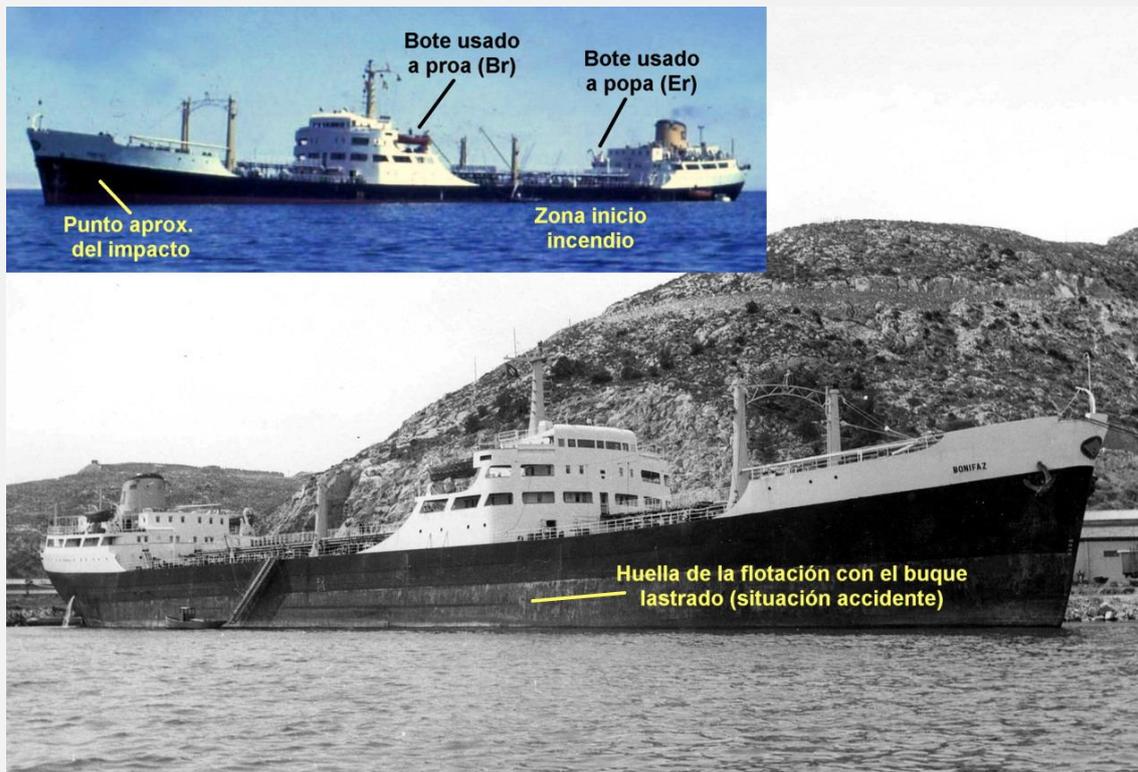


# EL HOMBRE QUE NO SABÍA MENTIR

(El abordaje entre el “Bonifaz” y el “Fabiola”)

Publicado en la Revista General de Marina de Enero-Febrero de 2021

CF (RNA) Luis Jar Torre



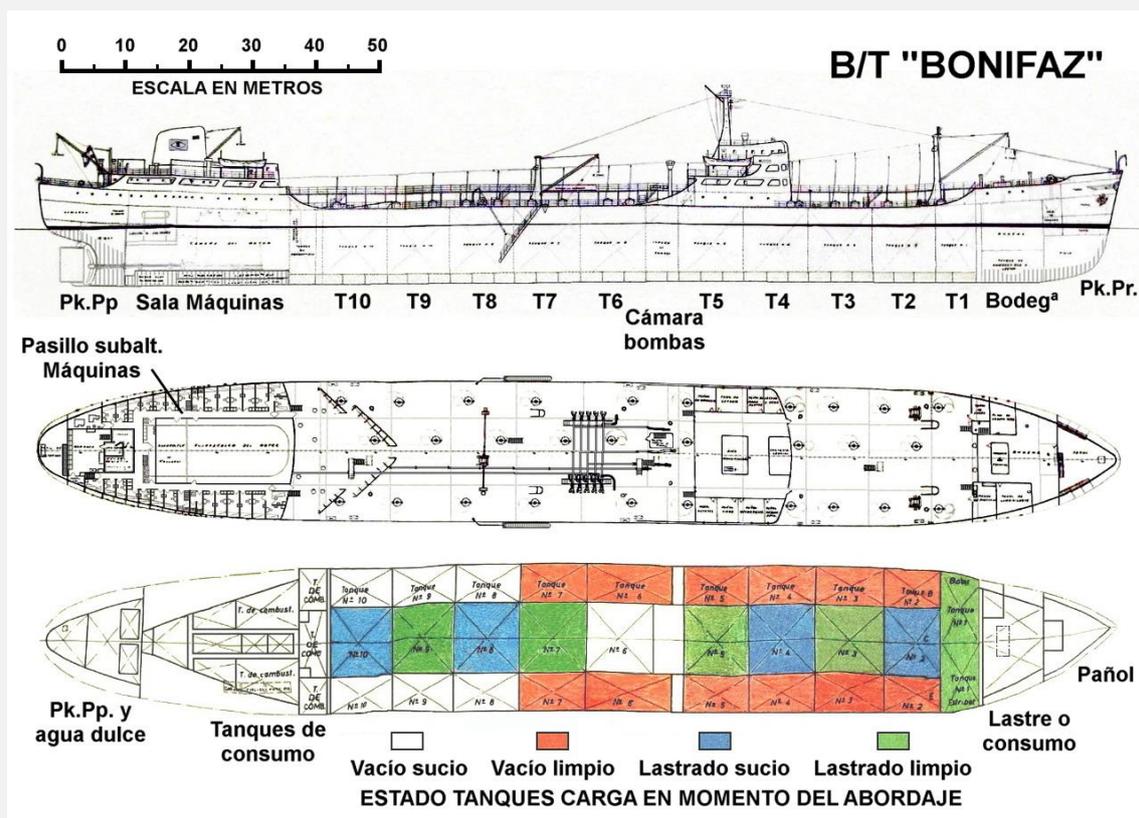
El “Bonifaz” atracado en la terminal de Escombreras (Cartagena): su aspecto alteroso sugiere que ha finalizado la descarga, pero no ha terminado de lastrar. Sobre la pintura de patente se aprecia la huella de la flotación en lastre, la situación en que navegaba cuando se perdió. En el recuadro se lo ve a plena carga, fondeado y mostrando la banda de Br, en la que se produjo el abordaje y se inició el incendio; están marcados los dos botes utilizados en el abandono, y en la foto se aprecia que se han arriado los situados en toldilla. (Edición propia de una foto de Casau y otra de autor desconocido)

Una noche de niebla de hace más de medio siglo, un petrolero español y otro francés colisionaron en aguas de Finisterre, perdiéndose 25 vidas y uno de los buques. Los dos capitanes estaban en el puente, y cada uno consideró la maniobra del otro propia de un dominguero, pero la investigación de cada país determinó que su propio capitán no era responsable de lo ocurrido, y cada parte acusó a su contraparte de ser culpable de todo mal hasta que, finalmente, ambos armadores buscaron el desempate en un tribunal británico que se suponía imparcial, pero resultó mediatizado por la incapacidad del capitán español para enredar con la verdad. El abordaje del “Bonifaz” y el “Fabiola” en julio de 1964 ha resultado ser uno de esos clásicos que crean doctrina, pero por desgracia suele citarse en base a una sentencia que pinta al capitán español de chapucero y mendaz. Hoy disponemos de más información sobre los pormenores de esta tragedia de la que tuvieron en su momento muchos de sus protagonistas, y este

artículo pretende hacer justicia a todos, incluyendo los franceses. La extensa documentación de la investigación española me ha permitido detectar errores obvios en la reconstrucción de los hechos del tribunal británico, pero los lectores deben saber que el buque español pertenecía al grupo naviero en el que transcurrió la práctica totalidad de mi vida mercante, y que en una naviera relativamente pequeña casi todos acabamos formándonos o deformándonos con los traumas ajenos. Dicho esto, empeño mi palabra en que, además de no mentir, ni siquiera intentaré engañar.

## CAUSA LUCRATIVA

En 1952 la Empresa Nacional Elcano inició un programa sorprendente: los petroleros “Tipo T”, de los que en diversos astilleros y para diversos armadores llegarían a construirse 16 unidades, si incluimos evoluciones posteriores. Se trataba de los mayores mercantes de España, y además eran unos barcos muy bonitos, con casco soldado, puente al medio y toldilla. El séptimo de la serie se botó en Astilleros de Cádiz el 27 de septiembre de 1957 con gran aparato de autoridades, siendo bendecido por un obispo, amadrinado por una marquesa y bautizado “Bonifaz” en honor del primer almirante de Castilla. El nombre estaba a la altura de la ocasión, porque era el primer buque de la “Naviera de Castilla”, integrada en el llamado “Grupo Pereda”, que con el tiempo acabaría adquiriendo cuatro petroleros de esta serie. El alma mater de este Grupo



Alzado del “Bonifaz” y planta de su cubierta principal, indicando la situación del pasillo donde alojaba la mayor parte de los desaparecidos; el plano inferior refleja la situación de los tanques de carga en el momento del abordaje. Los tres están restaurados a partir de fotos de los originales y presentan alguna aberración por los dobleces del papel, pero su interés justifica la disparatada inversión de tiempo necesaria para “resucitarlos”. (Composición y edición propias de dos planos de construcción del “Bonifaz” y un plano de trabajo procedentes de la Causa 219/64)

