



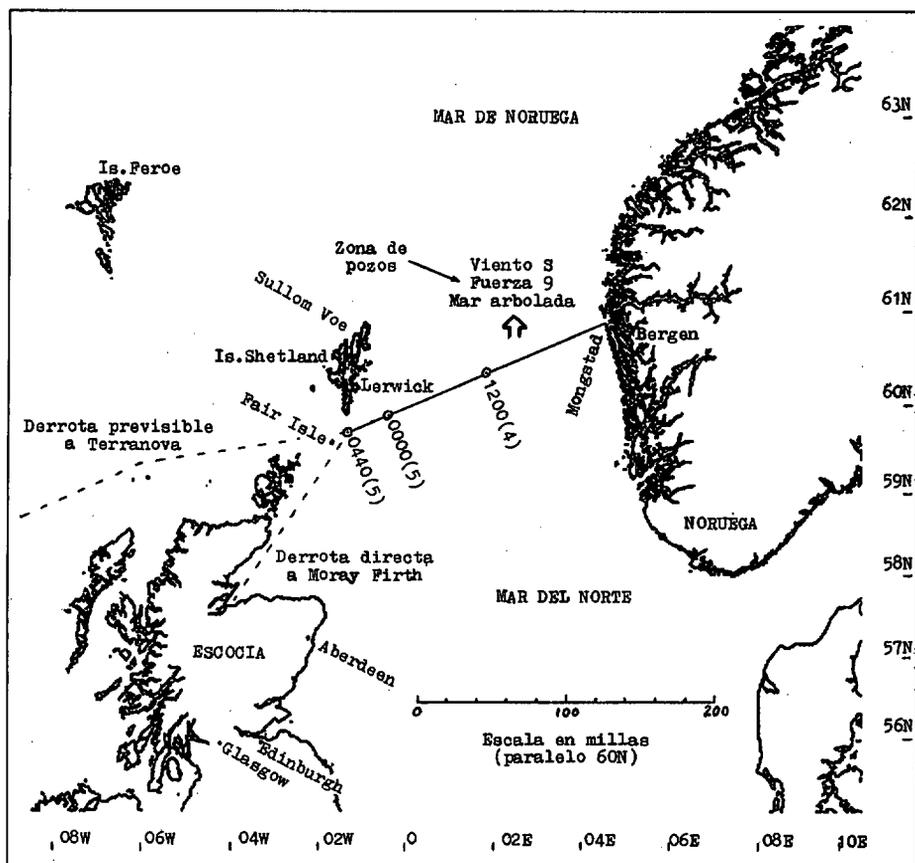
HISTORIAS DE LA MAR

ATADO Y BIEN ATADO

Luis JAR TORRE



ASI todos habremos oído en alguna ocasión la máxima de Ortega y Gasset: «Yo soy yo y mi circunstancia»; mi «circunstancia» marinera consistió en un compañero que, tras finalizar sus estudios cuando yo comenzaba los propios (¡que envidia!), sufrió consecutivamente una chapucera estiba de la carga, un fuerte temporal y una avería que dejó su buque al garete y atravesado a la mar. Hace más de veinticinco años que mi compañero, su buque y casi toda la tripulación descañan para siempre al norte de Menorca, pero la «circunstancia» probablemente me acompañe a la tumba porque, desde entonces, no he podido sufrir ver destrincado a bordo ni el lápiz de la derrota. Algún lector diagnosticará un trauma juvenil (reparable, cogido a tiempo), otros quizá piensen que «la letra con sangre entra» (a manera de cuchillo), pero es casi seguro que, de leer estas líneas, media docena de sufridos contra maestros exclamen «¡así que de eso se trataba!», mientras me dedican recuerdos poco caritativos.

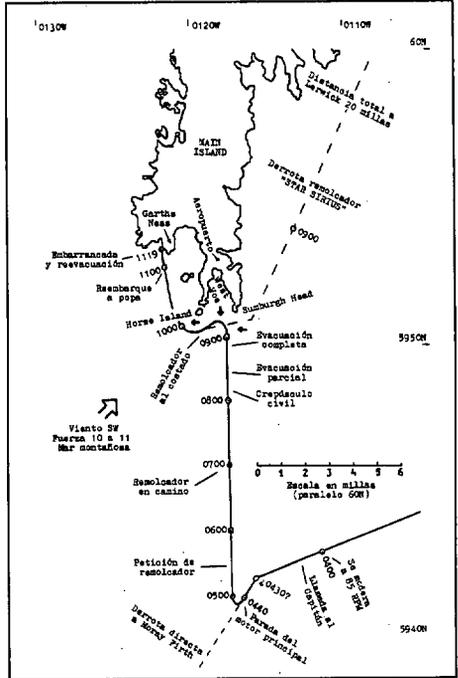


Derrota estimativa del *Braer* (elaboración propia sobre línea de costa NOAA/US Geologic Survey).

