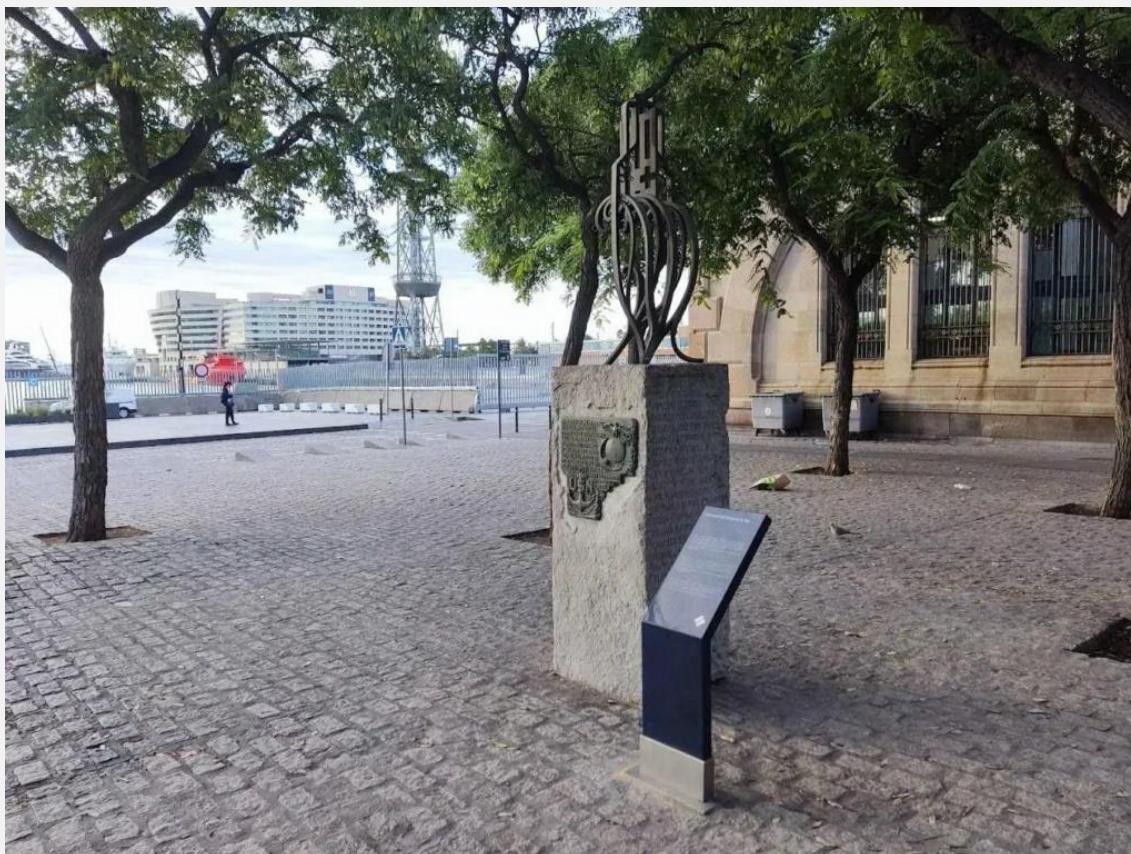


# UNA CURVA PELIGROSA

## (El abordaje de una lancha del USS “Guam”/USS “Trenton” en Barcelona)

Publicado en la Revista General de Marina de Enero-Febrero de 2025

CF (RNA) Luis Jar Torre



Monolito en recuerdo de las víctimas de la tragedia del 17 de enero de 1977; en su parte frontal tiene los escudos de la US Navy y del Cuerpo de Marines, con una dedicatoria que incluye el agradecimiento a los ciudadanos, funcionarios y personal de emergencias de Barcelona; está rematado por un ánfora y unas olas como alegoría del Mediterráneo, y en los laterales constan los nombres de los 49 fallecidos. El accidente ocurrió detrás del edificio blanco del fondo (entonces inexistente), y el monumento, obra de Gabriel Alabert, se inauguró en 1978 en el jardín de la desaparecida Estación Marítima. Años después la remodelación de la zona aconsejó trasladarlo, y ahora disfruta de una posición privilegiada en la plaza del Portal de la Paz, a poco más de 50 m del embarcadero donde los militares norteamericanos iniciaron su último viaje. (Foto tomada en 2022 por Pere Guiu y descargada de Google Maps)

Si la Sexta Flota norteamericana hiciera un concurso de “puntos negros” en su zona de despliegue, ganaría por goleada una esquina situada en el puerto de Barcelona: en 1957 y a un centenar de metros de esta esquina un helicóptero del portaaviones “Franklin D. Roosevelt” se tragó el cable del teleférico, cayendo al agua y

perdiendo la vida sus dos ocupantes; diecisiete años después una embarcación de servicio del portaaviones “Independence” dobló la misma esquina de noche y a buena velocidad, llevándose por delante una embarcación de pesca que resultó hundida sin que consten daños personales. Como no hay dos sin tres, la madrugada del 17 de enero de 1977 una lancha de desembarco asignada al buque de asalto anfibio “Guam” volvió a doblar alegremente la esquina, zozobrando tras ser arrollada por un mercante que entraba en puerto: por desgracia esta lancha llevaba un cargamento completo de norteamericanos que regresaban a sus buques en diversos estados de operatividad, y cuando se hicieron las cuentas 49 de ellos habían muerto o estaban desaparecidos.

En esta Revista se ha descrito el accidente como “*uno de los peores sufridos por la US Navy en tiempos de paz*”, y es probable que para encontrar un accidente de mar en aguas españolas con más víctimas mortales haya que remontarse a la pérdida del vapor-correo “Santa Isabel” en 1921. El impacto de la tragedia sigue vivo en el mundo marítimo de Barcelona, pero pasado medio siglo hay muchos compañeros que desconocen el suceso o apenas lo recuerdan; además, la cobertura mediática de la época tuvo que ceñirse casi en exclusiva al rescate de las víctimas sin entrar en las causas últimas del abordaje, analizadas por una investigación norteamericana y otra española de las que apenas trascendió información. Este artículo pretende describir el accidente desde dentro, y se apoya básicamente en la investigación norteamericana: sintetizar e integrar con otras fuentes los casi 600 folios que contiene me ha exigido un considerable desgaste de pestañas, pero lo daré por bien empleado si el conocimiento de lo ocurrido nos sirve como recordatorio de lo que no debería volver a ocurrir.

## VACACIONES EN LA MAR

Se ha dicho que los marines inventaron el turismo de masas en Barcelona y también que fueron los primeros cruceristas, y aunque lo segundo no sea del todo exacto no deja de ser descriptivo. A partir de 1951 Barcelona se convirtió en escala de descanso para la Sexta Flota: no era el único puerto de la costa mediterránea española usado con ese fin, pero sí el más adecuado para digerir de una sentada más de 5.000 “turistas” procedentes de un encierro en régimen de “ley seca” y dispuestos a gastar unos dólares que, en nuestra deplorable situación económica, venían que ni pintados; Xavier Theros (ver bibliografía) se ha referido a estos visitantes como “*Els Reis Mags d’Occident*”, y como no puedo mejorar su frase nos quedaremos con la idea. Se trataba de unos turistas potencialmente ruidosos, pero durante un cuarto de siglo sus relaciones con la ciudad fueron aceptables, en parte por la barrera idiomática y en parte porque las andanzas de la minoría más estrepitosa solían limitarse a un sector muy concreto de la ciudad, y estaban controladas por su temida “shore patrol”, una expeditiva policía naval que impresionaba a nuestros compatriotas por su contundencia.

En buena lógica la mayor parte de estos invitados pertenecerían a la dotación de las unidades navales, pero en enero de 1977 estaba prevista una escala en la que los marines serían la “fuerza dominante”: se trataba del Grupo de Tareas 61 (TF61), compuesto por el “Guam” y el “Trenton”, dos buques de asalto anfibio integrados en la Sexta Flota y con un importante contingente de tropa embarcada. Las instrucciones emitidas por su comandante (CTF61) el 9 de enero preveían una estancia en Barcelona entre el 16 de ese mes y el 3 de febrero, pero a su llegada tuvieron que fondear, seguramente porque se estaba celebrando la XV Edición del Salón Náutico Internacional y la Armada española les habría escamoteado algún atraque. Aquel año nuestra Armada presentaba un importante stand, y el buque de salvamento “Poseidón”, encargado de trasladar el material desde Cartagena, se adelantó atracando el día 10 en el

muelle de Atarazanas. El viernes 14 entró el portaaviones “Dédalo” escoltado por los destructores “Churruga” y “Méndez Núñez”, a los que se uniría el submarino “A. García de los Reyes”, y al día siguiente el ministro de Marina, almirante Pita da Veiga, inauguró el Salón ante una apabullante concentración de VIPS que incluía a los príncipes de Mónaco. La visita de nuestras unidades finalizó el domingo 16 con un acto a bordo del “Dédalo” en el que la delegación catalana de la Liga Naval Española entregó un banderín a la recién creada 8ª Escuadrilla. El ocaso fue a las 1748, y algo después las dotaciones de las lanchas norteamericanas que ya estaban prestando servicio de barqueo se percataron de que los buques españoles habían abandonado sus atraques. Quedaba el “Poseidón”, probablemente con la misión de devolver el material del stand a Cartagena.



