



HISTORIAS DE LA MAR

EL HONOR DEL CAPITÁN CASTELO

Luis JAR TORRE



(RNA)



HACE veintinueve años ocurrió un naufragio y murió una persona, aunque casi todo el mundo recuerda el suceso por la marea negra que produjo. Otra peculiaridad del accidente fue que concurrieron en él al menos tres errores achacables a esta «empresa», lo que además de suponer una ruina en términos de prestigio involucró patrimonialmente al Estado en un desaguisado de cinco mil millones de pesetas. Pocas cosas nos hacen más humanos que equivocarnos, y es lícito suponer que ante tamaña crisis se produjeran enormes presiones, pero, a mi juicio, las «contramedidas» adoptadas constituyeron un último error que, sin entrar en otras consideraciones, lo complicó



El *Urquiola* recién construido, casi con seguridad atracando en la ría de Bilbao tras efectuar sus pruebas de mar. (Foto de autor desconocido procedente del libro *Marina Mercante en el País Vasco*).

todo sin beneficiar a nadie. El «pagano» resultó ser el capitán del buque que, tras perder la vida a causa de errores ajenos y ser prestamente condecorado, hubo de ver desde el más allá cómo su esposa tardaba siete años en conseguir por vía judicial una indemnización que la Administración le había negado dos veces. Finalmente, a despecho de las dudas vertidas desde estamentos oficiales sobre su actuación, ésta acabaría siendo calificada de ejemplar, irreprochable y heroica por el mismísimo Tribunal Supremo.

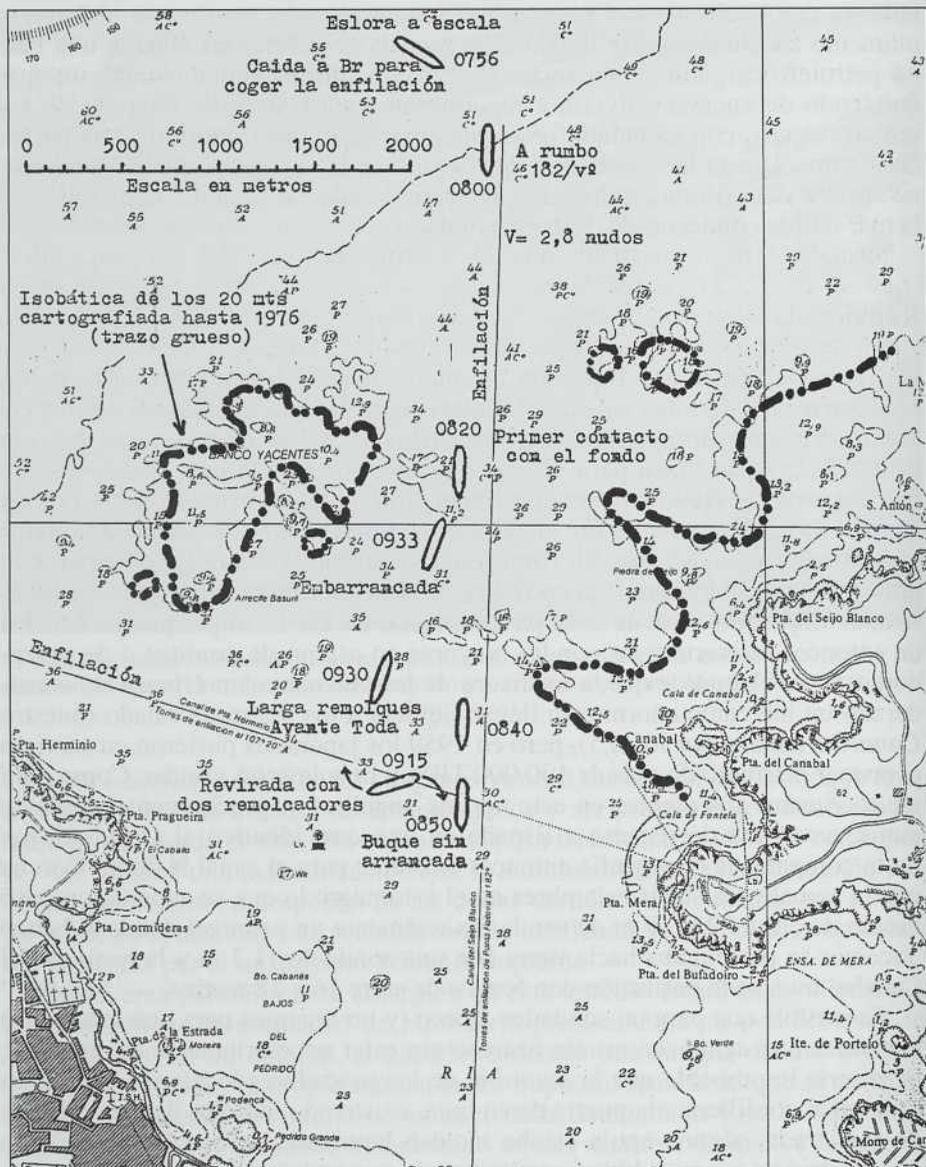
Quien crea percibir cierta amargura en este artículo estará en lo cierto, y a quien cuestione la necesidad de publicarlo precisamente en esta REVISTA le señalaré que, en mi opinión, al hacerlo saldamos una antigua deuda. Y no es asunto baladí, pues la propia sentencia del Supremo manifestó que el tema de autos «...trasciende del interés económico de la demandante para incidir en su interés moral, expresamente manifestado en sus escritos, de que se depure la actuación profesional de su marido...» Mi aportación a la causa será intentar que, cuando nadie nos recuerde, nuestra «literatura institucional» atestigüe que los uniformados de finales del siglo xx podíamos ser falibles y, si se quiere, hasta obcecados, pero también perfectamente capaces de «desfacer un entuerto» en el honor ajeno. Y ya en plan «literario» cabría preguntarse si

hubiera cambiado algo el que se hubiera escrito sin tapujos en el lugar y momento adecuados sobre lo ocurrido, pues la genialidad de mandar a la mar un petrolero cargado y con serias averías sin otra finalidad estratégica que quitárselo de encima volvería a repetirse un cuarto de siglo después en las mismas aguas, con un buque prácticamente idéntico y resultado igualmente desastroso. Quepa la salvedad de que, como en la segunda ocasión el capitán no tuvo la delicadeza de ahogarse, de acuerdo con las mejores tradiciones de la mar no fue condecorado, sino encarcelado.

