

EL ALRAIGO: PRIMER BUQUE DE MERCANCÍA GENERAL, PORTAAVIONES DE LA HISTORIA NAVAL ESPAÑOLA

Raúl VILLA CARO



UANDO una persona alcanza la «cuarentena» de edad y se encuentra iniciando la segunda mitad de su carrera profesional, empieza a darse cuenta de que en ciertos foros es el viejo del lugar. O al menos así me sentí yo, hace unos meses, mientras tomaba un café y comentaba con mis compañeros más jóvenes una noticia que recuerdo como impactante desde que era chaval.

El sábado 4 de junio de 1983, el *Alraigo* zarpó del canal de Deusto en Bilbao (hoy en día sería imposible, los barcos se quedan en el puerto exterior), con una dotación de catorce personas, con destino a Canarias y Casablanca, cargado con mercancías diversas. En la noche del 6 de junio, cuando el buque navegaba tranquilamente por aguas de la costa portuguesa con rumbo a Santa Cruz de Tenerife, una versión de la historia cuenta que, de repente, los tripulantes del mercante español, encabezados por su joven capitán, el bilbaíno Aitor Suso Linaza, de 26 años de edad, vieron aparecer un *Harrier* de la Royal Navy sobre sus cabezas, y que después de dos pasadas muy bajas, comenzaba a descender en vertical con la asombrosa intención de aterrizar sobre la cubierta, muy cerca de la enorme grúa.

El citado barco pertenecía a la naviera García-Miñaur, y por motivos familiares conocí muchos datos de aquella odisea. Mi padre fue capitán de varios barcos de aquella compañía, aunque el año del salvamento, ya destinado en tierra, era jefe de Personal de la naviera. El *Alraigo*, matriculado en Santander, era de los buques más grandes de la compañía (de eslora, 13 m de manga y siete de puntal). Fue construido en los Astilleros Duro Felguera de Gijón en 1977. Su motor diésel proporcionaba una potencia de 2.940 HP, que le llevaba



El *Alraigo* navegando tranquilamente en demanda del puerto de Tenerife.

a alcanzar una velocidad de catorce nudos. Estaba destinado a la carga general, trabajo que comenzó de inmediato. Cuando en 1976 se deslizó por la grada de los astilleros de Gijón, durante su botadura, no podía ni imaginarse que sería el protagonista de una de las aventuras marinas más singulares de la historia marítima española.

Me contaba mi padre y me confirmaban hace poco mi hermana y el propio capitán Suso, que el armador, Alfonso García-Miñaur González (fallecido a finales de 2005), bautizaba a sus barcos con nombres formados por sílabas pertenecientes a nombres de sus familiares y amigos más próximos. De esta forma todos los nombres de los barcos de García-Miñaur comenzaban por «Al» (en su honor). Y así se botaron el *Alsixmar*, *Alpro*, *Alfer*, *Algalo*, *Algarmi* (Alfonso García Miñaur), *Allul*, *Allalma* y, el más famoso de todos, el *Alraigo* (en honor a Ramón Larrauri, director general de la naviera, y a su mujer Igone).

Volviendo a la historia, parece que el piloto Ian Watson, al mando del *Sea Harrier* ZA176, a las diez de la noche se encontraba sobrevolando una zona a unas 120 millas al sudoeste de Oporto, en vuelo de ejercicio de búsqueda de

un caza francés cuando, perdido y a punto de quedarse sin combustible, decidió realizar una maniobra desesperada sobre el *Alraigo* y consiguió posarse, apoyándose sobre unos contenedores y una furgoneta nueva. La maniobra entró en la historia como el primer aterrizaje de una aeronave militar sobre un buque civil en alta mar.

Al parecer, el subteniente Watson, conocido como *Soapy* por sus amigos, había despegado del portaaviones británico HMS *Illustrious*, y tras varios minutos volando, perdió el contacto con su portaaviones y se percató de que no le funcionaba el equipo de navegación, mientras se encontraba en silencio radio, por lo que no tenía manera de encontrar el rumbo de vuelta. Tras no lograr divisar su portaaviones y cuando apenas le quedaba un minuto de autonomía, Watson avistó el *Alraigo*, y decidió realizar un aterrizaje vertical, sin consentimiento previo. El piloto, tras una pasada de aviso sobre el barco, no dudó en hacer descender aquellas casi cinco toneladas, repartidas en unos catorce metros de caza, sobre unos contenedores (aunque el buque no llegó a contactar por radio con el *Harrier*, el capitán, que en ese momento se encontraba de guardia en el puente, facilitó la maniobra parando máquinas y preparando la maniobra de salvamento y contraincendios).

