El Barco que se rompió

(PUBLICADO EN LA REVISTA GENERAL DE MARINA)

CC (RNA) Luis Jar Torre

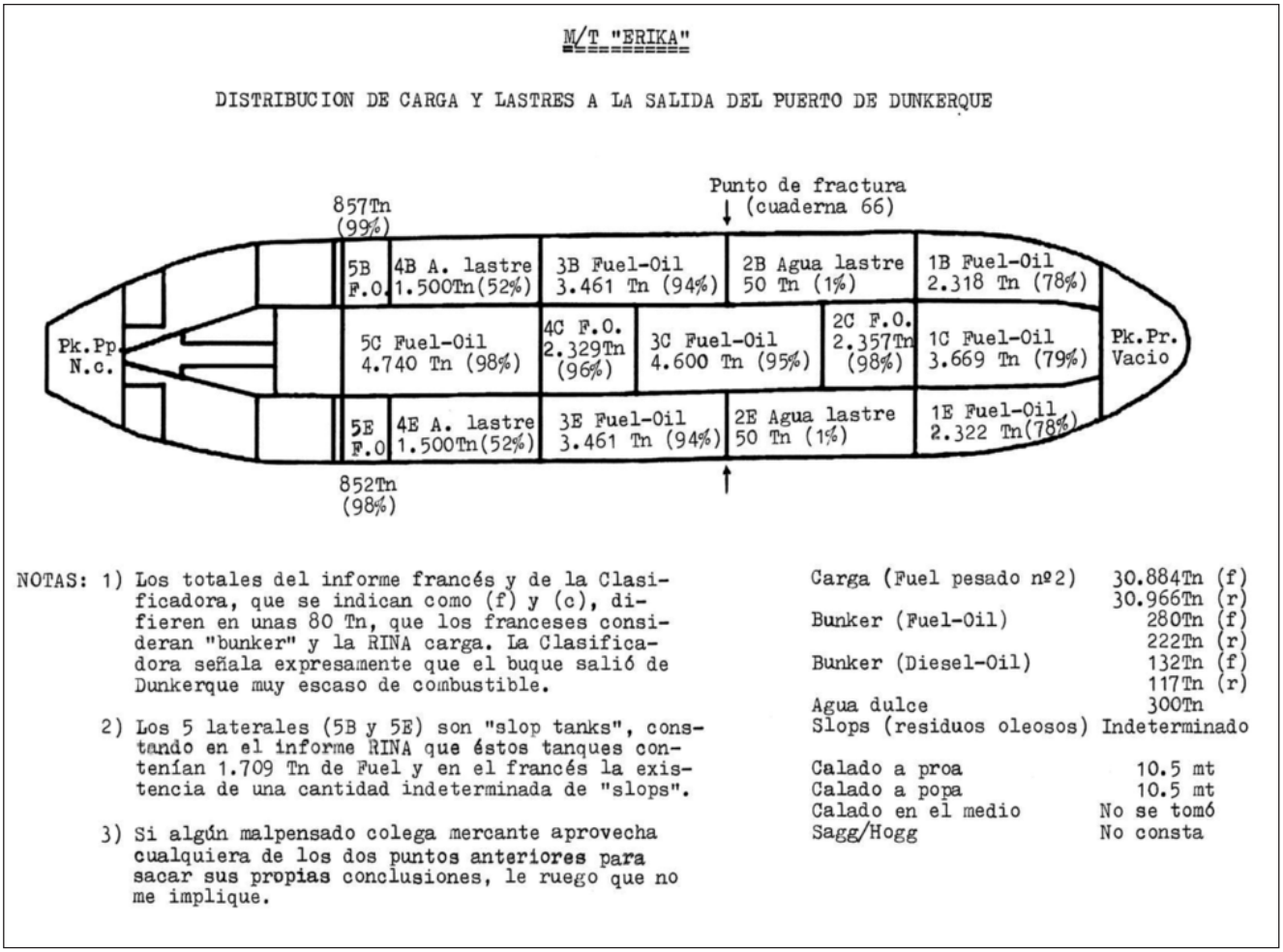
Cierto domingo de diciembre se dejaron caer por el telediario unos exóticos náufragos a quienes el furibundo Golfo de Vizcaya acababa de partir su buque en dos. Como procedo de una familia en la que buena parte de las últimas cuatro generaciones hubo de buscar más allá de la playa lo que el campo les negaba, tengo la lágrima fácil al percibir que algunos *"marinos a la fuerza"* tienen ya aspecto de náufragos incluso antes de naufragar; los que ahora veía en la pantalla eran indios y acababan de sufrir una experiencia capaz de producir un *"shock"* al mismísimo Nelson. Recuerdo que, a juzgar por sus caras, lo único que les impedía besar el suelo que pisaban era lo que de forma exquisita alguien ha llamado *"característico pudor oriental".* También recuerdo que, en involuntaria solidaridad, el contenido de mi estómago se transformó en una piedra.

Y entonces lo vi, apenas una toma de tres segundos pero allí estaba el capitán animando a sus hombres, espléndido con un turbante de rajá que en otra cabeza hubiera resultado cómico, dominando la situación con su gran talla pese a su corta estatura y con más aspecto de Director General de Salvamento Marítimo que de náufrago. Me sorprendió oír dos telediarios más tarde que, tan magnífico rajá, tras recibir en su hotel la visita de unos caballeros había sido realojado en una prisión gala. Pero cuando, apenas transcurrido un mes, la comisión investigadora francesa encargada de empapelarle concluyó que tan, en apariencia, poco impresionante dotación no había cometido un solo error en semejante crisis, me prometí a mí mismo que aquella era una historia de la que había de enterarme. Y vaya si nos enteramos, la pérdida del petrolero *"Erika",* la polución subsiguiente y la recuperación de su carga siguen siendo noticia cuando, trascurrido casi un año, me he animado a escribir éste artículo.