Rumores

El primer error que había de conducir al desastre del *Urquiola* debió producirse dos décadas antes de su embarrancamiento cuando, entre 1953 y 1956, un buque hidrográfico, cuyo nombre no hace al caso, levantó la carta n.º 9290, la más idónea para acceder al puerto de La Coruña; podría decirse que, en justicia, aquella no era la primera ni la última vez que se cartografiaba aquella zona, pero aquélla fue la carta que se extendió en la derrota del petrolero veinte años más tarde. Su confección se habría llevado a cabo con medios que ahora consideraríamos poco fiables y, si llegó a darse una rastra hidrográfica, es improbable que la cosa pasara mucho de los 10 m porque los calados de entonces convertían las sondas mayores en asunto de eruditos o de pescadores. Sirva el dato de que, a mediados de los cincuenta, un *Liberty* era considerado un mercante enorme sin llegar siquiera a los 8,5 m de calado (nuestro *Canarias* andaba por los 6,5), pero en 1959 los japoneses pusieron en servicio el primer petrolero de más de 100.000 TPM y la bola echó a andar. Como a mí me tocó echar los dientes en este tipo de angelitos y, precisamente el día de autos, navegaba de regreso a España en uno casi idéntico al *Urquiola*, me basta comparar la cartografía entonces existente para el canal N de La Coruña con la actual para sufrir calambres en el estómago: lo que se suponía un paso limpio de entre 22 y 39 m de sonda era realmente un pedregal donde el banco Yacentes se prolongaba hacia tierra con una sonda de 11,2 m y la restinga del Canabal invadía la enfilación con fondos de entre 16 y 18 metros.

Es posible que para un sondador de eco (y no digamos para uno mecánico) encontrar una aguja sea asunto azaroso sin estar necesariamente en un pajar, pero sería improbable que la memoria de los pescadores locales no registrara semejante cordillera a la puerta de su casa, existiendo indicios de que, además de registrada, alguna aguja estaba incluso bautizada («Papa Poutada»). Su interés dejó de ser anecdótico con la entrada en servicio de la refinería coruñesa (Petroliber) en 1964 y el acceso de petroleros cada vez mayores que, a partir del cierre del canal de Suez en 1967, comenzaron a hacerse comparativamente enormes. Según algunas fuentes, dos de ellos habrían tocado fondo sin mayores consecuencias (se mencionan el *Santiago* y el *Ildefonso Fierro*);



Derrota más probable del *Urquiola*; la carta utilizada es un original de la reimpresión de 1977, y el trazo grueso superpuesto es la isobática de los 20 m, tal y como figuraba hasta el año anterior, extraída de una fotocopia de la carta original publicada en el libro del SLMM. Obsérvese que, con un calado de 18 m, el buque ha librado de milagro otros dos bajos no cartografiados en la restinga del Canabal. (Elaboración propia).

paralelamente, la Comandancia de Marina de La Coruña también habría sido notificada de la existencia de agujas por un buzo en 1967 y una filial de «Dragados y Construcciones» en 1971. La propia sentencia del Supremo reseña el susto que se llevó el capitán del *Magdalena del Mar* en 1974 al echar un vistazo al sondador entrando en puerto; don Paulino daría parte a la Comandancia con gráfica y todo. Es inverosímil que la Comandancia guardara para sí tanto incidente (de hecho se ha escrito que tras el último se envió determinado patrullero a sondar la zona sin que encontrara nada anormal), pero lo cierto fue que en la primavera de 1976 y a despecho de que su existencia parecía ser *vox pópuli* en el ámbito local, las agujas seguían sin figurar en la carta. Se dijo que era inminente un nuevo levantamiento, pero es dolorosamente obvio que, entre tanto, podía haberse limitado el uso de la canal N por petroleros cargados al repunte de la pleamar. También es cierto que, a aquellas alturas, el *Urquiola* ya había usado esta canal dieciséis veces para entrar cargado y sin novedad en «casi» todas las condiciones de marea.

Para mí el *Urquiola* era el barco al que había visto crecer día a día desde el tren camino de clase; como, además, mi última campaña antes de ingresar en la Armada la hice en su gemelo (el *María de los Dolores*), su foto también me trae recuerdos de la que fuera mi casa durante una buena temporada. En términos más objetivos era un petrolero de crudo de 276,54 m de eslora, 39,07 de manga, 15,19 de calado máximo y 111.225 TPM, construido en 1973 por Astilleros Españoles de Sestao para la Naviera Artola, de Bilbao. Estaba asegurado en 1.280 millones de pesetas de las de entonces, y su disposición de tanques era bastante habitual: cuatro grandes centrales y siete laterales por banda, de estos últimos los treses de lastre limpio y los siete de «slops» (residuos oleosos); también había un motor principal de 24.750 BHP, cuatro auxiliares (uno de 680 kW y tres de 400) y tres calderetas (una de gases). Los registros no lo mencionan, pero su velocidad máxima rondaría los 15,25 nudos, la de servicio los 14,5 y montaría tres turbobombas y tres líneas capaces de descargar el buque en unas 24 horas. En 1973 ya se construían petroleros de 250.000 TPM como churros y, con menos de la mitad, el *Urquiola* distaba mucho de ser un «superpetrolero»; no obstante, sus dimensiones relativamente «pequeñas» eran las idóneas para operar en las terminales de las refinerías españolas: de hecho resultó demasiado grande. Grandes o medianejos, quienes a mediados de los setenta tripulábamos aquellos barcos andábamos tan mosqueados como si tuviéramos bajo los pies al *Queen Mary* (de mucho menor desplazamiento), pues en nuestra profesión apenas existía «cultura histórica» sobre el manejo de barcos de casi 300 m. Por lo demás solían tener equipos relativamente modernos en el puente, micropiscina y gimnasio a tiro de piedra, aire acondicionado para todos, camarote individual tipo «sintasol» para casi todos y ¡cáspita!... baño y genuino sofá de plástico en su interior (vale..., de momento sólo para oficiales). Eso por no mencionar que, con tales