Normalmente, una unidad naval no es propensa a sufrir averías por objetos sueltos, pues los pocos existentes son «de la casa» y tienen su propia estiba; el caso opuesto sería un buque de carga general, donde el conjunto de objetos susceptibles de «soltarse» puede pesar más que la propia nave. Pero en nuestra Armada también existe un carguero y los hados dispusieron que fuera su segundo durante cuatro años, por lo que el afloramiento del trauma resultó inevitable. Imbuido de santo celo, me convertí en la pesadilla del personal de maniobra y la carga pasó de navegar trincada a navegar adherida, aunque podría decir en mi descargo que algunos de los «objetos» transportados consistían en apisonadoras, barcos de la Guardia Civil y artículos similares. Cuando mi cruzada ya había alcanzado la habitual chatarrería que suelen

almacenar los chicos de máquinas en sus dominios y empezaba a considerar seriamente trincar en sus literas a los centenares de reclutas que transportábamos a Canarias (alguno se caía), tuve la fortuna de recibir la metopa antes de que se me ocurriera fijar al comandante a su propia silla del puente (se movía un poco con el balance).

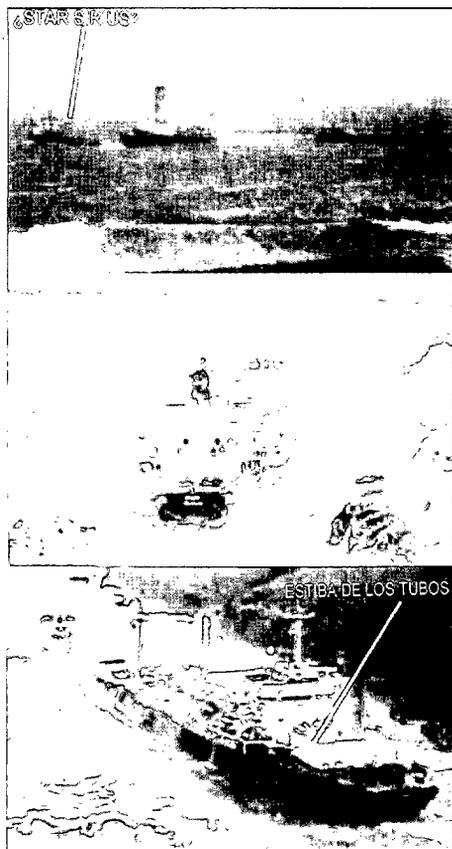
Lo que son las cosas: pocos días antes de tomar posesión de mi «trauma», un petrolero se quedó tirado en un temporal, comenzando a abatir hacia tierra sin que su *troupe* de máquinas consiguiera resucitar el circo. Pese a la galerna, un remolcador consiguió llegar hasta su costado, pero no antes de que sus ocupantes filipinos, griegos, polacos y paquistaníes lo hubieran abandonado, por lo que hubo de permanecer allí casi dos horas sin poder dar un remolque, para terminar contemplando, impotente, cómo se destripaba contra la costa y vertía al mar las casi 85.000 t de crudo y 1.600 de *bunker* que transportaba. Para colmo, el petrolero resultó tener (¡cómo no!) bandera de conveniencia y todos pudimos ver en el telediario su espeluznante agonía «atracado» a un acantilado. Tal fue, en esencia, la información recibida por la opinión pública, y tal fue, esencialmente, la verdad, aunque, como suele ocurrir, la versión «profesional» resultó bastante más rica en matices que la versión *light* manejada por tertulianos y profetas diversos. Pero no me ha animado a escribir este artículo tanto el «qué» sino el «por qué», del que afortunadamente no pude enterarme hasta el año pasado, y digo afortunadamente porque, de haber conocido en 1993 el factor desencadenante de este accidente, es posible que mi particular cruzada hubiera degenerado al extremo de ser arrojado por la borda con honores de ordenanza.



Secuencia de acaecimientos y trayectoria, parcialmente hipotética, tras la parada del motor (elaboración propia sobre línea de costa NOAA/US Geologic Survey).

Maldita ruta

El *Braer* (ex *Brae Trader*) era un petrolero de casco sencillo, 89.730 t de peso muerto, 241 m de eslora, 40 de manga, 14,2 de calado y propulsado por



Secuencia de la embarrancada del *Braer*; obsérvese la mar rompiendo sobre la ubicación de los tubos en la segunda fotografía y sobre cubierta en el resto (montaje propio con tres fotos, de autor desconocido, obtenidas en internet).