Sería más justo decir que el Director de ésta Revista ya me había animado meses atrás pero, entonces, solo disponía del informe preliminar de la comisión y como (cuando la Armada desempeñaba otras funciones) yo también he redactado cierto número de informes, la vista de otro me empuja instintivamente a tratar de *"leer"* lo que no se pudo escribir pese a sospecharse. Ahora que he disfrutado de suficientes lecturas adicionales para compadecer a los funcionarios que hubieron de redactarlo, envidiar su diligencia y competencia profesional, y admirar su integridad al señalar con el dedo al sistema y no a sus víctimas, intentaré encajar lo leído coherentemente. Es un accidente alucinante: un petrolero con todos los papeles en regla e inspeccionado hasta la saciedad se parte en dos pringándolo todo cuando, averiado, se aproxima a la costa francesa en busca de refugio; todos los implicados parecen tener coartada y le toca al agobiado gobierno francés localizar urgentemente un culpable para mostrar a sus airados votantes y, de paso, explicar cómo permitió acercarse semejante ruina a sus costas. Claro, en éste trance nunca nos hemos olvidado de las personas que van a bordo ¿verdad?, porque todos sabemos que la vida de las personas está por delante de la limpieza de las playas y del plumaje de las gaviotas ¿cierto?.

EL BUQUE, UN JAPONES DE CIERTA EDAD

Entre los años 1974 y 1976 los astilleros japoneses Kasado botaron los cascos número 283 al 290, una serie de ocho petroleros gemelos de 184 mts de eslora y 37.000 TPM construidos para armadores nipones; el segundo de ellos, botado en



Distribución de carga y lastres a la salida de puerto (Elaboración propia)

1975 como *"Shinsei Maru"*, había de convertirse en protagonista de ésta historia. Eran buques sin sofisticaciones, el nuestro no estaba automatizado y montaba un diesel de 13.020 HP que le permitía andar normalmente a 12,5 nudos, dos generadores de 500 Kw, tanques de carga calefaccionados, un calculador de esfuerzos de primera generación y planta de gas inerte, pero no COW (crude oil washing). Las especificaciones no parecen gran cosa, pero hay gato encerrado: podía transportar un cargamento completo de crudo desde el Pérsico hasta Japón y volver al Pérsico sin repostar, para hacerlo allí a precio *"de fábrica"*. Tras alguna modificación, al final de su vida tenía dos líneas y nueve tanques de carga, cuatro más asignados a lastre limpio con línea propia (los dos y cuatro laterales) y dos slop-tanks. Resumiendo, un buque económico equipado para cumplir el reglamento y generar un dinerillo.

La camada atrajo la atención de sociedades clasificadoras y prensa especializada por sus escantillones *"aligerados"* que, para regocijo de sus operadores, permitieron reducir el desplazamiento en rosca un 12% sobre construcciones equivalentes aumentando el peso muerto en igual proporción. Probablemente el ingeniero que los diseñó estuviera pensando en diez o doce años de intensos beneficios seguidos de una *"reconversión"* en chatarra ya que, en un petrolero de cierto tamaño, hasta las cucarachas saben que pasados quince años el casco está para el arrastre. Pero también se puede morir de éxito, la explotación comercial de éstos buques debió resultar tal momio que, a despecho de posibles previsiones, en diciembre del 99 aún seguían navegando siete (el octavo, el *"Seacross"*, había sido desguazado en marzo). Desengáñese no obstante el lector, en la mar tampoco hay duros a peseta.

En mayo del 90 a uno de los hermanos (el *"Green King"*) le fue diagnosticada torsión de las cuadernas 66 (ojo al número) y 67 tras *"doblarse"* cargado camino de Valparaíso. En marzo del 91 le tocó al *"Fenerbahce 1"*, que sufrió serios destrozos estructurales en la misma zona (entre los tanques 2 y 3 laterales). En agosto del mismo año hubo de pasar por urgencias con idéntica sintomatología el *"Yasmeen"*, y en diciembre el *"New Venture"*, que tras un precipitado lastrado con mal tiempo en pleno Atlántico estuvo en un tris de llegar a su destino en dos mitades. Ni aseguradores ni clasificadoras se chupan el dedo así que, tras éstos incidentes, la familia ganó alguna que otra tonelada de acero y no se habló más del tema. A

comienzos del 99 cinco de los hermanos estaban abanderados en Malta, dos en Liberia y otro en Panamá, pabellones ciertamente *"convenientes"*, pero ni siquiera bajo bandera de conveniencia puede un petrolero navegar *"a su aire"* en los tiempos que corren. En consecuencia, además de las inspecciones del país de bandera (visitas periódicas) y sociedades clasificadoras (más visitas periódicas), la pandilla sufría las temibles inspecciones *"vetting"* de los fletadores (¡oh!, visitas sin fin...) y, ¡rayos!, las temidas inspecciones del Convenio de París (¡visiiitaaa sorpresaaa...!).

"En 1998, ya en su tercera edad, el "Shinsei Maru" izaba a popa la bandera de Malta tras haber lucido algunas más y, bajo ella, el nombre de "Erika" tapaba los otros siete con que le habían mareado durante el último cuarto de siglo".

En 1998, ya en su tercera edad, el *"Shinsei Maru"* izaba a popa la bandera de Malta tras haber lucido algunas más y, bajo ella, el nombre de *"Erika"* tapaba los otros siete con que le habían mareado durante el último cuarto de siglo. Después de no menos de ocho cambios de gerencia, su *"manager"* era la sociedad *"Panship"*, y su propietario ¿italiano?..., bueno..., la comisión francesa dedica ¡medio capítulo! de su informe a intentar aclarar un fantástico entramado de sociedades. Resumiré diciendo que comienza por un *"pourraient être"* y concluye con un *"ce qui est inacceptable",* aunque lo resumió mejor Georgette Lalis (Director para el Transporte Marítimo de la Comisión Europea) en el ejemplar de *"Fairplay"* del pasado 27 de abril: *"We'd have needed Sherlock Holmes to find the owner".*

En agosto del 98 el *"Erika"* entró en dique en los astilleros montenegrinos de Bjiela y su enésima sociedad clasificadora (la RINA) le diagnosticó una disminución de escantillones del 10%, con zonas del 26% en los lastres, lo que obligó a sustituir unas cien tons de acero. La comisión apunta que, en noviembre del 99, el petrolero sufrió otra inspección de RINA en el puerto de Augusta sin observaciones *"a priori"*, pero que *"a cependant été informée"* que la RINA *"aurait demandé"* refuerzos adicionales en ciertos tanques que habrían debido efectuarse *"à l'escale suivante".* También apunta que *"une entreprise se serait présentée à bord pour les réaliser, mais après examen des parties à renforcer aurait différé les travaux faute de matériel "*. El dedo de la comisión también señala por su nombre ¡ay dolor! el siguiente puerto de escala: *"Cartagène".* De Cartagena el buque salió con un cargamento de fuel que descargó en Coruña y, finalmente, tras saludar los espectros del *"Urquiola"* y del *"Mar Egeo"*, el 5 de diciembre el *"Erika"* partió en lastre para Dunkerque, donde atracó el 7. Después de veinticinco años de patear mundo, el veterano petrolero no llegaría a ver otro puerto.