esloras, a veces uno ni se enteraba de que había mal tiempo hasta entrar de guardia, nada parecido a las viejas cafeteras donde habíamos navegado hasta ayer mismo.

Tras su entrega el *Urquiola* quedó adscrito a suministrar crudo a la refinera coruñesa, alternando viajes al Pérsico con otros más cortos al Mediterráneo. Tal regularidad obedecería a la escasez de petroleros entonces existente y la necesidad de las refineras de asegurarse el suministro mediante contratos a largo plazo; así, la de Castellón (Petromed) se había «reservado» entre otros al buque en que yo navegaba entonces de 3.^{er} oficial: el *Santander*, casi indistinguible del que nos ocupa. Entre el 7 y el 8 de abril de 1976 el *Urquiola* cargó en Ras-Tanura (Arabia Saudí) un cargamento de 107.678 t de Arabian Light y Arabian Medium, asegurado en algo más de 820 millones de pesetas. La documentación de carga específica que salió de puerto con 15,40 m de calado en aguas iguales, lo que pudo dar pie a las especulaciones sobre una posible sobrecarga surgidas tras el accidente, pues sobre el papel su calado máximo era de 15,19 m. Puntualizaré que lo que se entiende por «calado máximo» suele ser el «calado de verano», y que hasta finales de mayo el *Urquiola* podía salir del Pérsico con «calado tropical» (para él 15,50 m, según fórmula), siempre que llegara al canal de Mozambique con «calado de verano». Considerando solamente el consumo (unas 80 t diarias), sospecho que se pasaron por unos pocos centímetros durante unos pocos días, pero como hay otras variables y repostaron de paso por Canarias (habían salido con sólo 2.728 t de fuel), es un cálculo intrascendente. Con todo, la capacidad máxima de los tanques de combustible (5.153 t de fuel y 204 de diésel) sumada a la carga, el agua dulce y el «entrepot» no debiera haberles permitido llegar a las 114.000 TPM y nada indica que sobrepasaran las 111.225 legales, lejos de las 118.000 que se mencionaron. Curiosamente, el día antes de que el *Urquiola* saliera de Ras-Tanura para repostar en Canarias nosotros salimos de repostar en Canarias para Ras-Tanura.

Conversaciones

A los 41 años Francisco Eduardo Rodríguez Castelo era un capitán relativamente joven con dos hijas de corta edad, una esposa en estado de buena esperanza... y un padre capitán de corbeta. El 12 de mayo se dio el último madrugón de su carrera y, guiado por el mismo pundonor que había de costarle la vida antes de acabar el día, se presentó en el puente bastante antes de lo que le hubiera sido exigible. En este oficio acabamos conociéndonos casi todos, y un colega que le acompañaba en aquel viaje le describió como «un buen hombre» que «tenía una buena relación con los tripulantes», siendo «amante del orden y de la autoridad bondadosa». La descripción también incluye a «...un hombre frustrado en su vocación de marino de guerra, que



Fotografía tomada segundos después de la primera explosión. Puede observarse que, aunque la deflagración se ha extendido al castillo de proa, el hongo inicial parece proceder de un posible punto de flexión en la zona del 2C. (Foto: Blanco).

sufría de temor reverencial hacia el mando y hacia el poder; ni se le ocurrió siquiera discutir la orden absurda de salir hacia la mar», lo que, aun siendo moneda corriente para la época, añade una especial ironía y crueldad a las absurdas circunstancias de su muerte. Aquel viaje eran treinta y siete tripulantes a bordo, en su mayoría gallegos o vascos y, contra lo que después se insinuó, su cualificación y experiencia eran bastante más que aceptables: sirva el dato de que, además de Castelo, dos de los tres oficiales de puente tenían título de capitán. En cuanto a su experiencia, Castelo había entrado en La Coruña 37 veces, su 1.^{er} oficial otras 25, el 3.^{er} oficial 17 y el timonel de guardia 50, lo que tiene su mérito si consideramos la duración de cada viaje.

Cuando a las 0400 horas entraron de guardia el 1.^{er} oficial Tesouro y el agregado Pinedo, el «viejo», ya estaba en el puente, posiblemente preocupado por el tráfico de la zona; a las 0713 horas salió el sol con buen tiempo y mar de fondo de 1,5 m y, tras recibir aviso hacia las 0730 horas, el práctico se dispuso a salir de puerto mientras el petrolero, que desde las 0530 horas tenía pasado el gobierno a manual, navegaba proa a la Marola con un impecable y conservador rumbo 122/v°. Da idea de la meticulosidad del equipo de puente que, con independencia del radar, se trazara en la carta una demora (042/v°) desde la Torre de Hércules que, al cortarse con la enfilación de Pta. Fiaiteira,

