

HISTORIAS DE LA MAR

UN VIAJE A NINGUNA PARTE

Luis JAR TORRE



La mar no es tu amiga, aunque sea tu amante

Miguel Aceytuno



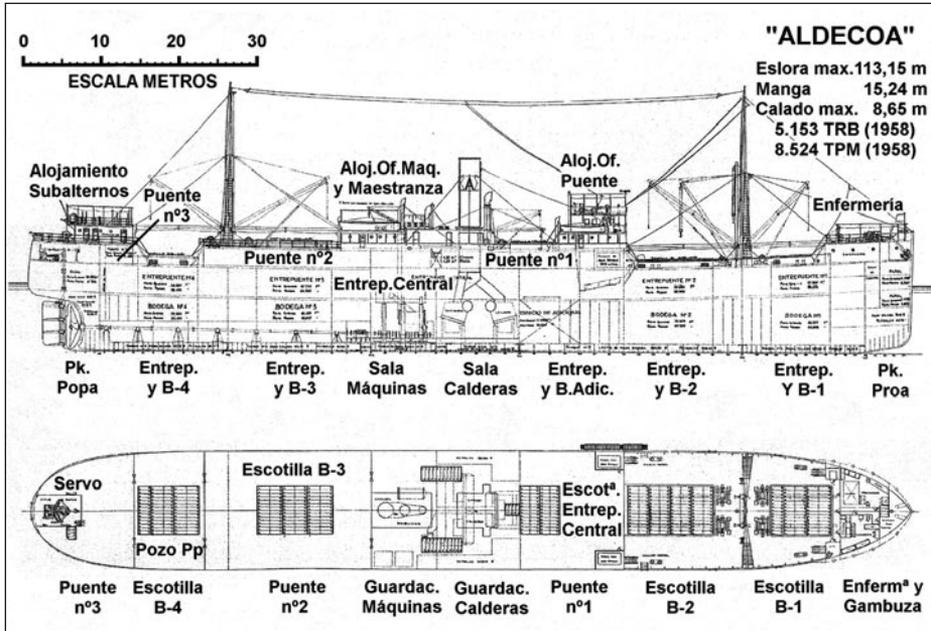
ÍAS después la prensa publicó que el capitán había cumplido sus bodas de plata matrimoniales el 21 de diciembre, pero su alianza tenía grabado un 24 de diciembre y aquel 21 en concreto tenía poco que celebrar. El amanecer le había pillado frente a uno de los paisajes más bellos del Cantábrico, aunque hacía un día de perros y, lo más preocupante, cuando salió el sol su buque llevaba un cuarto de hora atracado a una estructura rocosa paralela a tierra, a los pies del acantilado donde la mar le había arrojado tras quedarse sin máquina en el momento más inoportuno. Una cubierta más abajo

veinte pares de ojos le imploraban una solución, porque el temporal machacaba el casco contra el obstáculo, amenazando hundirlo antes de permitirle alcanzar la precaria seguridad de aguas más someras. Si maldijo la suerte que le había llevado a una situación tan desagradable en un lugar tan inconveniente, pudo cruzar por su mente que también era un lugar de lo más improbable, porque estaba a la entrada de Santander, y había zarpado el día anterior de Gijón con destino a Valencia.

La pérdida del *Elorrio* es el peor accidente de mar del que se tiene conocimiento en la costa de Cantabria en más de un siglo: Rafael González Echegaray lo ha descrito como «un naufragio de los que quedan flotando en el recuerdo de la costa varias generaciones» y dejan «una huella de pesadumbre que se va transmitiendo en lento desdibujo». Aquí el desdibujo venía de fábrica, porque la investigación fue incapaz de determinar los acaecimientos previos y, por fuerza, los relatos sobre esa fase del accidente son vagos o inexactos; en cambio, la fase posterior se desarrolló a la vista del público y en unas circunstancias espantosas, generando un «recuerdo de la costa» difícil de describir. El 60.º aniversario de la tragedia le ha devuelto cierto protagonismo mediático, pero la historia sigue plagada de lagunas y, transcurrido el tiempo exigido para poder acceder a la Causa, me he animado a reconstruir el relato con una documentación hasta ahora inédita o de difícil acceso. Vaya por delante que a su juez instructor debió caerle el nombramiento «por razón de cargo» cuando ocupaba la misma silla que ocuparía yo 44 años más tarde, por lo que no disimularé mi solidaridad en un marrón que los que entienden de estas cosas podrán calibrar con precisión.

Inquietudes

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



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

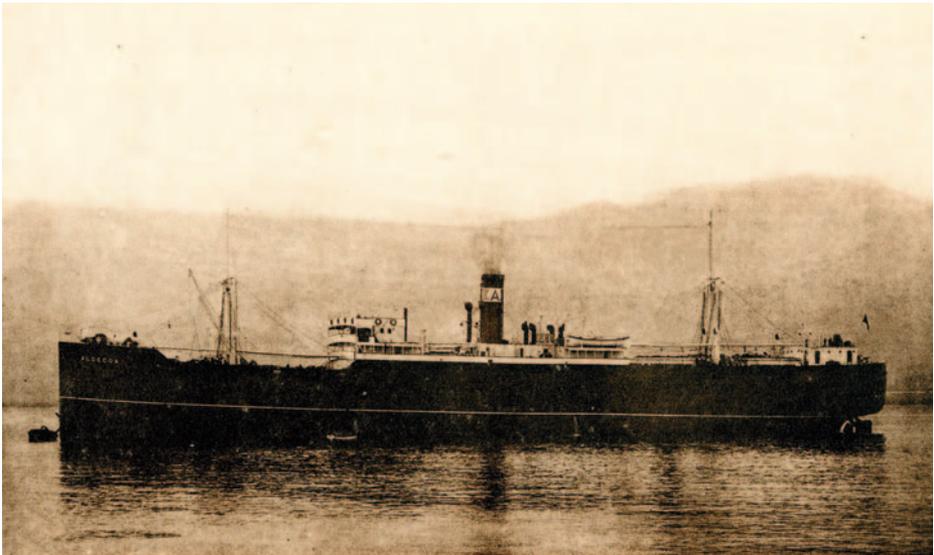
Un mérito indiscutible de Francisco Aldecoa es que se las arreglaba para caer bien a todo el mundo: sirva de ejemplo que, siendo monárquico, consiguió pasar la Guerra Civil en Algorta sin problemas para ser recompensado en 1942 con la Gran Cruz del Mérito Naval; sus vecinos le hicieron hijo predilecto, y se le ha descrito como una persona sencilla, afable y respetada por sus trabajadores. Hijo de un capitán mercante que le dejó huérfano con seis años, estudió Náutica y mandó el buque de un tío materno antes de convertirse en armador; a los efectos de este relato hay que destacar la creación y organización del primer equipo de salvamento semiprofesional del puerto de Bilbao, que con él al frente hacía prácticas mensuales tirando de andarivel. Para albergar este equipo en 1921 levantó y mantuvo a su costa la estación de salvamento de Arriluze,

