

CON TODA LA MAR DETRÁS

Luis JAR TORRE (RNA)



...No olvide usted que la realidad tiene siempre una estructura, y que hay que atenerse a ella en lo sustancial.

Toreuato Fernández Miranda.



N enero de 1975 el petrolero *Ildefonso Fierro* navegaba por el Mediterráneo, camino de La Coruña, con 60.000 toneladas de crudo a bordo cuando uno de sus tanques laterales se agrietó. Aprovechando que pasaba por allí el buque entró en Algeciras, trasegó a otro petrolero la carga de la zona afectada y continuó viaje hasta que el 21 de enero las grietas se convirtieron en un ominoso boquete de 50 m² en su costado, pero hora y cuarto después, buque y boquete ya estaban a resguardo del temporal fondeados tras el cabo Finisterre. En una época en que la «opinión pública» no opinaba y la «Administración Marítima Periférica» todavía usaba más la bicicleta que la torre de control, el Estado solía intervenir sólo lo justo; tras un sumario reconocimiento, cortar unas chapas sueltas y asignársele una escolta de tres remolcadores, a la mañana siguiente el *Fierro* dejó el fondeadero, llegando a La Coruña aquella misma noche. No hubo vertidos significativos y, sin ser una gestión antológica, al menos fue eficaz y nadie la complicó, por lo que no hubo que alterar la agenda del presidente del Gobierno. Además, al capitán se le permitió buscarse la vida y rendir cuentas *a posteriori*, una práctica habitual desde los tiempos de los fenicios. Dieciséis meses después el *Urquiola* petroléó La Coruña a conciencia tras dos errores consecutivos de la propia Administración que trataba de quitárselo de encima y que por ello hubo de pagar los platos rotos. La Administración reaccionó estableciendo normas mucho más estrictas para prevenir errores... ¡ajenos!, y así, cuando en diciembre de 1989 y como consecuencia indirecta de otro temporal el *Khark-5* sufrió la explosión de un tanque y la pérdida de otras 50.000 toneladas de crudo entre Canarias y la Península, nuestro país le negó el refugio solicitado enviándole junto con las 223.000 toneladas de carga restantes a negociar con Neptuno en «un punto remoto del Atlántico». Como la historia acabó bien, se incorporó a un libro de

«autoimagen institucional», donde, cándidamente, se alardeaba de «presión» de las autoridades y consiguiente aparato naval. Para mortificación de sus inspiradores, durante la reciente crisis del *Prestige* un agradecido alto cargo de Fomento ha descrito tal texto como «auténtica apología del alejamiento».

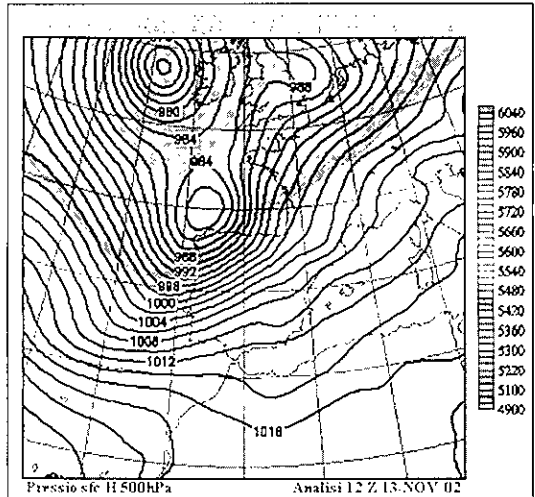
El último caso significativo ocurrió en diciembre de 2000 en el mar de Alborán, cuando una corrosión atípica asociada a un temporal agrietaron de banda a banda la cubierta del *Castor*, un petrolero de 24 años cargado con 29.500 toneladas de gasolina. Tras inspeccionarle en la mar, nuestro país tampoco le autorizó a refugiarse y el desdichado hubo de arrastrarse durante 1.000 millas, 39 días y varios temporales más antes de conseguir desembarazarse de su carga. En buena lógica hubiera debido partirse, pero su estructura resultó estar sobredimensionada y resistió, lo que a mi juicio constituyó la última de una serie de nefastas «clases prácticas» para nuestra Administración Marítima. Que nadie me interprete mal, tanto la decisión de alejar al *Khark-5* (una bomba ecológica) como al *Castor* (una bomba-bomba) eran defendibles en su contexto, baste señalar que este último fue rechazado por siete países ribereños. Es curioso que en ninguno de estos casos la «opinión pública» se rasgara las vestiduras por la decisión de alejarlos (¿cosas del éxito?), pero quienes, por haber vivido sobre ellos durante años, sabíamos que hasta el petrolero más imponente tiene la espalda de cristal, sospechábamos que «la patada en la popa» no era forma de tratar a una vieja dama con escoliosis y un par de costillas fracturadas. Y así llegamos al *Prestige* y a este artículo, que hago un tanto incómodo por el riesgo de parecer un cutre profeta «a toro pasado». Como algunos lectores saben que en esta historia intervienen conocidos e incluso algún amigo y que hasta el abogado del capitán es mi viejo profesor de Derecho Marítimo, puntualizaré que nadie se ha «ido del pico» conmigo.

La estructura del negocio

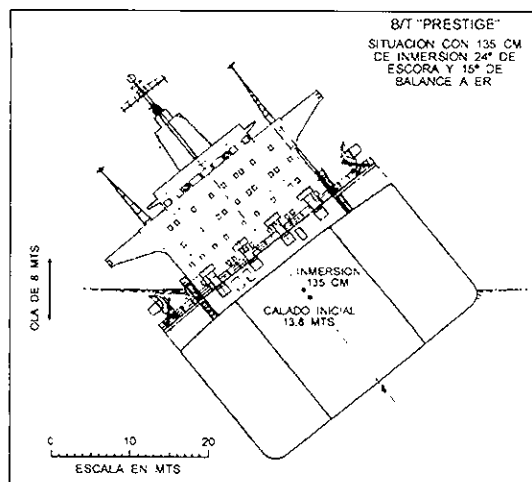
El *Gladys* era un petrolero de crudo tipo *Aframax*, construido en los astilleros japoneses Hitachi-Zosen el año 1976, bajo normas de la American Bureau of Shipping (la clasificadora «de bandera» norteamericana), que mantuvo su clasificación hasta el fin de sus días. Tenía bandera liberiana, 243,49 m de eslora, 34,39 m de manga, 18,7 m de puntal y 81.589 TPM, correspondientes a un calado de 14,07 m; bajo cubierta un motor tipo Burmeister de 20.000 bhp le permitía navegar a 15 nudos con un consumo de 70 toneladas diarias de fuel, tres turbobombas le daban un caudal máximo de descarga de 7.487 toneladas/hora, un alternador de 900 kW y dos de 480 se encargaban de la parte eléctrica y una planta de gas inerte tranquilizaba al personal. Con sus mejores años, ya por la popa el *Gladys* cambió de propietario, su pabellón pasó a ser de Bahamas, y en 1988 su bonito nombre fue tapado por la vulgaridad con