dado su diámetro (250 y 450 mm), procederían de las líneas de carga y que, por aquello del ahorro, se trincaron en cubierta en contraposición a la pragmática política de mi antigua empresa, que hubiera consistido en su traslado al «pañol del buzo». En noviembre del 92, tras cruzar un par de veces Atlántico Norte a plena carga y *after discussions with the master and the engineers*, el 1.º oficial decidió que ya estaba bien de arriesgar su linda cubierta: durante un viaje en lastre, personal de máquinas hábilmente persuadido hubo de elaborar una estiba para los dichosos tubos en el callejón de babor, entre la borda y el guardacalor de máquinas y contra este último. La estiba comprendía angulares

un diesel Sulzer que le proporcionaba una velocidad máxima de 15,3 nudos. Había sido construido en los astilleros japoneses Oshima en 1975, por lo que, transcurridos 18 años, en 1993, estaba en lo que en la Armada hubiéramos llamado su tercer tercio de vida. En 1989 lo adquirió la Braer Corp., propiedad a su vez de B+H Maritime Services, una compañía norteamericana establecida en Stamford (CT), poseedora de otros once petroleros y, aunque bajo bandera liberiana, su oficialidad era griega y los tripulantes subalternos filipinos. El componente multinacional se complicará avanzado el relato, pero tampoco era nada del otro jueves: durante 1992 el buque había superado sin deficiencias significativas la inspección, su propio registro, las *vetting* de los fletadores y otras cuatro del Convenio de París en puertos europeos, canadienses y norteamericanos. El informe posterior al accidente ha descrito al *Braer* como *reasonably managed* y con *no evidence of neglect or lack of maintenance*, aunque estos últimos meses han surgido serias discrepancias al respecto.

En algún momento de su vida sobraron a bordo cuatro secciones de tubería de unos cinco metros que,

soldados a cubierta, topes soldados a los angulares, piezas de unión soldadas a los tubos, tubos soldados entre sí y tubos soldados a cubierta, por lo que cabe imaginar a los responsables del «trabajo» como eficientes pero poco duchos en el arte del perfecto trincado, que se basa en la sencillez. Dado el lugar elegido para su ubicación, tampoco cabe suponerles conocedores de la regla de oro del perfecto neurótico: «espera lo inesperado». El tinglado se demostró eficaz durante dos viajes con mal tiempo, y posiblemente lo hubiera sido otros doscientos más, pero entonces llegó lo inesperado.

A finales de 1992 el *Braer* se dirigió al puerto noruego de Mongstad procedente de Nueva York para tomar un cargamento de crudo valorado en once millones de dólares y destinado a la refinería canadiense de St. Romuald, lo que no tendría nada de extraordinario a no ser porque dicha refinería está en Québec, 430 kilómetros río San Lorenzo arriba y que, el supuesto río, ya suele estar congelado la primera semana de diciembre. Para un marino razonablemente informado, suministrar crudo a Québec en invierno es una liada clásica que suele asociarse a instructivas navegaciones en convoy tras un rompehielos y destrozos varios. En mi caso, Québec evoca el descubrimiento de que -27° C sientan fatal al cutis, alguna guardia de infarto y cierta factura de astillero por navegación *on the rocks* (miren a otro, *please*). Hecha esta presentación y descartada una improbable «liada» (por ser del barrio), podemos suponer que los armadores del *Braer* también eran conscientes de que su buque estaba en el tercer tercio de vida. Cabría añadir que, en enero, la derrota «óptima» entre Noruega y Canadá pasa por el sur de Martinica, pero este tipo de cosas ya entran en el sueldo. A la llegada a Noruega, el 1 de enero, se sumaron a los veintinueve griegos y filipinos un inspector de Máquinas paquistaní (aparentemente para preparar la próxima visita de la Sociedad Clasificadora) y cuatro operarios polacos que, según el informe, efectuarían en ruta reparaciones y mantenimientos rutinarios. Otras fuentes apuntan que el equipo se volcó en la agonizante caldera auxiliar, que tendría contaminado su circuito de agua de alimentación y precisaría un urgente reentubado y la reparación de su recubrimiento refractario; también parece que el buque tenía programados cinco días de astillero a la llegada a América. El domingo 3 de enero, tras completar la carga de 84.700 t de *gulfaks* (crudo ligero) en la terminal de Statoil y demorarse 19 horas reparando la línea principal de vapor, el *Braer* zarpó rumbo a Canadá.

Maldito balance

Los fastos del 92 finalizaron en el Atlántico Norte con un invierno particularmente antipático: sirva de muestra el vendaval de 60 nudos que colaboró a la pérdida del *Aegean Sea* el 3 de diciembre en La Coruña. Pero tal vendaval, aun siendo formidable, resultaría una ventolina comparado con la que cayó un