definía el punto previsto de entrada en la canal: en la isobática de los 50 m y a distancia segura del banco Yacentes. El agregado se situó en el alerón de Er para tomar demoras a intervalos regulares y, a las 0756 horas y con el faro al 214/v°, se cayó a Er para quedar a las 0800 horas precisamente en la demora prevista del faro (222/v°), en el extremo N de la enfilación y a su rumbo (182/v°), momento en que entraron de guardia el 3.º oficial Gómez Peña y el agregado García Royo. Aun suponiéndole 20 cm de asiento apopante, en aquellos momentos el calado máximo del *Urquiola* no debía sobrepasar los 15,29 m, aunque podríamos aumentarlo a 17 y pico por un posible (aunque improbable) balance de hasta 5° causado por la mar de fondo. Ya en la canal, en lugar de permanecer en la enfilación, el *Urquiola* navegó deliberadamente desplazado a Er entre 150 y 200 m para dar un margen «extra» a la restinga del Canabal y, de paso, cumplir exactamente lo dispuesto en la regla 9 (a) del Reglamento de Abordajes sobre navegación en canales angostos. Si estas dos razones no bastaran, podría añadirse que también lo hizo así porque así le vino en gana, pues a la vista de la carta entonces en vigor nada desaconsejaba hacerlo, sino todo lo contrario.

Considerando canal el espacio comprendido entre las isobáticas de 20 m, algo que en aguas abiertas y para un buque como el *Urquiola* es quedarse justo, en 1976 y sobre el papel dicho canal se extendería unos 600 m a Er de la enfilación tanto adelante con las Yacentes, y apenas 200 m a Br tanto adelante con la restinga del Canabal, enfatizando que en su sector W (entrando a Er) la carta no registraba sonda alguna inferior a 22 m. Pero mantener las torres enfiladas tampoco hubiera garantizado gran cosa porque, como aclararía el dictamen pericial, para considerar segura y exacta esta enfilación en su extremo N (distante 4,6 millas de las marcas) los sagrados textos hubieran exigido una distancia entre torres en ningún caso inferior a 1,5 millas en lugar de las 0,2 existentes (¡ja!). El que, pese a todo, los petroleros de gran calado vinieran utilizando esta canal y no la del W (o punta Herminio) obedecería a que esta última era aún más angosta (o eso se creía entonces) y, además, obligaba a una desagradable caída de 75° a Er en aguas confinadas; dieciséis años después de que el *Urquiola* demostrara las «bondades» de la canal N, el *Aegean Sea* demostraría las de la canal W, así que lo dejaremos en tablas. Naturalmente, las sondas mencionadas eran «sondas en carta», correspondientes a la máxima bajamar y a las que había que sumar la «altura de la marea» para obtener la profundidad real. Tal «extra» debió salvar más de un petrolero en la increíble «ruleta rusa» que llevaba años jugándose en aquellas aguas, pero aquel 12 de mayo tocaba marea viva y la bajamar era a las 0941 horas, y así, en ausencia de documentación náutica que lo desaconsejara ni regulación legal que lo impidiera, el *Urquiola* abocó la canal casi en bajamar, y la bajamar le negó los pocos centímetros que hubiera necesitado para «pasar turno» en aquel macabro juego.

Hacia las 0800 horas salió el práctico y, tras él, los remolcadores que iban a auxiliarle en la maniobra de atraque. A bordo del *Urquiola*, y alrededor de las 0815 horas, Castelo le comentó a su 3.º oficial que con los prismáticos veía la lancha del práctico salir de puerto; su embarque estaba previsto en la confluencia de las dos canales, a milla y cuarto por la proa del petrolero, que navegaba a régimen de «muy poca avance» y unos tres nudos. Y entonces ocurrió: a las 0820 horas al 3.º oficial le pareció que el buque «se arrastraba», y quienes le acompañaban en el puente creyeron haber tocado fondo de forma «más bien ligera»; pese a su escasa velocidad y haberse parado inmediatamente la máquina, el petrolero conservaría su arrancada durante una milla. Pero con un vehículo de unas 130.000 t es harto complicado tocar un objeto inmóvil con «ligereza»; en aquella zona se localizaría posteriormente una aguja de 11,2 m de sonda, a la que, supongo, el *Urquiola* rozó lateralmente con su pantoque de Er. El capitán volvió a situarse por demoras y hacia las 0823 horas comunicó al práctico que acababa de tocar fondo, quien le manifestó su extrañeza y, tras embarcar hacia las 0840 horas, informó por VHF a la Comandancia de Marina. La respuesta fue que mantuvieran la máquina preparada y esperaran órdenes.

Para entonces el buque había llegado por su propia arrancada a la confluencia de las dos canales y, desde luego, su tripulación hacía algo más que esperar órdenes. En una situación así lo normal es que el 1.º oficial, el bombero y su ayudante salgan zumbando a revisar las sondas automáticas de los tanques para detectar variaciones indeseables y conjurarlas hábilmente. Inicialmente detectaron una entrada de crudo mezclado con agua en la cámara de bombas, mejunje que en principio se achicó al tanque de carga 1C (que venía con un vacío de 1,95 m) y después al 4C (vacío 2,78 m), cuando un remolcador informó que a la altura del 1E (contiguo al 1C) salía crudo. Posteriormente se detectó una inundación en el *Cofferdam* de proa (entre *peak* y los unos) y, a popa estribor, una pequeña pérdida de fuel al mar y un tanque que escupía diésel por el suspiro y cuyo contenido fue trasegado a otros tanques por los «maquis». Pasada una hora la situación estaba estabilizada con el petrolero adrizado y hociado de proa unos 2,5 m por la inundación del *Cofferdam* y, por lo que deduzco, cuando menos del 1E. La cámara de bombas andaba chungu y, con unos 18 m de calado, desde el propio buque se informó a la Comandancia que era inconveniente (más bien imposible) acceder a la terminal, aunque con la sala de máquinas y la casi totalidad de los tanques de carga intactos todo parecía cosa de fondear, extender una barrera, trasegar a otro petrolero parte de la carga hasta reducir el calado y terminar el trabajo atracados al pantalán, o al menos ésta era la solución aparente. Pero en una coyuntura donde las enfilaciones no enfilan y las cartas mienten, ¿cómo fiarse de las apariencias?