que pasará a la historia. En 2002 su dueño nominal era lo que en el argot se llama una «naviera monobuque» (para «limitar daños»), la liberiana Mare Shipping, pero de su gestión se encargaba el manager griego Universe Maritime (quien hubo de dar la cara); ambas empresas estarían controladas por un opaco *trust* tras el que estarían (en condicional) los Coulouthros, una gafada familia de navieros griegos que ya había perdido en 1979 el *Aegean Captain* en un abordaje en el Caribe y en 1993 el *Aegean Sea* en una embarrancada en La Coruña, en ambos casos con vertidos de infarto. Si a alguien le parece escandaloso el artificio registral debe considerar que hubo una época en que las flotas petroleras eran gestionadas con estándares más que elevados por compañías como BP, Gulf, Esso, Exxon o Amoco, y que precisamente a base de ruido mediático y saltos a la yugular de empresas solventes hemos llegado a la situación actual, en que casi nadie con algo que perder quiere ver su nombre pintado en la amura de un petrolero.

Salvo un embrollo con su hélice en 1991, el *Prestige* pasó los noventa sin pena ni gloria. Entre 1996 y 1999 tocó tres veces Algeciras y una Las Palmas, así como puertos franceses, alemanes, británicos, holandeses, canadienses y norteamericanos, y entre noviembre de 1998 y septiembre de 1999 le constan cuatro inspecciones en Estados Unidos (una deficiencia), otra en Canadá (sin deficiencias) y otra en Rotterdam (tres deficiencias). Cabe señalar que, estadísticamente, casi un 58 por 100 de las inspecciones se saldan con deficiencias y más del 9 por 100 con detenciones, pero el *Prestige* se perdió sin detenciones en su historial. Pasada la exaltación de los primeros momentos sería prudente detenernos en este tipo de inspecciones (París, MOU on Port State Control) antes que, tras repetir como autómatas alguna indiscriminada generalidad sobre «banderas piratas», alguien nos saque los colores. En el último informe anual publicado por el MOU (2001), los países se dividen en tres grupos en función del número de deficiencias y detenciones sufridas por buques de su pabellón en el curso de las 18.681 inspecciones efectuadas dicho año. Como el primer grupo se llama *black list* no entraremos en detalles y pasaremos al segundo grupo (*grey list*), donde encontramos a España en el segundo puesto por arriba e intentando



Análisis de superficie (isobaras cada 2 mb) dos horas antes del accidente. (Informet-Universidad de Barcelona).



Efecto de una escora permanente de 24° y un balance de 15° sobre el buque atravesado a la mar después de la avería y antes de contrainundar: se trata de un balance conservador por lo bajo (el ABS ha calculado un balance teórico de 18,6°). La situación concuerda exactamente con la descrita por el capitán (pescantes de Er 1,5 m bajo el agua) y, sumada a olas de 8 m, explica perfectamente la controvertida decisión de contrainundar (elaboración y cálculos propios sobre un plano obtenido de ABS).

colarse en la *white list*; aunque cuarto por la cola, Bahamas (el pabellón del *Prestige*) aparece en la *white list* junto con Liberia y la flor y nata de los pabellones europeos. Pues eso.

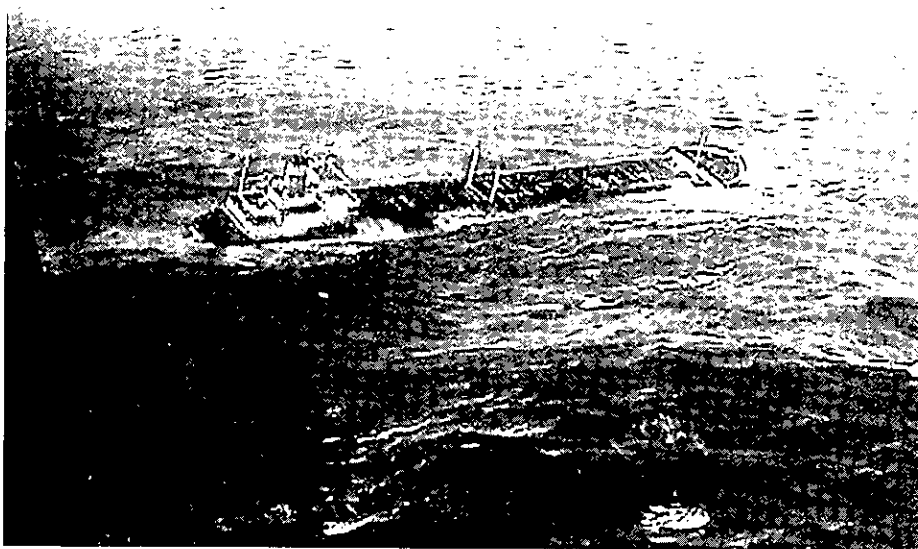
Según su clasificadora, a partir de octubre de 2000 el *Prestige* se habría dedicado casi de continuo al *bunkering* ...with a large fender positioned at Frame 71 starboard (ojo al dato). A primeros de abril de 2001 aparece por los astilleros Cosco de Guangzhou (R. P. China) para pasar la «Special Survey Núm. 5», digamos que una «gran carena». Durante ocho semanas se le revisó de quilla a perilla incluyendo tomas de espesores, que reflejaron una reducción media de escantillones inferior al 10 por 100, aunque el tanque lateral 3Er presentaba reducciones del 10-15 por 100. En total se sustituyeron 362 toneladas de acero, principalmente entre las cuadernas 61 a 71 del tanque 3B y las 65 a 70 del 3E. Significativamente, en estribor se renovaron los 2/3 superiores del mamparo transversal entre los tanques 2ErPp y 3Er, así como buena parte de los baos de ambos; la obra finalizó el 19 de mayo con un coste aproximado de un millón de dólares y el *Prestige* recibió los oportunos certificados, volviendo a su trabajo de pontón. Entre el 15 y el 25 de mayo de 2002 superó la siguiente inspección anual (que no incluyó tanques de lastre) en el fondeadero de Fujairah (golfo de Omán) y, apenas terminada, salió para aguas europeas. El 7 de junio tocó brevemente Kalamata (Grecia), el 13 fondeó unas horas en Gibraltar para repostar y el 21 de junio llegó a San Petersburgo, donde permaneció cuatro meses como almacén de fuel que recibía de gabarras y transfería a buques cuyo calado les impedía acceder a las refinерías. En octubre salió un flete para llevar un cargamento de fuel pesado, con destino a determinar (...there was no specific destination on the bill of lading), por cuenta de Crown Resources AG, una polémica empresa vinculada a Gibraltar y filial del holding ruso Alfa Group sobre la que se ha escrito de todo. No era el negocio del siglo, al parecer se lo consiguió Petrian Shipbrokers a razón de unos

13.000 dólares diarios en lugar de los 18.000 dólares que serían más normales. Pero tampoco el *Prestige* era ya un petrolero normal, a despecho de sus papeles en regla; tras el desastre del *Erika* los inspectores «vetting» de las refinerías de postín le rechazaban por constituir (como todos los monocascos de su generación) un potencial desastre económico y de imagen (¡un «des-Prestige»!). Era un paria condenado a llevar lo que nadie quería a precios de saldo y a ser desguazado forzosamente no más allá de 2005; reparado y todo su valor rondaría unos 10 miserables millones de dólares, estaba asegurado en siete y, al parecer, hipotecado. Puesta en Singapur, la carga valdría otros 14 millones en el mercado del «bunkering».

