

PONERLE PUERTAS AL MAR

Luis JAR TORRE (RNA)



UNA tarde santanderina ya remota en el tiempo, el profesor de Economía Marítima nos planteó a sus alumnos de primero de Náutica una cuestión que cada cual debía responder como mejor pudiera: «objetivo de la empresa naviera». Recuerdo mi autocomplacencia cuando, tras escuchar el ramillete de respuestas de mis compañeros, conseguí pergeñar una aparentemente infalible: «el transporte de personas y mercancías por mar»; también recuerdo

mi chasco cuando, entre condescendiente y compasivo, el profesor nos explicó la dura realidad que se nos venía encima: el objetivo de la empresa naviera no era transportar nada, sino «la obtención de beneficio económico mediante el transporte marítimo». En la misma aula, el profesor de Construcción Naval y Teoría del Buque trataba de inculcarnos por las mañanas que, como las proas de los buques estaban sometidas a múltiples esfuerzos, se construían con especiales requerimientos de solidez y estanqueidad. A punto de cumplir los dieciséis, no podía ni sospechar que ambas tesis pudieran llegar a ser incompatibles, pero de haberlo hecho entonces no habría dudado en considerar axiomática la tesis del marino antes que la del economista; ¡y de nuevo me habría equivocado! Definida la «finalidad de la misión», las empresas navieras suelen estar dirigidas por economistas, siendo tan raro ver un marino frente a una de ellas como, por idénticas razones, puede que llegue a serlo ver un médico al frente de un hospital. Y no me quejo, son las reglas de un sistema que, con todos sus defectos, consigue mantenernos bien alimentados a base de continuos sacrificios al dios de la eficacia pero, aun sin quejarme, desde aquella tarde no he conseguido salir de mi asombro ni (precisamente por ello) de una aceptable mediocridad.

Supongo que los economistas considerarán la década de los ochenta como uno de los momentos cumbre de su ciencia: sacrificio por aquí, eficacia por allá y ¡zas!, la marina mercante española desaparece como por arte de magia, pero tampoco me quejé; la «reconversión» era, al parecer, el precio a pagar para que los españoles nos ahorráramos un par de céntimos en cada litro de gasolina. Fue una época casi tan asombrosa como mi descubrimiento de la economía, a tal extremo que una prestigiosa naviera del país marítimo por excelencia bautizó uno de sus buques nada menos que como *Herald of Free Enterprise*. De tal buque (auténtico heraldo del desastre) tratará este artículo,



El *Herald of Free Enterprise* navegando normalmente. Obsérvese la ola de proa, algo menos de un metro, bajo la puerta de la cubierta G.

su pérdida es el accidente marítimo más estúpido e injustificable del que jamás haya tenido conocimiento, y si hubiera de regalar mis existencias de caridad profesional a un colega se las regalaría sin dudarle a su capitán, que estoy seguro debió sentirse el hombre más desgraciado del universo. Lamentablemente, las casi doscientas víctimas del naufragio sólo tuvieron ocasión de ahogarse.

Inquestionablemente el factor desencadenante del accidente fue un clamoroso fallo por parte de la dotación, pero la investigación posterior descubriría que, tanto la organización de la naviera y del buque como su propia concepción física, eran la ya mencionada suma de sacrificios al dios de la eficacia... ¡comercial!, casi podría decirse que un homenaje a la asignatura de Economía Marítima en detrimento de la Construcción Naval, la Teoría del Buque y el temor de Dios. Siendo también incuestionable que desde entonces han ocurrido naufragios mucho peores, un análisis desapasionado de las consecuencias de éste, en concreto, apuntaría el «valor añadido» de que ocurrió en Bélgica y los muertos eran rubios. ¡De nuevo la ley del mercado!

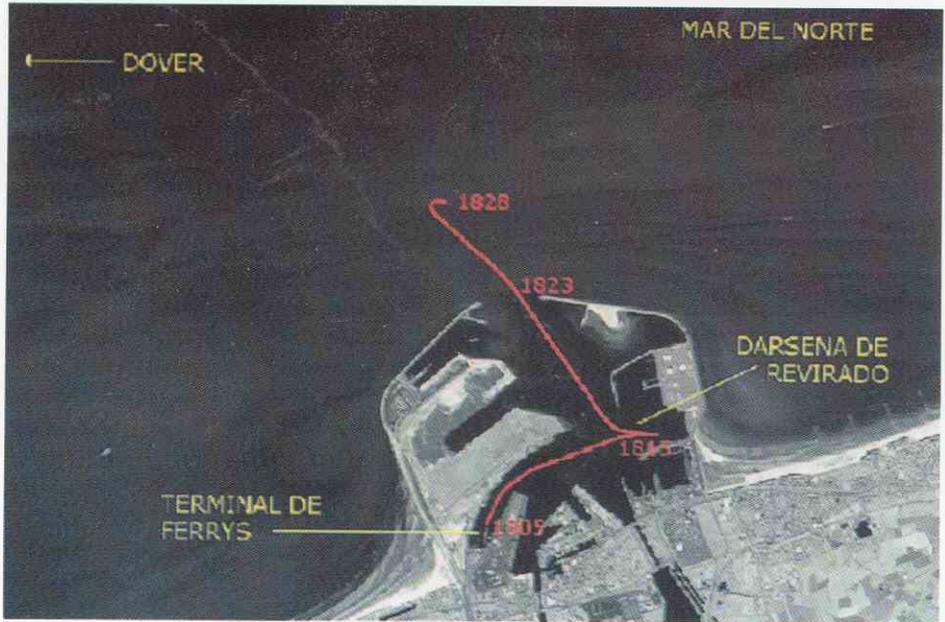
Jornada de negocios

Enfrentados a una demanda táctica peculiar, británicos y norteamericanos desarrollaron durante la Segunda Guerra Mundial un tipo de buque que en

