



La tragedia del buque Cuauhtémoc vuelve a tensar la relación bilateral

Tras el accidente del buque Cuauhtémoc el pasado fin de semana, las primeras investigaciones indican que los principales responsables del accidente son autoridades portuarias de Estados Unidos, por lo que, una vez concluidas las pesquisas, el gobierno de la presidenta Claudia Sheinbaum tendrá que alzar la voz y pedir que se hagan cargo de la tragedia, lo que podría tensar aún más la relación bilateral.

Los reportes que el secretario de Marina, Raymundo Pedro Morales, ha presentado en la mesa de seguridad apuntan a que el principal responsable de que la nave mexicana impactara contra la estructura del puente de Brooklyn fue el piloto del puerto de Nueva York, quien tenía el control de la embarcación justo cuando ocurrió el incidente.

La misma versión se había deslizado por parte del alcalde neoyorquino Eric Adams, quien estuvo al pendiente de los hechos desde los minutos posteriores a la tragedia y a quien Sheinbaum ha agradecido en diversas ocasiones. Adams es un político del Partido Demócrata.

Por ahora, la información arroja que, de acuerdo con la normativa naval internacional, el buque Cuauhtémoc debía ser operado por un piloto local para arribar y abandonar ese puerto extranjero, es decir, por marineros que conocen a la perfección tanto los canales de su terminal portuaria como las corrientes y mareas de sus aguas.

En México estos pilotos portuarios son ampliamente conocidos, en algunos casos por los beneficios que generan a la na-

vegación y en algunos otros por los perjuicios para la misma. Dentro de los primeros está la seguridad que brindan a las tripulaciones de los barcos, precisamente por el conocimiento que tienen de los espacios que surcan, y respecto a los negativos hay quien asegura que estos son una mafia que encarece la actividad comercial por mar.

En cualquiera de los dos casos, los pilotos portuarios están ahí por normatividad. El procedimiento es el siguiente: al arribar los barcos a cierta distancia de los puertos tienen que esperar a que aborde el especialista, quien es trasladado al punto en una pequeña lancha. Cuando el piloto toma el mando de la nave se hace un anuncio a la tripulación, pues todos deben tener muy claro quién va a dar las órdenes a partir de ese momento.

Lo mismo ocurre cuando el barco está por zarpar: el control se le otorga al piloto portuario, como sucedió en el caso del Cuauhtémoc, que tenía al timón al piloto neoyorquino; él tomaba decisiones sobre la maniobra que finalmente resultó fallida, muy probablemente por un mal cálculo sobre el impulso que la nave debió recibir de los remolcadores.

El peritaje oficial tomará unos 30 días y corresponderá a la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de Estados Unidos (NTSB) deslindar responsabilidades. También se analiza una posible falla en la máquina que habría derivado en una nula propulsión y las llamadas de auxilio que se hicieron desde la nave.

Por el momento, en Palacio

Nacional no hay interés por encontrar responsables en EU. La prioridad es mantener una buena relación con el presidente Donald Trump, mientras que en México la Presidenta llama mezquinos a quienes critican el mal uso del buque para promover la elección judicial y a los candidatos y candidatas a algún puesto dentro del Poder Judicial.

Y dentro de la cargada e intensa agenda bilateral, este tema será uno más de los que el embajador de Estados Unidos en México, Ronald Johnson, tendrá que abordar. Ya se habló algo el lunes, durante la entrega de las cartas credenciales, aunque fueron más bien las condolencias para las familias de los cadetes lesionados y de quienes perdieron la vida en el accidente. ●

Las investigaciones indican que los principales responsables son autoridades portuarias de EU.

