

**“URQUIOLA”
LA VERDAD DE UNA
CATÁSTOFE**

SLMM (Sindicato Libre de la Marina Mercante)

ÍNDICE

1	EL BUQUE Y EL PUERTO	9
1.1	El buque	9
1.2	El puerto.....	9
1.3	El viaje	10
2	LA PRIMERA TOCADA DE FONDO	12
2.1	Aproximación.....	12
2.2	La tocada.....	13
2.3	Averías y su control.....	14
3	EL INTENTO DE SALIR A LA MAR.....	15
3.1	La decisión de ganar la mar abierta.....	15
3.2	La maniobra de salida.....	16
3.3	Juicio crítico	17
3.4	Una curiosa versión de los hechos.....	19
4	LA ABSURDA MUERTE DE UN HOMBRE	21
4.1	La sinrazón y la retórica.....	21
4.2	La negligencia	22
5	LAS «AGUJAS» DEL PUERTO DE LA CORUÑA	24
5.1	Historia de unas agujas	25
5.2	La reacción oficial ante el accidente.....	27
5.3	Y el final de la historia.....	28
5.4	La lucha anticontaminación	28
5.5	¿Quién pagará?.....	28
5.6	Los medios y técnicas antipolución.....	29
5.7	La extracción del crudo del «Urquiola»	30
5.8	El caso del «Camporraso».....	31
5.9	Consideraciones generales	32
	ANEXO 1	34
	ANEXO 2	36
	ANEXO 3	38
	ANEXO 4	40
	ANEXO 5	44

ANEXO 6	46
ANEXO 7	48
ANEXO 8	50
ANEXO 9	52
ANEXO 10	56
ANEXO 11	59
ANEXO 12	67
POST-SCRIPTUM.....	71

PRESENTACIÓN

Este es un libro-documento que narra paso a paso el último accidente marítimo importante habido en las costas del Estado español y que fue el causante de una tragedia ecológica que está aún por conocerse en toda su extensión. Tal vez sea un libro que origine polémicas -que no hemos pretendido-, levante polvaredas de indignación en determinadas personas y ocasione nuevas discusiones sobre algo que en definitiva, ya pasó. Muchos intereses hay, alrededor del mundo marítimo dispuestos a enterrar la «desgracia» del «Urquiola» en el fondo del olvido y del silencio. Que se polemice, que los fariseos se rasguen sus vestiduras, que se discuta y se recupere la verdad inconfesada de una catástrofe que no fue fruto de la fatalidad ciega, sino producto de unas incompetencias y errores a los que seguimos expuestos. Esa ha sido al escribir este libro una de nuestras pretensiones.

Detrás de cada tragedia producida en la mar hay una explicación real y tangible -con nombres y apellidos- sobre la que invariablemente se ceba el silencio y la confusión. No es la mar, elemento que el hombre domina hoy con suficiencia, la razón abstracta de tanto accidente marítimo inexplicable. Son, por el contrario, esos barcos viejos y rotos -auténticos ataúdes flotantes- que siguen navegando contra viento y marea porque todavía son rentables para los ansiosos bolsillos del armador de turno; son esas tripulaciones mal pagadas, casi siempre insuficientes, que trabajan 12 o 16 horas diarias porque otro tripulante cuesta mucho dinero, al decir del naviero; son esos oficiales sin título alguno que les capacite para la misión que han de desempeñar a bordo, habilitados por el armador porque resultan más económicos y que los profesionales debidamente titulados; es ese continuo y criminal olvido de las empresas cuando tienen que reponer el material de salvamento de sus buques; son esos capitanes infinitamente más preocupados del orden y la disciplina a bordo -ellos dicen en «su barco»- que de las condiciones de navegabilidad del buque a su mando; son, en fin, esas autoridades militares de marina en extremo dúctiles y complacientes cuando se trata de dar por buena una inspección superficial, deficiente, y que aun así ha podido detectar graves irregularidades en el barco que vulneran una tras otra todas las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Ahí, en esas razones que no es conveniente airear, se encuentra la trágica verdad de tanto accidente olvidado.

Y, sin embargo, no es éste el caso del «Urquiola». Nos encontramos ante una tripulación completa, un buque nuevo, bien dotado técnicamente aunque sin grandes alardes.

Aquel 12 de mayo, las aguas de La Coruña estaban en calma. Primavera. Buena visibilidad. Habían llegado a puerto procedentes del Golfo Pérsico y de pronto surge el accidente. Todo estaba correcto, el buque entraba perfectamente enfilado atendiendo las orientaciones de la correspondiente carta de navegación, de uso obligatorio, que edita el Instituto Hidrográfico de la Marina. Pero el «Urquiola» ha tocado fondo. De sus planchas desgarradas surge el maldito oro negro que, además de contaminar, es sucio, viscoso, y se ve a simple vista. Sobre todo -para las autoridades que han de decidirse ve a simple vista. El buque recibe orden de la Comandancia de alejarse cien millas mar adentro llevándose su sucio cargamento. Orden recibida con una celeridad en verdad digna de mejor suerte.

Celeridad que no es eficacia, sino precipitación, desconocimiento, incompetencia. En la maniobra de «huida», el «Urquiola» vuelve a tocar fondo, ahora de forma definitiva. La mancha de petróleo, insignificante tras la primera tocada, se extiende con rapidez.

Nada puede hacerse y la tripulación abandona el buque. Quedan únicamente a bordo el capitán y el práctico del puerto de La Coruña. Transcurren cuatro horas, se oye en La Coruña una fuerte

explosión procedente del barco siniestrado y cuando ya se les daba por muertos -«desaparecidos» hubiesen dicho las informaciones- aparece, negro de petróleo, el práctico, que ha conseguido alcanzar la orilla a nado. El cuerpo sin vida del capitán fue hallado flotando sobre el petróleo, un par de días después.

Hasta aquí el accidente marítimo. A partir de aquí la tragedia ecológica que tantos sufrimientos ha costado al pueblo coruñés, que la incalificable TVE analiza a su manera (sin apenas citar los males, comenta y glorifica «la impresionante movilización de las autoridades» para paliar sus efectos), y que para usted, amigo lector, supone la parte más preocupante de la desgracia.

Este libro es fundamentalmente el relato fiel de la primera parte: cómo se produjo el accidente, cuáles fueron sus causas y quiénes son sus responsables. Con ello, el Sindicato Libre de la Marina Mercante, los trabajadores de la mar, descubrimos a la opinión pública los elementos de la catástrofe que nos son más próximos y en los que -aunque ellos nos la nieguen- somos VOZ autorizada.

Algún día -ojalá que sea pronto- habrá que escribir la historia total de una tragedia en tres actos que para siempre llevará el nombre de «Urquiola». Esta es la primera entrega, la modesta contribución del SLMM a una negra historia que nosotros no debemos olvidar.

No es frecuente que organizaciones sindicales o políticas asuman los errores o los aciertos de un libro tan concreto como éste. De un libro, por lo demás, tan comprometido en muchos aspectos.

Lo primero que podemos decir al respecto es que todas y cada una de las afirmaciones que hacemos han seguido un proceso de rigurosa comprobación personal, no todo lo intensa que hubiéramos querido, pero que estimamos en estos momentos suficiente. Ya el 19 de mayo, siete días después del accidente, el SLMM dio a la opinión pública una nota aclaratoria sobre el caso (ver [Anexo 9](#)), nota que fue curiosamente silenciada, a pesar de su importancia, por buena parte de los medios de comunicación del país. Únicamente «La Voz de Galicia» la reprodujo en su totalidad. En cierta manera este libro es continuación y ampliación de aquella primera nota pública.

Y en segundo lugar, debemos dejar claro que no entendemos el sindicalismo como simple caja de resonancia de las reivindicaciones económicas de nuestra clase. El SLMM, sindicato unitario de los trabajadores de la Marina Mercante, cree que las organizaciones de clase deben asumir una intensa función social que lleve a la liberación, en todos los órdenes, de los trabajadores, hoy oprimidos y explotados. Que el sindicalismo debe ser un motor de transformación social. y que para cambiar esta sociedad debemos antes conocerla lo mejor posible y en toda su complejidad.

Hacemos oír nuestra voz como trabajadores, serena y responsable, porque los trabajadores tenemos miles de cosas que decir. Hemos permanecido callados largo tiempo. Pero estamos decididos a terminar con este silencio de una vez y para siempre. Somos los protagonistas directos de la producción, de todo lo que se «hace» en la sociedad. Y, sin embargo casi todo lo que pasa acostumbran a explicarlo ellos, a escribirlo ellos. Con el nacimiento del SLMM terminan cuarenta años de silencio de los trabajadores del mar. Este libro es una muestra.

Frecuentemente hemos oído hablar de la «tradicional marginación del marino mercante». Para nosotros eso es algo más que una frase hecha: es una realidad. La opinión pública se entera de la existencia de la mar-trabajo cuando las páginas de sucesos nos cuentan la desaparición de talo cual barco, a bordo del cual iban tantos hombres.

Ninguna profesión como la nuestra sufre un olvido tan absurdo. Cuando las autoridades de marina deciden sacar al «Urquiola» de la ría lo hacen despreciando olímpicamente la opinión de los

tripulantes. Ni siquiera tomaron en consideración las opiniones del personal titulado de a bordo. Pocos profesionales de este país son tan desaprovechados por la sociedad como los marinos mercantes.

Gentes con muy buena voluntad piensan que el marino es un militar. Que todos los marinos son militares, A ello han contribuido los sucesivos almirantes que, desde uno u otro puesto de control de la marina civil, hablan de una sola y fraternal «familia marina». Ellos no lo dicen, pero de la «familia», la Marina de Guerra es seguramente el padre, un padre tradicional que ordena y manda, más con autoritarismo que con autoridad; la marina deportiva (yate, puertos deportivos, etcétera) es la madre frívola que se deja querer por el padre porque éste la tiene «como una reina». El matrimonio no tiene hijos, sino dos criadas despreciadas e incómodas, pero a las que hay que mantener porque si no, ¿quién trabaja para justificar tanta familia?: la marina mercante y la marina de pesca.

Conviene que se sepa que, con total unanimidad, los marinos civiles rechazamos ese paternal control de la Marina de Guerra. Es más, que estamos hasta aquí de oír hablar de la «familia marinera», mientras los puertos deportivos destruyen playas y puertos pesqueros, mientras una simple protesta laboral de cualquier trabajador del mar es juzgada en Consejo de Guerra, de acuerdo con la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, a la que injustamente estamos sometidos. Rotundamente, no. Ni somos militares, ni queremos seguir sujetos a leyes disciplinarias que militarizan nuestro trabajo. Desarrollamos una actividad industrial civil -el transporte marítimo- y con quien estamos hermanados es con todos los trabajadores -de la mar y de tierra- que al igual que nosotros sufren la explotación y la alienación de su trabajo. Deslindar los campos de actuación de la Marina Mercante y de la Marina de Guerra es una necesidad urgente (ver [Anexo 12](#)). La tragedia del «Urquiola» probablemente no se hubiera producido si no existiera el absurdo control de la marina civil por parte de las autoridades militares.

Queremos un Ministerio de Transportes (o un Ministerio específico de la Marina Mercante, como tienen algunos países europeos), controlado por personal civil y con participación de los trabajadores; que englobe a las actuales Subsecretarías de la Marina Mercante y de la Aviación Civil, ambas ocupadas hoy en sus altos cargos por generales de las Fuerzas Armadas del mar y del aire.

El Sindicato Libre de la Marina Mercante nació en abril de 1975, tras un largo proceso de discusión y maduración de marinos de diversas categorías y de todas las nacionalidades y regiones del Estado español. Desde entonces su presencia en el mundo de la mar no ha dejado de extenderse. Hoy el SLMM constituye un auténtico modelo de sindicato de clase y unitario, en el que miles de compañeros han puesto su confianza. Por sus planteamientos (ver [Anexo 11](#): «Naturaleza y fines del SLMM»), y sus luchas, el SLMM es el sindicato representativo que durante muchos años los marinos, todos, hemos estado anhelando.

Un sindicato que busca la unidad de todos los trabajadores de a bordo, titulados y no titulados. Todos los tripulantes de un buque tenemos intereses comunes que defender y «unidos» lo haremos con mayores garantías de éxito. Incluso los problemas propios y específicos que tenemos como profesionales de distintos departamentos (cubierta, máquinas y radio) y categorías (subalternos, maestranza y oficiales), pueden recibir un tratamiento y solución más adecuada desde una perspectiva de lucha sindical unitaria. En la unidad de todos -difícil pero posible, y por encima de todo necesaria- está nuestra fuerza. La división no se da -no se debe dar- entre un oficial y un subalterno, ni entre la máquina y la cubierta (entre un trabajador y otro), sino entre el capital y el

trabajo¹. Por eso, y con más fuerza si cabe, el SLMM denuncia las maniobras de las jerarquías del sindicato vertical, quienes, viendo que su tinglado se derrumba irremisiblemente ante nuestro empuje, pretenden crear diversas «asociaciones sindicales» -con cinismo las califican de «unitarias» y «democráticas»- para oficiales de Puente, de Radio, de Máquinas, y para Maestranza y Subalternos.

Un sindicato capaz de organizar en la Marina Mercante la lucha eficaz para conseguir mejores salarios, más tiempo de vacaciones, buenos retiros, un mayor reconocimiento y dignidad de nuestra profesión. y que, partiendo de estas conquistas inmediatas, luche contra toda forma de explotación de nuestro trabajo de la mar.

Un sindicato que mantenga la independencia y autonomía respecto a los partidos políticos y a los demás grupos y familias sindicales. Somos independientes de la Unión Sindical Obrera (USO), de las Comisiones Obreras (CCOO), de la Unión General de Trabajadores (UGT) y de cualquier otro grupo sindical.

Esta independencia y autonomía la consideramos fundamental para salvaguardar y garantizar la unidad entre todos nosotros, así como para realzar nuestro protagonismo como trabajadores de la mar sin vernos en la necesidad de ir a remolque -como ha ocurrido hasta ahora- de los logros y conquistas de los trabajadores de tierra.

Independencia y autonomía que no quieren decir -en ningún modo- marginación del movimiento obrero del país ni de sus organizaciones. Ni intentamos ser ningún aparte en el seno de la clase obrera, ni buscamos ninguna originalidad estéril. Sabemos que la unidad de toda la clase trabajadora -mar y tierra- es una necesidad profunda sentida por todos los trabajadores y hacia ella caminamos. Por otra parte, en la mar necesitamos el apoyo y la experiencia sindical de los trabajadores de tierra -más bregados en la lucha obrera- para acertar en nuestros planteamientos y métodos de lucha.

Ello nos ha llevado a entrar en contacto estrecho -ya desde un inicio- con USO, CCOO y UGT. Los compañeros de USO y CCOO han comprendido y valorado nuestro empeño unitario y nos han dado su apoyo total renunciando ellos a crear sus propias federaciones en este sector. Sus líneas y corrientes sindicales están presentes en el seno del SLMM como garantía de un sindicalismo auténtico en la Marina Mercante. Con UGT y con el resto de las corrientes sindicales de clase y democráticas, esperamos llegar -en un futuro no muy lejano- a acuerdos similares.

Un sindicato que consciente de la importancia que tienen las relaciones internacionales para los trabajadores del mar, ha entrado en contacto con diversos sindicatos de marinos europeos y con organizaciones internacionales del sector Transporte. Con ello buscamos la necesaria coordinación internacional que garantice la eficacia de nuestra acción sindical en cualquier puerto del mundo.

Un sindicato cuyo poder no está en las oficinas o despachos, en manos de cuatro burócratas, sino en las ASAMBLEAS de los trabajadores a bordo y en los puertos.

Queremos situarnos dentro de la línea del «nuevo sindicalismo» que, durante estos últimos años ha surgido dentro del movimiento obrero. Un sindicalismo que busca la participación de todos los trabajadores, afiliados o no (la afiliación no significa para nosotros ningún privilegio, sino militancia) en asambleas a bordo y en los puertos, en donde se tomen las decisiones y se elijan a los representantes.

¹ Por eso, rechazamos categóricamente la creación de un Colegio Profesional de la Marina Mercante, que esconde en su seno el intento de consolidar un sindicato categorial que fomentará el elitismo y la insularidad entre los titulados. El SLMM está demostrando día a día la inutilidad práctica de un organismo semejante.

En este sentido hemos dado ya unos primeros pasos muy significativos de lo que queremos sea nuestro sindicato:

- En los barcos donde es posible, han comenzado a surgir asambleas, en las que se discute la plataforma reivindicativa, el modo de llevar adelante el convenio-base que propugnamos, etc²...
- Existen ya Asambleas de Puerto en Bilbao, Santander, La Coruña, Gijón, Avilés, Vigo, Valencia, Barcelona, Sevilla, Las Palmas y Málaga, así como una Asamblea Local en Madrid. Son centros de apoyo y coordinación de las ASAMBLEAS de a bordo, y de las luchas concretas que van surgiendo, al mismo tiempo que contribuyen a que los marinos nos vayamos integrando en los problemas de nuestros propios pueblos y comunidades.
- Representantes de las Asambleas de Buque y Puerto forman la Coordinadora estatal donde se toman las decisiones a llevar a la práctica a nivel general.
- De la Coordinadora estatal salió elegida en el pasado mes de agosto una Secretaría General de tres miembros, como órgano de decisión y ejecución del SLMM entre Coordinadora y Coordinadora.
- Un sindicato que no está hecho sino que lo vamos haciendo entre todos y que será lo que todos queramos que sea. Hasta el presente nos vamos guiando por unos principios recogidos en la «NATURALEZA y FINES DEL SLMM» lo suficientemente abiertos para que en ellos nos sintamos identificados todos los que tenemos conciencia de ser clase trabajadora y queremos llevar adelante la lucha obrera en la Marina Mercante, cualquiera que sea la idea política que profesamos. Unidad entre todas las corrientes sindicales, unidad entre todas las categorías y departamentos a bordo, unidad de todos los trabajadores de la Marina Mercante para alcanzar nuestras reivindicaciones: eso es el SLMM.

Este libro, en buena parte realizado por la Asamblea del Puerto de La Coruña del SLMM, está dedicado al pueblo gallego y en especial a todos aquellos que sufren y padecen las consecuencias de una catástrofe que jamás debe repetirse.

SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE.

Septiembre de 1976.

² Para la consecución de ese convenio-base para toda la Marina Mercante, el SLMM tiene elaborada una Plataforma Reivindicativa mínima que ha recibido ya un amplio consenso en la mayor parte de la flota:

- Dos meses de descanso retribuido cada cuatro de navegación.
- 27.000 pesetas de salario mínimo mensual garantizado, para la categoría inferior a bordo. 100 por 100 del salario garantizado en los casos de enfermedad, accidente, jubilación y descanso anual.
- 40 horas de jornada semanal.
- Camarotes individuales y suficientes lugares de reunión y esparcimiento a bordo.
- Abolición de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante en aquellos aspectos que regula las relaciones a bordo. Exigimos derecho de huelga, como el resto de los trabajadores del país. Creación de un Ministerio de Transportes -o, incluso de un Ministerio de Marina Mercante-, con participación de los trabajadores.

1 EL BUQUE Y EL PUERTO

1.1 El buque

El «Urquiola» es un petrolero construido en «Astilleros Españoles», factoría de Sestao, y botado el 2 de junio de 1973. Sus principales características son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares	262,01 metros
Eslora total	276,54 metros
Manga	39,01 metros
Calado a plena carga	15,19 metros
Registro bruto	59.507 T.R.B.
Peso muerto	111.225 Tons.