lugar de mamparos transversales tenía un estadio cubierto, en vez de atracar a los muelles varaba en las playas y en lugar de proa enfrentaba a la mar una puerta. Su razón de ser era desembarazarse de un cargamento completo de vehículos en un santiamén, y aunque tal engendro no fuera gran cosa en términos náuticos (¡a muchos lectores les consta!), no creo que los autores del concepto pensarán en otra cosa que un artefacto para usos muy puntuales y prescindible a medio plazo. Como por entonces apenas había vehículos privados, solamente un ejército podía precisar los servicios de semejante tipo de buque, pero pasados unos años comenzó a aparecer por los muelles la avanzada de otro tipo de «ejército»: la «brigada ligera de curritos motorizados». Simultáneamente, la proliferación del *container* y de su media naranja, el *trailer*, creó otra «demanda táctica peculiar» y, como veinte años atrás, propició la aparición de un engendro náutico similar: el ro-ro (*roll-on roll-off*) puro. Su diseño hacía tabla rasa con un siglo de experiencia en cargueros de propulsión mecánica, aunque, al no serles exigible a los civiles el valor que se nos supone a los militares ni obligatorio descargar los turistas directamente en la playa, en principio el portón de carga se instaló a popa.

Un ro-ro típico es un buque con una cubierta corrida de proa a popa (cubierta ro-ro), situada (pongamos) un par de metros sobre la flotación y que finaliza a popa en una rampa por la que embarcan y desembarcan los vehículos, en buena parte *trailers* sin cabeza tractora propia. Como cualquier cargamento de vehículos abarrota mucho antes en volumen que en peso, los ro-ros de cierto tamaño suelen tener dos o más cubiertas conectadas entre sí mediante rampas, pero la característica común es la ausencia de compartimentación en los espacios de carga. Bajo la cubierta ro-ro se sitúan los tanques de lastre, combustible y una claustrofóbica sala de máquinas que, al carecer de dimensión vertical, resulta especialmente vulnerable a inundaciones o humaredas diversas. Por encima de las cubiertas de carga está situado el puente y, si se trata de un carguero puro, unos alojamientos para la tripulación que, por accidente de diseño, suelen consistir en un privilegiado «ático». Si se trata de un *ferry*, el «alto mando» sigue alojado tras el puente, pero los currantes son desalojados del «chollo» y encajados en espacios de las cubiertas de carga poco idóneos para encajar vehículos (por ejemplo, el extremo de proa), mientras el «ático», que en este caso suele tener varias cubiertas, se destina a locales públicos u ocasionales camarotes para el pasaje. En términos estéticos un ro-ro puro vendría a ser un capitoné con bandera, en el plano náutico me quedaré con una descripción ajena: *...essentially flat pontoons covered by a superstructure.*

El entorno ideal para estas criaturas es un estrecho (Cádiz-Tánger) o un archipiélago próximo al continente (Cádiz-Las Palmas), y la demanda de transporte que cubren son cargamentos a los que por valiosos, urgentes o perecederos compensa meter en un camión y ahorrar manipulaciones en tránsito. Si la demanda incluye vehículos particulares con sus ocupantes (Algeciras-



Un desastre a vista de satélite: reconstrucción de la derrota del *Herald*. Obsérvese la estela del buque de la esquina NW, que define aproximadamente el canal. (Composición propia sobre foto de satélite utilizada con autorización de Space Imaging Inc., gracias a la amabilidad de Sven Cowan, supervisor customer support operations).

Ceuta) aparece el conocido ro-ro-ferry que, pese a las apariencias, en lo esencial no es más que un ro-ro con cafetería. Naturalmente, si el espacio a unir es el Reino Unido con Europa, el éxito está asegurado: solamente en 1985 cruzaron el Canal 20.056.000 personas y 3.387.200 vehículos. Para entonces alguien ya había caído en la cuenta de que, como la travesía Dover-Calais apenas lleva hora y media, los *ferrys* se pasaban más tiempo cargando o maniobrando en puerto que navegando. El problema era muy común en trayectos cortos con aguas relativamente tranquilas, así que ¿por qué no aguzar también la proa, llevarla directamente al punto de descarga y acortar la maniobra evitando evoluciones? A fin de cuentas la idea parecía haber funcionado bien a los militares, también enfrentados al problema de descargar vehículos con rapidez y abandonar con presteza un entorno «poco productivo».