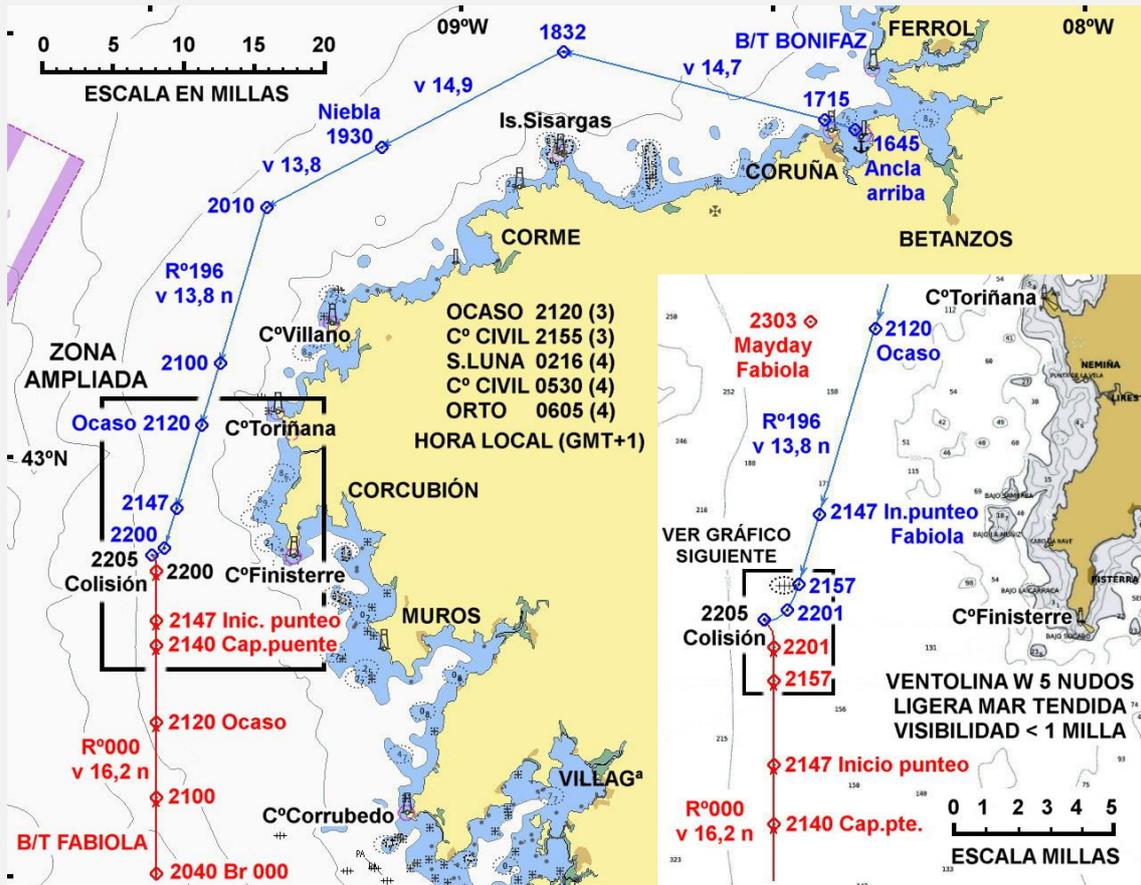
era Fernando María Pereda, un armador cántabro que combinaba tradición familiar y preparación con una amplitud de miras que hacían que navegar en sus barcos fuera una experiencia profesional (y económica) muy superior a lo habitual por estos pagos.

Tras ser entregado en febrero de 1959, el “Bonifaz” se dedicó a alimentar con crudo del Pérsico la refinería de Cartagena, única entonces existente en la España peninsular. Tenía 170,67 m de eslora máxima, 21,64 de manga, 12.942 TRB, 19.420 TPM y un desplazamiento máximo de 26.030 t para un calado de 9,21 m. También era relativamente rápido, con un motor B&W de 7.500 BHP a 115 RPM que le permitió alcanzar 16,93 nudos en pruebas guiado por dos “lujos” poco corrientes: el radar y la aguja giroscópica. La distribución de tanques era de 10 laterales a cada banda y otros 9 centrales, que descargaban a través de una cámara de bombas situada inmediatamente a popa de la ciudadela. Además, la práctica totalidad de sus 50 tripulantes disfrutaba de camarote individual, y en sus rutinarias travesías a tórridos destinos respiraban aliviados gracias al aire acondicionado, otro “lujo” que en los años cincuenta no estaba garantizado ni en los buques de pasaje. Finalmente, para neutralizar los efectos de tanto hedonismo y progresía, en un mamparo del puente había fijado un cartel admonitorio, al parecer regalo de la madrina: *“Siempre fue y continúa siendo el puente de mando de un buque severa escuela del deber y del sacrificio, de donde irradian nobles y altos ejemplos, tanto más raros en estos tiempos de torpes egoísmos y bajas rebeldías”*.

En el puente del “Bonifaz” irradiaba su ejemplo con más nobleza que severidad don José Miguel Amézaga Bilbao, capitán titular desde la salida del astillero, que al ser natural de Plencia pertenecía a una de las tres especies (bermeosaurios, lequeitodontes y plencínidos) en que mis mentores clasificaban a los capitanes vizcaínos. En 1964 tenía 42 años de edad y llevaba 24 en la mar, 10 de ellos como capitán; quienes tuvieron ocasión de navegar con él le describen como una bellísima persona y excelente marino, enérgico cuando la situación lo requería, pero con una “timidez social” casi patológica apenas tocaba a tierra. Un oficial que le era próximo recuerda el espantoso trago que pasó con ocasión de una comida ofrecida a bordo al Capitán General y su “staff”, atracados en Cartagena dos meses antes del abordaje. Amézaga también ha sido descrito como “muy noble”, y aunque los estereotipos no molan, un par de capitanes vizcaínos de mi antigua naviera padecían una conmovedora falta de malicia que les impedía mentir, ni siquiera un poquito, sin sufrir alteraciones físicas, lo que les convertía en un peligro y despertaba un irresistible instinto protector entre sus subordinados. En la primavera de 1964 el “Bonifaz” cambió de ruta para empezar a descargar crudo libio en la nueva refinería de Coruña; el 1 de julio finalizó su tercer viaje, y una vez acabada la descarga fondeó para reparar un pistón y unas válvulas del motor principal, algo que no está permitido en las terminales. El viaje siguiente era a Cartagena para efectuar obras de varada, y el 2 de julio por la tarde, con el buque ya fondeado, embarcaron las esposas de dos oficiales de cubierta y las de cuatro subalternos. Completadas las reparaciones, a las 1645 del día siguiente el “Bonifaz” abandonó el fondeadero de Coruña camino de Cartagena con 56 personas a bordo.

Hasta la aparición del lavado con crudo y el gas inerte, los petroleros en lastre eran auténticas bombas flotantes por los residuos de carga adheridos a los tanques, que generaban una atmósfera de hidrocarburo en su interior. El problema podía conjurarse lastrando todos los tanques (poco práctico) o atenuarse limpiándolos con equipos portátiles de agua a presión (la “Butter”) al tiempo que se ventilaban abriendo las tapas y colocando encima manguerotes de lona (los “fantasmas”). El producto de esta limpieza, una vez decantado, se endosaba a la próxima terminal o se mezclaba con la carga siguiente. Cuando el “Bonifaz” abandonó el fondeadero ya tenía muy adelantadas estas operaciones, y navegaba con ocho de los nueve tanques centrales

lastrados (cuatro de ellos limpiados previamente); también se habían limpiado y lastrado los nº1 laterales. El resto de los laterales no se lastrarían, y a la salida a la mar ya estaban limpios los situados a proa de la cámara de bombas, quedando por limpiar en el momento del accidente los seis (tres por banda) situados más a popa. La derrota prevista era pasar 7 millas al N de Sisargas para, una vez allí, caer a Br hacia un punto situado unas 9 millas al 330° de Cabo Villano antes de caer nuevamente a Br para pasar a otras 9 millas de Finisterre. No había viento ni mar significativos, pero la visibilidad fue empeorando hasta que a las 1930, entre Sisargas y Villano, se redujo a cosa de una milla y el 1er.oficial envió al agregado a informar al capitán, que con un ojo en la limpieza de los tanques y otro en el horizonte ya había cenado en su camarote y subió de inmediato.



Reconstrucción más probable de la derrota del “Bonifaz” (azul) desde la salida de Coruña y del “Fabiola” (rojo) a partir de las 2040. La distancia a Sisargas y Cabo Villano no plantea controversias, pero llegar al punto del abordaje a las 2205 y a rumbo 196° exige una velocidad de 13,8 nudos a partir de las 1930 (en que se cerró en niebla), aun concediendo que una posible corriente SW le hubiera permitido navegar unas décimas por encima de los 14,5 nudos que, hasta ese momento, estimó su capitán. Esta velocidad (13,8 nudos) encaja con lo calculado mediante el radar del “Fabiola” y lo aceptado por el tribunal británico. En la esquina superior izquierda es visible el extremo NE del actual DST de Finisterre, y la marca de naufragio, contigua a la posición de las 2157 del “Bonifaz” en el recuadro ampliado, corresponde a la posición de su pecio. (Elaboración propia con cartografía digital simplificada y cartografía on-line del IHM)

En 1964 estaba en vigor el Reglamento de Abordajes de 1948 (el de 1960 no se implementó hasta 1965), que no contemplaba la existencia del radar y, en su Regla 16, decía que en caso de visibilidad limitada “...los buques irán a velocidad

*moderada, teniendo cuidadosamente en cuenta las circunstancias y condiciones existentes*". El capitán declaró que hasta ese momento navegaba a unos 14,5 nudos, aunque basándose más en el régimen de máquinas que en su velocidad sobre el fondo, que si el "Pilot Chart" no miente podría llegar a los 14,9 debido a una corriente SW de 0,4. Ya en el puente ordenó "atención a la máquina", y "teniendo cuidadosamente en cuenta las circunstancias" (tenía radar y estaba funcionando) moderó la velocidad al tiempo que comenzaban a emitir las señales fónicas previstas en la Regla 15 (una pitada larga cada dos minutos). Cumplida la letra de la ley, es probable que ordenara anotar un "se modera" en el cuaderno de bitácora, pero dudo que entrara en más detalles, porque la supuesta reducción de velocidad no debió superar un nudo. En el parte que presentó al día siguiente en la Comandancia de Vigo, probablemente la única versión del abordaje que pudo dar sin influencias externas, también evitó entrar en detalles, como tampoco lo hicieron la mayor parte de los testigos en sus declaraciones posteriores. Una reconstrucción de la derrota desde este momento hasta los minutos previos al abordaje



El modelo de radar instalado en el "Bonifaz" ("Decca Type 12") ya era legendario cuando empecé a navegar en 1974, y quienes lo habían usado contaban indignados que tenía cerradura y el capitán se llevaba la llave; la "aventura" era desternillante, pero la catalogué como "liada para agregados" hasta que, un año después, embarqué en un viejo petrolero que seguía apañándose con uno de estos equipos, y pude comprobar que era verdad. Este radar, fabricado en los años 50, fue uno de los primeros accesibles para buques de "clase media acomodada", y supuso un avance comparable a la navegación por satélite. Como la mayoría de los artefactos electrónicos de la época podía dejarte tirado en el momento más inoportuno, y en un contexto de viajes largos y mantenimiento precario, era comprensible la obsesión de los capitanes en limitar su uso a las situaciones que exigían su presencia en el puente. El equipo de la foto está en un museo, como deberíamos estar quienes llegamos a utilizarlo, y es evidente que su pantalla ha tenido una vida muy dura. (Composición y edición propias de una foto del Museo de la ETS de Telecomunicaciones de Madrid (UPM) y un folleto de [www.kanazawashoten.com](http://www.kanazawashoten.com))

(ver gráfico) me da una velocidad sobre el fondo de 13,8 nudos, y otra efectuada por el tribunal británico arroja una velocidad media desde Coruña hasta el abordaje de “*about 13 knots*”, aunque está afectada por tramos navegando moderado en aguas portuarias.

