiera partido dentro de las rías y hubiera causado una contaminación dantesca. De nuevo, la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos entendió que su trabajo había de limitarse a estudiar la avería inicial del buque, la tarde del 13 de noviembre de 2002, y que no debía investigar lo sucedido desde ese momento hasta el día 19 de noviembre, de modo que dejaba fuera la parte sustancial del siniestro, justamente la que hubiera exigido analizar la gestión política del accidente. Para dicha Comisión, esa actuación no tenía nada que ver con el naufragio y derrame final. Otra vez tuvo que ser la Audiencia Provincial de A Coruña la que enmendase de plano tal broma y estableciese que la gestión del accidente por autoridad marítima y, en concreto, la orden irreflexiva de alejamiento había sido, con toda probabilidad, la causa determinante del desastre. El juicio definitivo está todavía pendiente.

Pero no sólo hay que anotar esa encubridora conducta de la Administración sobre sí misma, sino que, también y más grave aún, resulta indispensable señalar que las mismas autoridades han ocultado al juzgado y a la opinión pública los estudios y mediciones que han llevado a cabo

sobre los tanques de lastre del pecio, mediante robots submarinos, durante los años 2.003 y 2.004, los cuales demostrarían el correcto estado de mantenimiento de su estructura.

IV. UN PATRON RECURRENTE

En los tres casos sucintamente descritos, la Administración marítima española adoptó los siguientes comportamientos típicos:

1. Imputación y focalización de culpas sobre el personal embarcado. Criminalización de los marinos y utilización de los procesos penales como método de desviar la atención e introducir en su resolución a órganos relativamente inexpertos y dóciles. En el caso del Urquiola, la petición del instructor de procesar penalmente al **capitán Rodríguez Castelo** quedó sin efecto por el indulto posterior. A los capitanes del Aegean Sea y el Prestige se les procesó penalmente (en este último caso a falta de la vista oral), retrasando las indemnizaciones a los afectados, más ágiles y rápidas en vía civil, imputándoles delitos inventados o imposibles, pues en todos los casos la responsabilidad de los daños producidos (y la propia avería en el caso del Urquiola) recae sobre las decisiones erróneas de la autoridad marítima. Transformar un accidente en un delito, siquiera por imprudencia, a fin de sacudirse de encima la propia responsabilidad, se ha convertido en una rutina protocolaria. La clase política sabe que ante una opinión pública furiosa hay que tener rápidamente un chivo expiatorio al que encarcelar.

2. Intoxicación masiva de una opinión pública poco preparada y muy dispuesta a aceptar cualquier explicación que pinte el entramado marítimo con simplezas del cine de piratas. En los tres casos, los medios de comunicación fueron sometidos a una sistemática manipulación. La técnica no tiene secreto alguno. Se trata de filtrar a la opinión pública los detalles debidamente manipulados que culpabilicen a los armadores y a los marinos. En el Urquiola se ocultaron y falsearon los títulos profesionales y la experiencia de los técnicos de a bordo. No se les creyó ni se tuvo en cuenta su opinión cuando informaron de que habían tocado fondo. En su informe, el instructor les atribuye una infame retahíla de adjetivos, con la finalidad de borrar en ellos cualquier atisbo de profesionalidad. En el Aegean Sea se filtró la versión de un capitán delincuente que había intentado entrar de noche en el puerto de A Coruña, sin avisar y sin práctico a bordo. El caso del Prestige ha sido aún más sangrante. A la acusación de desobediencia a la autoridad, basada en una artera traducción de las palabras del capitán en una conversación con Salvamento Marítimo, hay que añadir el goteo constante de la palabra pirata referida a la bandera del barco y por extensión al capitán. Incontables y denodados fueron los esfuerzos de la propaganda oficial para justificar la decisión de alejar el buque y velar y/o distorsionar las diferentes alternativas a esa decisión.

3. Las investigaciones oficiales se llevan a cabo de manera sesgada, confusa y parcial, sin entrar nunca a analizar las decisiones de la propia Administración. La instrucción del Urquiola ¬1052 folios, más 83 de resumen de los hechos¬atribuye todas las culpas al capitán y a la tripulación, error humano y nula profesionalidad, y no considera relevante la desacertada decisión de hacer salir el barco por el mismo canal por donde había entrado. En el caso del Aegean Sea, para tapar los graves incumplimientos de los prácticos y de la Administración marítima, se confeccionó un informe a medida que pretendía que la maniobra de entrada había sido "muy ajustada", un grave error del capitán, pasando por encima que la derrota del Aegean Sea fue, hasta quedar apresado entre la mar y el viento, prácticamente idéntica a la que realizaban y realizan todos los buques. Lo del Prestige fue un monumento a la necedad. La investigación de la Administración marítima española se limitó a examinar las posibles causas de la avería del buque en la tarde del día 13 de noviembre de 2002, olvidando el análisis de todo lo que aconteció tras la avería y durante los seis días que el buque deambuló frente a las costas gallegas dejando un reguero de contaminación. Lo más grotesco es que las causas de esa primera avería permanecen en el terreno de las hipótesis, puesto que mientras el buque estuvo a flote, la Administración marítima incumplió su deber de examinar la avería, valorar los daños y proponer alguna solución. Y la investigación submarina del pecio sigue deliberadamente enterrada en algún cajón.

4. Se eleva el tono del siniestro buscando su confusión con un problema político entre gobierno/oposición, lo que garantiza a la burocracia responsable plena protección por parte del interés político en cuestión. En todos los casos, la burocracia marítima ha tachado cualquier opinión crítica, o que no comulgara con sus ruedas de molino, de política para desgastar al partido gobernante (en el caso del Urquiola, al Régimen), de modo que empujaban a la maquinaria propagandística del gobierno a defender a capa y espada las actuaciones de la Administración marítima para no hacerle el juego a la oposición. En el Urquiola, los críticos, con el Sindicato Libre de la Marina Mercante a la cabeza, firmante del libro "Urquiola la verdad de una catástrofe", eran unos peligrosos subversivos,

contrarios al Régimen y deseosos de socavar el honor de la Armada. En el Aegean Sea, las voces críticas eran censuradas como antisocialistas. En el siniestro del Prestige, por el contrario, tacharon de antiPP las opiniones que no coincidían con la versión de las autoridades, sucias maniobras socialistas para socavar al Gobierno del presidente Aznar.

5. Se pone en circulación un concepto espurio del interés general o patriótico, que lleva a la defensa irracional del "que paguen los extranjeros y no España". Este es un punto crucial para entender el éxito de la estrategia de ocultamiento de la responsabilidad de la burocracia marítima. Se filtra como información altamente cualificada que hay que condenar al capitán pues de otro modo el Tesoro público habría de pagar los daños con el dinero de los españoles. Ello estimula lo que podríamos denominar el patriotismo económico de las personas con poder en los ámbitos políticos y judiciales, escasamente conocedoras de los entresijos del Derecho marítimo. Se identifica el interés general con el Tesoro público, un discurso simplista pero eficaz, de modo que si hay que mentir, ocultar y falsear para condenar a un marino y salvar a la Hacienda pública, se hace sin el menor escrúpulo, por patriotismo, con convicción. El discurso lúcido de quienes arguyen que el interés general requiere una investigación independiente, objetiva y rigurosa del siniestro marítimo, afrontando las conclusiones a fin de no volver a tropezar en la misma piedra, son despreciadas por antipatrióticas, o peor aún se tildan de vendidas a intereses extranjeros. Esconder la verdad en aras de un supuesto interés general, o razón de Estado, que se confunde con el Tesoro público y con intereses corporativos y personales inconfesables, constituye un pésimo negocio para la sociedad.

V. A MODO DE CONCLUSIONES

1 Éxito indiscutible de público. En los tres siniestros analizados, Urquiola, Aegean Sea y Prestige (y en muchos otros que no tuvieron tanta resonancia), la estrategia de la burocracia marítima ha cosechado, desgraciadamente, un éxito indiscutible. Aunque años más tarde las resoluciones judiciales desmientan y desmonten una buena parte de las mentiras y falacias empleadas por las autoridades, la sociedad española ha quedado marcada por el discurso tenaz del Gobierno y guarda en su memoria que en todos los casos, los culpables fueron los marinos. Las autoridades hicieron lo mejor en defensa del medio ambiente y de los intereses de España. Ello permite a la burocracia salir de rositas, incluso en algunos casos catapultados hacia arriba. Por el contrario, quienes dentro de la Administración han osado enfrentarse a esa estrategia, con frecuencia los más capaces, son marginados como infieles apestados.

2 Fracaso objetivo. En todos los casos, el Estado español ha tenido que hacerse cargo de las consecuencias económicas de los siniestros. El mecanismo asegurador, objetivo en el caso de los daños por contaminación marina accidental, ha cumplido con su parte. Lo hubiera hecho en cualquier caso, lo que pone de relieve que el patrón de irresponsabilidad que estamos analizando posee una escasa, por no decir nula, productividad económica. La estupidez del patriotismo económico no pretendía en verdad defender el interés general, era sólo un instrumento para concitar la unanimidad social en la condena a los buques y capitanes. Y de paso, dejar fuera de toda sospecha a las autoridades marítimas responsables de la desgracia.

3 Una perversidad de doble efecto. El comportamiento típico de la burocracia marítima analizado en esta ponencia produce un doble efecto perverso. Por un lado, se induce a los políticos en el poder –repetimos, poco versados en el mundo profesional marítimo¬a destinar enormes sumas de dinero a unos gastos en material e instalaciones con la promesa de que tal derroche garantiza un alto grado de seguridad y evitará futuros siniestros. Pensemos en el miedo y la perplejidad de los políticos ante el clamor social por el accidente del Prestige y reparemos en la enorme cuantía de dinero gastado en los años siguientes para dotar el salvamento marítimo de unos medios que no poseen otros países de nuestro entorno más ricos y con mayores riesgos de mar. Ello sin contar con la interesada confusión, en el discurso de la burocracia marítima, entre la seguridad y la prevención.

Por otra parte, la estrategia de la irresponsabilidad que estamos examinando, fundada principalmente en el disimulo burocrático, consigue enquistar en la Administración pública conductas profesionalmente inadecuadas en la gestión de los accidentes debido a su repetida impunidad. Impunes y sin mácula quedaron las autoridades de Marina que provocaron la desgracia del Urquiola[1]. Impunes quedaron también las autoridades que tenían el deber de hacer cumplir las normas de seguridad marítima que hubieran impedido la embarrancada del Aegean Sea. E impunes, hasta el momento, tenemos a las autoridades y funcionarios de la Administración marítima que convirtieron el accidente del Prestige en una tragedia medioambiental, y que no contentos con ello han porfiado sin escrúpulos para condenar al capitán **Apóstolos Mangouras.**

Sabido es que un sistema burocrático que no es penalizado por sus fallos, no aprende. Al contrario, sus políticas erróneas se reproducen por inercia y se extienden como una mancha de aceite. Tal vez por ello, nuestro país puede exhibir una colección de siniestros marítimos desgraciados muy superior a otros países que afrontan objetivamente riesgos mucho mayores. Significativo, en este sentido, resulta el excelente estudio comparativo de la política adoptada por las autoridades de los Estados costeros ante decenas de accidentes de petroleros, realizado por el investigador estadounidense Jack Devanney ("The Consequences of Providing and Refusing Refuge", Center for Tankship Excellence, en djw@c4tx.org) que demuestra que los países que han adoptado una política de alejar de sus costas los buques tanques con problemas han tenido que soportar los peores sucesos de contaminación (y se destaca la contumacia de España en esta política), mientras que los países que han adoptado una gestión coherente de la seguridad marítima y conceden refugio a los buques con problemas, Sudáfrica como ejemplo más destacado, sufren de forma muy significativa menos desastres medioambientales.

Barcelona y Bilbao, febrero de 2012

[1]En el año 2005, la Revista General de la Armada publicó un artículo que venía a reconocer los errores cometidos en la gestión del accidente del Urquiola. Hasta ahora, las autoridades civiles jamás han reconocido error alguno, ni en el caso del Urquiola ni en ningún otro.