Hace veinte años, las rutas de *ferrys* del Canal estaban dominadas por un par de empresas paraestatales y otra privada (la británica Townsend Thoresen), que ya había lanzado una indirecta bautizando en 1962 a uno de sus buques como *Free Enterprise*. Esta empresa recibió en 1980 de los astilleros alemanes Schichau Unterweser tres unidades muy especializadas que, además de batir un récord de tamaño, estaban construidas a la medida de la línea

Dover-Calais. Eran unos buques de 132 m de eslora, 22,7 de manga, 7.950 TRB, capacidad para 1.300 pasajeros y 350 vehículos, portones a proa y popa y dos cubiertas ro-ro, cada una con su propia rampa a proa. Para no arruinar su valioso tiempo en evoluciones, además de tres ejes de paso variable y timón a popa, a proa contaban con otro timón, otro eje longitudinal y otros dos laterales y, finalizada la maniobra, podían acelerar con gran rapidez hasta alcanzar su velocidad de servicio (22 nudos). La competencia de su mismo pabellón (Sea Link) seguía sin privatizarse, y bien pudo tratarse de otra «indirecta», lo cierto es que el trío fue bautizado como *Pride of Free Enterprise*, *Herald of Free Enterprise* y *Spirit of Free Enterprise*, incorporándose a una flota de otros diecinueve buques de la misma compañía. Quizá alguno de mis, cada vez más escasos, compañeros de escala recuerde todavía haber dedicado una mirada desconfiada (por babor y entre las chatas de Varne y Sandtette) a estos correcaminos de casco naranja que pregonaban el nombre de su armador con grandes caracteres en el costado.

Jornada de puertas abiertas

El viernes 6 de marzo de 1987 al *Herald of Free Enterprise* le habían «cambiado la guardia»: otro buque había quedado fuera de servicio y aquel día tuvo que hacer la ruta Dover-Zeebrugge en lugar de la habitual Dover-Calais. Para un buque menos especializado la cosa no hubiera tenido otra trascendencia que navegar un poco más (dos horas y media), pero, a diferencia de Dover o Calais, la terminal de Zeebrugge no permitía al *Herald* operar simultáneamente con ambas cubiertas ro-ro, y además planteaba problemas de marea para colocar la rampa de la Cub.E, por lo que hubo que producir un asiento aproante de cuatro pies lastrando dos tanques para poder trabajar durante la pleamar de la tarde. Consignaré en honor a los puristas que, tanto la cubierta alta (Cub.E) como la principal (Cub.G), tenían la altura de dos cubiertas normales a fin de poder acomodar *trailers*. Por ello, y para optimizar espacio, la Cub.E (que habría sido la principal en otro tipo de buque) disponía a ambas bandas de plataformas elevables (Cub.D) para estibar turismos a doble altura, y la Cub.G una *mezzanine deck* (Cub.F), digamos que medios entrepuentes con alojamientos para dotación.

Hacia las 1700 h comenzó a embarcar el pasaje para el viaje de regreso a Dover, en buena parte turistas británicos que, por una libra, habían disfrutado de un día de compras en Bélgica, gracias a la oferta de un periódico. También embarcó un centenar de militares británicos estacionados en Alemania que se dirigían a disfrutar sus permisos, muchos de ellos con coche y familia; en total subieron a bordo 459 pasajeros, pero solamente un centenar de ellos con billetes nominales. Tras aparcar sus 81 vehículos particulares en las cubiertas ro-ro, el pasaje fue acomodándose por los amplios locales públicos de las

cubiertas B y C (la habitual mezcla de cafetería y sala de estar), mientras, más abajo, se cargaban otros tres autobuses y 47 pesados *trailers* que, por entrar los últimos, se estibarón a proa (malo...). El cargamento humano que ocupaba la cafetería no podía ni sospechar que, bastante antes de salir de puerto, una serie de pequeños fallos estaba abonando el terreno para que otro de dimensiones cósmicas les arruinara el día. Un *ferry* que haga tres rotaciones diarias también hará doce maniobras de atraque o desatraque, siendo mera rutina para su dotación operaciones que no lo son tanto en otro tipo de buques. Sus ciclos de trabajo y descanso también serán peculiares e incluso pueden necesitarse varias dotaciones para un mismo buque, pero tratándose de rutas fijas es relativamente sencillo dar con un procedimiento para que el sistema hombre-máquina funcione como un reloj. Naturalmente, cuanto más exigente sea el objetivo de rentabilidad (agilización de ciclos carga/descarga, reducción de plantillas, etc.) más fino habrá que hilar y más riesgo existirá de que una puntada mal dada mande al guano todo el sistema. En mi opinión, no es descartable que el puntual cambio de ruta y rutina del *Herald* desequilibrara un sistema ya sobrecargado.

A la llegada a Zeebrugge, el segundo contraemaestre Mark Stanley abrió la puerta de proa para permitir descargar los vehículos y después supervisó limpiezas y mantenimientos hasta que, con los vehículos para Dover ya a bordo y el buque de salida, fue relevado por el contraemaestre Terence Ayling; entonces Stanley se dirigió a su camarote, se metió en su litera y se quedó frito. Sobre el cómo y el porqué de tal relevo hay varias versiones, la más verosímil (una transcripción del informe oficial) lo sitúa hacia las 1810 h. ya en *harbour stations* y plena maniobra de salida, que había comenzado a las 1805 h. Era responsabilidad de Stanley cerrar las puertas de proa antes de salir de puerto y del 1.º oficial Leslie Sabel comprobar que efectivamente quedaban cerradas, pero, por lo visto, también era habitual encontrárselas ya cerradas por haberlo hecho cualquier «espontáneo» que pasara por allí. Ayling abandonó la *Cub.G* hacia las 1811 h consciente de que las puertas seguían abiertas, pero, sin vocación de espontáneo y teniendo claro que *It has never been part of my duties to close the doors or make sure that anyone is there to close the doors*, también él se fue sin cerrarlas. El 1.º oficial declararí que, tras ocuparse de la carga y creer ver a Stanley dirigirse a través de los vehículos al panel de control de las puertas, hacia las 1820 h él se dirigió al puente, donde se suponía que debía estar desde quince minutos antes de la maniobra de salida (obviamente se esperaba de Sabel el don de la ubicuidad); para entonces el *ferry* ya debía estar pasando el espigón interior del puerto cuatro puntos avante y a unos 12 nudos. A las 1823 h quedó atrás el espigón exterior, el capitán Lewry ordenó seis puntos avante los tres ejes (régimen de unos 18 nudos) y el *Herald* enfrentó al mar del Norte un agujero del tamaño de un apartamento (30 m²) y contiguo a una cubierta corrida.