Todo esto se llevó a cabo en unos treinta segundos, con gran destreza, evitando la pluma (grúa) central del buque. Pero cuando el *Harrier* se encontraba a unos dos metros de altura sobre el techo de los contenedores, el piloto apagó motores (seguramente para evitar el efecto F. O. D) y cayó violentamente sobre los mismos, desplazándose un metro hacia popa (quedando el



El *Alraigo* entrando en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

morro sobre el contenedor y la cola sobre cubierta). Finalmente un golpe de mar hizo que se desplazara sobre una furgoneta blanca de marca Mercedes Benz, que quedó seriamente abollada (unos dicen que la furgoneta blanca finalmente la compró un señor que vendía verdura en un barrio de Gran Canaria y otros cuentan que iba para una floristería).

Y a partir de ese momento comenzó el casi conflicto diplomático en que pudo convertirse el suceso. Me relataba mi padre que cuando los tripulantes vieron salir al piloto, los marineros del *Alraigo* no daban crédito a lo que acababa de suceder. Aunque nunca pensaron que estuvieran siendo secuestrados, tal vez sí que creyeron que se trataba de un loco suicida, que nada más salir de la aeronave, mientras sonaban todas las alarmas generales, fue presentado ante el capitán, que se encontraba en el puente junto al primer y al segundo oficiales (este último en calzoncillos, porque al oír las alarmas salió disparado de la cama al puente). De repente la tripulación se percató de que un objeto, parecido a un misil se había separado de la aeronave, por lo que con mucha precaución, se limitaron a trincar, mediante tensores y cadenas, el *Harrier* y el misil a cubierta, y pusieron de nuevo rumbo a Tenerife, destino al que ya llegaban con retraso.

Rápidamente llegaba al portaaviones *Illustrious* la noticia, y el almirante Ian Wright, al mando del portaaviones, contactaba por radio con el *Alraigo*. El almirante inglés, uno de los caballeros de esta historia para el capitán Suso,



Centenares de personas presenciando el atraque del *Alraigo*.

se interesó (y en este orden) primero por el estado físico de la tripulación española, a continuación por su piloto y finalmente por su *Harrier*. Acto seguido, en primera instancia trató de arrumbar al *Alraigo* hacia Portugal, posteriormente a Gibraltar y finalmente a Malta. Llegó hasta a proponer al *Alraigo* el hacer una maniobra RAS (aprovisionamiento de sólidos en la mar), transvasando el *Harrier* con la pluma del barco, e incluso una maniobra de FAS para dar combustible al mercante. Pero el capitán vizcaíno no estaba dispuesto a alterar su rumbo y destino, ni aunque se lo solicitase un portaaviones. La tensión iba creciendo por momentos.

Tres días después, el mediodía del jueves 9 de junio, el *Alraigo* entró en el puerto de Santa Cruz de Tenerife ante la presencia de centenares de personas, con un *Harrier* y un misil trincados a cubierta. A lo



Vista aérea del *Alraigo* con el *Harrier* sobre cubierta.

largo de los siguientes días, el Gobierno británico inició las gestiones para recuperar la aeronave (con un valor rescatado de unos 1.500 millones de pesetas, aunque un aparato nuevo costaba en torno a 3.500 millones).

Aunque la maniobra del piloto fue considerada heroica, tal vez no lo fue tanto, ya que supuso un auténtico peligro para los hombres del *Alraigo*. Un aumento de la carga sobre la cubierta podía haber elevado en exceso el centro de gravedad del buque y haberlo enviado a pique por pérdida de estabilidad, por no hablar de los daños que podía haber producido el calor de los motores o lo que podría haber ocurrido con el temible efecto F. O. D. Por sorprendente que parezca, este fue el titular de un informativo de Televisión Española un día 9 de junio de 1983: «Al Puerto de Santa Cruz ha llegado un barco cargado con... ¡un avión!». Centenares de curiosos, docenas de periodistas de diversos medios (tanto españoles como extranjeros), un oficial y dos técnicos de la



Ian Soapy Watson posando junto a su aeronave.