El 30 de octubre, tras sufrir otra inspección sin incidencias, salió de San Petersburgo a media carga (50.883 toneladas, por limitaciones de calado) para completar en Ventspils (Letonia) hasta 76.973 (77.033 m³) de un fuel cuyo contenido en azufre (2,58 por 100), lo hacía infumable en la Comunidad Europea; en Letonia una pequeña cantidad rebosó en cubierta (¡perada!), siendo arrastrada al mar por la lluvia, con lo que además les «llovió» un puro. El 5 de noviembre abandonó Ventspils y también debió tener problemas de calado, pues lo primero que hizo fue entrar en Kerteminde (Dinamarca) para tomar combustible el día 7; aunque algún informe habló de sobrecarga (se ha escrito que salió de Ventspils con un calado de 14,05 metros, la marca de verano), la carga era unas 4.616 toneladas inferior al P. M. correspondiente, con apenas combustible a bordo porque, dada la baja densidad del Báltico, el buque estaría sobrecalado unos 25 centímetros con respecto al Atlántico, donde sólo calaría unos 13,80 m (*grosso modo* la marca de invierno). De Kerteminde el *Prestige* salió a enfrentarse con su «destino final», o al menos con el de su carga, que con toda probabilidad era Singapur. La página del Cuaderno de Bitácora que se ha publicado tiene el destino en blanco, pero «Radio Macuto» decía que pararían en Gibraltar para aprovisionarse, y el buque informó expresamente por VHF su destino: *Gibraltar for orders*. Es probable que en Dinamarca tomaran sólo el combustible necesario con idea de completar a mejor precio fondeados en la colonia.

La estructura del Atlántico

Tras cuatro meses parado el *Prestige* andaba un tanto bajo de forma y parece que su quejumbroso jefe de máquinas fue advertido por Universe Maritime que, salvo emergencias, no tomarían en consideración nuevas comunicaciones verbales. Tampoco produjo una gran impresión al práctico danés que lo sacó del Báltico (...it was obsolete, and I hoped that it would be sent directly to the scrap yard), irritado quizá por algún detalle aislado (...the radar and anti-collision equipment was not working) o algún «mal rollo» (...the skipper was an elderly Greek man who was very difficult to work with). Como además de



El *Prestige* visto desde el primer helicóptero de salvamento (entre las 1630 y las 1710 horas del día 13). La serie completa a la que pertenece esta foto apunta una escora permanente de unos 10º, lo que confirma que ya se estaría contrainundando (helicóptero *Pesca I*, Junta de Galicia).

«difícil», el capitán del *Prestige* ha sido descrito como «autoritario», «huracán», «rudo» y «de muy mal carácter». Imagino las «dificultades» del práctico de haber sido sorprendido llamándole anciano. Ioannis Apostolos Mangouras había nacido en la isla griega de Icaria 67 años atrás, y llevaba 32 mandando petroleros de entre 60.000 y 450.000 toneladas. Es muy difícil superar tal currículo sin convertirse en un autócrata, siquiera en «defensa propia», y el hecho de que le confiaran un barco a sus años, y ¡estando operado del corazón!, apunta que estamos ante todo un carácter. Mangouras había embarcado el 13 de septiembre para la que sería su tercera campaña a bordo del petrolero, que ya había mandado entre enero y agosto de 2000 y entre marzo de 2001 y junio de 2002 (¡jo!); a su edad hubo de recurrir a una pirueta legal y una licencia temporal para hacerlo. El jefe de máquinas era el también griego Argyropoulos Nikolaos (¡de 63 años!), pero, a excepción de un ajustador rumano, el resto de los 27 tripulantes eran filipinos. Obviamente, su formación, experiencia y salarios eran de lo más «económico» del mercado, pero, con todo, el buque tenía un «Safety Management Certificate» en regla expedido un año antes por el Bureau Veritas.

El *Prestige* entró en nuestras vidas a las 0804 horas locales del miércoles 13 de noviembre, reportándose rutinariamente a Finisterre Tráfico como C6MN6, en posición 4331N 0942W (30 millas al NW de Villano), navegando

al 210 a ocho nudos y camino de Gibraltar. Su raquítica velocidad obedecía a estar sufriendo los efectos de un «tren canadiense» cuyos frentes asociados enlazaban directamente Europa con Norteamérica; como la cosa venía de atrás, también había una considerable mar de leva. Según los análisis de medianoche a medianoche, en aquel momento la baja más cercana estaría pasando al S de Irlanda y profundizando a 967 mb, pero, por sí solo, esto no justificaría los vientos huracanados que azotaron la cornisa cantábrica a primera hora de la tarde; recordemos que en Bilbao y La Coruña un par de grúas cayeron sobre sendos edificios matando a dos personas. Un análisis de superficie de las 1300A explica mejor lo ocurrido: la baja irlandesa se extiende en vaguada hasta Galicia creando un enorme gradiente con las altas presiones relativas del SE de la Península. El Cuaderno de Bitácora del *Prestige* registra entre las 0800 horas y las 1200 horas una caída de presión de 15 mb (cuadra al milímetro), consecutiva a una noche toledana, con temporal de proa y seguramente moderados (¡no hay casilla para las RPM!).