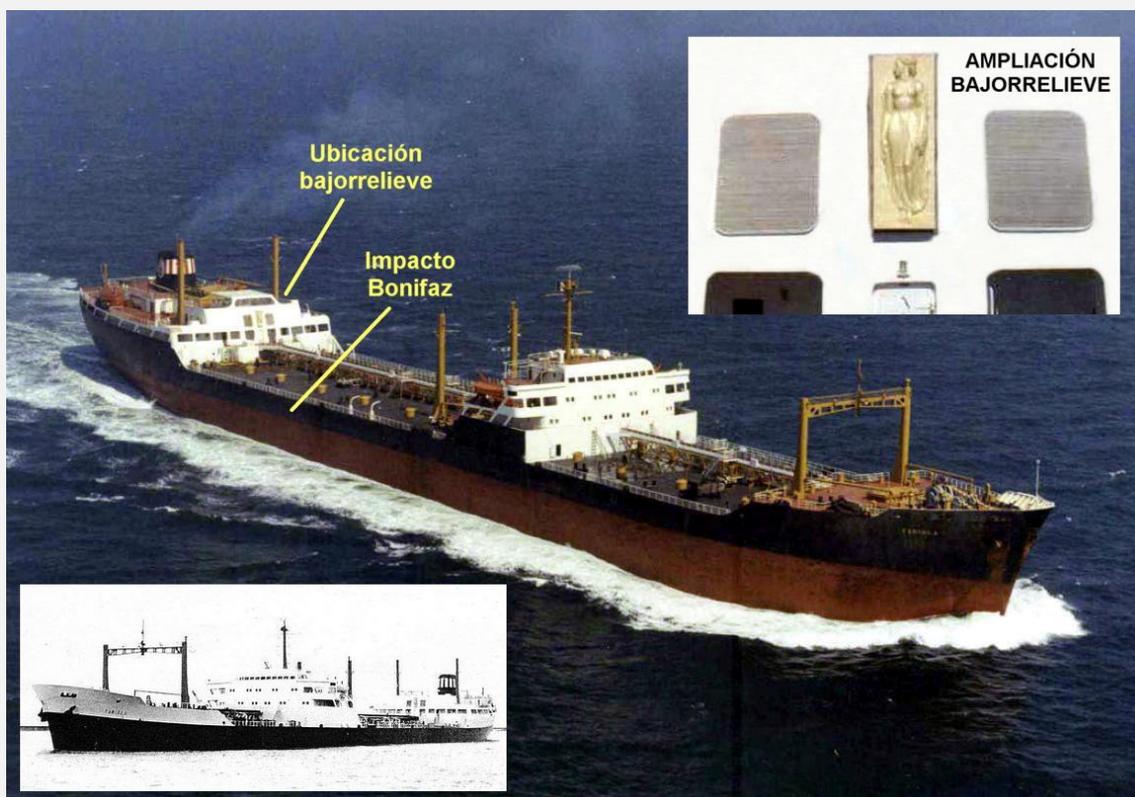
A las 2000 hubo cambio de guardia, y quedaron haciendo compañía al capitán el 3er. oficial José Manuel Azofra, un agregado y un timonel, que al estar conectado el piloto automático hacía de serviola junto con el alumno; poco después doblaron Villano cayendo a Br a rumbo 196°, que debían mantener hasta rebasar Finisterre, donde caerían nuevamente a Br hasta un rumbo próximo al 182° que les llevaría hasta las islas Berlingas. Con una visibilidad inferior a 1 milla, a las 2120 se produjo el ocaso y hacia las 2143, doce minutos antes del crepúsculo civil, apareció un contacto en la escala de 10 millas del radar: en apariencia navegaba a rumbo opuesto o casi opuesto y, según el capitán, a 8 o 9 millas abría 5° o 6° por Br, abriendo más a medida que se acercaba. El radar del “Bonifaz” era un venerable Decca-12, en apariencia sin “Deccaplot”, por lo que hacer una cinemática habría exigido trasladar los datos a una rosa de maniobra que nadie había enseñado a manejar a los oficiales porque no estaba en su plan de estudios. Además, al ser un radar de movimiento relativo no estabilizado los contactos venían haciendo eses por la pantalla, agravando la imprecisión en marcación de los equipos de la época. Un radar más moderno, una formación más actualizada o un ojo más entrenado habrían hecho evidente que el contacto no venía a rumbo opuesto, sino “casi” opuesto, cruzando la proa con un ángulo de 16° y dando la verde: una situación potencialmente engañosa y un clásico para los estudiosos de lo que entonces se dio en llamar con sarcasmo “radar-assisted collisions”.

### CAUSA RELEVANTE

Si el “Bonifaz” era el no va más de la marina mercante española, el eco que ahora se deslizaba por su pantalla pertenecía a uno de los mayores petroleros del mundo, que jugaba en otra liga en todos los campos: el “Fabiola” había sido botado en Dunkerque en 1959 para la “Compagnie Auxiliaire de Navigation”, y tenía 234,9 m de eslora, 30,6 de manga, 32.125 TRB y 54.869 TPM., con dos motores diésel acoplados a dos ejes, una potencia total de 23.000 HP y una velocidad de servicio superior a los 17 nudos. Al tener pabellón francés el “glamour” venía de serie, empezando por el nombre, que a diferencia del “Bonifaz” no procedía de un adusto almirante, sino de una noble romana divorciada y casada en segundas nupcias que, tras enviudar y cambiar de “onda”, acabó convertida en Santa Fabiola, patrona de los divorciados. Otra peculiaridad del petrolero galo era el enorme y sugerente bajorrelieve de la matrona en cuestión (ver foto), que al igual que el cartel que exaltaba las bondades del sacrificio en el puente del español buscaría elevar los espíritus, pero con una estrategia diferente. Con todo, esta noche la diferencia más relevante entre ambos buques era el radar del francés, que montaba un Raytheon de movimiento verdadero (y seguramente relativo estabilizado), con dos pantallas, plotter de plexiglás superponible para puntear con lápiz graso los contactos y oficiales iniciados en los misterios de la cinemática.

Aquella tarde el “Fabiola” remontaba la costa gallega procedente del puerto tunecino de La Skhirra, donde había cargado 49.000 t de crudo con destino al El Havre; a juzgar por el puerto de carga debía tratarse de un crudo muy ligero, y por ello fácilmente inflamable. Estaba al mando del “Capitaine au long-cours” Charles Juhel, con quince años en la mar y siete de capitán a sus espaldas, y desde las 0930 (poco después de sobrepasar las Berlingas) navegaban a rumbo 002°, el opuesto al que tendría que poner el “Bonifaz” cuando sobrepasara Finisterre, con una velocidad sobre el fondo de 16,2 nudos. La visibilidad había ido empeorando a partir del mediodía, y rondaba las

5 millas cuando, a las 1900, entró de guardia el 1er. oficial Michel Malval, al que acompañaban un timonel y dos serviolas. A las 2020 Malval conectó el radar y, tras situarse con la costa, a las 2040 cayó 2º a Br hasta quedar a rumbo N; para entonces la visibilidad se había reducido a unas 3,5 millas y el capitán aparecía esporádicamente por el puente, hasta que a las 2120 llegó para quedarse. Las declaraciones iniciales (“de memoria”) de quienes estaban en el puente del “Bonifaz” tienen comprensibles errores de bulto, hasta que la aparición de la versión francesa, con soporte documental, permitió dar cierta estructura al relato. Por desgracia los registros del “Fabiola” tenían enmiendas, alguna discrepancia y, sin duda, siete minutos de retraso en la hora del abordaje, pero cuando el caso se llevó al tribunal británico este error, que ya había sido detectado por la investigación española, no parece haber sido mencionado por la defensa del “Bonifaz”, quizá porque les favorecía al disminuir marginalmente su velocidad, con el resultado de que las partes liaron al juez, y el juez lió al mundo.