Los cambios sufridos por el puerto de Barcelona desde 1977 han dejado algunas zonas casi irreconocibles, obligando a usar cartografía y fotos de la época para viajar en el tiempo. A efectos de este relato las modificaciones más significativas han sido el crecimiento de unos 2 km del dique del E, la construcción de un puente y la apertura de un acceso al mar a la altura del muelle de Poniente, la instalación de la Rambla de Mar en las inmediaciones del embarcadero y el cambio de uso del muelle de Barcelona, en cuyo extremo se ubicaba la antigua Estación Marítima y ocurrió el accidente. La foto de la izquierda muestra el puerto desde la perspectiva de un buque entrante en 1973, y la de la derecha desde la perspectiva opuesta en 1966. (Montaje y edición propios con una foto de la Memoria Anual de 1973 del Puerto de Barcelona y otra del archivo de la Autoridad Portuaria publicada en [elmercantil.com](http://elmercantil.com))

El “Dédalo” y sus escoltas tuvieron que pasar forzosamente junto a los norteamericanos, que llevaban fondeados desde las 1420 a cosa de una milla de la bocana, con el “Guam” algo más próximo que el “Trenton” y en unos 37 m de sonda; los dos eran buques de asalto anfibio, pero con una filosofía y recursos muy diferentes. El “Guam” era el cuarto de los siete “Iwo Jima”, había sido entregado en 1965 y, como el resto de sus compañeros de serie, era un buque relativamente sencillo construido específicamente como portahelicópteros; tenía 183,6 m de eslora total, 25,6 de manga, dos calderas y una turbina de 22.000 SHP acoplada a un solo eje que le daba 23 nudos. Aunque podía operar simultáneamente siete helicópteros en cubierta y acomodar un máximo de diecinueve en el hangar, carecía de otros “medios de transporte” salvo dos



balleneras, dos lanchas de servicio y dos LCPL de 11 m: en consecuencia, si la meteorología impedía las operaciones de vuelo, los 1.731 infantes que era capaz de alojar podían verse obligados a seguir en compañía de sus 609 tripulantes hasta mejor ocasión. Una peculiaridad del “Guam” era que en 1971 había sido modificado para alojar aviones de despegue vertical y probar el concepto “Sea Control Ship” en que se basaría el “Príncipe de Asturias”, y aunque en 1974 recuperó su función original siguió manteniendo a bordo un número variable de AV-8A (Harrier).

La pareja ideal para un buque con las limitaciones potenciales del “Guam” era un transporte anfíbio con dique inundable y una sólida oferta de embarcaciones, y su acompañante cumplía esta premisa. El “Trenton” era el undécimo de los doce LPD clase “Austin”, había sido entregado en 1971 y tenía 173,3 m de eslora, 30,5 de manga, dos calderas y dos turbinas a dos ejes con una potencia total de 24.000 SHP y 21 nudos de velocidad. A bordo viajaban 473 tripulantes y hasta 930 infantes, y aunque no tenía dotación permanente de helicópteros podía encajar seis en cubierta y disponía de un hangar telescópico para un apuro. Sobre el papel, en 1977 entre los dos buques podían sumar un máximo de 3.743 personas, que en sus dos terceras partes sería tropa embarcada; la cifra total de ocupantes estimada para este viaje rondaba los 2.500.

El día anterior a la llegada el CN comandante del grupo (CTF61), que izaba su insignia en el “Guam”, envió un mensaje al “Trenton” ordenando suministrar una LCM-6 “*for liberty boat*” (embarcación usada para salida de francos), autorizando el contacto directo para coordinar su dotación. El comandante del “Trenton”, que según su segundo no deseaba ver a “*anyone else to drive his boats*”, solo pudo limitar daños: veinte minutos antes de fondear en Barcelona el CC “first lieutenant” (digamos jefe de maniobra) del “Guam” envió un mensaje por lámpara de señales a su contraparte del “Trenton” (un TN) preguntando si deseaba una dotación para la lancha, obteniendo una respuesta negativa (“*I will provide crew with boat*”). Hacia las 1515 se celebró la “arrival conference” a bordo del “Guam” con asistencia, entre otros, de los dos segundos y el CF jefe de la plana mayor (PM) de la TF61, discutiéndose la asignación de personal a la “shore patrol” (un eufemismo para policía naval), el horario de lanchas (aportado y aprobado por el segundo del “Guam”, pero elaborado por el jefe de maniobra) y, de nuevo, la asignación de una dotación del “Guam” a la lancha del “Trenton”. El segundo del “Guam” dijo que ellos tenían un sargento con “algo de experiencia”, pero su colega del “Trenton” declinó hábilmente la oferta, y hacia las 1530 su embarcación salió camino del portahelicópteros.

La LCM-6 (familiarmente llamada Lima 6) era una embarcación idónea para este trabajo: con 17,11 m de eslora, 4,27 de manga y 1,22 de calado máximo podía llevar 120 soldados y su equipo a casi cualquier sitio propulsada a 9 nudos por dos motores de 225 HP, y al tener dos ejes y dos timones podía maniobrar en muy poco espacio. La del “Trenton” venía con un cargamento de chalecos salvavidas y, en un detalle de “buen rollo” que se demostró nefasto, le habían montado una capota de lona que ocupaba la mitad popel del pozo. La dotación mínima de una Lima 6 era patrón, motorista y, digamos, proel (“bowhook”): en una lancha de este tipo el patrón tenía una visibilidad limitada y, según el “libro”, en los tránsitos debía haber un serviola a proa, situado en unas plataformas junto a la rampa. Cuando salió del “Trenton” la Lima estaba a cargo de tres tripulantes cualificados, pero al proel le habían ordenado en su destino que cediera el puesto a un proel del “Guam” y se quedara junto al patrón para familiarizarse con el manejo de la lancha, porque debía patronear una al día siguiente.

A su llegada al portahelicópteros les recibió el especialista (“chief warrant officer”) a cargo del mantenimiento de las embarcaciones, que embarcó en la

lancha y preguntó al patrón si debía suministrar una dotación, siendo informado de que solo el proel; también preguntó si habían comido, y como algunos no lo habían hecho se ocupó del asunto. El especialista, que no estaba familiarizado con las peculiaridades de una Lima 6, encargó a un sargento de maniobra que consiguiera un proel, y el sargento designó al que ya había sido seleccionado para ocupar ese puesto en esa misma lancha, que se ofreció voluntario. El nuevo fichaje llevaba año y medio en la “Navy”, había asistido a la escuela de patrones y actuado como proel en la lancha de los oficiales, pero era la primera vez que embarcaba en una Lima 6, desconocía la existencia de las plataformas de proa e ignoraba que tuviera que hacer pluriempleo como serviola. El segundo del “Guam” dijo que no llegó a enterarse de que un tripulante de la lancha era de su barco: podía esperarse que el patrón y el mecánico instruyeran al proel de sus obligaciones, pero cuando se trabaja a flote siempre hay margen para la aventura.



**El “Guam” (izquierda) y el “Trenton” (derecha) fondeados en Barcelona: según la fuente original la foto está hecha la tarde del 16 de enero de 1977, por lo que se habría obtenido entre las 1420 (hora de llegada) y el ocaso (1748). El fotógrafo aparenta estar en lo que entonces era el extremo del dique del E, con la primera boya verde entre él y la popa del “Guam”. (Foto de Fabio Peña descargada de navsource.org)**

## **OPERACIÓN SALIDA**

La Lima del “Trenton” salió del “Guam” camino de Barcelona con 150 pasajeros y una dotación cuyo nivel de responsabilidad estaba en razón inversa de su empleo: así, el proel era cabo (SN), el motorista mariner (ENFA) y el patrón recluta (SR), aunque llevaba dos años y medio de “marina”. El problema con el patrón era que tenía una marcada tendencia a recibir “puros”, habiendo sido degradado en dos ocasiones y recibido una advertencia de “desembarco administrativo” el mes anterior;

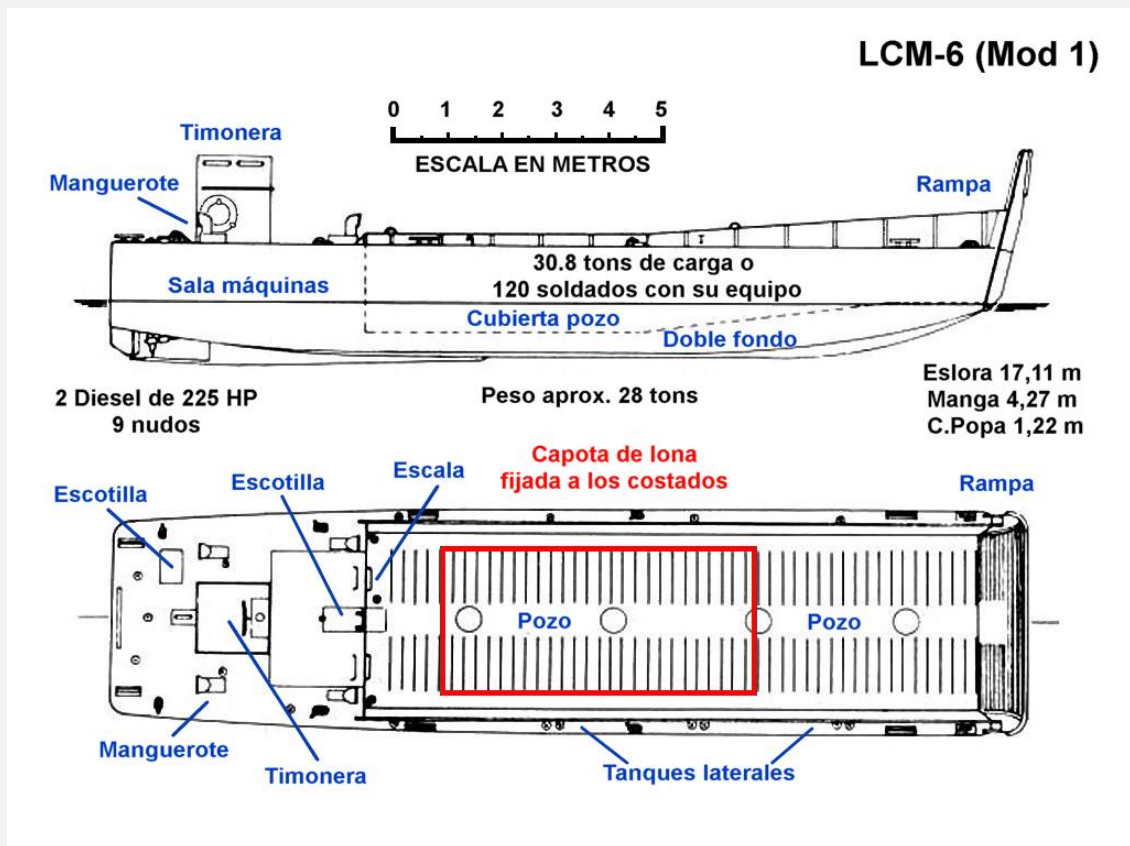
paradójicamente sus informes personales no eran malos, había quedado el cuarto de doce en la escuela de patronos y estaba muy bien conceptuado por superiores y compañeros. El TN jefe de maniobra del “Trenton”, que había sido suboficial antes que “fraile”, le consideraba uno de sus mejores hombres para obtener resultados en un trabajo muy difícil y que exigía capacidad de reacción; cuando en la investigación le preguntaron si era consciente de su “disciplinary record” puso el dedo en la llaga: “*yes sir, as I am with a hundred people, those that I deal with*”.