En contra de lo que en medios no especializados se ha venido diciendo después del accidente, el «Urquiola» no es un superpetrolero (o, más técnicamente, un VLCC *-very large crude carrier-*). Por el contrario, se trataba, en el momento de su construcción en 1973, del tipo más pequeño de petrolero concebible con criterios de rentabilidad, pensado para poder entrar en puertos pequeños y distribuir los crudos por todas las refinerías españolas. Sólo a partir de las 100.000 T.R.B. puede hablarse de superpetrolero; por ello, las afirmaciones más o menos gratuitas sobre la inmaniovrabilidad de los supertanques y sus peligros no son aplicables con propiedad al «Urquiola».

La carga del «Urquiola» se distribuía en 16 tanques, de los que 4, los de mayor capacidad, eran centrales, y 6, los laterales por cada banda. Además, a popa, como es usual, llevaba los correspondientes tanques de fuel, gasoil, diesel para el propio consumo y tanques de agua.

El buque estaba tripulado, de acuerdo con su cuadro indicador, por 38 hombres. Refiriéndonos en concreto al personal de puente, ha de resaltarse que dos de los tres Oficiales de Puente estaban en posesión del título de Capitán de la Marina Mercante -máxima titulación profesional-, por lo que, con el Capitán, eran tres los que a bordo poseían tal título. El 2º oficial tenía el título de piloto de 1ª clase. Además, los dos Alumnos que llevaba el buque en aquel viaje lo eran, excepcionalmente, de puente, por lo que puede afirmarse que el personal técnico era especialmente cualificado.

1.2 El puerto

La entrada en el puerto de La Coruña, de acuerdo con la Carta Náutica nº 9290 del Instituto Hidrográfico de la Marina, corregida por última vez el 24 de abril de 1976, que puede verse como [Anexo nº 1](#), puede efectuarse por dos canales de aproximación. Uno se llama canal, del Seixo Blanco y discurre entre el Banco Yacentes y los Bajos de La Mula; para enfilarse por este canal se utilizan las dos torres construidas en Punta Fiaiteira con este objeto: basta mantener a ambas alineadas para saber que la posición en el canal es la correcta. Este canal, marcado con letra «A» en la carta anexa, fue el utilizado por el «Urquiola» en el viaje del accidente. Interesa reo saltar que, de acuerdo con la mencionada carta, las sondas más pequeñas de este canal son ,de 22 metros en bajamar escorada (es decir, en la bajamar más extrema del año), como puede comprobarse en la misma.

El otro canal, el marcado como «B» en la carta, es el denominado Canal del Oeste o de Punta Herminio, y discurre entre el Banco Yacentes y la Punta Herminio. Su enfilación se logra visualmente mediante dos torres colocadas en Punta Mera. Este canal ofrece sondas mínimas de 28 metros, más profundas entonces que las del Seixo Blanco, pero es más estrecho y, por ello, no suele ser utilizado por los buques de gran tonelaje.

1.3 El viaje

En el viaje que nos interesa, el «Urquiola» transportaba un cargamento de 105.977,17 toneladas inglesas (long tons) de crudos, lo que equivale a 107.676,86 toneladas métricas. Pueden verse como [anexos nº 2, 3 y 4](#) el Manifiesto de Carga (documento aduanero que garantiza la cantidad exacta transportada), el Certificado de Supervisión y el Plan de Estiba. A resaltar que el fueloil de origen había sido consumido y substituido en Canarias.

Pueden verse en el Certificado, de Supervisión de la empresa «E. W. Saybolt & Co., S. A.» ([Anexo nº 3](#)) que los calados del buque con la carga transportada eran de 15,40 metros, tanto a popa como a proa. Aun admitiendo que el buque navegase en realidad, como es usual en los petroleros, algo apopado (más hundido por popa que por proa), el calado máximo sería de 15,50 metros cuando llegó a La Coruña.

Como se ha hablado en la prensa de que los calados de los grandes buques varían o pueden variar grandemente debido a la escora y cabeceo del buque, hemos calculado el aumento del calado que puede suponer una escora (inclinación lateral) de 1 a 6 grados ([Anexo nº 5](#)): así, un grado de escora hubiera provocado un calado de 15,638 metros, dos grados 15,971, y 6 grados 17,225 metros. Ahora bien, para que un buque como el «Urquiola» adquiera una escora de 6 grados son necesarias unas condiciones de mar y tiempo muy desfavorables. Ha de tenerse en cuenta que, al llegar a La Coruña, el tiempo era bueno, con mar tendida y olas de 1,50 metros, y que el buque abocó el canal a una velocidad de 3 a 4 nudos; en estas condiciones es técnicamente imposible que el cabeceo o la escora sean significativos. Por ello, ha de afirmarse como plenamente probado que el calado del buque no podía pasar de los 16,50 metros.

Esta afirmación se ve corroborada por el informe de «IBERTANQUES» («Buques Tanques Reunidos, S. A.»), realizado con fecha 24 de mayo de 1976 sobre las causas del siniestro, y en cuya página 7 se lee: «Supongamos que, por efecto de las olas y el balanceo, el buque aumenta su calado en ocasiones a 16,50 metros; concedamos otro medio metro como margen de error (casi increíble) en la estimación de los calados y tendremos como resultado un calado máximo, no permanente, de 17 metros.»

Si el calado máximo del buque era de 16,50 o 17 metros, ello quiere decir que el buque disponía, haciendo caso de la carta náutica, de un espacio de agua de 5 metros en los puntos menos profundos del canal en la bajamar más extrema del año.

Es absurdo y malintencionado insinuar, entonces, como lo hace el secretario de la Junta del Puerto de La Coruña en La Voz de Galicia del 12 de mayo de 1976, que «el petrolero debió haber esperado a que subiera la marea»; con ello parece que el hecho de que el buque entrase en marea baja pudo tener alguna influencia en el accidente. En el día en cuestión, a las 8.20 horas, la altura de la marea sobre la bajamar era de 0,38 metros, lo que quiere decir que la profundidad real era la de las sondas de la carta *más* 0,38 metros. Insistimos: al buque le sobraban, según la Carta, más, de 5 metros de agua bajo la quilla.

Pero es que hay más: el «Urquiola» no era un novato en el puerto de La Coruña: había entrado nada menos que 16 veces, siempre al mando del mismo y de otros capitanes. En el [Anexo nº 6](#) pueden verse los diez últimos viajes que había realizado, con las horas en que abocó el canal y la altura de

la marea en aquel momento. De la tabla se deduce con claridad que el «Urquiola» había entrado con mareas altas y bajas indistintamente, aunque, ello es cierto, nunca había coincidido con la casi bajamar.

Y es que cualquier marino podrá decir si con un margen de más de 5 metros de agua bajo la quilla tiene sentido esperar marea. Sería tan absurdo que más vale no hablar de ello.

2 LA PRIMERA TOCADA DE FONDO

2.1 Aproximación

Describiremos a continuación con detalle la maniobra de aproximación del «Urquiola» al puerto de La Coruña en la mañana del 12 de mayo de 1976, cuando, por 17ª vez, entraba en el mismo (véase [Anexo nº 7](#), que la transcribe gráficamente). La guardia de 04.00 a 08.00 horas correspondía al 1er oficial, señor Tesouro Fernández, acompañado del alumno de Náutica más joven, señor Miguel Angel Dinedo Aguirre. El «Urquiola» se aproximaba a La Coruña en un rumbo Nordeste y, después de un cambio a estribor, se puso en un rumbo de 124° según la giroscópica (122 verdadero), con la proa directamente sobre la isla de La Marola (situación 1.a). El 1er Oficial, durante el transcurso de su guardia, había trazado sobre la carta las líneas de rumbo previsto, y, en concreto, había dibujado una línea que arrancaba de la Torre de Hércules en dirección del 42° del Norte verdadero. La finalidad de esta línea era clara: antes de llegar al punto donde la misma cruzaba la línea de rumbo a La Marola, el buque debía virar a estribor y alinearse con las torres de Punta Fiaiteira, situándose así en el canal de aproximación al puerto.

Es de resaltar que esta maniobra de alterar el rumbo a estribor para alinearse en el canal se realizó en un punto (situación 2ª) situado muy al norte del Banco de Yacentes, lo que elimina toda posibilidad de que el buque tocara en ellos.

A las 04.00 horas el capitán, señor Rodríguez Castelo, se hallaba ya en el puente dirigiendo la maniobra. Ordenó al alumno señor Pinedo situarse en el alerón de estribor del puente e ir tomando a intervalos regulares observaciones sobre la Torre de Hércules. El alumno iba gritando las demoras al capitán; cuando gritó que el ángulo era de 216° según la giroscópica, el capitán ordenó virar todo a estribor (07.56 horas). A las 08.00 horas el buque se hallaba ya alineado con las Torres de Punta Fiaiteira y navegaba en un rumbo de 182° verdadero (184° según la giroscópica) (situación 3ª).

En este momento salieron de guardia el 1er oficial y el alumno más joven, entrando de guardia el 3er oficial, señor Gómez Peña y el alumno más antiguo, señor Gracia Royo. El capitán seguía en el puente.

Oigamos ahora la declaración del 3er oficial: «En cuanto el buque terminó de virar a estribor, comprobé que la alineación de las torres de Punta Fiaiteira era la correcta, un poco abiertas entre sí, lo que quería decir que navegábamos en la zona de estribor del canal, a unos 80 metros de la línea teórica de enfilación. El navegar a estribor de tal línea es normal en los grandes buques, por la proximidad a esa línea de los Bajos de La Mula por la banda de babor. El capitán estaba en el puente y miraba por los prismáticos, y me dijo que veía la lancha del práctico salir de puerto y venir a nuestro encuentro. La orden de máquina era "avante muy poca" y la velocidad de 3 nudos.»

La correcta alineación de las torres ha sido confirmada por el alumno señor Gracia Royo y el timonel de servicio. El informe de «IBERTANQUES» dice (página 1ª): «08.00: El capitán está en el puente y mantiene contacto telefónico con el práctico que viene en su embarcación en dirección al buque.» Es de subrayar que el práctico suele embarcar en los buques de gran calado en el punto aproximado en que el canal del Seixo Blanco se cruza con el de Punta Herminio, y, para ello, abandona el puerto de La Coruña cuando el vigía de la torre de Hércules avisa que los buques se aproximan por el norte de las Yacentes. En el caso del «Urquiola» el aviso se recibió a las 07.30 horas, y el práctico, señor Sánchez Lebón, según su propia declaración, emprendió viaje al «Urquiola» alrededor de las 08.00 horas.

2.2 La tocada

A las 08.20 horas todos los testigos que se hallaban en el puente coinciden en que el «Urquiola» tocó fondo, en forma más bien ligera («me pareció que el buque se arrastraba», dice el 3er oficial) (Situación 4ª). El buque no quedó sujeto, sino que siguió avanzando por el canal. El capitán ordenó inmediatamente parar las máquinas, y el «Urquiola», por efecto de la arrancada que nevaba, siguió avanzando hasta una posición aproximada (situación 5ª) situada en el punto donde se cortan las líneas de enfilación de ambos canales. Inmediatamente después de la tocada se producen dos hechos de capital importancia.

1) El capitán, así como el alumno de guardia, toman demoras con las giroscópicas de los alerones del puente, tanto a la torre de Hércules como al faro de Punta Mera. Estas demoras son anotadas por el 3er oficial, que nos informa, que eran de 237° a la torre de Hércules y 148° a Punta Mera (el faro); ello nos ha permitido situar el punto de tocada en el marcado como situación 4.a en la carta anexa. Este punto se encuentra sin lugar a dudas dentro del canal de aproximación. Como dice el 3er oficial. «Poco antes de la tocada y asimismo poco después de ella vi claramente que las torres de enfilación de Punta Fiaiteira aparecían un poco separadas. Ello atestigua que navegábamos un poco a estribor de la enfilada, unos 60 metros.»

2) Unos 3 o 4 minutos después de la tocada (a las 08.23 horas por tanto), el capitán llamó por VHF al práctico que se acercaba, diciéndole que acababa de tocar fondo. Y el práctico le contesta: «No es posible, puesto que tienes el buque en la enfilada.» Estas palabras son definitivas, si alguna duda cupiera sobre la veracidad de quienes se hallaban en el puente del «Urquiola».

Pero, siempre hay un pero, el señor Sánchez Lebón, práctico del puerto, debió, por indicación de instancias superiores, pensar que no le convenía ser testigo «de visu» de la posición del buque en el momento de la varada; y para ello, en sus sucesivas declaraciones, afirma que cuando habló con el capitán del «Urquiola» por VHF no podía todavía ver el buque por ocultárselo el rompeolas del puerto, y que lo que dijo fue: «No es posible *si tienes el buque en la enfilada.*» Cambio sutil, pero esencial, en su frase.

El señor Sánchez Lebón veía al «Urquiola» cuando hablaba, y demostrarlo es fácil:

a) El 3er oficial, así como el alumno de guardia, oyeron la conversación y juran que dijo lo copiado en primer lugar. El alumno afirma además que mientras el capitán hablaba por VHF él veía a cuatro remolcadores salir del puerto. Pues bien, la lancha del práctico, según propia declaración, iba a proa -es decir, adelante- de los remolcadores.

b) Hay un testigo imparcial: el señor Ángel Rodríguez Masejo, oficial radiotelegrafista a cargo de la Radio Costera de La Coruña y que oyó la conversación: afirma que el señor Sánchez Lebón dijo que veía al «Urquiola».

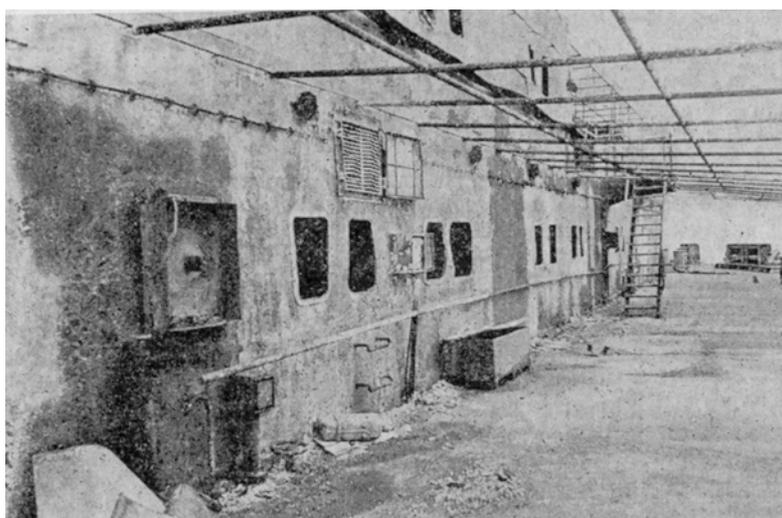
c) Hay un dato físico incontrovertible: si la lancha de prácticos hace 8 nudos (dato comprobado) y la distancia de la estación al final del rompeolas (desde donde se divisa a cualquier buque que entre) es de 1,25 millas (comprobado), el tiempo que tarda la lancha es de 10 minutos. Admitiendo una cierta lentitud en puerto, unos 15 minutos son holgadamente suficientes para llegar al rompeolas. Pues bien, el práctico afirma que se embarcó a las 08.00 horas, pero, según él, no veía al «Urquiola» a las 08.24 porque se lo tapaba el rompeolas. La contradicción es tan manifiesta que huelgan comentarios.

2.3 Averías y su control

Las averías sufridas por el «Urquiola» como consecuencia de la tocada fueron inmediatamente comprobadas por la dotación, y pueden cifrarse esencialmente en:

- Escape de fueloil (combustible, no crudo) por la parte de popa estribor, lo que indicaba que alguno de los tanques, de fuel tenía una vía de agua. El jefe de máquinas comenzó inmediatamente a trasegar el contenido del tanque a otros disponibles.
- La cámara de bombas, situada inmediatamente delante del puente se estaba inundando por el fuel que procedía (seguramente) del tanque anterior. Para achicarla se utilizaron las mismas bombas, descargando el fuel en el tanque nº 1 central.
- El cofferdam de proa (deep-tank situado en la punta del buque, entre el peak de proa y el tanque nº 1) tenía importantes vías de agua.

Ante tales daños, puede afirmarse lo siguiente: el «Urquiola» tenía serias averías, pero su situación no era peligrosa y la posibilidad de hundirse o embarrancar era nula. En efecto, las vías, de agua en el deep-tank de proa podían provocar su total inundación, con el consiguiente aumento de calados a proa, nada más. La vía de agua en el tanque de fuel popa-estribor estaba controlada y el tanque siendo vaciado. Y la inundación, por fuel, de la cámara de bombas terminaría también por ser controlada, dado que las bombas mismas funcionaban. En el peor de los casos, lo único que podía suceder es que el «Urquiola» quedase sin bombas propias de descarga. Este análisis de averías es importante de tener en cuenta de cara a las medidas que posteriormente se adoptaron: el «Urquiola» no corría riesgo de hundirse y su situación era segura. Como el catedrático de la Escuela de Náutica de La Coruña, señor Reiriz Basoco, recuerda en *El Ideal Gallego*, de 25 de junio de 1976: «Es axiomático en seguridad marítima que si un buque no se hunde veinte minutos después de una emergencia, ya no deberá hundirse.»



Estado en que quedó la parte habitable del «Urquiola» (vista de babor)

3 EL INTENTO DE SALIR A LA MAR

Comienza ahora la descripción de la más desafortunada y absurda maniobra que una mente marinera pueda concebir en la situación del «Urquiola» de aquella mañana. Pero no adelantemos juicios críticos; vamos a detallar primero cómo se decidió y ejecutó la maniobra; hablaremos luego de la opinión que merece.

3.1 La decisión de ganar la mar abierta

Alrededor de las 08.40 horas, el práctico sube a bordo y se informa de las averías. A través del VHF se llama a la Comandancia de Marina y se comunica al segundo comandante, de guardia en la ocasión, la situación del «Urquiola», que sigue varado en la situación 5.a de la carta, [Anexo 7](#) (situación 1.a de la carta, [Anexo 8](#)), es decir, en el punto donde las enfilaciones de ambos canales confluyen. La respuesta es que el «Urquiola» espere órdenes y mantenga las máquinas preparadas. Ya las 09.30 horas se recibe la orden de la Comandancia de Marina: el «Urquiola» debe dar la vuelta y salir a mar abierto, a una distancia de doscientas millas de la costa. Es importante resaltar que fue una orden, no una decisión mancomunada de Capitán, Comandante y Práctico, como después se ha pretendido insinuar. El 3er oficial es terminante: «Al buque se le ordenó salir de nuevo a la mar.» E insiste en ello en declaraciones a *El Ideal Gallego*, de 13 de mayo de 1976: «Las autoridades de marina negaron el permiso para adentrarnos en puerto. Se nos dio orden de retroceder, de ir marcha atrás, con objeto, creo yo, de adentrarnos mar adentro, unas 100 millas, y allí abandonar la carga.» La nota de la Capitanía General de la Zona Marítima del Cantábrico del mismo día 12 lo reconoce, aun con su sibilina redacción: «Ante esta situación, la autoridad de marina ordenó tomar las medidas pertinentes para tratar de evitar...».

El porqué de la decisión de sacar el buque de la bahía y conducirlo a mar abierta es patente, y ninguno de los protagonistas lo oculta: evitar el riesgo de un incendio, explosión o contaminación en la bahía coruñesa. Lo que la autoridad de marina quiere evitar a toda costa es el vertido, en plena bahía, de los miles de toneladas de crudos que el «Urquiola» almacena en sus tanques, con la consiguiente y gigantesca marea negra.