Algún lector se preguntará, incrédulo, cómo pudo ocurrir semejante chapu-

za en 1987 y saliendo de un puerto belga a bordo de un buque británico, pero los desastres marítimos no suelen ocurrir sin más, sino como consecuencia de varios micro-desastres previos. En el caso del *Herald* podríamos comenzar por el moderno diseño de sus puertas de proa, que en lugar de abrir de lado y hacia arriba se deslizaban horizontalmente, impidiendo que, en ausencia de otro sistema, pudiera verse desde el puente si estaban abiertas. Podríamos continuar con su peculiar sistema de «control del buque»: aunque sin la parafernalia y aparato de una unidad naval; también el capitán de un buque mercante, a punto de entrar o salir de puerto, recibe «novedades» (¡lógico!), pero... ¿y si hay doce o más maniobras diarias?, pues eso, menos formulismos: en el *Herald* estaba instaurado y aprobado un *negative reporting system*, consistente en que, de no recibir novedad en contra, ...*the master will assume, at the due sailing time, that the vessel is ready for sea in all respects*. Y podríamos finalizar con el *sense of urgency to sail at the earliest possible moment*, que (junto con otros doce *findings* más) recoge un informe judicial cuya transcripción ha llegado a mis manos, pero es muy posible que ninguna pifia, ni siquiera salir de puerto con la puerta abierta, hubiera bastado por sí misma y en ausencia de las demás para originar tamaño desastre.

Jornada de duelo

El *Herald* había zarpado de Zeebrugge con la última luz del crepúsculo de una tarde bastante tranquila; los termómetros marcaban 0°, soplabla una leve brisa del E y la mar estaba en calma, así que, no siendo la primera vez que (con las prisas) alguien se olvidaba cerrar las puertas de proa al salir a la mar, la cosa podía haber quedado en cierta turbación a la llegada a Dover, pues, con calma chicha, la ola de proa no debería llegar al hueco de la puerta (ver fotografía). Pero un par de detalles marcaron la diferencia entre aquel despiste y los anteriores. Hacia las 1740 h y una vez finalizada la carga de los vehículos se había comenzado a deslazar los tanques de proa, pero 43 minutos más tarde, y ya entre puntas, el buque todavía estaba tres pies aproado, lo justo para que entrara algo de agua en avante toda, pero no lo suficiente para originarle una muerte súbita. Un efecto añadido de navegar hociado era que, a partir de cierta velocidad, afectaba negativamente a la maniobrabilidad del buque, y puede que ésa fuera la gota que colmó el vaso. La REVISTA del pasado enero incluye un ilustrativo artículo sobre el *efecto squat* que utiliza este accidente como caso práctico; mencionaré que, aunque también he oído hablar del vicio (que apunta dicho artículo) de ventilar las atufadas cubiertas de un ro-ro navegando en puerto con la puerta abierta, tal práctica en este caso podría explicar que nadie considerara alarmante desatracar sin cerrarlas, pero no altera el hecho de que el buque salió a la mar con las puertas de proa totalmente abiertas, porque, el uno por el otro, se olvidaron de cerrarlas.

El citado artículo menciona que, ya fuera de puntas, el *Herald* se salió de la canal dragada por «un problema en la maniobra de salida», yo recordaré que el buque navegaba tres pies aproado y *Captains complained about the effect of the weight of this water ballast on the ship's handling and safety. At full speed, or even reduced speed, the bow wave came three-quarters of the way up the bow door and the ship was difficult to manoeuvre.* Los capitanes de corbeta Riola y Guitart han calculado que al salirse de la canal, a una velocidad de 16/20 nudos, un efecto *squat* subsiguiente a la reducción de sondas incrementó el calado del buque entre 1,3 y 1,9 m. Y así, a las 1825 h (dos minutos después de que el capitán Lewry ordenara seis puntos avante), la gota que había de colmar el vaso irrumpió en la Cub.G en forma de un torrente cuyo caudal inicial rondaría las tres t/seg; sin mamparos que la contuvieran la riada corrió de proa a popa y de babor a estribor. Dados los problemas de maniobra mencionados cabe suponer que el timón estaría trabajando de lo lindo, y consta que todavía no se habían sacado los estabilizadores laterales (ver fotografía), por lo que, en menos de un minuto, el agua se fue a una banda y el buque escoró unos 30° a babor. Cuanto más agua entraba más se hundía la proa y mayor era el caudal, mientras el *Herald* seguía navegando a más de 15 nudos; unos cuarenta segundos más tarde, tras una afortunada y brusca caída a estribor que lo sacó definitivamente de la canal, el buque zozobró; los relojes del puente se pararon a las 1828 h. El *ferry* quedó media milla al NW de la bocana, escorado 95° a babor y con su costado apoyado sobre el fondo en sondas de unos 11 m, por lo que media manga quedó fuera del agua. Dado el diseño intrínsecamente *top heavy* de estas unidades y la ausencia de compartimentación de la Cub.G, 250/300 toneladas de agua bastaron para hacer zozobrar a un buque de casi 8.000 TRB en menos de tres minutos.