legando a sus vecinos de Algorta un edificio tan bello como funcional que ha mantenido su uso y en el que, durante un tiempo (por desgracia muy corto), disfruté lo indecible como voluntario de la Cruz Roja del Mar. Mi experiencia incluyó un viaje en su famoso andarivel: nos quedaremos con este andarivel en mente porque volverá a salir en la peli.

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

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

La Guerra Civil sorprendió al *Aldecoa* en Valencia, siendo incautado por el Gobierno de la República para hacer viajes a puertos del mar Negro con nombre falso y al mando de otro capitán, porque el titular había cambiado de aires. La madrugada del 7 de septiembre de 1937, cuando regresaba de uno de estos viajes en compañía de otros tres mercantes, se les unió ocho millas al norte de Argel una escolta de dos cruceros y siete destructores republicanos, y a media mañana se sumó al grupo el crucero nacional *Baleares*, que también estaba interesado en los mercantes y al tratar de encontrarlos con mala visibilidad se dio de narices con media flota republicana. El encuentro pudo haber supuesto un final anticipado para el *Baleares*, pero le echó cara y hostigó a la escolta el resto del día, saliendo del lío con «solo» dos impactos de artillería y algunas bajas gracias a la impericia táctica ajena. El nivel de ruido y la intervención de la aviación nacional aconsejaron poner a buen recaudo el convoy y, con las prisas por refugiarse en Cherchel, el *Aldecoa* tocó un bajo sufriendo una vía de agua y destrozos en el eje que le dejaron inoperativo el resto de la guerra. Debía ser la niña de los ojos de su propietario, porque cuando pudo recuperarlo en



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

Orán (donde había sido remolcado) lo llevó a Barcelona y, aunque ya tenía 17 años, lo reparó a un enorme coste económico.

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

Problemas

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

El *Elorrio* había pasado la visita anual en Santander en septiembre de 1959 y le tocaba la cuatrienal en septiembre de 1960, pero aquel verano surgió la necesidad de importar trigo por cuenta de la Comisaría General de Abastecimientos

y Transportes, y hacerlo en buques españoles ahorraría divisas. Para el *Elorrio* las fechas andaban muy ajustadas, aunque inspecciones y certificados podían demorarse o prorrogarse varios meses: la Inspección de Buques de Bilbao respondió a la solicitud del armador de autorizar un viaje a Norteamérica exigiendo un reconocimiento en seco (que se efectuó en la SECN de Sestao el 13 de agosto) antes de prorrogar el Certificado de Navegabilidad hasta el 30 de noviembre, fecha en la que también debía efectuar visita el Lloyd's; el certificado de reconocimiento no registra incidencias, pero según el jefe de máquinas se les exigió renovar varios tubos en las calderas. Aprovechando la entrada en dique también se presentó la inspección del Lloyd's, que en su informe de casco recomendó mantener la clasificación a condición de que *before the end of November 1960* se repararan o renovaran 27 planchas de costado. Flemáticamente el «surveyor» reseñó que, según le dijeron, las averías se habían producido al golpear unas defensas de madera en Escombreras sin valorar por qué afectaban casi por igual a las dos bandas, pero anota que hay encajonadas de cemento en la banda de Er de la bodega 2.

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

El capitán del *Elorrio* llevaba a bordo desde diciembre de 1959 y debía de rondar los 35, pero ya se las sabía casi todas y la mañana del día 2 presentó ante notario una protesta de averías; cabe puntualizar que, aunque este género jurídico-literario se presta a la fantasía, el mal tiempo que alegaba era genuino. Simultáneamente se levantó acta de apertura de escotillas, resultando que la parte visible del casco estaba seca y la carga en perfecto estado; apostaríamos a que el primer sorprendido fue el propio capitán, pero debió poner cara de póker y no consta que volviera a mencionarse la avería del tanque de combustible. De todas formas el destino del *Elorrio* estaba sellado, y el día 8 un conocido



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

chattarrero de Erandio puso a bordo sus propios guardianes: había adquirido el buque por mediación de la agencia Marítima Internacional, que a solicitud del vendedor también se encargaría de resolver los posibles problemas de personal. El comprador, que se haría cargo al terminar la descarga y pretendía desguazarlo en Valencia, declaró que la operación estaba condicionada a que «al barco le darían el Certificado de Navegabilidad», extremo que negó el vendedor, pero creo que le bastaría un despacho de salida para ahorrarse la aventura de un remolque.

Ese mismo día 8 la historia empezó a complicarse: el jefe de máquinas declaró que al notar el barco escorado pidió al 1.^{er} oficial que sondara, descubriendo que el doble fondo de la bodega 2 tenía metro y medio de agua; según el capitán el nivel se controló achicando durante cosa de una semana, pero «el día 9 o 10» (probablemente tras observar humedad en el puntal de una arcada) comunicó que «existía la posibilidad de que la carga estuviese averiada». El día 12 la Comandancia de Gijón recibió un parte informando que habían aparecido

grandes manchas de fuel en El Musel y se había comprobado que procedían del *Elorrio*, iniciando un expediente sancionador contra el capitán, que el día siguiente declaró que «debido a acusar agua la sentina adicional correspondiente a las bodegas dos y adicional», el día 8 había ordenado achicarla para evitar daños a la carga. La Comandancia archivó el expediente, pero le obligó a dar parte de la «supuesta vía de agua», arruinando su victoria táctica porque con un Certificado de Navegabilidad caducado la invisibilidad era su mejor aliada. La Inspección de Buques no podía reconocer la zona afectada hasta descargar la bodega, pero según el capitán «hacia el día 14 apareció la carga averiada en las bodegas 2 y adicional, a una altura de 1,30 mts del plan de las bodegas»: el trigo mojado (unas 500 tons) se había endurecido al extremo de obligar a descargarlo tirando de pico y pala.