Royal Navy y un representante de la Naviera García-Miñaur se dieron cita en la isla de Tenerife para atestiguar que no se trataba de ningún tipo de montaje. Desde el muelle se podía avistar cómo el morro de una aeronave de combate destacaba sobre la cubierta de un carguero, que se aproximaba a su lugar de atraque, rodeado de lanchas motoras. Las autoridades, después de una reunión, decidieron que la entrada del buque en las instalaciones del puerto no suponía peligro. Debido a esto se autorizó su atraque en la dársena comercial, que acababa de ser inaugurada. El piloto, después de su corto crucero, bajó sonriente a tierra alrededor de las cuatro de la tarde. No se podía ni imaginar que en su país ya se le empezaba a ver como un héroe, y que hasta en Canarias le iba a surgir un club de fans (rubio, joven de veinticinco años, héroe atractivo, etc.). En el momento en que *Soapy* pisó tierra firme, fue abordado por las docenas de periodistas que se encontraban en el muelle. Watson se limitó a narrar lo acontecido en este artículo y declaró que el éxito de su maniobra se debió al excepcional entrenamiento recibido en la Royal Navy.

Las primeras inspecciones clarificaron que el *Harrier* no presentaba daños en el fuselaje, por lo que el piloto Watson y el capitán Aitor Suso fueron requeridos de inmediato para la toma de declaraciones correspondientes tras el salvamento. Por otro lado no pudo ser demostrado si el *Harrier* transportaba armamento real, ya que los técnicos autorizados a embarcar para mantener el avión desmontaron el misil nada más llegar el buque al muelle y lo desembarcaron sin autorización del capitán.

Según rezaba la legislación española de Auxilios y Salvamentos vigente (y que curiosamente hoy en día sigue en vigor porque la Ley de Puertos del Estado de 1992, aunque derogaba la ley anterior, aún no ha desarrollado la nueva normativa), a la tripulación le correspondía dos tercios del valor del bien rescatado (es decir, unos 1.000 millones de pesetas, que fue la cantidad que el capitán solicitó en la Comandancia Militar de Marina de Tenerife). Estaba claro que se trataba de un caso de salvamento desde el momento en que el capitán intervino maniobrando el barco (parando máquinas) para facilitar el aterrizaje.

El avión estaba valorado en 1.500 millones de pesetas rescatados, por tanto se le podría reclamar al Gobierno británico el total de ese valor (y de esta cantidad la tripulación se llevaría los dos tercios del total). La recompensa estaría en función de la valoración que hicieran los jueces con respecto a los riesgos y el valor del bien salvado. Y comenzó la nueva guerra: ¿qué autoridad se haría cargo del caso siendo el *Alraigo* de pabellón español, el *Harrier* salvado británico, y habiendo ocurrido el salvamento en aguas internacionales?

El Tribunal Marítimo Central (TMC), única autoridad competente ante un buque de pabellón español «salvador», se reunió y dictó que el avión no era un bien embargable por pertenecer a la Corona británica. Desde ese momento el *Harrier* no podía ser embargado, y comenzaba el *vía crucis* para la tripulación del *Alraigo*.

Tras la decisión del TMC, y en contra de lo que se comentó por algunos foros, el Ministerio de Asuntos Exteriores español no dio orden alguna de prohibir la salida de Tenerife de la aeronave. Es más, en ese momento el Ministerio de Defensa del Reino Unido ordenaba al petrolero *British Hay*, de la Compañía BP, que se desviara de su ruta hacia Dubái, a donde se dirigía a cargar petróleo para poner rumbo al puerto de Santa Cruz de Tenerife (obviamente con el objetivo de trasladar el *Harrier*).

Al cabo de varios días, la situación comenzó a ser muy incómoda para la tripulación, que se manifestaba y llegó a amenazar con encadenarse al *Harrier* como única garantía de que se cumpliera el compromiso de pago. De hecho, ante la falta de noticias, aseguraron que no permitirían el desembarco del avión hasta que no se les garantizara una compensación. Las autoridades españolas no definían su postura.

