

EL CASTAÑAZO

CC (RNA) Luis Jar Torre

(PUBLICADO EN LA REVISTA DE MARINA DE JUNIO DE 2004)

“A superior seaman uses his superior judgment to keep out of situations requiring his superior skills”.

(Citado por el Capitán Richard A.Cahill)

Miró hacia proa buscando el roquedal, pero solo vio la noche negra y una muralla de agua que lo ocultaba todo más allá de los manifiestos. El descomunal chubasco había reducido las pantallas de los radares a una mancha granulosa y, por enésima vez, clavó su vista en el axiómetro y en el repetidor de la giroscópica, pero el enorme buque se negaba a caer un solo grado más a Br. En pocos minutos el Capitán Stavridis se había convertido en el hombre más solo del universo, probablemente con su camiseta pegada al cuerpo por un súbito sudor frío y la secreta sensación de que las piernas le fallaban, las manos le temblaban y un vacío comenzaba a crecerle en la boca del estómago. En su profesión el miedo solo era un viejo compañero de viaje y preservar los circuitos lógicos mientras el resto del cuerpo amenaza traición apenas un reflejo profesional, pero cuando oyó que se veían rompientes por estribor hubo de asumir que su carrera, su buque, las veintiocho vidas que le habían sido confiadas y la suya propia estaban en un serio aprieto. Como miles de marineros antes que él, durante una fracción de segundo quizás se preguntó como había podido meterse en aquél lío y qué le había llevado a elegir oficio tan ingrato, suplicando al cielo el milagro de retroceder quince minutos en el tiempo para replantearse la maniobra. Pero al sentir desgarrarse el pantoque bajo sus pies debió reparar con amargura que, ante un planteamiento equivocado, las gomas de borrar siempre parecen funcionar mejor en tierra que en el puente de un buque. Hasta es posible que, incrédulo, se preguntara como podía estarle ocurriendo aquello precisamente a un tipo como él.

Sería difícil responder con un único “porqué” a la hipotética pregunta del Capitán del “Aegean Sea”; de hecho existen dos familias de “porqués” que culpan alternativamente del desastre a Stavridis y a la Administración marítima española. En ambos bandos militan compañeros a quienes tengo en gran estima, y creo que ambos tienen su parte de razón y que ambos carecen de ella en parte. Se trataría de determinar porcentajes de culpa, un procedimiento clásico en Derecho Marítimo que, en la infinita gama de grises que es la mar, suele resultar más justo que bus-

car culpables sin más. Aún así, hay aspectos del caso menos grises que otros: la cita que encabeza este artículo puede apuntar prejuicios por mi parte, pero son dieciséis palabras que yo habría fijado con letras de oro y remaches de titanio en el puente del “Aegean Sea”. Con prejuicios (que buenos sustos me ha costado conseguir) o sin ellos, intentaremos bucear en este embrollo zafándonos de las “rocas” hasta donde seamos capaces.

REFINERIA EN LONTANANZA

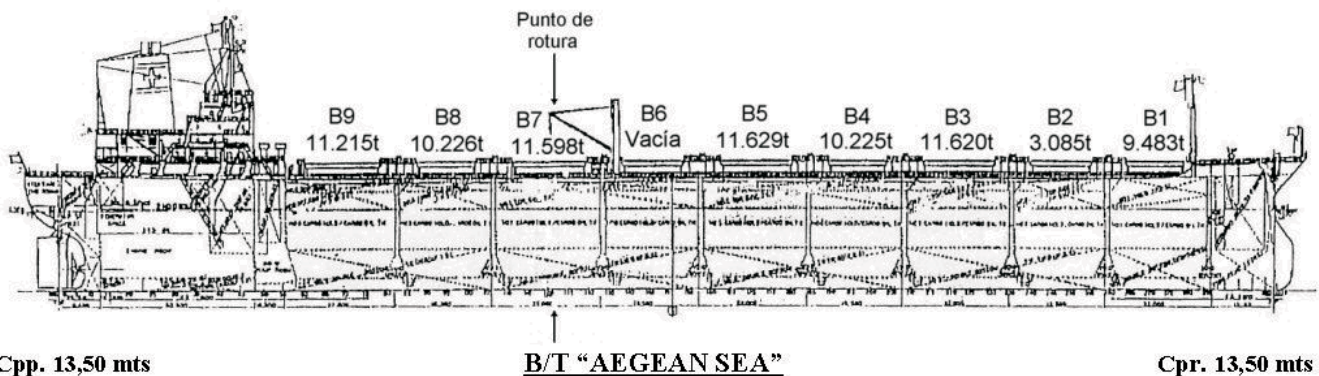
A principios del siglo II, Cayo Servio Lupio construyó un notable faro a la entrada de Brigantium que debió costar una pasta a Roma y demuestra la importancia que los “americanos” de entonces concedían a aquel puerto, situado en plena ruta de Britannia. Casi dos milenios después, otra delegación imperial llegada de allende el Mar Tenebroso recorrió la costa norte de Hispania para ubicar una refinería y, como en el caso del faro, Brigantium se llevó el gato al agua. Ahora se llamaba La Coruña, pero el puerto seguía manteniendo una envidiable situación estratégica a caballo de casi todas las rutas marítimas europeas y, sin duda, el bueno de Cayo se habría sentido encantado al comprobar que, aunque muy cambiado, su faro seguía allí. También había cambiado el tamaño de los barcos que pasaban a sus pies: cuando en 1962 se tomó la decisión de construir la refinería en La Coruña no eran habituales petroleros de más de 20.000 TPM y precisamente uno de ellos (el “Valmaseda”) la inauguró en 1964, pero tres años después, el cierre del Canal de Suez generó una epidemia de barcos de más de 100.000 TPM que cambió el negocio para siempre. También cambió el arraigado concepto de que los buques navegan por la mar, pues ante tamañas esloras el pantalán de la refinería hubo de construirse fuera de la zona abrigada por los diques y, con mal tiempo, los petroleros “navegaban” por el muelle para alarma de sus inquilinos y regocijo de los proveedores locales de cables y estachas. Abierta al inhóspito N, la entrada de la Ría de La Coruña está custodiada por Las Yacentes, un banco de piedra que ocupa media embocadura y que, en

tiempos de Servio Lupio, solo sería relevante porque con temporales duros la mar arbolaría encima. Hoy es relevante porque sus sondas (de hasta 7,5 mts) son capaces de “desarbolar” a un petrolero incluso con calma chicha.