Las cosas no son siempre lo que parecen, y el día 19 la Inspección de Buques reconoció el doble fondo de la bodega adicional sin observar ninguna entrada de agua: el ingeniero supuso que «había sido una disculpa del Capitán para no ser sancionado por echar petróleo en la bahía», y un vigilante del comprador le dijo a su jefe que «todo era un amaño para cobrar del seguro la carga averiada». Según el ingeniero (y los inspectores del seguro) el agua habría entrado en la bodega por una de las pocetas a través de una válvula de achique mal cerrada tras arrancar la bomba para otro uso (baldeo, trasiego, etc.): era lo obvio, pero nadie pareció preguntarse de dónde había salido el fuel que, como admitió el capitán, pringó el Musel al achicar una vía de agua que se demostró inexistente; a mí me costó encontrarlo, y cuando lo hice se me pusieron los pelos de punta. Como vimos, el *Elorrio* tenía dos tanques almacén verticales (y uno de consumo) que en ausencia de depuradora exigirían decantación, y en el inventario de entrega figuran las existencias de combustible del día 16, indicando que el de Er tiene un 19 por 100 de agua y el de Br un 11 por 100; estos dos tanques eran estructurales y, en mi opinión, debían tener averías que originaban una contaminación con agua del mar, obligando a un purgado continuo que, en estancias en puerto, aconsejaría trasegar el agua oleosa a un tanque de doble fondo. El efecto potencial de navegar en esta situación con mal tiempo, agitando la mezcla de agua y combustible, es para echarse a temblar.

Con la descarga del *Elorrio* a punto de finalizar tocaba despacharlo de salida, una gestión que exigía hilar fino: tras la inspección del 19 el ingeniero emitió un justificante provisional manifestando que «por esta Inspección no hay inconveniente en que se autorice el despacho de este buque hasta el puerto de Valencia»; según declaró, suponía que el Certificado de Navegabilidad estaba en vigor porque nadie le dijo lo contrario, pero intuyo que autorizar un viaje de cinco días tras un reconocimiento a flote entraba dentro de sus atribuciones. En paralelo, Despacho de Buques autorizó reducir la dotación para este viaje de 30 a 21 tripulantes, prescindiendo entre otros de un oficial de puente, otro de máquinas y el carpintero: el problema no era tanto de cantidad como de calidad, porque desembarcaron el capitán, el 1.º oficial, el jefe de máquinas y el 1.º

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

Complicaciones

El día 19 por la mañana se efectuó el cambio de capitán en la Comandancia: el saliente declaró que «se revisaron todos los certificados, quedando únicamente pendiente el Certificado de Navegabilidad» y que «a este respecto fue a bordo el día 19 por la mañana el Perito de la Inspección de Buques». Solventado ese problema, a las 19:30 un inspector de Naviera Ibaizábal y el nuevo capitán en representación de «Marítima Internacional» firmaron el acta de entrega del buque, y esa medianoche se redujo su valor asegurado de dieciséis millones de pesetas a ocho y cuarto; por desgracia, se olvidaron de renovar la póliza del seguro de accidentes de los tripulantes. La descarga finalizó a 01:30, y a las 05:40 embarcó un práctico porque había que dejar el muelle al *Covadonga*; soplaban un viento WNW fuerza 6 y el *Elorrio* en lastre abatía lo suyo, por lo que durante la maniobra el práctico aconsejó amarrar de punta en el Dique N, pero el capitán dijo que no le era conveniente, y cuando el práctico insistió le dio la llamada por respuesta hasta que, para romper el hielo, se presentó en el puente el engrasador José Trillo con la noticia de que «salía agua de los tanques, en vez de fuel-oil». Como el engrasador no conocía al capitán le dio la novedad al práctico, un error afortunado porque días después declaró que había subido «a dar un recado del primer maquinista que no recuerda». En vista del éxito el capitán decidió fondear, y ante la renovada insistencia del práctico para que amarrara al Dique N dijo que lo haría «de no poder aguantar fondeado»; su idea era aguantarse con dos anclas, pero faltó la cadena de Br, y hacia las 07:30 quedaron fondeados con el ancla de Er y seis grilletes.

El nuevo capitán era Vicente Moreira, un gallego criado en Lekeitio que, de no habersele torcido las cosas, podía haber cumplido los 58 años que arrastraba ocupando plaza de capitán de corbeta en una Comandancia. Había obtenido el título de capitán a los 25 e ingresado en el Cuerpo General de Servicios Marítimos (dependiente del Ministerio de Marina) a los 30, sorprendiéndole la Guerra Civil con categoría de subinspector tras unos años destinado en la Subsecretaría de la Marina Civil. En 1940 volvió a ser sorprendido, esta vez por una depuración con separación definitiva de servicio, y mientras otros compañeros de escalafón se integraban en la Armada a él le acompañaron a la puerta, aunque pudo salvar



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

el título. Una fuente indica que en 1960 era jefe de muelle en un desguace de Valencia: la documentación de la Causa confirma que tenía delegadas funciones propias de un inspector y que había renovado la tarjeta de capitán nueve días antes, pero también consta su domicilio en Madrid. Con el «viejo» embarcaron otros cinco tripulantes contratados para aquel viaje, y él mismo concedió a toda la dotación una gratificación entre diez y catorce veces superior al sueldo base.

Al finalizar la maniobra el práctico se llevó una nota del capitán para el consignatario que decía «Quedo fondeado en la concha del Musel, por haber agua en el tanque de fueloil», pero alguien debería haberle informado que las anclas del *Elorrio* estaban de adorno, porque hacia las 09:30 también faltó la cadena de Er y tuvieron que salir por piernas, aunque no antes de abatir peligrosamente hacia San Lorenzo. Un remolcador y la lancha de prácticos se acercaron al costado, pero no les pidieron ayuda, como tampoco respondieron a las señales del *Covadonga*, cuyo capitán les vio salir «en malas condiciones», y hasta el capitán saliente les vio «al parecer muy cerca de tierra y dando avante con fuerza». Quizá exageraban, porque el engrasador Trillo, que llevaba casi un año a bordo

y debía tener ojo clínico al haber naufragado tres veces, dijo que estaba en la cama y «le avisó el otro engrasador que había faltado el otro ancla y que estaban encima de la costa, que salió a cubierta y vio que el barco iba navegando fuera del puerto por lo que se metió en la cama otra vez». A las 12:00 tocaba comer, y a los subalternos se les indicó que «fueran a la cocina, porque la mar estaba muy mala y era mejor (*sic*) comieran allí»; según Trillo a esa hora «la mar les venía un poco abierta por la amura de babor», de lo que deduzco que seguían intentando abrirse de tierra.