mes más tarde en Escocia; las fuentes consultadas describen lo ocurrido como *one of the most sustained high energy storms ever recorded in Scotland* y dejan constancia de que los barómetros *...drop to 915 millibars, the lowest in Britain since records began a century ago*. Considerando que (tormentas tropicales aparte) se habló de un récord mundial el 10 de enero, y que los escoceses no son propensos a dejarse impresionar por un poco de viento, ahorraremos detalles. Y así, el 4 de enero confluyeron en el mar del Norte la «tormenta del siglo», que comenzaba su existencia, y el *Braer*, presto a finalizar la suya, aunque nadie podía suponerlo entonces, y menos por una tormenta. Su capitán ha declarado que, a la salida del fiordo, «...was almost blowing an hurricane», el práctico hubo de «despedirse» antes de lo previsto y que *...there were green seas on the main deck every 10 seconds or so*. En cifras, sería un vendaval fuerza 9 de componente S con mar arbolada, que el buque enfrentó a una velocidad bastante por debajo de los 10 nudos y siguiendo un rumbo general WSW, proa al estrecho de Fair Isle. Plumas desconocedoras de la existencia de la derrota ortodrómica señalaron que quería atajar pero, sin ser la más corta, la ruta del *Braer* era perfectamente normal y la más conveniente, compensando el previsible socaire de la costa escocesa una insignificante distancia extra. En tales circunstancias la mar vendría por la banda de babor, la misma donde estaban trincados los tubos.

Resultaría difícil encontrar embarcación más segura cuando el tiempo se pone feo que un gran buque-tanque cargado. Su considerable calado le da estabilidad de plataforma, la perfecta estanqueidad de su cubierta y la prolija compartimentación de sus tanques lo hacen casi invulnerable ante ocasionales vías de agua; los potentes circuitos de carga y lastre refuerzan la línea de defensa anterior y la naturaleza de su carga permite descartar corrimientos o desestibas. Además está su «inmenso» tamaño, siempre tan apreciado por el público. Tal cúmulo de bondades ha desembocado en que se autorice a navegar a estos buques con un francobordo sensiblemente inferior al del resto, lo que, en términos prácticos, significa que cargados y con mal tiempo la mar embarca en cubierta, si las cosas empeoran navegan en plan submarino, y si tropiezan con la «tormenta del siglo» lo hacen como los lectores gusten imaginarse. Por tratarse de un hecho conocido, los elementos anexos a cubierta se diseñan en consecuencia, pero no es extraño que los ajenos, por bien trincados que aparenten estar, emprendan indeseadas excursiones en momentos claramente impropicios.

Lo máximo que puede exigirse a un tubo de, pongamos, una tonelada trincado en una bodega es que permanezca en su sitio con el buque patas arriba, algo que puede garantizarse con material de andar por casa. Pero si trincamos el mismo tubo a la cubierta de un petrolero cargado, la física nos puede dejar boquiabiertos: para empezar, un golpe de mar en estado puro no es exactamente una ola, sino un masa de agua desplazándose a diez o quince nudos (la velocidad del buque), por lo que el objeto contra el que rompa no transmitirá a

las trincas el empuje progresivo de su propio peso, sino un equivalente del mítico martillazo de Thor. Luego está Arquímedes que, contra todo pronóstico, inicialmente puede animar al objeto a intentar la fuga ¡hacia arriba! y, finalmente, con la batalla decidida, el balance se llevará los despojos bajo el brazo. El proceso puede repetirse los centenares de veces que sean necesarios, y no hay que ser ingeniero para saber que cuatro puntos de soldadura dados aquí y allá pueden habérselas mejor con algunos tironcitos que con un par de martillazos, ¿verdad? En la mañana del lunes 4 de enero, los tubos estibados a popa del *Braer* aprovecharon la coyuntura del «temporal del siglo» para obtener su particular «estatuto de autonomía» sin que, dada su ubicación, nadie se percatara desde el puente. Como con el balance no tenían mejor sitio al que dirigirse, se fueron contra la borda de babor, pero... ¿qué hay en las bordas de los callejones de popa de un petrolero?, ¡bingo!: las ventilaciones de los tanques de *bunker* de la sala de máquinas (los «suspiros»).

Durante el resto del lunes, los tubos seguirían haciendo viajecitos del guardacalor a la borda y de la borda al guardacalor sin que nadie se percatara. El informe dice *rolling* pero, dado el modo en que habían estado trincados, me atrevería a conjeturar que, al menos al principio, sus desplazamientos serían ocasionales y «en paquete» porque, de haberse desplazado rodando, los topetazos se habrían oído en Glasgow y las quejas en el puente. Si algún lector tenía pensado llamar a la «ronda de cubierta», será mejor que se ahorre el esfuerzo, jamás he visto tal cosa a bordo de un petrolero una vez finalizadas las operaciones de carga ni conocido otro tipo de guardia de mar que un par de personas en el puente y otras tantas en máquinas. Eso por no mencionar que, habiendo finalizado la carga el día anterior, el personal andaría «listo», y que inmersos en tan notable temporal el reconocimiento detallado del callejón de babor habría requerido una pareja... ¡de buceadores! Algo así debieron contar, porque el «chorreo» al respecto del informe británico es más bien suave; pasados ocho años no haré daño a nadie si «desvelo» que... ¡ejem!, en alguna foto tomada poco antes de que la popa se hundiera, creo apreciar que... (¡glubs!) la cubierta de botes disfruta de una magnífica panorámica sobre el mamparo del guardacalor. Por tratarse de unos colegas me he tomado la molestia de averiguar que, aquel día, el ocaso fue a las 1504 y que a las 1601 era noche cerrada, lo que, a mi juicio, quita hierro al asunto y da cierta coherencia al cuadro. Para no dejar nada en el tintero, señalaré también que, según fuentes sindicales (IFCTU), pocos meses antes de estos hechos la ITF habría recibido quejas de la dotación respecto a la falta de al menos dos hombres en cubierta y un exceso de horas extraordinarias, que en el caso de los oficiales rondarían las 200 al mes. La cifra parece exagerada pero, si por entonces andaban a viajes cortos y el 1.º oficial se dedicaba únicamente a la carga (ocurre), 150 horas serían perfectamente creíbles (y una pasada).