En el año 1955 entró en vigor la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante (LPDMM), que se actualizaba a los tiempos de la época (por ejemplo, ya no permitía que el capitán del buque privara de la ración de vino diaria a los miembros de su tripulación), y que iba a estar en vigor hasta que en 1992 la Ley de Puertos del Estado la derogara expresamente. Por tanto, en 1983 estaba en vigor la LPDMM, lo que en la práctica militarizó al capitán Suso y pasó a ser un capitán de fragata (según el jefe de servicio de la VI Región Marítima con sede en Ferrol). Su superior jerárquico directo en toda aquella aventura, durante la estancia en Tenerife, fue el comandante militar de Marina

de Santa Cruz de Tenerife, el capitán de navío don Diego Carlier Pacheco, con quien se reunía todas las mañanas para desayunar y a continuación, ya con los uniformes puestos, despachar la jornada (me comentaba el capitán Suso que el último día, antes de entregar la aeronave, compartieron unas risas cuando el capitán de navío Carlier le dijo a Suso que él tenía más galones en el uniforme que el propio capitán de navío. Los capitanes tienen cinco estachas, aunque sin coca).

Y tras un largo litigio, con reuniones diarias a bordo del barco en Tenerife, con representantes de la tripulación (incluido el capitán, por supuesto), del armador y de la embajada británica, finalmente se firmó un documento (por parte de García-Miñaur estampó su rúbrica Ramón Larauri, director general de la compañía, y una de las personas que daba nombre al barco) en el que la Royal Navy se comprometía a tratar el incidente como una asistencia en la mar (salvamento) y se remitía el expediente al arbitraje del Lloyd's, en Londres, que sería quien finalmente sancionaría. Aunque algunos diarios publicaron cantidades bastantes mayores, al año siguiente el Lloyd's emitió sentencia, y finalmente cada tripulante recibió en torno a un millón de pesetas, bonita cantidad para la época, pero muy alejada de lo que se esperaba inicialmente, y de lo que le correspondía a una de las mayores experiencias jamás vividas en alta mar.

Volviendo a las fechas del incidente, el *British Hay* llegaba al puerto de Santa Cruz el 13 de junio y atracaba en el muelle sur. Finalmente, tras los duros litigios antes mencionados, el comandante militar de Marina de Santa Cruz de Tenerife ordenó el desembarco del avión. El día 15 de junio una grúa del puerto, de doce toneladas de peso y doce metros de altura, desembarcaba el *Harrier* del *Alraigo* y lo estibaba sobre la cubierta del petrolero británico. Unas doscientas personas siguieron a la grúa hasta el petrolero para observar el embarque. El *British Hay* fue lastrado hasta conseguir un calado de nueve metros. El *Harrier* quedó colocado hacia la proa en la banda de babor, en una zona libre de la cubierta. Poco después el petrolero zarpó rumbo a Portland, Gran Bretaña. El *Alraigo* también zarpó, pero rumbo a Las Palmas de Gran Canaria, a donde llegó el día 16 de junio para descargar mercancía.

El *Alraigo* durante la década de los años noventa, por cierre de la naviera, experimentó una serie de cambios en su nombre, pasando a denominarse *Cotinsa Catalunya* en 1991, *Alpha Marine* en 1994, *Laptali M.* en 1995, *Blast* en 1999, *Seatide* en el mismo 1999 y, finalmente, *Golden Fox*, bajo bandera de Moldavia.¹

En la isla de Tenerife, la estadía del *Alraigo* con su *Harrier* fue todo un acontecimiento que tardaría mucho tiempo en olvidarse. De hecho, si visitan Tenerife, podrán ver que en algunos bares de la capital aún se conservan fotos de recuerdo e incluso se realizaron maquetas de la ocasión (destacar la de Gregorio González Hernández), de aquel día en que llegó un barco cargado con un avión.