Órdenes

Hacia las 0915 horas la Comandancia de Marina ordenó al *Urquiola* salir a la mar (a esa hora inició el reviro), a juzgar por lo publicado con la aquiescencia del práctico y, según fuentes sindicales, con obligación de hacerlo «por el mismo canal por el que había entrado». Es obvio que semejante medida pretendía salvaguardar la ría de un desastre (ecológico o de los otros) y que, dado el escaso periodo transcurrido desde su conocimiento de los hechos, la Comandancia no pudo tener mucho tiempo para consultar «hacia arriba», si es que llegó a hacerlo. Aparentemente se trató de una decisión instintiva y precipitada que sólo cabría disculpar porque, quienes la tomaron, posiblemente lo hicieran mal asesorados y desde una formación y experiencia inadecuadas para trabajar con un buque como aquél. Su condición de militares generó un diluvio de soflamas, pero también eran marinos y, en rigor, el problema era



Oficiales del remolcador de la Armada *RA-I* que, junto al CASI de Ferrol, tuvo una destacada intervención en la extinción definitiva del incendio. De izquierda a derecha: el segundo (teniente de navío RNA Bernardo Anatol Lopetegui), el oficial de comunicaciones (alférez de navío RNA José Domingo López Zamoul), el comandante (capitán de corbeta Santiago Antón Perez Pardo), el jefe (capitán de máquinas Germán Fernández Penedo) y el jefe del trozo de auxilio del CASI (capitán de máquinas Carlos Prieto Puga). A la izquierda se aprecia el casco achicharrado del *Urquiola* y a la derecha el *Camporraso*, amarrado a boyas mientras se le trasiegan los restos de la carga. (Foto publicada por cortesía del capitán de fragata RNA Domingo López Zamoul).

más complejo: bastaría analizar el (idéntico) error cometido en una situación similar por quienes gestionaron la crisis del *Prestige* para darse cuenta de que no era tanto un problema de uniformes como de actitudes. Pero, a diferencia del capitán del *Prestige*, los hombres que manejaban el *Urquiola* estaban integrados en un sistema jerárquico que durante más de tres siglos la Armada había moldeado a su imagen y semejanza: obedientemente el petrolero tomó remolques a proa y popa, se reviró por Er dentro de la canal ayudado por su propia máquina, y hacia las 0930 horas, en vista del éxito obtenido, largó remolques y se fue por donde había venido.

Resulta sorprendente que, teniendo a mano la canal W y varios remolcadores a su disposición, el práctico abocara la del N con la proa sobrecalada más de dos metros, máxime sabiendo lo que había ocurrido una hora antes y que, desde entonces, la marea había bajado otros 35 cm. De hecho, tal decisión hace verosímil que la orden fuera salir precisamente por allí porque, como también apuntaron fuentes sindicales, quizá no se dio crédito a Castelo cuando informó haber tocado fondo en plena canal. Pese a lo desacertado de su orden, no es justo culpar a la Comandancia de una ejecución que no le anduvo a la zaga: lo menos malo habría sido transitar la canal a dos o tres nudos, con los remolcadores firmes para garantizar la maniobrabilidad y puntuales empujones de la máquina, pero apenas finalizado el reviro se largaron remolques y se ordenó «avante toda». Hacerlo fue la culminación de una carrera de despropósitos porque, de haber quedado planchas colgando tras el primer impacto, las averías se hubieran podido agravar, y al ganar velocidad en aguas poco profundas el trimado dinámico hubo de aumentar el calado. Ciertamente, carta en mano, seguía habiendo 22 m de sonda como mínimo y, sin remolcadores y con un asiento que arruinaba sus ya limitadas cualidades evolutivas, a menor velocidad el buque sería ingobernable. Según el dictamen alcanzó unos sorprendentes nueve nudos antes de que a las 0933 horas, tras un choque, un enorme ruido y una fuerte vibración, quedara súbitamente detenido a despecho de su enorme inercia en una situación muy próxima a donde había tocado fondo al entrar.

Desde el principio quedó claro que esta vez no se trataba de un simple roce y, aunque inmediatamente se ordenó «para» y se probó a dar avante y atrás, estaban irremisiblemente trincados al fondo; días después los buceadores de la compañía de salvamento encontrarían un desgarrón en el casco de unos 60 metros de largo por 0,5 de ancho. Tras el impacto se produjo una escora de unos 10° a Er y la proa se hundió hasta los escobenes, por lo que en aquellos tanques de carga que ahora estaban en libre comunicación con la mar (según parece los 1 y 2 Centro y los 1 y 2 Er) se produjo una sobrepresión y el crudo empezó a salir a borbotones por las ventilaciones (válvulas P/V) y, según se dijo, por algún tapín reventado. Se ordenó abrir el resto de los tapines afectados, al parecer para evitar una posible explosión, pero persistía el riesgo de que un foco de calor detonara la atmósfera de hidrocarburo que empezaba a

rodear al buque, y para disminuirlo en lo posible se paró la maquinaria y equipos eléctricos no esenciales. Castelo debió pensar que había poco que hacer que no estuviera ya hecho y que la escasa utilidad de la tripulación no justificaba arriesgar sus vidas porque, además de detonante, la mezcla hidrocarburo/aire es tóxica y la habilitación había quedado a sotavento de los tanques rotos. Tras un sumario consejo de oficiales, a las 1015 horas solicitó que su gente fuera evacuada a uno de los remolcadores donde los tendría a mano, pero él decidió permanecer a bordo y el práctico le acompañó en un gesto que le honra y que compensa holgadamente actuaciones menos afortunadas. Su decisión de quedarse ha sido motivo de especulaciones y descrita como estéril, motivada por un código de honor trasnochado o incluso forzada por su armador; resultó ser un gesto inútil, pero desde el punto de vista de un profesional pundonoroso también era un deber difícil de eludir. Sin ningún tripulante a bordo, cualquiera de los remolcadores que rodeaban al petrolero hubiera podido hacerle firme una estacha y, en un contexto legal muy diferente, optar a un «premio gordo» a costa de su armador, sus aseguradores y los aseguradores de la carga. Naturalmente, Castelo sabía que salvaguardar los intereses que le habían sido confiados podía costarle la vida (por eso ordenó abandono), y hasta es posible que sintiera miedo, pero con esta pasta se fabrican los héroes aunque vistan de paisano.