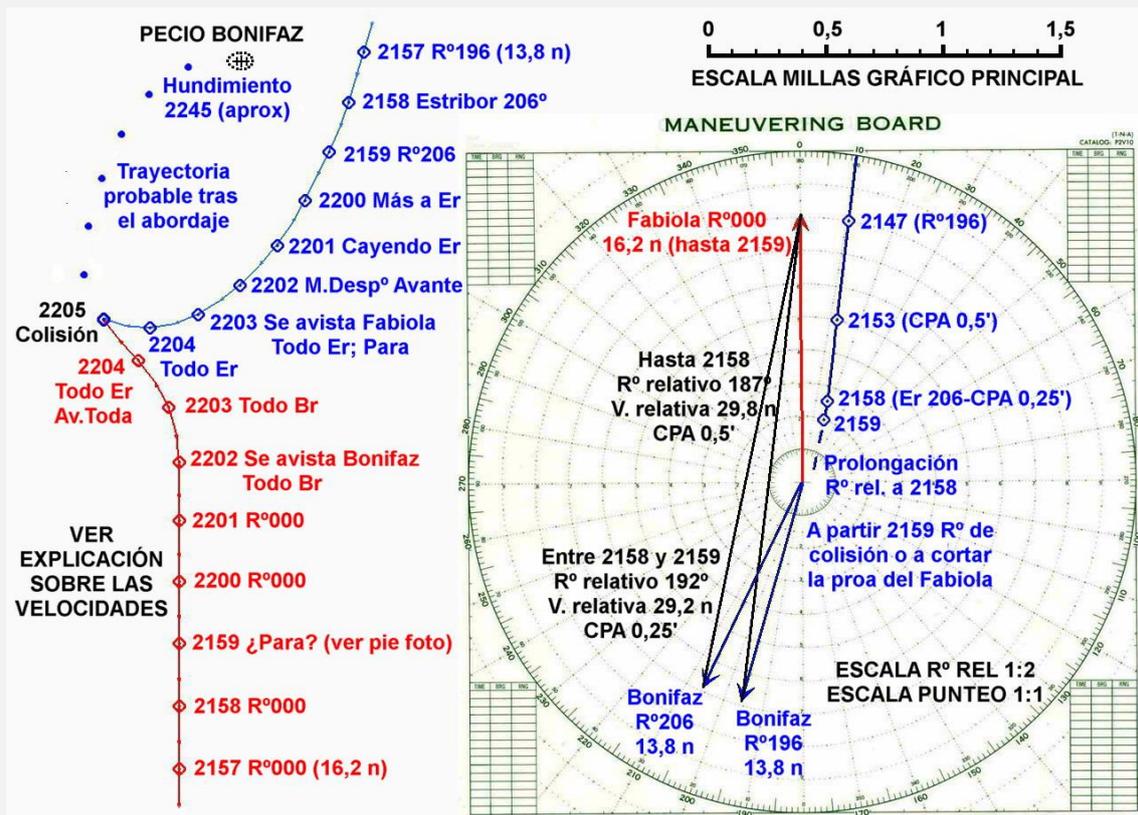
El “Fabiola” navegando en lastre, con indicación del lugar preciso donde impactó la amura del “Bonifaz” y la ubicación del celebrado bajorrelieve de Santa Fabiola; la escultura, del todo atípica en un buque de carga, puede apreciarse con más detalle en el recuadro superior, extraído de una foto de Jo Kerdraon. En el recuadro inferior puede verse el buque a plena carga. (Composición y edición propias de una fotografía procedente de Fotoflite y otras dos de [www.marine-marchande.net](http://www.marine-marchande.net))

Si hemos de creer a los franceses, Malval empezó a puntear al “Bonifaz” a las 2154, y “*recorded this and subsequent plots on a piece of paper since destroyed and by the reference to that paper he made the entries in the deck log immediately after the collision*”. Personalmente, creo que de puntear el contacto lo haría directamente en la pantalla de plexiglás, reconstruyendo tras el abordaje su trayectoria en una rosa de maniobra antes de trasladar, con extrema cautela, el resultado al cuaderno de bitácora; mosquea que destruyera el papel, pero lo dejaremos correr. El resultado de este trabajo

se reflejó en el parte del capitán en estos términos: “A 21h54 aperçu un écho radar à 8 milles au 4 vrai. Assuré son plotting et relevé sa position entre autres, à 22 h00 à 4,9 milles au 7 vrai. Ce qui le faisait apparaître comme un franc contrebordier passant à Td (estribor) et filant plus de 13 noeuds route au 182. A 22h06, cet écho apparaissant au 14 vrai et à 2 milles”. Obviamente, al navegar el “Fabiola” a rumbo N, estas demoras también son marcaciones, y si trasladamos las cifras a una rosa de maniobra solo encajan si el “Bonifaz” navegaba al 181° y 14,2 nudos, más o menos lo calculado por los franceses. El problema es que durante este periodo el “Bonifaz” navegaba realmente al 196°, y de haberlo hecho al 181° habría avistado al “Fabiola” por Er, transformando lo que solo era una percepción errónea del capitán español en una conducta suicida.

Todo apunta a que, de continuar ambos buques a rumbo, el “Bonifaz” habría pasado Er con Er a media milla, y esa fue la conclusión a que llegaron los franceses, pero su versión de la trayectoria seguida por el español hasta llegar a ese punto es risible, y me sugiere una pifia en su manufactura. Como vimos, el “Bonifaz” debía caer a un rumbo próximo al 182° al sobrepasar Finisterre, pero si los franceses partieron de la base de que ya había caído, pudieron resolver el problema al revés y “a posteriori”, utilizando ese vector y el suyo para calcular un rumbo relativo y echarlo hacia atrás desde la posición a la que realmente se dirigía el “Bonifaz” (0,5 millas por su través de Er), “optimizando” un punteo mejorable o inexistente para vestir lo que, probablemente, consideraban la verdad. Debo enfatizar que ninguna de las tres investigaciones sugiere que el punteo presentado por los franceses esté trucado, pero si reflejara la realidad los buques se habrían aproximado a rumbos paralelos y dándose el costado de Er (verde con verde) en todo momento. Una cinemática con datos más exactos (ver gráfico) me da un rumbo relativo que, trazado en sentido opuesto desde 0,5 millas por el través de Er del “Fabiola”, corta el círculo de 8 millas con el “Bonifaz” abriendo 10° por Er en lugar de los 4° de la cinemática francesa, haciendo que en ese momento desde el petrolero español vieran al “Fabiola” abierto 6° por Br, que encajan con lo declarado por el capitán Amézaga (“Fabiola” 5°-6° abierto por Br a 8-9 millas).

Ahora que hemos conseguido “información privilegiada” podemos volver al puente del “Bonifaz”, donde el capitán no quita ojo al radar, el timonel ha pasado a gobernar a mano y el agregado disfruta del fresco en el alerón. Como sabemos que los franceses tienen adelantado siete minutos su reloj usaremos el nuestro para comprobar que, a las 2147, el “Fabiola” está 6° abierto por Br y a 8 millas, como dijo el capitán, pero el capitán tarda un tiempo en darse cuenta de que en lugar de abrir el contacto cierra lentamente, y como se acerca a una velocidad relativa de 30 nudos, a las 2157 el “Fabiola” se nos ha plantado por la proa y a 3 millas de distancia. Amézaga cambia la escala del radar a 3 millas, eliminando su última oportunidad de captar el “picture” por la estela del eco: como casi todos los marinos, tiene una prevención instintiva a gobernar cayendo a Br, y con el “Fabiola” a 3 millas escasas por la proa ordena caer 10° a Er, hasta el rumbo 206°, manteniendo la velocidad de unos 13,8 nudos. En el parte que entregará al día siguiente en la Comandancia dirá que “tuvimos la precaución de llevarlo por la banda de babor”, y medio siglo después aún recordará: “yo le di margen, bastante abierto”. En declaraciones menos espontáneas también dirá que, antes de caer a Er, el “Fabiola” abría 18° por Br. y que el “Bonifaz” navegaba moderado a 8 o 9 nudos, pero haremos bien en mostrarnos escépticos: son gajes del oficio, y en su momento el mismísimo Cristóbal Colón tuvo que disimular la velocidad real de la “Santa María” para llevar la fiesta en paz. Ahora hay ventolina del W de unos 5 nudos y una ligera mar de fondo, pero la visibilidad sigue siendo inferior a una milla, y la sirena continúa atronando cada dos minutos, impidiendo descansar a la peña.



Los movimientos relativos del “Bonifaz” y el “Fabiola” son difíciles de conciliar; en esta reconstrucción he usado una cinemática centrada en el “Fabiola” para los anteriores a las 2158 (distancia 2,5 millas), echando hacia atrás el rumbo relativo resultante (187°) desde la posición del CPA inicialmente calculado por los franceses (0,5 millas Er con Er): el resultado es una trayectoria coherente con la detección inicial en el radar del “Bonifaz”. Para los movimientos posteriores (gráfico de la izquierda) he usado la estima inversa desde la hora del abordaje, basándome en el registrador de rumbos del francés y el rumbo del español correspondiente a su ángulo de impacto. Se trata de una solución de compromiso, y las desaceleraciones deberían ser mayores, pero entonces las distancias encajarían peor: es lícito especular que el francés parara realmente uno o dos minutos más tarde, porque sus registros tienen siete de error (ya corregidos), enmiendas en el cuaderno de bitácora y alguna discrepancia con el diario de máquinas; los movimientos del “Bonifaz” son en parte especulativos, y el juez aceptó que en el momento del avistamiento el “Fabiola” navegaba a 12 nudos. La cinemática y el gráfico están calculados de forma independiente y no he querido forzar su encaje, que parece aceptable dadas las circunstancias. (Elaboración propia con una rosa de maniobra de la “Defense Mapping Agency” norteamericana y el plotter OpenCPN v5.0)

A diferencia del “Bonifaz”, los 55 tripulantes del “Fabiola” no tenían problemas para descansar, porque su buque no estaba emitiendo señales fónicas. A las 2140, quince minutos antes del crepúsculo civil, el capitán ordenó “Atención a la Máquina”, y si hemos de creerle hacia las 2150 (mejor dicho las 2143: a partir de aquí corregiremos los 7 minutos de error) avistaron varios pesqueros situados a 3 millas, por lo que siguieron navegando a 16,2 nudos con el 1er. oficial en el radar, un timonel en la caña y un serviola en cada alerón. Si corregimos su cinemática de los errores más evidentes, los franceses habrían punteado, o al menos detectado, al “Bonifaz” a 8 millas abierto 10° por Er a las 2147, a 5 millas abierto 12° por Er a las 2153 y a 2 millas abierto 19° por Er a las 2159; el capitán dijo que, al estar a 3 millas, comprobó personalmente que no se veían las luces del otro buque, y sorprendido al seguir sin verlas a 2 millas

paró la máquina y dio una pitada larga, manteniéndose a rumbo N; en su parte hizo constar que el punteo mostraba claramente que el otro buque “...nous croiserait à plus de 0,5 mille par Td. (estribor)”, y el tribunal inglés confirmó que “...the approaching vessel .../... was moving into a close-quarters situation in which they would pass at half-mile range”. En mar abierto y condiciones normales, media milla es la distancia límite a la que dos grandes buques pueden cruzarse de vuelta encontrada sin entrar en el terreno de la imprudencia, pero hacerlo con niebla y estribor con estribor (una situación que se presta a malos entendidos) es comprar papeletas para una rifa. En 1964, con radares arcaicos y sin comunicación ágil entre los puentes, rozaría la temeridad.