El mal tiempo, que estaba arreciando a fuerza 7 (unos 30 nudos) y mar muy gruesa, obedecía a que el día anterior se había establecido una situación del NW, con una borrasca de 992 mb en el N de Europa que enviaba a la costa cantábrica frentes con chubascos intensos y viento racheado. A las 16:00 Trillo entró de guardia en la sala de máquinas acompañado de un fogonero en la sala de calderas y bajo la bota de un maquinista que también había sufrido un naufragio: según declaró, «a eso de las 18 horas le dijeron o mejor dicho le dijo el Segundo Maquinista que tenían agua en la bodega dos unos dos metros», una altura excesiva que podría obedecer a acumulaciones puntuales por los movimientos del buque. Hacia las 19:30 Trillo «fue a llamar al Primer Maquinista, como este le había encargado porque era su guardia, y .../... poco después el Primer Maquinista le dijo que iban a dar la vuelta para arrumbar a Santander de arribada y que subiera al puente a decir al Capitán, que cuando diera la vuelta avisara a máquinas para poner menos máquina»; cuando llegó al puente «le pareció que el barco estaba a la altura de San Esteban de Pravia con el Faro de Peñas por la popa», e inasequible al desasosiego «a las 20 horas terminó la guardia y se fue a dormir».

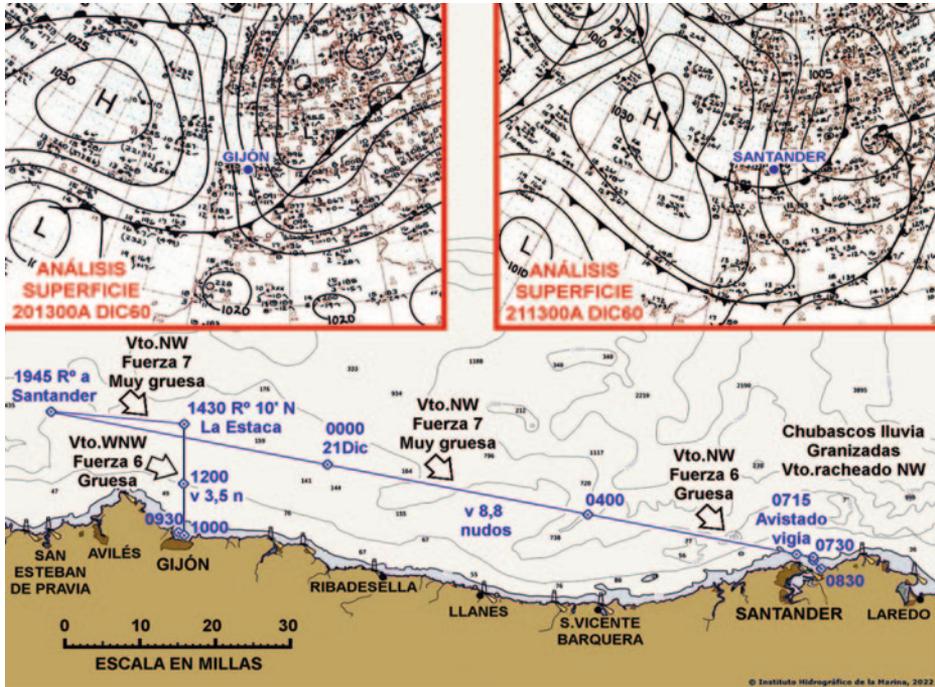
Es indudable que el *Elorrio* tenía un grave problema de contaminación de combustible y, como vimos, todo apunta a que al tratar de remediarlo con trasiegos pringaron Gijón, sin descartar que de paso inundaran la bodega 2 a través de una poceta; descartada la presencia de una vía de agua tras la inspección del día anterior, la repetición de unos efectos tan concretos sugiere una repetición de las causas, y navegar en plan coctelera agitando una mezcla de fuel y agua era una pésima receta. El recurso más socorrido para reducir los movimientos de un buque es poner popa a la mar y, tras la mala experiencia de Gijón, para un buque sin anclas el mejor refugio con este rumbo era la bahía de Santander. A las 20:03 el *Elorrio* transmitió un telegrama a través de la costera de Cabo Mayor (que diligentemente lo adelantó por teléfono al destinatario): «PRÁCTICOS PUERTO SANTANDER = VAPOR ELORRIO ESPERA LLEGAR DE ARRIBADA MAÑANA AMANECER SIENDO INDISPENSABLE ATRACAR MUELLE POR HABER PERDIDO LAS DOS ANCLAS CAUSA TEMPORAL PUNTO LLEVAMOS VÍA DE AGUA NO LOCALIZADA EN ADICIONAL O BODEGA NR 2 LAS CUALES TENEMOS CON AGUA EN LOS PLANES NO DANDO ABASTO LAS BOMBAS DE ACHIQUE PUNTO RUEGO NOS ESPEREN CON DOS REMOLCADORES PARA ATRAQUE PUNTO CON-

SIGNATARIO BERGÉ PUNTO RUÉGOLES ACUSE RECIBO = CAPITÁN», y a las 20:55 transmitió otro similar para Marítima Internacional.

Los telegramas debieron alarmar al operador de la costera, porque a partir de las 21:05 intentó contactar con el *Elorrio* sin conseguirlo hasta que, a las 22:41, le llamó el buque para preguntar si tenía algo para él. El registro de la costera recoge que «le contesto que no y que no cierre la estación hasta que yo le avise. Responde que conforme», y que a las 23:54 (capitán saliente de guardia) «Me pide confirmación de los Prácticos»; el operador hace la consulta y un par de minutos después «Le digo que los Prácticos están conformes y harán de acuerdo con su radiotelegrama». A las 00:04 el *Elorrio* «Dice no tiene servicio y que cierra estación. Conforme le respondo», pero debió surgirle algo porque entre las 02:25 y las 02:29 el operador anota «Contesto a sus llamadas, pero no responde», hasta que a las 03:00 «Aumentan las interferencias atmosféricas que dificultan la recepción de señales. Conecto a intervalos antena a tierra para evitar caída de chispas», y a las 07:30 vuelve a anotar «interferencias, causas chubascos fuertes». El Centro Meteorológico del Cantábrico registró este día 21 «chubascos de lluvia y granizadas con vientos racheados del noroeste», y al amanecer el viento sería NW fuerza 6 (22-27 nudos), que en aguas abiertas produciría mar gruesa.