Si alguien esperaba reconstruir la derrota del petrolero en base a este documento va de cráneo: el cálculo de la velocidad media de las 24 horas anteriores tiene un error aritmético y, pese al «GMT-1» que encabeza la singladura, la entrada del accidente es sin duda GMT, sin constar cambio de hora en los *Remarks*, lo que deja la página en un limbo temporal. Finalmente, aunque dicha página sólo tiene anotadas tres situaciones, podría esperarse al menos que fueran útiles para definir su trayectoria aun sin referencia horaria fiable,

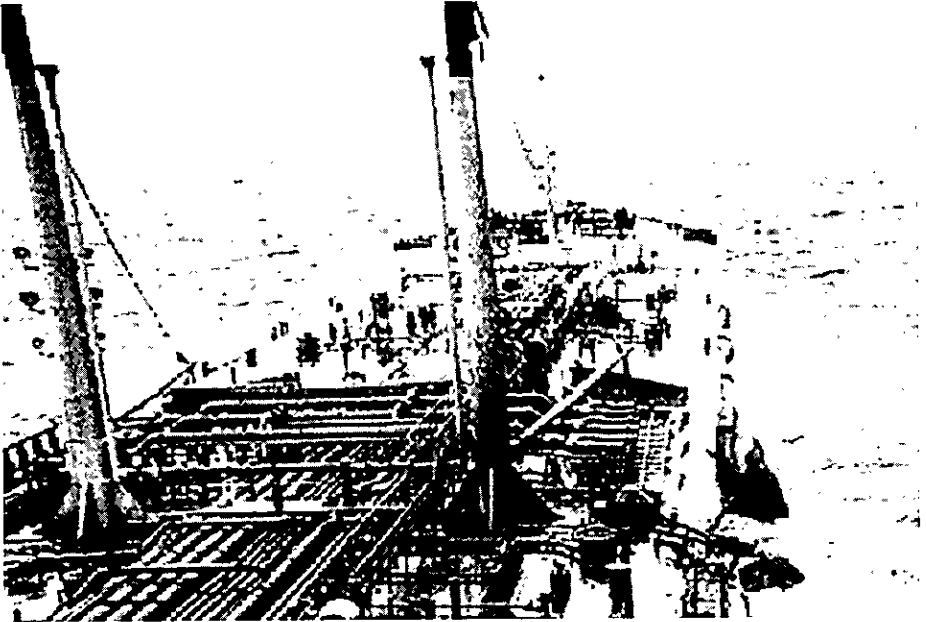


Efectos de la escora: en la foto superior se aprecia que el bote de Er ha sido arrancado directamente de sus pescantes (obsérvese la posición de las pastecas).

pero ni eso. A las 1100 horas consta que se arrumba al 180 en una posición inconsecuente con la *noon position* (que está seis millas ¡hacia atrás!), lo que podría significar media hora larga apopados a la mar (¿personal en cubierta?) o, más probablemente, un error de transcripción. La última anotación «normal» del cuaderno es de las 1200 horas, seguramente del tercer oficial saliente de guardia: registra un viento SSW de fuerza nueve (*o'cast sky, strong gale force wind, very rough sea, vs! rolling heavily*) y, significativamente, que a esa hora el rumbo de la «gyro» pasa a ser 190 para poder mantener el 180 verdadero; ya con rumbo S, la mar de viento habría pasado de proa a la amura de Er y la de fondo del través a la aleta de Er. Del lío de horas y situaciones del cuaderno puede intuirse una velocidad media de 8,6 nudos durante las tres horas previas al accidente, aunque, visto lo que pasó, no es descartable que en el último tramo fuera superior. Si Mangouras aumentó revoluciones tras doblar Finisterre es fácil que un íntimo desasosiego le acompañe el resto de sus días (los capitanes de su especie jamás pierden la cara en público). Con todo, su decisión habría sido perfectamente ortodoxa: lo habitual en estos casos es que el «viejo» aumente máquina paulatinamente, observe cómo se porta el barco y, si el intento no funciona, modere al segundo pantocazo y vaya a quejarse directamente a su Diario de Navegación.

La estructura del buque

Todos los testimonios coinciden en que a las 1510 hora española el *Prestige* experimentó un fuerte golpe por estribor (a alguno le arrojó al suelo y a otro le despertó con un golpe en la cabeza) simultáneo a un estremecimiento y un ruido «como una explosión»; cinco minutos después el buque comenzó a escorar a estribor hasta estabilizarse en 24° hacia las 1525 horas. Alguien activó el dispositivo de alarma por llamada selectiva digital (que transmite la identificación del buque y su posición GPS) y Finisterre Tráfico recibió la señal a las 1515 horas, identificando al buque y situándolo en 42°54N 0954W; a las 1517 horas se pudo escuchar un entrecortado «mayday» por VHF. En el Cuaderno de Bitácora del petrolero hay una precipitada entrada de las 1410 horas, que dice: *SEND DISTRESS LAT 42°54,5N LONG 009°52,1W*, también inexacta, pero todos sabemos se haría «a ojo», *a posteriori* y con otras «inquietudes». Bajo la entrada de las 1410 horas hay otra (sin hora) que dice: *INFORM ALSO FINISTERRE TRAFFIC CH 11 FOR MAYDAY*, y aquí acaba el último cuaderno del *Prestige*. Con el cuerpo del delito en manos de Poseidón jamás conoceremos con certeza las causas del accidente, pero podemos señalar algunas «no causas» desde ahora mismo. En primer lugar no hay evidencia de explosión interna, por lo demás improbable en un petrolero cargado de fuel e inertizado (a las 1100 horas consta un *V/L INERTED*). Se apuntó la posibilidad de choque con objeto flotante, pues, debido al temporal,



Evolución de la avería (helicóptero *Pesca 1*): efectos visibles en la mañana del 14, a mi juicio la deformación que se observa entre los manifoles y la borda de Er puede deberse al efecto hidrodinámico del balance sobre una zona ya debilitada (la columna de agua alcanzó aquí ocho metros con la escora).

un par de buques habían perdido troncos y algún contenedor los días anteriores, pero el efecto causado por tales objetos no pasaría de un bollo en la amura o, en el peor de los casos, una pequeña inundación en el pique de proa. Además, nadie habría sentido el golpe: en un buque como el *Prestige* el choque con un objeto «ligero» (pongamos de hasta 100 toneladas) es absolutamente imperceptible, y para tirar a alguien al suelo se requiere involucrar un «objeto» de muchos miles de toneladas. Por añadidura, ante un enorme destrozo surgido a media eslora (como es el caso) en un buque de 243 metros navegando en línea recta, casi sería más plausible pensar en un meteorito que en un tronco (¡aunque haya balance!). Es cierto que capitán y clasificadora mencionaron la posibilidad del «objeto flotante», y, en su caso, yo hubiera hecho lo mismo: una «circunstancia externa» supondría para cada uno de ellos, y por diferentes motivos, un regalo de los dioses.

Cualquier marino sabe la causa más probable de que, con temporal de proa, su buque experimente un fuerte golpe seguido de un estremecimiento: se llama pantocazo y, de prodigarse, el fenómeno resta puntos al «viejo» y vida al casco. Un gran petrolero cargado no suele dar pantocazos con mar de amura, pero puede ocurrirle algo que, de agregado, yo llamaba «chocar con

te el punto de unión del material nuevo con el viejo. Con todo, no le falta razón a la clasificadora cuando señala el probable inicio del desaguisado a partir de un punto débil por deformación o rotura de elementos estructurales a causa de los 87 buques (alguno de hasta 123.893 TPM) que se habían abarloado al costado de Er del petrolero en los diecisiete meses anteriores, sugiriéndose el tamaño inadecuado de alguna defensa. De hecho, en 1989 uno de los cinco gemelos del *Prestige* (el *Apanemo*) ya había sufrido tales averías en operaciones similares. Inicialmente la avería hubo de consistir en una gran grieta (que nadie llegó a ver) bajo la flotación y contigua al mamparo transversal entre los tanques 2ErPp (lastre limpio, vacío) y 3Er (carga, vacío), que embarcaron unas 10.000 toneladas de agua en apenas quince minutos (casi 700 t/minuto).