La capacidad de reacción del patrón se puso a prueba el primer viaje, cuando la entrada de agua por una junta defectuosa en la rampa de proa (que tampoco se podía abatir) sumergió a los irritados excursionistas hasta los tobillos y, de paso, falló el alternador. El motorista solventó lo del alternador y comprobó las bombas, y la propia dotación asoció la entrada de agua con una sobrecarga, limitando los viajes siguientes a 100 pasajeros; el comandante de la guardia del “Guam” declaró que le informaron de esta limitación, pero no recordaba que lo hubieran hecho sobre el motivo, por lo que cabe preguntarse quién controlaba a quién. Según la instrucción de operaciones pertinente (OPNAVINST 3120.32) la supervisión general del barqueo correspondía al segundo, y en su ausencia al comandante de la guardia, pero cuando se preguntó al CC jefe de maniobra del “Guam”, que esa tarde era el comandante de la guardia, a quién correspondía el control, declaró que, en su opinión, “*it was the Trenton’s boat, and a Trenton crew*”. La situación se prestaba a polémica, porque tanto el “Guam” como el “Trenton” tenían otras embarcaciones en el agua, y el horario aportado por el segundo en la “arrival conference” había resultado tan críptico que, en palabras del CF jefe de la PM, su interpretación generó “*some confusion*” y “*three or four minute discussion*”.

Para no abusar de la capacidad de reacción de los patronos, la propia instrucción de operaciones y el manual de despliegue de la Sexta Flota obligaban a embarcar un “boat officer” en determinadas circunstancias, incluyendo el regreso de “large liberty parties” tras el ocaso. Las obligaciones de este oficial incluían dar órdenes al patrón en caso de peligro y estar familiarizado con el Reglamento de Abordajes, prohibiéndose el uso de oficiales de tropa embarcada salvo en caso de emergencia y “when a line officer of the Navy of appropriate rank is not available”, lo que apunta a una coca (aquí una estrella) en la bocamanga. Como escribió sabiamente al respecto el almirante jefe de Operaciones Navales, la promulgación de “comprehensive policies and procedures” sobre el uso de pequeñas embarcaciones no garantizaba por sí misma la seguridad de sus ocupantes: yo añadiría que la propia extensión y prolijidad de una normativa puede dificultar su conocimiento, y por esa grieta se coló el enemigo. Poco antes de la escala anterior (Nápoles) el CC “montaguardias” más antiguo había elevado una “piada” al segundo solicitando que los oficiales de IM embarcados hicieran turnos como “boat officer”, porque con el buque fondeado ellos debían montar guardia de puente y cubierta. El segundo investigó “*what a boat officer really was*” y, tras descartar sus propios “non-line officers”, determinó que, como la mayor parte del pasaje serían marines “*we could have some Marine participation*”, informando de la nueva coyuntura al mayor al mando de la tropa embarcada el 29 de diciembre.

La investigación recoge la existencia de una “discussion” con el mayor, que tras estudiar la normativa con su teniente más antiguo informó al segundo de que los oficiales de IM no estaban formados en aspectos como maniobra, navegación o Reglamento de Abordajes; el segundo replicó que la responsabilidad primaria de los infantes sería la seguridad y disciplina de las embarcaciones, pero como seguía habiendo cierto ruido el jefe de maniobra dio una charla sobre sus nuevas obligaciones a unos 20 tenientes de IM; según el mayor, se les transmitió la experiencia de años tratando con “*individuals that were intoxicated*” y algunos trucos de guerra psicológica,

como dónde colocarse, llevar una linterna y detener la lancha si la cosa se ponía chungu, remachando que la maniobra y la navegación serían responsabilidad del patrón. El segundo declaró que ya había visto usar infantes como “boat officers” en otros buques, que el jefe de la PM estaba en la “arrival conference” donde se discutió el asunto y que, cuando informó a su propio comandante, le respondió que el tema no le preocupaba. La investigación no lo menciona, pero conviene decir en su defensa que el comandante del “Guam” y su segundo no habían recibido una formación convencional como marinos, habiendo ingresado casi directamente (el segundo sin “casi”) como pilotos navales procedentes de la universidad y ocupado destinos de vuelo prácticamente toda su carrera. La reseña biográfica del CN comandante indica que había tomado el mando un año antes, tras permanecer entre 1972 y 1974 como segundo del “Trípoli” (gemelo del “Guam”); la de su segundo revela que llevaba ocupando el destino ocho meses.



Alzado, planta y características de una lancha LCM-6 (Mod 1), como la cedida al “Guam” por el “Trenton”; no he podido documentar si esta embarcación viajaba en el dique inundable o en cubierta, pero considero más probable lo segundo porque los buceadores del “Poseidón” localizaron sus eslingas hundidas en el punto del abordaje. El “Mod 1” era un rediseño de posguerra de la LCM-6 original, con el espacio de carga optimizado estrechando los tanques laterales; el rectángulo rojo indica la extensión de una capota de lona que, según el informe, pudo dificultar la supervivencia de los ocupantes situados inmediatamente debajo. (Composición y edición propias de un plano de la US Navy publicado en el libro “US Amphibious Ships and Craft; An Illustrated Design History”, con datos de otras publicaciones y fotografías)

La normativa escrita emitida el 2 de enero por el segundo del “Guam”, además de disponer que los “boat officers” fueran oficiales de IM, ordenaba su empleo en horas nocturnas o con mala mar en todas las embarcaciones que llevaran personal de

su buque, incluyendo las cedidas con dotación por otras unidades. Cuando el segundo del “Trenton” le preguntó si podía suministrar un “boat officer” para su lancha, le respondió que podía suministrar un oficial de IM, pero la tarde del 16 de enero la mar y el viento estaban casi en calma en Barcelona, y la Lima del “Trenton” pudo hacer al menos un viaje antes de anoecer (el crepúsculo civil fue a las 1818), familiarizándose con un puerto al que, en términos de visibilidad, el patrón de la otra Lima que estaba en el agua definió como “*the poorest port that I have ever been in*”; según este patrón había tal cantidad de luces que no podían distinguirse las de un buque de las de tierra, ni si un buque se movía o estaba parado. La investigación recogió que en 1977 Barcelona tenía unos 48 movimientos diarios, y aunque la velocidad estaba limitada a 4 nudos los mercantes solían sobrepasarla; cabe añadir que la configuración de los accesos al embarcadero no era la actual, disculpando “alegrías” que hoy serían menos asumibles.

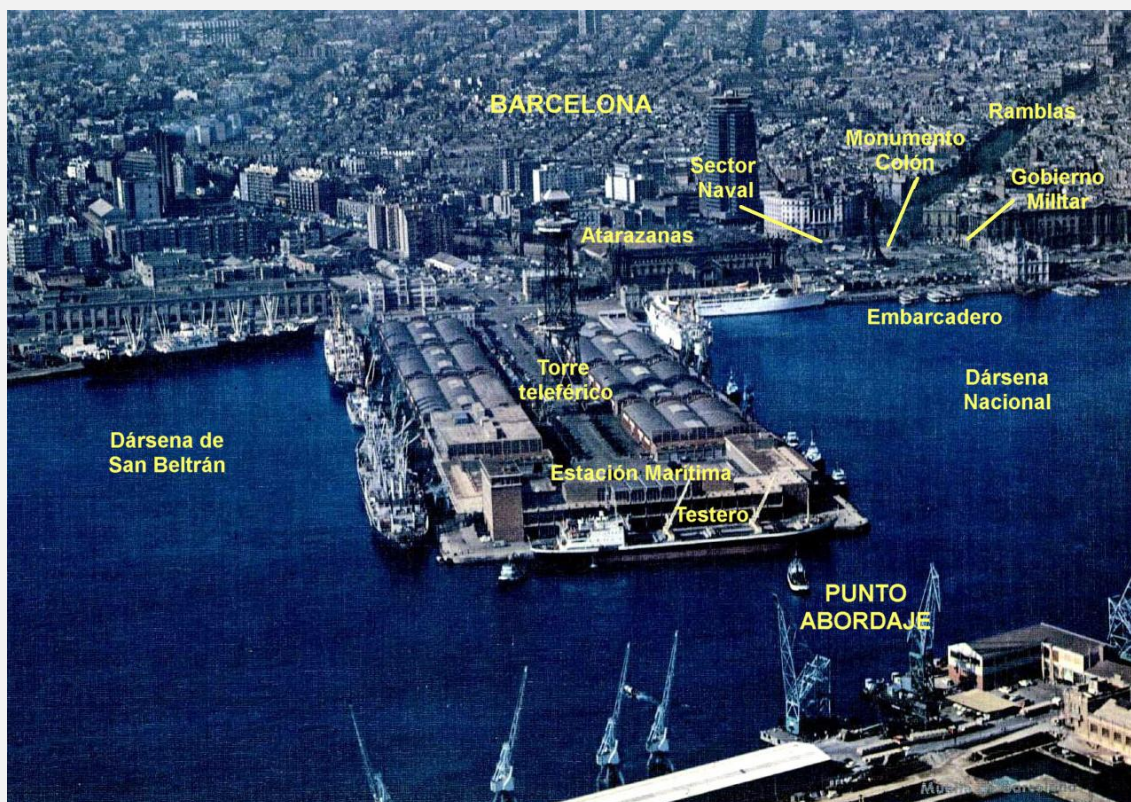
El embarcadero de la Sexta Flota estaba junto al atraque de las “golondrinas” (lanchas de pasaje), al pie del monumento a Colón y en las inmediaciones del arranque del muelle de Barcelona, en cuyo extremo estaba la antigua Estación Marítima y ahora se ubica el World Trade Center. Para acceder al embarcadero desde la mar había que dejar por Er una boya verde y el extremo S del dique del Este, y a continuación dejar por Br el antiguo pantalán de CAMPSA, el muelle del Contradique (el del silo), el muelle de Poniente y, finalmente, doblar el testero del muelle de Barcelona y navegar 500 m paralelos a ese muelle. La maniobra de salida implicaba doblar el testero dejándolo por Er e incorporarse a un canal relativamente estrecho (unos 150 m) en una zona donde el edificio de la Estación Marítima limitaba la visibilidad, haciendo aconsejable abrirse un poco a Br. En el primer viaje de regreso de la Lima esta maniobra venía forzada por la presencia del “Dédalo”, atracado en la zona junto con el submarino y uno de nuestros destructores, pero cuando se fueron las lanchas pudieron atajar: en palabras del patrón de la otra Lima del “Trenton”, “*when the carrier wasn't there, we would cut it down some*”.