Angustias

A las 04:00 volvió a entrar de guardia el engrasador Trillo, que tres días después, al ser preguntado «si entonces estaba todo normal o tenían avería» declaró que «estaba todo normal», pero aquella misma tarde, cuando un periodista le preguntó si «notó alguna anomalía al hacerse cargo de su puesto» dijo que «El fogonero me previno que faltaba macizo a la máquina. Entonces abrí la caldera de estribor y advertí que no funcionaba. Abrí después la de alimentar y la auxiliar y tampoco respondieron»: si alguien me pregunta qué es «macizo» le diré que ni idea, aunque «mazout» en francés significa fueloil. Según Trillo, a las 06:00 le dijeron «que iban a achicar el tanque número dos de lastre, para que cuando llegasen a puerto pasar el agua de sentinas a ese lastre y achicar y evitar echar la porquería de sentinas en puerto», lo que encaja con la movida de Gijón; hacia las 07:20 llamó al primer maquinista «porque le había encargado que le llamara» (entrada en puerto): «poco después estando el prestante en la máquina esta se paró sin saber por qué» y «fue inmediatamente a calderas para avisar al fogonero y evitar que la presión subiera». Luego «bajaron el Primero y Tercer Maquinista, para tratar de poner nuevamente la máquina en marcha» pero «no lo consiguieron y se fueron para cubierta»; al poco Trillo oyó lanzar unos cohetes, «y como eran las 08:15 le dijo al Calderero que había terminado su guardia y que subía a cubierta y cuando llegó, encontró a toda la tripulación con los chalecos puestos».



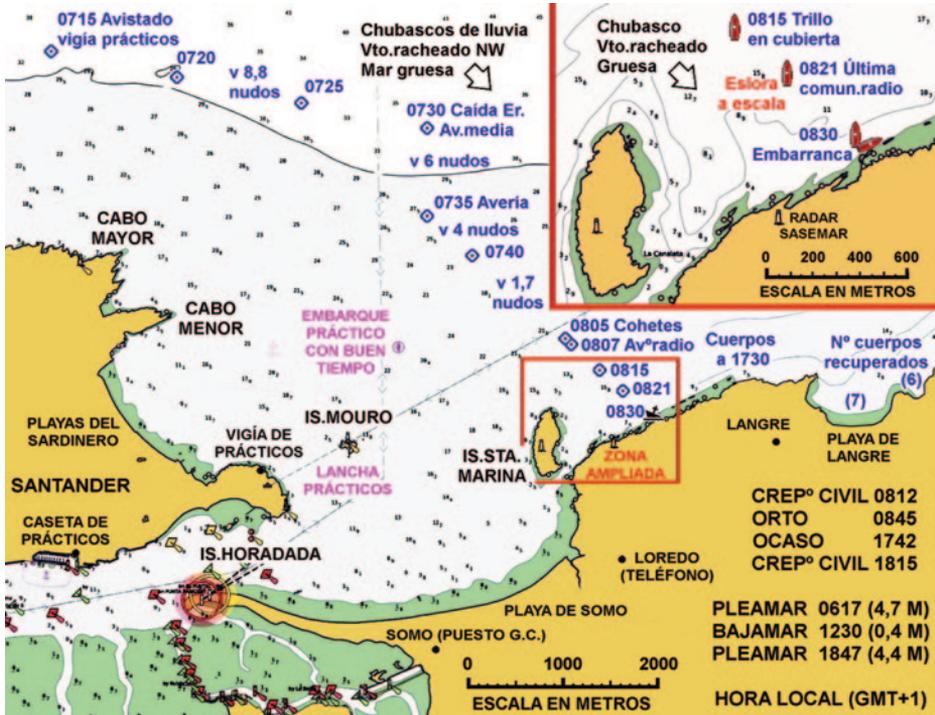
Derrota hipotética del *Elorrio* desde el fondeadero de Gijón hasta su pérdida a la entrada de Santander y situación meteorológica durante el tránsito: he volcado la escasa información disponible, considerando que el capitán intentaría abrirse cuanto antes de tierra, evitaría en lo posible navegar con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

El *Elorrio* había sido avistado a las 07:15 por el vigía de prácticos de la península de la Magdalena, que lo vio aparecer por detrás de cabo Mayor procedente del W y bastante cerrado a tierra; además de los topes y la verde mostraba «una luz roja alta situada probablemente encima del puente» (¿sin gobierno?). El vigía informó a la caseta que estaba a unos 20 minutos de Mouro (digamos que dos o tres millas), avisando que salieran dos prácticos porque también se aproximaba el buque alemán *Jupiter*; después le vio «virar hacia el puerto, aunque abierto al Este». La lancha salió con los prácticos casi de inmediato, avistando al *Elorrio* «a eso de las 07:40 con pocas luces y corrido hacia el E»; como había «mar bastante gruesa y cerrazón» se aguantaron en la boca hasta que empezó a amanecer (el crepúsculo civil era a las 08:12), apreciando que ahora estaba más caído hacia Santa Marina y «más bien viendo el bulto que

las luces». Hacia las 08:05 el *Elorrio* lanzó primero uno y luego dos cohetes blancos: debía estar una milla y cuarto al ENE de Mouro, con la lancha entre Mouro y la punta del Puerto; algo más adentro faenaba el pesquero *Ezquiaga Beitia*, que al ver los cohetes salió en su dirección por si era necesaria su ayuda y, de la que pasaba, comunicó sus intenciones a los prácticos. Mientras el *Elorrio* se perdía de vista en un chubasco, la lancha volvió para dar aviso a un remolcador, y luego regresó para embarcar un práctico al alemán.