Maldito diesel

Aquella tarde de temporal, el *Braer* navegaba con la caldera auxiliar inoportunamente apagada, ya fuera para efectuar un mantenimiento en su sistema de control, como sugiere el informe, o porque los polacos estuvieran efectuando en ella reparaciones de más envergadura, como apunta el «sector crítico». En cualquier caso, sin caldera auxiliar no había vapor para los precalentadores de fuel del motor principal que, en consecuencia, estaba siendo alimentado con diesel. Serían las 2100 cuando, terminada la faena, la caldera se negó a encenderse de nuevo sin que el 3.º oficial de máquinas pudiera resolver el problema en su guardia. Cuando a medianoche llegó su relevo al control, el oficial saliente le puso en antecedentes y ambos pusieron manos a la obra, desmontando y revisando el sistema de ignición (que estaba perfectamente) y reiniciando la secuencia de encendido sin éxito. Tras varios intentos infructuosos, al desmontar el acople de la línea de alimentación de combustible, descubrieron que el diesel estaba contaminado con agua salada, por lo que purgaron la línea hasta conseguir combustible limpio, montaron el acople, sustituyeron el quemador y lo intentaron varias veces más sin conseguir que echara a andar. En un momento de debilidad, los «maquis» (siempre tan poco comunicativos) informarían de sus cuitas al oficial de guardia, éste al capitán y el capitán al paquistaní, pues Qamerul Khan *visited the engine room shortly after 0200*. Sobre el paquistaní será mejor que no nos pasemos de listos porque el informe británico lo menciona como poseedor de un *Extra Chief's Certificate*, y quienes saben de esto ya se habrán quitado la boina. También menciona que, tras intentar el inspector echar una manita al 2.º de máquinas, *...at 0230 the Chief Engineer was called*, significativo síntoma de que, apenas comenzado el día, Ioannis Vloutis ya había sido «puenteado». Y puede que con toda justicia: de creer la versión del capitán, cuando éste largó a las 0200 el rutinario *call me any time you have any doubts* al oficial de guardia y se retiró a descansar, no solamente ignoraba la que se estaba montando abajo, sino que la máquina estuviera hecha a unos zorros.

La llegada del jefe fue seguida de un número adicional de intentos (¿cómo que no arranca?) e idéntico número de fracasos (¿lo ve, Mr. Vloutis?), hasta que la apertura de la válvula de purga del tanque de decantación del circuito de diesel mostró una seria contaminación por agua de mar que, pudo comprobarse, también afectaba al tanque de servicio. El jefe ordenó al *motorman* purgar los tanques pero, cuando a las 0345 apareció por el control el 1.º oficial de máquinas, el fuerte balance impedía una efectiva decantación del cóctel combustible-agua, aunque la separadora parecía funcionar perfectamente. Más o menos entonces, el *staff* técnico debió hacer «consejillo» y recapitular acerca del serio lío en que estaban metidos. Como en casi todos los mercantes de gran tamaño, el motor principal del *Braer* funcionaba con fuel (barato-barato), del que existía a bordo cantidad suficiente para navegar

durante semanas, pero al que había que precalentar antes de su uso porque, a temperatura ambiente, el fuel es un emplasto que obstruye los circuitos de inyección. El «precalentado» dependía de la caldera auxiliar, que funcionaba con fuel y arrancaba con diesel (más fluido y más caro), también usado para hacer andar los auxiliares, arrancar en frío el motor principal, darle de comer en régimen de maniobra y alimentarle una hora antes de llegar a puerto para evitar «trombosis» al parar. Es casi seguro que, además, el *Braer* montara una «caldereta de gases», que funcionaría con los escapes del principal, pero en esta película nadie la menciona.