## HORA PUNTA

A las 0200 del lunes 17 de enero el patrón de la Lima llevaba dieciocho horas de jornada, diez de ellas al timón, habiendo efectuado cinco viajes al embarcadero; una hora antes había dejado a su “aprendiz” en el “Trenton”, donde tendría que patronear la primera lancha de la mañana, pero su motorista y el proel del “Guam” seguían a bordo, con las mismas diez horas de trabajo a las espaldas y la perspectiva de seguir en la brecha hasta cerca de las 0400. El primer viaje (en el que ocurrió la inundación) se había efectuado en horas diurnas y sin “boat officer”, pero en cada uno de los cuatro restantes había embarcado un teniente de IM distinto, en turnos que ellos mismos se asignaban y relevando informalmente. El proel declaró que no parecían muy enterados en el manejo de la lancha, y como alguno de estos oficiales tampoco había asistido a la conferencia del jefe de maniobra, el teniente “pata negra” más antiguo les había dado un “briefing” de 15 minutos sobre la consabida disciplina y qué hacer en caso de mal tiempo: el último de la “serie”, un 1er. teniente “pata negra” que se encontraba entre los “brifineados”, había embarcado en la Lima desde la toldilla del “Guam” a la 0100, también informalmente y sin recibir información del compañero al que relevaba. En realidad, su amenaza más inmediata era una vulgar “hora punta”.

El regreso de francos estaba fijado a las 0700 en el embarcadero, pero entre las 0300 y las 0600 no había programada ninguna salida desde tierra, lo que sugiere que algunos “cruceiros” pernoctarían en hoteles; las malas lenguas apuntan a





**Primer plano y entorno urbano del punto del abordaje en 1975: el testero del muelle era el atraque habitual del “Dédalo” en sus visitas a Barcelona, y también sería utilizado por el “Guam” a partir del 20 de enero, una vez finalizadas las labores de búsqueda. En ese mismo muelle estaban los servicios de prácticos y amarradores, y doblando la esquina se adivinan varios remolcadores atracados; la configuración de la esquina es la misma que aparece en la cartografía usada en la investigación norteamericana pero, como veremos, no es la realmente existente en 1977. El embarcadero (“fleet landing”) está frente al monumento a Colón, en el muelle de las “golondrinas”, y cruzando la plaza se encuentra el Sector Naval de Cataluña, al mando de un contraalmirante que también era comandante de Marina y dependía del capitán general de la Zona; la Comandancia estaba integrada en el mismo edificio, y ejercía entre otras las funciones de Capitanía de Puerto. (Rotulación propia de una foto de la Memoria Anual de 1975 del Puerto de Barcelona)**

que también podían hacerlo en casas de mala nota, pero los marinos (y por extensión los marines) somos sospechosos habituales, y no me resisto a compartir una ilustrativa historietta. Quince meses después de esta tragedia recalé en el mismo embarcadero al timón de un aparatoso bote salvavidas tripulado por media docena de tipos de aspecto regular. Apenas atracados, cuando procedía a embarcar cierto número de señoras muy endomingadas descubrí que los paseantes nos miraban con perplejidad, y un turista oriental nos hacía un reportaje fotográfico digno de un operativo contra la trata de blancas. La realidad era más prosaica: el bote pertenecía a un granelero del que yo era 3er. oficial que, recién llegado de Argentina, se había visto obligado a fondear en lugar de atracar al silo por un cambio de programación. En el muelle esperaba un nutrido grupo de esposas para las que se intentó gestionar una lancha, pero el chasco fue doble porque el servicio estaba suspendido por un mal tiempo que parecía bastante llevadero. Como la desmoralización era palpable me ofrecí al capitán para resolver el problema con un bote salvavidas, y para mi sorpresa aceptó, finalizando la singladura de buen cariz y sin otra novedad que el cardado de la esposa del jefe de máquinas a remojo.

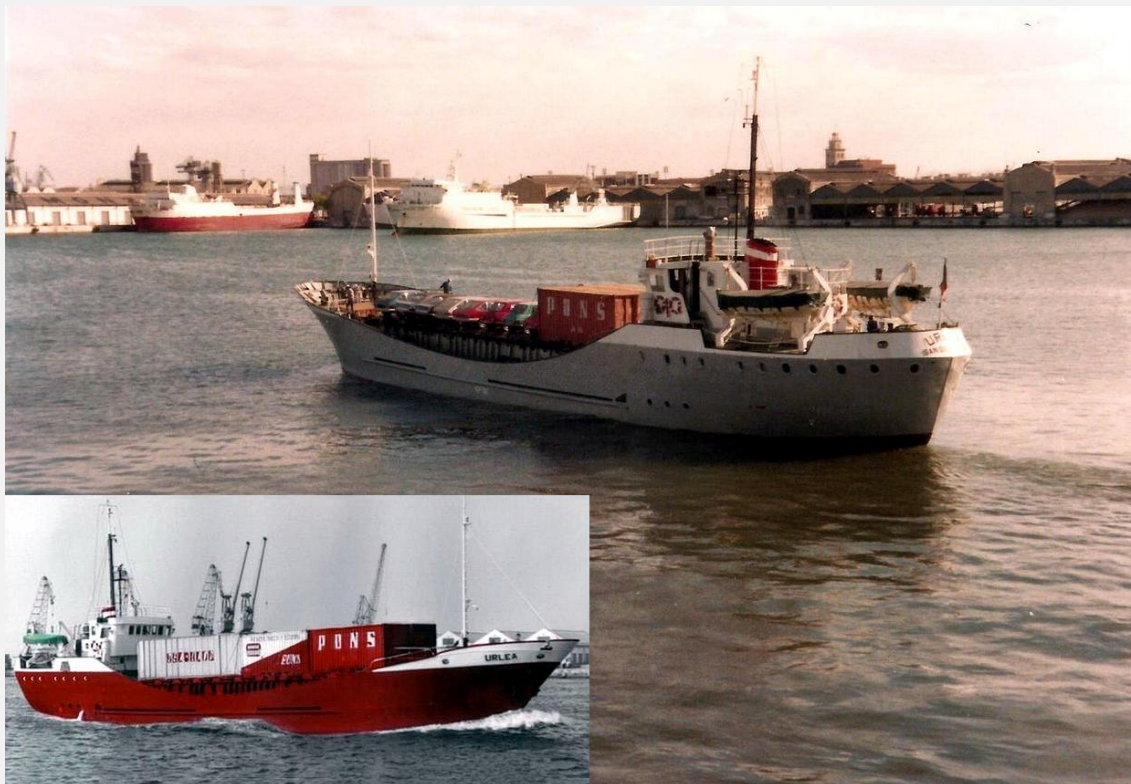
La Lima llegó al embarcadero hacia la 0145, encontrándose con unas 200 personas que deseaban embarcar sin que, aparentemente y en base a un horario que yo tampoco logré entender, estuviera prevista ninguna otra lancha hasta las 0300; como vimos, la capacidad de esta embarcación había sido limitada a 100 personas por su propia dotación, pero ahora algunos de sus potenciales ocupantes estaban afectados por potentes destilados etílicos ingeridos en tierra. En un alarde de pragmatismo los norteamericanos embarcaban en estos viajes soldados de IM para cubrir puestos como “drunk watch” y “crowd control”, y su justificación se hizo evidente apenas atracaron, cuando una multitud trató de embarcar por las buenas mientras la dotación intentaba contarlos. La investigación reconoció que estaban un poco rebeldes y hubo empujones, algo explicable porque existía la creencia de que aquella podía ser la última lancha; el “boat officer” intentó poner orden, y cuando el recuento llegó al centenar detuvo el embarque, pero antes de poder zarpar habían saltado más pasajeros por el costado, y aunque la policía naval conseguía “extraerlos”, apenas daban la vuelta volvían a saltar.

Uno de los viajeros rechazados era un teniente médico reservista de la fuerza embarcada en el “Trenton” que, al intentar echar galones al patrón, obtuvo la respuesta de que no le importaba quién era, que el patrón era él y que no embarcaría: el “seaman recruit” sabía que no podían degradarle por tercera vez porque no había ningún empleo inferior al suyo, pero al médico no le gustaron sus formas y, cuando se disponía a llamar por radio al barco para obtener una satisfacción, el patrón se le acercó y le dijo que “sorry”, que no sabía quién era y que “*some of the other fellows said they want you on the boat*”, lo que no sé si es aún peor. Al médico debió costarle superar el cabreo, porque ocho días después, al ser interrogado en la investigación identificó al patrón con un “*this is the gentleman that told me he was the coxswain*”, pero no hay duda de que unos galones bien empleados seguían siendo útiles, porque cuando la lancha desatraccaban a bordo 124 personas, y los últimos en embarcar fueron dos tenientes de IM. Apenas se habían revirado cuando el motorista se percató de que había gente fumando, y el patrón moderó a mínima avante, indicando a los fumadores que si no tiraban los cigarrillos no irían a ningún sitio; según el médico la respuesta fue “*a lot of profanity*”, y ante la insistencia del patrón “*they persisted in saying dirty things*”, pero finalmente los cigarrillos volaron por la borda y la Lima dio avante, navegando paralela al muelle.