UN VIAJE A NINGUNA PARTE

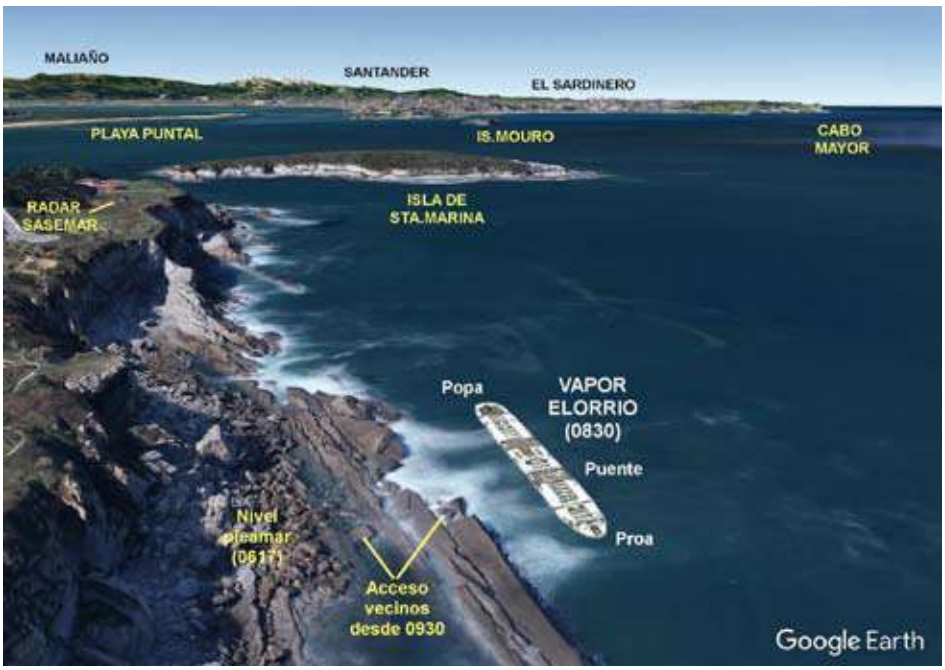
LA PÉRDIDA DEL "ELORRIO" EN AGUAS DE SANTANDER

CF (RNA) Luis Jar Torre

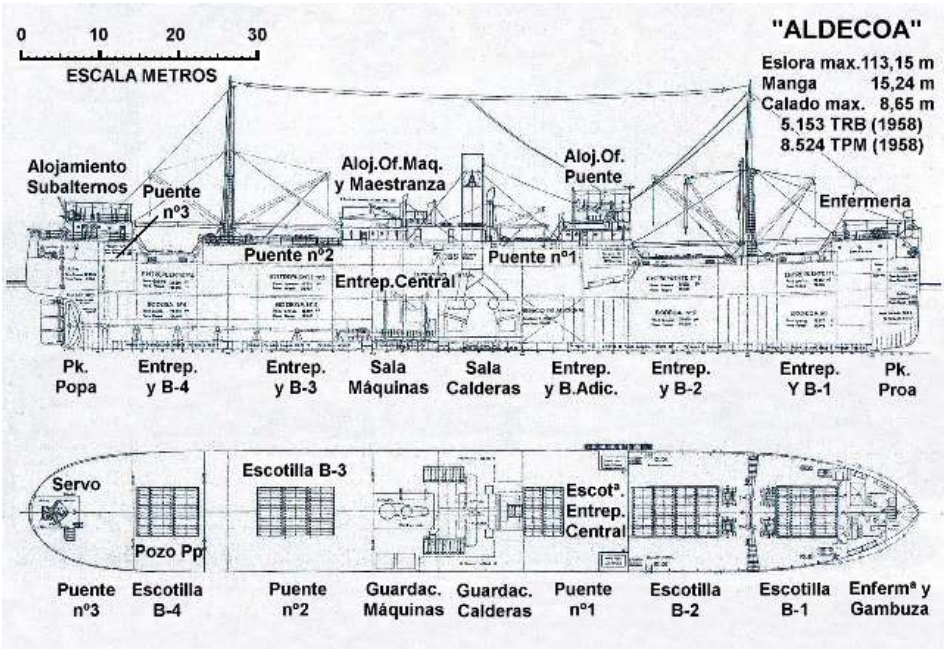
"La mar no es tu amiga, aunque sea tu amante" (Miguel Aceytuno)

Días después la prensa publicó que el capitán había cumplido sus bodas de plata matrimoniales el 21 de diciembre, pero su alianza tenía grabado un 24 de diciembre y aquel 21 en concreto tenía poco que celebrar. El amanecer le había pillado frente a uno de los paisajes más bellos del Cantábrico, aunque hacía un día de perros y, lo más preocupante, cuando salió el sol su buque llevaba un cuarto de hora atracado a una estructura rocosa paralela a tierra, a los pies del acantilado donde la mar le había arrojado tras quedarse sin máquina en el momento más inoportuno. Una cubierta más abajo veinte pares de ojos le imploraban una solución, porque el temporal machacaba el casco contra el obstáculo, amenazando hundirlo antes de permitirle alcanzar la precaria seguridad de aguas más someras. Si maldijo la suerte que le había llevado a una situación tan desagradable en un lugar tan inconveniente, pudo cruzar por su mente que también era un lugar de lo más improbable, porque estaba a la entrada de Santander, y había zarpado el día anterior de Gijón con destino a Valencia.

La pérdida del "Elorrio" es el peor accidente de mar del que se tiene conocimiento en la costa de Cantabria en más de un siglo: **Rafael González Echegaray** lo ha descrito como *"un naufragio de los que quedan flotando en el recuerdo de la costa varias generaciones"* y dejan *"una huella de pesadumbre que se va transmitiendo en lento desdibujo"*. Aquí el desdibujo venía de fábrica, porque la investigación fue incapaz de determinar los acaecimientos previos y, por fuerza, los relatos sobre esa fase del accidente son vagos o inexactos; en cambio, la fase posterior se desarrolló a la vista del público y en unas circunstancias espantosas, generando un "recuerdo de la costa" difícil de describir. El 60 aniversario de la tragedia le ha devuelto cierto protagonismo mediático, pero la historia sigue plagada de lagunas y, transcurrido el tiempo exigido para poder acceder a la Causa, me he animado a reconstruir el relato con una documentación hasta ahora inédita o de difícil acceso. Vaya por delante



ESta imagen ilustra el inmisericorde escenario de la tragedia del "Elorrio", pero la mar está casi en calma, y más adelante veremos el mismo paisaje en circunstancias menos relajadas; el plano del buque está superpuesto respetando la escala, la perspectiva y la batimetría, y su ubicación no debería tener errores superiores a media manga. En apariencia faltan unas dos horas para la bajamar, con una altura de marea comparable a la existente a las 1030, cuando un vecino de Langre desapareció tras ser arrastrado por una ola al intentar ayudar a los náufragos. Su actuación y la de otros habitantes de las localidades próximas solo puede calificarse de heroica, y he señalado su ruta de aproximación más consistente con los datos conocidos. (Elaboración propia con una captura de Google Earth de fecha indeterminada y un mosaico de planos del "Aldecoa")



Alzado del "Aldecoa" y planta de su cubierta principal: estos planos muestran el aspecto del buque tras abrirse el pozo de popa para limitar el arqueo, y dan idea de la gran oferta de volumen en relación con su eslora. Son casi idénticos a los del astillero, y pueden proceder de un folleto de capacidades como los que a veces se entregan a los cargadores; es difícil reprimir una sonrisa al comprobar que, a diferencia del pozo de popa, el puente que cerró "Patxikin" enmendando la plana a su padre no ha sido actualizado. El texto del alzado informa que los tanques de doble fondo 1, 2, 5, 6 y los dos piques podían usarse para lastre o combustible (petróleo), pero este doble uso solía ser una fuente de problemas, y el último viaje solo tenía combustible (fuel-oil) en los tanques verticales situados a la altura de la cámara de calderas. (Edición y rotulación propia de dos planos procedentes del libro "La Compañía Marítima del Nervión; 1899-1986", con datos de la Lista Oficial de Buques de 1958)

que a su juez instructor debió caerle el nombramiento "por razón de cargo" cuando ocupaba la misma silla que ocuparía yo 44 años más tarde, por lo que no disimularé mi solidaridad en un marrón que los que entienden de estas cosas podrán calibrar con precisión.

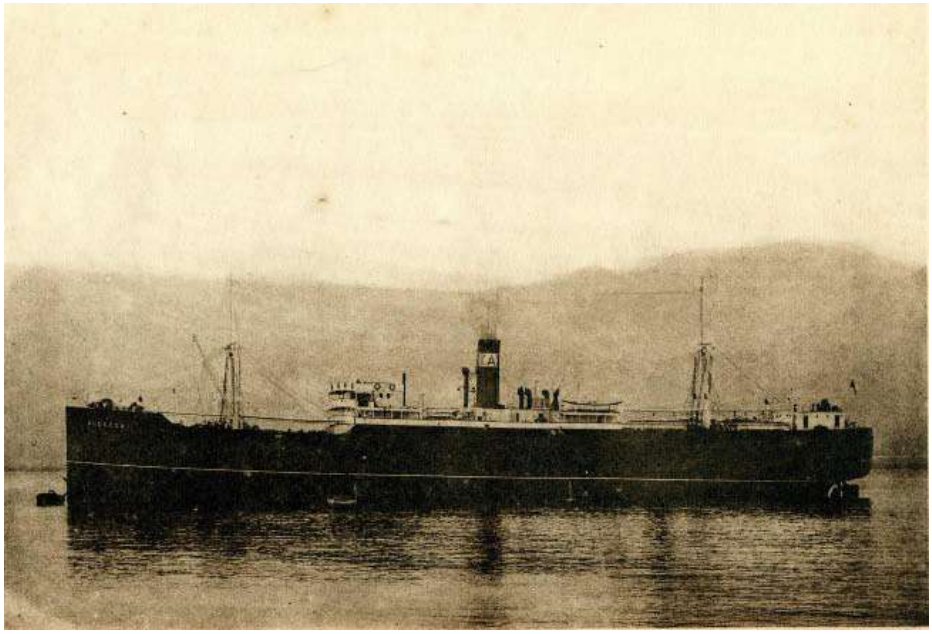
INQUIETUDES

Cuando inicié los estudios de Náutica el recuerdo del "Elorrio" aún impregnaba los muelles de Santander, que es mi pueblo, pero cuando empecé a navegar descubrí que la cafetera que había terminado sus días a tres millas de mi antigua escuela había tenido otra vida y otro nombre, que había sido una de las unidades más destacadas de la flota mercante española y que su primer "viejo" había protagonizado hilarantes historietas que mis mentores vizcaínos me contaban con regocijo. Si hemos de captar el alma de este barco (quienes piensen que los barcos no tienen alma pueden pasar al siguiente capítulo) deberíamos trasladarnos a Algorta, que es el pueblo de mi mujer, donde hace un siglo vivía Francisco Aldecoa Uriarte, co-gerente de la Compañía Marítima del Nervión, de la que llegaría a ser presidente y ya era principal accionista. Sus barcos tenían nombres de mares, y a los aficionados a la Historia Naval les bastará saber que los cruceros auxiliares "Mar Negro" y "Mar Cantábrico" pertenecían a esta Compañía para hacerse idea del tipo de naviero del que estamos hablando.

Un mérito indiscutible de Francisco Aldecoa es que se las arreglaba para caer bien a todo el mundo: sirva de ejemplo que, siendo monárquico, consiguió pasar la Guerra Civil en Algorta sin problemas para ser recompensado en 1942 con la Gran Cruz del Mérito Naval; sus vecinos le hicieron hijo predilecto, y se le ha descrito como una persona sencilla, afable y respetada por sus trabajadores. Hijo de un capitán mercante que le dejó huérfano con seis años, estudió Náutica y mandó el buque de un tío materno antes de convertirse en armador; a los efectos de este relato hay que destacar la creación y organización del primer equipo de salvamento semi-profesional del puerto de Bilbao, que con él al frente hacía prácticas mensuales tirando de andarivel. Para albergar este equipo en 1921 levantó y mantuvo a su costa la estación de salvamento de Arriluze, legando a sus vecinos de Algorta un edificio tan bello como funcional que ha mantenido su uso y en el que, durante un tiempo (por desgracia muy corto), disfruté lo indecible como voluntario de la Cruz Roja del Mar. Mi experiencia incluyó un viaje en su famoso andarivel: nos quedaremos con este andarivel en mente porque volverá a salir en la peli.

La segunda creación relevante para esta historia de Francisco Aldecoa fue el vapor "Aldecoa", que encargó para su exclusiva propiedad a la SECN de Sestao interviniendo personalmente en su diseño. Era un carguero de cuatro bodegas más la adicional (ver plano), con una cubierta shelter desde la superestructura central a toldilla; las cuatro bodegas tenían un entrepuente, al que había que sumar otro central y, sobre él, un puente corrido de más de media eslora; la bodega adicional estaba entre la bodega 2 y la sala de calderas, y podía usarse como carbonera o espacio de carga. Este diseño le daba unos 13.500 m3 de capacidad para grano, haciéndolo idóneo para cargas voluminosas: de hecho estaba pensado para importar algodón de Norteamérica, donde su propietario tenía excelentes contactos, pero su atípica obra muerta le hacía abatir tontamente con el viento. Cuando entró en servicio en 1922 tenía 113,15m de eslora máxima, 15,24 de manga y 6.075 TRB; tras algunas modificaciones, al final de su vida quedó en 5.153 TRB, 9.393 t de desplazamiento máximo y unas 8.524 TPM para un calado de 8,65m, manteniendo tres calderas y una máquina alternativa de 2.500 IHP que le había permitido alcanzar en pruebas 12,2 nudos a media carga.

El "Aldecoa" fue el buque más caro construido hasta entonces bajo la



Aspecto original del "Aldecoa" antes de emprender su primer viaje, con el puente de gobierno descubierto y la cubierta shelter cerrada formando un único puente hasta popa. Inmediatamente a popa de los manguerotes de ventilación de la sala de máquinas se ve uno de los dos botes salvavidas, que no hay que confundir con los de servicio situados a banda y banda de la timonera: la estiba del bote de servicio de Br está vacía, y hay una embarcación similar (sin duda el propio bote) amarrada a la altura de la escala real. Apostaría una ronda a que la foto está hecha en el contradique de Algorta, junto al actual muelle de cruceros; he tenido que retocarla para suprimir elementos de otro buque situado detrás que inducían a confusión. (Edición propia de una foto de autor desconocido procedente de vidamaritima.com)

gerencia de su propietario, y entre otros "gadgets" tenía unas calderas de tiro forzado y consumo económico capaces de funcionar con carbón o fuel que, en su época, tuvieron que darle una gran flexibilidad operativa. Además los subalternos ya no alojaban en un infumable rancho del castillo de proa, sino en una ventilada superestructura en toldilla, y la guardia de puente también disponía de ventilación forzada por gentileza del armador, que había insistido en que el buque tuviera puente abierto, lo que unido a su extraña obra muerta y una popa de crucero poco agraciada hacían que fuera un buen partido económico, pero feo sin remedio. Su primer capitán fue Martín Aldecoa Berasaluce, conocido "urbi et orbi" como "Patxikin": era el mayor de los hijos varones de Francisco Aldecoa, y al tomar el mando tenía 28 años. Su biografía oficiosa le define como *"hombre de peculiares características"*, y la historia oral nos muestra una buena persona, pero también un alma cándida con tendencia a crear situaciones propias de un chiste de Lepe; ambas fuentes enfatizan que navegaba con un 1er.oficial de confianza, y alguna incide en su tacañería cuando, finalizada su vida marinera, vivía en Algorta y se desplazaba en bici a Munguía para reparar los pinchazos porque era más barato. Dicho esto sería un error creer que su tacañería le hacía chuparse el dedo, porque de regreso de su primer viaje le pilló el clásico temporal en el Golfo de León y, para mortificación de su padre, al llegar a puerto le faltó tiempo para ordenar que se cerrara el puente.