Entre el extremo E de Las Yacentes y la costa hay un canal que, además de pasar a una distancia razonable de tierra, permite tomar práctico y entrar en puerto sin efectuar cambios ulteriores de rumbo, por lo que su uso no resultaba especialmente acongojante para los grandes petroleros, o al menos hasta 1976, cuando el Capitán del “Urquiola” descubrió con la quilla unas agujas de piedra que se suponían inexistentes y su “descubrimiento” le costó la vida. Bueno, en realidad aquel suceso también originó una enorme marea negra, pero todos sabemos que lo más importante son las vidas ¿no?. En cualquier caso, el Canal del N quedó cerrado para buques de calado superior a 9 mts. y los petroleros de crudo pasaron a utilizar el canal del W o de Pta. Herminio. Un buque procedente del N que intente utilizar dicho canal para entrar en La Coruña deberá navegar hacia el S, proa a tierra, hasta efectuar una caída a Br de 72° y tomar la enfilación, y esta caída será menos comprometida por más distante a tierra cuanto más al

W se efectúe. Obviamente, el miedo es libre y huyendo hacia el W podemos llegar a Azores, por eso la navegación no es una ciencia exacta; obligado a “retratarme”, yo interceptaría la enfilación unas 2 millas al W de la Torre de Hércules, dejando así milla y pico de margen por Er. por si la Ley de Murphy. Tras este aperitivo y ya en la enfilación, nuestro buque deberá pasar ahora entre el extremo SW de Las Yacentes y el roquedal situado a los pies de la Torre de Hércules. Decir que la canal tiene aquí unos 800 mts de ancho puede inducir a error, resultando más gráfico señalar que, en el caso de un gran petrolero, en algunos puntos la enfilación le coloca a eslora y media de los bajos. Apenas superado este trance y con Punta Mera incómodamente por la proa, se efectúa otra caída, esta vez de 74° a Er para, ya en la intersección de ambas canales dirigirse hacia la zona portuaria.

Si de día y en un buque “normal” tales maniobras exigen toda la atención, de noche y en un enorme petrolero cargado se exige además cierto virtuosismo. La práctica marinera ha demostrado además que, si en el peor momento se presenta un fuerte chubasco y la visibilidad se reduce a menos de media



**DISPOSICIÓN A LA LLEGADA A LA CORUÑA Y
CARACTERÍSTICAS EVOLUTIVAS A PLENA CARGA**

REG. DE MAQUINA AVANTE

CURVA DE EVOLUCION

TABLAS DE PARADA

		R.P.M.	Velocidad				Distancia	Tiempo	
				Avance	Desplaz.	Tiempo			
Reg. mar	Máximo	127,5	16,92	Br.	787 m	364 m	2'17"	Av. Toda (v 16,5n) (Atrás Emerg ^a - 100 RPM)	
	Normal	122,2	16,62	Av. Toda			2.771 m		10'10"
	70%	112,4	14,67	(v 16,5n)					
	50%	106,0	14,00	Er.	786 m	354 m	2'14"		
R. maniobra	Toda	85	11,7	Br.	751 m	340 m	2'59"	Av. Media (v ¿8,9n?) (Atrás Toda - 85 RPM)	
	Media	70	8,9	Av. Media			2.180 m		8'31"
	Poca	55	7,4	(v ¿8,9n?)					
	Muy Poca	40	5,0	Er.	779 m	372 m	3'06"		

*Disposición a la llegada a La Coruña y características evolutivas del "Aegean Sea" a plena carga.
(Elaboración propia con datos de las curvas de evolución originales publicadas en el libro que se cita en la bibliografía)*

eslora, la maniobra puede exigir también el concurso de un abogado.

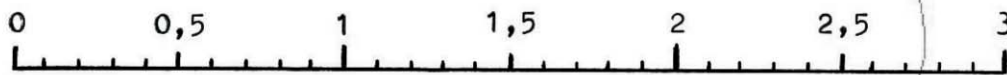
Con todo, en el Mar del Norte hay puertos peores que La Coruña y allí andaba a finales de 1992 Constantinos Stavridis, practicando su arte al mando del "Aegean Sea" y ajeno a la que se le venía encima. El 25 de Noviembre una inspección en el puerto de Sullom Voe (Shetland, U.K.) detectó en su buque tres deficiencias menores que fueron subsanadas sin más y, completada la carga de 79.081 tons de Brent Blend (crudo ligero), el 26 zarpó hacia La Coruña con mal tiempo por la proa. Aquel fue un invierno de perros, y no habrían de pasar seis semanas antes de que un enorme temporal arrojara al "Braer" y sus 84.700 tons de crudo contra las mismas costas que ahora dejaba Stavridis por la popa, aunque para su barco aquello era pan comido. Con casi veinte años en sus cuaderñas, alguien hubiera podido creer que el "Aegean Sea" era un petrolero cochambroso pero no era una cosa ni otra, sino un OBO, un tipo de buque más caro y diseñado para transportar indistintamente hidrocarburos o sólidos a granel en sus nueve bodegas. Construido en los astilleros Mitsubishi de Hiroshima en 1973, tenía 261,02 mts de eslora, 40,67 de manga, 114.037 TPM, 15,93 mts de calado máximo y pabellón griego, como también lo eran 14 de sus 28 tripulantes, siendo los otros 14 subalternos filipinos; aquel viaje también navegaba a bordo una esposa. El nombre de su armadora (Aegean Sea Traders Corp.) sugiere una "naviera monobuque", pero estaba vinculada a una conocida (por gafe) familia de navieros helenos que lo venían explotando desde su entrada en servicio, detalle que unido a las obras por valor de más de ocho millones de dólares efectuadas el año anterior y a su clasificadora (Lloyd's) apunta cierta seriedad. Ya había pagado su tributo al gafe familiar cuando en 1974 una severa tormenta le produjo daños en el casco y, a los dos meses, otra descuajeringó una escotilla, pero en 1987 le ocurrió algo peor, un embarrancamiento en EEUU saldado con daños en casco y timón pero sin vertidos. Era un barco estupendo por más de un motivo y, ahora que tanto se habla del petrolero de doble casco como viático universal, cabría mencionar su doble fondo de 2,4 mts entre el plan de los tanques y el forro exterior, pero yo me quedaré con los 26.100 BHP de su motor principal que, sobre el papel, le permitían navegar en lastre a 17,9 nudos y le conferían unas cualidades evolutivas poco corrientes en una unidad de su tipo y tamaño. Sin llegar a ser un Ferrari, puede afirmarse con toda propiedad que era un "Mitsubishi".