La investigación concluyó que, aunque los pasajeros eran ruidosos y algunos estaban intoxicados, no había peleas ni tumultos, sin mencionar siquiera la posibilidad de que algunos fueran esposados, como a veces se dijo. El médico calificó el ruido existente antes de la colisión como “*pandemonium*” y, aunque el proel dijo que la gente solo estaba pasando un buen rato, al finalizar la maniobra en lugar de ocupar el puesto de serviola en la rampa se dirigió prudentemente a la cubierta de popa: cuando le preguntaron por qué lo hizo declaró que se lo había aconsejado el viaje anterior el motorista, para evitar que alguien le tirara al agua. Se suponía que en esa cubierta solo debía ir el patrón, el motorista y (quizá) el “boat officer”, pero cuando se disponían a doblar la curva del testero había siete personas, incluyendo el oficial saliente de vigilancia en tierra, que estaba charlando con un sargento de maniobra del “Trenton” y el proel: la guinda la puso el soldado de IM que cubría la guardia de “crowd control”, situado matemáticamente frente a la cabina del patrón. Y así, con un patrón ensordecido que llevaba 18 horas de jornada y técnicamente era un recluta, un soldado eclipsando su precaria visibilidad, un proel que no sabía que también era serviola, un “boat officer” que no estaba cualificado para el puesto y un centenar largo de pasajeros en diversos estados de consciencia, la Lima se dispuso a doblar una esquina ciega tras la que, en palabras de otro patrón, lo único que podía verse de noche era “*about 1000 lights*”.



Si la antigua Estación Marítima hubiera sido transparente, es posible que el patrón de la Lima hubiera distinguido las luces de un mercante que entraba en puerto contra el fondo iluminado de los muelles del otro lado de la canal, pero en su agobiante coyuntura yo no apostaría por esa posibilidad. El mercante en cuestión era el “Urlea”, un pequeño buque de carga general de 45,6 m de eslora, 8,4 de manga, 480 TRB y 797 TPM, propulsado un motor diésel de 1.125 HP que le daba una velocidad de 12 nudos.

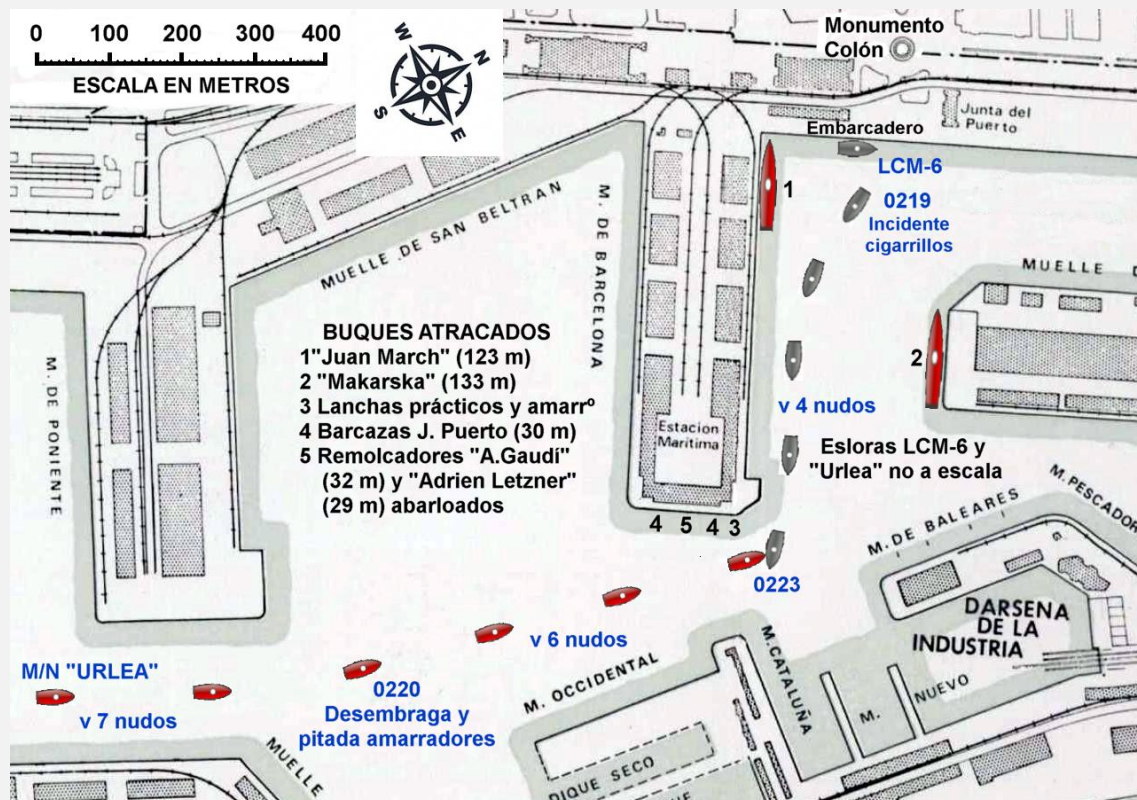


**Aunque sus dimensiones y aspecto sugieren un mercante de juguete, el “Urlea” tenía una tendencia a salir en los papeles impropia de su talla: dos años antes de la tragedia de Barcelona había conseguido remolcar in extremis al “Rivagijón” (un casi-gemelo del “Martín Posadillo”), que estaba a punto de irse a las piedras en la costa mallorquina, y en 1984 volvería a protagonizar los titulares de su propio naufragio. La foto del recuadro inferior corresponde a su época en Trans Balear, la naviera a la que pertenecía en 1977, y en la otra imagen se le ve saliendo de Valencia para Palma de Mallorca en 1980: obsérvese que sobre la escotilla apenas caben ocho coches y dos contenedores de 20 pies. (Composición propia con una foto de Enrique Beses-marinetraffic.com y otra del archivo de Ramón García Filgueira-puentedemandando.com)**

Había sido construido en 1970, y desde 1972 pertenecía a la naviera Trans-Balear, que lo empleaba en tráfico de cabotaje; según su patrón esa noche habían moderado a la 0145 en las proximidades de la boya verde exterior, moderando de nuevo “al mínimo” al llegar al muelle del silo y desembragando al rebasar el muelle de Poniente, al tiempo que (como estaba convenido para buques de su porte) daban una pitada para alertar al amarrador, que se encontraba de guardia en las inmediaciones de la esquina S del testero. El amarrador les avistó hacia las 0220, y como tenían previsto atracar en el muelle de la Barceloneta (más al interior), se dirigió a su camioneta para ir a esperarlos.

Cuando el “Urlea” dio la pitada debía de estar a menos de 500 m del testero, pero la Lima estaba algo más alejada, detrás del muelle, y con el bullicio es improbable que alguien la oyera; unos tres minutos después la lancha llegó al final del

muelle y, según el proel, cuando estaban a punto de iniciar la caída a Er alguien (probablemente el “boat officer”) gritó “*Hey, watch out*”, mientras el sargento de maniobra del “Trenton” decía al patrón que diera atrás. El proel pudo ver el mercante (no sus luces) a unos 50 m por Er, al tiempo que oía embragar atrás y aumentar las RPM: después solo pudo oír griterío general “*and panic*”. El patrón del mercante declaró que navegaban por la canal “*pegados un poco*” al muelle de Er cuando “*apareció una lancha a toda máquina cruzándonos la proa de babor a estribor, ignorando el dicente la maniobra que él intentaba hacer, seguramente considerando que pasaban, se metió encima del bulbo de proa de nuestro barco, sin dar ningún tiempo para hacer maniobra alguna*”. El jefe de máquinas (en el puente con los telemandos) y el contramaestre (en el castillo de proa) confirmaron que cuando vieron la lancha ya estaba encima, que tenían la máquina desembragada y que navegaban solo con la arrancada, aunque ninguno pudo dar una estimación de su propia velocidad.



Trayectorias y velocidades más probables de la Lima y el “Urlea”, con la posición y los datos de los buques atracados en sus proximidades que aportó la Comandancia de Marina a la investigación norteamericana; el patrón del mercante dijo que navegaban un poco a Er del eje de la canal, pero hay indicios (incluyendo elementos de la lancha localizados en el fondo) de que estaba desviado un poco a Br. La hora del abordaje (0223) la he calculado a partir del avistamiento del “Urlea” por el amarrador y la declaración del jefe de máquinas: es significativo que el CIC del “Guam”, que estaría a la escucha de las comunicaciones portuarias por VHF y de las otras lanchas norteamericanas, informó del suceso al oficial de guardia a las 0224. La configuración actualizada de la esquina donde se produjo el abordaje sugiere un muelle para carga rodada, y aparece por primera vez en la Memoria del Puerto de 1976. (Elaboración propia sobre un plano extraído de la Memoria Anual de 1977 del Puerto de Barcelona)

El proel de la Lima estimó que, a juzgar por su ola, el “Urlea” podía navegar a entre 8 y 12 nudos pero no creo que superara los 6, y la de la lancha sería algo inferior: en este



escenario la proa del mercante impactó por Er a un tercio de eslora de la Lima, empujándola “*slightly away*”, pero tras resbalar hacia popa quedó enganchada a media eslora, haciéndola zozobrar sobre su costado de Br mientras desfilaba por el costado de Er del “Urlea”, que solo había sufrido un bollo en el bulbo.