La Guerra Civil sorprendió al "Aldecoa" en Valencia, siendo incautado por el Gobierno de la República para hacer viajes a puertos del Mar Negro con

El "Aldecoa" cargando algodón con sus propios medios en Houston, en su primer viaje a la costa norteamericana del Golfo tras la Guerra Civil. La foto está hecha a finales de octubre de 1939, casi dos meses después del inicio de la Segunda Guerra Mundial, y el buque ya tiene marcas de neutralidad, siendo visible su nombre con grandes caracteres en el costado de Er del puente; en otra foto de esta serie también se ve una bandera nacional pintada en el costado, a la altura de la bodega 4. (Foto de Russell Lee procedente de la página Web Maritime Texas)

nombre falso y al mando de otro capitán, porque el titular había cambiado de aires. La madrugada del 7 de septiembre de 1937, cuando regresaba de uno de estos viajes en compañía de otros tres mercantes, se les unió 8 millas al N de Argel una escolta de dos cruceros y siete destructores republicanos, y a media mañana se sumó al grupo el crucero nacional "Baleares", que también estaba interesado en los mercantes y al tratar de encontrarlos con mala visibilidad se dio de narices con media flota republicana. El encuentro pudo haber supuesto un final anticipado para el "Baleares", pero le echó cara y hostigó a la escolta el resto del día, saliendo del lío con "solo" dos impactos de artillería y algunas bajas gracias a la impericia táctica ajena. El nivel de ruido y la intervención de la aviación nacional aconsejaron poner a buen recaudo el convoy y, con las prisas por refugiarse en Cherchel, el "Aldecoa" tocó un bajo sufriendo una vía de agua y destrozos en el eje que le dejaron inoperativo el resto de la guerra. Debía ser la niña de los ojos de su propietario, porque cuando pudo recuperarlo en Orán (donde había sido remolcado) lo llevó a Barcelona y, aunque ya tenía 17 años, lo reparó a un enorme coste económico.

Cuatro años más tarde el "Aldecoa" entró en una colonia francesa del N de África que la bibliografía no precisa y, al ser festivo, su capitán salió a dar un paseo por el puerto, entró en una zona restringida y no se le ocurrió otra cosa que hacer un reportaje fotográfico. Corría 1943 y antes de saber qué pasaba "Patxikin" se vio detenido, incomunicado y acusado de espionaje, por lo que el barco tuvo que salir al mando del 1er.oficial y su capitán zafarse del lío gracias a los contactos de su padre en Norteamérica. Luego diría que el arresto obedeció a que los franceses *"son unos masones y me vieron ir a misa"*, pero aquél fue su canto del cisne marinero, porque su padre falleció ese mismo año y la nueva gerencia debió atarle en corto. El "Aldecoa" siguió navegando sin pena ni gloria para la familia que le daba nombre hasta que su obsolescencia le convirtió en un dolor de cabeza, y en 1957 lo vendieron por unos veinticinco millones de pesetas a Naviera Ibaizábal. Dos años después se autorizó un cambio de nombre, y en agosto de 1959 pasó a llamarse "Elorrio" atracado precisamente en Santander, manteniendo su puerto de matrícula en el mismo Bilbao.

PROBLEMAS

Uno de los errores más burdos que puede cometerse al contar una historia es descontextualizarla, y el contexto de esta era un país tan pobre que el año anterior había estado a punto de suspender pagos porque su reserva de divisas no cubría la deuda a corto plazo, y peligraban importaciones vitales: en esta coyuntura las administraciones públicas suelen funcionar haciendo lo necesario para que resulte lo conveniente, pero la administración marítima trasciende fronteras y debe guardar las formas. En 1959, en el litoral español le tocaba gestionar este embolado a las Comandancias de Marina y sus Inspecciones de Buques, que emitían certificados y despachaban embarcaciones en aplicación de los convenios internacionales, la normativa de la Subsecretaría de la Marina Mercante y la necesidad imperiosa de mantener el sector en marcha. Los buques de cierta entidad también eran inspeccionados por sociedades clasificadoras (en este caso el Lloyd's) cuya presunción de independencia facilitaba la gestión a armadores, fletadores y aseguradores, aunque para un cascajo como el "Elorrio" el certificado clave era el de Navegabilidad, que emitía la Inspección de Buques y acreditaba el buen estado de casco y máquinas: mantener su validez exigía visitas anuales de un inspector y un reconocimiento cuatrienal que implicaba renovar cualquier elemento defectuoso, y solía ser un buen momento para enviar un buque achacoso al desguace.

El "Elorrio" había pasado la visita anual en Santander en septiembre de 1959 y le tocaba la cuatrienal en septiembre de 1960, pero aquel verano surgió la necesidad de importar trigo por cuenta de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes, y hacerlo en buques españoles ahorraría divisas. Para el "Elorrio" las fechas andaban muy ajustadas, aunque inspecciones y certificados podían demorarse o prorrogarse varios meses: la Inspección de Buques de Bilbao respondió a la solicitud del armador de autorizar un viaje a Norteamérica exigiendo un reconocimiento en seco (que se efectuó en la SECN de Sestao el 13 de agosto) antes de prorrogar el Certificado de Navegabilidad hasta

El "Elorrio" finalizando una maniobra de atraque en el Dique E del puerto de Barcelona entre septiembre de 1959 y mediados de 1960: el entorno es alarmante, porque en otras fotos se ve que a escasos metros por la proa hay un muelle de desguace en plena faena, sugiriendo que su destino puede estar pendiente de un hilo o de un flete. Tiene el ancla de Br apeada y, como en otras capturas de esta época, el bote de servicio de esa banda ha desaparecido. Aquí hace gala de su "look" poco agraciado, con la timonera original bajo el inefable puente cubierto de "Patxikin" y un desmesurado costado expuesto a todos los vientos que, para acabar de arreglarlo, parece estar a medio pintar de un color más claro. (Foto de Manuel Galilea, © Museu Marítim de Barcelona)

el 30 de noviembre, fecha en la que también debía efectuar visita el Lloyd's; el certificado de reconocimiento no registra incidencias, pero según el jefe de máquinas se les exigió renovar varios tubos en las calderas. Aprovechando la entrada en dique también se presentó la inspección del Lloyd's, que en su informe de casco recomendó mantener la clasificación a condición de que *"before the end of November 1960"* se repararan o renovaran 27 planchas de costado. Flemáticamente el "surveyor" reseñó que, según le dijeron, las averías se habían producido al golpear unas defensas de madera en Escombreras sin valorar por qué afectaban casi por igual a las dos bandas, pero anota que hay encajonadas de cemento en la banda de Er de la bodega 2.

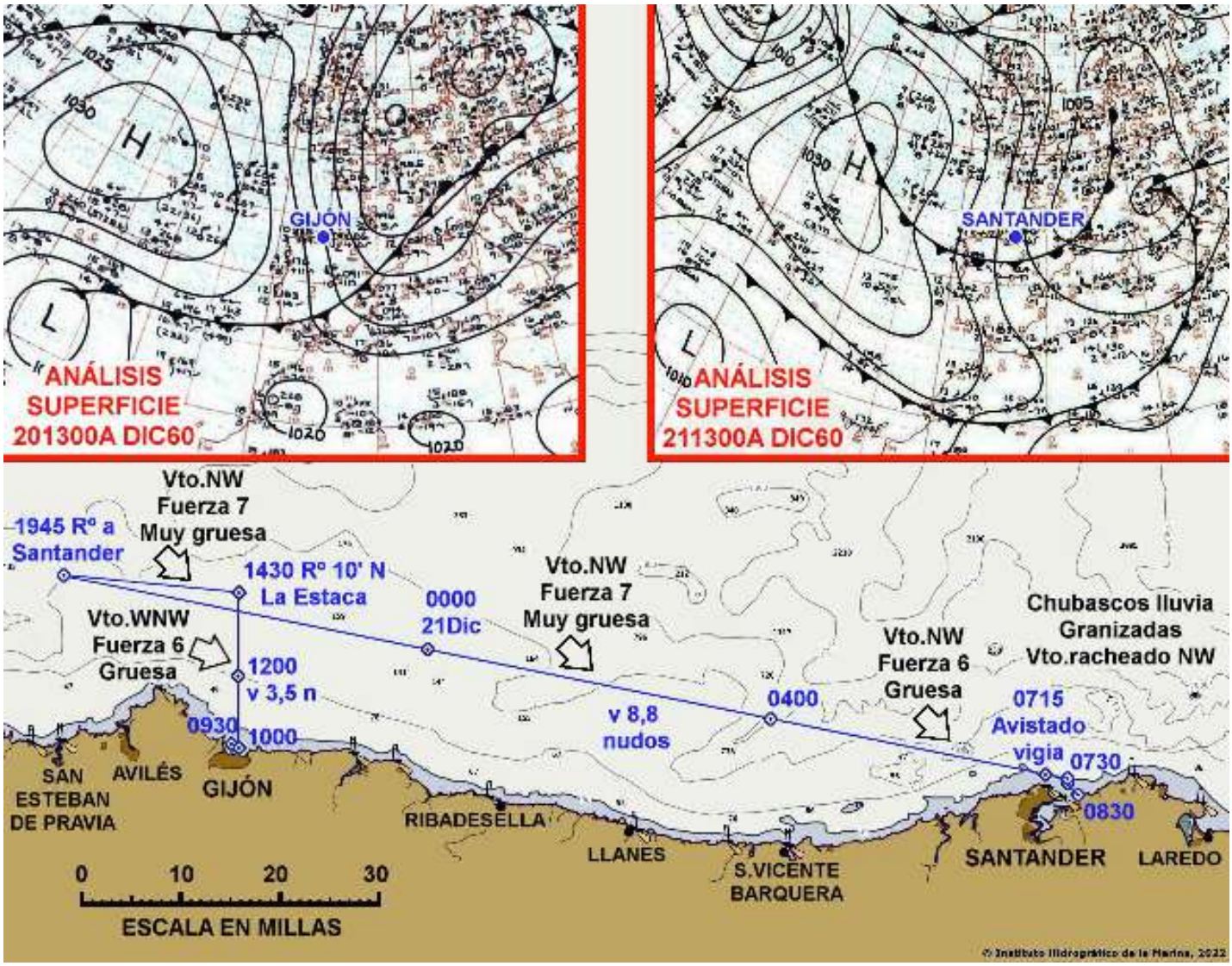
Sorprendentemente el "Elorrio" no salió de Bilbao para Norteamérica hasta el 10 de octubre, y tras cargar 7.055 tons de trigo a granel en Baltimore el 10 de noviembre inició el viaje de retorno a Gijón. El jefe de máquinas declaró que tanto a la ida como a la vuelta tuvieron pérdidas en los tubos de las tres calderas, que reparaban sin pegas porque, según dijo, esto ocurría *"desde hace por lo menos ocho años"*; para completar el cuadro los tripulantes que habían embarcado en Bilbao *"no conocían bien el sistema, por eso a veces bajaba la presión"*. El 20 de noviembre se comieron un temporal del SW y, según la protesta de mar del capitán, el 21 tuvieron rachas de fuerza 10-11 *"embarcando grandes masas de agua sobre cubierta"* que afectaron los cierres de las escotillas, y *"al finalizar la singladura me comunicó el primer maquinista* (el jefe de máquinas) *que tenían agua en el tanque vertical Er. en el que llevaba fuel-oil, así es que se les había mezclado ignorando si ello es debido a un remache u otra causa"*; seguiremos la pista a esta avería porque, aunque oficialmente estamos ante un "crimen sin resolver", no es descartable que se trate del "asesino" que acabó con el "Elorrio" treinta días más tarde. De momento el buque entró en Ponta Delgada (Azores) para salir del paso con otra encajonada de cemento, y el 1 de diciembre de 1960 atracó en Gijón.

El capitán del "Elorrio" llevaba a bordo desde diciembre de 1959 y debía rondar los 35, pero ya se las sabía casi todas y la mañana del día 2 presentó ante notario una protesta de averías; cabe puntualizar que, aunque este género jurídico-literario se presta a la fantasía, el mal tiempo que alegaba era genuino. Simultáneamente se levantó acta de apertura de escotillas, resultando que la parte visible del casco estaba seca y la carga en perfecto estado; apostaría a que el primer sorprendido fue el propio capitán, pero debió poner cara de póker y no consta que volviera a mencionarse la avería del tanque de combustible. De todas formas el destino del "Elorrio" estaba sellado, y el día 8 un conocido chatarrero de Erandio puso a bordo sus propios guardianes: había adquirido el buque por mediación de la agencia "Marítima Internacional", que a solicitud del vendedor también se encargaría de resolver los posibles problemas de personal. El comprador, que se haría cargo al terminar la descarga y pretendía desguazarlo en Valencia, declaró que la operación estaba condicionada a que *"al barco le darían el Certificado de Navegabilidad"*, extremo que negó el vendedor, pero creo que le bastaría un despacho de salida para ahorrarse la aventura de un remolque.