El mismo día que el "Aegean Sea" salió de Sullom Voe la Comandancia de Marina de La Coruña pasó a Prácticos la autorización administrativa para su entrada en puerto, pero al día siguiente un telex de su consignatario informó a Stavridis que el atraque estaría ocupado por el "Cercal" (un petrolero portugués) hasta la tarde/noche del día uno y que, entre tanto, a

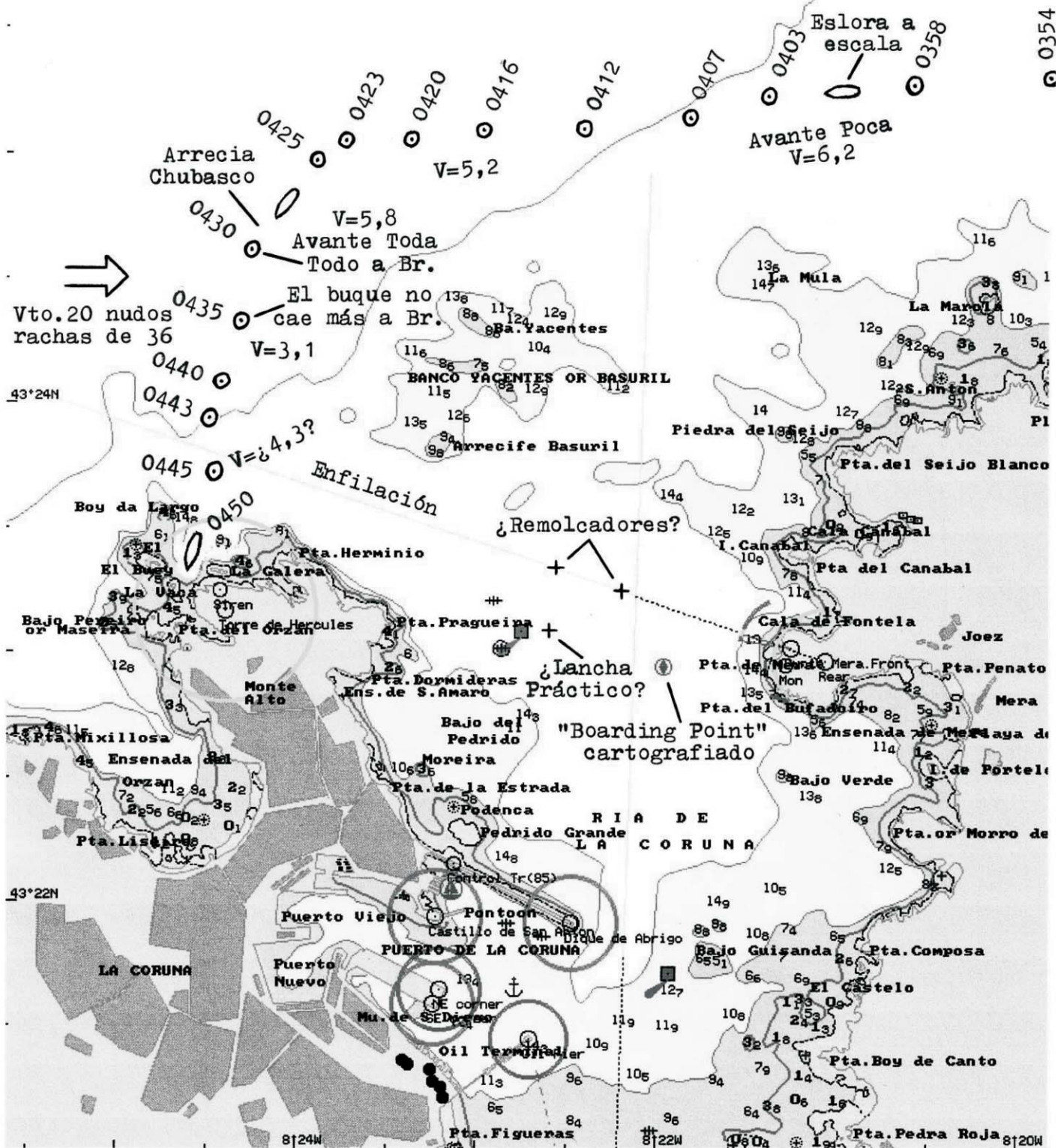
su llegada estaba autorizado a fondear en la Ría de Ares, lo que unido al mal tiempo hizo que se tomara el viaje con calma. Hacia las 2230 del 30 de Noviembre el "Aegean Sea" contactó con Prácticos para recibir instrucciones sobre el fondeo y a las 0030 del 1 de Diciembre largó el ancla de Er. una milla escasa al NE de Pta. Torrella, en sondas de unos 29 mts y con un calado de 13,50 mts en aguas iguales; no era el mejor fondeadero del mundo, pero menos da una piedra y, por si las piedras, Stavridis también largó ocho grilletes de cadena. Fue un acierto, porque en la mañana del día 2 seguía aún fondeado y había temporal del SW en toda la costa gallega, previéndose vientos de fuerza 7/8 con rachas de 9, rolando a la tarde al W y amainando a fuerza 5/6 con aguaceros y mar tendida del W de hasta 6 mts. Aquella misma mañana el maretón originó un desaguisado en las amarras del "Cercal", obligando a suspender la descarga hasta las 1600 y retrasando aún más su salida sobre lo previsto en el telex del día 27. Finalmente, hacia las 0000 horas del día 3 el Práctico llamó por VHF al "Aegean Sea" para informar que el "Cercal" estaba de salida y solicitar que fueran alistándose para entrar en puerto; el 2º Oficial avisó al Capitán, que habló personalmente con el Práctico y la cosa echó a andar; la "queimada" del día siguiente convertiría buena parte de los registros en humo, por lo que las horas que anteceden y alguna de las que seguirán son aproximadas. Hacia las 0200 el Práctico llamó de nuevo diciendo que podían comenzar a virar la cadena y hacia las 0230 el 1er. Oficial Mpesiropoulos y un marino iniciaron la faena. El viento en el fondeadero era WSW fuerza 4/5 con rachas de 6 pero, significativamente, hubo que ayudar al molinete con la máquina y aún así se tardó una hora en virar ocho grilletes, pues también había olas de unos 3 mts. Hacia las 0330 y ya con el ancla en el escobén, el "Aegean Sea" inició su último viaje mientras el 1er. Oficial subía al puente para acompañar al "viejo" y el Práctico (que ya estaba sacando el "Cercal") le informaba por VHF que el canal quedaría libre en media hora. Dada la hora y el cariz del tiempo, tan convencido estoy de que la orden de entrar en puerto no hizo maldita la gracia a Stavridis como de que no abrió el pico, al menos de barco para fuera: el que manda, manda, y un capitán mercante que aprecie su puesto procura "mandar" lo menos posible.