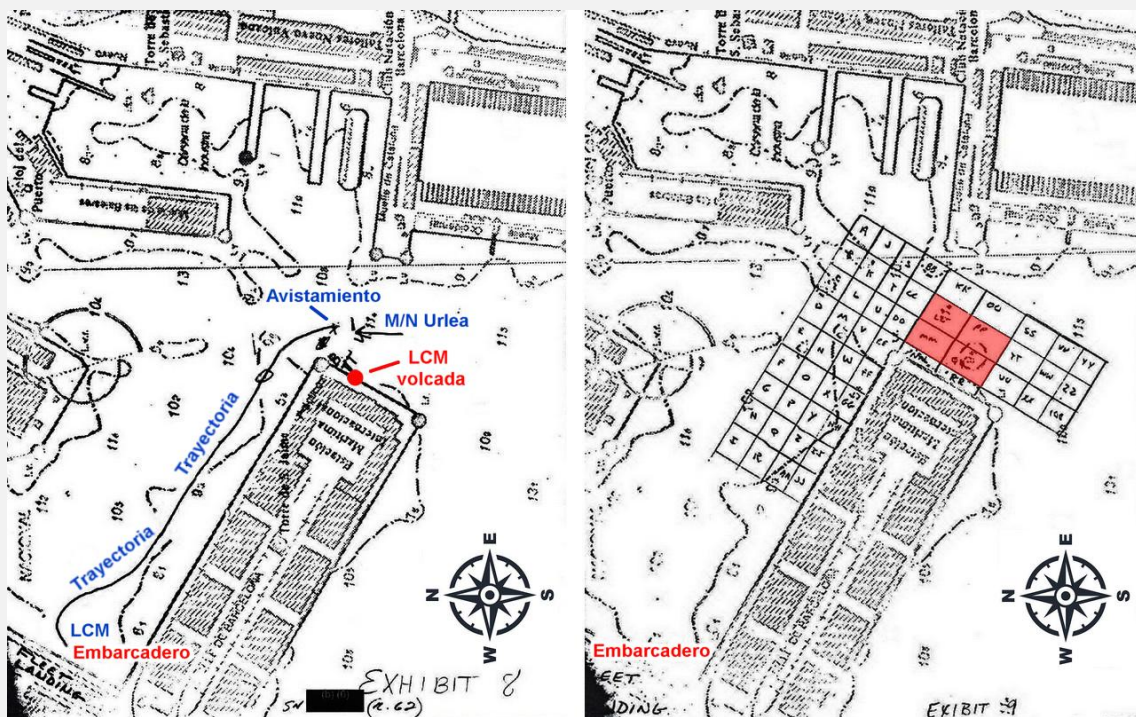
## OPERACIÓN RETORNO

El marinero que preparaba la maniobra de popa del “Urlea” declaró que, cuando la Lima llegó a su altura, lo hizo “*medio escorada pero no tumbada del todo*”; desde el mercante les arrojaron aros salvavidas, emitieron varias pitadas para pedir ayuda y seguramente dieron atrás, porque quedaron parados y atravesados con la lancha a unos 50 m por la popa. El patrón dijo que “*se oyeron chillidos*” y arriaron un bote pero, cuando llegaron, los náufragos ya habían sido recogidos por varias lanchas, “*entre ellas los amarradores*”; el contra maestre lo confirmó, puntualizando que ellos no habían recogido a nadie y que “*todo el personal americano dado a (sic) la proximidad del muelle se fueron nadando hacia el mismo, y otros fueron recogidos por embarcaciones que se encontraban allí*”. El amarrador también oyó “*unos fuertes chillidos*” cuando estaba a punto de marcharse con la camioneta, y al dirigirse al testero pudo ver al “Urlea” parado, aproximadamente en el centro de la canal y con la popa a la altura de la esquina N; también vio a unos 30 m del centro del testero “*un bulto con gente que daban chillidos que resultó ser una barcaza de desembarco*”. Estaban en el muelle donde debía atracar el “Guam” la mañana siguiente (al “Trenton” le tocaba otro día de fondeo), que en ese momento ocupaban dos remolcadores abarloados, un par de barcazas de 30 m (seguramente usadas como “camellos”) y las lanchas de prácticos.

La experiencia de ser arrojado por la borda a oscuras, en un tumulto de 124 personas y desde una embarcación que se te pone de sombrero recuerda el entrenamiento de las dotaciones aeronavales en el “dunker” de Rota, pero nuestros compañeros se entrenan en una piscina, están avisados, no tienen cuatro copas y saben nadar. La investigación reveló que la calificación como nadadores de los ocupantes de la Lima pertenecientes a las dotaciones navales era cuestionable, y la de la tercera parte de los marines inexistente; también señaló que pese a haber chalecos salvavidas nadie los llevaba puestos, aunque un marinero les sacó partido usándolos como asiento. Si las cuentas no me fallan, unas 40 personas (la tercera parte del pasaje) se hundirían de inmediato o en los primeros minutos entre el punto del abordaje y el testero del muelle, al que intentarían llegar, y alrededor de una quincena pudieron quedar atrapadas en un primer momento bajo la embarcación, a oscuras y probablemente en una atmósfera de vapores de combustible. Mientras el amarrador se unía al personal de las lanchas para prestar ayuda, los remolcadores iluminaban la zona con reflectores; consta que algunos supervivientes fueron recogidos por pequeñas embarcaciones de pesca, pero debieron ser más los que llegaron por sus medios a los remolcadores, donde los tripulantes y sus propios compañeros les prestaban auxilio. Una docena (incluyendo al médico) hicieron la travesía encaramados en la Lima volcada, que abatió por su cuenta hasta el testero, y al menos tres de los atrapados consiguieron salir buceando, pero el agua estaba a 14°, la temperatura del aire rondaba los 5° y la hipotermia empezó a complicar la vida a unas personas que ya estaban sobradas de complicaciones.

El comandante del “Guam” y el CF jefe de la PM de la TF61 habían salido a tierra y, a su manera, también tuvieron que hacer cola para regresar a bordo, porque una embarcación de servicio demoró diez minutos el atraque de la lancha del comandante. Apenas desatracaron el jefe de la PM quedó estupefacto al observar una embarcación de pesca que se dirigía al embarcadero con dos americanos a bordo, y tras

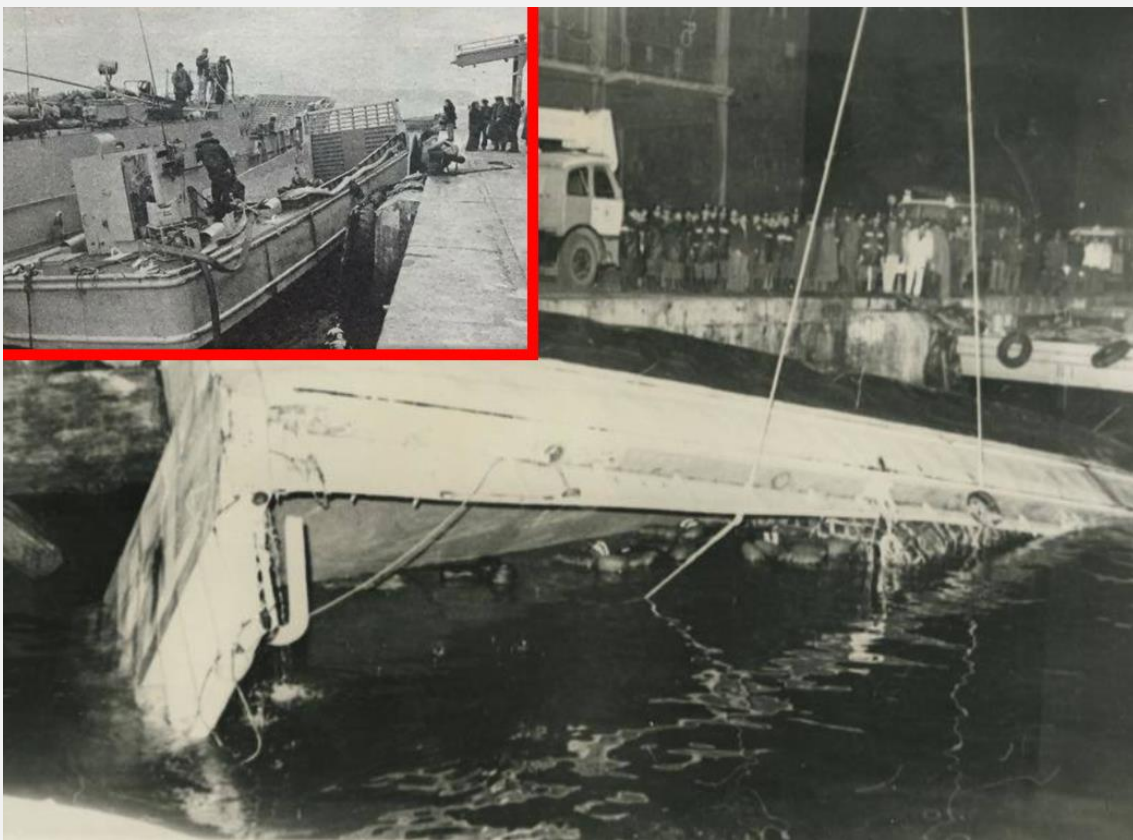
enterarse de lo sucedido por la lancha que les precedía se dirigieron al cabecero, donde varios oficiales a los que el comandante había invitado a compartir su lancha saltaron al remolcador para echar una mano. El jefe de la PM llamó al “Guam” solicitando un trozo de auxilio, aunque ya estaban enterados porque el CIC había informado al oficial de guardia casi en el acto. Tras regresar momentáneamente al embarcadero el comandante volvió a la zona del accidente, pero el jefe de la PM saltó a tierra, comprobó que habían llamado a la policía, cruzó la calle y se dirigió al Gobierno Militar, donde informó a los centinelas que había ocurrido “a boat accident” y necesitaban ayuda. Como no sabía español se expresó mediante “various signs” y “with a mixture of Latin and whatever”, y los sorprendidos centinelas llamaron al oficial de guardia, que pareció captar el mensaje y regresó al edificio para llamar por teléfono. La declaración del jefe de la PM no especifica a dónde llamó el oficial, pero detalla que mientras regresaba al muelle podía oír sirenas acercándose desde distintas direcciones: la central de los bomberos registró la petición de auxilio a las 0258, procedente de la Corporación de Prácticos.