Ese mismo día 8 la historia empezó a complicarse: el jefe de máquinas declaró que al notar el barco escorado pidió al 1er.oficial que sondara, descubriendo que el doble fondo de la bodega 2 tenía metro y medio de agua; según el capitán el nivel se controló achicando durante cosa de una semana, pero *"el día 9 o 10"* (probablemente tras observar humedad en el puntal de una arcada) comunicó que *"existía la posibilidad de que la carga estuviese averiada"*. El día 12 la Comandancia de Gijón recibió un parte informando que habían aparecido grandes manchas de fuel en el Musel y se había comprobado que procedían del "Elorrio", iniciando un expediente sancionador contra el capitán, que el día siguiente declaró que *"debido a acusar agua la sentina adicional correspondiente a las bodegas dos y adicional"*, el día 8 había ordenado achicarla para evitar daños a la carga. La Comandancia archivó el expediente, pero le obligó a dar parte de la "supuesta vía de agua", arruinando su victoria táctica porque con un Certificado de Navegabilidad caducado la invisibilidad era su mejor aliada. La Inspección de Buques no podía reconocer la zona afectada hasta descargar la bodega, pero según el capitán *"hacia el día 14 apareció la carga averiada en las bodegas 2 y adicional, a una altura de 1,30 mts del plan de las bodegas"*: el trigo mojado (unas 500 tons) se había endurecido al extremo de obligar a descargarlo tirando de pico y pala.

Las cosas no son siempre lo que parecen, y el día 19 la Inspección de Buques reconoció el doble fondo de la bodega adicional sin observar ninguna entrada de agua: el ingeniero supuso que *"había sido una disculpa del Capitán para no ser sancionado por echar petróleo en la bahía"*, y un vigilante del comprador le dijo a su jefe que *"todo era un amaño para cobrar del seguro la carga averiada"*. Según el ingeniero (y los inspectores del seguro) el agua habría entrado en la bodega por una de las pocetas a través una válvula de achique mal cerrada tras arrancar la bomba para otro uso (baldeo, trasiego, etc): era lo obvio, pero nadie pareció preguntarse de dónde había salido el fuel que, como admitió el capitán, pringó el Musel al achicar una vía de agua que se demostró inexistente; a mí me costó encontrarlo, y cuando lo hice se me pusieron los pelos de punta. Como vimos el "Elorrio" tenía dos tanques almacén verticales (y uno de consumo) que en ausencia de depuradora exigirían decantación, y en el inventario de entrega figuran las existencias de combustible del día 16, indicando que el de Er tiene un 19% de agua y el de Br un 11%; estos dos tanques eran estructurales y, en mi opinión, debían tener averías que originaban una contaminación con agua del mar, obligando a un purgado continuo que, en estancias en puerto, aconsejaría trasegar el agua oleosa a un tanque de doble fondo. El efecto potencial de navegar en esta situación con mal tiempo, agitando la mezcla de agua y combustible, es para echarse a temblar.

Con la descarga del "Elorrio" a punto de finalizar tocaba despacharlo de salida, una gestión que exigía hilar fino: tras la inspección del 19 el ingeniero emitió un justificante provisional manifestando que *"por esta Inspección no hay inconveniente en que se autorice el despacho de este buque hasta el puerto de Valencia"*; según declaró, suponía que el Certificado de Navegabilidad estaba en vigor porque nadie le dijo lo contrario, pero intuyo que autorizar un viaje de cinco días tras un reconocimiento a flote entraba dentro de sus atribuciones. En paralelo, Despacho de Buques autorizó reducir la dotación para este viaje de 30 a 21 tripulantes, prescindiendo entre otros de un oficial de puente, otro de máquinas y el carpintero: el problema no era tanto de cantidad como de calidad,



Derrota hipotética del "Elorrio" desde el fondeadero de Gijón hasta su pérdida a la entrada de Santander y situación meteorológica durante el tránsito: he volcado la escasa información disponible, considerando que el capitán intentaría abrirse cuanto antes de tierra, evitaría en lo posible navegar con mar de proa y pretendería pasar unas 10 millas al N de Peñas y de La Estaca. La dirección e intensidad del viento se basan en observaciones directas con alguna extrapolación, y el estado de la mar es el correspondiente a la intensidad del viento y su persistencia, con una mar combinada del NW de 4-5 m y tendencia a amainar a lo largo del día 21. (Elaboración propia con cartografía on-line del IHM y dos mapas sinópticos de la NOAA Central Library)

porque desembarcaron el capitán, el 1er. oficial, el jefe de máquinas y el 1er.oficial de máquinas. Aparentemente, el 2º y el 3er. oficial de puente permanecieron a bordo ascendiendo un puesto, y el 2º oficial de máquinas quedó de jefe: los asientos indican que tenía el título adecuado, pero también que el de sus dos oficiales era de Segundo Mecánico Naval, tres niveles por debajo del exigido para montar guardia en aquel buque. El jefe saliente dijo que en Gijón renovaron algunos tubos extra de las calderas y varios ladrillos refractarios pero, sin duda, con el personal senior de la sala de máquinas desembarcó la caja de trucos que mantenía aquella ruina funcionando.

COMPLICACIONES

El día 19 por la mañana se efectuó el cambio de capitán en la Comandancia: el saliente declaró que *"se revisaron todos los certificados, quedando únicamente pendiente el Certificado de Navegabilidad"* y que *"a este respecto fue a bordo el día 19 por la mañana el Perito de la Inspección de Buques"*. Solventado ese problema, a las 1930 un inspector de Naviera Ibaizábal y el nuevo capitán en representación de "Marítima Internacional" firmaron el acta de entrega del buque, y esa medianoche se redujo su valor asegurado de dieciséis millones de pesetas a ocho y cuarto; por desgracia, se olvidaron de renovar la póliza del seguro de accidentes de los tripulantes. La descarga finalizó a 0130, y a las 0540 embarcó un práctico porque había que dejar el muelle al "Covadonga"; soplaba un viento WNW fuerza 6 y el "Elorrio" en lastre abatía lo suyo, por lo que durante la maniobra el práctico aconsejó amarrar de punta en el Dique N, pero el capitán dijo que no le era conveniente, y cuando el práctico insistió le dio la callada por respuesta

hasta que, para romper el hielo, se presentó en el puente el engrasador José Trillo con la noticia de que *"salía agua de los tanques, en vez de fuel-oil"*. Como el engrasador no conocía al capitán le dio la novedad al práctico, un error afortunado porque días después declaró que había subido *"a dar un recado del primer maquinista que no recuerda"*. En vista del éxito el capitán decidió fondear, y ante la renovada insistencia del práctico para que amarrara al Dique N dijo que lo haría *"de no poder aguantar fondeado"*; su idea era aguantarse con dos anclas, pero faltó la cadena de Br, y hacia las 0730 quedaron fondeados con el ancla de Er y seis grilletes.

El nuevo capitán era Vicente Moreira, un gallego criado en Lekeitio que, de no habérsele torcido las cosas, podía haber cumplido los 58 años que arrastraba ocupando plaza de capitán de corbeta en una Comandancia. Había obtenido el título de capitán a los 25 e ingresado en el Cuerpo General de Servicios Marítimos (dependiente del Ministerio de Marina) a los 30, sorprendiéndole la Guerra Civil con categoría de subinspector tras unos años destinado en la Subsecretaría de la Marina Civil. En 1940 volvió a ser sorprendido, esta vez por una depuración con separación definitiva de servicio, y mientras otros compañeros de escalafón se integraban en la Armada a él le acompañaron a la puerta, aunque pudo salvar el título. Una fuente indica que en 1960 era jefe de muelle en un desguace de Valencia: la documentación de la Causa confirma que tenía delegadas funciones propias de un inspector y que había renovado la tarjeta de capitán nueve días antes, pero también consta su domicilio en Madrid. Con el "viejo" embarcaron otros cinco tripulantes contratados para aquel viaje, y él mismo concedió a toda la dotación una gratificación entre diez y catorce veces superior al sueldo base.

Al finalizar la maniobra el práctico se llevó una nota del capitán para el consignatario que decía *"Quedo fondeado en la concha del Musel, por haber agua en el tanque de fuel-oil"*, pero alguien debería haberle informado que las anclas del "Elorrio" estaban de adorno, porque hacia las 0930 también faltó la cadena de Er y tuvieron que salir por piernas, aunque no antes de abatir peligrosamente hacia San Lorenzo. Un remolcador y la lancha de prácticos se acercaron al costado, pero no les pidieron ayuda, como tampoco respondieron a las señales del "Covadonga", cuyo capitán les vio salir *"en malas condiciones"*, y hasta el capitán saliente les vio *"al parecer muy cerca de tierra y dando avante con fuerza"*. Quizá exageraban, porque el engrasador Trillo, que llevaba casi un año a bordo y debía tener ojo clínico al haber naufragado tres veces, dijo que estaba en la cama y *"le avisó el otro engrasador que había faltado el otro ancla y que estaban encima de la costa, que salió a cubierta y vio que el barco iba navegando fuera del puerto por lo que se metió en la cama otra vez"*. A las 1200 tocaba comer, y a los subalternos se les indicó que *"fueran a la cocina, porque la mar estaba muy mala y era mejor (sic) comieran allí"*; según Trillo a esa hora *"la mar les venía un poco abierta por la amura de babor"*, de lo que deduzco que seguían intentando abrirse de tierra.

El mal tiempo, que estaba arreciando a fuerza 7 (unos 30 nudos) y mar muy gruesa, obedecía a que el día anterior se había establecido una situación del NW, con una borrasca de 992 mb en el N de Europa que enviaba a la costa cantábrica frentes con chubascos intensos y viento racheado. A las 1600 Trillo entró de guardia en la sala de máquinas acompañado de un fogonero en la sala de calderas y bajo la bota de un maquinista que también había sufrido un naufragio: según declaró, *"a eso de las 18 horas le dijeron o mejor dicho le dijo el Segundo Maquinista que tenían agua en la bodega dos unos dos metros"*, una altura excesiva que podría obedecer a acumulaciones puntuales por los movimientos del buque. Hacia las 1930 Trillo *"fue a llamar al Primer Maquinista, como este le había encargado porque era su guardia, y .../... poco después el Primer Maquinista le dijo que iban a dar la vuelta para arrumbar a Santander de arribada y que subiera al puente a decir al Capitán, que cuando diera la vuelta avisara a máquinas para poner menos máquina"*; cuando llegó al puente *"le pareció que el barco estaba a la altura de San Esteban de Pravia con el Faro de Peñas por la popa"*, e inasequible al desasosiego *"a las 20 horas terminó la guardia y se fue a dormir"*.

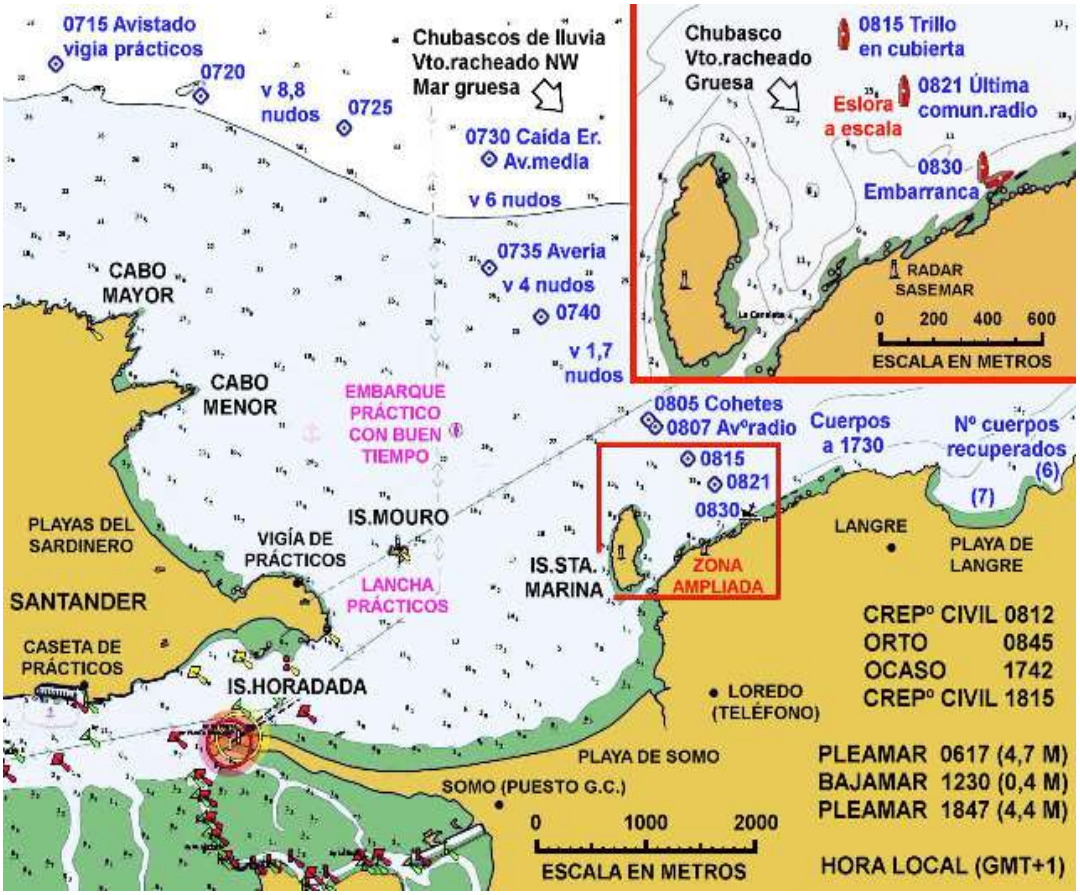
Es indudable que el "Elorrio" tenía un grave problema de contaminación de combustible y, como vimos, todo apunta a que al tratar de remediarlo con trasiegos pringaron Gijón, sin descartar que de paso inundaran la bodega 2 a través de una poceta; descartada la presencia de una vía de agua tras la inspección del día anterior, la repetición de unos efectos tan concretos sugiere una repetición de las causas, y navegar en plan coctelera agitando una mezcla de fuel y agua era una pésima receta. El recurso más socorrido para reducir los movimientos de un buque es poner popa a la mar y, tras la mala experiencia de Gijón, para un buque sin anclas el mejor refugio con este rumbo era la bahía de Santander. A las 2003 el "Elorrio" transmitió un telegrama a través de la costera de Cabo Mayor (que diligentemente lo adelantó por teléfono al destinatario): "PRÁCTICOS PUERTO SANTANDER = VAPOR ELORRIO ESPERA LLEGAR DE ARRIBADA MAÑANA AMANECER SIENDO INDISPENSABLE ATRACAR MUELLE POR HABER PERDIDO LAS DOS ANCLAS CAUSA TEMPORAL PUNTO LLEVAMOS VÍA DE AGUA NO LOCALIZADA EN ADICIONAL O BODEGA NR 2 LAS CUALES TENEMOS CON AGUA EN LOS PLANES NO DANDO ABASTO LAS BOMBAS DE ACHIQUE PUNTO RUEGO NOS ESPEREN CON DOS REMOLCADORES PARA ATRAQUE PUNTO CONSIGNATARIO BERGÉ PUNTO RUÉGOLES ACUSE RECIBO = CAPITÁN", y a las 2055 transmitió otro similar para "Marítima Internacional".