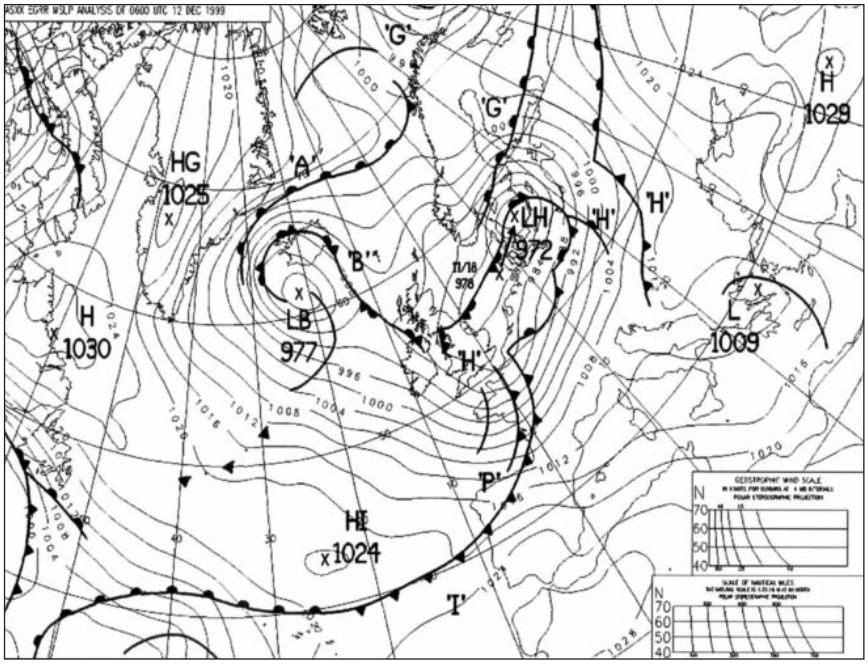
EL CAPITÁN, UN HINDU ATAREADO

Krun Sundar Mathur era natural de la India y tenía el inconfundible aspecto de serlo, pero ninguna persona formada le habría tomado por un paria; en nuestra próspera Europa hubiera sido un vecino por encima de la media en los planos económico y cultural, en su pueblo debía ser un auténtico maharajá. Natural de Ajmer e hijo de un ingeniero, había recibido lo que la comisión denominó una *"solide formation maritime"* y, con treinta y seis años de edad, llevaba quince navegando y tres mandando buque, ocupación que le reportaba 4.950 dólares mensuales. Aclarado esto ya podemos aparcar nuestro complejo de *"hombre blanco":* su formación académica era, al menos, comparable a la nuestra y su sueldo el triple. Además era una persona normal, con una esposa llamada Nidhi y un hijo llamado Kunal que, a veces, le acompañaban a bordo y con una estatuilla de la diosa Shiva que lo hacía siempre. Le reconocí como colega al enterarme que, habiendo olvidado el nombre de algunas compañías en las que había navegado, recordaba perfectamente el de todos los barcos. Y, a quien señale la estatuilla, yo le señalaré que uno de mis más entrañables capitanes siempre llevaba encima un aparatoso crucifijo que, para consternación de la guardia de puente, sacaba del bolsillo en momentos de apuro y besaba ostensiblemente una o varias veces, según la magnitud del lío en que se hubiera metido.

Como es corriente en pabellones de conveniencia, el *"shipmanager"* en quien los armadores del *"Erika"* habían delegado la gestión náutica había subdelegado la gestión de su dotación en una *"crewing agency"* cuyas condiciones para oficiales (seis meses de campaña) no llegaban al escándalo, aunque las de los *"currantes"* (nueve meses) distaban bastante del *"chollo"*.

En éstos tiempos no es fácil atraer dotaciones europeas con campañas de más de cuatro meses, lo que explica la presencia de indios en un buque maltés con propietario italiano y, también, que hace cuarenta años los *"indios"* fuéramos españoles. Ya se sabe, la ley de mercado. La misma que llevó al capitán Mathur a bordo del *"Erika",* le hizo tragar con una dotación de veintiséis hombres (legal, pero escasa dada su procedencia), ocuparse personalmente del *"Servicio de Aprovisionamiento"* y, en su último viaje, constituirse también en *"Servicio de Comunicaciones"* al eliminar el equipo Inmarsat la figura del *"radio".* Por añadidura, nuestro hombre andaba inmerso en una serie de viajes cortos que, además de impedirle dormir decentemente, le habían convertido en víctima del papeleo y, como gráficamente describió un periodista francés, en *"l'homme-orchestre d'une lourde machine"*.

Krun Mathur había embarcado en el *"Erika"* el 21 de Octubre de 1999 en Sebastopol y, en los cincuenta y dos días que pasó a bordo, su buque sufrió una inspección rusa del Convenio de París en Novorossiysk el 12 de noviembre, una *"vetting"* de Texaco en Termimi Imerese el 20, la ya citada de RINA en Augusta el 22 junto a otras dos *"vetting"* de Exxon y Amoco el 23 y,



Análisis de superficie a las 120700 A (British Met.Office)

finalmente, otra *"vetting"* de Repsol en Coruña el 3 de diciembre. Y no fueron de trámite, la propia comisión ha apuntado que *"ces inspections semblent avoir été faites par des officiers compétents et consciencieux",* pero todas se superaron sin deficiencias significativas salvo (quizás) la de RINA, que en todo caso mantuvo la validez de su certificado hasta enero, cuando correspondía la siguiente varada. Tiene su gracia constatar, inspección tras inspección, la *"confesión espontánea"* del capitán Mathur y de su antecesor acerca de la existencia de corrosiones en los tanques de lastre limpio, auténtico talón de Aquiles de éste tipo de buques. Se ha dicho que éste era un naufragio que *"tenía"* que ocurrir, pero la seguridad de un buque no se certifica con premoniciones sino con papeles y, nos guste o no, el *"Erika"* tenía un *"target factor"* (coeficiente de *"peligrosidad"*) de 12 sobre 50 y en regla hasta el certificado *"y2k"* (año 2000). Aunque suene a perogrullada es difícil no estar de acuerdo con la comisión cuando señala la discordancia entre los certificados del buque y el estado real de su estructura; alguna fuente señala como hipótesis que, al reforzar ciertas secciones, se habrían creado puntos débiles antes inexistentes.