Gráficos usados como prueba en la investigación norteamericana con la configuración de la esquina sin actualizar: el de la izquierda muestra la trayectoria de la Lima trazada a mano por el proel, y he marcado en rojo el embarcadero y el punto donde acabó “atrancando” por su cuenta en posición invertida; a la izquierda de este punto y apenas visibles hay una “B” (barge) y una “TT” (tugs), también de puño y letra del proel, aunque en varias fotos se ve la lancha entre la gabarra y los remolcadores. El gráfico de la derecha muestra la cuadrícula usada por los buceadores en la búsqueda de las víctimas, y además del embarcadero he marcado en rojo los cuatro sectores donde aparecieron la práctica totalidad de los cuerpos no recuperados en un primer momento a pie de muelle. Como en el plano de la Autoridad Portuaria, he superpuesto unas rosas para que los profesionales no “perdamos el norte”. (Composición y edición propia de las pruebas 8 y 9 utilizadas en la investigación norteamericana)

En el “Guam” se había ordenado formar un trozo de auxilio con buceadores SEAL a las 0225, pero la primera ayuda que salió fue una lancha con un teniente coronel médico y un sanitario, que dejaron el costado a las 0245 seguidos de

otra con mantas a las 0311. El segundo consideró alistar un par de helicópteros, pero el escenario no debía ser idóneo, y seis SEAL salieron en otra lancha a las 0319 con el CF “air officer” (digamos jefe de vuelo), que en ausencia del comandante sería “segundo accidental”: no batieron ningún record porque tuvieron que cargar las botellas. En el muelle sabían que había gente atrapada porque les oían gritar, y el “boat officer” intentó bucear bajo la lancha con un cabo atado a la cintura, pero al final solo pudieron suspender una linterna para orientar a los supervivientes. Con la primera dotación de bomberos llegó una pareja de buceadores que constató que quienes seguían vivos estaban desorientados o aterrorizados y no querían moverse; uno de los buceadores dijo que un “gigante de rasgos asiáticos” con un “estrés bestial” daba grandes manotazos y al intentar desalojarlo le arrancó la boquilla y las gafas, por lo que inicialmente vaciaron una botella en el interior del casco y embragaron una grúa de 20 t, izando la lancha casi 1 m (probablemente de proa) pero sin sacarla del agua por desconocer su peso.



**Adrizamiento de la Lima:** en este momento ya ha finalizado el rescate de las víctimas atrapadas bajo el casco, y lo que se aprecia flotando en su interior son chalecos salvavidas; inicialmente los bomberos usaron su propia grúa para elevar un poco la embarcación, pero al haberseles informado que pesaba 52 toneladas se recurrió a una grúa comercial. En la foto se ve una grúa aparcada (probablemente la de los bomberos), más a la derecha la esquina del edificio de la Estación Marítima, y en el extremo derecho una de las gabarras con dos neumáticos colgando. En el recuadro superior se ve la Lima atracada al mismo muelle una vez adrizada y achicada: la unidad abarloada por Br es la LCU-1653, una embarcación de desembarco de 41 m de eslora y 375 t de desplazamiento máximo que seguramente viajaba en el dique del “Trenton”. (Composición propia con una foto publicada en el diario “ABC” y la captura de un vídeo existente en ussguamtrenton1977-Facebook)

Cuando el teniente coronel médico llegó al muelle no pudo ver supervivientes (que ya estarían en el embarcadero) ni víctimas, que habían sido atendidas por el teniente médico y evacuadas a hospitales; el equipo SEAL llegó hacia las 0335 y se enfrentó al mismo problema que los bomberos, con los atrapados tiesos de frío, incoherentes y sin intención de soltarse. Empezaron “persuadiendo” a los que aún se movían, que eran izados y reanimados en una lancha de prácticos, y cuando acabaron habían sacado siete vivos y nueve muertos; el comandante del “Guam” y el jefe de la PM se retiraron hacia las 0600 dejando al CF jefe de vuelo en la zona, y una hora después, con la Lima ya adrizada con una grúa más potente, lo hicieron los bomberos. El jefe de vuelo declaró que, en aquel momento, se habría considerado afortunado perdiendo solo 9 hombres de los 110 que creían que viajaban en la lancha; tenían la lista de evacuados a hospitales, y tras recibir ropa seca hacia las 0800 empezaron a mandar supervivientes y sacos de ropa mojada a los buques. Como urgía un recuento fiable vallaron el embarcadero, y a medida que regresaban los francos los identificaban, informaban a sus buques y ya no les dejaban salir, terminando esta fase hacia las 1000.

A esa hora ya se habían retirado los SEAL, pero estaban en el agua buceadores de los bomberos y del “Poseidón”, “comisionados” un par de horas antes por el jefe del Sector Naval de Cataluña (CA Severo Martín) y que, a lo largo del día, recuperaron otros 15 cuerpos. El comandante del “Poseidón” (CC Julio Marra-López) ejercía el mando de las operaciones, que coordinaba con el auxiliar de jefe de Zona de los bomberos y, a partir del día siguiente, con el capitán de IM coordinador de los SEAL y un civil al mando del CRIS (Centro de Recuperación e Investigaciones Submarinas). No se hacían inmersiones nocturnas, pero esa noche personal SEAL efectuó un exhaustivo reconocimiento en superficie desde una embarcación, y al día siguiente se unieron a la búsqueda tres buceadores norteamericanos, que sumados a los 16 del CRIS, 12 del “Poseidón” y 16 de los bomberos hacían un total de 47, rescatando otros 19 cuerpos. El 19 de enero trabajaron 67 buceadores, consiguiendo recobrar 2 cuerpos, y el día 20 otros 45 que rescataron 2 cuerpos más antes de que se suspendieran las operaciones a las 1400, porque el “Guam” debía atracar en el testero del muelle esa misma tarde. Como uno de los supervivientes había fallecido en el hospital sumaban 48 víctimas mortales, quedando por localizar un sargento mecánico del “Trenton”.

## OPERACIÓN CABEZA DE TURCO

La misma mañana del accidente, el comandante de la Sexta Flota emitió un “inmediato” (O 171048Z JAN77) designando a un CA para efectuar una “formal investigation” sobre las circunstancias de la tragedia; la investigación se efectuaría a bordo del “Guam” a partir de las 0900 del día siguiente, o tan pronto como fuera posible, unas prisas justificadas por estar prevista la salida del buque a la mar en poco más de dos semanas. El remitente no debía ser amigo de comités, porque especificaba que *“the investigation will consist of yourself alone”*, aunque también designaba un mayor de IM como (digamos) asesor jurídico. A despecho de la urgencia algunos defensores no llegaron hasta el 23 de enero, y la primera sesión no pudo celebrarse hasta el 24; inicialmente había cinco “investigados”: el CN CTF61, el CN comandante del “Guam”, el CN comandante del “Trenton”, el teniente de IM “boat officer” y el “seaman recruit” patrón de la lancha, constando en acta que, por problemas de vestuario, el degradado *“Seaman Recruit .../... was wearing the uniform of a Seaman Apprentice, but that indeed, he was a Seaman Recruit”*.

La toma de declaraciones empezó el día 25 y finalizó el 28, una buena marca si se considera que había 56 testigos, 359 páginas de testimonios y otras 190 de



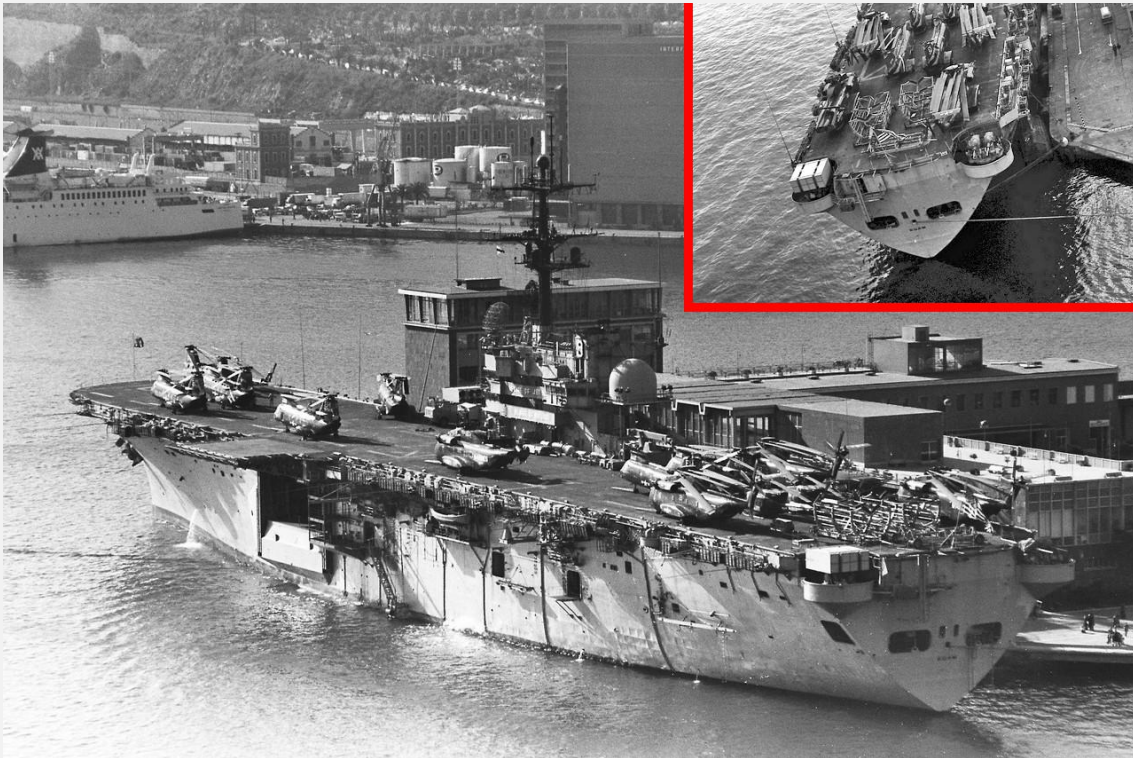
pruebas; no he visto testimonios de los “investigados”, pero consta que el patrón y el “boat officer”, que se habían negado a declarar en la investigación norteamericana, lo hicieron en la española (que efectuaba la Autoridad de Marina), aunque el investigador guardó estas declaraciones sin leerlas porque, cuando se tomaron, “*the normal American Constitutional safeguards were not present*”. Irónicamente, los cinco testigos españoles (cuatro tripulantes del “Urlea” y el amarrador), que ya habían declarado en la investigación española, también declinaron hacerlo en la norteamericana, y cuando “*a request to the Spanish Government was made to compel their appearance*”, el investigador percibió que la cosa llevaría su tiempo. Como lo cortés no quita lo valiente la Armada le suministró las declaraciones de estos testigos, que fueron admitidas en calidad de pruebas; en su informe el investigador calificó la colaboración prestada por Gobierno español de excelente, mencionando expresamente el material aportado por la “*Spanish Navy*” procedente de su propia investigación, sin olvidar “*the assistance and response of the Spanish citizenry of Barcelona*”, que calificó de “*magnificent*”.