Los telegramas debieron alarmar al operador de la costera, porque a partir de las 2105 intentó contactar con el "Elorrio" sin conseguirlo hasta que, a las 2241, le llamó el buque para preguntar si tenía algo para él. El registro de la costera recoge que *"le contesto que no y que no cierre la estación hasta que yo le avise. Responde que conforme"*, y que a las 2354 (capitán saliente de guardia) *"Me pide confirmación de los Prácticos"*; el operador hace la consulta y un par de minutos después *"Le digo que los Prácticos están conformes y harán de acuerdo con su radiotelegrama"*. A las 0004 el "Elorrio" *"Dice no tiene servicio y que cierra estación. Conforme le respondo"*, pero debió surgirle algo porque entre las 0225 y las 0229 el operador anota *"Contesto a sus llamadas, pero no responde"*, hasta que a las 0300 *"Aumentan las interferencias atmosféricas que dificultan la recepción de señales. Conecto a intervalos antena a tierra para evitar caída de chispas"*, y a las 0730 vuelve a anotar *"interferencias, causas chubascos fuertes"*. El Centro Meteorológico del Cantábrico registró este día 21 *"chubascos de lluvia y granizadas con vientos racheados del*

noroeste", y al amanecer el viento sería NW fuerza 6 (22-27 nudos), que en aguas abiertas produciría mar gruesa.

ANGUSTIAS

A las 0400 volvió a entrar de guardia el engrasador Trillo, que tres días después, al ser preguntado *"si entonces estaba todo normal o tenían avería"* declaró que *"estaba todo normal"*, pero aquella misma tarde, cuando un periodista le preguntó si *"notó alguna anomalía al hacerse cargo de su puesto"* dijo que *"El fogonero me previno que faltaba macizo a la máquina. Entonces abrí la caldera de estribor y advertí que no funcionaba. Abrí después la de alimentar y la auxiliar y tampoco respondieron"*: si alguien me pregunta qué es "macizo" le diré que ni idea, aunque "mazout" en francés significa fuel-oil. Según Trillo, a las 0600 le dijeron *"que iban a achicar el tanque número dos de lastre, para que cuando llegasen a puerto pasar el agua de sentinas a ese lastre y achicar y evitar echar la porquería de sentinas en puerto"*, lo que encaja con la movida de Gijón; hacia las 0720 llamó al primer maquinista *"porque le había encargado que le llamara"* (entrada en puerto): *"poco después estando el prestante en la máquina esta se paró sin saber por qué"* y *"fue inmediatamente a calderas para avisar al fogonero y evitar que la presión subiera"*. Luego *"bajaron el Primero y Tercer Maquinista, para tratar de poner nuevamente la máquina en marcha"* pero *"no lo consiguieron y se fueron para cubierta"*; al poco Trillo oyó lanzar unos cohetes, *"y como eran las 8,15 le dijo al Calderetero que había terminado su guardia y que subía a cubierta y cuando llegó, encontró a toda la tripulación con los chalecos puestos"*.



Trayectoria más probable del "Elorrio" entre su avistamiento por el vigía de prácticos y la embarrancada: la situación de las 0715 implica pasar poco antes a una milla escasa de los Cabezos de la Vaca (8,5 m.), pero el vigía declaró expresamente que venía "bastante cerrado a la Costa". La reducción de velocidad de las 0730 es hipotética, y las horas de la avería y la embarrancada pueden tener unos pocos minutos de error, aunque la trayectoria real no pudo ser muy diferente, incluyendo el punto y la secuencia del embarrancamiento. He limpiado algunos detalles de la carta y eliminado el actual puente de Somo (inexistente en 1960) porque condiciona las comunicaciones terrestres; en cambio, he destacado el actual radar de SASEMAR-Santander Tráfico por ser un hito de gran utilidad para situar el accidente. Si hemos de valorar los tiempos de reacción del Comandante de Marina conviene tener en cuenta que la información que recibía por mar era tan limitada como imprecisa, y que el teléfono más cercano al lugar del suceso estaba en Loredo, exigiendo su uso una caminata bajo la lluvia de unos tres cuartos de hora entre ida y vuelta. (Elaboración propia con cartografía on-line del IHM)

El "Elorrio" había sido avistado a las 0715 por el vigía de prácticos de la península de la Magdalena, que lo vio aparecer por detrás de Cabo Mayor procedente del W y bastante cerrado a tierra; además de los topes y la verde mostraba *"una luz roja alta situada probablemente encima del puente"* (¿sin gobierno?). El vigía informó a la caseta que estaba a unos 20 minutos de Mouro (digamos que 2 o 3 millas), avisando que salieran dos prácticos porque también se aproximaba el buque alemán "Jupiter"; después le vio *"virar hacia el puerto, aunque abierto al Este"*. La lancha salió con los prácticos casi de inmediato, avistando al "Elorrio" *"a eso de las 0740 con pocas luces y corrido hacia el E"*; como había *"mar bastante gruesa y cerrazón"* se aguantaron en la boca hasta que empezó a amanecer (el crepúsculo civil era a las 0812), apreciando que ahora estaba más caído hacia Santa Marina y *"más bien viendo el bulto que las luces"*. Hacia las 0805 el "Elorrio" lanzó primero uno y luego dos cohetes blancos: debía estar una milla y cuarto al ENE de Mouro, con la lancha entre Mouro y la punta del Puerto; algo más adentro faenaba el pesquero "Ezquiaga Beitia", que al ver los cohetes salió en su dirección por si era necesaria su ayuda y, de la que pasaba, comunicó sus intenciones a los prácticos. Mientras el "Elorrio" se perdía de vista en un chubasco, la lancha volvió para dar aviso a un remolcador, y luego regresó para embarcar un práctico al alemán.

Es difícil saber qué falló en la máquina

del "Elorrio": Trillo menciona dos veces una escora a Er, pero obedecería al viento y el agua del plan de la bodega, y de ser significativa los prácticos la habrían señalado; también dice que tras pararse la máquina había mucho vapor en el aire, aunque *"cree que no se había roto ningún tubo"*. Como vimos, su declaración inicial y el historial reciente del buque sugieren que el problema estaba en calderas: podemos afirmar que el combustible que las alimentaba estaba contaminado con agua salada, y suponer que la avería ocurrió tras caer a Er y moderar máquina para entrar en puerto, cambiando el viento de banda y atravesándose un poco más a un temporal del NW con olas de unos 4 m. Por eso, aunque el exceso de vapor apunta más bien a una avería en la máquina, no considero descartable que el "Elorrio" diera una serie de balances, suficientes para convertir el cóctel de fuel y agua salada en una "mousse" incombustible. En todo caso, a las 0807 la costera radiotelegráfica de Cabo Mayor recibió con dificultades un mensaje de EAAK ("Elorrio"): *"XXX* (urgencia) *PELIGRO INMINENTE DE HUNDIMIENTO, ENTRE MOURO Y AJO SIN MÁQUINAS, URGE REMOLCADORES. ESTAMOS LANZANDO BENGALAS"*. El operador acusa recibo, informa a la Comandancia a las 0809 y a las 0821 recibe otro mensaje: *"ESTAMOS ECHANDO BOTES AL AGUA"*, registrando que *"Le llamo pero no sale ya. Su transmisión era cortada"*, y que a las 0823 *"Aviso a la Comandancia de Marina. Dice ya ha salido una pareja de barcos pesqueros"*.

Cuando Trillo llegó a cubierta sus compañeros se disponían a arriar un bote: según él la escora limitaba las opciones a la banda de Er, aunque también influiría que era sotavento: un intento con el bote de servicio de Er acabó con la embarcación destrozada, y aunque en esa banda también había un bote salvavidas con pescantes tipo "Welin" (como los del "Titanic"), *"no pudieron hacer la maniobra de arriarle por estar agarrotados los pescantes y no mover para ninguna parte"*. Ahora la única opción era un remolcador, pero el "Elorrio" en lastre abatía como una hoja y en unos 15 minutos recorrió la media milla escasa que le separaba de tierra: a un práctico le pareció que tenía la proa al NW, aunque las circunstancias y la posición en que embarrancó sugieren que sería más bien N; es posible que, tras caer a Er para dirigirse a Mouro y quedar sin máquina alrededor de las 0735, el capitán aprovechara la arrancada residual para caer a Br e intentar abrirse de tierra, colocando el viento de nuevo por la banda de Br. Hacia las 0830 un vecino de Langre *"oyó pitar a un barco que parecía estaba próximo a la costa"*, y al acercarse vio *"que ya estaba encallado a una distancia de la costa de unos treinta o cuarenta metros"*, con la tripulación *"en el puente dando voces de auxilio"*.

El "Ezquiaga Beitia" fotografiado en el Barrio Pesquero de Santander, con la torre de la iglesia de Nuestra Señora del Carmen al fondo; esta embarcación, de 16 m de eslora y con un motor diésel de 150 HP, se encontraba (en palabras de su patrón) "buscando pesca a la altura de La Horadada", y fue la primera en llegar a las inmediaciones del "Elorrio" minutos después de que fuera arrojado a la costa. Ilustra la peligrosidad de la época que siete meses más tarde se lo tragara la galerna de 1961, que lo pilló frente a la costa asturiana en plena campaña del bonito. Uno de sus tripulantes resultó desaparecido, y por desgracia no fue un caso aislado, porque en tres días se perdieron 21 embarcaciones en la costa cantábrica, pereciendo 83 de sus ocupantes. (Foto y características del buque procedentes de la revista Barlovento, de la Fundación Villas del Cantábrico)

A esa misma hora el práctico Ángel Madariaga llamó al comandante de Marina para transmitirle su inquietud, y este le dijo que *"ya había salido un bonitero grande y una pareja de pesca"*; Madariaga era TN (RNA), seguramente en excedencia, y su "acceso directo" sugiere que podía ser el práctico mayor; el comandante era el CN Aquiles Vial, que al ocupar el cargo diecisiete años seguidos acabaría siendo todo un personaje en Santander. Hacia las 0840 el "Ezquiaga Beitia" llegó a las inmediaciones del "Elorrio", y según su patrón ya *"estaba varado cuando llegaron no pudiendo hacer nada porque la mucha mar no les dejaba acercarse"*; veinte minutos después llegó el "Hermanos Portuondo", que encontró al mercante *"unos 300 m al NE de Santa Marina varado en la costa al rumbo ENE es decir próximamente paralelo a la costa"* y con *"la popa varada y la proa flotando"*: el patrón declaró que *"resultaba imposible acercarse por las rompientes y dijo a la costera que dijera a la Comandancia que mandaran gente y cables por tierra (porque) desde a bordo no se podía hacer nada"*. La costera registra el mensaje a las 0903, y que la Comandancia dice que *"dará contestación"*.