Llegados a un punto en que el capitán "manda" poco cabría preguntarse quién manda realmente, una pregunta a la que en mis tiempos de mercante habría respondido sin dudar que "las autoridades", pero durante los años que posteriormente pasé "al otro lado de la barrera" nunca tuve la sensación de mandar gran cosa ni conocí a ninguna otra "autoridad" que no estuviera limitada por la bota o el voto ajenos. Si, como piensan algunos, quien realmente manda en los puertos es "el sistema", en este caso habría demostrado hacerlo rematadamente mal.





ESCALA EN MILLAS



Maniobra de entrada del "Aegean Sea". Se han eliminado las sondas superiores a 15 mts y dejado en blanco las zonas con sondas superiores a 20 mts. Las situaciones están extraídas del libro citado en la bibliografía y son las efectuadas por el 2º Oficial Favgis; para mayor claridad he eliminado tres reiterativas y otras dos inconsistentes. (Elaboración propia sobre una carta digital parcialmente modificada)

PRÁCTICO POR BABOR

Oficialmente en la parte acuosa de los puertos mandan los Capitanes Marítimos, que en la actualidad suelen disponer de ojos y oídos en forma de una torre de control que no solo les permite hacerlo con

conocimiento de causa sino comprobar que son obedidos las veinticuatro horas del día, pero en 1992 el "Capitán Marítimo" se llamaba "Comandante de Marina" y, además de carecer de "torres", andaba fatal de "peones". Sirva el dato de que solamente en una torre actual hay unos doce oficiales mercantes, contra los

dos oficiales navales y los cuatro o cinco suboficiales con los que, desde finales de los ochenta, un Comandante tenía que hacer frente a las diversas secciones de su *“Capitanía Marítima”* sin desatender lo relativo a pesca ni a sus propias funciones militares. Resulta obvio que, salvo que hiciera uso de su bastón de mando a modo de varita mágica, el viejo truco del celo y la abnegación estaba a la orden del día. En tan espartano contexto, el principal *“intermediario”* entre el Comandante y el *“mundo exterior”* eran los prácticos, unos atípicos funcionarios que a semejanza de los notarios no cobran sueldo sino honorarios y que, siguiendo con el paralelismo, tampoco pasan grandes apuros económicos, lo que por estos pagos suele acarrear problemas de imagen. Sobre el papel el Práctico era un subordinado más del Comandante, pero como era él quien se jugaba (y a veces perdía) la vida en el *“trapezio”*, en términos generales también era él quien solía determinar cuando una maniobra podía hacerse o no. Pese a los muchos vicios adquiridos, en un entorno *“pre-europeo”* la relativa autonomía de los prácticos resultaba positiva para la seguridad y operatividad de los puertos españoles, siquiera porque las excelentes perspectivas económicas hacían que los mejores y más experimentados marinos formaran cola para ingresar en el gremio y porque, ya dentro, las guardias sin fin, el potencial beneficio económico y el potencial descalabro físico se equilibraban en una autorregulación digna del más cruel y eficiente mercado capitalista.

Se ha publicado que, en su primera declaración judicial tras el accidente, el Práctico dijo que *“...avisó al Aegean Sea como consecuencia de una orden de Refinería”*, y que *“...cuando la Refinería le comenta al declarante que un barco tiene que atracar, la demora es culpa del declarante”*, lo que invita a pensar que tampoco los prácticos tenían una gran impresión de sí mismos como *“autoridad”* (siquiera delegada) y que, aparentemente, también andaban a vueltas con *“el sistema”*. Para una refinería privada, una acumulación de *“demoras”* como a la que se habría referido el Práctico significa pérdida de competitividad y riesgo para su viabilidad económica, o al menos para la viabilidad laboral de sus responsables, que tratarán de sortearlas hasta donde les permita la legislación o les dicte el sentido común. En tal afán es muy improbable que se vean a sí mismos como otra cosa que estresados ejecutivos bajo la dictadura de las cifras, pero la refinería como *“ente abstracto”* es algo muy diferente. Además de aromáticas exhalaciones, las refinerías petroquímicas generan auténticos polígonos industriales en su entorno, inyectan riqueza en los puertos donde se instalan y producen tal cantidad de empleos directos e indirectos que, una vez en marcha, el tinglado resulta tan conveniente para la comarca donde se ubica como la cuarta rueda para un coche, por lo que, lo pretendan o no sus

responsables, es inevitable que su criatura genere cierta *“influencia”*. Así, un baranda marítimo periférico con tendencia al exceso de celo puede palidecer ante el rumor de que el respetadísimo presidente del consejo de administración que explota *“su”* refinería se reúne a cenar con el jefe de su jefe, o un práctico especialmente *“demorador”* intuir cierta ruina ante la posibilidad de que la refinería pase de la zanahoria al palo e intente crear su propio servicio de practicaaje, agradeciendo los servicios prestados a la corporación local. De este modo, movidos por la autocensura y tratando prudentemente de evitar un guijarro, es posible tragarse un muro de hormigón.

Tras la catástrofe del *“Urquiola”* la zona de practicaaje obligatorio de La Coruña se había extendido hasta unas 2 millas al NW de la Torre de Hércules, habiéndose regulado también el uso de remolcadores para asistir a los petroleros desde el meridiano de dicho faro. Se ha argüido en defensa del Capitán del *“Aegean Sea”* que como, curiosamente, las publicaciones náuticas internacionales no reflejaron este cambio él no tenía modo de saberlo, y lo creo, porque he visto cartografía muy posterior donde todavía consta el *“boarding point”* del práctico casi dos millas al E de la Torre. Por otra parte, con mal tiempo al práctico le era imposible embarcar o desembarcar con seguridad mucho más allá de dicho punto y, aún reconociendo que alguno llegó a desplazarse para embarcar hasta la Ría de Ares, resultan verosímiles los testimonios de que usualmente lo hacían en Punta Mera. Esta situación tenía preocupada a la propia refinería pero, siendo *“vox pópuli”*, cabe pensar que se toleraba para evitar al puerto un callejón sin salida. En el caso del *“Aegean Sea”* el propio Gobierno reconoció ante el Parlamento que la situación meteorológica *“...obligaba a que el Práctico intentara abordar el barco en un punto más próximo al puerto que el previsto en circunstancias ordinarias de acuerdo con el Art.27 párrafo 2º del Reglamento de Practicaaje del Puerto de La Coruña”*, pero la sentencia judicial no solo discrepó con dicha interpretación del reglamento sino que, al referirse a las instrucciones existentes para la entrada en puerto de petroleros, habló del *“nulo caso que se hacía de las mismas”*. El problema era que, según dichas normas, los petroleros solo podían *“...entrar de noche en condiciones de buen tiempo, entendiéndose por tal, aquel, que permita embarcar al Práctico...”*; aparentemente, la solución fue cierta elasticidad en el *“donde”* y una indudable ambigüedad documental. Sería injusto decir que tal tipo de *“adaptaciones”* ocurren solo en nuestro país, pues yo mismo recuerdo haber entrado en Róterdam sin práctico y con el puerto cerrado por mal tiempo; ciertamente, veo hartamente improbable que nos hubieran permitido hacerlo en un enorme petrolero cargado en lugar de un portacontenedores.