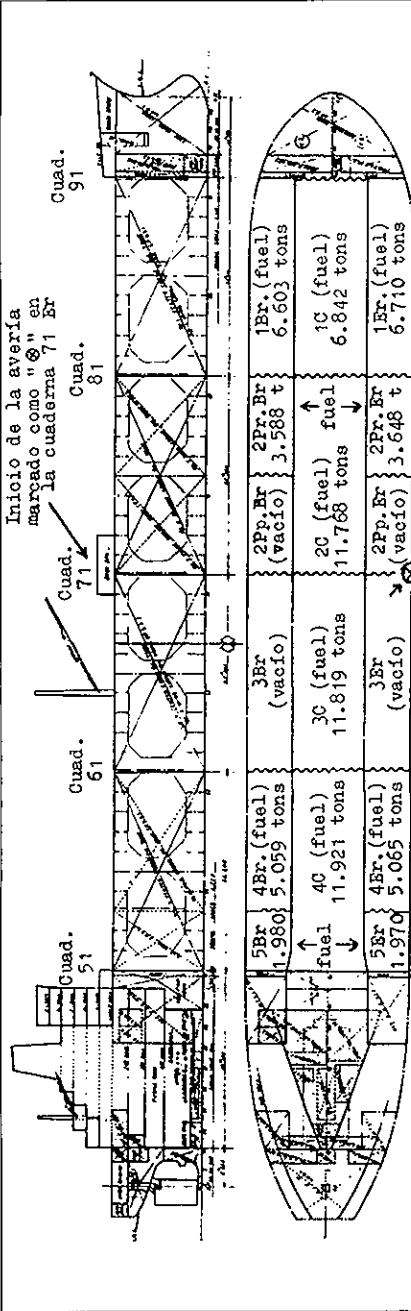
A las 1525 horas el *Prestige* era un caos. Los al menos 15° de balance (...*vsl rolling heavily*) producidos por olas de más de ocho metros, sumados a los teóricos 24° de escora y, aproximadamente, 135 cm de inmersión (73,8 t/cm) originada por la inundación dejaron al buque en una situación que describiré cartesianamente para no ser tachado de exagerado (ver gráfico). Además, la escora disparó la parada de emergencia por baja presión de aceite del motor principal y su alarma se sumó a la cacofonía de la alarma general hasta que, para evitar un desaguisado por fuel en los circuitos de inyección, el jefe bajó para arrancar de nuevo, cambiar la inyección a diesel y efectuar una parada segura; que yo sepa, nadie le reconoció que salvara el motor. Poco después la mar había arrancado de sus pescantes el bote salvavidas de Er, destrozado parte de la pasarela de cubierta e inundado interiores; a juzgar por las entrecortadas transmisiones del buque, en el puente daban por hecho que se hundiría en pocos minutos. El capitán se quejó amargamente de las escenas de pánico protagonizadas por algunos tripulantes.

A los cinco minutos de recibir el *Mayday*, Finisterre Tráfico ya había movilizado un helicóptero, y a los seis ya había ocurrido el primer episodio chusco: la imposibilidad de movilizar un segundo helicóptero por saturación de líneas telefónicas. Hay que reconocer que nadie perdió el tiempo, a las 1534 horas un remolcador de salvamento estaba de camino, a las 1535 horas se requirió asistencia inmediata a los buques en zona y a las 1555 horas ya había dos helicópteros en el aire: En tanto, las comunicaciones con el *Prestige* resultaban apenas inteligibles y extraordinariamente alarmantes. Finisterre había solicitado al *Walilly* (un buque situado a dos millas) que se acercara al *Prestige*, a las 1600 horas ya estaba a media milla informando de la fuerte escora, que por la chimenea salía algo de humo, el radar funcionaba... y en el agua había fuel. A las 1619 horas el *Walilly* informó al helicóptero más próximo (*Pesca 1*, a 13 minutos de vuelo) que sólo era visible media cubierta del *Prestige* y que la tripulación estaba agrupada esperando el rescate. Algunos hacían algo más que esperar: más o menos por entonces Mangouras debió concluir que, de no eliminar la escora de inmediato, su buque tenía los minu-

tos contados y, en consecuencia, ordenó lastrar los tanques 2BrPp y 3Br. Lo primero que vieron desde el helicóptero fue un buque «...tan escorado que no vimos el agujero», a sus tripulantes agrupados en el alerón de babor «...menos dos marineros que, increíblemente, se encontraban en la mitad de la cubierta, enfangada de petróleo y barrida por unas olas que saltaban el barco de babor a estribor». Ambos tripulantes habían sido enviados a cerrar unas válvulas y «...de repente, una ola barrió la cubierta y se tragó a uno de ellos: desapareció, ...ya íbamos a buscarlo cuando aparece el tío, agarrado a un pasamanos: increíble, no sé cómo pudo conseguirlo. El otro le ayudó a retrepar sobre la cubierta». Como no será la última «excursión» a cubierta de la jornada, memorizaremos bien el «cuadro» para cuando llegue la noche.

La estrucutra del desconcierto

Si Mangouras cometió un error fue permitir que la práctica totalidad de su dotación abandonara el buque; según él «...estaban muy asustados. Algunos marineros estaban llorando y ...en esas condiciones, más que una ayuda constituían un peligro»; el jefe de máquinas dijo que «...la tripulación se asustó y se quiso marchar», pero también dijo haberle advertido que, si el resto de los tripulantes abandonaba el buque, él solo «no podría volver a poner en funcionamiento las máquinas», y que Mangouras «no me respondió», lo que encaja con el perfil del «viejo». Duele pensar que si algo agravó para él las consecuencias de su error inicial fue que la profesionalidad (o el ego) le forzaran a permanecer a bordo y hacer su trabajo de la mejor manera que supo. A las 1710 horas el *Pesca 1* abandonó la zona con siete tripulantes y a las 1820 horas hizo lo propio el *Helimer Galicia*, tras izar a otros diecisiete e informar que a los tres que faltaban «...no se les ve intención de abandonar el buque». Quedaban a bordo el capitán Mangouras, el jefe Nikolaos y el primer oficial Ireneo Maloto, un filipino de 39 años, particularmente eficiente y discreto, que desde el inicio mismo de la crisis parece estar en todas partes ayudando al «viejo». Tres minutos antes de irse el último helicóptero, Finisterre contacta con el *Prestige* y le comunica que un remolcador de salvamento está tres millas y que «...debería darle cable para que les remolquen. Lo agradeceríamos ¿Es posible?». El *Prestige* no responde por dos veces (¿conciliábulo!), y a la tercera se acaban las amistades: «Le ordenamos que le dé para ser remolcado, señor, porque su barco está en una muy, muy mala situación, señor. Tiene que ser remolcado porque está derivando hacia la costa española». Según la transcripción de la cinta, la respuesta es «...el remolcador recibe órdenes de los armadores, no de mí», pero el registro escrito de Finisterre dice: «...damos órdenes de que den el remolque de emergencia al remolcador *Ría de Vigo* que está llegando a la zona. El capitán contesta que sólo recibe órdenes de su armador...». En este momento, Mangouras acaba de traspasar sin sospecharlo una puerta con cerrojo.