La contestación llegó a las 0940: *"Dice el Sr. Madariaga que ha dado orden el Comandante de Marina salga un camión de Pedreña"*, ampliándose a las 0953 en el sentido de que *"de los tres barcos que están* (se había incorporado el "Familia Portuondo") *quédese uno con telefonía para dar órdenes y cuando quede aclarado dará órdenes para que se retire el que quede"*. Poco antes Madariaga había vuelto a llamar al comandante sugiriéndole (en sus propias palabras) *"la conveniencia de organizar el salvamento por tierra cogiendo una camioneta y poniendo en ella personal de la Comandancia y el material de*

La pérdida del "Elorrio" es una tragedia sin fotos detalladas del buque, y considerando las circunstancias quizá sea lo mejor, pero eso dificulta hacerse una idea realista del escenario y de lo mal que pueden llegar a salir las cosas cuando las cosas salen mal. Para compensar esta carencia he confeccionado un plano del "Aldecoa", proyectándolo sobre una imagen de la zona a media marea en un día que apenas había mar de viento, pero sí mar tendida del NW de unos 5 m. El resultado es acongojante, y solo precisa añadir que la trayectoria del buque es una ampliación de la del gráfico anterior, que su plano está a escala y que el punto de embarrancada se basa en fotos de los restos y ha sido trasladado con precisión. (Elaboración propia con un mosaico de planos del "Aldecoa", una captura de Google Earth del 29 de octubre de 2020 y datos oceanográficos de la página "Ventusky")

salvamento que se dispusiera, que en la Caseta de Prácticos tenían un fusil lanzacabos con cuatro cargas y una estacha de 200 metros y 25 m/m. de mena, esta última del servicio de prácticos, porque el resto del material, de existir estaría en la Comandancia. Uno de los Celadores le manifestó por teléfono que aquel material estaba inservible, cosa que seguidamente le dijo al Comandante". El comandante le ordenó intentar conseguir medios para el salvamento del consignatario (misión imposible), y después que avisara al celador de Pedreña para que se agenciase un camión, trasladando hasta allí el material por vía marítima: la idea tenía un pase (desde Somo), pero ese celador estaba de servicio en el Barrio Pesquero de Santander, y tras ir a pie a la Comandancia, cargar el material de prácticos en una camioneta y volver a la Comandancia a por más material no salió hasta las 1200. Madariaga fue en coche para hacer hueco a un personal de marinería que, finalmente, no les acompañó porque el comandante, al que le constaba que había paisanos en la zona, no lo juzgó necesario.

DUELOS

Durante siglos la entrada de Santander ha sido un punto negro en el mapa de accidentes marítimos, justificando que en 1874 ya hubiera un mortero lanzacabos en la península de la Magdalena y otro en el Puntal. En 1880 se creó la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, con juntas locales en los puertos, pero la desaparición de la vela y la aparición de la radio hicieron menos acuciante el problema, y el salvamento marítimo se movió en un clima de precariedad que tras la Guerra Civil se agravó hasta rozar la inoperancia. Un condicionante era que, antes de aparecer el helicóptero, había situaciones que solo podían resolverse con un andarivel, y el uso eficaz de un andarivel exigía material en perfecto estado, dotaciones entrenadas y un plan de activación que midiera el tiempo en minutos, no en horas. La mañana del 21 de diciembre de 1960 la única esperanza realista de salvación para la tripulación del "Elorrio" era el andarivel de la estación de salvamento de Algorta, que como vimos había construido a su costa el primer armador del buque y que se mantenía operativo gracias, en parte, a la dedicación de Anselmo Ardanza, hijo de uno de los dos hermanos (patrón y segundo patrón) que Francisco Aldecoa había puesto al frente de la estación en 1921.

Trillo tampoco debía ser muy optimista porque, ya a punto de "aterrizar", pasó junto al capitán y le dijo *"Estamos todos muertos"*, a lo que el "viejo", que trataba de mantener los ánimos, respondió *"¡Cállate, no digas eso!"* Se la pegaron media milla al E de Santa Marina contra un roquedal que corre paralelo a flor de agua a unos 40 m del pie del acantilado, que entonces era accesible desde su cima con relativa facilidad; la marea llevaba dos horas bajando, descubriendo un precario acceso a la estructura rocosa en las inmediaciones del costado de Er del buque, aunque las olas barrían el área de modo intermitente. Ahora la tripulación podía comunicarse a voces con tierra, y uno de los primeros vecinos en llegar dio aviso hacia las 0900 de que le *"habían indicado los marineros de un barco, que se encontraba arrimado a la costa de que llevasen cuerdas"*: el avisado avisó al campanero, y pronto empezaron a llegar más vecinos.

Hacia las 0930 la mar estaba arrasando la popa, y el capitán bajó del puente para reunirse con el resto de la tripulación: Trillo dijo que *"parecía uno de los más serenos en cubierta"*, y que *"solo perdió los nervios cuando yo le dije que iba a arrojarme al agua"*. El engrasador cogió un par de chalecos y, contra el parecer general, se dirigió a popa donde un golpe de mar le llevó a

tierra permitiéndole asirse a una roca, y hasta intentar recoger una corchera que lanzaron desde el buque, antes de ser rescatado con una pierna magullada. Una de las primeras preocupaciones del capitán fue preguntar a los vecinos si habían avisado a la Comandancia, obteniendo respuestas afirmativas, pero llegó antes la Guardia Civil del puesto de Somo: cuando apareció el primer guardia alrededor de las 1000 (había otros dos reuniendo vecinos y material), el buque escoraba a Br, y 4 o 5 tripulantes (distinguibles por sus chalecos rojos) ya habían imitado a Trillo, pero estaban hacia la mar. Alguien que parecía ser el capitán dijo al guardia que *"no tenían cuerdas para lanzar a la costa* (lanzacabos) *que si se tiraban al agua"*, y el guardia contestó *"que tuviesen calma que ya habían avisado y que llegaría el salvamento de Santander"*. Mientras, varios paisanos hacían quites a la mar entre las piedras, tratando de colocar una guía a bordo con el viento de cara: lo intentaron hasta con cañas de pescar, hasta que hacia las 1030 una ola se llevó para siempre a **Ismael Hoz**, un vecino de Langre que trataba de lanzar un cabo al que había atado una piedra.

Minutos antes se habían retirado el "Ezquiaga Beitia" y el "Familia Portuondo", quedando el "Hermanos Portuondo", que a las 1100 veía al buque *"muy escorado a babor"* y *"del puente a popa todo bajo el agua"*; también veía personas *"subir por la costa arriba"*, y las 1103 informó que *"en la posición que está el barco es casi imposible que haya gente a bordo"*. A las 1116 volvió a informar que *"la gente se ha retirado"* y que el barco estaba *"prácticamente hundido"*, y a las 1124 Cabo Mayor le dijo que *"Por orden Comandancia Marina puede retirarse, ya que el salvamento se hace por tierra, y ustedes por el mar no pueden hacer nada"*. Desde la mar no podían ver la dotación del "Elorrio", cobijada tras el puente bajo: a las 1200 quedaban a bordo 14 o 15 personas, pero hacia las 1215 el casco se partió, la mar empezó a barrer su refugio y, en palabras de un testigo, *"empiezan a desaparecer los tripulantes"*. Dos se lanzaron al agua y nadaron unos 300 m mar adentro hasta salir de la mancha de fuel que rodeaba al buque, y a las 1255 la Comandancia informó a la costera que según la Guardia Civil la *"tripulación se ha tirado al agua, haciendo imposible salvamento por tierra; que si hay algún barco"*. La costera informa que *"el Campuzano está próximo a pasar"*, pero era un petrolero de 7.932 TPM, y alrededor de las 1330 la Comandancia solicitó un bote salvavidas a motor del "Monte Urbasa", atracado en puerto.

La camioneta de la Comandancia había llegado a Loredo hacia las 1300, pero desde allí había que desplazarse a pie y trasladar el material a mano, por lo que el celador no llegó a la base del acantilado hasta las 1330; el práctico llegó casi al tiempo, y su declaración sugiere que, además del material de la caseta, llevaban un andarivel de la Comandancia. Según Madariaga el barco escoraba a Br unos 45º, y *"sobre el costado de estribor agarrados alrededor del portalón se encontraban cinco supervivientes en muy mala situación, porque los golpes de mar les llegaban y necesitaban sujetarse para no caer pues el barco se movía"*. El celador colocó tres guías con el fusil lanzacabos desde unos 30 m, pero cuando un náufrago bajó por una estacha a coger una se lo llevó la mar; desde tierra consiguieron acercarles la guía, y otros tres hombres se soltaron para intentar cobrarla corriendo la misma suerte hasta que al último, que parecía estar amarrado al portalón, se lo llevó la mar con portalón y todo alrededor de las 1400. En todo caso ya no quedaban más cargas para el fusil, y los horrorizados espectadores solo podían intentar seguir con la vista los chalecos, que la corriente llevaba hacia el E.

Buena parte de los tripulantes del "Elorrio" eran vizcaínos, y la costera de Bilbao había seguido los acontecimientos al minuto; hacia las 1300, con la situación en Santander poco clara, la estación de salvamento de Algorta fue alertada, al parecer por la Comandancia de Bilbao, y una hora después salieron el andarivel y 14 voluntarios en un camión cedido por la propia Comandancia, con un motorista de la Guardia Civil abriendo paso. Según Anselmo Ardanza, que iba al frente del equipo, *"el salvamento hubiera sido de lo más sencillo de llegar a tiempo"*, pero cuando llegó pasadas las 1600 *"los cadáveres de los tripulantes flotaban en la mar, aquello fue muy triste"*. El bote del "Monte Urbasa", con cinco voluntarios y al mando del 2do. oficial, había dejado el costado pasadas las 1455: a esa hora estaban en la zona del naufragio los pesqueros "Enero" y "Febrero", habiendo logrado este último acercarse hasta unos 200 m en 8 m de sonda. A las 1600 el bote llegó a la bocana, y el "Enero" lo remolcó hasta dejarlo en las inmediaciones del "Elorrio", pero minutos después se le paró el motor y pasadas las 1640, antes de avistar ningún náufrago, tuvo que recular a remo desde la rompiente para ser tomado a remolque "in extremis" por el pesquero, que lo metió en puerto.

Para entonces se habían presentado dos aviones norteamericanos, uno de los cuales balizó a las 1708 la posición de unos doce cuerpos, pero el "Febrero" comunicó que *"donde han caído las bengalas es imposible entrar"*, y el avión arrojó varias balsas sobre los náufragos sin que aparentemente pudieran utilizarlas: las probabilidades de supervivencia tras cinco horas impregnados en fuel, con el agua a 13º y mar gruesa eran muy limitadas, y las autopsias apuntaron a ahogamiento antes que hipotermia. El ocaso fue a las 1742, y diez minutos después la costera transmitió al "Febrero" la orden del comandante de que continúe *"mientras haya visibilidad, después que se retire ya que quedan allá .../... en vigilancia por toda la costa"*; a las 1815 fue el crepúsculo civil, y a las 1822 el "Febrero" informó que *"a falta de visibilidad se viene para tierra poco a poco"*: sus baterías estaban tan bajas que tuvo que hacer de relé el "Enero". La costera le dio un *"conforme ya que así fue la orden del Sr. Comandante de Marina"*, y tras informar a la Comandancia, a las 1843 dio por terminado el tráfico de socorro. Esa misma noche aparecieron siete cadáveres en la playa de Langre y seis en la de Arenillas, entre dos y tres km al E del naufragio: los ocho restantes no llegaron a encontrarse.

El 22 de diciembre (el día siguiente al naufragio) el Comandante de Marina de Santander nombró a su Segundo (CF Félix Bastarreche) Juez Instructor de la Causa 434/60 en averiguación de posibles responsabilidades; el caso estaba sembrado de minas y llegó a rondar los 270 folios, pero aunque hubo que solventar algún reparo del Auditor su fase inicial se instruyó con una diligencia que hoy parecería milagrosa. Y menos mal, porque cuando el 7 de enero el Instructor envió un exhorto urgente a Bilbao para ampliar la declaración del capitán saliente sobre el lanzacabos existente a bordo, se le informó que había vuelto a embarcar en Liverpool en un buque extranjero. El 24 de abril de 1961 los CC Valeriano Medrano (futuro Comandante de Marina de Santander) y Luis de la Sierra (conocido historiador naval santanderino) emitieron un informe pericial concluyendo que del

Rescate de las víctimas del "Elorrio"; la foto está hecha a última hora de la mañana del 22 de diciembre en el extremo occidental de la playa de Langre, en la que aparecieron siete cuerpos: se aprecian siete féretros y el dispositivo usado para subir los cadáveres desde la playa, que tenía un acceso complicado. Detrás de la primera restinga está la playa de Arenillas, en la que aparecieron otros seis cuerpos que, como los anteriores, estaban cubiertos de una capa de fuel que complicó su identificación en un primer momento. Esta imagen y otras similares han podido sugerir que el buque embarrancó en las proximidades, cuando en realidad lo hizo una milla más al W. (Foto Pablo Hojas-Fundación Cantabria)

estudio de la Causa *"no puede llegar a deducirse cómo se desarrollaron los acontecimientos en los momentos que precedieron a la varada del buque"*, y que *"no pueden dictaminar si las maniobras realizadas fueron correctas, no pudiendo apreciar a la vista de los hechos, que haya podido existir imprudencia, impericia o negligencia"*.

El 26 de octubre el Auditor dictaminó que *"no estando suficientemente comprobada la comisión de delito alguno"* procedía acordar el sobreseimiento provisional de las actuaciones, acordándolo de conformidad el Capitán General el 30 de octubre de ese año y ordenando su archivo el 11 de diciembre de 1963.