Un buque de este tamaño suele consumir diariamente unas 70 t de fuel y unas seis de diesel, estando en similar proporción las cantidades disponibles a bordo. Pero ahora, el motor principal se estaba bebiendo a tragos las limitadas existencias de diesel que, además, estaban siendo contaminadas con agua del mar al extremo de hacer inutilizables las existencias de fuel por K. O. técnico de la caldera auxiliar y amenazar el funcionamiento de los auxiliares y del propio motor principal. A las 0400 se moderó a 85 rpm para ahorrar diesel, y a las 0410, ¡al fin!, el inspector despertó al capitán para contarle sus penas, dirigiéndose ambos a la derrota para buscar en la carta un fondeadero adecuado, que resultó ser Moray Firth, unas 140 millas al SW. Todavía estaban intentando purgar los tanques cuando a las 0440, casi en la medianía del sector N del estrecho de Fair Isle y aproximadamente diez millas al S de Sumburgh Head, el motor principal se hartó de recibir gato por liebre y quemar agua salada, declarando una huelga que fue secundada casi de inmediato por los auxiliares y dejando al *Braer* tirado y a oscuras. Y como el mastodonte, al igual que los tubos, tampoco tenía mejor lugar donde dirigirse, aprovechó el temporal SW fuerza 10 a 11 y la mar montañosa para comenzar a abatir casi directamente hacia el N, a una velocidad de dos nudos y haciendo caballitos sobre olas de más de diez minutos.

Maldito abatimiento

Inicialmente, Alexandros Gelis (el «viejo» griego del *Braer*) se tomó el asunto con previsible parsimonia (¿es para mucho?): tras veintisiete años embarcado en petroleros y habiendo mandado diez buques (uno de ellos de 423.000 TPM), sabía que el capitán no debe andar gritando por ahí ¡estamos perdidos!, al menos no antes de que se le moje el tabaco; además, podía confiar en la gran experiencia del jefe (treinta y tres años de oficio) y en la excepcional cualificación del inspector. Pero las noticias de máquinas debieron ser malas porque, a las 0515 (con la tradicional media hora de retraso) comunicó al Centro Coordinador de Salvamento de Aberdeen su situación, indicando la inexistencia de peligro inmediato porque, en aquel momento, todavía no era consciente de estar abatiendo hacia tierra. A las 0526 ya debía

serlo: cuando el *Coast Guard* de Lerwick le llamó por VHF para preguntarle acerca de sus intenciones, les informó que no necesitaban helicópteros pero sí un remolcador con urgencia. Poco después les pidió información sobre tarifas de remolque y, ante su respuesta «no es asunto nuestro», solicitó que contactaran telefónicamente con su armador en los Estados Unidos para arreglar el tema, una petición rara a menos que el grupo de emergencia del *Braer* no cubriera el equipo Inmarsat que se aprecia en las fotografías. También resultó un tanto extraña la réplica del armador (tenían que contactar con los aseguradores y llamarían con la respuesta), aunque el *Coast Guard* ya había prevenido a la terminal de Sullom Voe sobre la posible necesidad de remolcadores. A las 0609 el *Coast Guard* llamó de nuevo al armador (quiero pensar que en nombre del incomunicado capitán), recibiendo esta vez el visto bueno para contratar un remolque y, cuando a las 0610, pasó el encargo a Sullom Voe, ante la pregunta de quién pagaría (estaban en Escocia), *they were told to contact the ship manager in the USA*. De ser una película, nadie lo hubiera creído.

Entre tanto, la capitania de puerto de Lerwick, alertada por el *coast guard*, se había puesto en contacto con el capitán del *Star Sirius*, un *supply* de plataforma (digamos que un *Mar Caribe*) allí atracado. A las 0630 Sullom Voe informó que el remolcador *Swaabie* estaba siendo alistado y que le llevaría de cuatro a cinco horas llegar hasta el *Braer*, demora en parte achacable a la necesidad de alistar dotación extra y sustituir el equipo de remolque por otro de alta mar. Aunque en mis fuentes no figura el dato, un cálculo hacia atrás me dice que el *Star Sirius* hubo de zarpar de Lerwick alrededor de las 0700; el *Swaabie* consta que lo hizo de Sullom Voe a las 0815, seguido poco después por el *Tirrick*; los tres habrían de comerse la galerna prácticamente de proa pero, comprensiblemente, la perspectiva de un importante «pelotazo» en forma de premio de salvamento aportaría a su accidentada travesía el clásico «nudo cartagenero». Por si el «nudo cartagenero» fallaba, el *coast guard* también alertó a su helicóptero en Sumburgh y a la RAF de Lossiemouth. Mientras, la distancia del *Braer* a la costa iba disminuyendo sin que los esfuerzos por levantar la planta dieran resultado; el informe británico ha criticado que la totalidad del *staff* técnico se volcara en combatir la contaminación del combustible en lugar de dejar la tarea a los oficiales modernos para centrarse los antiguos en determinar su origen. Puede parecer un fallo tonto, pero no lo es tanto si nos ponemos en la piel de los protagonistas. Cuando a un buque de cierta edad se le contamina un tanque en un temporal, todo apunta a un pantocazo mal dado seguido de la rotura de alguna zona ya tocada por la corrosión y la consiguiente vía de agua o comunicación con el tanque vecino (una noche perra me llamó al puente el cocinero para quejarse de que, preparando la masa del pan, le salía gasóleo por el grifo del agua). Como los tanques almacén están bajo la flotación, una avería de este tipo sólo permite chupar de otro tanque (si lo hay) o intentar salvar lo salvable por decantación, algo a lo que el balance no ayuda en absoluto.