Inicio de la avería marcado como "X" en la cuadrerna 71 Er

NOTAS

- 1) Los tanques 2Pp(Br y Er) son de lastre limpio, y los 5(Br y Er) son alops.
- 2) Los momentos flectores y esfuerzos cortantes son el porcentaje del máximo admisible para aguas tranquilas. Con olas de 8 mts y mar de proa los esfuerzos se incrementan considerablemente.
- 3) La resistencia residual del casco está calculada como porcentaje de la que tenía recién construido, considerando la SIT-1 a la toma de espesores de Mayo de 2001.
- 4) El esfuerzo en cubierta a partir del cuajal el casco colapsa es de unos 2 kg/mm² (2,10 kg/mm² para el buque nuevo). En la SIT-5 se desintegra paulatinamente y en la SIT-6 el colapso es inmediato.
- 5) Los cálculos estructurales están reducidos del informe de la clasificadora.

1) Los tanques 2Pp(Br y Er) son de lastre limpio, y los 5(Br y Er) son alops.

2) Los momentos flectores y esfuerzos cortantes son el porcentaje del máximo admisible para aguas tranquilas. Con olas de 8 mts y mar de proa los esfuerzos se incrementan considerablemente.

3) La resistencia residual del casco está calculada como porcentaje de la que tenía recién construido, considerando la SIT-1 a la toma de espesores de Mayo de 2001.

4) El esfuerzo en cubierta a partir del cuajal el casco colapsa es de unos 2 kg/mm² (2,10 kg/mm² para el buque nuevo). En la SIT-5 se desintegra paulatinamente y en la SIT-6 el colapso es inmediato.

5) Los cálculos estructurales están reducidos del informe de la clasificadora.

Distribución de la carga y aspectos estructurales del accidente (elaboración propia sobre planos obtenidos de ABS y cálculos extractados del *Technical Analyses Related to the Prestige Casualty*, American Bureau of Shipping, 20 de febrero de 2003).

Es posible que la voz del *Prestige* (que a veces era Maloto) tuviera información más «actualizada» que Finisterre respecto al remolcador. El *Ría de Vigo* estaba arrendado a Salvamento Marítimo para atender emergencias y precisaba su autorización para efectuar operaciones por cuenta propia, pero, según el Ministerio de Fomento, su armador habría incumplido el contrato al alcanzar un acuerdo sin autorización con la empresa holandesa de salvamento Smit Tak, contratada, a su vez, por el manager del *Prestige*. A las 1650 horas Mangouras había contactado por satélite con sus superiores, y a las 1700 horas éstos ya negociaban un acuerdo con Smit-Tak (se firmó hacia las 1930 horas un «Lloyd's Open Form» con cláusula «Scopic»). A las 1815 horas ya existían contactos entre Smit Tak y el armador del *Ría de Vigo*, aunque éste afirma que no puso el buque a disposición de los holandeses hasta las 2100 horas y tras ser informado por éstos de la autorización de Salvamento Marítimo. En la transcripción consta que Finisterre ordena cuatro veces tomar remolque, pero también que (sin negarse de plano) Mangouras solicita contactar con su armador, y es significativo que colabora con la mejor idea de la tarde: «Sí, recibo la orden, que suba a bordo la tripulación del remolcador, la tripulación del remolcador porque no hay tripulación a bordo para dar los cables al remolcador. Sólo un momento. Contacto otra vez con mis armadores»; también consta que se le da el visto bueno (*OK, puede contactar con su armador, adelante*). Quien no capte la importancia que tiene para un viejo marino griego elegir el remolcador adecuado en una crisis donde la «ausencia» de tripulantes puede transformar un salvamento en un «hallazgo», tampoco captará que demasiada presión puede ser contraproducente: según Mangouras, en algún momento «...el jefe de máquinas sufrió una crisis de nervios y comenzó a tener la idea fija de que los buques de salvamento internacionales iban a asaltar el *Prestige*, asesinar a la tripulación y robar la carga».

Para entonces, también el *Prestige* estaba sometido a cierta «presión». El petrolero estaba navegando con un momento flector del 48 por 100 (por quebranto), que tras la inundación inicial había pasado al 125 por 100 (por arrufo) y tras la contrainundación al 154 por 100 del máximo permisible para aguas tranquilas; con olas de ocho metros y sin continuidad estructural estaba listo a medio plazo. Inundar los tanques 2BrPp y 3Br debió ser una maniobra desesperada ante el convencimiento de que el buque no sobreviviría a la inundación de su superestructura (según Mangouras las olas cubrían «...el nivel de la cubierta, el de los botes y un metro y medio más»). En mi opinión, una alternativa más elegante a contrainundar hubiera sido intercomunicar el 3C con el 3Br y topear después este tanque trasegando con turbobomba el contenido del 2ErPr, maniobra que (a la vista del plano y si no he perdido facultades) habría adrizado completamente el buque sin aumentar el momento flector ni la inmersión ya existentes, pero el horno no estaba para bollos y así son las emergencias. El lastrado finalizó hacia las 1810 horas con una escora residual de 3° (me sale una inmersión total de 2,70 m desde el inicio de la

avería y un calado final de unos 16,5 m, 17,4 con la escora); según el primer oficial, a partir de este momento él y Mangouras dieron «...una vuelta por el barco para comprobar si había más daños». La clasificadora cree que a esta hora los tanques de carga permanecían intactos y el buque perdía fuel únicamente por las tapas que habían saltado en cubierta. Tampoco el capitán debió ver salir fuel por el costado, pues a las 2101 horas comunicaría a Finisterre que «...la primera opinión es que se rompió el mamparo entre el tanque 3 del centro y el número 3 del fondo (sic), un tanque vacío, porque... en sólo minutos, el barco se escoró 22° a estribor». Pero la cosa era más grave y todavía se agravaría más: en las siguientes veinticuatro horas se vertieron unas 4.000 toneladas de carga, lo que apunta una posterior rotura del mamparo entre los tanques 2C o 3C y los 2 ErPp o 3 Er que estaban en libre comunicación con la mar a través de la grieta.