En su último viaje el *"Erika"* debía transportar de Dunkerque a Livorno unas 30.000 ton de fuel pesado adquirido por la sociedad italiana Enel a Total Bermuda, que a su vez lo había adquirido a TotalFina. La carga, valorada en unos cuatro millones de dólares, era propiedad de Total hasta su entrega en destino así que Total Bermuda pasó a Total Londres el encargo de buscar barco y, a través de un *"shipbroker"* local, el *"Erika"* fue fletado por unos 230.000 dólares. Nuestro petrolero atracó en la refinería de Mardyck (en Dunkerque) a las 2042 del día 7 de diciembre, apenas diecinueve horas más tarde ya estaba cargado con casi 31.000 ton de un mejunje que debía mantenerse a 60/65°. La comisión se quedó con las ganas de saber si una secuencia de carga incorrecta pudo lesionar la envejecida espalda del buque; como tantas veces la respuesta está en la informática, concretamente en el difunto disco duro de un PC que sigue montando guardia en el control de carga, ahora en los dominios de Poseidón. Hay que reconocer que no fue una carga del todo ortodoxa (incluía algo de estrés térmico, mucho tanque flojo y 3.100 tons de lastre), pero dudo que ése fuera el problema: el plan indica un momento flector y esfuerzo cortante máximos del 67% y el 40% sobre los límites admisibles, centrados en las cuadernas 61 y 66 (¡ay!) respectivamente. A las 1900 del 8 de diciembre el *"Erika"* abandonó su último atraque; finalizada la maniobra el práctico anotó en su informe el buen funcionamiento de la máquina, la competencia de su dotación y *"le bon état général extérieur du navire, qui ne faisait pas son âge (15/20 ans au lieu de 24)".* Dado que en el idioma de la mar los buques son *"ellas"*, ninguna dama hubiera soñado epitafio más cumplido.

"En su último viaje el "Erika" debía transportar de Dunkerque a Livorno unas 30.000 ton de fuel pesado adquirido por la sociedad italiana Enel a Total Bermuda, que a su vez lo había adquirido a TotalFina".

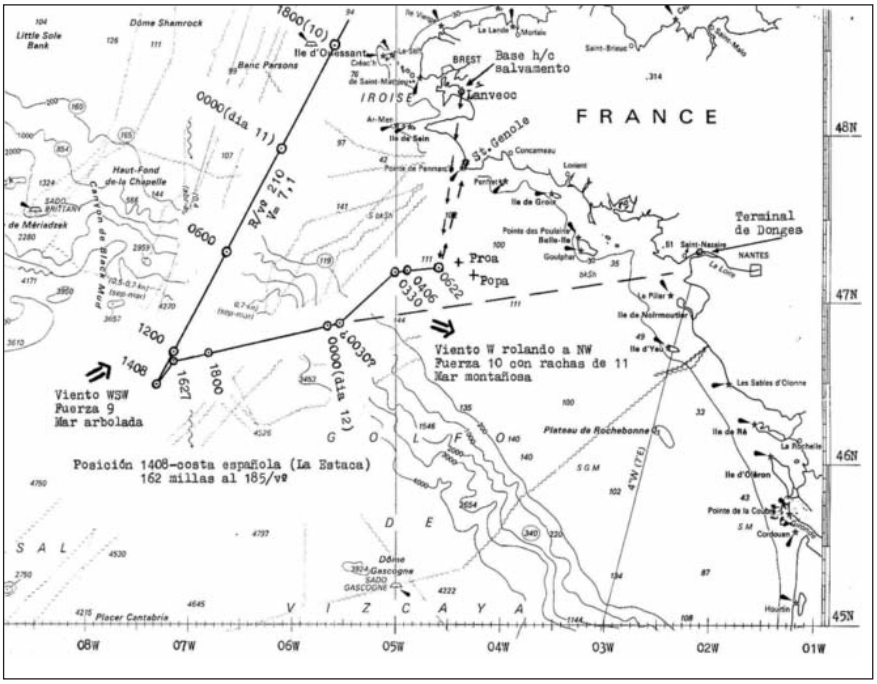
EL ESCENARIO, UN GOLFO FEROZ

Pese a haber sitios peores, el Golfo de Vizcaya no es lugar que goce de popularidad durante el mes de diciembre entre la gente de mar, ciñéndome a mi propia experiencia allí hube de depositar en diciembre del 76 las cenas de Nochebuena y Nochevieja como forzada ofrenda a Neptuno. Pero es el lugar donde aprendí a navegar y, mucho más importante, donde adquirí algo esencial en la formación de todo marino: el temor de Dios (o miedo, que también se le llama). Como el capitán Mathur ha disfrutado de una *"propia experiencia"* sobre la zona mucho más significativa que la mía, no dudo que ahora también disfrutará, afortunado él, de enseñanzas más válidas y opiniones más contundentes. El *"precalentamiento"* para lo que habría de ser su *"tesis doctoral"* comenzó apenas iniciado el viaje, con viento W fuerza 8 y mar

gruesa; el problema procedía de una baja de 968 mb centrada en Escocia asociada al clásico *"tren canadiense"*. A las 1407 de día 10 el *"Erika"* pasó el dispositivo de L'Ouessant con viento SW y mar muy gruesa, cayendo a babor al 210 y arrastrándose a 6,8 patéticos nudos hacia el lejano dispositivo de Finisterre, a partir de aquí el viento arreció a WSW fuerza 9 (45 nudos) y la mar a arbolada. Sé que en Tarifa 45 nudos de levante son casi rutinarios pero el *"fetch"* del levante no llega hasta norteamérica, y el *"fetch"* es ingrediente fundamental para cocinar una *"tormenta perfecta"*.