La decisión es, conviene resaltarlo, rápida y precisa:

1) RAPIDA: la orden de la Comandancia de Marina se recibe a bordo a las 09.30 horas, una hora después de la primera tocada. No se espera para tomar tan grave decisión a reconocer en detalle los daños, no se espera a oír los informes detallados del equipo de control de averías que, dirigido por el 1er oficial, trabaja a bordo. Simplemente, ya la vista de que en el petrolero se han producido fugas de fuel, se decide sacarlo a mar abierta. Como dice el 2.0 oficial del «Urquiola» (Hoja del Lunes, 24 de mayo de 1976): «Creo que la decisión de salir rápidamente de la ría fue tomada demasiado precipitadamente.»

2) PRECISA: se decidió que el «Urquiola» saliese a la mar abierta por el mismo canal del Seixo Blanco que había utilizado a la entrada. ¿Por qué? Muy sencillo. Una vez más es el práctico, señor Sánchez Lebón, quien nos lo explica en *El Ideal Gallego* de 24 de junio de 1976: «¿Por qué salió el barco por el mismo canal de entrada? Contestación: no había ninguna razón lógica para aconsejar lo contrario. Por añadidura, salir por el canal del Oeste con un barco muy aproado y seriamente averiado sería una temeridad por ser este canal más estrecho. Un percance en él hubiese inutilizado el puerto. Entonces sí que cabría haber preguntado: ¿Por qué no utilizaron ustedes el canal del Norte, que ya podía suponerse el malo?»

La opinión del práctico y autoridades es clara: no había razón lógica alguna que desaconsejase salir por donde se había entrado. El hecho de que el «Urquiola» hubiese pegado con el fondo una hora antes al pasar por ese canal no es entonces una razón lógica para no volver a pasar por el mismo lugar, por lo menos para la lógica de las autoridades de Marina. Si con 15,60 metros de calado había varado al entrar, ¿qué pasaría al salir, con el buque un poco hundido de proa debido a la vía de agua en el deep-tank y la marea más baja? La pregunta es meramente retórica y resultaría ociosa si los hechos no hubiesen venido a dar una trágica respuesta terminante: el «Urquiola» volvió a chocar.

Las absurdas y contradictorias explicaciones del práctico («Un percance en el canal oeste hubiese inutilizado el puerto», dice; pero, ¿por qué iba a inutilizarlo si dice también que el otro canal estaba en perfectas condiciones?), esconden una realidad más sencilla: si se decidió salir por el mismo canal norte fue porque no se creía que el buque hubiera realmente tocado fondo en el canal al entrar. No se tomaba en consideración lo que el capitán del «Urquiola» decía. No se le hizo caso.

Y así, precipitada e incompetentemente, se abocó al «Urquiola» hacia la catástrofe.

3.2 La maniobra de salida

Partimos de la situación 1.a en la carta anexa nº 8, situación a la que el buque Iba llegado después de la primera tocada. En esta situación se toman dos remolcadores, a proa y popa, para ayudar en la maniobra de ciabogar -dar la vuelta- hacia la mar abierta. La ciaboga se efectúa hacia estribor, dado que las grandes profundidades de agua existentes en el sur del banco Yacentes lo permiten con holgura. El propio buque ayuda con sus máquinas en la maniobra, que se realiza felizmente (situaciones 2ª y 3ª, carta 8ª).

Una vez de nuevo en el canal del Seixo, el buque toma rumbo al cabo Prioriño Ohico (situación 3ª) (declaración del práctico y del 3er oficial) y se ordena desde el puente a las máquinas «avante toda». Dice el 3er oficial: «Antes de que los motores hubieran llegado a alcanzar el número de revoluciones correspondiente a la marcha "avante toda", más o menos dos minutos después de la orden a las máquinas, se oyó un fuerte impacto en el buque, seguido de una fortísima vibración.» y el 1er oficial: «Se sintió algo parecido a una explosión acompañada de un enorme ruido» (situación 4ª). Inmediatamente, comienza a salir a la cubierta del buque el crudo de los tanques de proa, tanto por los tapines como por los tubos de ventilación (concretamente, en los tanques 1 estribor, 1 y 2 centro y 2 estribor). Esta salida del crudo a cubierta por las escotillas de los tanques significa que se han producido graves averías y vías de agua en el fondo del buque y que el agua, al entrar en los tanques por abajo, empuja con fuerza al petróleo hacia arriba, haciéndole romper los tapines.

También, inmediatamente después de este segundo impacto, el buque se hunde acusadamente de proa y escora a estribor con una inclinación aproximada de 10°. El capitán ordena parar las máquinas y el buque pierde rapidísimamente velocidad,

¿Cómo hemos fijado el punto exacto en que se produjo esta segunda tocada? ¿Por qué lo hemos marcado sobre la carta (situación 4ª, [Anexo 8](#)) en un punto que se halla sin duda en pleno canal de entrada? Las declaraciones de todos los testigos, incluido el práctico, son en esto terminantes: el buque estaba en el canal, las torres de Punta Fiaiteira se veían a popa perfectamente alineadas. Ahorramos en este punto, dada la total unanimidad, la cita literal de sus declaraciones.

Ahora bien, ¿puede afirmarse que el punto de la tocada es el mismo que aquel en que el buque había chocado al entrar? Casi con toda seguridad puede afirmarse que sí. En sus primeras declaraciones el práctico dice que «aunque no tomé demoras exactas para precisar la posición del buque, puedo afirmar categóricamente cuál era esta posición en base a mi conocimiento de la zona: la Punta Torrella se veía conjuntamente con la isla de Marolete, y el final del rompeolas del puerto se alineaba con el comienzo de la playa de Santa Cristina; y sé perfectamente por mi propia

experiencia que si la playa de Santa Cristina se ve al lado del rompeolas el buque tiene que estar en el canal».

Pues bien, si trazamos las dos líneas a que el práctico alude veremos que su punto de intersección - que nos indica la situación del buque- se produce en una situación idéntica a la que se dio para la primera tocada en base a las marcaciones del 3er oficial.

Así, el «Urquiola», como era inevitable, se había estrellado con el mismo obstáculo encontrado al entrar. Si los daños eran más graves en esta segunda ocasión, ello se debió a dos factores concurrentes: la marea estaba al salir aún más baja (la bajamar era aquella mañana a las 09.41) y el buque salía algo aproado.

3.3 Juicio crítico

Puede realmente afirmarse que el «Urquiola» no se hundió debido a unas rocas no señaladas en la carta náutica, sino que lo hundieron las decisiones precipitadas y absurdas de la Comandancia de Marina. Primero, la decisión de salir a mar abierta; segundo, la de salir por el mismo camino utilizado al entrar.

En cuanto a la primera de tales órdenes, la de ciabogar y salir a alta mar, ha habido y existe todavía un cierto equívoco en la opinión pública, derivado del defectuoso planteamiento que del problema han realizado algunos medios de difusión. En efecto, se ha presentado el problema a una opinión pública no técnica en los siguientes términos. Hubo que decidir en aquel momento entre dos posibilidades: entrar en puerto al «Urquiola» e intentar descargarlo en el pantalán de atraque de la refinería o alejarlo de La Coruña. La primera posibilidad, entrar en La Coruña, se pinta por las autoridades (véanse las declaraciones del práctico en La Voz de Galicia del 19 de mayo de 1976 y la nota oficial de la Capitanía General) como auténticamente catastrófica: entrar en La Coruña con la posibilidad de que el crudo se incendiase, con el riesgo de explosión extendida a los depósitos de la refinería de Petrolíber, con la amenaza para la vida de cientos de miles de personas que ello significaba, etc., hubiera sido... criminal. Además, si el «Urquiola» tenía su cámara de bombas inundada por fuel no hubiera podido descargar el crudo por sus propios medios en el pantalán, al que, por otro lado, no podía atracar dado el aumento de calados a proa producido por la vía de agua en el cofferdam.

Así, demostrando lo absurdo de la primera posibilidad, se intenta justificar la elección «inevitable» de la segunda: el salir a alta mar. Pero es que el planteamiento es falso y encaminado sólo a convencer a una opinión pública susceptible del impacto emocional derivado de la visión dantesca de una explosión en la refinería y La Coruña. A nadie medianamente versado en la técnica de petroleros se le hubiera ocurrido, sin más averiguaciones, meter el buque en el puerto de La Coruña. Pero tampoco se le hubiera ocurrido la peregrina idea de alejarlo 200 millas de la costa a los 50 minutos escasos de la primera tocada. y es que la alternativa real y objetiva, no la que era sólo producto del alocamiento y la incompetencia, era la de dejar el buque donde estaba, en el centro de la bahía, investigar y concretar las exactas averías que tenía y decidir a la vista de las mismas lo más procedente: el «Urquiola», lo hemos visto al describir sus averías iniciales, no se hallaba en peligro de naufragio: perdía fuel (¡no crudo!) de un tanque de consumo, pero este tanque estaba siendo trasegado y, además, no contenía arriba de las 700 toneladas. El deep-tank de proa tenía una vía de agua y ello hacía que el buque se hundiese de proa 1,50 metros más de su calado normal: nada más. Su único problema serio era la inundación de la cámara de bombas, que le imposibilitaba para usarlas, de momento, en la descarga de su propio cargamento.

En esta situación, lo lógico hubiera sido dejar al buque donde estaba, lejos de la refinería y de la costa, sin significar amenaza alguna para el puerto y su población. En segundo lugar, averiguar

averías, intentar su control y reparación, etc. y en tercer lugar, si el buque seguía sin ofrecer la seguridad suficiente para entrar en puerto, intentar:

- 1) su aislamiento mediante cercos especiales, existentes en todas las refinerías y, entre ellas, en Petrolíber. Ello hubiera impedido una marea negra en la bahía;
- 2) el transvase del crudo que transportaba a otros buques, con las bombas de éstos o con bombas auxiliares. Para los escépticos de esta posibilidad recordemos que esta operación es la que realizó el buque tanque «Camporraso», 20 días después, con los restos del «Urquiola». Lo que no fue difícil, aunque sí arriesgado, cuando el buque había ya naufragado, hubiera sido más fácil con el buque entero y una dotación preparada a bordo.

Y, sin embargo, se decidió alejar al «Urquiola» 200 millas hacia alta mar: decisión absolutamente irracional y comparable sólo a la de quien esconde la cabeza y los ojos para no ver el peligro que se acerca; pues, ¿qué se podía conseguir alejando el buque? ¿Qué haría el «Urquiola» una vez a 100 o 200 millas de la costa, con las mismas averías originales, lejos de puerto, etc.? (Descargar, como hemos leído en algún periódico? ¿Cómo lo podría hacer sin bombas? ¿Se piensa en la gigantesca marea negra, a nivel internacional, que hubieran producido 110.000 toneladas de crudos a 100 millas al oeste de Finisterre? Seamos serios, El «Urquiola» hubiese tenido que pedir auxilio a algún remolcador de salvamento y ser llevado al puerto que admitiese aquella bomba navegante; y ese puerto tendría que haber sido uno español, pues ninguna autoridad del mundo iba a dejar que entrase en sus puertos una amenaza extranjera de ese calibre. Entonces, ¿iba a ser de ida y vuelta el viaje?

¿O bien pensaba la autoridad de Marina hundir con bombas y torpedos el «Urquiola» una vez en alta mar? Solución un tanto exagerada para un buque que perdía fuel por un tanque de ¡700! toneladas. Y que, además, aun suponiéndola practicable, nada arreglaría: las 110.000 toneladas de crudo seguirían en la mar, hundido o no el buque, y la mar las llevaría de nuevo a la costa en forma más dispersa e imprevisible, y, por tanto, más peligrosa todavía; que las imágenes bélicas no engañen a los no expertos: la catástrofe del «Torrey-Canion» demostró hace ya años que es casi imposible (hacer arder el petróleo crudo mediante bombas o napalm.

En definitiva, alejar el foco potencial de contaminación a 200 millas era una decisión carente de sentido: era más peligroso el «Urquiola» a esa distancia, en alta mar, sufriendo los embates de la mar, lejos de la costa y de cualquier ayuda, sin posibilidades de controlar sus averías, que en una bahía protegida y con unos depósitos para descargar a 2 millas escasas.

Pero es que, aun admitiendo como buena la decisión de alejarlo, lo que ninguna mente medianamente razonable hubiera discurrido era que el buque saliese por donde había entrado, por el canal norte o del Seixo Blanco. Porque, y con ello basta, si pegó en el fondo al entrar, tenía que pegar al salir, puesto que llevaba más calado y había menos agua bajo su fondo.

Este segundo aspecto de la decisión de salir es algo tan absurdo que sólo puede explicarse en base a una sencilla alternativa: o las autoridades de Marina son absolutamente incompetentes para resolver y decidir en una situación técnico-civil de este tipo, o no creían al Capitán cuando éste afirmaba que había pegado en el fondo al entrar. Pero como ambas posibilidades arrojan igual luz desfavorable sobre la actuación de tales autoridades, parece que se está «inventando» una tercera vía, una explicación fantasmagórica que les exonera de toda responsabilidad y que borra de golpe todos los aspectos críticos de su actuación. Veámosla.

3.4 Una curiosa versión de los hechos

La aludida solución no ha sido todavía oficialmente manifestada, pero las sucesivas declaraciones del práctico, señor Sánchez Lebón, así como los comentarios recogidos en los ambientes oficiales, permiten adivinar y predecir como segura conclusión del sumario que la autoridad de Marina instruye la siguiente: el «Urquiola» no tocó fondo al salir, simplemente estalló o explotó cuando salía, que no es lo mismo. Es decir, como consecuencia de la primera varada, sufrida al entrar, el buque se resintió y, mientras salía de la bahía, explotaron sus planchas interiores, produciéndose nuevas vías de agua. O reventaron las planchas del casco, si se prefiere.

Para ver cómo esta versión avanza, veamos las aludidas declaraciones del práctico:

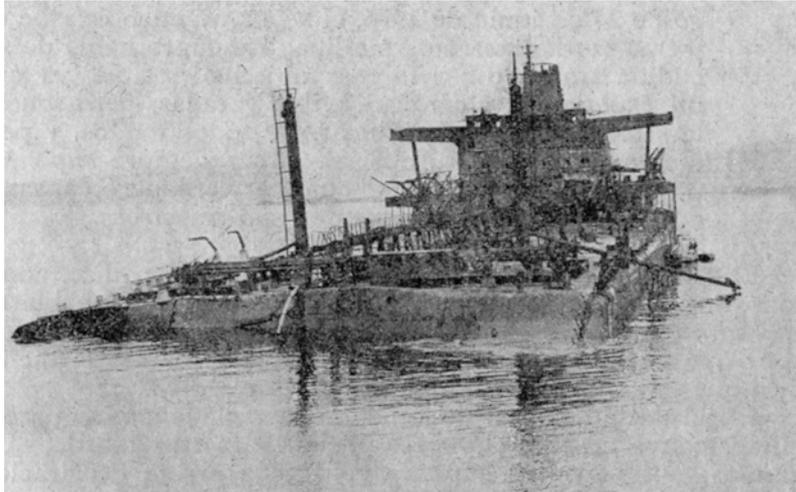
- 1) *El Ideal Gallego* de 13 de mayo de 1976 (al día siguiente del siniestro): «Cuando navegábamos por el canal, el buque *tocó de nuevo* en los bajos y reventó un tanque de proa.»
- 2) *La Voz de Galicia* de 19 de mayo de 1976: «Sobre las diez de la mañana, en plena marcha, se notó una sacudida. No fue un golpe brusco. Más bien una sensación de rozadura o perezoso contacto en el barco. Yo sólo puedo hablar de lo que me pareció el lance, *pero no puedo asegurar que hubiésemos tocado fondo.*» Aunque a la pregunta del periodista: «¿Es probable que el “Urquiola” tocase fondo en esta oportunidad?», responde: «Sí, es probable.»
- 3) Y ya un mes después, en carta abierta a *El Ideal Gallego* de 24 de junio de 1976, el señor práctico escribe en forma verdaderamente sibilina: «Siempre hablé de sacudida tratando ser lo más objetivo posible, ya que mi experiencia alcanza a evitar varadas, pero ignoro la sensación de embarrancar. De todos modos, y pendiente de la Prensa, observé cómo siempre *suponían* un segundo golpe, *incluso* como el verdadero causante del siniestro» (los subrayados son nuestros).

El cambio de tono es palpable. El 13 de mayo dice, como todos los demás testigos, que el buque chocó; el 19 habla de «*rozadura o perezoso impacto*» (¿con qué?, ¿con el fondo?, ¿por qué no llamarlo varada, entonces?). Y al mes siguiente dice que es «la Prensa» la que «supone» el golpe.

Estas declaraciones de quien, desgraciadamente, parece querer convertirse en el vocero oficial de la tragedia del «Urquiola», nos permiten suponer cuál va a ser la declaración final de las autoridades sobre el asunto: no hubo segunda varada, sino explosión (es significativo que la Nota de la Capitanía General de la Zona Marítima, al día siguiente del siniestro, omitía ya cuidadosamente toda referencia al intento de salir a la mar ya la segunda varada).

¿Explosión? ¿Explotaron los tanques hacia abajo produciendo un desgarrón de 60 metros de largo y 50 centímetros de ancho, en sentido longitudinal del casco, y con los bordes doblados hacia adentro? Porque es así como los buzos holandeses de SMIT-TAK han declarado que se halla el casco. ¿Puede llamarse a semejante desgarró, parecido al que produce un abrelatas en la chapa, una «explosión»? ¿Puede decirse que «alguna chapa se desprendió» (frase recogida en altas instancias de la Comandancia) ante semejante avería? y esa explosión hacia abajo, ¿hizo al mismo tiempo saltar hacia arriba los tapines de los tanques, haciendo que el crudo saliese a cubierta?

No merece la pena seguir demostrando lo absurdo de la teoría. Testigos sobrados había en el «Urquiola» y sólo uno, el práctico, pone en duda la realidad de la tocada.



La popa del Urquiola, separada ya de la proa en la Ría de Ares

4 LA ABSURDA MUERTE DE UN HOMBRE

Al tocar fondo por segunda vez, como ya hemos mencionado, el «Urquiola» frena bruscamente su marcha, escorando fuertemente a estribor y hundiéndose rápidamente de proa, llegando el agua hasta los escobenes de las anclas. En cubierta corre el petróleo que sale de los tanques. El capitán, señor Rodríguez Castelo, ordena que la dotación abandone el buque, dado lo peligroso de la situación y, sobre todo, porque nada puede hacerse ya desde el buque para salvarlo. Se ordena parar todas las máquinas y todos los aparatos del buque, incluso el radar, para evitar que la más pequeña chispa ó energía liberada pueda provocar una explosión.

Sin embargo, a pesar de que nada puede hacerse ya, el capitán, junto con el práctico, queda a bordo. Es éste uno de los puntos más oscuros de la tragedia y ninguno de los protagonistas ha podido o querido arrojar luz sobre las razones que movieron al capitán a quedarse a bordo del buque.

4.1 La sinrazón y la retórica

¿Podía el capitán hacer algo a bordo, en compañía del práctico? La respuesta es terminante: nada. El buque carecía ya de propulsión y de posibilidades de maniobra y la presencia de dos hombres en el puente nada alteraba en su situación. Es demostrativo de ello que, cuando se decidió que el remolcador «Prioriño» diese un cable de remolque al «Urquiola», tuvieron que subir de nuevo a bordo el contraestre y dos marineros para hacer firme la línea.