Del amigo *Soapy*, el héroe de la historia, nada más se supo en aquellos días. Se marchó con tanta prisa que hasta se olvidó de despedirse (y de agradecer al cocinero todas aquellas tortillas de patatas que le preparó durante su «minicrucero accidental»). Desde luego, nadie podrá dudar nunca de su habilidad para aterrizar en situaciones complicadas, pero la historia pudo haber sido muy diferente (aunque mejor no lo pensemos, juzguen ustedes mismos). Por cierto, ¿qué le ocurriría al equipo de navegación y a la radio del *Harrier*? De eso tampoco se habló nunca más, hasta que en 2007 fueron desclasificados algunos expedientes de los archivos nacionales británicos (entre otros algunos expedientes de la Royal Navy). Entonces la



Soapy posando con una cazadora *Sea Harrier*.

premsa inglesa publicó que Watson, en su época, no fue considerado tan héroe como creíamos. Por el caso del *Alraigo* fue expedientado en dos ocasiones (aunque solo se ha desclasificado uno de los expedientes), y se pudo comprobar que *Soapy* fue considerado «falso» de experiencia en 1983 y se reconoció que la aeronave tenía un «defecto» en el equipo de navegación. Por su lado Watson se defendió diciendo que había tenido una preparación «no idónea» como piloto, y salió a la luz que solo había efectuado el 75 por 100 de las horas de vuelo recomendadas para su formación. Al final parece que Watson continuó su carrera como piloto y terminó siendo instructor de vuelo de la Royal Navy ¿Y saben a qué se dedica también hoy en día? Pues al mundo de la moda. Si son asiduos a alguna revista aérea, en la publicidad podrán ver a algunos de los modelos que lucen las cazadoras de vuelo, en alguno encontrarán cierto parecido con aquel rubio de 25 años (una pista, ¿qué tipo de aeronave llevaba?: busquen la cazadora de ese modelo).

Como dicen que los de Bilbao, «nacemos y vivimos donde queremos» (además de que para ser de Bilbao hay que ser del Athletic); el capitán Suso, tras dejar de navegar, pero siguiendo ligado al negocio marítimo, y tras un

periplo por la geografía española, volvió a su tierra natal. Para él, el otro caballero de esta aventura fue el capitán de navío don Diego Carlier (ahora de 86 años, pero que aún recuerda anécdotas del incidente. Me contó que la firma Mercedes estuvo pensando en hacer publicidad de la resistencia de sus «paqueteras» a costa del buque). Aprovecho este artículo para enviar a ambos el abrazo mutuo que me han encargado que les haga llegar el uno al otro.

Espero que con este artículo haya podido dar un poco más de luz a esta odisea, que por los pocos foros y artículos periodísticos por los que ha circulado estaba llena de errores e incongruencias (que si el barco era portacontenedores, que si era canario, que si los tripulantes se fueron a vivir a Bahamas con los 1.000 millones, etc.). También existe mucha confusión con la identidad del piloto, ya que existió otro Soapy Watson. Pero nuestro *Soapy*, el joven, quien también era conocido como *Sudsy* (tiene más apodos que Adebayor), fue finalmente bautizado como *Alraigo kid*.

Cuando Enrique Casanova escribió su libro que versa sobre *Buques de Guerra*, explicó las normas a seguir para transformar un buque mercante en buque de guerra, pero nunca narró lo fácil que podía ser convertirlo en un portaaviones.

En su dilatada vida, el *Alraigo* todavía vivió alguna anécdota más, pero nunca comparable a la de aquella noche. La última noticia de que dispongo de este buque, ahora llamado *Golden Fox*, es que tenía prevista su llegada a Turquía el 1 de marzo de 2011, casi 28 años después de su gran día, y ya sin la enorme grúa que le caracterizaba. El *Harrier* se encuentra actualmente expuesto en el Museo del Aire de Nottinghamshire (Inglaterra), a donde fue trasladado en 2004.

Para finalizar quiero dedicar este artículo a mi padre, fallecido doce años después de lo del *Alraigo*, y que ha sido el que me ha inspirado en estos días para su elaboración; y cómo no, al capitán Aitor Suso, ya con algo más de 26 años de edad, agradeciéndole el haber aportado al artículo ese grado de veracidad que ha podido evitar que quedara falseado por los viejos recuerdos o las, «a veces», exageraciones del que fue ante mí el primer relator de los hechos.