Es difícil saber que falló en la máquina del *Elorrio*: Trillo menciona dos veces una escora a Er, pero obedecería al viento y el agua del plan de la bodega, y de ser significativa los prácticos la habrían señalado; también dice que tras pararse la máquina había mucho vapor en el aire, aunque «cree que no se había roto ningún tubo». Como vimos, su declaración inicial y el historial reciente del buque sugieren que el problema estaba en calderas: podemos afirmar que el combustible que las alimentaba estaba contaminado con agua salada, y suponer que la avería ocurrió tras caer a Er y moderar máquina para entrar en puerto, cambiando el viento de banda y atravesándose un poco más a un temporal del NW con olas de unos 4 m. Por eso, aunque el exceso de vapor apunta más bien a una avería en la máquina, no considero descartable que el *Elorrio* diera una serie de balances, suficientes para convertir el cóctel de fuel y agua salada en una «mousse» incombustible. En todo caso, a las 08:07 la costera radiotelegráfica de Cabo Mayor recibió con dificultades un mensaje de EAAK (*Elorrio*): «XXX (urgencia) PELIGRO INMINENTE DE HUNDIMIENTO, ENTRE MOURO Y AJO SIN MÁQUINAS, URGE REMOLCADORES. ESTAMOS LANZANDO BENGALAS». El operador acusa recibo, informa a la Comandancia a las 08:09 y a las 08:21 recibe otro mensaje: «ESTAMOS ECHANDO BOTES AL AGUA», registrando que «Le llamo pero no sale ya. Su transmisión era cortada», y que a las 08:23 «Aviso a la Comandancia de Marina. Dice ya ha salido una pareja de barcos pesqueros».

Cuando Trillo llegó a cubierta sus compañeros se disponían a arriar un bote: según él la escora limitaba las opciones a la banda de Er, aunque también influiría que era sotavento: un intento con el bote de servicio de Er acabó con la embarcación destrozada, y aunque en esa banda también había un bote salvavidas con pescantes tipo «Welin» (como los del *Titanic*), «no pudieron hacer la maniobra de arriarle por estar agarrotados los pescantes y no mover para ninguna parte». Ahora la única opción era un remolcador, pero el *Elorrio* en lastre abatía como una hoja y en unos 15 minutos recorrió la media milla escasa que le separaba de tierra: a un práctico le pareció que tenía la proa al NW, aunque las circunstancias y la posición en que embarrancó sugieren que sería más bien N; es posible que, tras caer a Er para dirigirse a Mouro y quedar sin máquina alrededor de las 07:35, el capitán aprovechara la arrancada residual para caer a Br e intentar abrirse de tierra, colocando el viento de nuevo por la banda de Br. Hacia las 08:30 un vecino de Langre «oyó pitar a un barco que parecía estaba próximo a la costa», y al acercarse vio «que ya estaba encallado a una distancia



Trayectoria más probable del *Elorrio* entre su avistamiento por el vigía de prácticos y la embarrancada: la situación de las 07:15 implica pasar poco antes a una milla escasa de los Cabezos de la Vaca (8,5 m), pero el vigía declaró expresamente que venía «bastante cerrado a la Costa». La reducción de velocidad de las 07:30 es hipotética, y las horas de la avería y la embarrancada pueden tener unos pocos minutos de error, aunque la trayectoria real no pudo ser muy diferente, incluyendo el punto y la secuencia del embarrancamiento. He limpiado algunos detalles de la carta y eliminado el actual puente de Somo (inexistente en 1960) porque condiciona las comunicaciones terrestres; en cambio, he destacado el actual radar de SASEMAR-Santander Tráfico por ser un hito de gran utilidad para situar el accidente. Si hemos de valorar los tiempos de reacción del comandante de Marina conviene tener en cuenta que la información que recibía por mar era tan limitada como imprecisa, y que el teléfono más cercano al lugar del suceso estaba en Loredó, exigiendo su uso una caminata bajo la lluvia de unos tres cuartos de hora entre ida y vuelta.
(Elaboración propia con cartografía online del IHM)

de la costa de unos treinta o cuarenta metros», con la tripulación «en el puente dando voces de auxilio».

A esa misma hora el práctico Ángel Madariaga llamó al comandante de Marina para transmitirle su inquietud, y este le dijo que «ya había salido un bonitero grande y una pareja de pesca»; Madariaga era teniente de navío (RNA), seguramente en excedencia, y su «acceso directo» sugiere que podía ser el práctico mayor; el comandante era el capitán de navío Aquiles Vial, que al ocupar el

cargo diecisiete años seguidos acabaría siendo todo un personaje en Santander. Hacia las 08:40 el *Ezquiaga Beitia* llegó a las inmediaciones del *Elorrio*, y según su patrón ya «estaba varado cuando llegaron no pudiendo hacer nada porque la mucha mar no les dejaba acercarse»; veinte minutos después llegó el *Hermanos Portuondo*, que encontró al mercante «unos 300 m al NE de Santa Marina varado en la costa al rumbo ENE es decir próximamente paralelo a la costa» y con «la popa varada y la proa flotando»: el patrón declaró que «resultaba imposible acercarse por las rompientes y dijo a la costera que dijera a la Comandancia que mandaran gente y cables por tierra (porque) desde a bordo no se podía hacer nada». La costera registra el mensaje a las 09:03, y que la Comandancia dice que «dará contestación».

La contestación llegó a las 09:40: «Dice el Sr. Madariaga que ha dado orden el Comandante de Marina salga un camión de Pedreña», ampliándose a las 09:53 en el sentido de que «de los tres barcos que están (se había incorporado el «Familia Portuondo») quédese uno con telefonía para dar órdenes y cuando quede aclarado dará órdenes para que se retire el que quede». Poco antes Madariaga había vuelto a llamar al comandante sugiriéndole (en sus propias palabras) «la conveniencia de organizar el salvamento por tierra cogiendo una camioneta y poniendo en ella personal de la Comandancia y el material de salvamento que se dispusiera, que en la Caseta de Prácticos tenían un fusil lanzacabos con cuatro cargas y una estacha de 200 metros y 25 mm de mena, esta última del servicio de prácticos, porque el resto del material, de existir estaría en la Comandancia. Uno de los Celadores le manifestó por teléfono que aquel material estaba inservible, cosa que seguidamente le dijo al Comandante». El comandante le ordenó intentar conseguir medios para el salvamento del consignatario (misión imposible), y después que avisara al celador de Pedreña para que se agenciase un camión, trasladando hasta allí el material por vía marítima: la idea tenía un pase (desde Somo), pero ese celador estaba de servicio en el Barrio Pesquero de Santander, y tras ir a pie a la Comandancia, cargar el material de prácticos en una camioneta y volver a la Comandancia a por más material no salió hasta las 12:00. Madariaga fue en coche para hacer hueco a un personal de marinería que, finalmente, no les acompañó porque el comandante, al que le constaba que había paisanos en la zona, no lo juzgó necesario.