Al menos funcionaba el grupo de emergencia, pues tras producirse el oceso a las 1818 horas, a las 1840 horas el *Ría de Vigo* informó que tenía la cubierta iluminada y luces de sin gobierno; pero también había sombras: a las 1920 horas Finisterre ya gestionaba trasbordar... ¡una pareja de la Guardia Civil! El mosqueo obedecería a no haberse largado el remolque de emergencia, un dispositivo instalado en toldilla e inaccesible a causa del temporal que, para entonces, estaba rolando al WNW y amainando a 30 nudos con una mar gruesa de viento superpuesta a otra de leva de tres metros. A las 2006 horas Finisterre hace la primera llamada registrada desde las 1817 horas para pedir al capitán que permanezca en el puente diez minutos porque las «autoridades marítimas» van a contactar con él: no consta tal contacto (¿telefónico?), pero la respuesta de Mangouras («sí, estoy siempre en el puente, porque estoy esperando al remolcador, esperando para recibir el barco aquí») invita a pensar qué cuernos está pasando. A las 2036 horas Finisterre indica a Mangouras que han recibido «...un fax de su armador y debe contactar lo antes posible con su director, su armador, porque están de acuerdo en dar rápidamente el remolque al *Ría de Vigo*», y a las 2101 horas Mangouras contesta que «...el armador está de acuerdo en dar el remolque, pero deben subir a bordo quizá miembros de la tripulación del remolcador para prestar ayuda al... impulsar el barco». Hasta aquel momento, el *Prestige* había abatido ocho millas hacia la costa, de la que distaba otras 19.

La estructura del abismo

La maniobra de toma de remolque iniciada a las 2101 horas tenía muy pocas posibilidades de funcionar. Remolcar una masa de 94.983 toneladas con mar gruesa exige un tren de remolque, no un simple «cable»; en una emergencia puede intentarse (sólo intentarse) con un cabo específico de remolque durante unas pocas horas y con potencia reducida, pero partiendo de unos

mínimos que aquí sencillamente no existían: en primer lugar, el *Prestige* era un «cadáver» carente de vapor para sus cabrestantes, y en segundo lugar, tres personas no pueden sustituir a un cabrestante, es así de sencillo. Me consta que un cabo de remolque mojado puede intentar izarse al castillo con seis mozos y algún juramento, pero con tres «carrozas» la cosa no funcionará ni usando el látigo. Las alternativas son arriar el remolque propio (tras sacarlo del pañol y subirlo al castillo, con lo que volvemos al punto anterior) o que el remolcador ice su propio cabo por retorno de un virador, lo que aparentemente se intentó en este caso. Ahora convertimos la cubierta en una rompiente, los currantes en un geriátrico, dejamos al «viejo» en el puente a cargo del VHF y ya tenemos el cuadro. El *Ría de Vigo* se arrimó todo lo que pudo y más (en algún momento el ancla le hizo un estropicio en la superestructura), pero, como era de temer, a medianoche todas las sigas del remolcador, menos una, estaban rotas en el castillo del petrolero. En ese momento (casi seis horas después de pedirlo Mangouras) se decidió helitransportar dos marineros del remolcador *Ibaizábal Uno* al *Prestige*, donde llegaron a las 0221 horas con el buque ya a 16 millas de tierra, pero seguían siendo insuficientes. A las 0406 horas se habían roto otros dos viradores, la mar estaba empeorando (ahora embarcaba en el castillo) y, tras siete horas de suplicio, los agotados Maloto y Nikolaos hicieron mutis por el foro. La cosa se puso tan borde que a las 0613 horas Finisterre ordenó, por cuatro veces, al capitán que también él fuera a proa a tirar de estacha, un suceso sin duda asombroso para Mangouras (¿? «...por favor repita»).

Mientras, el *Ría de Vigo* (de 8.800 HP) seguía partiendo viradores, a las 0634 horas Finisterre solicitó al jefe la relación de tripulantes que necesitaría reembarcar para arrancar la máquina; de los diez solicitados sólo cinco se ofrecieron voluntarios. A las 0759 horas comenzó a clarear, con cuatro remolcadores al costado del petrolero, y a las 0850 horas el más manejable, *Charuca Silveira*, consiguió hacer firme un cabo, pero faltó a los 55 minutos (demasiado corto); en todo caso, sus 3.600 HP no hubieran bastado para la faena, por lo que el *Ría de Vigo* volvió al tajo. Para entonces casi había calmado el viento (dejando una mar de leva de tres metros) y comenzaban a llegar «refuerzos»: a las 0915 el *Pesca Uno* arrió en cubierta cuatro operarios de una empresa de salvamento y a las 0950 horas el *Helimer Cantábrico* arrió los voluntarios filipinos y un peculiar inspector de seguridad marítima «comisionado» para arrancar el buque. Ante la percepción de que Mangouras no «colaboraba», la Administración le enviaba la horma de su zapato: un antiguo jefe de máquinas ¡de 68 años de edad! que se las sabía todas y capaz de hablarle al «viejo» en su propio «idioma». Faltó el canto de un duro para que también cayera del cielo un cargamento de guardias civiles, pero finalmente quedaron en el aeropuerto en *stand by*, y el potencial «garrote» adquirió forma de fragata. A las 1340 horas y con el *Prestige* a 4,6 millas al NW de Toriñana, el *Ría de Vigo* consiguió afirmar un

remolque y comenzar a alejarlo a dos nudos de una costa, que ya no volvería a ver.

El inspector encontró al capitán *apático y cansado*, y se puso en contacto con el jefe comenzando así un irrepitible duelo entre tres ictiosaurios que sumaban 198 años. La idea de Mangouras era dirigirse a tierra, trasegar la carga y salvar su buque que, no podía ignorarlo, estaba irremisiblemente perdido de seguir en la mar; además estaba convencido de que arrancar el motor principal sería una pésima medicina para una grieta que ya degeneraba en boquete. En cambio, las instrucciones del inspector debían limitarse a arrancar la máquina y alejar aquella ruina de la costa: en determinado momento Mangouras le recordó enfadado que el capitán era él, a lo que respondió: «eso es cierto, pero si no colabora conmigo un oficial de la fragata de la Marina de Guerra vendrá a relevarle de su cargo». Tras superar una supuesta falta de aire de arranque, un compresor supuestamente averiado, una supuesta falta de potencia para las bombas de circulación, un auxiliar «infraalimentado» y con supuestos problemas de acoplamiento, otros supuestos problemas de filtros, la rotura de una pieza irrompible y, finalmente, amenazar a su colega griego con la Guardia Civil («...en ese momento la actitud del jefe de máquinas cambia...»), el inspector se doctoró *cum laude* arrancando el motor. Parece obvio que tampoco Nikolaos era «partidario», pero como (por desgracia) estaba cargado de razón, la victoria táctica del inspector quedó inscrita en un desastre estratégico. A las 1525 horas el *Prestige* salió avante a 55 RPM con rumbo NW.