Al mediodía siguiente el *"Erika"* todavía estaba a medio camino entre Brest y Ferrol (un tramo que, en condiciones normales, se cubre en 24 horas) y sometido al vapuleo de olas de 7 a 8 mts abiertas unos 30º por estribor. Consta que cabeceaba fuertemente, iba de un *"agujero"* a otro y la mar barría su cubierta, y todo apunta a que el bueno de Krun seguía en avante toda, aún así los cálculos estructurales preliminares arrojan cargas por debajo de lo admisible. A las 1240 el capitán, que tras acabar de comer se encontraba conjurando los elementos en el puente con el 2do. Oficial, creyó percibir cierta escora a estribor por lo que mandó llamar al 1er. Oficial, que se presentó a las 1250. Mathur le dijo que *"presentía"* algo anormal en los tanques, pero no sabía qué; hubo conciliábulo y, al no disponer de sondas automáticas, en algún momento pondrían un rumbo más cómodo y enviarían al bombero a cubierta porque treinta minutos después ya sabían dos cosas: el tanque de carga 3C, que debía estar lleno, no lo estaba y su contiguo, el de lastre 2E, que debía estar casi vacío estaba medio lleno. Sagazmente, asociaron la paradoja a un estropicio en el mamparo intermedio y al conocido principio de los vasos comunicantes, poniendo manos a la obra.

A las 1330 se comenzó a bombear al mar el contenido del tanque de lastre 4E para corregir la escora, que ya era de unos 10º, pero a las 1400 andaba por los 15º y, por si acaso, el prudente Mathur envió por Inmarsat C (telex) un Mayday "*auto",* recibido a las 1408 y contestado a las 1411 por el Centro Coordinador de Salvamento francés de Etel, que trató en vano de enlazar por fonía. A las 1418, tras estabilizarse la escora y conseguir enlazar por VHF con un buque cercano, el capitán ordenó caer al 030 (aleta de Br a la mar) y envió al 1er.Oficial a investigar, a las 1430 ya tenía su informe: tres fisuras y tres pliegues en cubierta a la altura del trancanil del tanque 2E; las fisuras de 1,5 a 2,4 mts de longitud y entre 1,5 y 5 cm de anchura, los pliegues de 2 a 3,5 mts de longitud por 7 cm de altura y separados unos 60 cm. Visto lo visto, Mathur continuó al 030 y (¡al fin!) redujo la máquina de 105 a 75 rpm. A las 1434 envió un telex a Etel: *"V/L LISTING HEAVILY, V/L IN POSITION 4629N, 00718W. STILL ASSESSING THE SITUATION. COMMING BACK WITH TE ELEBROTED MASSAGE. IMMIDDIATE ASSISTANCE NOT REQUIRED. BGRDS"* (y disculpen la ortografía, es el balance).



Derrota estimativa del "Erika" (Elaboración propia)

A las 1455 Mathur estableció en 2.182Kz la que sería su única comunicación en fonía con Etel para confirmar que seguían bien y, ya con más calma, a las 1514 transmitió otro télex: *"SITUATION UNDER CONTROL. VESSEL AND ALL CREW MEMBERS SAFE ON BOARD. PLEASE CANCEL MY DISTRESS ALERT AND RECONSIDER THE MASSAGE AS SAFETY MASSAGE. THANKS FOR YOUR PROMPT AND TYMELY REPLY"* (deliciosa, su version de *"message"*). Hacia las 1530 el deslastre del tanque 4E dejó al "Erika" algo aproado y con una escora residual de 5º y a partir de las 1612 Mathur pudo contactar con su *"armador"* (Panship). A las 1627 Mathur tomó su decisión: considerando las averías, el calado, la naturaleza de la carga y la dirección del oleaje, puso popa a la mar a rumbo 085 para intentar alcanzar en avante media la terminal de Donges-St.Nazarie. A las 1725 informó a Etel: *"SITUATION UNDER CONTROL. VESSEL AND ALL CREW MEMBERS SAFE ON BOARD. PLEASE CANCEL THE SAFETY MASSAGE. VESSEL PROCEEDING TO PORT OF REFUGE"*. Etel pasó la novedad a Prefectura Marítima sin mencionar las grietas del casco porque, al parecer, nadie se las había mencionado a ellos pero ni unos ni otros estarían para excesivos detalles: la situación parecía controlada, el temporal campaba por sus respetos y el *"Erika"* no era la única emergencia de aquella tarde.

A las 1730 Panship comunicó al capitán el consignatario asignado en Donges (Stockaloire) y a las 1744 Etel le preguntó a qué puerto se dirigía. A las 1805 Mathur les informó: *"RYT VESSEL PROCEEDING TO PORT OF REFUGE AS DONGES. ETA 12TH DEC 1800LT BRGD"*, mientras, en el *"Erika"* continuaban los *"ajustes finos":* a las 1730, en previsión de que una de las grietas se extendiera hacia proa, se trasegó el fuel contenido en el tanque 1E al 1C, y a las 1830 se anuló la escora residual intercomunicando los tanques 2E y 2B. En las orejas de la dotación seguía zumbando el temporal de fuerza 9 y una mar arbolada machacaba sus huesos, pero la estatuilla de Shiva del *"viejo"* parecía ayudar y quizá el día no se arruinara del todo. Sólo quizá: en la mar cualquier situación mala es susceptible de convertirse en peor.