Duelos

Durante siglos la entrada de Santander ha sido un punto negro en el mapa de accidentes marítimos, justificando que en 1874 ya hubiera un mortero lanzacabos en la península de la Magdalena y otro en el Puntal. En 1880 se creó la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, con juntas locales en los puertos, pero la desaparición de la vela y la aparición de la radio hicieron menos acuciante el

problema, y el salvamento marítimo se movió en un clima de precariedad que tras la Guerra Civil se agravó hasta rozar la inoperancia. Un condicionante era que, antes de aparecer el helicóptero, había situaciones que solo podían resolverse con un andarivel, y el uso eficaz de un andarivel exigía material en perfecto estado, dotaciones entrenadas y un plan de activación que midiera el tiempo en minutos, no en horas. La mañana del 21 de diciembre de 1960 la única esperanza realista de salvación para la tripulación del *Elorrio* era el andarivel de la estación de salvamento de Algorta, que como vimos había construido a su costa el primer armador del buque y que se mantenía operativo gracias, en parte, a la dedicación de Anselmo Ardanza, hijo de uno de los dos hermanos (patrón y segundo patrón) que Francisco Aldecoa había puesto al frente de la estación en 1921.



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

Trillo tampoco debía ser muy optimista porque, ya a punto de «aterrizar», pasó junto al capitán y le dijo «Estamos todos muertos», a lo que el «viejo», que trataba de mantener los ánimos, respondió «¡Cállate, no digas eso!» Se la pegaron media milla al E de Santa Marina contra un roquedal que corre paralelo a flor de agua a unos 40 m del pie del acantilado, que entonces era accesible desde su cima con relativa facilidad; la marea llevaba dos horas bajando, descubriendo un precario acceso a la estructura rocosa en las inmediaciones del costado de Er del buque, aunque las olas barrían el área de modo intermitente. Ahora la tripulación podía comunicarse a voces con tierra, y uno de los primeros vecinos en llegar dio aviso hacia las 09:00 de que le «habían indicado los marineros de un barco, que se encontraba arrimado a la costa de que llevasen cuerdas»: el avisado avisó al campanero, y pronto empezaron a llegar más vecinos.

Hacia las 09:30 la mar estaba arrasando la popa, y el capitán bajó del puente para reunirse con el resto de la tripulación: Trillo dijo que «parecía uno de los más serenos en cubierta», y que «solo perdió los nervios cuando yo le dije que iba a arrojarme al agua». El engrasador cogió un par de chalecos y, contra el parecer general, se dirigió a popa donde un golpe de mar le llevó a tierra permitiéndole asirse a una roca, y hasta intentar recoger una corchera que lanzaron desde el buque, antes de ser rescatado con una pierna magullada. Una de las primeras preocupaciones del capitán fue preguntar a los vecinos si habían avisado a la Comandancia, obteniendo respuestas afirmativas, pero llegó antes la Guardia Civil del puesto de Somo: cuando apareció el primer guardia alrededor de las 10:00 (había otros dos reuniendo vecinos y material), el buque escoraba a Br, y cuatro o cinco tripulantes (distinguibles por sus chalecos rojos) ya habían imitado a Trillo, pero estaban hacia la mar. Alguien que parecía ser el capitán dijo al guardia que «no tenían cuerdas para lanzar a la costa (lanzacabos) que si se tiraban al agua», y el guardia contestó «que tuviesen calma que ya habían avisado y que llegaría el salvamento de Santander». Mientras, varios paisanos hacían quites a la mar entre las piedras, tratando de colocar una guía a bordo con el viento de cara: lo intentaron hasta con cañas de pescar, hasta que hacia las 10:30 una ola se llevó para siempre a Ismael Hoz, un vecino de Langre que trataba de lanzar un cabo al que había atado una piedra.

Minutos antes se habían retirado el *Ezquiaga Beitia* y el *Familia Portuondo*, quedando el *Hermanos Portuondo*, que a las 11:00 veía al buque «muy escorado a babor» y «del puente a popa todo bajo el agua»; también veía personas «subir por la costa arriba», y las 11:03 informó que «en la posición que está el barco es casi imposible que haya gente a bordo». A las 11:16 volvió a informar que «la gente se ha retirado» y que el barco estaba «prácticamente hundido», y a las 11:24 Cabo Mayor le dijo que «Por orden Comandancia Marina puede retirarse, ya que el salvamento se hace por tierra, y ustedes por el mar no pueden hacer nada». Desde la mar no podían ver la dotación del *Elorrio*, cobijada tras el puente bajo: a las 12:00 quedaban a bordo 14 o 15 personas, pero hacia las 12:15 el casco se partió, la mar empezó a barrer su refugio y, en palabras de un

testigo, «empiezan a desaparecer los tripulantes». Dos se lanzaron al agua y nadaron unos 300 m mar adentro hasta salir de la mancha de fuel que rodeaba al buque, y a las 12:55 la Comandancia informó a la costera que según la Guardia Civil la «tripulación se ha tirado al agua, haciendo imposible salvamento por tierra; que si hay algún barco». La costera informa que «el *Campuzano* está próximo a pasar», pero era un petrolero de 7.932 TPM, y alrededor de las 13:30 la Comandancia solicitó un bote salvavidas a motor del *Monte Urbasa*, atracado en puerto.