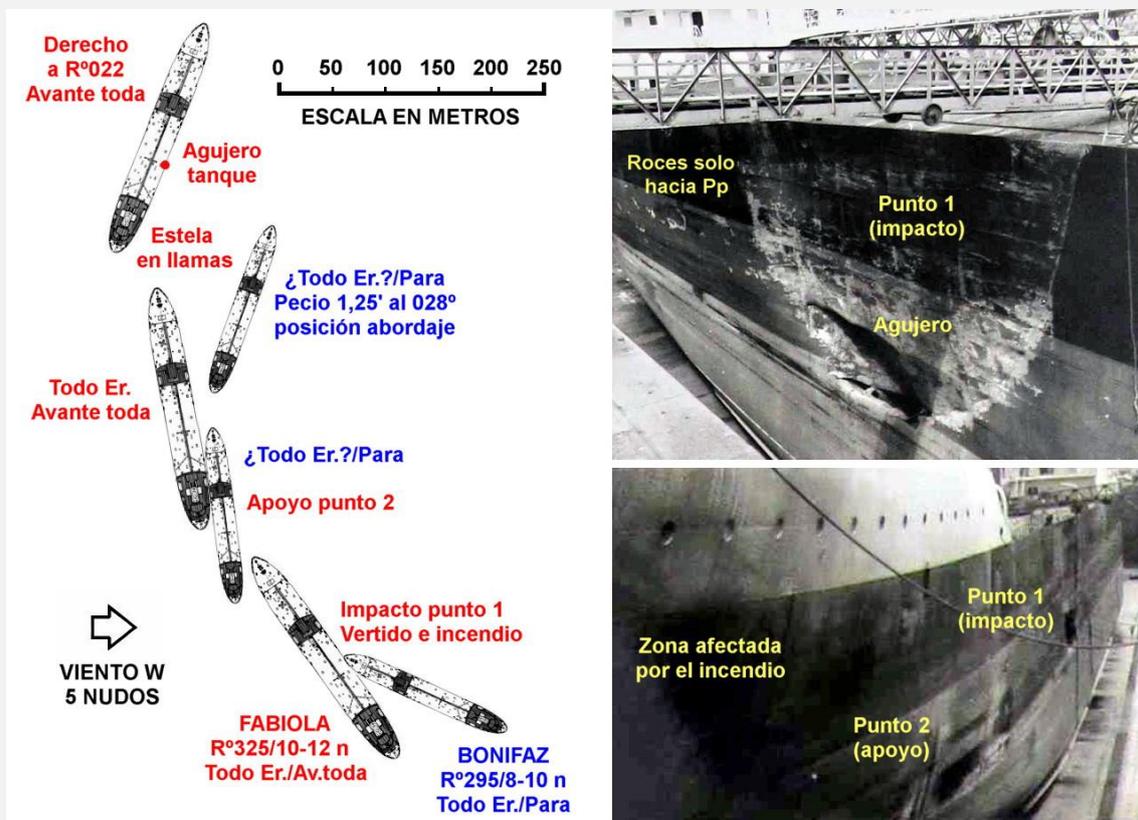
Si mi cinemática está bien, en una noche clara desde el “Fabiola” habrían avistado los toques del “Bonifaz” 10° abiertos por Er, casi enfilados y dando la roja, una situación en la que cualquier marino temeroso de Dios caería a Er más pronto que tarde. Como los franceses no lo hicieron, a las 2157 estarían viendo la roja y la verde abiertas unos 16° por Er a 3 millas, síntoma de que le estaban cortando la proa de forma poco diligente y generando una situación equívoca. Un buen maniobrista no debe acongojar a su “partenaire”, porque las personas asustadas reaccionan de forma imprevisible y, aunque el capitán Amézaga era un tipo difícil de asustar, esta noche era también era un compañero de baile mal informado, que a efectos de imprevisibilidad es casi lo mismo. Si los franceses hubieran seguido mirando, a las 2158 habrían visto que, tras caer a Er al 206°, el “Bonifaz” les daba nuevamente la roja sin que en un primer momento su “cojo-plot” les informara de la movida porque, como escribió Peter Padfield (ver bibliografía), “The limitations of a plot are that it can only show what the other ship has been doing, not what she is doing now”. No sería su única limitación, porque al parar la máquina un minuto después su capacidad de hacer un plotting fiable se esfumó, haciendo buena otra observación de Padfield: “Intelligent inspection of the PPI (pantalla) gives a quicker indication”. Por fortuna, los radares modernos disponen de “inteligencia” artificial.

El parte del capitán del “Bonifaz” refleja, en sus propias palabras, que “cuando estaba a una distancia nuestra de tres millas .../... ordené variar el rumbo 10° a estribor, poniendo la velocidad mínima de gobierno cuando aún nos encontrábamos a una milla de distancia y parando entonces la máquina”; quienes no dominen la sintaxis vizcaína pueden recurrir a la síntesis que el agregado escuchó de su boca cinco minutos antes del abordaje: “¡este cabrón no se aparta!” Debió ordenar “avante muy despacio” alrededor de las 2202 mientras, en contra de la versión oficial, seguía cayendo a Er más allá del 206° hasta que, un minuto después, aparecieron las luces del “Fabiola” abiertas unos 45° por Br; Amézaga vio “como a media milla, los dos toques y la luz verde de un barco que navegaba a un rumbo, aproximadamente, perpendicular, al del “Bonifaz”, siendo el de éste, unos doscientos treinta grados, verdadero”. Los franceses calcularon que, por su aspecto (“inclinaison .../... de l’ordre de 60 degrés”), el petrolero español navegaría a rumbo 240°-250°, aunque la ubicación de los toques en los petroleros de puente al medio dificulta este tipo de cálculo. Para mortificación de su capitán, en el puente del “Bonifaz” oyeron dos pitadas cortas, indicando que el otro buque estaba cayendo a Br, y Amézaga, que había ordenado instintivamente “todo a Er”, contestó con una pitada corta (caigo a Er), “para máquina” y casi de seguido “atrás toda”.

## CAUSA PERDIDA

Según los franceses, cuando el petrolero español estaba a poco más de una milla Malval informó al capitán que el contacto seguía abriendo a Er, por lo que Juhel continuó a rumbo N con la máquina parada y emitiendo unas señales fónicas que nadie oyó, como él negó haber oído las del “Bonifaz”. Con estos antecedentes no

sorprende que, un minuto después, al avistar las luces del petrolero español a 0,8 millas y unos 35° por Er (a mí me salen solo unos 20°), se quedara pasmado al comprobar que venía dando la roja en lugar de la verde. Juhel reaccionó metiendo toda la caña a Br: es probable que, de haber caído a Er, la curva de evolución le hubiera permitido librar al “Bonifaz”, sobre todo haciendo un uso imaginativo de sus dos ejes, pero ante unas luces que se le echaban encima hizo lo que le pidió el cuerpo, y después alegó, cargado de razón, que “*on sighting he was astonished to observe the course of the Bonifaz. He had to decide immediately what to do. There was no time for calculations or deliberations*”. También es posible que, de haber mantenido la caída a Br, hubiera quedado paralelo al “Bonifaz”, que seguía cayendo con toda la caña a Er, pero al cabo de aproximadamente un minuto cambió de idea y ordenó “todo a Er” y “avante toda”, según él para librar la popa. Su registrador de rumbos dejó constancia de que, tras caer 46° a Br hasta el 314°, inició la caída a Er, siendo abordado a la altura del tanque de carga 9 Er, entre el puente y la toldilla, cuando apenas había caído 11° y estaba a rumbo 325°.



Posiciones hipotéticas del “Bonifaz” y el “Fabiola” en los momentos posteriores a la colisión y fotografías del petrolero francés en dique seco. La foto superior indica que el abordaje se produjo con un ángulo similar al descrito por el capitán español (30°), porque de haberse producido perpendicularmente los daños serían catastróficos. La ausencia de roces a proa del contacto inicial (punto 1) sugiere que, en ese momento, la velocidad del “Fabiola” era superior a la del “Bonifaz”, y la avería visible en el punto 2 hace pensar que el petrolero español pivotó sobre ese punto. En el tribunal británico se dijo que la velocidad del “Fabiola” al ser abordado rondaba los 10 nudos, pero pudo ser algo superior. El “Bonifaz” está representado por el plano de un petrolero “Tipo T”, y el “Fabiola” por el mismo plano ampliado a escala. (Elaboración propia con un plano del “Puertollano” y dos fotos procedentes de la Causa 219/64)

Juhel dijo que el “Bonifaz” le abordó perpendicularmente (“*sous une inclinaison très voisine de 90°*”) y a velocidad hipersónica (“*Bonifaz was showing a big bow wave*”), convenciendo al juez británico y hasta al abogado del “Bonifaz”, que aceptaría ese ángulo por razones tácticas: a quienes entienden de estas cosas, les bastará ver las fotos de los daños del “Fabiola” para saber que esta versión tiene elementos de fantasía. También es sabido que la posición más recomendable para observar un abordaje entre petroleros es cuerpo a tierra: por eso, al oficial de guardia del “Bonifaz” le pilló “*fuertemente agarrado, por consejo del capitán*”, pero el capitán, que era casi del mismo Bilbao, dijo desde el primer momento que habían impactado de amura y con “*un ángulo, aproximado, de treinta grados*”. El agregado saliente de guardia, al ser natural y vecino del mismo Bilbao contempló el castañazo más impertérrito si cabe, percibiendo que “*incidieron en un ángulo muy cerrado*”, con “*un roce intenso, y vimos como los cascos se abarloaban y saltaban enormes chispas*” Esta versión, además de encajar con las averías del “Fabiola” es coherente con la maniobra del “Bonifaz”, que habría impactado a rumbo 295° tras haber caído unos 55° a Er desde el avistamiento.

En el momento del abordaje los buques debían navegar a unos 10 nudos, pero como los dos estaban cayendo con toda la caña a Er y el ángulo de incidencia era reducido, los daños del francés se limitaron a un enorme bollo que acababa en un agujero de unos 2 m situado bajo la flotación. La proa del “Bonifaz”, comparativamente más ligera, debió salir rebotada, permitiendo que los petroleros se abarloaran durante unos segundos usando como “defensa” la carga del “Fabiola”, que fluía a borbotones por el agujero y se incendió en el acto. El capitán francés mantuvo la máquina avante toda mientras seguía cayendo a Er para intentar alejar la toldilla de la quema, pero el “Bonifaz”, con la máquina parada y la arrancada reducida por el impacto, quedó en la estela en llamas del “Fabiola”, y con las tapas de los tanques abiertas no tuvo la menor oportunidad. El capitán Amézaga declaró que se produjo el derrame de “*algún producto combustible por el Bonifaz procedente del otro buque*”, y otros dos supervivientes lo confirmaron: aunque la cubierta del “Bonifaz” (en lastre) debía estar más alta que la del “Fabiola” (cargado) y el abordaje ocurrió unos 90 m a proa del incendio, el embarque de crudo en llamas en cubierta era posible en determinadas circunstancias, y habrá que aceptarlo como mejor opción. Inmediatamente se produjo un incendio en la banda de Br, a proa de la toldilla y justo donde estaban los tanques pendientes de limpiar.