Hacia las 1100 horas regresaron brevemente al *Urquiola* su contra maestre y dos marineros para hacer firme a proa una estacha del remolcador *Prioriño*, requeridos desde el propio petrolero para, con toda probabilidad, no quedar a la deriva si la marea entrante les liberaba de milagro. Más o menos por entonces el remolcador de salvamento *Artic* se incorporó al grupo, poniéndose en contacto con los Armadores del *Urquiola* para negociar un acuerdo; también andaba por allí el segundo de la Comandancia al frente de una comisión de expertos que a las 1030 horas había salido en un remolcador sin conseguir finalmente abordar el petrolero. Hasta las 1220 horas en que faltó la estacha, el *Prioriño* permaneció tirando de la proa en dirección N sin que el buque se moviera lo más mínimo, pero, aunque no he visto menciones al respecto, forzosamente tuvo que haber «movimientos» más preocupantes. A las 0933 horas el casco había quedado trincado al fondo en el repunte de la bajamar, presumiblemente sin flotabilidad desde la proa hasta media eslora, pero todo apunta a que la sección de popa estaba perfectamente a flote. Pasadas cuatro horas la marea habría subido unos 2,39 m y con ella intentaría hacerlo la popa, generando un enorme esfuerzo que intentaría «doblar» el casco. La mar de fondo debió añadir fatiga de material en el punto de flexión hasta romper las planchas generando un punto caliente en una atmósfera detonante. Con sondas más uniformes yo habría apostado por un momento flector por arrufo complicado con torsión (la escora: posiblemente los 1 y 2 Br estuvieran intactos), pero las fotografías tomadas tras el incendio indican que el casco finalmente se partió por quebranto tras quedar apoyado en un pináculo a proa del puente,

posiblemente a causa de las corrientes de marea. En algún momento Castelo bajó al control de máquinas a parar el último auxiliar, y hacia las 1353 horas, mientras entraba en el puente donde el práctico hablaba por VHF con la Comandancia, se produjo una explosión, en lo que estimo sería la zona del 2C (ver fotografía); con un cargamento de crudo ligero ambos sabían lo que vendría después, y tras producirse dos nuevas explosiones, hacia las 1400 horas, ambos se arrojaron al mar desde toldilla. La sentencia del Supremo recoge que hubieron de hacerlo... *sin que las autoridades marítimas.../...situaran en el momento oportuno alguna de las numerosas embarcaciones que le rodeaban a su costado para recogerlas ni iniciaran las operaciones de su búsqueda y salvamento hasta las 1700 horas, aproximadamente, en que apareció vivo el citado práctico*. Habría sido más



El buque de salvamento *Smit Lloyd 106* abarloado a la popa del *Urquiola* diez días después del accidente. Los más curiosos pueden fijarse en que el techo del puente ha desaparecido, con toda seguridad por tratarse de una aleación ligera impuesta por la proximidad de la aguja magistral. (Foto: ER Gundlach).

exacto decir que el práctico tuvo que nadar dos kilómetros durante tres horas hasta llegar a la cala del Canabal por su cuenta; el cadáver del capitán aparecería quemado y cubierto de petróleo dos días después.

Clamores

Tras la explosión inicial se produjo un incendio de crudo que arrasó al petrolero durante dos días; afortunadamente, la ligereza de la carga permitió que casi sus tres cuartas partes ardieran en una descomunal hoguera o se evaporaran sin más. En su extinción definitiva tendrían una actuación destacada el CASI de Ferrol y el remolcador de la Armada *RA-1*. Finalmente, el petrolero *Camporraso* se amarró a boyas a 100 m escasos del casco achicharrado, donde, entre el 21 y el 27 de mayo, el buque de salvamento holandés *Smit Lloyd 106* le trasegó unas 7.700 t de crudo que quedaban a bordo en una operación cuya seguridad fue objeto de dimes y diretes. Otras 4.500 t fueron recogidas a flote o en las playas, pero la carga restante se extendió por las rías de Ferrol, Ares y Betanzos arruinando la pesca durante una buena temporada;

para desgracia de la fauna marina entre 10.000 y 15.000 t fueron tratadas en la mar con dispersantes y otras 2.000 quedaron pegadas a la costa reforzando el negro de los percebes. Para el difunto capitán al principio todo fueron elogios: a los siete días de su muerte ya se le había concedido una Cruz del Mérito Naval, a título póstumo, y a los veinte la Medalla de Oro del Mérito Social Marítimo, pero fuentes sindicales se quejaron de manipulación en su entierro (se habría fijado a las nueve de la mañana sin avisar a su tripulación y con gran aparato de autoridades), poniendo en boca de un «importante naviero» que «...la medalla se la dieron por morirse, pues si estuviese vivo le habrían ya procesado por el delito de naufragio negligente».