La camioneta de la Comandancia había llegado a Loreda hacia las 13:00, pero desde allí había que desplazarse a pie y trasladar el material a mano, por lo que el celador no llegó a la base del acantilado hasta las 13:30; el práctico llegó casi al tiempo, y su declaración sugiere que, además del material de la caseta, llevaban un andarivel de la Comandancia. Según Madariaga el barco escoraba a Br unos 45°, y «sobre el costado de estribor agarrados alrededor del portalón se encontraban cinco supervivientes en muy mala situación, porque los golpes de mar les llegaban y necesitaban sujetarse para no caer pues el barco se movía». El celador colocó tres guías con el fusil lanzacabos desde unos 30 m, pero cuando un naufrago bajó por una estacha a coger una se lo llevó la mar; desde tierra consiguieron acercarles la guía, y otros tres hombres se soltaron para intentar cobrarla corriendo la misma suerte hasta que al último, que parecía estar amarrado al portalón, se lo llevó la mar con portalón y todo alrededor de las 14:00. En todo caso, ya no quedaban más cargas para el fusil, y los horrorizados espectadores solo podían intentar seguir con la vista los chalecos, que la corriente llevaba hacia el E.

Buena parte de los tripulantes del *Elorrio* eran vizcaínos, y la costera de Bilbao había seguido los acontecimientos al minuto; hacia las 13:00, con la situación en Santander poco clara, la estación de salvamento de Algorta fue alertada, al parecer por la Comandancia de Bilbao, y una hora después salieron el andarivel y 14 voluntarios en un camión cedido por la propia Comandancia, con un motorista de la Guardia Civil abriendo paso. Según Anselmo Ardanza, que iba al frente del equipo, «el salvamento hubiera sido de lo más sencillito de llegar a tiempo», pero cuando llegó pasadas las 16:00 «los cadáveres de los tripulantes flotaban en la mar, aquello fue muy triste». El bote del *Monte Urbasa*, con cinco voluntarios y al mando del 2.^{do.} oficial, había dejado el costado pasadas las 14:55, a esa hora estaban en la zona del naufragio los pesqueros *Enero* y *Febrero*, habiendo logrado este último acercarse hasta unos 200 m en 8 m de sonda. A las 16:00 el bote llegó a la bocana, y el *Enero* lo remolcó hasta dejarlo en las inmediaciones del *Elorrio*, pero minutos después se le paró el motor y pasadas las 16:40, antes de avistar ningún naufrago, tuvo que recular a remo desde la rompiente para ser tomado a remolque «in extremis» por el pesquero, que lo metió en puerto.

Para entonces se habían presentado dos aviones norteamericanos, uno de los cuales balizó a las 17:08 la posición de unos doce cuerpos, pero el *Febrero*



Esta imagen muestra un desenlace alternativo al del *Elorrio*, y corresponde al salvamento de la tripulación del buque panameño *Zephyr* (20.483 TPM), que en 1981 fue arrastrado por un vendaval desde su fondeadero en el Abra de Bilbao a un pedregal. Sus ocupantes fueron rescatados por un equipo (recuadro superior) de la estación de salvamento de Algorta, ya a cargo de la Cruz Roja del Mar, aunque el «director técnico» del andarivel seguía siendo Anselmo Ardanza, que en la foto aparece el segundo por la derecha intentando poner a buen recaudo parte del material. Su actuación le valió una Medalla de Plata de Salvamento de Náufragos, y hubo otra de bronce para, entre otros, el oficial Javier Zárraga (con chubasquero naranja). He rotulado los cabos con la denominación de la Armada, aunque al de halar aquí le llamaban de retorno, y con las prisas los náufragos lo han hecho firme demasiado cerca del andarivel: considerando que el buque se partía como un lápiz y sus movimientos obligaban a una pequeña multitud de arrantzales y guardias civiles a mantener a mano la tensión del andarivel, la cosa salió de cine. (Composición propia sobre una foto de Javier Ortuzar y otra de autor desconocido, cedidas por Javier Zárraga)

comunicó que «donde han caído las bengalas es imposible entrar», y el avión arrojó varias balsas sobre los náufragos sin que aparentemente pudieran utilizarlas: las probabilidades de supervivencia tras cinco horas impregnados en fuel, con el agua a 13° y mar gruesa eran muy limitadas, y las autopsias apuntaron a ahogamiento antes que hipotermia. El ocaso fue a las 17:42, y diez minutos después la costera transmitió al *Febrero* la orden del comandante de que continúe «mientras haya visibilidad, después que se retire ya que quedan allá.../... en vigilancia por toda la costa»; a las 18:15 fue el crepúsculo civil, y a las 18:22 el

Febrero informó que «a falta de visibilidad se viene para tierra poco a poco»: sus baterías estaban tan bajas que tuvo que hacer de relé el *Enero*. La costera le dio un «conforme ya que así fue la orden del Sr. Comandante de Marina», y tras informar a la Comandancia, a las 18:43 dio por terminado el tráfico de socorro. Esa misma noche aparecieron siete cadáveres en la playa de Langre y seis en la de Arenillas, entre dos y tres km al E del naufragio: los ocho restantes no llegaron a encontrarse.

El 22 de diciembre (el día siguiente al naufragio) el comandante de Marina de Santander nombró a su segundo (capitán de fragata Félix Bastarreche) juez instructor de la Causa 434/60 en averiguación de posibles responsabilidades; el caso estaba sembrado de minas y llegó a rondar los 270 folios, pero aunque hubo que solventar algún reparo del auditor su fase inicial se instruyó con una diligencia que hoy parecería milagrosa. Y menos mal, porque cuando el 7 de enero el instructor envió un exhorto urgente a Bilbao para ampliar la declaración



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

del capitán saliente sobre el lanzacabos existente a bordo, se le informó que había vuelto a embarcar en Liverpool en un buque extranjero. El 24 de abril de 1961 los capitanes de corbeta Valeriano Medrano (futuro comandante de Marina de Santander) y Luis de la Sierra (conocido historiador naval santanderino) emitieron un informe pericial concluyendo que del estudio de la Causa «no puede llegar a deducirse cómo se desarrollaron los acontecimientos en los momentos que precedieron a la varada del buque», y que «no pueden dictaminar si las maniobras realizadas fueron correctas, no pudiendo apreciar a la vista de los hechos, que haya podido existir imprudencia, impericia o negligencia». El 26 de octubre el Auditor dictaminó que «no estando suficientemente comprobada la comisión de delito alguno» procedía acordar el sobreseimiento provisional de las actuaciones, acordándolo de conformidad el capitán general el 30 de octubre de ese año y ordenando su archivo el 11 de diciembre de 1963.



BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

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

El patrullero *Infanta Cristina* en el Ejercicio MARSEC-22, mayo de 2022. (Foto: Jeremy Botas Rivas)