**Operaciones de rescate de las víctimas: en la foto se ve una Zodiac con dos marineros del “Poseidón” prestando apoyo a una pareja de buceadores (apenas visibles bajo la defensa del muelle) que han recuperado un cuerpo. La lancha de servicio situada detrás exhibe una bandera de Estados Unidos de buen tamaño, y casi con certeza está lista para embarcar al fallecido directamente en territorio norteamericano sin tocar tierra, facilitando los trámites legales. El remolcador está parado o fondeado, balizando y protegiendo con su presencia la zona de trabajo. (Foto de Kimpol-Barcelona)**

La ayuda prestada a los norteamericanos desde todos los ámbitos fue espectacular, con un despliegue de buceadores y un apoyo logístico apabullantes que llegó a incluir remolcadores portuarios fondeados para regular el tráfico mercante; el jefe de vuelo del “Guam”, que aparentemente coordinaba las actividades norteamericanas en tierra, describió la colaboración española como “*Absolutely super. Anything that we asked for, we got, sometimes it took a little time, but we almost got everything. I was amazed that they closed the port for us*”. No es raro que estas movidas

generen un superávit de coordinadores, pero me sorprendió que los chirridos sugieran de la parte foránea: como vimos, la primera ayuda del “Guam” había llegado en forma de un teniente coronel médico que, según declaró, al pretender coordinar la atención hospitalaria y los trámites de los fallecidos, se encontró con que los marines, en su afán de cuidar a su gente, habían hecho lo mismo por libre, dificultando su trabajo. El capitán de IM que se ocupaba de los SEAL también conjugó el verbo coordinar, declarando que una vez rescatados los atrapados bajo la lancha, *“myself and just myself”* había ido al embarcadero, donde estaba la patrulla de tierra, *“to try to coordinate the rest of the actions for that morning, the accounting of the personnel”*.



**El “Guam” atracado en el testero del muelle de la Estación Marítima el 30 de enero de 1977, pocos días antes de abandonar Barcelona; el recuadro superior derecho es el recorte de otra foto obtenida el día 23, y confirma que la configuración de la esquina no es la que consta en la cartografía donde se volcaron las declaraciones de los testigos, lo que a mi juicio pudo hacer que algunas de estas declaraciones fueran imprecisas. Ambas fotos aparentan estar hechas desde la cabina del teleférico. (Composición y edición propias de dos fotos de Fabio Peña procedentes de navsource.org)**

El “rebote” de este capitán (Staff CCO embarcado en el “Guam”) se extendía a las operaciones de buceo, y podía obedecer a que a los SEAL, por causas que no les eran achacables, no les “tocó” recuperar ningún cuerpo a partir del primer día: inicialmente eran pocos, y aunque el segundo día solicitó un equipo UDT (demoliciones submarinas) como refuerzo, cuando se incorporó al día siguiente solo quedaban cinco víctimas por localizar. Además el problema era de otra naturaleza porque, según el jefe de vuelo, cuando se organizó el trabajo el segundo día *“since the Spanish Bomberos had started in the search, we gave them the area of highest probability”*, y como todos los cuerpos aparecieron en un rectángulo de unos 110x70 m la cosa no tiene más misterio. Las operaciones se efectuaban entre 10 y 16 m de profundidad, sin corriente ni mareas, pero con una visibilidad inferior al medio metro; personalmente me llamó la atención que los SEAL tuvieran una limitación con la recarga de las botellas, que debían efectuar

a bordo del “Guam”, e intuyo que no se fiaban de que los buceadores locales tuvieran filtros en la salida de sus compresores. Gracias a este capitán sabemos quién mandaba (“*As far as the operations go, the Spanish had the first and the last say-so*”), y que lo único que pudo hacer por propia iniciativa antes de suspenderse las operaciones fue reconocer la parte frontal del muelle en el que iba a atracar el “Guam”.

Al día siguiente (21 de enero) y con los buques ya atracados se celebró un servicio religioso en la cubierta del portahelicópteros, y el 25 una comida (también a bordo) ofrecida a representantes de los servicios que habían participado en las operaciones, entregándoseles placas y fotografías dedicadas. Ese mismo día el jefe de Sector Naval cursó una felicitación por escrito al CRIS, a la que se unirían cartas de agradecimiento general del jefe de Operaciones Navales, el jefe de las Fuerzas Navales Norteamericanas en Europa y el comandante de la Sexta Flota. En marzo el “Poseidón”, cuya dotación había sido citada en la Orden General de la Zona “*por su muy destacada labor con riesgo calculado en la búsqueda y salvamento de personal americano*”, recibió uno de los premios anuales “Importante del Puerto de Barcelona”, y los meses siguientes la Armada concedió diversas recompensas, incluyendo al CRIS, que llegó a aportar 30 buceadores a la búsqueda en un solo día. El último cuerpo se localizó el 2 de febrero, tras salir a flote espontáneamente en las inmediaciones del testero.

El 14 de febrero el CA investigador elevó su informe al comandante de la Sexta Flota, señalando como causas próximas del accidente el manejo imprudente de la lancha por el patrón en una zona peligrosa y no haber colocado un serviola en proa; el investigador no apreció negligencia en el comandante del “Trenton” ni en el “boat officer”, pero sí en el comandante del “Guam”, por permitir el uso de oficiales de tropa embarcada como “boat officers” en contra de la normativa y sin asegurarse de que estaban debidamente capacitados. El segundo del “Guam” compartía “*a major portion*” de la culpa, y en menor medida el jefe de maniobra y el navigator, responsables de dar una instrucción adecuada a estos oficiales. El investigador propuso dos medidas disciplinarias: una “punitive letter of admonition” para el comandante y un consejo de guerra por incumplimiento del deber contra el patrón, pero el comandante de la Sexta Flota elevó el informe a la Abogacía General (JAG) a través del jefe de las Fuerzas Navales Norteamericanas en Europa enmendando la recomendación de no tomar medidas contra el segundo del “Guam” y proponiendo añadir cargos de homicidio por imprudencia contra el patrón, algo que había sido expresamente desaconsejado por el investigador. En abril el patrón fue juzgado, entre otras minucias, por 49 homicidios por imprudencia, resultando absuelto de todos los cargos; al segundo le cayó una “punitive letter of admonition” por dos cargos de incumplimiento del deber, que tras una apelación quedó en una “nonpunitive letter of caution”. El comandante recurrió sin éxito su “punitive letter”, pero conservó el mando, desembarcando en enero de 1978.

El 17 de ese mismo mes, primer aniversario de la tragedia, el embajador norteamericano en España inauguró un sencillo monumento (actualmente situado en las inmediaciones del embarcadero) con una placa en recuerdo de las víctimas “*and in gratitude to the citizens, officials and rescue teams of Barcelona*”. El “Trenton” sigue en servicio en la Marina india con el nombre de “Jalashwa”, pero el “Guam” fue hundido como blanco en 2001 frente a la costa E de EE.UU. El “Urlea” también murió con las botas puestas, tras sufrir el corrimiento de una cubertada de madera en 1984 a la altura del Cabo da Nave; según “La Voz de Galicia” dio tiempo a arriar una balsa y embarcar con dificultades, pero cuando fueron a buscar al primer maquinista, “*al que habían dejado agarrado a una barandilla*”, se encontraron con que había desaparecido, posiblemente tras resbalar y caer al agua o ser arrastrado por una ola. A los más



sentimentales les impactará saber que, cuando su cadáver fue encontrado en una playa, “a su lado estaba la perra que llevaban a bordo, llamada Urona”.



**En los últimos años el escenario del accidente ha adquirido un innegable glamour con la sustitución de la Estación Marítima por el sofisticado World Trade Center y la presencia de cruceros turísticos en atraques que antes frecuentaban mercantes y ferris. Lo que no parece haber cambiado es su condición de potencial “curva de la muerte”, y a la vista de esta foto los colegas más escépticos no podrán ocultar una sonrisa y convenir con el poeta en que, aunque todo pasa y todo queda, lo nuestro sigue siendo pasar haciendo caminos sobre la mar. (Fotografía de autor desconocido procedente de amf2010blog.blogspot.com)**

## **BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES**

La fuente primaria de este accidente es el informe norteamericano (“One officer formal investigation into the circumstances surrounding the overturning of a USS TRENTON/USS GUAM LCM-6 liberty boat on 17 January 1977”), que me ha facilitado el cabo de IM Harry Lamar Thomas (superviviente de la tragedia) y se puede descargar en [ussguamtrenton1977.wordpress.com](http://ussguamtrenton1977.wordpress.com); como esta versión tiene los nombres censurados he preferido dejarlos así, incluyendo los que me eran conocidos por constar en otras fuentes. También he utilizado los informes del arquitecto Jefe de Zona del S.E.I. de Barcelona y de su Auxiliar, que se encuentran en [ideasdebombero.com](http://ideasdebombero.com) y se complementan con un blog del CRIS que contiene su registro de actuaciones entre 1976 y 1983, así como extractos de la revista “Alarma” de la A.C.D. del Cuerpo de Bomberos de Barcelona. Otra fuente de interés es el relato del comandante del “Poseidón” en [www.webmar.com/archives/11576](http://www.webmar.com/archives/11576) y, naturalmente, la amplia hemeroteca de “La Vanguardia”. Para una visión general de las visitas de dotaciones norteamericanas a Barcelona hay un libro en catalán (“La Sisena Flota a Barcelona”, Xavier Theros 2010), y sobre sus actividades lúdicas un desenfadado trabajo (“Americanos, os Recibimos con Alegría”) de Miguel Aceytuno en “Naucher Global”. Sigo en [ljartor@gmail.com](mailto:ljartor@gmail.com)