EL ACCIDENTE DEL BUQUE ESCUELA "CUAUHTÉMOC "(MÉJICO)

¿PUDO EVITARSE?

Desde el **Foro Duque de Ahumada**, se me ha solicitado la colaboración para poder entender el desafortunado accidente del buque escuela CUAUHTEMOC de la Marina Mejicana, contra el puente de Brooklyn en el East River del puerto de Nueva York.

Como saben se están investigando las posibles causas, seguramente será complejo sacar conclusiones, máxime cuando ha habido pérdida de vidas humanas, y por las repercusiones por responsabilidades que puedan acarrear.

En toda maniobra de un buque en un puerto, especialmente cuando no es su base, y sobre todo si es un buque de muy mala maniobrabilidad, como es el caso del Cuauhtemoc, se utilizan remolcadores para las maniobras de atraque y desatraque, que reciben órdenes del práctico que embarca en el buque a maniobrar. Aunque el práctico dé las órdenes a los remolcadores, la responsabilidad última del buque y su seguridad es siempre del Comandante.

Bajo mi punto de vista, como marino, considero se cometieron algunos errores y son los que me gustaría explicar en estas pocas líneas. Primero expondré lo que más o menos pudo ocurrir, y que todos hemos podido ver en internet, y después lo que considero podría haber, si no evitado, al menos reducido las consecuencias, sobre todo mortales, del accidente.

LO QUE PASÓ A VISTA DE TODOS (esquemas de 2ª página):

1. El CUAUHTEMOC, que estaba atracado en el muelle 17 del East River en el puerto de NY, desatraca con sus medios dando atrás con su motor, para una vez librado el muelle, y por los videos que he visualizado, con ayuda de un solo remolcador, que empuja por el costado de estribor, intentar poner la proa hacia la bocana del EAST RIVER para incorporarse al Hudson.
2. Una vez despejado el muelle, el barco debería haber parado la arrancada atrás y puesto motor avante, para caer a babor, pero según parece hubo algún problema con el motor que no respondió y el buque siguió dando atrás.
3. El único remolcador, al no tener estachas dadas al buque, y al no poder mantener posición tiene que separarse del barco para volver a tomar posición de empuje, en esta ocasión un poco más a proa del través, pero su empuje no sirve de nada, ya que no revira al buque ni le frena.
4. El buque con arrancada atrás maniobra muy mal debido al pequeño tamaño de la pala del timón comparado con la eslora. Pero además se encuentra en medio del rio con viento del través de babor (unos 15 nudos) y corriente de marea entrante (1,6 nudos) que empujan el buque hacia el puente de Brooklyn.
5. Al no haber podido parar la arrancada atrás, unido a la deriva por el viento y corriente, la colisión con el puente fue inevitable, con las tristes consecuencias de dos cadetes fallecidos y la arboladura destrozada.

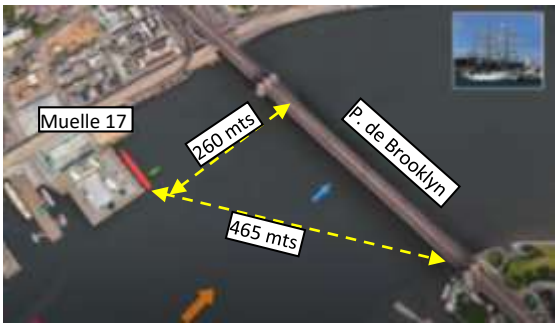
POSIBLES ERRORES Y CÓMO SE PUDO EVITAR EL ACCIDENTE:

1. Para mí, el primer y más grave error fue contar con un solo remolcador, teniendo en cuenta que el buque estaba proa a tierra, en un rio con corriente de marea entrante que empujaba de través hacia el puente, y que al zarpar debería poner la proa hacia la bocana del East River para confluir en el Hudson. Lo normal habría sido contar con al menos dos remolcadores con estachas dadas al buque. Uno de los remolcadores podría empujar por amura de estribor para revirar la proa a babor y el otro serviría para disminuir la acción del viento y corriente sobre el buque, incluso frenar arrancada atrás. Desconozco si el buque solicitó más de un remolcador.
2. No obstante lo anterior, y si se decidió que solo se iba a utilizar un remolcador, antes de zarpar el buque del muelle el remolcador debería haber tenido estachas fijas al buque, estas hubieran servido para ayudar a fijar el punto de empuje y en caso necesario frenar arrancada atrás del Cuauhtemoc.

3. Al no estar amarrado el remolcador al buque, en cuanto éste tomó arrancada atrás, el remolcador no pudo fijar el punto de empuje ni pudo frenar al buque. El práctico debería haber ordenado al remolcador acercarse al buque y darle estachas, cosa que no me consta se hiciera.
4. El Comandante del CUAUHTEMOC ante el fallo del motor, al parecer éste quedó embragado atrás, debió ordenar parada de emergencia del mismo, y al comprobar la deriva hacia el puente, y que no contaba con remolcador, debería haber dado fondo con las anclas, lo que habría disminuido, si no parado, la arrancada atrás y la deriva hacia el P. de Brooklyn. No consta que diese fondo con las anclas.,
5. COMO CONCLUSIÓN, creo que si se hubiese contado con, al menos, dos remolcadores con estachas fijadas al buque y se hubiesen fondeado las anclas, el accidente podría haberse evitado.

Madrid 3 junio 2025
Luis Navia-Osorio
Capitán de Navío (R)

"CUAUHTÉMOC" atracado en muelle 17 del East River



CUAUTEHMOC
Remolcador
Viento: 12 a 15 nudos NNE (030º)
Corriente de marea entrante: 1,6 nudos dirección NNE

Eslora: 90 m
Botadura: 9 de enero de 1982
Manga: 12 m
Calado: 5,4 m
Propulsión: • Motor Diésel (1)D-399; • Velamen
Astillero: Astilleros Celaya S.A. (Bilbao, España)
Botado: 24 de julio de 1981