Fue una desgracia para todos que los hechos parecieran darles la razón; la mejor explicación que se me ocurre es que, en las alturas, algún asesor reparara en que había una enorme factura que alguien tendría que pagar, y que ese «alguien» sólo podía ser el Estado o el seguro del *Urquiola*, en función de quien hubiera metido la pata más a fondo. Si la bibliografía no me traiciona, el más rápido de reflejos resultó ser el ministro de Obras Públicas al declarar tres días después del accidente que éste era «...totalmente ajeno al puerto coruñés» (*La Voz de Galicia*, 16-05-76); después le tocó a Marina en la persona del contralmirante director del Instituto Hidrográfico: «...la carta náutica no es un documento notarial» (*El Ideal Gallego*, 26-05-76) y, finalmente, al Ministerio de Comercio en la del contralmirante director general de Navegación: «Yo no creo demasiado en esa aguja misteriosa. Pudo haber acontecido una pequeña explosión interna que originase el boquete» (*El Ideal Gallego*, 27-05-76). Pasados tres meses finalizó el reconocimiento de la zona con el resultado de que no había una, sino nueve agujas y la emisión del oportuno «aviso a los navegantes», pero la opinión pública fue informada de que no había agujas en el «canal de acceso» y sí «a cierta distancia de la enfilación». Paralelamente se intentó tranquilizar a los damnificados afirmando que el seguro del buque cubriría todos los daños para irritación de la comunidad mercante, perfectamente informada de lo ocurrido (¡la radio, tontos!), conocedora de que reclamar al seguro suponía culpabilizar a la víctima y de que tan menguada hazaña legal no serviría ni para cubrir el 10 por 100 de los daños debido a una cláusula que, literalmente, se estudiaba en primero de Náutica.

En 1976 averiguar lo ocurrido era asunto de la Jurisdicción de Marina, lo que no dejaba de ser un «asunto interno», puesto que de Marina eran también el Instituto Hidrográfico que había levantado la carta y la Comandancia que había permitido la entrada, ordenado la salida y coordinado las operaciones de rescate del *Urquiola*. El espantoso «marrón», en forma de causa 106/76, cayó sobre un capitán de navío cuyo nombre tampoco hace al caso, y el fruto de sus dos años de trabajo hoy acumula polvo en un archivo. Un escritor me dijo que, dados los permisos exigidos, se rindió antes de intentar ponerle el ojo encima; quienes lo han visto (que no es mi caso) dicen que sólo el «resumen de los hechos» ocupa 83 folios aparte los 1.052 (a doble cara) del propio

«tocho», y quienes por defender al bando «contrario» han tenido que estudiarlo lo han calificado de «asombroso», amén de otros adjetivos. Un libro publicado en 1994 desveló que en sus conclusiones el Instructor critica la planificación de la recalada, propone «revisar la palabra canal y sustituirla por enfilación», habla del «acierto de hacer salir al buque» después del primer incidente, achaca el segundo a una explosión, califica los tripulantes de «novatos y primerizos» y concluye que el accidente les produjo «incoherencias, indecisiones, impresiones, titubeos, contradicciones, errores, desconocimientos, equivocaciones, confusiones, precipitaciones, desaciertos, dudas, incertidumbres, nervios, sustos y miedos». Consecuentemente determina que en el accidente «no ha habido negligencia u otro acto lesivo que responsabilice a la Administración» y, de acuerdo con la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, hace «directamente responsable» del mismo al capitán, al jefe de máquinas y al 1.º oficial, y subsidiariamente al 3.º oficial y al 1.º oficial de máquinas del *Urquiola*, proponiendo también el enjuiciamiento de los autores de un libro, tres periódicos, varios oficiales del buque y un profesor de la Escuela de Náutica por declaraciones a los medios de comunicación. No sorprende que, además, deduzca de la prensa en general «una clara tendencia hostil a la Administración en sus autoridades».

A un militar la lealtad puede conducirle por extraños senderos, pero nunca conviene perder de vista el propio norte o, al menos, el barómetro colectivo, y en 1976 el barómetro indicaba «cambio», haciendo poco recomendable sembrar vientos. Concluida la instrucción, el fiscal apreció indicios razonables de delito en la actuación del capitán Castelo («infracción de las medidas de seguridad en la navegación» sin que «...la omisión de tales medidas de seguridad hayan sido la causa única y necesaria del naufragio...») y del capitán del *Artic* («denegación de auxilio»; no se le ordenó nada, pero se habría hecho el «longuis» mientras se negociaba el contrato). Solicitaba el sobreseimiento de las actuaciones por indulto y el auditor elevó la propuesta al capitán general, estimando la improcedencia de investigar «otras conductas .../... que apunta el juez instructor .../... por cuanto, de ser constitutivos de delito, les sería de aplicación el R. D. 388/77 ya citado, sobre indulto, así como la Ley n.º 46/77 de 15 de octubre, sobre amnistía». El 20 de junio de 1978 el capitán general emitió decreto de conformidad con la propuesta. La «parte currante» llevaba tiempo con el grito puesto en el cielo y una amnistía distaba mucho de colmar sus expectativas; además, si dicha «parte» palmaba en lo legal la «parte empresarial» palmaría automáticamente en lo económico, y eso ya eran palabras mayores. En enero de 1979 tres catedráticos de Náutica finalizaron un dictamen pericial redactado a solicitud de los aseguradores; si su objetivo era pulverizar la causa 106/76 hay que reconocer que el éxito fue completo, lo que no sorprende dada su «notable ordenación sistemática, claridad y precisión expositivas» que aportó «un importante material probatorio pericial de la más alta especialización», fruto sin duda del entusiasmo de sus autores que,



Fin de la historia: la popa del *Urquiola* con su *bulkcarrier* «anexo» en Chittagong (Bangladesh) en enero de 2002; tras varar durante la pleamar, en bajamar comienzan los trabajos de desguace. Obsérvese su calado en relación con las personas situadas bajo el escobén. (Foto de autor desconocido, procedente de www.navyanmar.com).

además, eran compañeros del muerto. El entrecomillado procede de la sentencia del Supremo, y la «precisión expositiva» a que se refiere alcanza sus más altas cimas al calificar la decisión de sacar el *Urquiola* a mar abierto («...precipitada, desacertada y absurda y criticable en su ejecución») o al llamar la atención «...con el máximo respeto, desde luego, sobre la ignorancia y errores cometidos por el señor juez de la causa al realizar una serie de comentarios sobre los riesgos del transporte de crudos por mar». Por cierto que los autores también incurren en dos o tres valoraciones técnicas que, sin alterar lo fundamental, considero al menos discutibles, pero bien pueden alegar en su defensa que donde las dan las toman.