Enredar con petroleros cargados junto a las piedras





El "Aegean Sea" hacia las 0945; los tripulantes ya están siendo evacuados y puede observarse un helicóptero sobre la escotilla de la 8. Las rompientes que se aprecian por Er "balizan" las piedras del Buey (ver gráfico) y ya resulta apreciable que el buque se ha partido por la flotabilidad de su sección de popa. (Foto de G. Suárez publicada en la revista "Marina Civil")

da puntos para salir en el telediario y parece de cajón que, aquella noche, el puerto debía haberse cerrado; también es verdad que, mirando en retrospectiva, todos somos más listos, claro. Enfrentados a este problema hay puertos donde se usan helicópteros para embarcar al práctico, aunque opino que en este caso quedaría por garantizar la asistencia efectiva de los remolcadores portuarios con olas de 4 mts. Como luego se demostró, hacer firme un remolque en tales condiciones puede tener su aquél, y trabajar de carnero en emergencia en una canal tan estrecha y con semejante mar solo garantiza algunos bollos en el casco.

CHUBASCO POR ESTRIBOR

Hay pocas cosas que le digan más a un marino de otro colega que verle maniobrar, y la maniobra con la que Stavridis intentó entrar en La Coruña aquella madrugada me dice que, al menos en aquella fase de su vida, era un hombre con un elevado concepto de sí mismo. Se le ha descrito a veces como prestigioso y, efectivamente, hay datos que apuntan a que no era un marino "del montón", pero hubo de aprender de la peor manera la que debía ser su última lección pendiente; un compañero que (además de haberse ganado el derecho a opinar sobre este Capitán) tiene mucha más experiencia con la pluma que yo, me lo ha descrito en dos trazos: "...era ese tipo algo estirado que ha tenido el infortunio de llegar demasiado rápido demasiado alto y de ello deduce (en barbecho) que él es un tipo especial...". En 1992 debía rondar los cuarenta y no hay duda de que sus jefes también le con-

sideraban un "tipo especial": según un informe interno de la DGMM, en los seis años y pico que llevaba de capitán del "Aegean Sea" solo había disfrutado de cuatro meses de permiso y, a su llegada a La Coruña, llevaba treinta a bordo. En mi vida marinera había oído hablar de semejante "tratamiento" pero, si fue así, una investigación de los posibles efectos en sus capacidades quizás nos hubiera permitido ver este caso bajo una óptica diferente.

Para Stavridis aquella era su primera entrada en La Coruña, aunque a la vista de su maniobra nadie lo hubiera dicho; por suerte, la carta utilizada pudo salvarse y ahora podemos aprender de su infortunio. Lo primero que llama la atención es que, entre las 0322 y las 0445, hay nada menos que 30 situaciones que, aunque probablemente están basadas en una simple demora y distancia, constituyen un homenaje a la perseverancia del 2º Oficial Nikolaos Favgis. Por desgracia Favgis tenía una

excelente razón para semejante derroche de actividad pues, tras pasar a las 0356 a 0,8 millas al N de la Marola, entre las 0407 y las 0445 Stavridis "recortó" las Yacentes dejándolas a poco más de media milla por Br. (primero por el N y luego ¡a barlovento!, por el W) para interceptar la canal a la altura de la Torre de Hércules. Tal maniobra significa un atajo que, aunque perfectamente posible, en un buque como el "Aegean Sea" supone un riesgo ecológico inaceptable por innecesario. Hasta donde alcanza mi experiencia, la fiabilidad mecánica de cualquier buque dista mucho de ser absoluta y, a los del tipo que nos ocupa, hay que suponerles además el "reprise" de una tortuga, los frenos de un meteorito y la maniobrabilidad de una vaca con patines, por lo que la única brillantez que puede exhibirse sobre ellos es jubilarse sin haber roto nada. Los capitanes que tuve en barcos de este tamaño siempre trataron de inculcarme las ventajas tácticas de la huida; era proverbial uno que calculaba la distancia segura a cualquier cosa y luego sumaba una milla extra por cada uno de sus hijos. Y otro que no se libró ni por esas y, saliendo de Las Palmas con un bulkcarrier muy querido para mí completamente cargado, una caída de planta le dejó con el timón clavado a Br y la suficiente arrancada avante como para incrustar sus 270 mts de eslora en un roquedal del que ya no salió.

Si la maniobra de "recortar" las Yacentes a corta distancia es discutible, la incorporación al canal a la altura de la Torre de Hércules es criticable pues, tal como se intentó, implica poner proa a tierra e iniciar una caída de 113º a Br con las piedras a algo menos de milla y cuarto por la proa (ver gráfico). Un petrolero de

este tamaño suele tener un avance máximo de unas 3,5 esloras para caer 180°, pero las curvas de evolución del “Aegean Sea” nos indican que era capaz de efectuar esta caída a Br., cargado y en “*avante media*” en tan solo 751m. (787m. en *avante toda*) por lo que aún le sobrarían otros 750 mts. hasta la enfilación. Sobre el papel parece un margen razonable y Stavridis se tomó un margen “*extra*” iniciando la maniobra desde “*avante muy poca*” y aprovechando sus cualidades evolutivas “a barco parado” para no entrar demasiado rápido en la canal, pero el mismo “*papel*” nos previene que se convertirá en “*papel mojado*” si no se dan cinco condiciones, la primera de las cuales es “*Wind 10 knots or less, calm sea*”; por añadidura, las tablas de parada del “Aegean Sea” también nos advierten que, a la velocidad correspondiente a “*avante media*” (que no consta, en régimen de maniobra serían 8,9 nudos), el buque cargado necesitará 2.180 mts para detenerse. El corolario de estas cifras es que, con buen tiempo y en “*avante media*”, era holgadamente posible comenzar una caída de 113° a Br. con las piedras a 2.200 mts. por la proa y finalizarla en la enfilación y a unos 500 mts de tierra, pero si algo se torcía más allá de cierto punto (dependiente de la velocidad realmente alcanzada) no habría modo de parar el buque con la máquina y acabaría produciéndose un fuerte ruido. Lo risible de tan acongojante amenaza es que, como hemos visto, bastaría incorporarse a la enfilación un par de millas más al W para conjurarla, pero siempre hubo trapecistas convencidos de poder trabajar sin red. De este modo, Stavridis se dispuso a tomar una cerrada “*curva*” al volante de su potente “*Mitsubishi*” sin sospechar que una cáscara de plátano le esperaba a la vuelta de la esquina..