Olvidemos por un momento la vacua retórica que en este caso, como en tantas otras tragedias marineras, se ha usado para envolver la cruda realidad de los hechos: el código mariner del honor, la ética profesional, el deseo de salvar el buque hasta el último momento (hasta el Código de Comercio se ha citado en la Prensa), etc., no tienen cabida en esta muerte. Era inútil quedarse a bordo, y el capitán lo sabía. ¿Se le ordenó al capitán quedarse a bordo? La versión circula por los medios marineros, atribuyendo la orden a una persona, alto cargo, de «Naviera Artola», propietaria del buque, que se hallaba aquel día en La Coruña. Es imposible saberlo ya.

Si tanto se habla de honor, valor, arrojo, ¿por qué no subió a bordo el 2º comandante de Marina, en vez de permanecer en su derredor en una lancha? La nota de la Capitanía General varias veces citada dice que «a las 10.30 salió de la Comandancia de Marina una comisión constituida por el 2º comandante, ingeniero inspector (...) que trataron de abordar el barco, lo cual no fue posible...». ¿Cómo se explica que les fuera posible, en cambio, subir y bajar al contraestre y a los dos marineros llamados de 11.00 a 11.30 horas para fijar la estacha de remolque del «Prioriño»?

¿Por qué no se ordenó al remolcador especializado «Artik», que se hallaba presente al lado del buque, que tirase del mismo hacia la mar? Porque el diminuto «Prioriño» ni siquiera conseguía mover las 55.000 T.R.B. del «Urquiola». Éste es un dato sintomático de la forma de actuar de la Comandancia de Marina y merece mayor explicación. El remolcador «Artik», como buen profesional del salvamento, salió en demanda inmediata del «Urquiola» no bien saber que se hallaba en apuros, y sus armadores, «Bugsier Reederei GmbH», de Hamburgo, telegrafieron a «Naviera Artola», en Bilbao, una oferta de contrato de salvamento. Esta oferta fue discutida y seguía todavía en negociación cuando el «Urquiola» se incendió. En ello no hay nada de anormal: los remolcadores especializados suelen discutir sus servicios basados en frías razones comerciales. Pero también es usual que las autoridades de Marina de los diversos puertos del mundo, en casos de peligro y urgencia, tomen decisiones imperativas y salten por encima de las consideraciones comerciales. La autoridad de Marina tiene en España facultades sobradas, plasmadas legalmente, para ordenar, bajo amenaza de grave sanción, a cualquier buque dentro de las seis millas de aguas jurisdiccionales que preste ayuda a otro (Véase el artículo 17 de la Ley Penal y Disciplinaria de la

Marina Mercante: «El individuo de la dotación de un buque que, requerido por una autoridad de Marina en puerto, se niegue a prestar auxilio urgente a otro buque o aeronave que se encuentre en situación peligrosa, sufrirá la pena de arresto mayor»).

Pues bien, en el caso del «Urquiola» que nos ocupa, el capitán del mismo pidió a la Comandancia que ordenase al «Artik» remolcarlo. Pero ésta, no queriendo inmiscuirse en «cuestiones comerciales», no lo hizo. No usó de la autoridad que la ley tan pródigamente le confiere y que tan diligentemente administra sobre los marinos mercantes en otras materias. Por no ordenarlo es por lo que, a pesar de lo dicho por la Prensa en los primeros días, no se ha procesado ni iniciado acción alguna contra el capitán del «Artik». Pues, como no hubo orden de remolcar, el no hacerlo no constituye delito alguno.

Es inexacta la afirmación de la nota oficial de la Capitanía General de la Zona Marítima del Cantábrico al decir: «Se ordenó al remolcador “Artik” tomase al “Urquiola” a remolque para alejarlo de la costa, lo que no pudo llevarse a cabo por haberse incendiado espontáneamente el petrolero.» Puesto que si el «Artik» llegó al «Urquiola» alrededor de las 11.00 horas y el incendio se produjo a las 13.30, no parece que este último hubiese impedido el remolque si se hubiese ordenado con mediana prontitud.

Testigos de las conversaciones por VHF afirman que la Comandancia no ordenó el remolque. Nada se ha hecho legalmente contra el capitán del «Artik». ¿Cómo creer entonces que realmente se ordenó a este buque el remolque?

4.2 La negligencia

Pero, basta. Dejemos de lado lo absurdo y estéril de la presencia del capitán y del práctico a bordo del «Urquiola». Por una u otra razón, el caso es que estaban allí. ¿No pudo preverse una vía de escape para el caso de que, como sucedió, el buque se incendiase? No parece que fuera mucho pensar el dejar una embarcación, un fueraborda, un bote, algo en suma, amarrado a la popa o cerca del «Urquiola». ¿Es lógico que en las casi cuatro horas que tardó el «Urquiola» en incendiarse después de la segunda varada no se parase mientes en ese extremo?

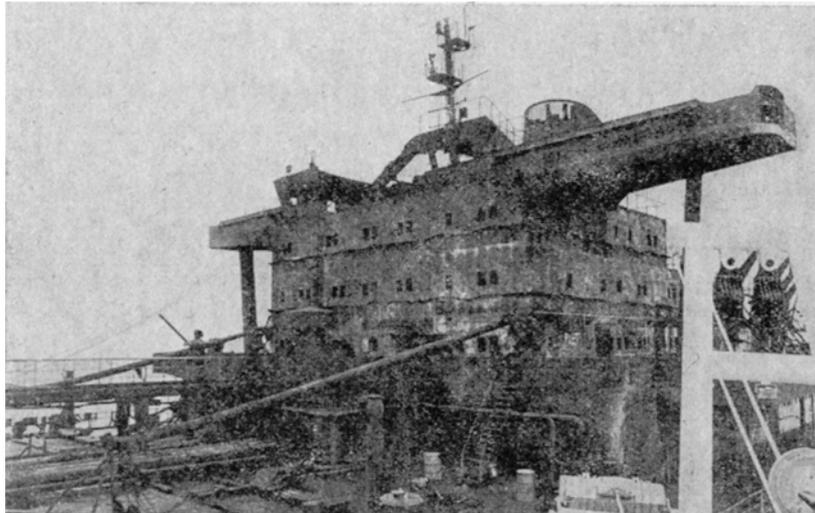
Y lo que es más grave aún: ¿Cómo no se avisó a la Cruz Roja del Mar del puerto que había dos personas a bordo? Porque (léase *La Voz de Galicia* de 22 de mayo de 1976) las embarcaciones de salvamento de esta entidad se hicieron a la mar por propia iniciativa, sin haber recibido parte o aviso alguno sobre el peligro para las vidas de los dos marinos a bordo, y no fue hasta las 17.00 horas, seis (11) horas después de comenzado el incendio, cuando se enteraron (pues ni siquiera entonces se les informó) de que el práctico y el capitán habían quedado a bordo, así como de que el primero llegó a la costa nadando, mientras que el segundo no aparecía.

¿Es admisible que a nadie se avisase, nada se previera, nadie se preocupase de la vida de aquellos dos hombres? Y, por favor, que no se presenten testigos espontáneos diciendo que sí se avisó a la Cruz Roja del Mar, como sucede en *La Voz de Galicia* de 23 de mayo de 1976, en que un «amarrador» del puerto dice que él fue a avisar de parte de la Comandancia. Es ya de público conocimiento quién emborrachó y convenció a este «amarrador» para ir a hacer tales declaraciones a la Prensa. Más vale entonces callar.

Todas estas omisiones y negligencias fueron las verdaderas causantes de la muerte, estéril e injustificable, de un marino al que, eso sí, se le concedió rápidamente la medalla al Mérito Naval. Tan rápidamente que 5 días después de su muerte ya estaba otorgada, cuando todavía no se conocían las causas reales del accidente, si había existido o no negligencia, etc. Esto no importaba: «Había muerto en cumplimiento de su deber.» Porque, como un importante naviero reconoció en un

momento de sinceridad: «la medalla se la dieron por morir, pues si estuviese vivo le habrían ya procesado por el delito de naufragio negligente».

Contra esta retórica vacua, contra esta forma de proceder, contra esta indigna manera de ocultar que un hombre, un marino, murió por la negligencia de quienes eran responsables de la seguridad del puerto, por la incompetencia de quienes se erigen en amos y señores de la .marina mercante, es contra lo que se dirigen ante todo y sobre todo estas líneas.



Vista de la sección de popa del «Urquiola» desde la cubierta.

5 LAS «AGUJAS» DEL PUERTO DE LA CORUÑA

Según el Instituto Hidrográfico de la Marina

NO HAY AGUJAS EN EL CANAL DEL PUERTO DE LA CORUÑA

LA CORUÑA, 19. (Cifra.) - No hay agujas en el canal de acceso al puerto de La Coruña, según ha podido comprobar el Instituto Hidrográfico de la Marina después de un amplio estudio.

La investigación ha permitido encontrar algunas agujas no señaladas a cierta distancia de la enfilación. La más próxima está a unos 150 metros. Como consecuencia de este estudio, el Instituto Hidrográfico de la Marina hizo público un aviso a los navegantes en el que se señalan las agujas detectadas en las proximidades de la enfilación.

Por el momento continúa sin conocerse el informe completo de las causas que motivaron el siniestro del buque tanque «Urquiola», ocurrido el pasado día 12 de mayo. («El Correo Español», 20 de agosto de 1976.)

La opinión pública ha sido hábilmente conducida a plantearse como problema fundamental de la tragedia del «Urquiola» el punto relativo a si existían o no en el canal norte de acceso a La Coruña rocas, lajas o agujas, no señaladas en las cartas náuticas, y contra las cuales el «Urquiola» chocó. Y ha de decirse desde ahora que no es éste el problema fundamental, pues con agujas o sin ellas, los errores, incompetencia y decisiones equivocadas de las autoridades de Marina, seguirían ahí como causa fundamental de una tragedia que pudo evitarse.

Ahora bien, aun reconociendo lo anterior, no cabe duda de que el tema de la existencia de agujas rocosas no señaladas en la carta es un punto importante del naufragio del «Urquiola», no sólo porque explica físicamente ambas tocadas de fondo del petrolero, sino porque añade nuevos aspectos a la actuación negligente y descuidada de las autoridades.

¿Existen tales agujas? Categóricamente puede hoy responderse que sí. Están ya localizadas, señaladas en los «Avisos a los Navegantes» del Instituto Hidrográfico de la Marina; numerosos buzos, marinos, profesionales de todo tipo, las han visto, bien directamente bien a través de las radiosondas. Es, puede afirmarse, un hecho oficial reconocido. Y, sin embargo, la ceremonia de la confusión y el engaño propiciada por las autoridades continúa y podemos leer con asombro, en La Voz de Galicia de 19 de agosto de 1976, que: «No hay agujas en el canal norte», como conclusión de los trabajos que el buque hidrográfico de la armada «Malaspina» ha llevado a cabo durante dos largos meses. Cuando, en realidad, la conclusión científica y exacta, la que el mismo Instituto !ha ofrecido en sus «Avisos a los navegantes», ha sido exactamente la contraria: hay un verdadero surtido de agujas, no señaladas hasta ahora, en diversos puntos de ambos canales de entrada y, concretamente, una de ellas, la más alta, ha sido identificada como la que «rajó» el casco del «Urquiola».

¿Cómo es posible esta confusión? El desconocimiento de las técnicas marinas, el alejamiento del público español de las cosas de la mar -de la mar-trabajo- son, claro está, los que hacen posibles el engaño y la confusión. Pero, junto a ellos, el factor fundamental se encuentra en una deliberada actitud de las autoridades, actitud decidida a ocultar o disimular la que es verdad incontrovertible: existen agujas y no estaban señaladas.

Para suplir en algo aquel desconocimiento es necesario, aunque sea con la mayor simplicidad, explicar algunos términos que se barajan: ¿qué es un canal de acceso? ¿Qué es una enfilación? La enfilación no es más que una línea, una trayectoria teórica dibujada, en este caso, a partir de dos torres o postes: la prolongación de la línea recta que se obtiene al unir ambas torres de Punta Fiateira. No tiene, es obvio, anchura ni dimensión alguna. Afirmar entonces que «no hay rocas en la enfilación», como hemos leído, es una pura estupidez.

¿Y el canal? Los no técnicos podrían pensar o representarse mentalmente al oír este término una «calle» en la mar, más o menos estrecha, pero perfectamente delimitada y trazada. y no es así en absoluto: el canal es una zona, alrededor de la línea teórica de enfilación, en la que la carta marca unas sondas o profundidades que permiten navegar con total seguridad y confianza. Sus bordes son irregulares, pues los fondos marinos no están contruidos con uniformidad; en unos puntos es más ancho, en otros más estrechos. Mientras la carta marque sondas suficientes, alrededor de la enfilación, puede decirse que estamos en el canal.

Pues bien, el «Urquiola» venía por el canal, a unos 80-100 metros a estribor de la línea de enfilación. y este venir un poco a estribor, que los oficiales han reconocido desde el principio, no se debía a error o defecto alguno en la maniobra, sino que era algo voluntario y deliberado. Como cualquier profesional que haya entrado en La Coruña sabe, todos los grandes buques entran por el canal norte algo caídos a estribor, para evitar acercarse demasiado a los bajos de La Mula, situados a babor de la enfilación. Es algo reconocido hasta por el práctico en sus declaraciones públicas. Pues bien, navegando así, en pleno canal, chocó con una aguja, una especie de montaña rocosa, afilada y prominente, que se alza a unos 120 metros de la enfilación, y cuyo calado en bajamar es de ¡¡11,2!! metros. La situación de esta aguja es 43° 24' 02,2" Norte, 8° 22' 13,4" Oeste, y su localización en la carta coincide exactamente con la que en los gráficos 7 y 8 señalamos como punto de varada del «Urquiola». Se encuentra tal aguja en un punto en que la carta náutica señala como profundidad ¡¡29!! metros. Dieciocho (18) metros mide la montaña submarina, ignorada hasta el momento en que el «Urquiola», con su quilla, tuvo el triste honor de descubrirla.

¿Ignorada? ¿Insospechada? ¿Estamos seguros de que no se sabía nada de ella y de las demás existentes en el puerto? ¿Puede decirse que todo se debió a un error técnico en la época, ya antigua, en que se realizó el sondaje de la bahía coruñesa? NO. Es triste decirlo, pero no hubo sólo error técnico en este caso, sino negligencia criminal por parte de los responsables del puerto: porque sabían que la roca existía, las denuncias sobre ella, desde años atrás, eran numerosas, los profesionales de La Coruña sospechaban su existencia, los patrones de los pesqueros la habían hasta bautizado con el donoso nombre de «Papa poutada». Y nada se había hecho. ¿Suena demasiado increíble? Contemos con detalle la historia, entonces.

5.1 Historia de unas agujas

Cuando, hace ya ,bastantes años, en 1957, se levantaron las cartas hidrográficas que se siguen manejando hoy, la mínima profundidad que se señaló en el canal de acceso a La Coruña fue de 22 metros, y la correspondiente al punto donde el «Urquiola» tocó, fue de 29 metros. La técnica era entonces más simple, se sondaba con medios mecánicos, a mano, y la posibilidad de pasar por alto una elevación del fondo que no fuese demasiado extensa en su área existía. Esto explica que se pasasen por alto la gran cantidad de agujas hoy descubiertas en la bahía.

Pero era imposible que en los últimos 20 años ningún buque mercante o de pesca, provistos de ecosonda eléctrica en su mayoría, hubiese detectado la aguja. Y, efectivamente, se había detectado y denunciado repetidas veces a la Comandancia de Marina. Así:

1) En 1974, el bulk-carrier «Magdalena del Mar», de «Líneas ASMAR, S. A.», de Madrid, entraba en La Coruña con la sonda en funcionamiento, aunque con la escala de brazas de la misma cambiada inadvertidamente. Ello hizo que, al pasar sobre la aguja, el susto en el puente fuera mayúsculo, al pensar que iban a encallar. El capitán del buque, señor Paulino Echevarría, denunció entonces la existencia de aquellas rocas en la Comandancia de Marina, y queda copia del informe presentado y de la gráfica que la sonda arrojó. ¿Se hizo algo entonces? Nada.

2) Tres años atrás, cuando se encargó a la empresa hispano-holandesa «CYNDRA», filial de «Dragados y Construcciones», el dragado del pantalán de petroleros a 9 metros, y con motivo de los vertidos de fangos que sus gánguiles hacían fuera del puerto, se localizaron ésta y otras agujas. «CYNDRA» las denunció a la Comandancia y se ofreció a volarlas. ¿Se hizo algo entonces? Nada.

3) Antes incluso, en 1967, un buzo de la empresa coruñesa «Santacruz», cuyo nombre callamos, y debido a varias roturas inexplicables en las mallas de algunos pesqueros, realizó un reconocimiento de fondos, encontró la aguja y la denunció en la Comandancia. ¿Qué se hizo entonces?

4) Dice «Ibertanques» en su informe sobre el siniestro: «Tenemos noticia de que otro petrolero tocó un bajo, sin mayores consecuencias, en la misma zona, en el año 1969.» Redacción imprecisa (¿intencionadamente?): no olvidemos que los navieros no pueden enfrentarse por la tremenda con la Administración -«su Administración-» pero suficientemente reveladora. Que se lo pregunten si no a las dotaciones del «Santiago» y del «Ildefonso Fierro».

En fin, que las pruebas de la existencia de rocas sin marcar eran numerosas y que las denuncias se habían producido. Pero las autoridades de Marina nada habían hecho. ¿Confianza excesiva? ¿Pensaban que los fondos eran sobrados? ¿o veían que los buques que entraban eran cada vez más grandes? Cualquiera o todos estos factores jugarían. Pero, por favor, que no se nos diga que no había habido denuncias, que se ignoraba el defectuoso sondaje del puerto. Sólo dos pruebas más:

a) El catedrático de la Escuela Oficial de Náutica de La Coruña, señor Reiriz Basoco, escribe en *El Ideal Gallego* de 18 de mayo de 1976: «Ya hace tiempo que todos sabemos que las sondas del canal no se corresponden con las dadas... »

b) Reconocen las autoridades (véase en *La Voz de Galicia* de 19 de mayo de 1976 las declaraciones del práctico) que «los técnicos del Instituto Hidrográfico de la Marina eran esperados precisamente en estas fechas, ya que se nos había anunciado la próxima llegada de naves de 130.000 Tm., lo que supone una diferencia de calado con el "Urquiola" de 2 metros», es decir, buques «Tavira», «Iranzu») de 17,5 metros. Pero, seamos serios, si había de verdad veintinueve metros de calado, ¿cuál era el motivo de sondear de nuevo el canal por esos dos metros? ¿O es que empezaban las autoridades a prever la posibilidad de la catástrofe?

Antes de continuar, conviene, para mayor esclarecimiento, añadir entre paréntesis dos cosas:

1) Sólo hemos aportado los datos y ejemplos que hemos podido comprobar como absolutamente ciertos. Hay con seguridad más: de muchas otras denuncias e incidentes previos a la catástrofe tenemos noticia, pero no hemos podido comprobarlos y el respeto a la verdad nos ha impedido recogerlos.

2) La situación del puerto de La Coruña no es única ni especialmente asombrosa. En otros puertos españoles se dan situaciones similares, y no falta un gran puerto petrolero español donde, cada vez que entra un gran buque, se cruzan apuestas acerca de si «esta vez dará o no en el fondo». Es bochornoso, y el SLMM quiere ahora denunciarlo a la opinión pública, que hoy como ayer, a pesar de la electrónica, sigan siendo los buques con sus quillas y los marinos con sus vidas en riesgo los que vayan descubriendo los obstáculos submarinos.

