



LA NAVEGACIÓN DEL VICENTE YÁÑEZ PINZÓN EN AUXILIO DEL PETROLERO ANDROS PATRIA

Francisco de Asís FERNÁNDEZ RIESTRA
Médico de la Armada



L salir a la mar en Ferrol, la víspera de Reyes de 1979, las personas que ocupaban el puente no mostraban ni de lejos caras felices. Se habían interrumpido los permisos para cumplir una misión que la mayoría desconocía. La dotación fue embarcando en la fragata *Vicente Yáñez Pinzón*, con los regalos de reyes en el maletero del coche. El comandante del buque, Leopoldo Boado, tranquilo y apacible, daba las primeras órdenes entre caras largas que sabían el enorme temporal que esperaba fuera.

Fue entonces cuando conocí a Jesús Mariño, a la sazón teniente de navío y oficial de derrota quien, embutido en una pelliza con



Fragata Vicente Yáñez Pinzón.

cuello de lana de oveja sobre el uniforme, animaba a todos con su característico ímpetu y toneladas de alegría, mientras el barco navegaba dando pantocazos fuera ya de la ría de Ferrol. Así escuchabas atónito: «Venga chavaliños, que salimos a la mar», mientras degustaba, tratando de mantener el equilibrio entre los balances, aquel licor de hierbas casero que guardaba para la ocasión.

Para mí, alférez de complemento recién salido de la Escuela Naval, donde un alférez de navío era un dios y la uniformidad reglamentaria algo intocable, conocer a aquel hombre, que tiempo después me ayudó a conseguir nada menos que embarcar en el *Juan Sebastián de Elcano*, constituyó una de las mejores sorpresas en mi primer embarque. Era un auténtico lobo de mar, lleno de alegría y de bonhomía. No es que cumpliera bien con su destino, es que se le veía feliz a bordo, mientras nos rodeaba aquel tremendo mar azul y negro cuyas olas inundaban el castillo, para después salir también con facilidad, gracias al cielo, por los imbornales.

Un par de meses después y en otra comisión en el mismo barco, esta vez para una vigilancia por el Cantábrico, volví a disfrutar otra de las anécdotas de Jesús. Habíamos entrado en el puerto de El Musel, y cuando volvíamos en taxi al barco, el conductor que nos llevaba, dotado de una melena rubia estropajosa (entonces la moda era pelo largo), empezó a canturrear: «¡...Jesusmar, Jesusmar... Jesús Mariño superstar!», y volviéndose hacia nosotros con una

gran sonrisa, exclamó: «Don Jesús, yo cuando la mili estuve embarcado con usted en el *Oquendo*». Creo recordar que en aquel taxi iba también otro oficial, hoy en día mando muy importante de la Armada.

Volviendo a la salida a la mar del primer párrafo, cuando el naufragio del *Andros Patria*, tengo que decir que constituyó mi verdadero bautismo de mar y el comienzo de una amplia experiencia de numerosos embarques y de amor por la Armada.

Nuestra misión, como pronto supimos, era la de ir a socorrer, o al menos tratar de mantener a distancia de nuestras costas, a un petrolero griego cargado con 200.000 toneladas de crudo iraní que se dirigía al puerto de Róterdam. El *Andros Patria* navegaba en medio de las duras condiciones generadas por un temporal que en los últimos días del año 1978 había hecho estragos en la costa gallega. Treinta y una personas de su tripulación, además de la mujer del capitán y un hijo de dos años de edad, sufrían los efectos de una profunda depresión, centrada en el sur de Irlanda, que había hecho caer el barómetro hasta los 960 milibares y generado vientos de fuerza ocho a nueve y mar muy gruesa, que en un par de días pasó a ser arbolada.

Alrededor de las 1920 horas, en situación latitud 43° 31' N y longitud 9° 37' W, un fuerte pantocazo abrió una gran vía de agua en el casco y una brecha de unos 20 metros de largo en la cubierta. Inmediatamente comenzó a escapar petróleo por el costado de babor. Pasadas dos horas, una chispa producida por la fricción de las planchas rotas del casco al moverse junto con los gases del crudo que escapaban de los tanques ocasionó una tremenda explosión, seguida de un incendio. Debido al gran peligro que suponía el fuerte temporal con fuego en cubierta, se ordenó el abandono del buque.

La tripulación se dirigió al costado de estribor para arriar el bote salvavidas de sotavento y lanzar varias balsas. Lograron embarcar todos menos el jefe de máquinas, el contraestre y tres tripulantes —uno de ellos Hierasimus Tzamarias, el bombero— que de manera voluntaria decidieron permanecer a bordo. Algunos días después de regresar a tierra, tuve la mala suerte de tener que participar, como médico de Marina, en la identificación del valiente bombero (ya solo restos humanos en una caja de pescado).