La segunda red que debiera haber protegido a Stavridis de sí mismo era el “*know how*” de un práctico pero, a la hora de “*extenderla*”, tal red resultó demasiado corta por la concurrencia de los problemas ya apuntados y algún otro de “*andar por casa*” en el que no entraré. El Práctico de guardia tenía diez años de experiencia, hay quien le considera un buen maniobrista y llevaba diecisiete horas de faena. Hacia las 0345 y apenas pasado el dique de abrigo desembarcó del “*Cercal*”, se han publicado testimonios que apuntan a que este era el lugar habitual pero, dado que el “*Cercal*” cogía al Práctico de camino hacia el “*Aegean Sea*”, en este caso no sería descabellado achacar su prematuro desembarco al temor de no poder hacerlo más adelante sin romperse la crisma.



El “Aegean Sea” unos cinco minutos antes de hacer explosión; puede distinguirse al último grupo de tripulantes agrupados sobre la escotilla de la 9 mientras el helicóptero de la DGMM se dispone a efectuar una izada. El arrufo se ha agravado y son visibles dos líneas verticales de fractura a la altura de los puntales. (Foto de Oscar París publicada en la revista “*Marina Civil*”)

Todavía quedaba una tercera “*red*” materializada en los remolcadores “*Sertosa 22*” y “*Sertosa 25*”, que acompañaban al Práctico, pero como esta red se “*extendió*” en el lugar equivocado, su hipotética utilidad es un asunto académico. Ya en su lancha, el Práctico se dirigió milla y cuarto al NNW y hacia las 0400 se paró allí; la sentencia declara probado que “*...ante el mal tiempo que hacía, decidió esperar al barco a la altura de la boya de Cabanés, a pesar de que estaba obligado .../... a prestar sus servicios de asistencia ya en la zona exterior...*”. Había chubascos ocasionales y, en previsión de que alguno ocultara las luces de enfilación al “*Aegean Sea*”, ordenó que los remolcadores se colocaran sobre ella para materializarla en el radar de Stavridis, a quien ya había comunicado dónde le esperaría y la especial ubicación de los remolcadores. Para entonces Stavridis navegaba entre la Marola y las Yacentes a rumbo 265 y unos 6,2 nudos, con viento WSW/W fuerza 5/6 (hasta unos 25 nudos) y olas que rozaban los 4 mts; no había juzgado necesario dejar a nadie en el castillo y todavía faltaba más de una hora para tomar remolques por lo que, tras preparar la maniobra y colocar la escala de práctico, la dotación de cubierta se retiró a interiores. En el puente acompañaban al Capitán el 1er.Oficial, el 2º Oficial y un timonel y, de los tres radares, uno funcionaba en la escala de seis millas, otro en la de tres y el otro estaba en “*stand-by*”; a las 0423 las Yacentes quedaron a popa del través y, con la canal ya libre del “*Cercal*” y de algunos pesqueros que lo seguían, se inició la caída a Br. en “*avante media*”. En aquel momento todavía no era posible poner rumbo S por lo que, en mi opinión, la idea de Stavridis no era



Momento de la primera explosión hacia las 1000; se observa como el helicóptero de la fotografía anterior se ve obligado a poner pies en polvorosa con dos tripulantes todavía suspendidos mientras un segundo helicóptero (de la Junta de Galicia) permanece a la expectativa. (Foto de M. Rodríguez publicada en la revista "Marina Civil")

efectuar una única caída (como se insinúa en algunos informes) sino al menos dos, ayudadas por puntuales "empujoncitos" de la máquina que, hasta entonces, oscilaría entre "avante muy poca" y "avante poca". Hacia las 0425 arreció el viento y comenzó a llover, pero el "Aegean Sea" alcanzó el rumbo 220° sin problemas y allí permaneció probablemente por voluntad de su Capitán para librar las Yacentes hasta que, a las 0430, con Pta. Herminio a unos 2.200 mts por la amura de Br. y todavía navegando a unos 5,8 nudos, Stavridis ordenó caer a Br. para incorporarse paulatinamente a la enfilación a rumbo 108°. Y entonces ocurrió: fuera porque nadie lo vio acercarse en el radar o porque se formó directamente sobre su cabeza, lo cierto es que hacia las 0430 un fuerte chubasco pilló a Stavridis con los pantalones bajados y, en cuestión de segundos, lanzó sobre su buque una tronada de cine, el diluvio universal y un vendaval del través de Er. que dejó las cualidades evolutivas de su Mitsubishi en cuadro. Me gustaría puntualizar un dato que no he visto reflejado en mis fuentes: a las 0430 la velocidad real del "Aegean Sea" era unos tres nudos inferior a la correspondiente a "avante media" en régimen de maniobra (8,9 nudos a 70 RPM), por lo que su distancia de parada en "atrás toda" debía ser bastante inferior a la tabulada para dicho régimen (2.180 m.) y, por ello, también inferior a su distancia a tierra. Desgraciadamente, ante la pérdida de gobernabilidad Stavridis tuvo una reacción de libro y ordenó "avante toda" con toda la caña a Br. Durante cinco minutos también el "Aegean Sea" reaccionó con cierta ortodoxia, cayendo otros 30° a Br. hasta llegar al 190° a las 0435. Y allí se quedó.