*En 1964 se inauguró un monumento en memoria de Ismael Hoz, que perdió la vida a los 26 años ante la mirada horrorizada de su esposa cuando intentaba prestar auxilio a sus semejantes. Está a unos 90 m de la iglesia de Langre, al inicio del camino que la une con la carretera, y en su pilar derecho hay una inscripción que alude a su condición de labrador (antes había sido seminarista) y dice (sin puntos ni comas): "**ISMAEL HOZ** SIRVIÓ A LA TIERRA, Y A LOS HOMBRES DEL MAR TENDIÓ SU MANO. SU VIDA EN JUVENTUD LAS OLAS DERRAMARON. DESCANSA EN PAZ, AMIGO. 21-XII-1960". (Edición y composición propia con dos fotos del autor)*

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

La fuente esencial de este artículo es la Causa 434/60, que pude consultar con autorización del Tribunal Territorial Militar Cuarto: he abusado un poco de las citas literales para intentar transmitir la atmósfera de la época. La información sobre la familia Aldecoa procede del libro "La Compañía Marítima del Nervión; 1899-1986" (2008-Gobierno Vasco) y del "Perfil Humano de un Naviero; Francisco Aldecoa Uriarte, 1863-1943", escrito en 2001 por su nieto Jacinto Araluce.
También consulté el libro de Manuel Torres Goiri "Aproximación a la Historia del Salvamento de Náufragos en el Puerto de Bilbao" (1992-EdiGetxo), y los recuerdos de Javier Zárraga, uno de mis queridos barandas en la Estación de Salvamento de Algorta; los datos del buque son del "Lloyd's Register" y la "Lista Oficial de Buques", y algunos detalles de las hemerotecas de "El Diario Montañés", "Alerta", "La Gaceta del Norte" y "La Vanguardia".
El relato clásico de esta tragedia es el de Rafael González Echegaray "Naufragios en la Costa de Cantabria" (1976-Estvdio), pero en 2022 el capitán de la MM Juan Peña publicó en la revista "Mar" un interesante trabajo con el material entonces disponible.
Finalmente, la posición de la embarrancada se la debo en parte a Valentín Martínez y Pedro Lagüera, que rescataron y me pasaron el "recuerdo de la costa".
Publicado en la Revista General de Marina de Diciembre de 2022

Sigo en ljartor@gmail.com

EL CAPITÁN
ANTE EL CONTROL DE EMISIONES EN LA MAR (1)

Capt. Jesús Cortés Echanove

Crises, challenges and competitiveness (crisis, desafíos y competitividad) son las tres "C" en inglés que han formado el slogan de la reciente Conferencia Marítima de Chipre del 09-12 de octubre pasado. Se recordaba en la Conferencia las palabras del naviero Onassis que en su día dijo: "Debemos liberarnos de la esperanza de que la mar descanse alguna vez y aprender a navegar con vientos duros, muy duros y huracanados". Kitack Lim, Secretario General de la IMO (Organización Marítima Internacional), dijo a los delegados: "Las regulaciones de la OMI están enmarcadas para impulsar la innovación en el diseño y la propulsión de los barcos, junto con la investigación y la inversión en combustibles alternativos de baja y cero emisiones, para garantizar que esta transición energética sea justa y equitativa". Así pues, en el campo marítimo no se puede ni se debe esconder la eficacia y la IMO se inclina más a por los avances químicos, de manejo de gases y productos, además de los de diseño, revestimiento y otros para evitar, en lo posible, obras mastodónticas en la mar o en tierra que degradan el paisaje, la zona natural y que deben de tender a disminuir aunque sí a aumentar su eficiencia en desarrollo y generación energética para que no sean invasivas y sí mesuradas y respetuosas con la navegación libre, con el paisaje, la agricultura, caza, pesca, zoología, etc etc. La invasión artificial de lo natural no se lleva bien y debe de tener sus límites tanto en extensión como en cotas de altura. Ojo con las sincronías radioeléctricas (corrientes inducidas de molinillos) en la mar que se acoplen al radar y/o comunicaciones y ya no digamos con estructuras que puedan distorsionar la visibilidad y/o ángulo de visión de balizas de las enfilaciones y de canales de entrada o pasos navegables. En la Conferencia Marítima ha quedado patente por parte de todos los asistentes que el Comercio Marítimo va a seguir con su hoja de ruta de la descarbonización a pesar de la crisis internacional, conflictos y otros condicionantes.

Global Industry Alliance (GIA) apoyada por Naciones Unidas-IMO respalda y orienta desde hace tiempo la transición hacia combustibles limpios de emisiones de GEI (gases efecto invernadero). También la asociación de empresas marítimas Getting to Zero pretende poner en marcha para antes de 2030 todo el proceso de combustibles de emisiones cero. La International Windship Association que promueve la propulsión eólica para el transporte marítimo, Cargo Owners Zero Emission Vessel Initiative (coZEV), Sea Cargo Charter,... en fin muchas más con iguales pretensiones. Ahora bien, una transición energética no se hace en cinco años y los chinos lo saben muy bien pues aún hoy en día siguen haciendo centrales térmicas de carbón por todo el país. Tal vez la solución en la mar y en tierra radique en la

40 ERTZAINTZA
1982 - 2022

recuperación y tratamiento de los gases de efecto invernadero en la extracción, combustión, escapes-chimeneas, es decir, de principio a fin, (well to wake, del pozo u origen a último destino, hélice, estela del buque, dígase última milla, destino, en tierra) ya sean procedentes del carbón o hidrocarburos hasta conseguir el éxito total en energías absolutamente verdes. La nipona Mitsubishi Shipbuilding ya puso en grada la primera quilla del buque de transporte de LCO2 (dióxido de carbono líquido) previendo gran demanda en el sector. Noruega por su parte ya reparte contratos por todo el mundo en la fabricación de tanques para almacenar el CO2.

De lo que se trata es de extender por todo el comercio marítimo mundial el poner en práctica el concepto de emisiones cero y dar el servicio correspondiente y, por supuesto, barajar diferentes tarifas para aquellos que cumplan con las regulaciones de cero emisiones. Así tendrán descuentos en puertos, seguros, electricidad en puertos, etc. El Capt. Segar, subdirector ejecutivo de operaciones de la Autoridad Portuaria de Singapore, nos informa que se está aplicando en base a la Circular nº 7 de 22 de abril de 2022 unos descuentos de escala a todos los buques con cierto índice de eficiencia energética. FuelBoss es una aplicación lanzada por DNV para que el armador o desde el propio buque se solicite con tiempo el combustible ecológico en un próximo puerto.

En este contexto marítimo se celebró la COP27 (Conferencia de las partes de La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) fue adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992 y entró en vigor el 21 de marzo de 1994), del 6 al 18 de noviembre pasado 2022, en Egipto- Sharm El Sheikh, y dentro de esta Conferencia los países de Reino Unido, Holanda, Noruega, Singapur, USA y el grupo de ciudades C40 han firmado un acuerdo de "corredores marítimos verdes y digitales" para lograr rutas de transporte de emisiones cero. También hay un acuerdo separado entre Reino Unido y USA sobre "Green Shipping Corridor Task Force" para la investigación y desarrollo. Por otro lado, el exvicepresidente de EEUU Al Gore presentó su aplicación "Climate Trace" que info de las emisiones de varios puntos de la tierra incluidos puertos; por cierto, sostiene que las emisiones son unas tres veces superiores a lo que indican los gobiernos. De hecho, el Parlamento australiano debatió a últimos de noviembre una trama, en la que estaban implicados también dos laboratorios, para vender carbón con unas características contaminantes muy inferiores a las que realmente tenían pero, además, con un factor de estiba diferente y un grado de humedad distorsionado lo que ya es más importante para un buque. También dentro de la COP27 se presentó por parte de los 28 ejecutivos componentes de la Alliance for Industry Decarbonization un conjunto de medidas basadas en: 1.- Energías Renovables- 2.- Hidrógeno verde. 3.- Bioenergía con captura, utilización y almacenaje de CO2. 4.- Optimización del proceso de calor. 5.-Capital humano. 6.- Finanzas. También se llegó a firmar una "Declaración conjunta sobre el hidrógeno verde y el transporte marítimo verde" entre armadores y productores de hidrógeno acordando una producción para el 2030 de 5,5 millones de toneladas de hidrógeno verde. Se tuvo en cuenta el informe de la Universidad de Manchester sobre "Shipping´s Role in the Global Energy Transition" del 15 noviembre pasado sobre la importancia del transporte verde. El mundo necesita entre 50 y 150 millones de toneladas de hidrógeno para 2030 y es posible que

no se pase de 24 millones para esa fecha.

En la Conferencia sobre el Clima la Sociedad de Clasificación DNV manifestó que: "La capacitación de la gente de mar para apoyar la descarbonización del transporte marítimo ya está sujeta a varias limitaciones. Estos incluyen: el ritmo lento del desarrollo regulatorio y la falta de claridad en torno a la viabilidad y adopción de opciones de combustible alternativo y trayectorias de descarbonización, lo que hace que la inversión en la formación de la gente de mar sea un desafío; la necesidad de aumentar la inversión en centros de formación y equipos actualizados; falta de formadores competentes; y escasez de marinos experimentados". Pero ya se ha presentado el informe, y se aprobó, "Insights Into Seafarer Training and Skills Needed to Support a Decarbonised Shipping Industry", y concluye que, para 2050, entre 310 000 y 1,25 millones de marinos deberán recibir capacitación en el manejo de una variedad de combustibles. La Cía. Maersk ya lo está haciendo. La COP28 será en Dubai en 2023.

Siguiendo su objetivo y dentro de la normativa MARPOL, la OMI ya lleva años preocupándose de estos temas de contaminación por GEI y otros productos. No cabe duda de que en un futuro más o menos largo la OMI trabajará con un "metaverso" común para todo el mundo marítimo y surgirán métodos, legislación y planes comerciales nuevos y ágiles aunque, en la mar, el modelaje matemático es solo puramente orientativo, nada más. Pero, en lo práctico, se van creando estructuras o índices regulatorios y directrices de obligado cumplimiento que pretenden cubrir todos los campos que influyen en el consumo de combustibles y por tanto en el grado de carbonización. Así:

EEDI

El Índice de Diseño de Eficiencia Energética (EEDI - Energy Efficiency Design Index) es un mecanismo no prescriptivo que permite a la industria naviera utilizar las últimas tecnologías para diseñar buques comerciales siempre que cumplan con los niveles y parámetros de eficiencia energética requeridos. El EEDI establece un nivel mínimo de eficiencia energética, por milla de navegación, para diferentes tipos y tamaños de buques. Los tipos de buques aplicables incluyen petroleros, bulkarriers, gaseros, buques de carga general, portacontenedores, buques de carga refrigerados y buques combinados.

En 2014, la normativa EEDI fue modificada por el MEPC (Marine Environment Protection Committee). Se amplió su alcance a los gaseros, car-carrier, barcos ro-ro y barcos de pasajeros de cruceros que tienen sistemas de propulsión híbridos o propulsión no convencional. EEDI y SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) fueron formulados por la OMI como enmiendas a sus directrices provisionales MARPOL ANEXO VI en la 62ª reunión del Comité de Protección Ambiental Marino (Resolución MEPC 62) en 2011 y en vigor desde enero de 2013 en adelante. A partir del 1 de enero de 2013, los barcos de nueva construcción debían cumplir el nivel correspondiente a su tipo de barco. El nivel de reducción de dióxido de carbono para la Fase I es del 10%. Cada cinco años, el nivel de EEDI se volvería más estricto para impulsar la innovación y el desarrollo técnico y las medidas de reducción, lo que en última instancia influiría en la eficiencia del combustible de un buque desde su fase de diseño o la etapa de diseño inicial. Las tasas de reducción se establecieron hasta 2025. Al adherirse a esta guía, el sector del transporte marítimo puede ser menos contaminante. Esta medida se aplicó a todos los buques nuevos de más de 400 GT, buques parcialmente construidos y pedidos de construcción posteriores a enero de 2013.

Se estima mediante la fórmula EEDI que calcula las emisiones de CO2 del buque por unidad de trabajo de transporte realizado en servicio. Ahora bien, este EEDI tiene dos componentes: 1) EEDI obtenido o alcanzado. 2) EEDI requerido.

Se utiliza una formulación compleja para el cálculo y la verificación del EEDI obtenido por el buque en función de factores técnicos relacionados con el tipo, capacidades de carga, velocidad del buque, tipo de casco, motor principal, turbina, propulsión, combustible, información de servicio, TPM, etc.

En lo que destaca predominantemente el EEDI es en hacer cumplir los límites de potencia para los barcos nuevos, reduciendo así sus velocidades operativas y reduciendo las emisiones de carbono (Danish Ship Finance estima que reducir la velocidad un 10% contribuye a reducir los consumos un 30%). La OMI, oficialmente y de momento, pretende reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de los buques, incluida en su ambición de reducir la intensidad promedio de carbono en el transporte marítimo internacional en al menos un 40% para 2030 y esforzándose por llegar al 70% para 2050 en comparación con 2008.

EEXI

El concepto del Índice de Eficiencia Energética de los Buques Existentes (EEXI - Energy Efficiency Existing Ship) se abordó en el MEPC 75 de la OMI celebrado en 2020 con una agenda para realizar cambios significativos en el crucial Anexo VI. Las enmiendas al Anexo VI de MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 73-78 – Marine Pollution) que hacen obligatoria la regulación del Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (EEXI) se adoptaron en la 76ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 76) celebrada en junio de 2021. Las enmiendas al Anexo VI de MARPOL entrarán en vigor el 1 de noviembre de 2022, y los requisitos para la certificación EEXI entrarán en vigor el 1 de enero de 2023. La nueva regulación requerirá que los barcos existentes mejoren su eficiencia al máximo para estar en línea con el requisito EEDI para barcos nuevos de hoy.

El índice de eficiencia energética de buques existentes (EEXI) es otro hito histórico y forma una extensión del marco del índice de diseño de eficiencia energética (EEDI) para llevar la eficiencia de diseño de la flota existente a la par con los buques nuevos y mide la eficiencia energética del buque y la tasa de emisión. El EEXI de un buque depende de su diseño que es fijo, y no de ningún factor operativo que pueda variar. A efectos prácticos, el EEXI obtenido debe ser inferior o como máximo igual al parámetro de referencia requerido. Si de alguna manera, este valor alcanzado excede el requerido, se dice que el buque falla en términos de eficiencia energética y no se considera apto para navegar.