El *Braer* poco después de hundirse (Foto: Shetland Is. Council).

Oficialmente, la contaminación sufrida por el combustible del *Braer* se debió a las averías sufridas por los suspiros de los tanques almacén de diesel y la subsiguiente entrada de agua salada, pero es cosa sabida que los motores no se alimentan de los tanques almacén, sino de los de consumo diario que, a su vez, se rellenan periódicamente desde los anteriores a través de un complejo sistema de depuración que incluye decantado y centrifugado. El suspiro del tanque de consumo de diesel del *Braer* estaba en la banda de estribor, a salvo de los tubos, pero el tanque se contaminó igualmente, quizá por impedir el balance un correcto decantado y desbordar el exceso de agua las depuradoras centrifugas. Lo cierto es que, con la caldera auxiliar desmontada o inoperativa, la totalidad de los servicios de la sala de máquinas dependían del suministro de diesel, cuyo consumo se habría disparado hasta rondar las 3 t/hora (unas diez veces lo normal) y con similares requerimientos promedio de depurado, una situación poco flexible e insostenible a largo plazo. Idéntica contaminación con la caldera operativa y el motor principal consumiendo fuel hubiera sido relativamente fácil de combatir pero, en situación tan vulnerable, un simple tubazo dejó al mastodonte desarbolado en un temporal con la costa a sotavento.

Maldita costa

Doce años antes de estos hechos tuve la suerte de conocer las Shetland por efectuar una escala en Sullom Voe. Recuerdo perfectamente el precipitado cursillo sobre funciones logarítmicas que hube de efectuar cuando, tratando de

calcular la rutinaria corrección mañanera, descubrí que la latitud de aquel sitio no figuraba en las tablas de Graíño. También recuerdo a un práctico explicándome que allí apenas sí había árboles porque se los llevaba el viento, y el irracional alivio experimentado al dejar aquel lugar por la popa, aunque, debo confesarlo, disfrutamos calma chicha en pleno invierno. La terrible belleza del paisaje, los desolados fiordos camino de Lerwick y, sobre todo, el atronador silencio, me produjeron una conmoción que no volví a experimentar hasta pasear por Cabrera. Como en Cabrera, el plato fuerte de las Shetland consiste en ecología y paisaje, lo que sumado a su floreciente industria pesquera encaja a medias con la presencia de la mayor terminal europea de embarque de crudo, que llega por oleoductos desde los pozos del mar de Noruega. Pero... ¡al infierno con la lírica!

El complejo petroquímico de Sullom Voe está en Yell Sound, justo en oposición al extremo S que remata Horse Island; según mi PC (que aparenta saber más astronomía que yo), el crepúsculo matutino del martes 5 de enero de 1993 comenzó en Horse Island a las 0808. Con las furias del averno soplando y olas como montañas estrellándose contra los acantilados, tuvo que ser un amanecer de esos que, de creer a los poetas, justificarían toda una vida en la mar. Por fuerza, el puente del *Braer* hubo de constituir una privilegiada platea para disfrutar del espectáculo, pues (ventajas de ser marino) con la primera luz del alba ya estaban a dos millas del acantilado y acortando distancia a toda vela. Desgraciadamente, parece que otras ocupaciones o (maldita vida moderna) cierto sentimiento de urgencia impidieron a sus ocupantes griegos enriquecer el espíritu con tan aparatoso alarde, pues no he visto comentarios al respecto. ¡Qué frustración para la madre naturaleza! Si con las únicas artes de la imaginación la poesía nos regala a los marinos vívidas descripciones de la vida en la mar, ¡qué no podría proporcionarnos el embarque obligatorio de vates profesionales en previsión de ocasiones tan irrepetibles! (poeta de guardia, acuda al puente).

Como, a más de bardos, en el *Braer* andaban escasos de acróbatas, sus anclas siguieron en los escobenes, porque para acceder al castillo había que recorrer 200 m de cubierta barrida por las olas; el informe, aun admitiendo el riesgo debido a *extreme weather conditions*, también apunta que *access could have been sucessfully accomplished by competent seamen*, y probablemente así fuera. De lo que estoy seguro es que: 1.º) cuando me ha tocado a mí hacer semejante tontería no he tenido que echar mano de la competencia, sino de las piernas, 2.º) si (en previsión del mal tiempo) el *Braer* había salido a la mar con los barbotenes hubregados, es muy posible que, para poder fondear sin auxiliares, su gente hubiera tenido que echar mano de la magia negra, y 3.º) con olas de 11 m nada impide intentar fondear (ni intentar colocar una moneda de canto en cubierta), pero, descartada una fuerte intoxicación etílica, tal empeño en un profesional sugiere desesperación, si no la búsqueda de la mítica «estacha del auditor». La prensa dijo que el capitán aceptó inicialmente la