Entre tanto, varios mercantes y pesqueros próximos se dirigieron a la zona del accidente para prestar asistencia a los naufragos, mientras se ponían en marcha varios remolcadores de los puertos de La Coruña y Vigo, así como algunos buques de la Armada española (guardapescas *Sálvora* y remolcador RA-5). En la mar, a su llegada a la zona, se encontraron un gran petrolero con fuego a bordo, al que rodeaban varias manchas de crudo en llamas dispersas a merced del oleaje. Los fuertes vientos habían llevado a la deriva al bote salvavidas y a las balsas hacia las manchas de petróleo ardiendo, enviando a sus ocupantes a una muerte segura. Mientras tanto, los tripulantes que permanecían a bordo en contacto con los rescatadores, y ante la imposibilidad de ser trasbordados, solicitaron la presencia de un helicóptero.

VIVIDO Y CONTADO

De forma inesperada el fuego comenzó a remitir, y a las 2250 horas los buques presentes en la zona informaron de que el incendio en el petrolero se estaba extinguiendo. De madrugada, el fuego quedó completamente sofocado sin la intervención humana.

Entre las cuatro y las ocho de la madrugada del primer día del año 1979, el mercante alemán *Bavaria* recogió seis cadáveres cubiertos de petróleo de una balsa que al poco tiempo se hundió. A mediodía el patrullero *Sálvora* recuperó un nuevo cadáver, y otros dos un barco mercante. Durante el día, la llegada del helicóptero del SAR permitió rescatar a los tripulantes que permanecían aún en el petrolero, así como situar sobre cubierta a varios miembros del equipo de salvamento. En los siguientes días los pesqueros de la zona fueron recuperando algunos cadáveres más, dejando el balance final en 19 desaparecidos, 11 muertos y tres supervivientes.

El salvamento del barco fue adjudicado a una empresa holandesa, e inmediatamente sus buques *Typhoon* y *Loodzee* se hicieron cargo del remolque. Una vez sofocado completamente el fuego y estabilizado el petrolero, y debido a que continuaba el mal tiempo en la zona, el equipo de salvamento



Petrolero *Andros Patria*, 31 de diciembre de 1979, con mar arbolada a 20 millas de Malpica, grieta de 20 m, incendio, 11 muertos y 19 desaparecidos.

solicitó de las autoridades españolas y portuguesas un lugar de refugio en la costa, que denegaron por temor a una marea negra que dejase la costa, playas y puertos contaminados. Las autoridades francesas y británicas se unieron enseguida a la negativa. En consecuencia, los remolcadores pusieron rumbo suroeste de alejamiento y el día 2 de enero a las 0930 horas el destructor de la Armada española *Gravina* convoyaba al petrolero a unas 50 millas de la costa pontevedresa.

El 4 de enero el grupo había alcanzado un punto situado a 150 millas de la costa portuguesa, y la mancha que dejaba tras de sí ocupaba una extensión de 50 millas de largo por 500 metros de ancho. Fue entonces cuando, a bordo del *Vicente Yañez Pinzón*, relevamos al *Gravina* en su labor de escolta, con mar arbolada que poco a poco fue cayendo a mar gruesa, para volver a crecer a muy gruesa.

Permanecimos en la mar durante una semana, en la que me dio tiempo a leer varios libros, ya que algunas noches era imposible dormir, mientras observaba la calma y profesionalidad de la dotación, dominando el mareo y cumpliendo impasible sus guardias de mar.

En aquellos días descubrí un par de cosas interesantes: una de ellas era que, a pesar de ser un novato, mi labor de médico a bordo se apreciaba y respetaba; y la otra, que a la larga me resultaría muy útil, era que a pesar de notar la mala mar y su tremenda incomodidad no llegaba a marearme. Eso es pura suerte, pero me permitiría disfrutar a lo largo de las navegaciones posteriores realizadas en mi vida, incluyendo la de cruzar el Atlántico con el *Elcano*, la fragata *Victoria* y el *Galicia* o ir en cuatro ocasiones a la Antártida. En definitiva y sin caer en el tópico, fueron los mejores años de mi vida.

El estrago que ocasiona el estado de la mar sobre la capacidad de acción y autocontrol del personal ya se sabe que en algunos provoca únicamente un deseo definitivo: «Mi oficial, pégueme usted un tiro, pero de aquí no me muevo». Esta fue la contestación que recibió un compañero nuestro en otro buque, cuando al querer ayudar se acercó a un afectado por el mareo tirado como despojo en un pasillo.