Ahora, surge una pregunta natural: si tales normas existen para los barcos nuevos, ¿qué pasa con los barcos existentes, que de hecho emanan más cantidad de contaminación debido a su edad en comparación con los barcos nuevos? Aunque algo tarde en su aparición, EEXI es una respuesta a eso.

VELAS HINCHABLES MICHELIN

Este desarrollo se observa a raíz de la ambiciosa Estrategia de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de la OMI de 2018, que establece el objetivo masivo de reducir las emisiones de carbono de los barcos tal como se ha expresado más arriba. Se pretende alcanzar o aproximarse a las emisiones cero idealistas lo antes posible. Si bien puede parecer poco realista a pocos años vista, muchos lo ven como un cambio de juego crucial para mitigar los efectos de las emisiones del transporte. Incluso si los números estrictos no logran el objetivo, el escenario puede mejorar drásticamente en las próximas décadas.

Los principales objetivos del MEPC 75 fueron introducir dos pilares cruciales: EEXI y el indicador de intensidad de carbono, el CII. El EEXI es esencialmente una medida técnica, y el CII es una medida operativa. En los MEPC 76 y 77 de 2021, se detallaron las pautas y regulaciones de EEXI y se aplicarán el 1 de enero de 2023.

La normativa EEXI se aplica a los buques de arqueo bruto igual o superior a 400TRB, y cuyo tipo de buque entra en una o más de las categorías de la regla 2 del Anexo VI de MARPOL. Se aplicará a bulkcarriers, gaseros, petroleros, portacontenedores, buques carga general, buque frigorífico y mixto, car-carriers en sus diferentes modalidades, buques de pasajeros de transbordo rodado, gasero GNL (gas natural licuado) con propulsión convencional, y buque de pasajeros de crucero y transportador de GNL con propulsión no convencional (es decir, propulsión diesel-eléctrica, propulsión de turbina, sistemas de propulsión híbridos, etc.)

La nueva Cláusula de Transición EEXI (BIMCO EEXI Transition Clause, 2021) se puede utilizar en contratos de fletamento por tiempo existentes y futuros. Aborda la relación entre armadores y fletadores en el contexto del cumplimiento de la nueva regulación donde se requieren modificaciones técnicas y enmiendas lógicas a las descripciones y garantías de las pólizas de fletamento. Teniendo en cuenta lo anterior y dado que la industria del transporte marítimo enfrenta más regulaciones destinadas a reducir las emisiones de CO2 del transporte marítimo en el futuro, BIMCO señala que hay necesidad de nuevos contratos y cláusulas. Aun así el armador tiene la responsabilidad de los elementos técnicos y de diseño que afectan al rendimiento del buque y puede optar por hacer las modificaciones correspondientes al buque para mejorar el EEXI o aceptar las consecuencias y tarifas (fletamento) más bajas para el buque. Más de un armador-capitán del Norte de Europa va a tener más de un quebradero de cabeza serio pues suelen trabajar bajo el régimen de pool.

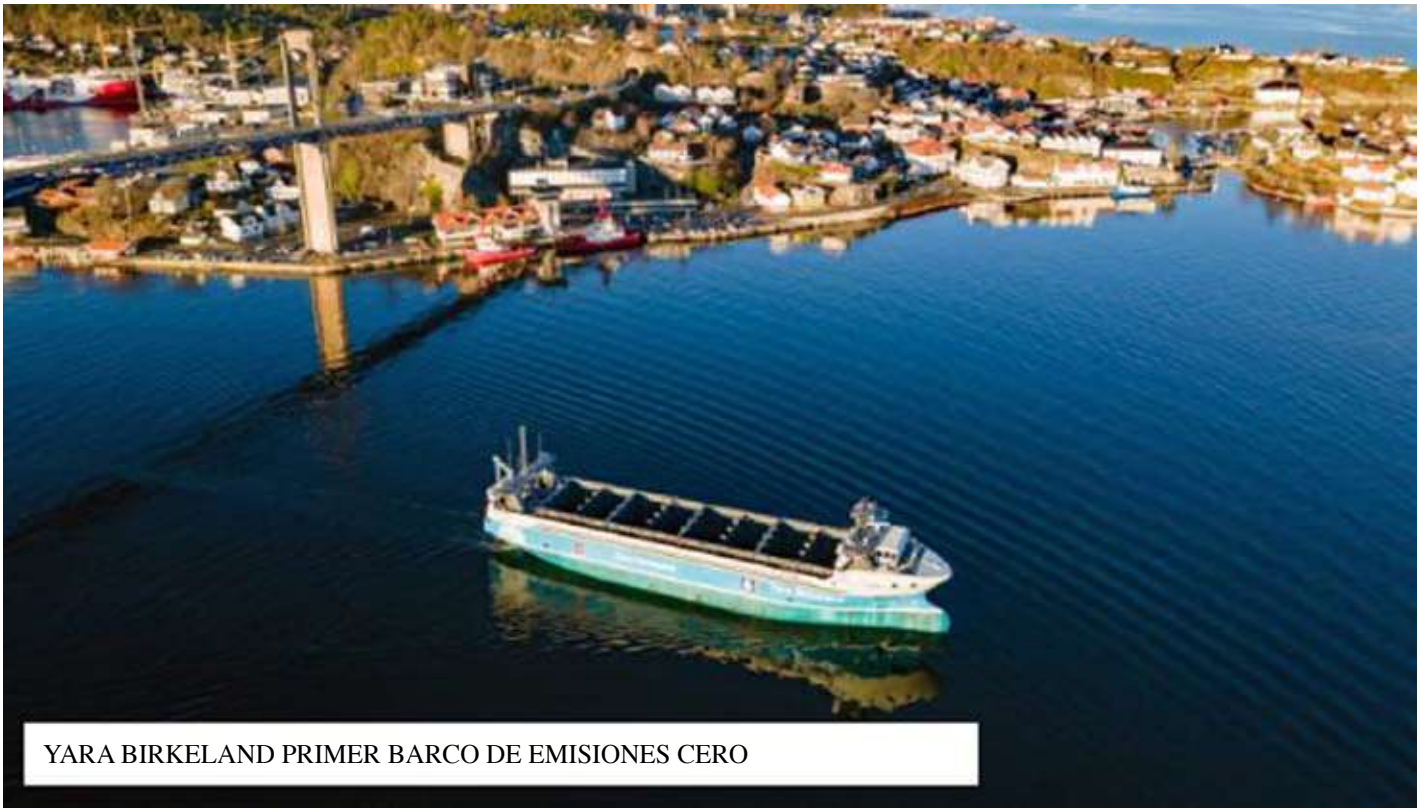
Por tanto, los barcos a los que se aplica la regulación deberán calcular el valor EEXI de forma propia y única, exclusiva (es decir, EEXI obtenido) y el valor será igual o menor que el valor máximo permitido (es decir, EEXI requerido). Además, si el EEXI obtenido no puede satisfacer el EEXI requerido, el barco debe implementar cualquier contramedida, como la limitación de la potencia del eje/motor, la actualización de dispositivos de ahorro de energía, etc.

La certificación de EEXI (la revisión del Certificado Internacional de Eficiencia Energética (IEE)) tendrá lugar en el primer reconocimiento anual, intermedio o de renovación del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica (IAPP) a partir del 1 de enero de 2023 para los buques entregados antes del 1 de enero de 2023, o en el reconocimiento inicial del Certificado IEE para buques entregados a partir del 1 de enero de 2023. La verificación del EEXI se completará en la fecha del reconocimiento.

A todos los efectos prácticos, EEXI es lo mismo que EEDI, con una diferencia. El primero se aplica a todos los buques existentes de más de 400 GT. Las excepciones incluyen FPSO (Floating Production Storage and Offloding), buques de perforación y buques polares. Las estimaciones para EEXI son casi las mismas que para EEDI. Están divulgadas directrices por parte de la IMO.

Cálculo del EEXI

Al igual que EEDI, el EEXI obtenido debe ser menor o igual que el EEXI requerido. La formulación del EEXI obtenido



YARA BIRKELAND PRIMER BARCO DE EMISIONES CERO

varía de un barco a otro, por supuesto, y puede resumirse simplemente como las emisiones de carbono por unidad de peso y unidad de distancia recorrida.
En la formulación del concepto, esto puede escribirse como:
EEXI obtenido = (Factor de conversión de Dióxido de Carbono X Consumo Específico de Fuel Oil de los Motores X Potencias de los Motores)/ (Capacidad de carga o tonelaje X Velocidad).
Según la BIMCO para gran parte de la flota mundial, conseguir la certificación EEXI de un buque puede suponer la aplicación de modificaciones técnicas, principalmente a través de la limitación de la potencia del motor (EPL) o la limitación de la potencia del eje (SHAPOLI Shaft Power Limitation) o limitando el paso de las hélices con palas de paso variable (Controllable Pitch Propeller CPP)
El factor de conversión de dióxido de carbono se basa en el tipo de los combustibles utilizados. El consumo específico de combustible es la cantidad de combustible gastado en la unidad de trabajo (esto se obtiene multiplicando la potencia generada en kW por el tiempo).
Para todos los efectos prácticos, la capacidad o tonelaje se toma como peso muerto, con una sola excepción para los portacontenedores, donde se toma el 70% del peso muerto neto. Del mismo modo, la velocidad y la potencia del motor se calcularán al 75 % de la potencia nominal máxima del motor o motores. La fórmula detallada, el cálculo de los términos individuales y otras variables asociadas con factores y condiciones basadas en escenarios de buques están fuera del alcance de este artículo.
También al igual que el EEDI, el EEXI requerido se basa en líneas de referencia empíricas para el buque. Si se alcanzan los límites requeridos, se dice que el barco cumple con EEXI. Si no, entonces no cumple.

SUPERYATE IMPULSADO POR HIDROGENO

Implementación de EEXI

Como primer paso, se evalúa el cumplimiento de EEXI para el buque. Si se cumple, se elabora un Expediente Técnico EEXI. Este archivo incluye toda la documentación relevante y los detalles técnicos, incluidos los procedimientos, medidas y prácticas de estimación y cumplimiento de EEXI que se siguen para el desempeño del buque. Luego se envía a la sociedad de clasificación correspondiente para su aprobación. Se

lleva a cabo una revisión del expediente junto con una encuesta y una reevaluación del estado de cumplimiento. Una vez que se obtiene la aprobación de clase, se emite un Certificado Internacional de Eficiencia Energética (IEEC) y el buque se considera apta para estar en servicio en términos de eficiencia energética. Si el cumplimiento de EEXI falla en primer lugar, se llevan a cabo varias formas de mejorar el EEXI. Una vez adoptadas estas medidas, se vuelven a realizar los pasos anteriores para ver si el buque cumple con todos los requisitos.

Cómo mejorar el EEXI de un buque

Ahora, para todos los barcos existentes, la principal preocupación es lograr el cumplimiento de EEXI, al menos a partir de enero de 2023. Si falla, el buque se considera 'no apta' y, por lo tanto, no se le permite navegar según los requisitos legales. Desde un punto de vista técnico, el eje principal para mejorar el EEXI alcanzado es reducir el índice de emisiones y, en su caso, también el consumo de combustible.

Esto se puede hacer de las siguientes maneras:

La modernización de tecnologías energéticamente eficientes implica la incorporación de nuevas tecnologías y sistemas para reducir o mejorar las emisiones. Son bastante caros.

Limitación de potencia operativa EPL (engine power limitation) o limitación de potencia del motor es una de las formas más fáciles de cumplir con los requisitos de EEXI para barcos más antiguos porque exige cambios mínimos de reacondicionamiento en el barco y no afecta el motor. La EPL pone un límite a la capacidad de la máquina en términos de potencia y velocidad. Las cargas del motor son prácticamente proporcionales al cubo de la velocidad de servicio del buque; por lo tanto, recordemos que una reducción del índice operativo en un 10 % reduce el consumo de combustible y las emisiones relacionadas en un 30 %.

Los medios tradicionales regulan el combustible que ingresa al motor en aquellos controlados mecánicamente (tapones y medios físicos) y controlados electrónicamente (limitadores automáticos de combustible). Las excepciones para EPL son las condiciones climáticas adversas y las situaciones difíciles en las que el barco puede requerir una gran potencia del motor. Esto puede no ser efectivo si el buque opera a velocidades más bajas. Por lo tanto, las medidas de eficiencia deben reevaluarse adecuadamente en sintonía con la política de GEI.

Cambiar a combustibles alternativos y bajos en carbono también es una opción viable.

Classnk: https:/youtu.be/60CF5LCVj5w

Capt. Jesús Cortés Echanove

ASOCIACIÓN VIZCAÍNA DE CAPITANES DE LA MARINA MERCANTE
50 AÑOS
50 ANIVERSARIO DE LA AVCCMM
BMIKE 50. URTEURRENA
1973-2023

MARCH R.S.

CONSULTORES EN RIESGOS MARÍTIMOS

Somos los consultores de riesgos y seguros de referencia en el sector marítimo. Gestionamos la mayor Flota de Atuneros de Europa, igualmente damos servicio a Flotas de transporte marítimo, prospecciones marinas o flotas de remolcadores.

www.march-rs.es

SOLUTIONS

ITSASMUSEUM

Museo bat baino askoz gehiago

Mucho más que un museo