Si en algún momento pudieron salvarse los percebes de la que les venía encima fue entonces, con el buque operativo, sin apenas pérdidas y el refugio al alcance de la mano. Pero en la decisión inicial de alejarlo hubieron de pesar la sensación de inseguridad creada tras veintitrés horas de abatimiento descontrolado y la aparente falta de fiabilidad de Mangouras, que personalmente creo fruto de una desgraciada serie de malentendidos. A «toro pasado» sabemos que el petrolero podría haber entrado en La Coruña o fondeado en Finisterre, y que la decisión final de arrojarlo a las fauces de una cadena de borrascas que llegaba hasta Canadá aparenta carecer de otra finalidad estratégica que «desviar» el problema, «método» éste que (como hemos visto) ya había funcionado con el *Khark-5* en 1989 y con el *Castor* en el 2000. Con todo, es difícil envidiar a quienes tomaron la decisión cuando se tiene la certeza moral de que los mismos que les denunciaron por alejar al *Prestige* les habrían denunciado igualmente por no haberlo hecho y que, probablemente, ni siquiera descargarlo en La Coruña al precio de manchar sus playas con una milésima parte del fuel que finalmente se derramó les habría evitado una denuncia por delito ecológico. Sin salir de La Coruña, alguien comentó que «los ecologistas podrían bloquear el puerto», los prácticos no parecían excesivamente entusiasmados y alguna autoridad local propuso bombardear al petrolero con «bombas de fósforo» para incendiar su carga (a tal efecto

habría dado lo mismo bombardearle con «bombas de retrete», mucho más ecológicas).

Incapaz de navegar a menos de seis nudos, sin entrar en crítica, durante el resto del día 14 el *Prestige* continuó alejándose de tierra a rumbo 330 y con dos remolques firmes mientras la mar hacía de abrelatas en la grieta y «el viejo» se daba a todos los demonios; finalmente, hacia las 0100 horas del 15 ocurrió lo inevitable (una raja de 35 metros en el costado) y paró máquina, justo dos horas antes de que llegara el capitán de salvamento para tomar el mando. A las 1803 horas del día 15 Mangouras abandonó el buque con su gente, siendo detenido, apenas bajó del helicóptero, por presunta «desobediencia a la autoridad» y «delito contra el medio ambiente»; tras ochenta y un días de prisión quedaría en libertad bajo fianza de tres millones de euros y pendiente de juicio. El pobre hombre salió de la cárcel con mucho mejor aspecto físico del que tenía al entrar, pero sospecho que no apreció la terapia y que los esquemas sobre la autoridad de un capitán fuera de las 12 millas van a precisar cierta redefinición. También la precisaba su relevo, que para poder embarcar había debido comprometerse por escrito a no estar nunca a menos de 120 millas de «las aguas jurisdiccionales españolas» y que, ante la falta de «voluntariedad» de todos nuestros vecinos, resultó tener el «refugio» más cercano en Cabo Verde (y si cuela coló). En pocas horas llegó la siguiente borrasca, con vientos de 45 nudos y mar gruesa; a las 1000 horas del día 16 la cosa estaba tan fea que, inicialmente, los técnicos de salvamento no reembarcaron porque, con un destrozo cada vez mayor, que ya afectaba la cubierta, el buque amenazaba romperse en dos. Increíblemente no llegó a partirse, pero sí pareció hacerlo su espalda quedando proa y popa precariamente unidas, con un boquete de 50 metros y la cubierta desaparecida en parte. El día 18 se hizo cargo del remolque el *De-Da*, un monstruo chino de 221 toneladas de *bollard pull* contratado por Smit Tak, permaneciendo en la zona otros dos remolcadores y una fragata españoles... y otra portuguesa que, a las 2340 horas, preguntó si no sabían que no podían entrar en su Zona Económica. La siguiente borrasca estaba prevista para el día 20, pero el *Prestige* no quiso esperarla; a las 0800 horas del día 19 su dolorida estructura se cansó de hacer un trabajo para el que no estaba diseñada y, tras plegarse sobre su cubierta, se partió en dos a 132 millas al WSW de Finisterre, hundiéndose la popa a las 1145 horas y la proa a las 1618 horas en sondas de 3.830 y 3.565 metros, respectivamente. La subsiguiente rotura de tanques e impacto contra el fondo originaron que, aunque obturadas las pérdidas por un batiscafo, al día de hoy no quede a bordo ni la mitad de la carga original. El CSIC estima que extraerla tendrá un coste de 230 millones de euros, que sumados a otros 1.000 calculados por el Gobierno para limpieza del litoral suman unas cincuenta veces el valor del buque y su carga.

De esta crisis cada cual sacará sus propias conclusiones, pero es un hecho que, mientras escribo estas líneas, hay cargos políticos imputados judicial-

mente por decisiones que posiblemente asumieran más allá de su formación y porque alguien tenía que asumirlas. Serían víctimas de un problema de organigrama que (en mi opinión) viene padeciendo los últimos dos decenios la administración marítima española y que ya había superado el antiguo Ministerio de Marina, cuyas ramas política y operativa sólo coincidían a la hora del bocadillo. Integrar ambas en un conflicto que implique sacrificar La Coruña para salvar Galicia precisaría resucitar a Churchill para arrojarle a la basura una vez vertida la última gota de «sangre, sudor y lágrimas», lo que de hecho le ocurrió a él en 1945. Creo que gestionar una catástrofe marítima exige un organigrama sencillo, vertical y encabezado por un técnico marítimo cuyo prestigio, capacidad de decisión y absoluta independencia le permitan servir además de «elemento fungible» si las cosas no salen bien. A fin de cuentas, así se han manejado los barcos desde siempre.

Notas sobre las fuentes

En ausencia de informe oficial, mis fuentes son más de cuatrocientos documentos que incluyen notas de prensa, meteos, documentación técnica, fotografías y declaraciones judiciales tal y como se publicaron en la prensa. La información comercial procede esencialmente del Lloyd's List, la técnica del American Bureau of Shipping (no «comulgo» al 100 por 100) y, en menor medida, del Lloyd's. Cuando hablo de los «registros» de Finisterre Tráfico me refiero al registro escaneado y colocado en la página *web* de la *Cadena SER* y al «limpio» publicado por el periódico *La Razón*. La «transcripción» de las conversaciones del buque con Finisterre ha sido publicada en varios medios pero, por desgracia, ya traducida del peculiar y exclusivo «inglés» en que nos entendemos los de mi antiguo oficio sin distinción de credos. Finalmente, aclararé que el artículo está escrito entre febrero y marzo, prometiendo la historia interesantes novedades antes de llegar a manos de los lectores.

Sigo en jartorre@eresmas.com