Hacia las 2115 el Capitán de Puerto de St.Nazarie telefoneó a Etel en relación con otra emergencia y, de paso, les dijo que el consignatario del *"Erika"* le había comentado su escora y sus grietas. La escora no era un problema, aclaró, pero de haber pérdidas de fuel no podría entrar en puerto pues la corriente haría impracticable contener del vertido. ¿Grietas?, ¿ha dicho pérdidas?. Al poco Mathur recibió la pregunta del millón: *"Qu'est-ce que c'est que ces fuites ?"*; a las 2227 les endosó un mensaje formateado (un *"surnav"*) que, entre otros datos, informaba de su rumbo y velocidad (090/9 nudos), de un asiento aproante de 1,4 mts y de *"...cracks on main deck platting"*. A las 2250 intentó quitar hierro: *"RYT SHORT WHILE AGO. THERE WAS INTERNAL LEAK FROM 3C C.O.T. TO 2 STBD TANK AND SO VSL LISTED HEAVILY. NOW HAVE EQUALISED 2 PORT AND 2 STBD TANKS SO LIST IS CORRECTED. HAVE ALSO SEEN CRACKS DEVELOPPED ON THE MAIN DECK PLATING ABOVE 2 STBD TANK. HOWEVER HULL PLATING SEEMS TO BE INTACT. HAVE ALTERD COURSE TOWARDS DONGES AS IT IS THE SAFEST COURSE TO AVOID ANY SHIPPING SEAS AS IT IS VERY BAD WEATHER. ALSO HAVE INTERNAL TRANSFERED 1 STBD TANK CARGO TO 1 CENTRE TANK TO LOWER THE LEVEL IN ANTICIPATION IF CRACK DEVELOPS FURTHER. MEANWHILE KEEPING A WATCH"* (del deslastre ni hablar, y el *"however"* lo arregla todo). Debió cruzar los dedos y encomendarse a Shiva, porque el truco funcionó; a las 2330 Etel informó a Prefectura y el día acabó sin más.

EL RESULTADO, UNOS FRANCESES CABREADOS

A Shiva también se la conoce como Rudra *"el rugidor"* o Baraiva *"el terrible",* pero su acepción más popular es Shiva *"el destructor"*, y Mathur debería haberlo sabido. En la madrugada del 12 de diciembre de 1999, Shiva permitió que un alta relativa se colara entre dos profundas bajas sobre los cielos de Inglaterra, generando un formidable gradiente y enviando sobre el *"Erika"* una *"cosa"* (digamos que un *"triple frente frío"*) cuya cara no recuerdo de clase de meteorología. Quienes atendían al profesor podrán criticarme, pues he incluido el análisis de superficie de la *"cosa"* apenas dos horas tras el instante en que Mathur debió recordar que, en la mitología hindú, el dios protector es Vishnu y no Shiva. El significado para los simples mortales fue que, a partir de medianoche, el viento aumentó de fuerza 9 hasta 10 con rachas de 11 y la mar pasó de arbolada a montañosa. Por si fuera poco, la mar del W hubo de empeorar al comenzar a *"sentir"* fondo cuando, a partir de la 0100, el *"Erika"* entró en sondas de ciento y pico mts. Y para terminar de arreglarlo, los obligados trasiegos de carga y lastre efectuados por la dotación alteraron la distribución de la carga, incrementando los esfuerzos de un casco cuya continuidad estructural ya estaba *"tocada"* por la corrosión, la rotura de un mamparo longitudinal y las grietas.

"Según su declaración, a partir de las 05.15 enlazó con Etel informando la imposibilidad de gobernar el buque ni permanecer a bordo con seguridad..."

Si, como es preceptivo, el 3er Oficial deseó *"buena guardia"* a las 0001 a su relevo, éste no debió quedar muy convencido. Mantener a rumbo un petrolero cargado exige un timonel competente y hacerlo con empopada *"king size"* es trabajo de virtuosos, pero intentarlo en tales condiciones con la proa hocicada metro y medio evoca una certera expresión de Ortega y Gasset: *"...un esfuerzo inútil que produce melancolía"*. Aún se requerían más esfuerzos; poco después de medianoche reapareció la escora a estribor (unos 4º), inquietante indicio que la dotación afrontó deslastrando agua salada del contaminado tanque 2E mientras Mathur echaba una manita cayendo a babor al 050, un rumbo más cómodo para la estructura. Los indicios se hicieron ominosos hacia las 0300, cuando se vio que una de las grietas de cubierta comenzaba a extenderse en diagonal hacia proa, y se convirtieron en francamente alarmantes a las 0330, al apreciarse trazas de fuel en la mar y comprobarse que el vacío del tanque 3E había pasado de 1,5 a 4 mts. Un petrolero permite a un artista muchos trucos para salir de un aprieto, pero todo tiene un límite; a las 0330, sin más conejos en su chistera y con el casco inequívocamente agujereado, Mathur cayó a estribor al 085, directo a Donges. Hacia las 0350, tras intentar en vano enlazar por fonía, Etel envió un telex al *"Erika"* preguntando su posición; el sagaz hindú contestó a las 0405 sin entrar en excesivos detalles: *"VSL PRESENT POSTN 47 11N 004 54W, COURSE 095 DEG, SPEED 9,0 KTS RGDS/MASTER"*. Con su armador fue mas comunicativo, siendo premiado a las 0430 con el valioso consejo de intentar localizar de dónde salía el fuel para minimizar la polución, en fin..., el azaroso arte del mando. Hacia las 0500 una gran plancha se desprendió del costado a la altura del tanque 2E y quedó oscilando por su unión a cubierta: Mathur ordenó *"alarma general"*. Según su declaración, a partir de las 0515

enlazó con Etel informando la imposibilidad de gobernar el buque ni permanecer a bordo con seguridad, Etel le habría prometido helicópteros y solicitado la permanencia de una dotación reducida hasta la llegada de un remolcador en el plazo de unas cuatro horas, pero Mathur les habría dicho que cuatro horas era más de lo que podían esperar.

Oficialmente el *"Mayday"* del *"Erika"* consta como recibido a las 0554. Lo que no ofrece dudas es la profesionalidad de su capitán, el último telex transmitido por el buque que obra en el informe francés es de las 0620 y tiene como destinatario a su fletador (Total): *"THE HULL PLATRING ABREST NO2 STBD SBT WASHED AWAY. HAVE TRANSMITTED DISTRESS MASSAGE. PRESENT POSN 4712N 00435W RGDS/MASTER".* Considerando el viento fuerza 10, la mar montañosa y el casco que se desintegraba, el texto merece figurar con letras de oro en un monumento a la buena práctica comercial, lástima de ortografía. Y lástima de petrolero: el oleaje continuó arrancando planchas de su costado hasta que, a las 0630, apareció una enorme fisura en el casco y se produjo una fuerte escora a estribor. Ante la imposibilidad de arriar los botes con seguridad, a las 0645 Mathur ordenó a toda la dotación refugiarse en el puente, a la espera de los helicópteros. Mis fuentes sobre la evacuación no son oficiales y confieso que las he *"depurado"* un poquito pues, de creer algún artículo periodístico, el poderoso hombre blanco habría descendido de los cielos sobre una aterrorizada masa de culíes para infundirles calma y salvarles mediante la revelación a su capitán del programa de Patrón de Bote de 3ª Clase.