También en aquella comisión aprendí algo de un inolvidable ATS de Ferrol que se llamaba Marino. Cuando uno de los oficiales se vio afectado por una inoportuna enterocolitis, le dio a beber una ampolla de estreptomycinina inyectable, de las que antes existían en los viejos cargos de nuestros buques. Mano de santo, pues en un par de horas nuestro compañero quedó listo para dar adelante. Así aprendí ese método de barco con el que años después, en 1984, a bordo del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, a la sazón atracado en Fort de France (Martinica), pude curar con rapidez a media dotación de guardias marinas y marineros intoxicados por unos mariscos de la zona, pudiendo así regresar a la fiesta de la embajada de la que me había ido a regañadientes.

La navegación del *Pinzón* nos llevó casi a las Azores, pero a la vuelta pudimos disfrutar de buen tiempo, y en mi caso de la emoción de mi primera reca-

lada en costas gallegas. Cuando regresamos a nuestra base en la E. N. de La Graña, nuestro barco llevaba un metro de agua en el pique de proa, señales de lucha en los costados y numerosos candeleros rendidos. Ya en tierra, nos enteramos que el 21 de enero, a 250 millas al sur de las islas Azores y con buen tiempo, comenzó el trasvase del crudo con dos petroleros de BP que, al empeorar el tiempo, de nuevo se dirigieron hacia el sur, a una situación a 200 millas al noroeste de las islas de Cabo Verde.

El 9 de febrero concluyeron las operaciones de trasiego de la carga y el petrolero fue remolcado hacia unos astilleros en Lisboa donde, tras una primera evaluación, las reparaciones fueron tasadas en más de 600 millones de dólares, un presupuesto excesivo que obligó a sus armadores a optar por su desguace, que se llevó a cabo en Barcelona, a partir de julio de ese mismo año.

La cantidad de petróleo vertida por el barco griego difiere según las fuentes consultadas, pero todas están entre las 40.000 y las 60.000 toneladas. Una primera gran mancha se detectó en los primeros días a 12 millas de la costa y fue combatida con dispersantes químicos lanzados desde remolcadores, pesqueros y patrulleros de la Armada. El cambio en la dirección del viento hacia el sudoeste favoreció que la gran mancha se alejara de la costa. No obstante, varias balsas de crudo llegaron hasta tierra, alcanzando incluso zonas de la provincia de Lugo. Además del daño en playas y costa, multitud de aves murieron y otras se vieron afectadas por el vertido.

Como final del relato, tiene interés comentar un suceso extraordinario del que me enteré hace poco tiempo. Al revisar la documentación que pude encontrar, descubrí que además de la tragedia que supuso aquel naufragio, con la pérdida de vidas humanas y el desastre medioambiental y económico..., había sucedido algo más. Al parecer, desde el momento del accidente hasta la llegada del barco siniestrado a Lisboa ocurrió un fenómeno inesperado. Este extraño suceso se recoge en el número 41 (junio de 1981) de la revista *Stendek*, en un artículo de José Paz Paz, titulado «Extraña luz sobre el *Andros Patria*». En dicho artículo el autor recoge el testimonio de un marinero que hacía la mili en un buque de guerra español que escoltaba al convoy. Se trataba nada menos que de la fragata *Vicente Yáñez Pinzón*, que en aquellos días navegaba a unas 250 millas al oeste de la costa portuguesa, al norte de las islas Azores. Este fue el relato del marinero:

«Navegando sobre las 0130 de la madrugada, con motivo de patrullar acompañando al buque siniestrado *Andros Patria* y en compañía de la corbeta portuguesa *Joao Roby*, se avistó un objeto que no fue identificado por los radares aéreos; el objeto en cuestión se aproximó al buque siniestrado, permaneciendo inmóvil durante unos segundos; el aspecto era de una luz intensa roja, a continuación se dirigió hacia el *Vicente Yáñez Pinzón* efectuando la misma maniobra y poco después sobre la fragata portuguesa. Al terminar su extraño acercamiento, se alejó a gran velocidad en dirección contraria (NE).»

De acuerdo con el marinero informante, el tiempo esa noche era muy malo, con mar arbolada y vientos de 120 kilómetros por hora. Al resultar fallida la identificación del extraño objeto volador, en la fragata española se tocó zafarrancho de combate. A la mañana siguiente el hecho fue comentado entre diferentes miembros de la tripulación que lo habían visto. No existen más referencias sobre este suceso.

Es de imaginar la sorpresa que produjo la aparición del citado objeto, o más apropiadamente de la citada luz, pero sobre otras consideraciones, y con el fondo de los sucesos del petrolero *Andros Patria*, estos recuerdos están dedicados a un gran oficial de marina, que a buen seguro estará ahora haciendo sonreír a los mismísimos ángeles, nuestro amigo Jesús Mariño.