5.2 La reacción oficial ante el accidente

El «Urquiola» ha pegado en el fondo. Las noticias, rumores, cuchicheos, acerca de «la aguja» se extienden como la pólvora. ¿Qué hace la Administración española, las autoridades de Marina singularmente, ante ello? Sencillamente: con escaso acierto y menos tacto intentan ocultar la realidad y la aguja, como si unas toneladas de roca pudieran convertirse en humo y escamotearse de pronto. Veamos unos hitos significativos de esta actuación:

1) «El accidente del “Urquiola” es totalmente ajeno al puerto coruñés», declara el señor ministro de Obras Públicas a los *tres* días del accidente (*La Voz de Galicia* de 16 de mayo de 1976). Increíblemente rápida y terminante solución.

2) Señor contraalmirante 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* de 27 de mayo de 1976).

3) «Es improbable la existencia de una piedra desconocida en el canal», dice el contraalmirante director del Instituto Hidrográfico de la Marina (*El Ideal Gallego* de 26 de mayo de 1976). Y creando una nueva teoría jurídica, consagrada de la más absoluta irresponsabilidad de la Administración española por sus errores, añade: «Una carta náutica no es un documento notarial.» Maravilloso: ¿podemos recordar al señor contraalmirante que el uso de las cartas del Instituto Hidrográfico es *obligatorio en todos los buques nacionales* según las normas de adaptación del «SEVIMAR» (Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar)? ¿Podemos informarle que recientemente el Tribunal Administrativo de Nantes (el 14 de abril de 1976) ha condenado a la Administración francesa a indemnizar al armador del buque «Port Tudy» por los daños sufridos el 12 de junio de 1972, cuando tocó fondos en una roca no señalada en la carta al entrar en Sables d’Olonn?

4) Se prohíben cuantos intentos realizaron los armadores y aseguradores del buque para reconocer los fondos del canal. Se deniega terminantemente la posibilidad de que un técnico extranjero e imparcial vaya a bordo de los buques hidrográficos de la Armada que van a reconocer los fondos («la petición ofende el honor de la Marina española» -almirante Pita da Veiga-). Se detiene a los buzos y profesionales de la mar que, en forma casi furtiva, han encontrado la aguja, buceado en ella y encontrado los cientos de kilogramos de chapa que el «Urquiola» dejó en ella: señores San Claudio, Dans, Zubeldia. Se les incoa procedimiento sumarial (¿por qué delito?) y se retira la licencia de buceo a todos quienes se sospecha que han intervenido en la búsqueda.

5) «Si hay algo se encontrará», declara el comandante del buque hidrográfico de la Armada, «Malaspina». Y pasan los días, los meses, y nada se comunica. ¿Podemos informar al señor comandante de que el capitán del remolcador holandés «Smit-Lloyd», buque de TAKSMIT, que llevó a cabo parte del trasvase del crudo, encontró la aguja en menos de tres horas de búsqueda? ¿Y que el capitán del remolcador bilbaíno «Ibaizabal Uno» invirtió menos tiempo aún? ¿No es cierto de que existieron instrucciones y presiones para que no se «encontrase» la aguja hasta que la opinión pública hubiese dejado de prestar atención al tema?.

5.3 Y el final de la historia

Que no puede ser otro que la evidencia de una realidad que está ahí y no puede esconderse. El «Aviso a los Navegantes» del 14 de agosto de 1976, publicado por el Instituto Hidrográfico de la Marina (avisos 1.068 a 1.100), informa de la necesidad de introducir substanciales cambios en la carta número 9.290 y 9.291; pues han de señalarse nada menos que nueve (9) agujas, entre las que destaca la que el Instituto sitúa en 43° 24' 02,2'' Norte- 8° 22' 13,4'' Oeste, cuya profundidad es nada menos que de 11,2 metros (en lugar de los 29 que casi al lado señala la carta). Aguja que se localiza en pleno canal a unos 130 metros a estribor (entrando) de la línea teórica de enfilación, coincidiendo plenamente con la situación del «Urquiola» en su embarrancada.

Y a pesar de la evidencia se intenta sembrar la confusión en la opinión pública distorsionando los términos de «canal», «enfilación» y sugiriendo (a afirmarlo claramente ni la propia autoridad se atreve) que el entrar a 130 metros a estribor de la enfilación pudo ser incorrecto y debido a un error del «Urquiola» (cuando basta examinar la carta 9.290 y portulano 9.291 para ver que la sonda de 20 metros más próxima a la enfilación por estribor está a 750 metros de la enfilación). El SLMM tiene que decir: basta. Ya se ha jugado bastante con la opinión pública. Ya se ha denigrado bastante la memoria de un marino muerto.

5.4 La lucha anticontaminación

No puede ser este breve informe el lugar en que se analice pormenorizadamente el desarrollo de la lucha antipolución, los aciertos y fallos de las técnicas y métodos utilizados, los efectos que el vertido de 20.000 toneladas de crudo haya podido tener sobre la flora y fauna de las rías de La Coruña, Ares y El Ferrol, su incidencia en las economías, de por sí precarias, de miles de pescadores y mariscadores. La repercusión de la catástrofe en la economía de la zona es algo que está siendo analizada detallada y críticamente por los sectores más vivos y concienciados de la nación gallega, ya los estudios que se van publicando nos remitimos.

Pero como la lucha antipolución afecta en algunos aspectos a la propia marina mercante, y como los marinos hemos sido en buena parte los protagonistas -obedientes, no decisores- de esta lucha, creemos conveniente exponer algunos aspectos significativos de la conducta de las autoridades en el desarrollo de aquella lucha. Con ello, además, no pretendemos más que apuntar nuevos datos al estudio general, aún por hacer, de la incidencia de la tragedia del «Urquiola» en Galicia. Y así, en concisos apartados, podemos citar los siguientes aspectos:

5.5 ¿Quién pagará?

Desde el primer momento de la tragedia, cuando todavía no se conocían bien sus causas, ha existido una bien organizada campaña de Prensa para tranquilizar a los perjudicados por la contaminación: las diversas autoridades intervinientes, desde las de Marina hasta las del Ministerio de Comercio u Obras Públicas, no han cesado de repetir que «el armador y el seguro pagarán los daños y perjuicios causados», «no hay que preocuparse, el seguro cubre los daños hasta 3.000 (tres mil) millones de pesetas», y otras declaraciones similares. Esta conducta, en boca de las autoridades, puede solamente ser definida como actitud conscientemente falseadora de la realidad, evasiva, tendente sólo a anestesiar la legítima preocupación de los perjudicados. Ni el armador ni su seguro pagarán peseta alguna a los perjudicados por la sencilla razón de que la ley así lo establece. Veámoslo:

El convenio de Bruselas sobre responsabilidad civil en caso de polución por hidrocarburos de 1969, ratificado por España y publicado en el Boletín Oficial del Estado en marzo de 1976, establece con absoluta claridad que ni el armador ni su seguro serán responsables de los daños y perjuicios

causados por la contaminación cuando el accidente se haya debido a la falta de cuidado de cualquier gobierno o autoridad en el mantenimiento de las ayudas a la navegación. y en este caso, como hemos repetidamente demostrado y la misma autoridad ha finalmente admitido, el accidente se debió a un error en las cartas, típica ayuda a la navegación.

Pero es que hay más aún: si nos olvidamos de tal error en las cartas náuticas, y suponemos al armador responsable, ni con ello se lograría que los perjudicados cobraran todos sus daños. Porque el mencionado convenio establecido, en cualquier caso, una limitación a la responsabilidad del armador y del seguro; limitación que alcanza, en el caso del «Urquiola» a 479 millones de pesetas (2.000 francos Poincaré por tonelada de registro neto), cuando los perjudicados estimados, aún pendientes de ser analizadas y valoradas muchas consecuencias de la polución, se cifran en 2.000 o 3.000 millones, la cifra máxima a pagar por el armador y su seguro de 479 millones demuestra a las claras la falacia e irresponsabilidad que supone decir a la opinión pública que no debe preocuparse por los daños, que «el seguro pagará».

El dolor que nos inspira las pérdidas de esos miles de pescadores y mariscadores gallegos no debe cargarnos, ni la lástima permitir que la realidad jurídica quede distorsionada: nadie pagará ni un céntimo, salvo el Estado, siempre que algún tribunal tenga el valor de declararle responsable de la catástrofe; que nadie sueñe con los millones del seguro, sólo la Administración española debe pagar.

Y esta afirmación es especialmente triste cuando la experiencia ha enseñado ya a los mariscadores gallegos lo que quiere decir cobrar indemnizaciones del Estado. Todavía faltan por cobrar gran cantidad de indemnizaciones provenientes de la contaminación del «Erkowitt» que, en 1970, hace más de seis años, desoló con productos químicos la ría coruñesa. ¿Cuánto se tardará esta vez en cobrar? ¿Se cobrará alguna vez? ¿Para qué se habló tanto del seguro?

5.6 Los medios y técnicas antipolución

La marea negra del «Urquiola» demostró, por si alguien lo ignoraba, que no existían, no ya en la Coruña, sino en ningún puerto español, medios técnicos para hacerle frente. No había nada, ni siquiera serrín, para arrojar a la espesa capa de petróleo que cubría el mar. Y aunque lo hubiese habido, no se contaba en España con ningún aparato o medio para arrojarlo a la mar. Aunque provoque más sonrojo y tristeza, es preciso relatar la anécdota de la avioneta que se vió, a los dos días del siniestro, comenzar a fumigar las manchas de crudo desde el aire, arrojando detergente sobre el mar. Cuando los técnicos extranjeros llegaron y vieron el espectáculo no daban crédito a sus ojos: hacía más de diez años que se sabía que el detergente no puede ser arrojado sin más sobre el petróleo que flota en la mar, pues es entonces ineficaz, sino que debe ser arrojado por embarcaciones que lleven arrastrando a popa una especie de paleadores para provocar, batiendo la mezcla de agua-petróleo-detergente, su dispersión y destrucción. La avioneta desapareció del cielo coruñés y el sonrojo de nuestras autoridades al oír a los técnicos ingleses, dura todavía. Pues bien, y aunque resulte increíble: todos los aparatos para arrojar y palear el detergente-dispersante usados en La Coruña desde los pesqueros tuvieron que ser traídos de Inglaterra, pues no existe ninguno en España. Y no se crea que se trata de aparatos complejos o costosos. Es una técnica sencilla, una máquina barata y que puede ser manejada por personal sin especial preparación, como en la realidad fue manejada por los pescadores gallegos.

Aunque el caso de estos paleadores sirve de ejemplo del increíble descuido de nuestros puertos en la preparación antipolución, no se crea que las insuficiencias y negligencias se agotan ahí. Todo, repetimos, todo el material empleado hubo de ser traído del extranjero: boyas de succión, bombas de extracción, detergente y dispersante concentrado, y un largo etcétera. Y no sólo el material, sino

también el personal: los técnicos extranjeros fueron ,quienes planificaron la lucha y sus consejos básicos para acabar con la marea negra.

Sólo la solidaridad internacional y, por qué no decirlo, el interés de otros muchos países en aprender y practicar la lucha antipolución, escarmentando en cabeza ajena, salvaron a la ría coruñesa de unos resultados infinitamente peores. Contrasta el interés de otros países con la ausencia en el nuestro del más mínimo material y personal preparado. Cuando Holanda, Inglaterra, Francia, etc., envían a sus técnicos a todas, absolutamente todas, las mareas negras que se producen, para aprender y perfeccionar técnicas, ¿es mucho pedir que nuestra administración o nuestra industria petrolífera se molesten en adquirir, por lo menos, las publicaciones periódicas en las que se exponen técnicas y métodos? ¿Son admisibles casos el de la «avioneta»?

Resulta verdaderamente sorprendente leer en el diario «Informaciones» de 27 de julio de 1976 una especie de balance final de la lucha anticontaminación en el que, con increíble triunfalismo, se apologiza el esfuerzo de nuestros técnicos y autoridades, obteniendo como conclusión final la de que la actuación general fue tan brillante que los daños se limitaron enormemente. Se resta, por el contrario, toda importancia al material y técnicos extranjeros, de los que, se dice, no obtuvieron el resultado esperado. Increíble vanidad que nos tememos esconda para el futuro una realidad como la actual: los puertos españoles seguirán desgarnecidos ante la más pequeña marea negra. Y mucho nos tememos que las tópicas frases de las actuales autoridades («esto no se repetirá más... ») escondan una futura desidia igual a la hasta ahora mostrada.

5.7 La extracción del crudo del «Urquiola»

El hecho de que en los restos del «Urquiola», después del incendio, quedasen alrededor de 30.000 toneladas de crudo hizo necesario el montaje de una operación de extracción del mismo y su bombeo a buques tanque auxiliares. Pues bien, hubo de ser la compañía aseguradora quien contratase los servicios de una firma extranjera, SMIT-TAK, para realizar la operación, puesto que, a pesar de la proximidad de la base naval de El Ferrol, la Marina de Guerra no se hacía cargo de la misma.

Tal operación ha supuesto la salida de España de una cantidad de 120 millones de pesetas en divisas, precio de los superespecializados holandeses de SMIT-TAK.

Ahora bien, si puede considerarse razonable que la operación de extracción y trasvase se encomendase a unos expertos, a pesar de su coste, no lo es tanto que se hiciese lo mismo con la operación de reflotamiento del buque y traslado a la Ría de Ares. En efecto, una vez que el armador y su seguro habían abandonado el buque, éste pasó a la propiedad del Estado español por lo que hubiera sido lógico que fuera el Estado, con sus propios medios, quien realizase la operación de reflotamiento, sin necesidad de acudir a compañías privadas. Pues no: se prefirió contratar la empresa SAYREMAR, de conocidas vinculaciones en el ámbito de las altas finanzas navieras, abonándole una cantidad aproximada de 400.000 pesetas diarias (la operación duró más de un mes) y un premio de salvamento final del 60 % del valor de los restos del «Urquiola», premio que equivale a nada menos que 45 millones de pesetas. A fuer de sinceros, nos resulta difícil comprender por qué el Estado debe contratar a tal precio la realización de unas operaciones (reflotamiento y remolque a Ares) que no exigieron material ni personal excesivamente especializado y que, teóricamente al menos, la Marina de Guerra, con la proximidad de El Ferrol, podía fácilmente llevar a cabo. Porque, el buque era ya del Estado, y somos todos los españoles quienes pagamos la antedicha cifra a una compañía privada.

A no ser, naturalmente, que la Marina de Guerra española no desee encargarse de actividades u operaciones relacionadas con la mercante, en cuyo caso agradeceríamos todos los marinos una

rápida declaración en tal sentido y una amplia desmilitarización de nuestra profesión y nuestro trabajo. Lo inadmisibles e ilógicos es que las autoridades de Marina puedan ordenar, tutelar, juzgar y condenar a los marinos mercantes pero no puedan extraer los restos de un buque.

5.8 El caso del «Camporraso»

La conducta seguida con la dotación del petrolero de la CAMPSA «Camporraso» puede ser sintomática de la opinión y trato que merecen los marinos mercantes en la actual estructura de la Marina Mercante.

Este buque fue el que, con evidente riesgo, sirvió de depósito flotante a donde transvasar el crudo del «Urquiola». Para ello, hubo de colocarse a corta distancia de los restos del «Urquiola», amarrado por popa y proa a boyas colocadas con este objeto, y tender las oportunas mangueras hasta los tanques del «Urquiola». Operación que hasta el menos iniciado en los asuntos de la mar comprenderá sumamente peligrosa, pues los gases de los tanques del «Urquiola» podían inflamarse y explotar en cualquier momento, a pesar de que las bombas de extracción utilizadas eran sumamente sofisticadas, para evitar precisamente cualquier posibilidad de ignición. Y tal explosión se hubiera propagado al «Camporraso», físicamente atado a los restos del «Urquiola». (Sobre esta cuestión ver [Anexo 10](#), la nota pública que el SLMM difundió en La Coruña sobre la operación, de trasvase de crudo del «Urquiola» al «Camporraso»).

Pues bien, los tripulantes del «Camporraso» se tuvieron que enterar por la prensa coruñesa de que todos ellos iban a participar como voluntarios en la operación de transvase. Ni la empresa CAMPSA, que ofreció gratuitamente su buque y sus tripulantes, ni las autoridades, ni el mismo Capitán del «Camporraso», consideraron necesario informar a la dotación de tan trivial operación.

Y no terminó ahí el indigno trato. Se prometió a la dotación que el «Camporraso» trabajaría amarrado a una distancia mínima de 100 metros del «Urquiola», cuando en realidad se le obligó a situarse a 70 escasos, pues las mangueras suministradas no median más. Se prometió que se le suministrarían unas juntas de mangueras con pernos especiales, de forma que, en caso de explosión o peligro, pudiera soltar las mangueras que le unían al «Urquiola» y salir rápidamente de la zona peligrosa. De tales pernos no se vió nada y el «Camporraso» hubo de atarse a aquella bomba que era entonces el «Urquiola».

La opinión pública ignora que se mantuvo al «Camporraso» amarrado a boyas, a 70 metros del «Urquiola», incluso por la noche, cuando no se trabajaba, mientras los holandeses del «Smit-Lloyd» dormían en el mejor hotel de La Coruña. y ello sin necesidad, simplemente por la comodidad de tener al buque siempre dispuesto. Dormir a 70 metros de aquellos tanques y aquellos gases fue una «curiosa» experiencia.

Y también ignora esa misma opinión pública que el día 22 de mayo, ante la formación de bolsas de gases en derredor del «Urquiola», los holandeses optaron por alejarse del mismo en su remolcador, mientras, por el contrario, se mantenía al «Camporraso» amarrado.

Indigno trato, insistimos, el dado a estos marinos mercantes. Y contrastante con el que la prensa y las notas oficiales han reservado a la dotación del remolcador de la armada RA-1, los héroes de toda la operación. Nosotros, sin querer disminuir el esfuerzo de unos marinos, compañeros a la postre, deseamos simplemente resaltar:

- 1) La dotación del RA-1 subió a bordo del «Urquiola» a extinguir el incendio y lo logró. Pero, ¿sabe alguien que tuvo que ser la compañía de seguros del mismo «Urquiola» la que se acordase de asegurar a aquellos hombres contra enormes riesgos que iban a correr? Porque,

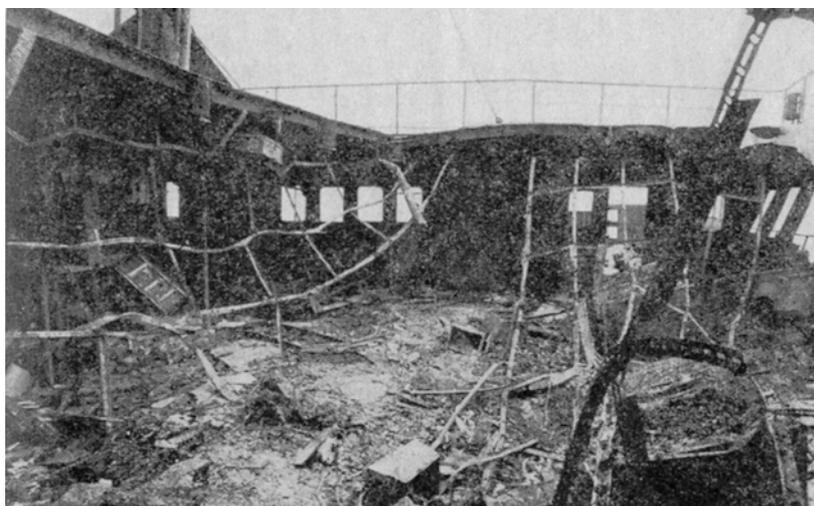
es lamentable pero cierto, las autoridades de Marina que enviaron aquellos héroes al «Urquiola» se olvidaron del riesgo de sus vidas.