La secuencia más verosímil es que un Super Frelón de la Armada Francesa llegó a la vertical del petrolero algo después de las 0800, aún de noche, consiguiendo colocar un rescatador en el buque y comenzar el izado de los náufragos pese al vendaval de más de 60 nudos. Sobre las 0815, cuando solo se había izado a cinco personas, el helicóptero hubo de regresar a tierra con su *"winche"* inoperativo, trastorno que con ser inoportuno palideció ante la inoportunidad del *"Erika"*, que aprovechó el momento para partirse por la mitad entre los tanques 2 y 3 laterales (¡por la mismísima cuaderna 66!). Las apuestas daban una hora de vida a la parte de popa y finalmente hubo que arriesgarse a arriar los botes, pero no antes que el Jefe se sumergiera en sus abandonados dominios para detener el motor principal. Quiero pensar que la hélice no giraría por olvido sino porque, siendo un tipo tan ocurrente, Mathur habría ordenado *"atrás despacio"* para enfrentar la mar con la parte sana y huir hacia barlovento del vertido. En una notable proeza que apreciarán quienes vieron *"moverse"* la popa por la *"tele"*, se arrió el bote de babor con trece personas a bordo (maniobra que, por sí misma, bastó al comité para juzgar la cohesión de la dotación), pero el motor del otro bote se declaró en huelga y se decidió no arriarlo. A las 0912 se presentó otro helicóptero, un Linx con capacidad para evacuar a seis personas, quedando a bordo el Capitán, el 1er.Oficial y el rescatador. Finalmente, hacia las 1000 volvieron los helicópteros, un Super Frelon se dirigió al bote y a las 1043 sus ocupantes ya estaban izados. Poco antes el Linx había recogido de su medio-buque al capitán, el último, como manda la antigua tradición y cargado de papeles, como aconseja la moderna estrategia. La noche del 12 Mathur durmió en un hotel de Brest pero, al día siguiente, hubo de acompañar a unos señores que querían preguntarle algunas cosillas y que, pregunta tras pregunta, le tuvieron entretenido diez días. Para evitar que *"copiara"* las respuestas, los jefes de los citados señores se tomaron la libertad de alojarle durante todo el periodo pero, dado el terrible malentendido que se produjo, todo apunta a que no estaban informados del tipo de alojamiento estipulado por convenio para los capitanes. La sección de proa del *"Erika"* (79 mts) se hundió la noche del 13 al 14 y la de popa (105 mts) lo hizo a las 1447 del 14, tras un infructuoso intento de remolque. Como, a diferencia del crudo, el fuel apenas contiene elementos volátiles, buena parte de la carga vertida al mar (menos de 10.000 tons) acabó pringando las costas francesas con el previsible estrépito mediático; el resto de la carga, hundida con el buque, se ha extraído el pasado verano.

El "Erika" poco después de partirse en dos (Foto Marine Nationale)

LAS CONCLUSIONES: UN TIPO MUY LISTO

He escrito éste artículo apenas diez meses tras el *"día de autos"*, cuando la pérdida del *"Erika"* dista

mucho de ser un caso cerrado. En cambio su capitán fue *"cerrado"* el mismo día 13 en Brest y realojado en una prisión parisina el 15, tras ser presentado ante la Juez acusado de *"poner vidas en peligro y polución marina"*; la vista se fijó para el 28 y no se concedió fianza para *"protegerle de presiones"*. Mathur conserva de éstos días un meticuloso memorial de agravios que incluye la inicial ausencia de cepillo de dientes (¡palabra!), la deplorable *"cuisine"*, la mala educación de los carceleros (gritaban), la obligada compañía de un *"camello"* y la habitual novatada de registro con *"strip-tease"* a su ingreso en prisión. Tras un importante escándalo montado por la comunidad marítima, el 22 salió bajo fianza, pero sin pasaporte. El 13 de enero de 2000 la comisión establecida por el gobierno francés entregó su informe preliminar: la causa más probable de la pérdida del *"Erika"* era un fallo estructural, la dotación había hecho lo posible con los medios a su alcance y ninguna actuación diferente hubiera alterado el desenlace. La administración francesa aprobaba sin nota, pero armadores, fletadores, registro y clasificadora recibieron impactos de diverso calibre. El 8 de febrero Mathur pudo regresar a la India donde, con circunspección oriental, se despachó a gusto: "*It was a very humiliating experience, ...of course, I am angry. I am very, very angry"*. A juzgar por alguna declaración menos circunspecta Krun Mathur continúa un tanto irritado y, de no encontrar trabajo en tierra como es su deseo, posiblemente no elija la costa francesa para su próximo naufragio.

El 31 de marzo la apurada sociedad clasificadora (RINA) emitió su informe: apunta la hipótesis (bien razonada) de una fisura inicial, externa y bajo la línea de flotación que, mal evaluada y gestionada por la dotación, habría conducido a la rotura del casco. Se señalan culpables y causas adicionales (por ej. la mala mar), pero la clasificadora no estaría entre los *"malos"* al haber actuado de conformidad con los reglamentos, las directivas y los procedimientos aplicables; también se señala la importancia de la competencia y preparación de la tripulación en éstos casos. ¡Ay de mí!, descubrir en plena madurez que, aunque especialista en petroleros, mi *"competencia y preparación"* no incluyen la visión submarina ni *"evaluar"* un casco que se quiebra... pero... ¡sorpresa!, ni tales disciplinas aparecen en mis viejos textos, ni la emergencia *"buque-que-se-parte-en-dos"* consta en el *"Bridge Procedures Guide"*, ni los astilleros suministran curvas hidrostáticas para *"medio-barcos"*. Entonces... ¿cómo "gestionaré"?. Obviamente se espera de un buque que, con mal tiempo, al menos no se parta por la mitad, y es precisamente misión de las clasificadoras certificarlo por escrito. Aunque el informe de RINA es un documento de cincuenta y cinco páginas que dista mucho de ser superficial, se nota que están a la defensiva y, como era de temer, fué acogido por el respetable con pitos y hortalizas varias.