La mayor parte de los pasajeros estaban en la cafetería y los locales públicos de la Cub.C, viéndose arrojados contra los ventanales de babor a través de un suelo súbitamente convertido en tobogán. Segundos después, la cafetería era una insondable piscina de agua helada, cuyo borde (los ventanales de estribor) estaba unos siete metros por encima de la superficie del agua; aunque la piscina tenía decenas de metros de longitud, sólo tenía tres de anchura (una cubierta), y en tan exigua extensión se apiñaban proporcionalmente los pasajeros que antes ocupaban los veintidós de manga. Para terminar de arreglar las cosas, tal piscina carecía de escalerillas en sus larguísimos costados (el suelo y el techo de la cafetería) y sobre los apiñados nadadores caían todo tipo de objetos (incluyendo personas). Considerando que la escena se desarrolló en la más absoluta oscuridad, no sorprende que los supervivientes de este naufragio sean referencia obligada en la bibliografía sobre estrés postraumático. lo sorprendente es que las dos terceras partes del pasaje y la mitad de la tripulación consiguieran salir vivos. Todo ocurrió tan deprisa que no hubo tiempo de pedir auxilio ni de alistar medios de salvamento, pero una draga, que vio cómo el *ferry* escoraba y se quedaba a oscuras ante sus narices, dio aviso a

Zeebrugge Port Control; a las 1850 h la noticia ya se había extendido por ambas orillas del Canal como una mancha de aceite.

Las personas atrapadas en cubiertas inferiores o compartimentos situados a babor estaban más allá de cualquier auxilio, pero algunos tripulantes rompieron los gruesos ventanales del costado de estribor con hachas procedentes de los inútiles botes salvavidas, deslizando por los boquetes las escalas de nudos de los pescantes. Por suerte, unidades navales de la OTAN estaban efectuando maniobras en la zona y, al poco, un helicóptero británico depositó sobre el *Herald* una pareja de buceadores, que consiguió rescatar con vida un tercio del centenar de personas que seguían atrapadas en la cafetería. Dado que el accidente había ocurrido en un área muy concurrida y prácticamente en puerto, la operación de salvamento fue inmediata y masiva, participando dos unidades navales, unas treinta embarcaciones civiles y nueve helicópteros, que colocaron a bordo un total de diecinueve buceadores belgas y británicos, pero el tiempo jugaba en contra. En marzo la temperatura del mar del Norte es de unos 6°, quince minutos sobran para que un buen nadador quede inutilizado por la hipotermia y otros quince pueden bastar para matarlo. Pasadas dos horas y media no es razonable esperar rescatar del agua otra cosa que cadáveres.



El *Herald* zozobrado. Obsérvese que los estabilizadores aún no han sido desplegados y que la puerta de proa está abierta y cubierta por una lona, colocada probablemente para evitar la dispersión de los cadáveres.

La mayoría de los supervivientes fueron trasbordados desde el costado de estribor del *Herald* a la zona portuaria, donde la autoridad civil estableció un centro de crisis y once equipos médicos les fueron atendiendo en tres puestos de socorro diferentes antes de evacuarlos a diversos hoteles y una decena de hospitales civiles y militares. Se ha criticado que durante días se ofrecieran cifras contradictorias sobre el número de supervivientes y se ha mencionado que civiles y militares trabajaron descoordinadamente: es probable que a oscuras, en un puerto no programado y a la vista de un *ferry* patas arriba, algún desconsiderado piloto militar optara por extraer al personal del agua helada y endosarlo al hospital más a mano en lugar de presentarse a las autoridades locales para confeccionar organigramas. Respecto al «equipo local», inicialmente debieron tener el mismo problema de prioridades: después, en ausencia de billetes nominales y (por tanto) de lista de pasajeros, no les debió resultar nada fácil cuadrar víctimas y supervivientes. Eso sin contar que en estos casos siempre hay ilesos con tendencia a «autoevacuarse» a su casa y no salir de ella hasta agotar las existencias de tila. En cambio, al desdichado capitán Lewry casi tuvieron que sacarle de su puente por la fuerza; gravemente herido y con terribles dolores tras rodar de banda a banda y golpearse con un saliente, insistió en permanecer a bordo hasta que, finalmente, sus oficiales lograron convencerle para que se dejara evacuar en un remolcador. Visto lo que le esperaba en tierra tenía razón al preferir su buque semihundido, no sólo terminarían por quitarle el «carnet», sino que: *...tabloid reporters smashed down the walls of his intensive care unit, invaded his home, put microphones in his car and treated that honourable man to a degree of invasion of privacy that was disgusting and vicious by any standards* (ésta es la queja de su diputado en la Cámara de los Comunes).