En 1979 el Ministerio de Defensa denegó por transcurso de plazo la indemnización solicitada por María Isabel (la viuda de Castelo) y el asunto acabó en la sala cuarta del Tribunal Supremo, donde sus abogados se presentaron armados del famoso dictamen y los del Estado, que al parecer optaron por no exhumar la causa 106/76, con poco menos que una sonrisa a juzgar por inaudito «chorreo» de la sala: «...debe en primer lugar destacarse el muy diferente nivel de esfuerzo alegatorio y probatorio que se observa entre el realizado por cada una de las partes litigantes...». Como era previsible, tras declarar

probado que la muerte de Castelo se había producido a consecuencia de una sucesión de acontecimientos ocasionados por el mal funcionamiento de la Administración, en su sentencia de 18 de julio de 1983 la sala puntualizó que ello había acontecido «...sin que en esta serie encadenada de acontecimientos interviniera culpa o negligencia del citado capitán, que cumplió en todo momento con los deberes de su cargo de manera irreprochable y con tal dedicación y heroísmo que perdió su vida por su fidelidad a las tradicionales virtudes de los hombres de la mar y de su profesión de capitán de la Marina Mercante, a la cual honró en conducta ejemplar compartida por el práctico...». Fue una triste gracia que su viuda tuviera que alejarse tanto de la mar para lavar su memoria, pero al menos consiguió su indemnización y el epitafio perfecto para cualquier marino obligado a morir con las botas puestas. Naturalmente, la sentencia sentó las bases para que las compañías aseguradoras ejercieran acción de regreso contra el Estado, que hubo indemnizarlas en virtud de otra sentencia del Supremo de fecha 6 de marzo de 1985.

El *Urquiola* sobrevivió al accidente, o al menos en parte: sus dos mitades fueron reflatadas y acabaron en Ferrol, donde la maltrecha proa fue desguazada. La popa (que tenía la sala de máquinas casi intacta) volvió a la mar en 1983 pegada a un flamante «cuerpo» de *bulkcarrier* con el nombre de *Argos*, pero en 1988 pasó a la Naviera Vizcaína con el nombre de *Urduliz* y los «guerreros» volvimos a cruzarnos en su camino. El 29 de agosto de aquel mismo año se encontraba fondeado en Hampton Roads esperando turno para cargar carbón en Norfolk cuando el portaaviones nuclear *Dwight D. Eisenhower* regresó a su base tras seis meses de ausencia; ya en la canal, a las 0807 horas despegó de su cubierta el helicóptero del secretario de Marina (había acudido a recibirles), permaneciendo a bordo otros 500 invitados distinguidos embarcados para la ocasión. En aquel momento estaban en el puente varios de ellos, además de un grupo de periodistas que entrevistaba al comandante y un número indeterminado de mirones; la idea era pasar a unos 400 m del *Urduliz*, pero el *Eisenhower* navegaba con cuatro minutos de adelanto y a las 0811 horas se redujo la velocidad a tres nudos pese al fuerte viento de través. A las 0814 horas se anunció la presencia en el puente del almirante (*He just came by, said, «How are things going?» and left*) y... (¡ejem!) a las 0820 horas el abatimiento hizo que la cubierta de vuelo «trincara» la proa del *Urduliz* y se lo llevara «puesto» durante 1.000 m con ancla y todo. La cosa quedó en 317.128 dólares de daños para el *bulkcarrier* y dos millones para el portaaviones, incluyendo un camarote de comandante «*extensively damaged*». Al año siguiente pasó a la E. N. Elcano, y con el nombre de *Castillo de Quermensó* y pabellón de Bahamas pateó el mundo hasta que hace tres lo desguazaron en una playa de Bangladesh. Un amigo que navegó en él en esta época no me habló de fantasmas a bordo, por lo que tengo la esperanza de que su antiguo capitán descansa finalmente en paz. A la aguja que le mató la volaron el año pasado.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Este artículo está basado en el libro *Urquiola, la verdad de una catástrofe* (SLMM, Ed. Avance, 1976) y *Aegean Sea, la verdad de una catástrofe repetida* (SLMM, Ed. Toxosouts, 1994), que dedica un capítulo actualizado al *Urquiola*. Ambos están escritos por un colectivo sindical y tienen el inconveniente de una dudosa imparcialidad que no ocultan, pero también la ventaja de un conocimiento de los hechos de primera mano. Además, he utilizado el extenso dictamen pericial emitido a petición de los aseguradores en 1979, que sin ser exactamente neutral es, en términos generales, bastante riguroso: a sus datos me he ceñido cuando he encontrado contradicciones. Las dos últimas fuentes han tenido acceso exhaustivo a la causa 106/76, a la que yo ni siquiera intenté acceder por complejas razones personales. Naturalmente, también me he servido de la sentencia íntegra del Supremo (que sí debiera ser neutral) y de lo que podríamos llamar «tradición oral», que viví muy de cerca. Con el artículo casi terminado, se ha publicado *Cinco grandes naufragios de la flota española* (Manuel Rodríguez Aguilar, Almena Ed., 2004), que cubre un enorme hueco editorial y dedica un extenso capítulo a este naufragio. Debo agradecer a su autor, así como a Joan Zamora Terrés y a Manuel Maestro, que me permitieran acceder a determinados documentos y testimonios. Sigo en jartorre@eresmas.com.