La popa del "Erika" se hunde (Foto Marine Nationale)

Pero filtrando el ruido generado por éste asunto, se percibe la débil señal de un kafkiano diálogo de fondo: Mathur no pierde ocasión de recordarnos su deber de velar por las vidas de su gente (lo que nadie parece discutirle) mientras alguna irritada autoridad clama que al capitán nunca se le prohibió refugiarse en puerto (algo de lo que nadie parece acusarla). Y es que, incluso en perdidos rincones como el que estoy varado, recaló a lomos de las olas un tamtam: Mathur había ido a la cárcel por desobedecer la orden de no acercarse a tierra. Ni creo que fuera el caso ni me privaré de exponer mi propia teoría: Mathur es un genio de la táctica. Me huelo que sabía que el *"Erika"* andaba mal de la espalda y rogaba a Shiva para que una inspección obligara a su armador a reparársela. También me da en la nariz que, con tales antecedentes y mar arbolada, ante la progresiva escora inicial debió darse por fumigado cuando a las 1408 lanzó su primer *"Mayday"*. A las 1430, con la escora controlada y la cubierta agrietada, debió olerse que la única posibilidad de mantener al buque de una pieza y a su dotación en seco era poner popa a la mar, que casualmente era proa a Francia. Y, claro, también le daría en la nariz que los franceses no iban a salir a recibirle con una banda de música; el resto sería una simple partida de ajedrez, algo terriblemente injusto para nuestros vecinos si consideramos que, según la leyenda, el ajedrez se inventó en la India.

Queda el aspecto ético de torear a las autoridades, pero ha sido en Marín donde me enseñaron el concepto *"finalidad de la misión"*, que para un capitán mercante es algo tan prosaico como intentar

defender los intereses de su armador y que la dotación no perezca en el intento. En un contexto de mar arbolada y grietas en cubierta el miedo (no la histeria) es libre y, desde el puente de un buque contaminante, las autoridades pueden percibirse como parte de la *"amenaza".* Nadie parece haber prohibido expresamente nada a Mathur, pero tampoco él parece haber dado muchas facilidades, por lo visto también en la India *"el que pregunta entra de guardia"*. Cuando a las 0630 el casco del *"Erika"* arrojó la toalla, su capitán ya había reducido, sin hacer demasiadas preguntas, la distancia a la costa (Pta. de Penmarch) de 143 millas a 36, una diferencia que suele significar vidas si rachas fuerza 11 y mar montañosa convierten botes y balsas en recursos para desesperados y obligan a tirar de helicóptero con urgencia. No seré yo quien juzgue a Mathur pero, de haber sido uno de sus oficiales, le habría llevado a la cárcel una riquísima tarta (de lima).

Dado que el capitán no parece ser voluntario queda localizar algún otro culpable, pero se está en ello. La prensa francesa informó este verano el *"empapelamiento"* judicial de tres Oficiales Navales de la Prefectura Marítima de Brest, por *"abstención voluntaria de tomar medidas para combatir un siniestro"*. Serían *"culpables"* de haber malinterpretado los telex iniciales de Mathur y no haber intervenido durante las siguientes 16 horas, pero aquella noche tenían otro buque en apuros ante Saint-Nazaire y, si estoy en lo cierto, para interpretar a Mathur habrían necesitado ser especialistas en contrainteligencia. En cuanto a tomar medidas, enterados hacia las 2120 de la existencia de grietas en el buque, tenían previsto enviar al alba un avión (de reconocimiento, no de bombardeo) para verificar su estado; además, uno de los tres ha declarado que un casco con grietas no tiene que romperse necesariamente, lo que es muy cierto: quien suscribe hubo de viajar con mal tiempo de Gijón a Cádiz en un bulk-carrier con todas las bendiciones legales y una grieta de metro y medio en la quilla.

El Capitán Mathur con su esposa y su hijo (Foto de autor desconocido)

Como marino pediría que, amainada la *"alarma social"*, las instituciones pudieran darnos un convincente informe final para aprender algo más de éste desaguisado sin necesidad de victimas propiciatorias. En cuanto al *"Erika"* seguirá *"pasando"* de papeles oficiales, pero se lo perdonaremos; fue todo un gesto que aguardara la partida de su última dotación antes de dirigirse a disfrutar un merecido retiro a 128 mts de profundidad, lejos del soplete de los chatarreros.

●●●

NOTAS SOBRE LAS FUENTES

Un suceso ocurrido meses atrás no suele tener bibliografía y es posible que éste sea uno de los primeros trabajos recopilativos sobre el asunto (al menos en español), lo que no me ha servido de gran ayuda. Mi principal fuente ha sido la versión original del informe francés: Commission permanente d'enquêtes sur les événements de mer - Naufrage du pétrolier *"Erika"*, contribution provisoire au rapport d'enquête technique- enero 2000. También he consultado la versión inglesa del informe de la RINA: Preliminary Results of the Internal Technical Investigation into the *"Erika"* Casualty. Con posterioridad a enero han ocurrido muchas más cosas y he podido consultar comunicados de prensa y declaraciones de los afectados en algunas hemerotecas francesas *("Le Monde", "Libération", "Ouest France" y "AFP")*. Es importante escuchar a todos, así que también he buceado en *"The Times of India"* y la *"India ANS"*; en cuanto a prensa profesional, he consultado *"Seatrends"* y *"Fairplay Int"*, sin olvidar el extenso material difundido por la *"Marine Nationale"* francesa, de donde proceden las fotografías del naufragio que se acompañan.

Los profanos sabrán disculpar la inclusión literal de los telex, pero eran fundamentales para disfrute de virtuosos. Y éstos últimos no se pasen criticando la ortografía, para la dotación multicasta del *"Erika"* el inglés era idioma de trabajo, pero el griego no es el alfabeto propio de la India. Me he tomado dos libertades, la primera *"arreglar"* alguna hora cuando, desconcertado, descubrí en el informe oficial líos entre la hora GMT original de algún telex y el horario oficial de invierno (el de éste artículo). La segunda ha sido elucubrar con las intenciones de Mathur, el informe francés es aséptico y las conclusiones son cosa mía.