Jornada de sesiones

Se ha estimado que unas 188 personas fallecieron en este naufragio, el más grave en tiempos de paz de la marina mercante británica desde la pérdida del *Titanic*, lo que, sumado al feo asunto de la puerta abierta, originó una más que considerable alarma social (ciertamente, era muy alarmante). Para su desgracia, la prestigiosa naviera P&O (la del *Canberra* o el *Oriana*) había absorbido dos meses atrás a Townsend Thoresen, viéndose así implicada en un desaguisado poco acorde con su propia trayectoria de más de un siglo en la mar. El 27 de abril se iniciaron en Londres las sesiones de una «Court of Formal Investigation», que había de prolongarse hasta junio bajo la presidencia del juez Sheen. Sin competencias penales, este tipo de tribunales son competentes para determinar las causas de un naufragio, retirar titulaciones en consecuencia y poco más, pero evidentemente sus conclusiones pueden desencadenar o incluso condicionar la actuación de otro tipo de tribunales por estar muy pres-

tigiados en el mundillo marítimo anglosajón. Sin duda, un prestigio ganado a pulso, pues en mi vida marinera he oído hablar más alto y claro de problemas que, aunque familiares a casi cualquier marino, no suelen ventilarse con tanta abundancia de adjetivos calificativos. No se escatimaron medios: un día de mayo, con similares características meteorológicas al del accidente, se comisionó al *Pride of Free Enterprise*, con análoga distribución de pesos, para reconstruir y filmar al detalle la ola de proa que había liquidado a su gemelo. Como el *Pride* también iba sobrecargado de ingenieros, abogados y periodistas supongo que esta vez cerrarían las puertas, si no habríamos terminado por enterarnos.

Las conclusiones de la Corte fueron demoledoras y, aun reconociendo la evidente negligencia de parte de la dotación, arremetió contra la organización de la naviera en términos poco usuales. Por ejemplo, resultó que debido a la carga de trabajo en el *Herald* se solapaban tres dotaciones distintas de subalternos con otras cinco de oficiales, impidiendo desarrollar un auténtico equipo de trabajo y que, aunque en cinco meses llegaron a pasar por el *Herald* cincuenta y seis oficiales (era una especie de barco-escuela), en su último viaje llevaba uno por menos. Tal detalle y algún memorando (...*put pressure on the first [loading] officer if you don't think he is moving fast enough...*) explicarían que el puesto de primer oficial exigiera cualidades sobrehumanas para cargar vehículos contrarreloj y cualidades sobrenaturales para estar en dos sitios a la vez (la omnipresencia es un atributo divino). La sempiterna prisa por salir de puerto sería la madre del ya mencionado «negative reporting system», y juntos formarían una pareja potencialmente desastrosa: se mencionó que, al menos en cinco ocasiones anteriores otros buques de la compañía ya habían salido a la mar con alguna puerta sin cerrar y que uno de los gemelos del *Herald* llegó a navegar varias horas con las de proa abiertas. Cuando en 1983 un buque se olvidó de cerrar tanto las de proa como las de popa, uno de los capitanes solicitó de la naviera la instalación en el puente de luces indicadoras del estado de los portones. Aun contando con el «no», el infeliz no debía contar con la guasa (eran ingleses), pero el paso por la mesa de los «barandas» enriqueció su memorando con un comentario marginal: *Do they need an indicator to tell them whether the deck store-keeper is awake and sober? My goodness!!....* Otra petición posterior fue contestada por escrito en términos más razonables: *I cannot see the purpose, or the need for the stern door to be monitored on the bridge, as the seaman in charge of closing the doors is standing by the control panel watching them close.* Asombra pensar que por el precio de un patinete cualquier electricista *amateur* improvisaría una instalación casera con un conmutador, un rollo de cable, una bombilla roja y otra verde. De hecho, hasta el más barato de los utilitarios tiene una luz que se enciende al abrir la puerta, pero todavía quedaban más «ahorros».

Si el *Herald* salió de puerto hociado de proa fue porque la bomba existente necesitaba 90 minutos para completar el deslastre y, aunque el propio capi-



Operaciones de reflotamiento del casco.
(Foto: G. Coolens-Grupo Soficom).

el rollo de cable). Una complicación añadida al asunto de los lastres era la ausencia de indicadores de calado en el puente, muy convenientes para evitar que proas tan «sensibles» hubieran de ser lastradas «de memoria» en la mar. Y como colofón estaba el viejo asunto del exceso de pasaje (aunque, por fortuna, no en este viaje): sin billetes nominales, los capitanes de los *ferrys* reciben un cargamento de «pasaje a granel» que se supone ha contado su naviera o agente; pero claro, es el conocido problema de confiar las ovejas al lobo. Un capitán ya se había quejado: ...*This total is way over the life saving capacity of the vessel. The fine on the Master for this offence is £50. 000 and probably confiscation of certificate. May I please know what steps the company intend to take to protect my career from mistakes of this nature?* Y, por favor, que nadie se rasgue las vestiduras porque doce años más tarde, en nuestra ruta del Estrecho, seguíamos con la misma canción.