2) El RA-1, si creemos a la prensa, fue quien llevó el peso de la operación de traslado de los restos del «Urquiola» a la Ría de Ares. Las notas de prensa atribuyen así a la Armada casi todo el mérito del remolque. Pero, ¿por qué no se dice la verdad? ¿Por qué no se informa de que el RA-1 realizó su parte en el remolque tan torpemente que los holandeses del «Smit-Lloyd» llegaron a «cabrearse», subir al «Urquiola» y cortar la estacha de remolque del RA-1?

5.9 Consideraciones generales

Si por algo se caracterizó la lucha contra la contaminación desarrollada por las autoridades de Marina fue la forma secreta y totalitaria en que se llevó a cabo. En efecto, tales autoridades no consultaron sino a las instancias más oficiales y menos representativas de la sociedad gallega, sin oír, por un lado, a los sectores de la clase trabajadora más afectados -pescadores y mariscadores-, ni, por otro lado, a las instancias más cualificadas técnicamente para opinar sobre las medidas adoptadas: los científicos y biólogos de la Universidad de Santiago. Los técnicos del Plan Marisquero de Galicia, a pesar de solicitarlo, no fueron escuchados.

Y esta falta de consulta no es resaltada aquí tan sólo por lo improcedente e injusto de la misma, sino porque existen fundados motivos para sospechar que las medidas adoptadas no fueron las más válidas desde un punto de vista global, sino que tendieron exclusivamente a eliminar la alteración más supelicial provocada por el petróleo, sin atajar los males en profundidad. En efecto, sectores científicamente preparados consideran que la lucha desarrollada tendió fundamentalmente a eliminar como fuese el petróleo flotante, con empleo masivo de detergente y dispersante, con una auténtica obsesión por salvar el turismo veraniego, factor económico de indudable importancia; pero que no se atendió suficientemente a los males que una concentración excesiva de detergente podía provocar a mucho más largo plazo en la fauna piscícola y marisquera de las rías afectadas. Se optó así por la posibilidad políticamente más rentable a corto plazo, lavando la cara de las costas y playas, tranquilizando a la opinión respecto al futuro turístico de un sólo verano, sin atender a otras opciones, quizá más difíciles de comprender, pero más válidas a la larga: no alterar más a fondo todavía el difícil equilibrio ecológico de las rías, que pueden verse afectadas para largos años por la enorme concentración de productos químicos en sus aguas.



El puente de mando destrozado

ANEXOS

ANEXO 1

ANEXO 2

ANEXO 2^o

R-64989

شركة الزيت العربية الأمريكية
ARABIAN AMERICAN OIL COMPANY
الظهران - المملكة العربية السعودية
DHAHRAN - SAUDI ARABIA

EXPORT GOODS MANIFEST

CONTROL #: 15353-21/22/23
LIFTING DATE: APRIL 8, 1976
CARGO:

	براميل على درجة ٦٠ BARRELS AT 60°	طن انكليزي LONG TONS
ARABIAN LIGHT	387,340	51,823.58
ARABIAN MEDIUM	397,878	54,153.59
BUNKERS: A-960 FUEL OIL	18,714	2,727.94 M/T

VESSEL NAME: M. S. URQUIOLA
CONSIGNEE: PETROLIBER
DESTINATION: LA CORUNA, SPAIN

Gentlemen:

We are attaching hereto the Saudi Arab Government "EXPORT GOODS MANIFEST" in connection with subject shipment.

In accordance with Saudi Arab Government Regulations it is required that one copy of their manifest be returned to the Arabian American Oil Company for forwarding to the Government. The copy returned must show that cargo was received at port of destination and be certified by a Customs or Port Office at that port.

The signature of the Customs or Port Official should follow a statement indicating the type and quantity of cargo received, date received and the port where received. The seal of the official is particularly important and must be affixed.

We are also enclosing a self-addressed envelope which will facilitate the expeditious return of the manifest.

Considerable difficulties will be encountered by all concerned in the event the manifest is not returned; therefore your early attention and cooperation in this matter is requested.

Yours very truly,

ARABIAN AMERICAN OIL COMPANY

S. H. A. C. Arabian

ARAMCO 3380 (1/69)

ورقة شحنات صادرة

رقم التمدد :
تاريخ التعميل :
الشحنة :

وتود السفن :

اسم الباخرة :

المرسل اليه :

الجهة المقصودة :

تحية واحتراما ،

نرفق بهذا " ورقة شحنات صادرة " أعدتها السلطات المختصة في الحكومة العربية السعودية فيما يتعلق

بالشحنة المذكورة .

وبموجب أنظمة الحكومة العربية السعودية ينبغي إعادة نسخة من ذلك البيان إلى شركة الزيت العربية الأمريكية لترسلها إلى الحكومة ، ينبغي أن تتضمن تلك النسخة ما يشتمل تسليم الشحنة في الميناء المقصود وأن تكون صادقة من أحد المسؤولين في ذلك الميناء أو أحد موظفي الجمرك فيه .

ويجب أن يوقع موظف الجمرك أو الميناء في ذيل عبارة يتبع فيها نوع الشحنة المتسلمة وكميتها وتاريخ تسليمها وميناء التسليم . وختم الموظف مهم جدا فيجب أن يرافق توقيعهم .

نرفق أيضا غلافنا معبونا تسهيلا لإعادة البيان بمسرومة :

ان عدم إعادة البيان يسبب صعوبات جمة لجميع الفرقاء المعنيين ، ولذلك نرجو إعادة هذا الامر عاجل اهتمامكم كما نرجو تعاونكم في هذا الشأن .

المخلص

شركة الزيت العربية الأمريكية

ANEXO 3

PLAN DE ESTIBA DEL “URQUIOLA”

TANQUE	VACÍO	TEMP. Far	A.P.I.	METROS CUBICOS
1 centro	1,95	86	30,8	17.440,23
2 centro	3,02	88	30,8	18.352,95
3 centro	2,10	84	30,8	17.33,63
4 centro	2,78	106	30,8	18.584,09
1 babor	1,85	104	30,8	7.507,43
1 estribor	1,88	106	30,8	7.494,82
2 babor	1,75	84	30,8	5.792,76
2 estribor	1,73	86	30,8	5.793,70
4 babor	1,73	102	30,8	5.805,79
4 estribor	1,90	104	30,8	5.805,79
5 babor	1,70	84	30,8	7.576,86
5 estribor	1,69	84	30,8	7.580,75
6 babor	1,75	84	30,8	1.661,62
6 estribor	1,83	84	30,8	1.653,09

Nota: Los tanques nº3 Br. y Er. eran destinados a agua de lastre

ANEXO 4

E. W. SAYBOLT & CO., S. A.

JOE H. MCCABE, JR., PRESIDENT
APPROVED AND LICENSED BY THE NEW YORK PRODUCE EXCHANGE
INSPECTORS OF PETROLEUM

RAS TANURA, SAUDI ARABIA
APRIL 8, 1976

(4)

M/T "URQUIOLA" ORDER NO:
15353 - 21 - 22 - 23

TANK HISTORY: Last Cargo CRUDE, Second Last Cargo CRUDE, Third Last Cargo CRUDE

VESSEL'S TANKS THIS IS TO ADVISE THAT WE WELL ON THE ABOVE DATE COMPLIED WITH YOUR ORDER AND VISUALLY INSPECTED THE TANKS OF THE ABOVE VESSEL AND AT THAT TIME FOUND SAID TANKS TO BE UNUSUAL IN OUR OPINION, FROM SUCH VISUAL INSPECTION AND FROM INFORMATION AS STATED ABOVE. ESSENTIALLY CLEAN FOR RECEIPT OF DESIGNATED CARGO. VALVES FOR LOADING OR UNLOADING VESSELS REMAIN THE RESPONSIBILITY OF AND ARE SET BY THE VESSEL'S PERSONNEL AND SAYBOLT CAN ASSUME NO RESPONSIBILITY FOR SAME.

Shore Lines Before Loading FULL ARRIVAL-Draft-Fwd. 20' 00" Aft 30' 00"
Shore Lines After Loading FULL SAILING-Draft-Fwd. 15.40 M Aft 15.40 M ✓
Shore Line Valves Set by Representative of Supplier PIPELINE FULL BEFORE AND AFTER LOADING

ARRIVED	0040	7	APRIL	SEA SUCTION VALVES CLOSED AND SEALED PRIOR TO LOADING SEAL NOS: 29500 & 29875
BERTHED	1300	7	APRIL	
START BALLAST	1300	7	APRIL	
FINISH BALLAST	1955	7	APRIL	
INSPECTED	2005	7	APRIL	
START CARGO	2035	7	APRIL	
FINISH CARGO	2125	8	APRIL	

TBS	ULLAGES TAKEN @ HATCHES						TEMPERATURES °F			COMMODITY	WATER ULLAGE	
	PORT		CENTER		STARBOARD		P	C	S		P	C
	X	M	X	X	M	X	X	M	X			

1	1.85		1.88	AVG. TEMP.	104°F	"ARABIAN LIGHT"	NONE	FOUND
2		3.02						
3	EMPTY		EMPTY					
4	1.73	2.78	1.90					
SHIP'S FIGURE USING VESSEL'S ULLAGES AND CALIBRATION CHARTS:								
	399,405	GROSS BARRELS						
	391,696	NET BARRELS						

1	1.75	1.95	1.73	AVG. TEMP.	84°F	"ARABIAN MEDIUM"	NONE	FOUND
2		2.10						
3	1.70		1.69					
4	1.75		1.83					
VESSEL LOADED ON TOP OF APPROXIMATELY 937 BARRELS SLOPS IN NUMBER 6 PORT.								
SHIP'S FIGURE USING VESSEL'S ULLAGES AND CALIBRATION CHARTS:								
	406,906	GROSS BARRELS (LESS SLOPS)						
	402,755	NET BARRELS						



TANKS	GAUGES		GROSS BARRELS	TEMP. °F	FACTOR	BARRELS AT 60°F DELIVERED	
	FT	IN					
M/T "URQUIOLA" ORDER NO: 15353 - 21 -2							
1140 OPEN	34	7 3/8	333,481	112	0.9771	325,844	
CLOSE	24	1 1/4	230,219	112	0.9771	<u>224,042</u>	100,897
1139 OPEN	25	8 5/8	246,080	115	0.9758	240,125	
CLOSE	8	0 5/8	72,609	113	0.9767	<u>70,912</u>	169,208
1235 OPEN	20	0 1/8	185,114	108	0.9789	181,208	
CLOSE	6	8 1/8	65,265	105	0.9802	<u>63,973</u>	117,235
							387,340
THIS PART CARGO, DESIGNATED AS "ARABIAN LIGHT", IS CONSIGNED TO PETERLIBER							
DESTINATION: LA CORUNA, SPAIN							
FACTORS: 0.13381 USED TO CONVERT NET BARRELS TO LONG TONS FOR TANK 1140 0.13389 USED TO CONVERT NET BARRELS TO LONG TONS FOR TANK 1139 0.13364 USED TO CONVERT NET BARRELS TO LONG TONS FOR TANK 1235							
TEMPERATURE CORRECTION BASED ON ASTM D 1250-IP 200 TABLE NO. 6 (TON AGE TABLE: 11)							

SAMPLE-COMPOSITE	«QUALITY»		
	SHORE TANK	API	B.S. & W.
	SULFUR, % WT.	660	
TANK 1140	1.68	33.6	TRACE
TANK 1139	1.68	33.5	TRACE
TANK 1235	1.68	33.8	TRACE

CALCULATED API GRAVITY OF CARGO - 33.6

«QUANTITY»

GROSS & NET

U. S. GALLONS AT 60°F.

BARRELS AT 60°F. 387,340

TONS (LONG) 51,823.58

THE FOREGOING IS A COMPLETE STATEMENT OF INSPECTION OF A PART CARGO DESIGNATED AS ARABIAN LIGHT

DELIVERED TO THE ABOVE VESSEL BY THE CHEVRON OCEANIC INC., AT RAS TANURA, SAUDI ARABIA, APRIL 8, 1976.

E. W. SAYBOLT & CO. S. A.

BY *Charles D. Walker*

DEPUTY INSPECTOR OF PETROLEUM
APPROVED BY NEW YORK PRODUCE EXCHANGE

TANKS	DIA. OF		CROSS BARRELS	TEMP. OF	FACTOR	BARRELS AT 60°F DELIVERED	
	FT.	IN.					-y3
M/T "URQUIOLA" ORDER NO: 15353 - 22 - 2							
1-37							
OPEN	44	3	293,129	70	0.9753	291,893	
CLOSE	11	2 1/2	71,563	67	0.9762	<u>71,201</u>	220,6
1435							
OPEN	31	7 5/8	550,331	105	0.9802	539,925	
CLOSE	30	6 7/8	531,862	105	0.9802	<u>521,222</u>	18,65
1235							
OPEN	38	0 3/8	347,151	108	0.9789	339,826	
CLOSE	20	0 1/8	185,114	108	0.9789	<u>181,202</u>	151,47
							397,07
THIS PART CARGO, DESIGNATED AS "ARABIAN MEDICINE", IS CONSIGNED TO: PETROLIBER							
DESTINATION: LA CORUÑA, SPAIN							
FACTORS: 0.13308 USED TO CONVERT NET BARRELS TO LONG TONS FOR TANK 1435 0.13373 USED TO CONVERT NET BARRELS TO LONG TONS FOR TANK 1435 0.13364 USED TO CONVERT NET BARRELS TO LONG TONS FOR TANK 1235							

TEMPERATURE CORRECTION BASED ON ASTM D 1250-IP 200 TABLE NO 6 (TONGUE) NET: 12

SAMPLE COMPOSITE	«QUALITY»		
	SHORE TANK	API	B.S. & W.
TANK 1437	2.64	28.5	TRACE
TANK 1435	1.68	33.7	TRACE
TANK 1235	1.68	33.8	TRACE

CALCULATED API GRAVITY OF CARGO - 30.8
CALCULATED SULFUR OF CARGO - 2.32 % W.

	«QUANTITY»	
	GROSS	NET
U. S. GALLONS AT 60°F		
BARRELS AT 60°F	397,873	
TONS (LONG)	7,251.53	

THE FOREGOING IS A COMPLETE STATEMENT OF INSPECTION OF A CARGO DESIGNATED AS "ARABIAN MEDICINE"

DELIVERED TO THE ABOVE VESSEL BY THE CHEMICAL OILS CO., 14115 MARSH, SAUDI ARABIA, APR 19 1970.

E. W. SAYBOLT & CO. S. A.
BY *[Signature]*

ANEXO 5

ALTURA DE MAREAS EN LOS ÚLTIMOS 10 VIAJES

FECHA	HORA (GMT)	ALTURA DE MAREA
10-1-75	01:20	3,41 metros
25-2-75	13:45	3,54 metros
12-3-75	12:55	2,65 metros
13-5-75	17:55	3,30 metros
29-5-75	13:18	1,06 metros
16-6-75	13:20	1,005 metros
1-7-75	23:20	1,76 metros
2-9-75	14:40	2,56 metros
25-10-75	04:25	3,13 metros
28-12-75	09:20	2,45 metros
5-3-76	11:00	0,77 metros
12-5-76	07:20	0,38 metros

Nota: La altura de marea se ha calculado sin corrección por presión atmosférica, corrección prácticamente insignificante. En cualquier caso, esta corrección se mueve dentro de los siguientes límites, máximo y mínimo.

-722mm (963 mb).....	+0,50 metros
-760mm (1.013 mb).....	0,00 metros
-779mm (1.038 mb).....	-0,25 metros

ANEXO 6

CORRECCIÓN DE CALADOS POR ESCORA

Manga: 39,01 metros

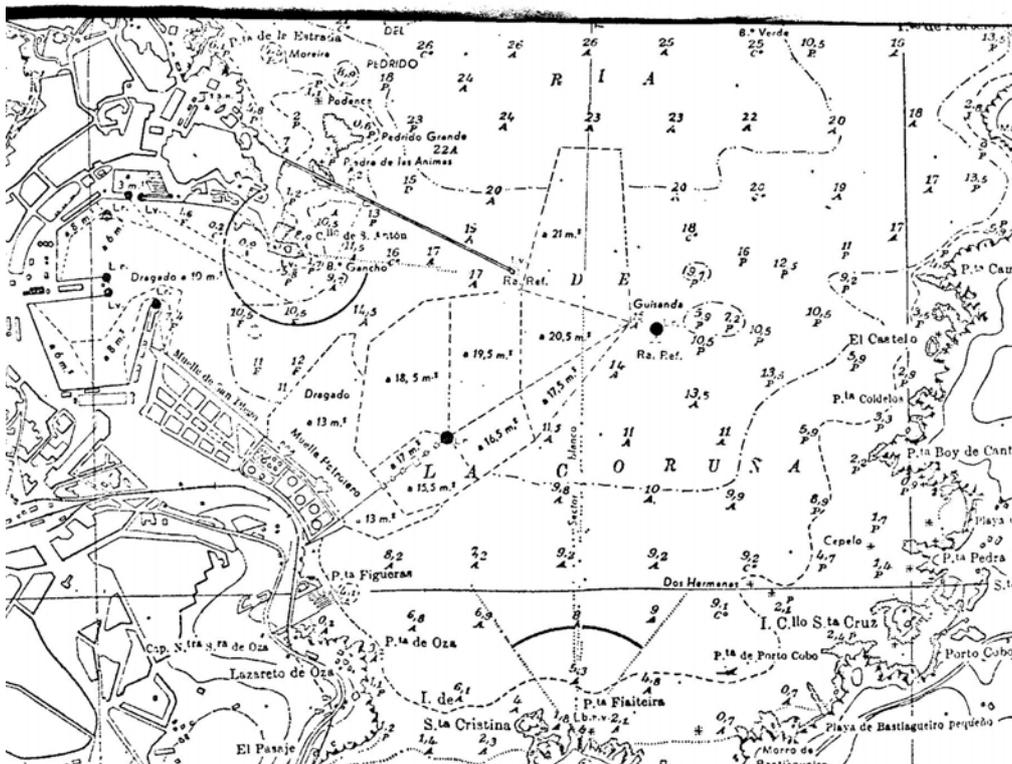
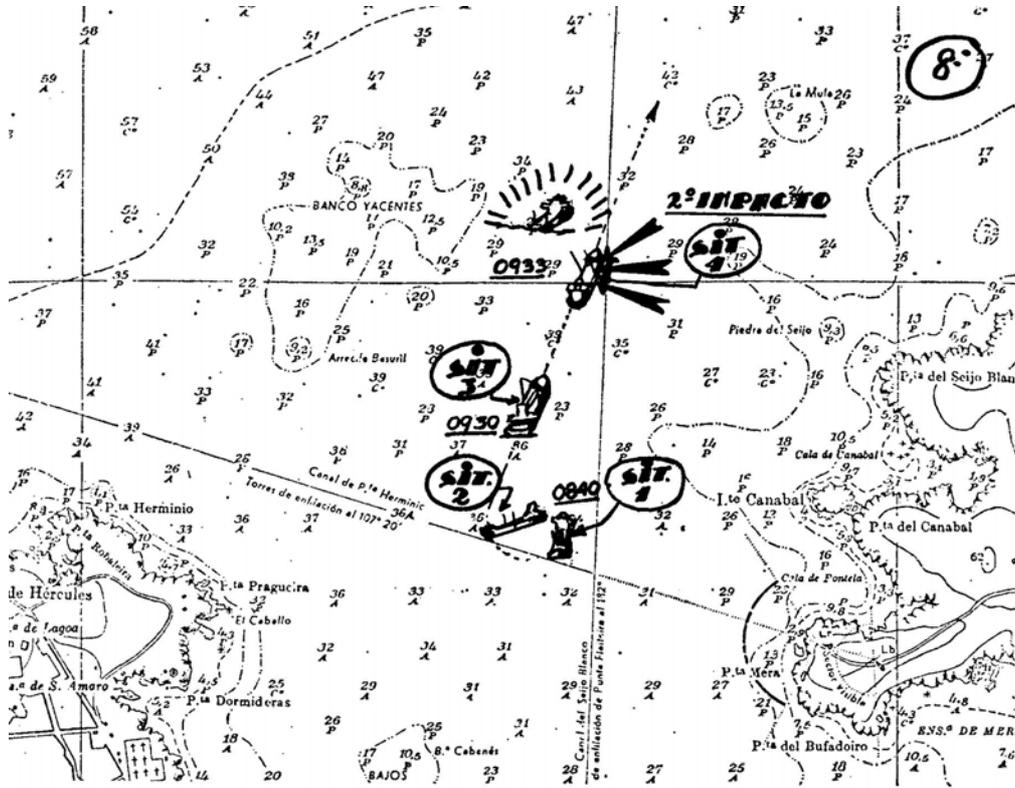
Calado adrizado: 15,30 mts. (popa)

$$\left(C_{esc} = Cm \cdot \cos \Theta M \frac{\text{sen} \Theta}{2} \right)$$

_____ Θ 1.°	15,638 mts.
_____ Θ 2.°	15,971 mts.
_____ Θ 3.°	16,299 mts.
_____ Θ 4.°	16,623 mts.
_____ Θ 5.°	17,255 mts.

ANEXO 7

ANEXO 8



ANEXO 9

NOTA DEL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE

«Ante las diversas especulaciones que se han publicado en los distintos medios de comunicación, con motivo del grave accidente sufrido por el BIT “Urquiola” en aguas coruñesas, miembros del Sindicato Libre de la Marina Mercante, en su condición de trabajadores de la mar, se dirigen a la opinión pública con la intención de orientarla hacia diversos aspectos que no han sido suficientemente aclarados o han sido relegados a un segundo plano del que no eran merecedores.