PIEDRAS POR LA PROA

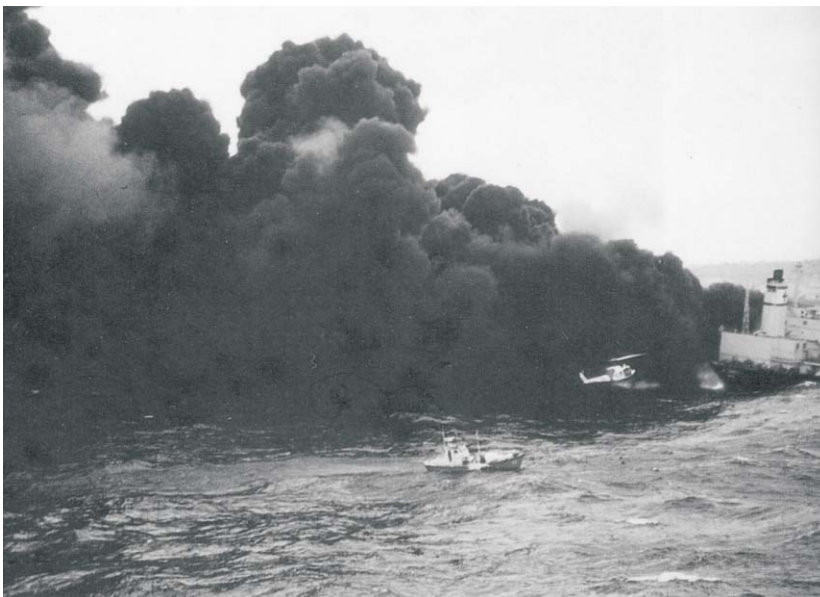
Un buque cargado del tipo del "Aegean Sea" tiene las dos terceras partes de su casco bajo el agua y relativamente poca superficie que ofrecer al viento pero, enfrentado a un vendaval, si no tiene un asiento excesivo y se le deja en paz buscará una posición de equilibrio con el viento abierto unos 60° por la proa. En este caso, la tendencia natural habría sido quedar a un rumbo próximo al 210° y solo habría sido posible continuar la caída llevando la popa contra el viento en avante toda con la caña a Br. o (ya en plan emergencia) dando "atrás toda" y obligando así a la proa a hacer de veleta. Algún purista opinará que este último truco no está pensado para grandes petroleros cargados, aunque en el "Amoco Cádiz" funcionó bien mientras se usó (cierto que con mucho más viento) y, en caso de necesidad, lo que no mata engorda. Pero ya hemos visto que Stavridis optó

por la huida hacia delante: a las 0440 el "Aegean Sea" llevaba cinco minutos tercamente clavado a rumbo 190° y la distancia al roquedal situado por su proa se había reducido a 1.000 mts, por lo que Stavridis debía estar (por así decirlo) un tanto turbado. No era el único: algo menos de dos millas al SE el Práctico seguía a simple vista desde su lancha la maniobra pero, cuando la lluvia ocultó al buque, consultó preocupado por VHF al "Sertosa 22" si lo tenía en su radar obteniendo una respuesta positiva. Según el remolcador estaba en la enfilación, pero no debieron percatarse que en lugar de seguirla estaba cruzándola. Al poco arreció el chubasco y tanto la costa como el "Aegean Sea" desaparecieron del radar del remolcador mientras, completamente a ciegas, el Práctico se dirigió al encuentro de Stavridis, que llevaba una hora sin decir nada por VHF. A aquellas alturas es posible que su silencio obedeciera a falta de saliva, pues el pedregal le rodeaba por tres de los cuatro costados y, además de haber perdido el control sobre su buque, el aguacero había reducido la visibilidad a menos de 100 mts. y no era capaz de ver ni su propia proa. La situación de las 0445 coloca al "Aegean Sea" ya al S de la enfilación y a tan solo 500 mts de los bajos; verla en la carta debió ser un "shock" para Favgis porque, aunque venía situándose cada dos minutos, en los cinco restantes antes de la embarrancada no hizo ninguna otra.

Basándose en la declaración del Capitán, la documentación a la que he tenido acceso da a entender que se mantuvo el régimen de "avante toda" con toda la caña a Br. entre las 0430 e inmediatamente antes de las 0450 en que embarrancó, versión también

sostenida en un libro devastadoramente crítico con la Administración escrito por quienes podríamos considerar fuentes próximas o, al menos, afines al Capitán. También yo lo creí, pero alguien que sabe mucho más que yo me dijo que, en su opinión y en la de otros profesionales, de haberse mantenido efectivamente en “*avante toda*” durante todo este tiempo Stavridis habría salido del lío y, efectivamente, un segundo vistazo a la carta me ha enfrentado con una discrepancia entre la aritmética y la “*versión publicada*”. La velocidad sobre el fondo del “*Aegean Sea*” en el momento de poner “*avante toda*” a las 0430 rondaba los 5,8 nudos; si en los siguientes veinte minutos navegó a dicho régimen o, como se ha escrito, incluso en “*avante forzada*” (unas 105 RPM en régimen de maniobra, correspondientes a 14 nudos), ni la pala del timón en “*todo a Br*” ni el maretón de través deberían haberle impedido alcanzar unos 7/8 nudos tirando por lo bajo. Pues bien: se calcule como se calcule, la velocidad sobre el fondo en dicho periodo resulta ser de entre 3,1 y 4,3 nudos, cifras estas incompatibles con un régimen sostenido de “*avante toda*” por más cogidas por pelos que consideremos las situaciones en que se basan. El significado de este cómputo solo puede ser objeto de hipótesis: el mismo informe interno de la DGMM que recoge la versión del Capitán de haber mantenido “*todo el tiempo avante toda*”, recoge la de otros tres oficiales que apuntaría a que “*unos minutos antes pararon la máquina*”; de haber sido así forzosamente hubieron de ser “*bastantes minutos*” antes, porque no mencionan haber dado atrás. Me decía un compañero que mandó este tipo de barcos que, cuando te encuentras perdido y ciego, lo que te pide el cuerpo es parar, y es muy posible que la arrancada *avante* que ya llevaba acabara jugándole a Stavridis una mala pasada.