La investigación del juez Sheen concluyó que, en parte, el accidente se había originado por *serious negligence in the discharge of their duties* de tres tripulantes (el capitán, el 1.^{er} oficial y el 2.^o contramaestre); sé que al menos el capitán perdió el «carnet» por una temporada. Pero el grueso de las tortas se las llevó la naviera (...*a full investigation into the circumstances of the disaster leads inexorably to the conclusion that the underlying or cardinal faults lay higher up in the Company*), que tuvo que oír calificar durante las sesiones determinadas prácticas como ...*an abject abdication of responsibility. It demonstrates an inability or unwillingness to give clear orders. Clear instructions are the foundation of a safe system of operation*, leer en las conclusiones finales que ...*as this investigation progressed, it became clear that shore management took very little notice of what they were told by their Masters y*

tán Lewry había informado a sus superiores del problema seis meses atrás (y otros dos capitanes antes que él), no era razonable demorar hora y media la salida a la mar varias veces al día porque el barco gobernara mal. Lo razonable hubiera sido hacer caso al jefe de máquinas, que solicitó reiteradamente una bomba de lastre de alta capacidad, pero su coste (25.000 libras) fue considerado por la naviera como prohibitivo y la solicitud rechazada. Considerando que (*grosso modo*) la bomba venía a costar lo mismo que un Mercedes mediano, comprarla entonces hubiera sido para la naviera el segundo mejor negocio del siglo (tras las bombillas y

sufrir impactos de calibre aún más grueso: *All concerned in management, from the members of the Board of Directors down to the junior superintendents, were guilty of fault in that all must be regarded as sharing responsibility for the failure of management. From top to bottom the body corporate was infected with the disease of sloppiness...* Personalmente, pienso que fue injusto que una naviera con la profesionalidad y prestigio de la P&O se viera involucrada en semejante porquería por una mala gestión heredada apenas dos meses atrás; como muestra de que también hay «buenas prácticas» navieras baste señalar que, ya el segundo día de la investigación, Townsend Thoresen asumió la total responsabilidad de lo ocurrido, un gesto que podría abreviar procedimientos y ayudar finalmente a las víctimas que, tras un caso civil, fueron indemnizadas. En 1990, siete personas (los tres tripulantes señalados por la investigación y cuatro directivos) fueron acusadas de homicidio junto con la naviera, que estrenó un cargo (homicidio corporativo) ciertamente inédito. Como la acusación, *...could not identify an individual within the organisation who was personally responsible for gross negligence and manslaughter and who was of sufficient seniority to represent the directing mind of P&O*, finalmente el juez instruyó al jurado para declarar a los acusados no culpables.

Jornada de reflexión

En enero de 1977 la Organización Marítima Internacional (IMO) publicó un estudio sobre la discutida seguridad de los ro-ro, que demostraba que, si bien las pérdidas de *ferrys* ro-ro eran similares a las de otros tipos de buques (2,3 por mil), de los 4.584 muertos en accidentes marítimos entre 1989 y 1994, 1.544 habían perecido a bordo de un *ferry*, un tercio del total, pese a ser la proporción de *ferrys* muchísimo menor. Siendo ilustrativo, el dato podría no significar otra cosa que, normalmente, a bordo de un *ferry* viajan muchísimas más personas que a bordo del resto de los mercantes y que, por la misma razón, un Boeing 747 no es necesariamente más peligroso que un globo. En cambio, otro estudio, sobre una base de 341 accidentes ocurridos a ro-ro de todo tipo entre los años 1965 y 1982 y remitido a la IMO por la clasificadora Norske Veritas, resultaba más significativo: aunque el porcentaje de ro-ro perdidos durante tal periodo sólo era del 0,25 por 100 contra un 0,55 por 100 en el total de la flota mercante, el 43 por 100 de los ro-ro se habían perdido por problemas relacionados con la carga contra un 16 por 100 en el resto de la flota, y el 25 por 100 por colisión, contra una cifra equivalente del 9 por 100. El problema quedaba definido al constatarse que en más del 70 por 100 de los ro-ro perdidos en colisiones se habían producido pérdida de vidas, y que en el 60 por 100 de los casos, el buque había zozobrado o se había hundido en menos de diez minutos. Evidentemente, el problema de los ro-ro reside

en una resistencia a las averías mucho menor que la de otros buques mejor compartimentados, no siendo de extrañar el corolario de la IMO: *...ro-ro are highly sophisticated ships which require very careful handling. This makes them exceptionally vulnerable to human error.* Y a las puertas abiertas, claro.

Un año después de la pérdida de *Herald*, y con unas cuantas lecciones duramente aprendidas, la IMO comenzó a promulgar medidas de seguridad más exigentes para los *ferrys* ro-ro, como la obligación de instalar indicadores de posición de los portones en el puente, detectores de entrada de agua en las cubiertas de carga, iluminación de emergencia con autonomía para tres horas en los espacios públicos, indicadores de calado cuando éste no sea visible desde el exterior o especificaciones más exigentes para la estabilidad residual tras una inundación. Alguna otra medida (como la obligación en puertos comunitarios de contar sistemáticamente el número de pasajeros que embarcan) produce miedo «a toro pasado», pero mi favorita es *...a new regulation 20-1 which requires that cargo loading doors shall be locked before the ship proceeds on any voyage and remain closed until the ship is at its next berth*; ya lo dice el refrán: «a grandes males, grandes remedios». Pero como dice otro refrán, «quien hace un cesto hace un ciento»: en 1994 uno de esos odiosos temporales de ola corta arrancó de un castañazo la visera de proa del *Esto-*



Camino del desguace. Fotografía obtenida con toda probabilidad durante una arribada a Port Elizabeth (R.S.A.) en ruta hacia Taiwan. Obsérvense los accesos de vehículos a las cubiertas E y G, esta última con la puerta ya cerrada y soldada. El calado a proa es anormalmente escaso.

nia en plena travesía Tallin-Estocolmo, cediendo la puerta poco después, con el resultado de que, sin bajo sobre el que zozobrar como el *Herald*, el megaferry y la mayor parte de sus 989 ocupantes se fueron directamente al fondo del Báltico. El asunto dio que hablar (prometo artículo).