»Se ha desviado la atención hacia las consecuencias del accidente, acentuando, sobre todo, en la inminencia de la marea negra, sin prestar la debida atención ni al origen causal del siniestro, ni al estudio urgente de si las primeras decisiones tomadas fueron o no precipitadas y técnicamente válidas.

»El SLMM no pretende sentar cátedra en las exposiciones que seguidamente se detallan, sino que se trata de una primera aproximación aclaratoria en torno a este siniestro.

»1º Estimamos que existió una precipitación injustificada en la orden dada de hacer salir el buque hacia alta mar, ya .que no existen dudas razonables acerca de la exactitud de la posición del buque en el momento en que tocó fondos por vez primera, que lo situaban en la enfilación de entrada al puerto, extremo que !ha sido confirmado por el práctico.

»Era evidente el riesgo de tocar fondos de nuevo, en la salida, por cuanto el práctico, presumiblemente y sin otra alternativa, conduciría al barco por la enfilación, como ha sucedido, con las consecuencias innegables de agravar el siniestro.

»Injustificada, en tanto en cuanto que los daños producidos en el buque, en el primer roce, y estando a los informes de los protagonistas del suceso, afectaron en principio, única y exclusivamente, a los tanques de combustible para consumo del buque, lo cual podemos considerar como una avería de importancia relativamente ínfima, que produciría una contaminación de trascendencia cuantitativa mínima en todos los aspectos: que no afectaría a la descarga de los crudos, ni crearía la situación de peligro propio de los crudos y sus gases, a la que condujo el frustrado, lógicamente, intento de alejamiento.

»2º Lamentamos profundamente el fallecimiento del capitán, pero nos negamos a aceptar que, tras la pantalla de las frases tópicamente aderezadas: “ha muerto en el cumplimiento de su deber”, “mandó a sus hombres salvarse mientras él continuaba en su puesto de mando”, se oculta el hecho cierto de que su muerte fue estéril e injustificable.

»Estéril, por la incapacitada manipulación del buque por las autoridades competentes, como lo prueba la ineficacia de sus decisiones.

»Injustificable, por la inoperancia de los medios aprestados para salvar su vida. Aun aceptando su presencia a bordo como conveniente, nos preguntamos: ¿Por qué no se previó una vía de escape, a popa, con una escala tendida y una embarcación en su espera?

»¿Por qué la embarcación de la Cruz Roja del Mar, que se dirigió hacia el lugar del accidente, no había sido informada de la presencia de personas a bordo? ¿Por qué no se acentuó la búsqueda de ambos, el capitán y el práctico, en los primeros momentos, siendo así que hubo testigos que los vieron lanzarse al agua, y sabiendo como sabían, todas las embarcaciones que rodeaban al petrolero, que había dos personas a bordo?

»Su muerte no tiene justificación alguna y, repetimos; ha sido estéril.

»3º Deploramos enérgicamente la ausencia de la información pública adecuada acerca de las características del buque, principalmente en lo concerniente a sus líneas de carga; que desmintiese

en su momento la diversidad de información, que a su vez, ha abierto el camino a la libre especulación de causas, basándose en la sobrecarga del buque y en los posibles condicionamientos de la entrada en plena bajamar.

»Máxime, teniendo en cuenta la existencia del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 1966, ratificado en su día por España, y que fija las normas para la construcción de buques, en lo que a su título se refiere. Y que implica la existencia de unos datos y documentación sobre el buque, que hace viable la información, para evitar precisamente la proliferación de hipótesis indocumentadas.

»Lo que nos evitaría leer en el diario El País, del pasado día 13, que “los prácticos de La Coruña afirman que el buque transportaba 118.000 toneladas cuando el máximo permitido es de 103.000 toneladas”.

»Afirmación ridícula a todas luces, ya que, por motivos comerciales y económicos, el buque transportará en todo momento la carga permitida en razón de su volumen de tanques, el cual concordará con las limitaciones que sobre líneas de carga impone la Administración de acuerdo con el citado Convenio.

»LAS CARTAS Y LA “AGUJA”

»4º Entendemos que las declaraciones reproducidas en la Prensa, de autoridades relacionadas con el siniestro, evidencian un deseo, claro y explícito, de evadirse de la responsabilidad.

»Los señores Ministros de Obras Públicas y Secretario de la Junta del Puerto, afirman que “el accidente es totalmente ajeno al puerto”.

»El formular hipótesis acerca de la existencia de una aguja rocosa no detectada y, por tanto, no señalada en las cartas de navegación, es aventurado, y es necesario esperar el informe técnico que dictamine con seguridad la existencia, y esencia, de un “algo” en el canal.

»Pero ese “algo” existe, y en el canal, porque en este escrito partimos de la base de que el buque se enfiló correctamente, atendiendo a las enfilaciones y datos suministrados por las cartas de navegación. Y si el lugar del accidente no compete a la jurisdicción del puerto de La Coruña, algún organismo oficial entenderá en tales aguas.

»Debemos de resaltar, entonces, que el Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1960 firmado por España y en vigor para su total aplicación a los buques mercantes nacionales, desde el 26 de mayo de 1965, obliga en su capítulo V, regla 1.9, a la utilización de las cartas náuticas, que en el Cuadro de Material Náutico se especifica han de ser del Instituto Hidrográfico de la Marina o extranjeras si no han sido publicadas por dicho Instituto.

»¿Quién se responsabiliza de las emisiones incursas en dichas cartas, que son de uso obligatorio?

»No olvidemos que nadie, hasta el momento, ha desmentido la situación del buque en el canal, durante los dos acontecimientos, lo que lleva implícito la emisión de ese “algo” antes citado en la confección, o posterior corrección, de la carta de navegación afectada.

»Y, según la regla 14, de dicho capítulo V, “los Gobiernos contratantes se comprometen a tomar las medidas necesarias para la instalación y entretenimiento de ayuda a la navegación, comprendiendo radiofaros, y aparatos electrónicos en la medida que, a su criterio, estén justificadas por el volumen del tráfico y por el grado del riesgo; convienen igualmente en asegurar que las informaciones relativas a estas ayudas serán puestas a disposición de todos los interesados”.

»DAÑOS POR CONTAMINACIÓN

»5º Consideramos que las insistencias, por parte de las autoridades, en la afirmación de que los gastos y daños producidos por el siniestro, en lo tocante a la contaminación, serán cubiertos por el seguro que, a tal fin, tiene suscrito el armador del buque siniestrado, es absolutamente intolerable.

»Porque presupone el juicio “a priori” sobre la responsabilidad, haciéndola recaer en el armador, sin que el juzgado que instruye el oportuno expediente haya dictaminado, y hecho público, sobre quién recae la responsabilidad del accidente y sus efectos contaminantes y nocivos.

»Es obvio que el seguro responderá de los daños y gastos por la cuantía suscrita, siempre y cuando el armador sea declarado responsable de la contaminación por hidrocarburos. Y que nosotros sepamos, el armador no ha sido declarado responsable en tal sentido. Ni creemos que resulte serlo.

»No releguemos al olvido que el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, que entró en vigor para España el 7 de marzo último, exime absolutamente de responsabilidad al propietario del buque si prueba que los daños por contaminación fueron totalmente causados por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno y/u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces y otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de su función.

»6º Resaltamos también la manipulación de que ha sido objeto el entierro del capitán, ya que, incluso, se llegó a determinar la hora del entierro a las nueve de la mañana, que es totalmente injustificada. Ello hace prever que lo que se pretendía era evitar la afluencia de personas interesadas en asistir. La tripulación fue avisada a las nueve y veinte (es decir, veinte minutos más tarde). Asistieron tres tripulantes, y no la totalidad, como se publicó.

»Queda constancia de esta manipulación -cuyo fin nos imaginamos- el hecho de que el funeral registrase una gran afluencia de público, al haber sido anunciado por diversos medios y con tiempo suficiente.» (*La Voz de Galicia*, 20 de mayo de 1976.)

ANEXO 10

NOTA DEL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE SOBRE LA OPERACION DE TRASVASE DEL “URQUIOLA”

»Una vez comenzadas las operaciones del trasvase, miembros del Sindicato Libre de la Marina Mercante se dedicaron a investigar las operaciones en que iba a efectuarse la extracción, pensando en la seguridad que la misma ofrecía a los tripulantes del “Camporraso”. Según las informaciones obtenidas entre la tripulación, ésta fue testigo presencial de la explosión del “Urquiola”, puesto que el buque entraba en La Coruña al producirse el accidente. En este momento, corrió el rumor de que el “Camporraso” se encargaría del trasvase. La primera noticia confirmada sobre tal rumor la recibieron los tripulantes a través de la Prensa. A pesar de lo publicado, los días pasaron sin confirmación oficial. Por ello, la tripulación pidió información al capitán.

»Es en este momento cuando los tripulantes se enteran que pueden participar o no en el trasvase, con carácter voluntario. También son informados de las garantías de seguridad y condiciones de trabajo, que son:

»Seguro de vida por cinco millones de pesetas; manguera de cien metros de longitud conectada a bordo mediante unos pernos especiales de desacople inmediato, en caso de necesidad.

»El día 20, por la tarde, el “Camporraso” amarra a boyas, quedando paralelo al “Urquiola”. Pero, debido a la insuficiente longitud de la manguera (no tenía cien, sino ochenta metros), los técnicos holandeses abandonan la operación, quedando el “Camporraso” amarrado en la posición mencionada, hasta el día siguiente. La tripulación permaneció, mientras, a bordo.

»El día 21, con la manguera en las condiciones de longitud exigidas y prometidas inicialmente, empezó el trasvase. No obstante, los pernos no se habían instalado. En su lugar, se colocaron unos tornillos, que retrasarían la operación de desacople en caso de peligro.

»El sábado, 22, empeoró el estado de la mar, provocando la salida de crudos del “Urquiola”, formando bolsas en el agua. Obviamente, la atmósfera se puso sobrecargada de gases. Ante la gravedad existente, los holandeses abandonaron su posición. Otra noche, pues, quedó el “Camporraso” con la manguera acoplada sin realizar operaciones y con la tripulación en peligro.

»El domingo, 23, el “Camporraso” se desconectó del “Urquiola” para descargar en el puerto. El lunes se reanudó el trasvase. Al anochecer, los holandeses abandonan otra vez el lugar, debido al estado de la mar; el “Camporraso” salió a fondear.

»Volvió a conectar el “Camporraso” con el “Urquiola” el martes. Otra vez la mar obligó a marcharse a los holandeses. La sugerencia de que el “Camporraso” saliese a fondear, en vista del peligro, provocó diferencias de criterio entre el capitán del buque y algunos oficiales, promotores de la idea. La intención del capitán era de seguir la conexión con el “Urquiola”. Más tarde, rectificó y ordenó la salida.

»El 26, último día de operaciones, quedó el “Camporraso” amarrado a boyas, y su manguera pendiente de unos cabos, fácilmente rompibles.

»Como último punto -y no precisamente anecdótico hay que destacar que la primera intención era que el trasvase se hiciese conjuntamente por los buques “Camporraso” y “Camporrojo”, ambos de la misma naviera. El capitán de este último informó a la tripulación, desde el primer momento, de las condiciones reales en que la operación se iba a efectuar. Su colega, por el contrario, sólo la hizo cuando los tripulantes se la exigieron.

»Los hechos que ahora denunciarnos ponen de manifiesto, para cualquier observador normal, el peligro potencial que supuso el trasvase para la tripulación del “Camporraso”. En primer lugar, esto

no debió de haberse producido. En segundo lugar, nos preguntamos por qué son los marinos mercantes los que, han de correr siempre estos riesgos.» (*La Voz de Galicia*, finales de mayo de 1976.)

ANEXO 11

SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE

NATURALEZA Y FINES

1º El Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM) está constituido por asalariados cuyo campo de trabajo son los buques mercantes, tanto abanderados en el Estado español como extranjeros con tripulación española, y está también abierto a las tripulaciones de cuantas embarcaciones intervienen de un modo u otro en el transporte marítimo, realizándolo o facilitándolo (remolcadores, dragas, gánguilas, etc.).

2º Este Sindicato lo integran todos los marinos mercantes que lo deseen, cualquiera que sea su especialidad o su categoría profesional a bordo, rechazando toda división arbitraria entre sus miembros, por considerar que ello atentaría gravemente a la necesaria unidad de todos los trabajadores.

3º EL SLMM nace por la necesidad imperiosa -sentida por todos los marinos- de defender los intereses de los trabajadores de la mar frente al capitalismo naviero. La creación de este Sindicato supone, asimismo, un rechazo a la actual Organización Sindical, la cual, al estar concebida como órgano de control de la clase trabajadora más que como defensa de sus intereses, y al estar bajo la dependencia (en mayor o en menor medida) de la Marina de Guerra, carece de los mínimos requisitos exigibles a todo auténtico Sindicato, para poder ser definido como tal.

4º El fin primordial del SLMM es la unión de los marinos para la defensa de sus intereses y la lucha por la consecución de sus derechos en un régimen de libertad. Sus objetivos no se limitarán a unas conquistas puramente reivindicativas, sino que apuntarán a nuevas estructuras en la organización del trabajo de la mar y del comercio marítimo, en las que el trabajador, liberado de la explotación que hoy sufre, adquiera su máxima dignidad y realización. El SLMM aboga por una sociedad en la que el trabajo humano sea concebido como elemento liberador del hombre, y vínculo de solidaridad universal entre todos los trabajadores.

5º Este Sindicato se constituye como Sindicato LIBRE, DE CLASE, AUTÓNOMO, INDEPENDIENTE, DEMOCRÁTICO y UNITARIO.

a) LIBRE. - Creado por los mismos trabajadores, no impuesto por una Ley del Estado, por entender que la creación de un Sindicato de Marinos es un derecho propio e irrenunciable de los trabajadores de la mar.

b) DE CLASE. - Compuesto únicamente por asalariados, que defienden sus intereses de clase trabajadora frente a los intereses contrapuestos de la clase capitalista. Esta defensa no quedará reducida a los aspectos salariales y sociales, sino que actuará también como órgano de poder de los marinos, que se enfrentará al empresariado naviero en orden a conseguir, mediante nuevas y liberadoras estructuras, la apropiación de su trabajo, hoy alienado y expropiado. El SLMM ha de ser un instrumento de liberación para la clase trabajadora de la mar y no un instrumento de integración en el sistema capitalista, sistema en sí mismo opresivo para el trabajador.

c) AUTÓNOMO E INDEPENDIENTE. - En el que los fines, medios y métodos organizativos y de lucha queden determinados por sus propios miembros -es decir, por trabajadores del mar-, sin injerencias extrañas. Ello implica, en concreto, el rechazo a subordinar las orientaciones del sindicato a las de un partido (o coalición de partidos) que aspiren al poder o lo desempeñen, a las de cualquiera otros grupos sindicales o confesionales, o a las del mismo Estado.

No obstante, el SLMM se declara solidario con todos aquellos grupos políticos y sindicales que compartan sus mismos objetivos de lucha por la libertad y dignidad de la clase trabajadora, y que para ello aspiren a nuevas estructuras de la sociedad.

En los casos en que se afronten acciones comunes con otros grupos, se hará en términos de alianza -nunca de dependencia- y con la aprobación, por mayoría, de los miembros del Sindicato.

En la situación política actual, nos manifestamos claramente solidarios con todos los sectores empeñados en la lucha por la libertad.

De manera especial, el SLMM contactará con todos los sectores y grupos sindicales que sean verdaderamente representativos de la clase trabajadora, procurando la colaboración mutua y respetando siempre los principios esenciales de libertad, autonomía e independencia del Sindicato.

El SLMM proclama la adhesión al principio de Solidaridad de todos los trabajadores y, en concreto, de los trabajadores de la mar, y en su día decidirá democráticamente las vinculaciones nacionales e internacionales que procedan.

d) DEMOCRATICO. - En el que todos los cargos sean elegidos desde (y libremente revocados por) la base, estando en todo momento controlados por ésta; en el que todo miembro del Sindicato tenga derecho a voz ya voto, así como a ocupar cualesquiera cargos de responsabilidad; en el que las decisiones adoptadas respondan y representen al auténtico sentir de sus miembros y no exclusivamente de sus dirigentes o grupos minoritarios.

La fidelidad absoluta al método democrático será fundamento permanente de la actividad del Sindicato Libre de la Marina Mercante.

Acorde con estos propósitos, el SLMM estima fundamental el evitar toda burocracia, manipulación por grupos y autoritarismo a nivel político y sindical.

e) UNITARIO. - Que tienda a agrupar a todos los marinos dispuestos a defender sus derechos con independencia de sus opiniones religiosas o políticas, por ser la unidad sindical la máxima garantía de eficacia frente al poder del capitalismo naviero, dada la dispersión laboral de la fuerza de trabajo del mar y el reducido número de marinos mercantes.

Para lograr esa Unidad Sindical, el componente ideológico del Sindicato será el mínimo fundamental, aceptado por todos los marinos que buscan su liberación como clase trabajadora, y que sirva de cohesión en las luchas comunes, al objeto de no romper artificialmente su unidad.

Dada la estructura democrática a todos los niveles -y debido a su amplia plataforma ideológica- este actual SLMM está llamado a ser, en una futura situación de libertad en el Estado español, el SINDICATO DE MARINOS MERCANTES.