Los registros meteorológicos usados en el juicio recogen una racha aislada de 103 km/h a las 0450, pero también que el viento promedio nunca pasó de los 32 nudos y anduvo más cerca de los 20. Quizá no se consideró lo localizado de un chubasco ni el posible efecto orográfico por la proximidad del acantilado, pero a las 0445 Stavridis no debía tener ya el cuerpo para estadísticas; es dudoso que dar atrás a aquellas alturas le hubiera servido para evitar el accidente, pero sí le habría permitido amortiguar el impacto y facilitar el posterior salvamento del buque. En cambio, no creo que intentar fondear hubiera resuelto gran cosa: en tales circunstancias de viento, mar, sondas, carga y velocidad, para que las cadenas sobrevivieran más de medio minuto habría hecho



Un helicóptero de la Junta de Galicia y la lancha de la Cruz Roja del Mar "Blanca Quiroga" rescatan al último grupo de tripulantes y al Práctico, que se han arrojado al mar. Bajo el helicóptero se aprecian dos personas en el agua. (Foto tomada desde el helicóptero de la DGMM y publicada en la revista "Marina Civil")

falta en el molinete un virtuoso del freno, y el “*molinetero*” más próximo estaba a un cuarto de km. Al poco el 1er. Oficial avisó al Capitán desde el alerón de Br. que veía rompientes por Er. y, tras intentar infructuosamente caer a dicha banda (eso pone), a las 0450 el pantoque del “*Aegean Sea*” se incrustó en el pedregal situado a los pies de la Torre de Hércules, todavía a rumbo 190° o muy próximo y a unos cuatro nudos. Poco después Stavridis enlazó con el Práctico y, a su pregunta de dónde estaba, le informó que “*en las rocas*”, pero hacia las 0455 el chubasco finalizó y el Práctico pudo verlo por sí mismo; debió llegar pasadas las 0500 e inmediatamente trepó por la escala de gato con el olor del crudo derramado ya en su nariz. Aunque la amplitud de la marea era de tan solo 1,36 mts. estaban en plena bajamar, la máquina seguía intacta y a las 0537 el “*Alonso de Chaves*” se unió a los remolcadores de puerto, por lo que existía alguna esperanza de sacar el barco, pero ni el estado de la mar permitió dar un remolque ni los sucesivos intentos con la máquina en “*atrás toda*” consiguieron mover al buque.

El “*Aegean Sea*” estaba siendo machacado por la resaca con su sección de proa trincada en el roquedal, la central hundiéndose paulatinamente y la de popa perfectamente a flote y originando un enorme momento flector por arrufo que, al subir la marea, se agravó. Era una situación que no podía durar mucho y, ya a las 0635, se recomendó evacuar a la tripulación; tras dos horas de infructuosos esfuerzos, a las 0735 un marinero del “*Alonso de Chaves*” resultó herido y a las 0750 se abandonaron los intentos de dar remolque. Diez minutos antes Stavridis había permitido que un helicóptero evacuara a seis tripulantes



Con el casco definitivamente partido en dos, el cargamento del "Aegean Sea" comienza a arder en pompa. Apréciase la altura de las olas (unos 5 mts) por el seno existente en la bodega 3. (Foto tomada desde el helicóptero de la DGMM y publicada en la revista "Marina Civil")

y a una esposa pero, esperando quizás un milagro con la pleamar, no permitió la evacuación del resto hasta las 0922 cuando, seguramente tras inundarse la bodega 6 (que iba vacía), se hizo evidente que el buque tenía la espalda rota. Hacia las 1000, mientras estaban siendo izados dos tripulantes y otras ocho personas (incluyendo a Stavridis, el Práctico y dos nadadores de rescate) esperaban su turno sobre la escotilla 9, se produjo una explosión seguida de un incendio de crudo en la zona de fractura (entre las bodegas 7 y 8) y quienes quedaban a bordo se "auto-evacuaron" al mar (a Stavridis hubo que colocarle el chaleco y empujarle), de donde serían "rescaados" por dos helicópteros y una lancha de salvamento en circunstancias más que difíciles. El propio viento, que arreció a SW fuerza 8/9, mantuvo la humareda alejada del entorno urbano más próximo, pero un oleaje de 5 mts. acabó de partir el casco. Durante las siguientes 24 horas un gigantesco incendio destruiría lo que quedaba del buque y casi dos tercios de su carga, cuya volatilidad permitió también la evaporación de otras 11.000 tons; como más tarde se recuperaron de la popa 6.000 tons. adicionales, es posible que el vertido no pasara a efectos prácticos de las 15.000 tons.

Stavridis apenas tuvo tiempo de secarse el pelo: a las 1700 del mismo día 3 la policía se presentó en su hotel y al poco estaba detenido en Comisaría según he leído "por no dar información", atávico cargo que "aclararía" un ministro días después ("no nos dio los planos del buque..."). Al día siguiente todos los que estaban en el puente incluyendo el timonel filipino fueron llevados esposados ante el juez y, al menos Stavridis, hubo de ingresar en la cárcel antes de poder salir bajo fianza. Ya debía intuir que su maniobra de

entrada no le reportaría ningún homenaje pero, impresionado sin duda por el recibimiento, planificó una impecable "maniobra de salida" y el juez no volvió a verle el pelo. Si hemos de ser sinceros, no debía tener grandes motivos para el optimismo respecto a una Administración que, tras fallarle estrepitosamente a su llegada a puerto, le había arrojado inopinadamente a una mazmorra. En 1996 el Juzgado de lo Penal nº 2 de La Coruña encontró a Stavridis y al Práctico culpables de sendos delitos de imprudencia temeraria imponiéndoles una multa de 300.000 Ptas a cada uno; en 1997, la Audiencia Provincial declaró a ambos directa y solidariamente responsables del siniestro y, subsidiariamente, al propietario del buque y al Estado Español.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Al menos la mitad de los datos utilizados en este artículo proceden del libro "Aegean Sea, la Verdad de una Catástrofe Repetida" (Ed.Toxosoutos, Muros 1994), firmado por un anónimo colectivo sindical (SLMM-CCOO) tras el que hay unos profesionales de cuya valía tengo constancia personal. Obviamente, el primer deber de un sindicato no es contar "toda la verdad", sino aquella parte que más pueda favorecer a sus representados y su libro cumple ese deber con creces, pero con honestidad; ya en su prólogo aclara que no es neutral y, tras un agrio desbarre contra la Administración, aporta una colección de documentos que permiten al lector sacar sus propias conclusiones. No comparto su alegato más allá del 50%, pero creo que en este caso los marinos estamos en deuda con sus autores porque, sin su trabajo, no tendríamos gran cosa sobre lo que estar de acuerdo o no. También estoy en deuda con Manuel Rodríguez Aguilar, "colega escritor" que me consiguió en la DGMM otro anónimo "Informe Interno Acerca del Accidente del B/T de Bandera Griega Aegean Sea" y con el también marino (y doctor) Joan Zamora Terrés, de la Politécnica de Cataluña, que me consiguió copia de la sentencia. Finalmente, agradezco su tiempo a otros tres compañeros que, por haberles sido cercano, saben más que yo del tema y que, por sus responsabilidades actuales, preferirán no ser citados. Quede claro que el único culpable de las ideas "revisiónistas" sobre la maniobra soy yo; me dejaré vapulear en jartorre@eresmas.com