Para entonces ya hacía mucho tiempo que al pobre *Herald* lo habían hecho desaparecer del escenario a empujones. En los primeros días se recuperaron de su interior unos 50 cuerpos, principalmente mediante buceadores que reconocieron las partes accesibles. Después, las compañías Scaldis y Smit Tak iniciaron las operaciones de salvamento del propio ferry, con tres buques cabría trabajando sobre dieciséis pilotes por estribor y un par de grúas flotantes por babor que lo colocaron de nuevo sobre su quilla. El 7 de abril, un mes después del accidente, fue reflatado y remolcado al sector militar del puerto de Zeebrugge. Recuperado el buque, en un par de días se rescataron otros 111 cadáveres y posteriormente los restantes, inaccesibles por el fango; quedaba por recuperar la imagen ante una alarmada opinión pública y en un ambiente mediático nada propicio. De hecho, tratándose de empresa tan conspicua y buques tan... eufónicos y anaranjados, se impuso un cambio de imagen radical; en cuestión de meses los dos gemelos del *Herald* (*Pride of Free Enterprise* y *Spirit of Free Enterprise*) cambiaron sus explícitos nombres por *Pride of Bruges* y *Pride of Kent*, respectivamente. Su inconfundible color naranja también desapareció, y desde entonces pululan el Canal pintados de un bonito azul oscuro. Antes de acabar el año, Townsend Thoresen pasó a denominarse P&O European Ferries, que, tras fusionarse en 1998 con la Stena Line, al día de hoy lidera el mercado de ferrys del Canal con más de doce millones de pasajeros anuales y bajo la denominación P&O Stena Line; por cierto que hace cinco rotaciones diarias Dover-Zeebrugge. El pasado mayo, 15.º aniversario de la tragedia, un portavoz de la compañía tranquilizaba a la peña declarando que la posibilidad de que un accidente como el del *Herald* se reproduzca no llega a una entre un millón. Estaba en lo cierto por más de un motivo, de repetirse el mismo caso sin un providencial bajo a mano, lo lógico es que no quede ni el apuntador.

Aunque de una pieza y perfectamente reparable, el *Herald* constituía un problema de imagen en sí mismo, por lo que fue vendido como chatarra, y aquel mismo otoño, con su arrogante nombre camuflado bajo un brochazo de pintura naranja, emprendió su último viaje a remolque y camino de Taiwan con un mal pintado seudónimo en la amura. En navidades pasó frente a Sudáfrica y en marzo fue entregado para desguace en Kaohsiung, pero, al menos, antes de dejar este mundo pudo abandonar las sombrías aguas donde tanto había currado para darse el gustazo de una auténtica travesía, sin prisas y por mares azules. Siendo inocente del desaguizado, supongo que los amarraderos del cielo le habrán oído describir las habilidades náuticas humanas mediante todos los sinónimos de «manazas» disponibles en la lengua de Shakespeare.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Evidentemente, las referencias fundamentales sobre la pérdida del *Herald* son el informe oficial (Department of Transport, Report of Court, number 8074: my *Herald of Free Enterprise*, Her Majesty's Stationery Office, 1987) y el Report of the Court of Investigation (1990). Debo confesar que no he podido conseguir tales documentos completos, sino extractos citados por otros autores, fundamentalmente un informe de Colin Boyd («Herald of Free Enterprise» Car Ferry Disaster, Case Studies in Corporate Social Policy», New York, 1996), un trabajo de John Marriott (Disaster at Sea-The *Herald* Disaster, Ian Allan Ltd, Shepperton Surrey, 1987) otro de M. Teale (The Crazy World of Logistics) y otro más de Chris Johnson («Representing The Impact of Time on Human Error and Systems Failure», Glasgow Accident Analysis Group Failure, Department of Computing Science, University of Glasgow). Estos dos últimos no tratan del naufragio en sí mismo, pero lo analizan a modo de ejemplo en sendos anexos y pueden ser consultados en internet.

También he utilizado datos de un voluminoso informe de la IMO (IMO and Ro-Ro Safety, 1997), del artículo de los capitanes de corbeta Riola y Guitart (REVISTA GENERAL DE MARINA núm. 242, enero-febrero 2002), de la apabullante base de datos que sobre *ferrys* tiene en internet «Fakta om Fartyg», de varios trabajos jurídicos que tratan el tema (creó jurisprudencia) y de un par de hemerotecas. El horario de acaecimientos procede del trabajo de Chris Johnson y es GMT, casi con seguridad el horario del *Herald*, aunque en Bélgica iban una hora adelantados. Finalmente aclararé, por si alguien no lo sabía, que Zeebrugge no es otra cosa que el «grao» de Brujas y que sigo en jartorre@eresmas.com. P.D. Terminado el artículo, otro ro-ro *ferry* ha mostrado su quilla al sol en Senegal (¡unos 950 muertos!).