La toldilla del “Bonifaz” tenía a la altura de cubierta dos pasillos longitudinales contiguos al guardacalor y unidos por otro transversal a popa, donde un tronco de escalera daba acceso a la cubierta de toldilla a la altura de la cocina; cada pasillo tenía una salida a cubierta por su extremo de proa, y otra adicional a la cubierta de toldilla por una escalera situada a mitad de su recorrido. Entre los pasillos y los costados había 28 camarotes donde alojaba personal de maestranza y subalterno, y en los primeros instantes tras el abordaje la mayor parte de los ocupantes de los camarotes de Br quedaron atrapados por un incendio que invadió su pasillo; la “*vox pópuli*” achacó este incendio a una rociada de crudo en llamas, que solo habría podido colarse por la puerta de proa supuestamente abierta, aunque hubo quien señaló los portillos, que por cierto no permitían el paso de una persona. La cosa fue tan rápida que la mayoría de quienes escaparon tuvieron que hacerlo apretujándose en la escalera del pasillo de Er, lo que sugiere que el tronco de popa ya estaba impracticable: hubo quien murió intentando rescatar a su esposa, y quien habría muerto de no haberle impedido intentarlo sus compañeros. El jefe de máquinas bajó a sus dominios para cerciorarse de que sus muchachos se ponían a salvo, pero completada esta misión intentó seguir ayudando, probablemente a un oficial de máquinas y dos alumnos atrapados en sus camarotes de la cubierta de toldilla, sufriendo quemaduras que acabarían causándole la muerte.

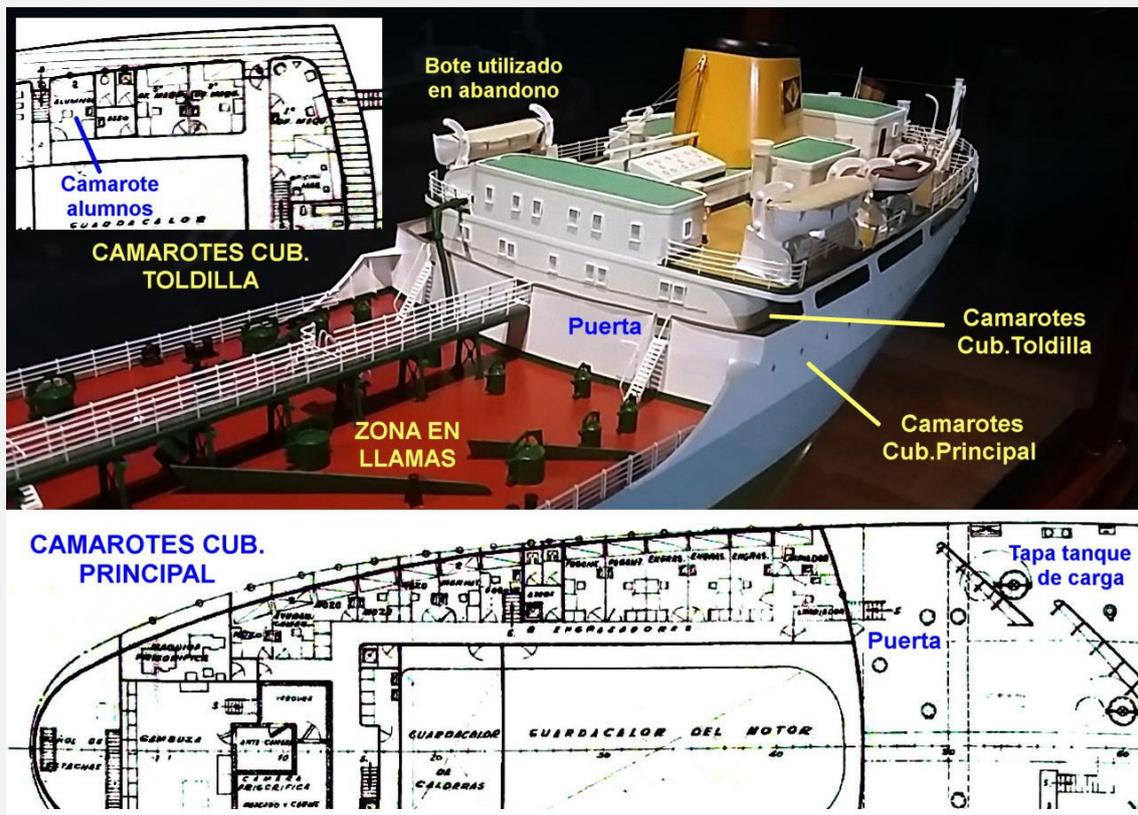


**El “Bonifaz” navegando con algo de mal tiempo, probablemente en lastre y en el Mediterráneo: la zona afectada por el golpe de mar a popa del palo Samson es la misma en la que se inició el incendio, que según algunos supervivientes fue precedido por una rociada de petróleo en llamas. El fotógrafo tiene la espalda en el pescante de popa del bote salvavidas de Br, en el que los ocupantes de la ciudadela abandonaron el buque. (Foto de autor desconocido publicada en “El Diario Montañés”)**

El abordaje había ocurrido 10 millas al W del faro de Finisterre, y enseguida empezaron a producirse explosiones, seguramente centradas en los tanques laterales de Br situados más a popa. Cuando el buque empezó a escorar fuertemente a esa banda el capitán se dio por fumigado, y ordenó emitir un SOS; providencialmente el radio estaba de guardia, y tras notar *“un impacto que movió todo el barco y la silla en que estaba sentado”* pudo comprobar que eran las 2205: confirma esta hora que su petición de auxilio se registró en la costera radiotelegráfica de Vigo a las 2209. Mientras el radio se buscaba la vida con el transmisor de socorro (debía haber caído la planta), el capitán Amézaga ordenaba abandonar el buque haciendo alarde de electrónica, y un agregado (¡son la sal de la tierra!) le vio dar *“continuas órdenes a popa valiéndose de un megáfono de transistores”*. A popa, el bote de Br era un caso perdido, pero el de Er se pudo arriar con dos marineros a bordo, la pintura empezando a arder y atascándose de continuo por la escora; después lo llevaron a la aleta, donde los supervivientes tuvieron que descolgarse o arrojarse al agua desde una altura considerable. Cuando ya se estaban abriendo del buque apareció el jefe de máquinas, que a pesar de su estado pudo arrojarse al agua, alcanzarles a nado, interesarse por los presentes y lamentarse de no haber podido rescatar a los atrapados. Eran 24 personas a bordo, incluyendo cuatro quemados graves y la única esposa que pudo contarle de las cuatro que alojaban a popa.

En la superestructura del puente solo alojaban los oficiales de cubierta y el radio, por lo que únicamente había diez personas, incluyendo el timonel y las esposas del 1º y el 2º oficial. Inicialmente intentaron arriar el bote de Er, la banda donde el incendio era menos intenso, pero la escora se lo impidió, y debían estar peleando con el de Br cuando vieron cruzar la pasarela que les separaba de toldilla a un subalterno que,

al no saber nadar, intentaba salvarse a pie seco, pero llegó con quemaduras mortales. El capitán decidió quedarse a bordo, y aunque animó al radio a irse este optó por seguir en su puesto; al poco se les unió el timonel, que con el bote a medio arriar echó en falta al capitán y desembarcó de un salto, porque *“comprendiendo el peligro que corría dicho Capitán y que necesitaba aún de los servicios del dicente, optó por correr su suerte”*. Las malas lenguas asociaron este bote con una especie de yate para oficiales que se desentendió del resto, pero la historia real tiene visos de tragicomedia: para empezar, como tenía motor y nadie lo menciona podemos suponer que no consiguieron arrancarlo, pero he sufrido un semi-diésel de esa época y no arrojaré la primera piedra. El “equipo de remo” consistía en tres oficiales, dos agregados, dos esposas y un agonizante, dotados de cuatro remos, al parecer sin horquillas (aparecieron después en una caja de madera). Además estaban en la banda equivocada, y estimulados sin duda



Escenario donde se produjeron las víctimas mortales del “Bonifaz”: la foto es de una maqueta construida para la empresa armadora y actualmente expuesta en el Museo Marítimo del Cantábrico. El casco está pintado de gris, como lo estaba inicialmente el buque, y en la Cubierta Principal se ven (pintadas de verde) las tapas de los tanques de carga, que en el momento del abordaje estaban abiertas; las tapas de menor tamaño situadas más a popa corresponden a tanques de consumo. A la izquierda de la escala de acceso a la Cubierta de Toldilla y rotulada en azul, está la puerta del pasillo de Br, por la que supuestamente se coló la carga en llamas del “Fabiola”. En el recuadro inferior se ve el plano de este pasillo, donde alojaban principalmente subalternos de máquinas, con la misma puerta también rotulada en azul. El plano del recuadro superior corresponde al extremo de proa de la banda de Br de la Cubierta de Toldilla, donde alojaban los alumnos de máquinas (y probablemente el oficial de máquinas) atrapados en su camarote, a los que intentó rescatar infructuosamente el jefe de máquinas. Obsérvese que este último pasillo es, literalmente, un callejón sin salida. (Elaboración propia con la foto de una maqueta del “Bonifaz” y dos planos procedentes de la Causa 219/64)

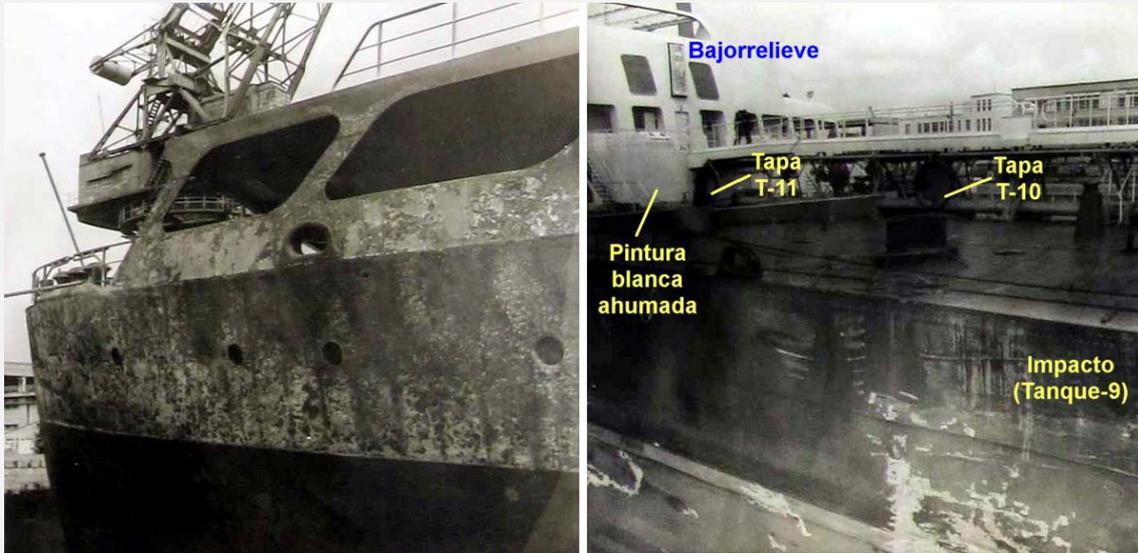
por una explosión que les proyectó *“líquido a gran temperatura”*, se alejaron remando *“a la india”* (eso me dijo el 3er. oficial) hasta que, según uno de los agregados, *“hemos parado de remar, puesto que las energías las teníamos prácticamente quemadas”*.