6º El SLMM trabajará en estrecha relación con el futuro Sindicato Libre de la Pesca, al objeto de planificar objetivos y acciones de lucha comunes. Por ello se establecerán con el mismo contacto permanente, a todos los niveles.

En los momentos actuales, el SLMM apoyará todos los esfuerzos que los trabajadores de la Pesca hagan para crear su propio Sindicato, tendiéndose a un posterior agrupamiento de ambos Sindicatos en una futura UNION DE SINDICATOS DE LA MAR.

7º El SLMM nace en el respeto a los pueblos y nacionalidades que en la actualidad componen el Estado español. Los planteamientos ideológicos, los objetivos y la estructura organizativa del Sindicato estarán orientados de tal manera que los marinos, no solamente no queden marginados de los pueblos y Nacionalidades a las que pertenecen, sino que se integren plenamente en su Comunidad natural, colaborando en su desarrollo.

En este sentido, el Sindicato queda abierto a cualquier reestructuración que resulte necesaria para adecuarse a un futuro en el que los Pueblos hayan decidido libremente su destino.

OBJETIVOS GENERALES

El SLMM se plantea como objetivo general la total transformación del mundo de la mar, dentro del compromiso de liberación de la clase trabajadora expuesto en los apartados precedentes.

A la hora de determinar las líneas concretas de este objetivo -y dadas las actuales circunstancias de falta de libertades que impiden momentáneamente la participación de los trabajadores en la elaboración de los mismos-, el SLMM presenta una serie de objetivos que no pretenden adoptar las posibilidades de perfeccionamiento y ampliación de los mismos, tarea ésta que compete a la totalidad de los trabajadores de la mar.

La plataforma reivindicativa que presentamos a continuación se propone, pues, sentar unas bases generales de discusión que habrán de completarse y concretarse en el más breve plazo posible. Está ya en preparación por algunos miembros del Sindicato un futuro convenio base para toda la flota mercante, cuyos términos habrán de ser respetados por los empresarios navieros, que no podrán apartarse de los mismos sino para mejorar las condiciones mínimas que en tal convenio base se establezcan.

Se encuentra también en estudio -para su inclusión en el convenio- una tabla salarial mínima para cada categoría, que incluirá los precios, mínimos también, que reivindicamos para las horas extraordinarias.

Asimismo, el apartado dedicado a la «Convivencia a bordo» será matizado y ampliado convenientemente.

Abogamos porque todos los puntos generales expuestos -el de las Escuelas y la Enseñanza Náutica, por ejemplos sean objeto de una discusión libre y democrática entre todos los estamentos afectados. Por eso, las reivindicaciones no pretenden dar la solución final y definitiva a los problemas existentes. Ésta ha de ser la tarea inmediata en la que han de movilizarse todos los trabajadores.

Salarios

a) Los salarios, para las diversas clases de barcos y de rutas, serán determinados por acuerdo entre las empresas y el conjunto de los marinos, evitando la contratación individual.

b) El salario será único y global para cada categoría laboral. Rechazamos los diferentes conceptos graciables que hoy forman la parte más importante del salario contratado. Consideramos que este salario único no debe ser inferior a 27.000 pesetas (poder adquisitivo de junio de 1975) para la quinta categoría de subalternos, por las cuarenta (40) horas de trabajo de que ha de constar la semana laboral.

c) Este salario ha de ser la base del cálculo para el precio de las horas extraordinarias y para las pensiones que por distintos conceptos correspondan al trabajador ya su familia. d) Se establecerán

aumentos salariales igualatorios, con revisiones periódicas de no más de seis meses y prioridad para el avance de los salarios más bajos.

✚ Descansos y vacaciones

Exigimos:

- a) Sesenta días de vacaciones anuales, a salario completo garantizado.
- b) Sábados, domingos y festivos -estando embarcados- acumulables obligatoriamente para el período de vacaciones, a salario mínimo establecido.
- c) Período de embarque no superior a cuatro (4) o a cinco (5) meses, según las líneas de navegación y la dureza o peligrosidad del trabajo a bordo, según el tráfico a que el buque se dedique y demás circunstancias (edad, calidad de las instalaciones habitables, etc.) que en el mismo concurren.
- d) Que el marino pueda descansar durante las detenciones del buque. Para ello será preciso establecer personal en tierra que se haga cargo del barco y de las mercancías por éste transportadas, a su llegada a puerto.

✚ Jornada laboral

- a) Semana laboral de cuarenta (40) horas de duración.
- b) Que sábados, domingos y festivos trabajados sean abonados en metálico en las cuantías que las mismas dotaciones establezcan en cada Compañía, independientemente de que estos días se acumulen para el período de vacaciones, según lo arriba establecido.

✚ Cuadro indicador de tripulación mínima

Denunciamos el incumplimiento de los cuadros indicadores de los mínimos de tripulación actualmente en vigor (ya de por sí insuficientes), y el exceso de horas extraordinarias que por este motivo se ve obligado a realizar el trabajador. Ello conduce, entre otras cosas, a la des dotación de numerosísimos puestos de trabajo y al ocultamiento de un salario injusto, además de atentar directamente contra la seguridad de los tripulantes y del buque.

✚ Horas extraordinarias

- a) Exigimos que las horas extras sean la excepción, y no la norma. Las horas extraordinarias no pueden sustituir el concurso de trabajadores que, si bien están ausentes, son por completo necesarios para la segura navegación y funcionamiento del buque, ni representar el complemento imprescindible para obtener un salario digno.
- b) Exigimos asimismo que el cálculo para el importe de las horas extraordinarias se realice partiendo del salario Único establecido, según los porcentajes de las Reglamentaciones Laborales vigentes: 50% para las dos primeras horas extras; 100 % para las dos segundas y 150 % para las nocturnas y festivas.

✚ Jubilación y tiempo de embarque

- a) La edad de jubilación para el marino mercante no superará los 55 años.

b) Se establecerá un período máximo voluntario de ejercicio profesional en la mar no superior a los 15 años, tras los cuales el trabajador -de desearlo- tendrá derecho a un puesto de trabajo en tierra de acuerdo con su especialidad, dentro del ámbito marítimo, y hasta la fecha de su jubilación.

✚ Seguridad Social

Exigimos:

- a) Que el Instituto Social de la Marina -órgano gestor de la Seguridad Social de los trabajadores del mar- pase a ser controlado por éstos, en toda su estructura.
- b) Que todas las pensiones y jubilaciones sean revisadas periódicamente, por plazos no superiores a seis meses, según los índices reales de aumento del coste de la vida.

✚ Asistencia médica

Consideramos urgente la asistencia médica a bordo en todos los buques que cubran rutas largas, por parte de un médico o, en su defecto, por parte de un Asistente Técnico Sanitario.

✚ Trabajo a bordo

La organización del trabajo a bordo ha de estar controlada -en diálogo con las Empresas- por los propios marinos, con criterios no de productividad, sino de humanización del trabajo.

✚ Convivencia a bordo y calidad de la vida en los buques

a) Los trabajadores habrán de organizar su propia convivencia a bordo de cada centro de trabajo, especialmente en lo referente a:

1. Relaciones entre la dotación.
2. Entretenimiento y diversiones en el buque.
3. Control y organización de los espacios dedicados en los barcos al descanso y convivencia de los trabajadores.

b) En lo tocante a una mejor calidad de la vida a bordo de los buques mercantes, exigimos:

1. Camarotes individuales (de una superficie mínima de 4,75 metros cuadrados) para todos los tripulantes.
2. Servicios de aseo y ducha en todos los camarotes.
3. Servicios de limpieza y fonda iguales para todos, eliminando las injustas diferencias entre titulados y no titulados, lo que respecta a sus condiciones de vida a bordo.
4. perfectas condiciones higiénicas y sanitarias y de idéntico alcance para todos los tripulantes.
5. Control de la construcción de buques por parte de los marinos, atendiendo más a las necesidades de una vida digna a bordo que a las exigencias comerciales del barco. Hay que acabar con las «cárceles, flotantes» que constituyen gran parte de la flota actual del Estado español.

6. Una revisión a fondo de los Reglamentos que establecen las condiciones de seguridad a bordo de los buques. Deben ser los propios trabajadores quienes controlen el material de salvamento y las condiciones de navegabilidad. Denunciamos todas las irregularidades que se cometen y las deficiencias que se silencian, en las supervisiones del material de seguridad realizadas por las Ayudantías y Comandancias de Marina.

7. Control por parte de los marinos de todos los servicios de Fonda y Mayordomía. La existencia de subvenciones (generalmente escasas) por el concepto de alimentación, encierra un trato mercantil de la manutención del trabajador que no ha de ser ocasión ni fuente de ingresos para nadie.

8. Que las empresas y el Estado aporten los medios económicos y promulguen las disposiciones necesarias para el alcance de estos objetivos.

Ley Penal y Disciplinaria

Exigimos que sea abrogada la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante. En su lugar -ya fin de que queden tuteladas las relaciones de orden interno del buque- se elaborará un CÓDIGO DE CONDUCTA, con la participación crítica de los trabajadores.

Marina de Guerra

Es preciso que se deslinden claramente los campos de actuación de las Marinas Mercante y de Guerra y que se ponga fin al control jurídico-social de la Armada sobre la Marina civil. Asimismo, entendemos necesaria la creación de un Ministerio de la Marina Mercante totalmente civil y con participación de los trabajadores del mar.

Embarques

Los marinos habrán de disponer de una única Bolsa de Embarque a la que acudirán todos los trabajadores que quieran navegar, tanto en buques españoles como en buques extranjeros. Ello significa la desaparición de las agencias privadas de embarque, basadas en el lucro y la explotación del trabajo marino.

Participación en la empresa

Exigimos:

a) Que ya de inmediato, los trabajadores del mar dispongan de una total información relativa a las actividades económicas de las empresas navieras.

b) Que por la importancia del sector y las características que reviste el trabajo en la Marina Mercante, los barcos sean -en cuanto lo permitan las condiciones políticas del Estado- de propiedad social, con participación de los marinos a todos los niveles de gestión de la empresa. De modo especial el criterio de los trabajadores será de observancia inexcusable cuando se trate de enajenar la Empresa total o parcialmente, o cuando haya de decidirse acerca del arrendamiento, en todo o en parte, de los distintos centros de trabajo de que consta la misma. Y, en general, habrán de ser oídos los trabajadores -siendo el criterio final de éstos ejecutivo-, con ocasión de poner en marcha aquellas operaciones financieras que por su envergadura pongan, o puedan poner, en peligro la existencia de la Empresa, o amenacen a ésta con graves quebrantos económicos.

✚ Escuelas de Náutica

a) Es imprescindible la elaboración, por parte de los alumnos y los ya profesionales de la mar, de los planes de estudio y gestión de las Escuelas de Náutica, de cara a conseguir una formación racional y realista para todos los futuros marinos a tono con los avances de la técnica marítima, pero sin olvidar el importante aspecto humanístico de la enseñanza.

b) Exigimos que todo lo relativo a los estudios náuticos (a salvo de lo que se propugna en el párrafo anterior) pase a depender del Ministerio de Educación y Ciencia. La actual vinculación de todo lo relativo a las enseñanzas náuticas al Ministerio de Comercio -a través de la Subsecretaría de la Marina Mercante, puesto desempeñado por un general de la Armada- es irracional, y esconde, también en este punto, el control militar que se ejerce sobre la Marina Mercante.

c) Exigimos asimismo que, mientras dura el movimiento migratorio, las prácticas de mar puedan realizarse tanto en buques abanderados en el Estado español, como en buques extranjeros. Manifestamos en concreto nuestro más enérgico rechazo al Decreto del Ministerio de Comercio nº 2596/74, de 9 de agosto, que atenta contra la libertad de elección del lugar de trabajo.

✚ Formación y perfeccionamiento profesional

a) Todo marino no titulado que embarque por primera vez, deberá cumplir un período adecuado de capacitación profesional en las Escuelas de Náutica u otros Centros destinados al efecto. Las enseñanzas se recibirán sin que el trabajador haya de efectuar desembolso alguno y percibiendo, además, una gratificación de expectativa de embarque que correrá bien a cargo de la empresa naviera con la que haya contratado, bien, en su defecto, a cargo del Estado.

b) Estas mismas facilidades serán ofrecidas a todos aquellos que, estando ya navegando, deseen, sin embargo, perfeccionar sus conocimientos y, en general, igual trato de favor recibirán todos aquellos trabajadores que, por no haber contado con los medios económicos necesarios aún, carezcan de título profesional. A todos los que, estando en esas condiciones, deseen cursar estudios en las Escuelas, se les proveerá de los conocimientos básicos necesarios para el ingreso en las mismas y se les asegurará la oportunidad de titularse.

✚ Participación de la mujer

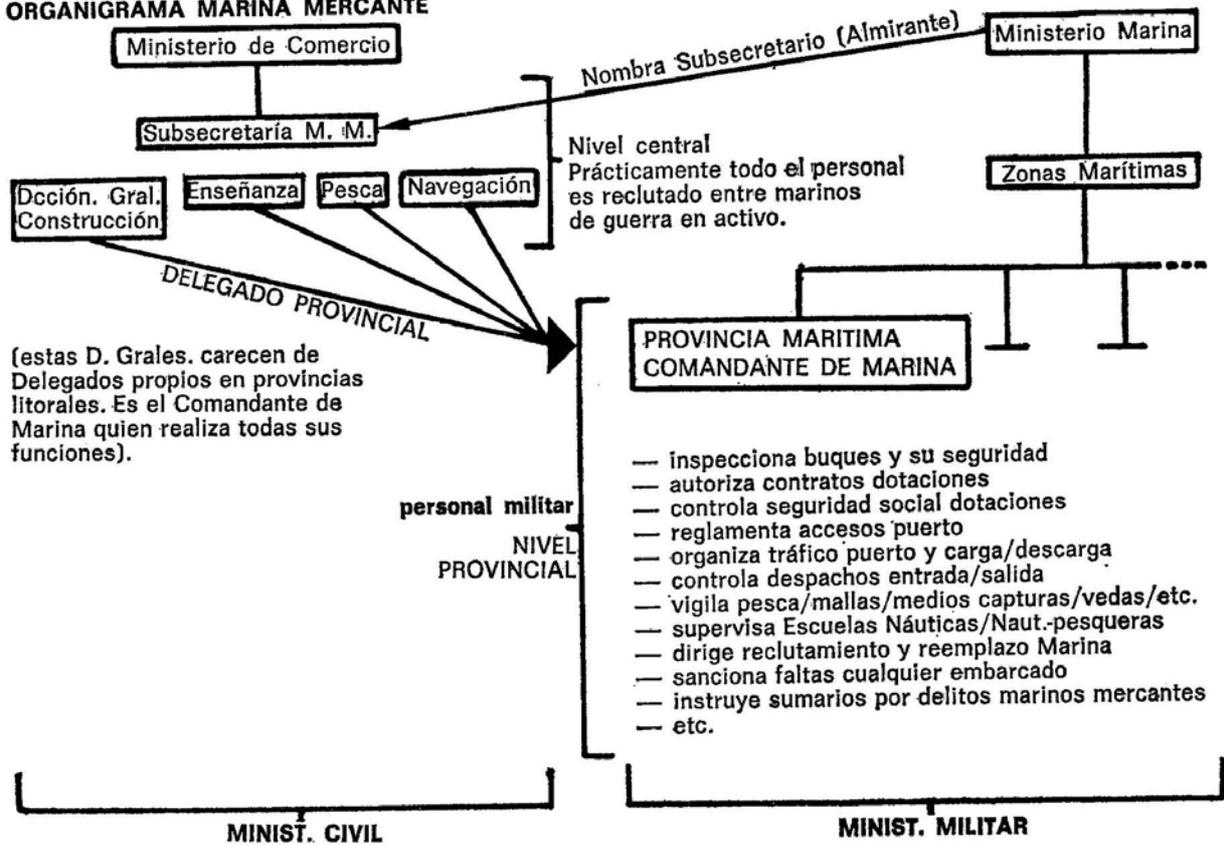
Exigimos que se reconozca a la mujer el derecho de acceder al trabajo de la mar ya los estudios de náutica, en absoluta igualdad de condiciones con respecto al hombre, a salvo de los beneficios de que, ha de disfrutar en lo tocante a su descanso y vacaciones, en los casos de embarazo y alumbramiento de los hijos.

✚ Ordenanza laboral

Exigimos la promulgación de una nueva Ordenanza Laboral para la Marina Mercante, en cuya elaboración participen los propios marinos interesados. Dicha Ordenanza, habrá de recoger los puntos más generales de cuantos en este programa se enuncian, así como contemplar -en el aspecto meramente laboral- las mejoras económicas y condiciones globales mínimas para el trabajo en la mar que se establezcan en el Convenio Base en cuya conquista está empeñado el Sindicato Libre de la Marina Mercante.

ANEXO 12

ORGANIGRAMA MARINA MERCANTE



Aclarado el caso “Urquiola”

HUBO ERROR EN LAS CARTAS DE NAVEGACIÓN

Tal como indicaban la mayoría de las especulaciones, parece confirmarse que la catástrofe del «Urquiola» se debió a un error en las cartas de navegación. En concreto, se señala un calado de 30 metros donde sólo había 11,2.

En el boletín «Avisos a los Navegantes», de 14 de agosto, editado por el Instituto Hidrográfico de la Marina, se corrigen varias sondas de las cartas del Instituto números 9.291, 9.290 y 929, referidas todas ellas al puerto y ría de La Coruña. Las correcciones publicadas son consecuencia de los últimos trabajos hidrográficos realizados después del accidente del «Urquiola».

Una de las sondas señala un nuevo bajo con un calado de 11,2 metros situado en un punto donde la carta indicaba 30 metros de agua con anterioridad.

Este bajo está situado a 150 metros aproximadamente de la línea central de enfilación y dentro del sector blanco de las luces de dicha enfilación, es decir, dentro de la zona transitable del canal de entrada al puerto.

En un informe que «Ibertanques» publicó en mayo pasado, se señalaba la posible causa de la catástrofe como un bajo o bajos situados en un lugar bastante próximo al del bajo encontrado, supuesto que parece ahora confirmado. («Mundo Diario». 8 de septiembre de 1976.)



EL SEÑOR

DON FRANCISCO EDUARDO RODRIGUEZ CASTELO
(CAPITAN DEL B/T. "URQUIOLA").

Falleció el día 12 del corriente mes, en cumplimiento de su deber

Sindicato Libre de la Marina Mercante (S.L.M.M.),

RUEGA una oración por el eterno descanso de su alma e invita a sus afiliados y trabajadores de la mar al funeral que se celebrará por su eterno descanso hoy, lunes, día 17, a las 20 horas y 15 minutos, en la Iglesia parroquial de San Pedro de Mezenzo (Cuatro Caminos).

La Coruña, a 17 de Mayo de 1976

" LA VOZ DE GALICIA "

POST-SCRIPTUM

En noticia aparecida en la Prensa del país a principios de septiembre se da por “aclarado” el caso “Urquiola”. Efectivamente, las agujas rocosas con las que tocó el petrolero existen y no estaban señalizadas en las correspondientes Cartas Náuticas. Ello confirma una de las tesis de este libro, aunque se silencia la trastienda histórico-política de la noticia. Silenciar es una forma de mentir y de engañar.

El SLMM se congratula de que, aun con cuentagotas, reticencias, manipulaciones, retraso y zonas ocultas –de nada de ello la Prensa como tal es culpable-, la verdad vaya apareciendo ante la opinión pública. Tan sólo recordad que, como hemos demostrado, falta por reconocer “oficialmente” el 90 por ciento de la trágica verdad del accidente del “Urquiola”.