El radio continuó alerta al tráfico de socorro, pero cuando la escora hizo *“imposible mantenerse en pie en la estación”* tuvo que cerrar el chiringuito, y la costera registró que a las 2230 el *“Bonifaz”* ya no respondía a sus llamadas. Poco antes Gabriel Torrente, que así se llamaba el timonel, había aparecido para llevarle un chaleco, y por él se enteró después, con cierto cabreo, de que el bote de Br no estaba esperándoles como suponía, sino que había desaparecido en la oscuridad. El radio y el timonel hicieron otro intento de arriar el bote de Er, pero con una escora que debía rondar los 40° era tiempo perdido; pragmáticamente, el timonel volvió junto al capitán, que debía estar en el alerón de Br, y cuando el agua les llegó al pecho salieron nadando. El radio siguió en sus trece hasta que la cubierta de botes se transformó en un tobogán que lo envió a la otra banda con un castañazo de camino. Finalizado el *“desliz”* oyó cómo el capitán y el timonel le llamaban desde el agua, y al saltar desde un pasamanos arrebató al pobre Amézaga la gloria de ser el último en abandonar el barco, que se hundió ante sus narices hacia las 2245. Tras nadar una hora *“gritando como desesperados”* en una noche sin luna y con niebla cerrada, tuvieron la chiripa de ser recogidos por el bote de popa, que navegaba con el contra maestre al timón y las *“antenas”* puestas.

A bordo del *“Fabiola”*, tras el abordaje se vivieron momentos de gran emoción, porque la cubierta se deformó lo suficiente para hacer saltar la tapa del tanque, produciendo un rebose y originando un incendio: en un alarde de eficacia, dos equipos atacaron el fuego y, tras inundar el tanque con vapor, el problema quedó resuelto en unos 15 minutos. Quedaban otros focos en toldilla, originados por la carga inflamada en el agua y que, al afectar a interiores, les tuvieron liados hasta medianoche. Los franceses registraron el SOS del *“Bonifaz”* a las 2213 (seguimos con hora corregida), y a las 2218 su capitán ordenó *“d’émettre un S.O.S. spécifiant que le Fabiola a aussi le feu à bord”*; en su parte, Juhel especificó que era un *“SOS circonstancié”*, y lo anuló a las 2243, pero los SOS se emitían por grafía en 500 Kc, y nadie pareció oír el suyo en esa frecuencia. En cambio, a las 2303 Coruña Radio escuchó a la costera francesa de Arcachon transmitir un Mayday del *“Fabiola”* que había recibido en 2.182 Kc (la frecuencia de socorro en fonía) a través del *“Djemila”*, otro petrolero francés; a las 2333 Arcachon transmitió la anulación de este Mayday (recibida también a través del *“Djemila”*), que tampoco parece haber recibido nadie más. Consta que a las 2327 el *“Fabiola”* contactó en grafía con Vigo Radio para informar que procedía a la posición del SOS y cuando, a las 2348, la costera le pidió su posición, contestó *“9 millas al norte del Bonifaz”*.

Si el objetivo de las extrañas peticiones de auxilio del *“Fabiola”* era justificar su ausencia del lugar del abordaje, su bajo perfil habría sido comprensible, pero la argucia en sí misma superflua, porque en un escenario con incendio un petrolero agujereado es una visita indeseable. Puestos a hilar fino, es lícito sospechar que la posibilidad de ser retenidos si entraban en un puerto español (por no hablar del reguero de crudo) enfriara el entusiasmo de los franceses. En último extremo su participación resultó innecesaria, porque el bote de popa del *“Bonifaz”* fue localizado a las 0000 por el *“Setas”*, un costerito holandés que había oído el castañazo de la colisión, precisamente a las 2205 y, sin radar ni telegrafía (solo telefonía), se acercó a ver qué pasaba. A los ocupantes del bote de proa los recogió hacia las 0020 el mercante alemán *“Sloman Malaga”*, que tras captar la llamada de socorro había desandado 12 millas y, ante la gravedad del quemado que venía en ese bote, puso proa a Vigo a las 0053; el *“Setas”*, con otros cuatro quemados graves, hizo lo mismo a la 0115. Por el camino les interceptó el destructor *“José Luis Díez”*, que había salido de Marín y trasbordó

personal médico a ambos buques, pero tres de los ocupantes del “Setas”, incluyendo el jefe de máquinas del “Bonifaz”, fallecieron antes de atracar en Vigo a las 0930 del día siguiente, retrasados por la niebla. El “Sloman Malaga” había atracado a las 0815, pero el quemado que venía a bordo falleció dos horas más tarde en un hospital; a estos cuatro muertos hubo que sumar el cadáver recuperado de madrugada por un pesquero y veinte desaparecidos, hasta sumar veinticinco víctimas mortales. El “Fabiola” abandonó la zona a las 0735, llegando a El Havre sin novedad en la madrugada del día 6.



Hay indicios de que el capitán del “Fabiola” enfocó el auxilio al “Bonifaz” como una partida de ajedrez, pero sería injusto criticar que se ocupara antes de resolver sus propios problemas, que eran bastante más que acuciantes. En la foto de la derecha se ve la cubierta del petrolero francés ennegrecida por un incendio de crudo (seguramente rebosado), que parece haber afectado al techo de los tanques laterales 9, 10 y 11 Er. Por si fuera poco, la carga que se vertía al mar por el agujero originó incendios en toldilla, que al afectar a interiores tardaron casi dos horas ser extinguidos: la foto de la izquierda muestra cómo quedó la zona próxima al coronamiento de popa, y no requiere comentarios. (Montaje propio con dos fotografías procedentes de la Causa 219/64)

## CAUSA JUDICIAL

En 1964 la Administración Marítima española “colgaba” del Ministerio de Marina, que tenía su propia jurisdicción (militar) para juzgar, por ejemplo, un abordaje negligente y encarcelar al “agraciado”; el sistema acojonaba, pero era relativamente inofensivo, al menos comparado con el actual, donde en aras de la alarma social un anciano capitán griego puede ser esposado, sufrir “pena de telediario” y verse conducido a prisión apenas pisa tierra. Para bien o para mal el sistema era expeditivo, y aquella misma mañana el Segundo de la Comandancia fue designado juez instructor de la Causa 219/64, que trataría de averiguar posibles responsabilidades en el abordaje, de las que podrían derivarse acciones penales. Antes de finalizar el 4 de julio el juez ya había practicado un sinnúmero de diligencias y tomado declaración a varios supervivientes, pero no al capitán, aunque su parte tiene fecha y registro de entrada en la Comandancia de ese mismo día. Cuando prestó declaración el lunes día 6, Amézaga ya debía estar recibiendo asesoramiento legal, y su relato fue más preciso: así, aclaró que al cerrarse en niebla había moderado “a 9 nudos” (70-80 RPM, avante media), y a 40 RPM (muy despacio avante) cuando estaba a 3 millas del contacto, y no a una como decía en el

parte. También puntualizó que, en ese momento, *“el declarante metió 10 grados de caña a estribor”* en contraposición al *“ordené variar el rumbo 10° a estribor”* del parte, añadiendo que al avistar las luces del “Fabiola” ya navegaba aproximadamente al 230°, lo que, como vimos, implicaba una importante caída a Er desde el 196°, su rumbo original. Además del capitán declararon otros doce supervivientes, y las versiones de quienes le acompañaban en el puente son imprecisas, pero compatibles con una caída continuada a Er previa al avistamiento; las referentes a la velocidad son igualmente vagas salvo la del oficial de guardia en máquinas, que declaró que, al entrar de guardia a las 2000 *“la máquina iba en atención y moderada, a setenta revoluciones por minuto”*.

Uno de los riesgos laborales de la judicatura es la posibilidad de enloquecer, y a finales de diciembre el instructor mandó un exhorto a Bilbao solicitando que el capitán Amézaga *“leve y aporte un gráfico aclaratorio de las derrotas y movimientos de ambos buques”*, interesando que se le hicieran *“las preguntas pertinentes para la debida claridad de la interpretación del gráfico que aporte”*. El capitán aportó su gráfico pero, puestos a “aclarar”, esta vez dijo que al estar el “Fabiola” a tres millas *“puse mi buque al rumbo doscientos seis”* y que *“al ver que no había peligro de abordaje .../... continué a dicho rumbo hasta el momento de avistarlo”*. Otra muy buena fue el pulso con los franceses para conseguir la versión del equipo de puente del “Fabiola”, pero en abril de 1966, cuando la Causa iba por su segundo instructor y el folio 619, se emitieron las conclusiones, que resumiendo mucho daban por buena la versión del capitán español, calificando su maniobra de *“ortodoxa para caso de niebla”*. En cambio, el instructor apreció en el capitán francés un delito de abordaje *“por imprudencia e impericia”* y otro supuesto delito contra el derecho de gentes al alejarse sin prestar auxilio a la tripulación del “Bonifaz”. El fiscal se mostró de acuerdo, pero como estaba previsto sacó a colación el Convenio de Bruselas de 1952, que en caso de abordaje prohíbe ejercer acciones penales contra el capitán de un buque de otro Estado, y propuso el archivo de la causa. El auditor también se mostró de acuerdo, haciendo constar la ausencia de indicios de responsabilidad para el capitán o los tripulantes del “Bonifaz”, y el 3 de junio el capitán general ordenó el sobreseimiento provisional.

La Justicia suele representarse con una venda en los ojos, pero una Justicia ciega es un lujo inasumible para muchos países, que se ven obligados a disimular cuando el pragmatismo levanta un poco la venda. La Causa 219/64 no contiene la menor crítica a la maniobra del capitán Amézaga, cuya actuación distó de ser negligente pero tenía aspectos criticables: lo habitual en casos de abordaje, donde es raro encontrar un único culpable, pero el relato del “Bonifaz” estaba minado por la carcoma de la inconsistencia. En realidad, todo era una partida de póker donde cualquier reproche institucional debilitaría la posición española a la hora de ventilar responsabilidades civiles, por lo que, ciñéndose al guion, la Autoridad Marítima francesa también concluyó que su capitán estaba exento de culpabilidad. En estos casos el guion exigía recurrir al arbitraje de un tribunal del Almirantazgo británico, que determinaría el porcentaje de culpa de cada buque permitiendo a las aseguradoras hacer números, soltar el dinero y dar carpetazo al expediente. Con ambas navieras de acuerdo en someterse al veredicto del inglés, la vista se acordó para el 23 de enero de 1967 en Londres.

En principio la cosa no pintaba mal: ambos buques estaban “empatados” en no moderar con niebla, la imaginativa cinematográfica del francés era casi tan lamentable como la efectuada a ojo por el español, y la caída a Er del “Bonifaz”, ortodoxa pero tardía e insuficiente, estaba compensada por la audacia del “Fabiola” al pretender pasar Er con Er a media milla y a ciegas, quedando a favor del español la espectacular “gaffe” del francés tras el avistamiento. Con estos antecedentes podía esperarse un reparto de

culpas favorable al “Bonifaz” o, como mucho, un “fifty-fifty”, pero tengo la impresión de que mi antigua naviera dio el pescado por vendido y mandó sin la adecuada “tutoría” a un “tímido social” que no sabía inglés y no podía mentir sin enrojecer a defender una historia traída por los pelos en un tiempo y lugar donde nuestro país no despertaba excesiva simpatía. Es posible que, acostumbrado a la infinita paciencia del instructor de la Causa y el paternalismo de las Comandancias, Amézaga no sospechara con quién se jugaba ahora los cuartos, y la escenografía de un tribunal británico, pelucas incluidas, debió suponer el golpe de gracia para sus estresadas habilidades sociales.



Supervivientes del “Bonifaz” con “look” de circunstancias en la cubierta del “Setas” poco después de llegar a Vigo; el oficial de la Armada debe ser el CF Pumariño, Segundo de la Comandancia y Juez Instructor de la Causa 219/64, y su interlocutor el capitán Amézaga, que en las doce horas anteriores se ha salvado de la quema, nadado una hora en la oscuridad y visto morir a tres ocupantes del bote que lo rescató. Da idea de la solidez de este “tímido social” e inoperante “falso testigo” que, cuando vio en el hotel al padre del oficial de guardia, se apresuró a decirle: *“no se preocupe, don Julián, que estaba yo en el puente”*; el hecho de que “don Julián” fuera general de división añade color a la gallardía del personaje, y aunque los ingleses no le concedieran la manga ancha que en su país disfruta un auténtico caballero, está claro que don José Amézaga era todo un señor. (Edición propia de una foto de autor desconocido)

Los franceses llegaron al juicio pertrechados de registros, pero escamaron al personal cuando se comprobó que las anotaciones del cuaderno de bitácora en los dieciocho minutos previos al abordaje estaban *“written over earlier pencil entries which have been rubbed out”*. Sondeados al respecto, Juhel y Malval convencieron al juez de que eran personas de fiar (*“I find them to be witnesses of complete candour and I accept .../... that the entries deleted were not deleted for any dishonest purpose”*). La versión española sostenía que, al detectar al “Fabiola”, el

“Bonifaz” navegaba a rumbo 196°, moderado en avante media y “*making about eight knots through the water*”: el francés vendría a pasar Br con Br a unos  $\frac{3}{4}$  de milla y, al estar a 3 millas y 18° por Br, el capitán español habría caído al 206° y ordenado muy despacio avante, parando y dando atrás al producirse el avistamiento hasta quedar a “*two to three knots at the time of collision*”. El juez pareció aceptar que, como sugería ahora su defensa, el “Bonifaz” no había caído a Er más allá del 206° antes de avistar al “Fabiola”, achacando la apreciación de Juhel de que navegaba al 250° a un error. En cambio, su velocidad atentaba contra la aritmética, y cuando el abogado del “Fabiola” le pidió que marcara en una carta la ruta que había seguido, el agobiado Amézaga no trazó una ruta sino dos, aunque para el juez una de ellas “*must be inaccurate as this would lead the Bonifaz on a difficult course over land*”. Su encanto personal no debía estar a la altura del “charme” del capitán francés, y en su sentencia el juez le señaló con el dedo: “*...the evidence of Captain Bilbao about speed is wholly unreliable and must reluctantly record that I find he was not candid...*”

Tras un juicio de lunes a viernes, el juez dictó sus conclusiones, encontrando al capitán de “Fabiola” “*negligent in not reducing speed or altering course to port during period from 22 00 hours to 22 06 hours*”, que son las 2153 y las 2159 corregidas, a una distancia entre 5 y 2 millas del “Bonifaz”; también le achacó un “*serious error of navigation*” al caer a Br en el momento del avistamiento, sin aplicarle el atenuante de “rotura de esquemas” por ser responsable en parte de la “*unexpected situation*” que le cayó encima. Al capitán del “Bonifaz” le culpó de navegar apoyándose en el radar sin usarlo correctamente, navegar a excesiva velocidad con visibilidad limitada, efectuar una caída a Er a 3 millas del “Fabiola” que “*was likely to mislead and materially contributed to (a) dangerous situation*”, con el añadido que de esa caída “*was also dangerous in that it was across bows of Fabiola and was due to master’s failure to plot radar observations*”. La sentencia cargó al “Bonifaz” con 3/5 partes de la culpa y al “Fabiola” con 2/5, y en palabras del propio juez “*the case for the defendants (el “Bonifaz”) was to a considerable degree rejected because much turns upon the issue of speed on which I have found that the master of the Bonifaz was not candid*”.

Cabe preguntarse por qué eran más importantes los 14 nudos del “Bonifaz” que los 16 del “Fabiola”, y si el juez dejó que influyeran en su veredicto inputs ajenos a lo puramente técnico. En todo caso, su sentencia también se apoyaba en la ausencia de plotting del buque español, cuando en su propio país los comodores de la Cunard y la P&O ya habían manifestado por escrito su escepticismo sobre sus bondades en la vida real (¡demasiados contactos!), y la conveniencia de resolver el problema mentalmente, como he tenido que hacer toda mi vida marinera. Respecto a sus críticas a la caída a Er del “Bonifaz” (que pudo hacerse mejor) y la “no caída” a Br del “Fabiola”, el juez no demostró estar en la onda: el Reglamento de Abordajes actual (1972) dice en su Regla 19 que, salvo en el caso de buque que alcanza, al maniobrar un buque detectado únicamente por medio del radar “*en la medida de lo posible se evitará .../... un cambio de rumbo a babor para un buque situado a proa del través*”. En el caso de buques navegando de vuelta encontrada con riesgo de abordaje (Regla 14), “*cada uno de ellos caerá a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro*”, y “*Cuando un buque abrigue dudas de si existe tal situación, supondrá que existe y actuará en consecuencia*”; la doctrina aceptada es que “*If it is thought necessary to increase the distance of passing starboard to starboard this implies that there is risk of collision*”.

Tres años después del juicio, el Ministro de Marina concedió la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo a título póstumo al “*Jefe de Máquinas del petrolero español Bonifaz don Jaime Díez (sic) Cantero, fallecido heroicamente en el cumplimiento de su deber*”. Su antiguo capitán continuó mandando buques del “Grupo

Pereda” hasta jubilarse a finales de los setenta como capitán titular del “María de los Dolores” (111.221 TPM), falleciendo en Plencia en mayo de 2015 a la edad de 93 años.



**Placa en memoria de todos los desaparecidos en la mar, erigida por el Ayuntamiento de Santander a iniciativa de la Asociación Náufragos de la Mar y familiares de las víctimas del “Bonifaz” con motivo del 54 aniversario de su pérdida. El monumento está sobre las gradas del desaparecido astillero de San Martín, a corta distancia de la antigua Escuela de Náutica, que se intuye tras los árboles más cercanos, y el Museo Marítimo del Cantábrico (edificio blanco del fondo a la derecha) (Montaje propio con dos fotos del autor)**

## BIBLIOGRAFIA Y FUENTES

Las fuentes esenciales de esta historia son el resumen legislativo del tribunal británico (“Lloyd’s List Law Reports”, Vol 1-1967), y la Causa 219/64, que incluye extractos de la investigación francesa y pude consultar con autorización del Tribunal Militar Territorial Cuarto. He utilizado exhaustivamente las dos, con apoyos puntuales del libro de Francisco García Novell (“Donde se Posa el Resplandor del Sol”; 2016-Círculo Rojo), que al estar centrado en los naufragos aporta un tesoro de relatos en primera persona. Algunos datos proceden de “An Agony of Collisions” (1966-Hodder and Stoughton), de Peter Padfield, o del resumen que Richard A. Cahill dedica a este abordaje en su libro “Collisions and Their Causes” (1983-Fairplay), sin olvidar docenas de trabajos complementarios, páginas Web y artículos de prensa. Es de justicia destacar el trabajo de Manuel Rodríguez Aguilar (“La Tragedia del Petrolero Bonifaz”), el primer relato completo que recuerdo haber leído, y un análisis crítico publicado sin firma en naufragios.es, basado en la sentencia británica de la que discrepa. Finalmente, debo agradecer a mi buen amigo José Manuel Azofra, superviviente del naufragio, que haya compartido conmigo sus recuerdos. Sigo en ljartor@gmail.com