sugerencia del *coast guard* de evacuar por helicóptero los tripulantes no esenciales, rescatándose catorce personas a las 0825, y que finalmente, a las 0850, fue persuadido para abandonar el buque junto con las diecinueve restantes ante el temor de una inminente embarrancada, habiendo influido en esta decisión el incendio espontáneo de la carga del *Aegean Sea* al hacer lo propio el mes anterior en La Coruña. Se apunta también que uno de los pilotos de la RAF habría dicho al capitán que su tripulación *wasn't long for this world* (se entiende que animándole a «aligerar»). El informe oficial confirma que al capitán se le aconsejó abandonar el buque, que tal decisión fue la correcta por haber llegado a estar el petrolero a apenas media milla al SE de Horse Island y que la evacuación tuvo lugar entre las 0827 y las 0854. Pero a las 0904 (apenas abandonado) una riada procedente de West Voe se hizo cargo del *Braer*, haciéndole ganar el barlovento preciso para librar Horse Island en brazos de la corriente de marea W, antes de quedar de nuevo bajo la influencia predominante del vendaval. Tan pasmante carambola y antideportiva jugarreta en el país del *fair play* pareció dejar al personal con la mente en blanco.

A las 0935 llegó el *Star Sirius*, colocándose a tiro de lanzacabos por la aleta del petrolero pero, naturalmente, no le cogió la guía ni el gato, y allí se quedó esperando, mientras los millones de libras de su hipotético premio de salvamento comenzaban a derivar ahora hacia la isla principal. A las 1055 un helicóptero salió de Sumburgh con el capitán del *Braer*, el inspector, el 1.º oficial, el contra maestre, un director de seguridad portuaria y un práctico, intentando depositar a alguien en el castillo (¡con idea de fondear!), pero, al dificultar la aproximación el palo de proa, se terminó arriando cuatro personas a popa, incluyendo al capitán. Dice el informe que, tras conseguir atrapar una guía del *Star Sirius* y ya con el mensajero a medio camino, la mar les arrancó el cabo de las manos; sin otra información supondremos que intentaban hacer firme el mensajero a una estacha propia para después arriarla sobre bita porque, sin auxiliares, no habría grupo hidráulico para las maquinillas ni posibilidad de virar nada, ¿cierto? Bueno, al final hubiera dado lo mismo: un minuto después de perder la guía, a las 1119, una enorme ola levantó las más de 100.000 t de peso del *Braer*, arrojando su cuarto de kilómetro de eslora contra las rocas del lado W de Garths Ness. El grupo fue evacuado al poco y el cargamento de crudo comenzó a hacerlo por su cuenta.

¡Maldita sea!

En una película, llegado este punto habría un plano general del gigante vencido sobre el acantilado y, tras una interminable pausa, el narrador susurraría: ¡y todo por unos tubos mal trincados!; habría sido una buena película con final inesperado y todo, pero no adelantemos el final porque todavía queda una escena particularmente cutre. A riesgo de que alguien me arroje la primera



Recogida de fauna durante un recalazón; obsérvense la mar de leva y las máscaras. (Foto: RSPB).

pedra, aclararé que en asuntos raciales no he alcanzado el nivel de la madre Teresa de Calcuta, pero hay casos que producen vergüenza ajena y éste es uno de ellos. El abandono del *Braer* por su exótica dotación, y el detalle de que durante hora y pico no hubiera nadie a bordo para coger una guía al *Star Sirius*, desataron un rasgado de vestiduras demagógico-ecologista perfectamente previsible. No lo era tanto que, en un arranque de oportunismo, se sumaran a la turba profesionales e incluso alguna institución, a quienes, suponiéndoles cierta ética y el conocimiento posterior de los hechos, todavía imaginó vestidos de penitente. Sin dar nombres, diré que el linchamiento osciló entre algún foráneo, *If it was a British crew, they would have stayed* y, ¡horror!, una publicación española (como mínimo oficiosa) que, llevando el ascua a su sardina, habló de «alboroto donde los oficiales apenas podían hacerse entender», «un barco abandonado a toda prisa por sus hombres», «tripulantes orientales amedrentados» y otras lindezas victorianas que me animan a creer que, al fin, somos europeos y con el tiempo llegaremos a ser rubios.

Pero la ética existe, y Mike Gibson, oficial investigador de un sindicato nacional del transporte (curiosamente, el sector más perjudicado por las tripulaciones «exóticas») lo dejó claro: *A point I want to make is about the xenophobic reporting that the crew was gutless and left the ship too early. It's not true*. También hay que descubrirse ante la propia administración británica: aun sugiriendo que el final probablemente hubiera sido el mismo, en un alarde de honestidad su informe señala que el *coast guard failed to relay the Master's*

request for towage assistance as soon as possible and by all available means; the telephone calls made after his initial request lacked urgency. Y sigue: Coast Guard were not given a clear and urgent mandate to plan and organise efforts to avoid the grounding after the abandonment. With the Star Sirius on the way, there should have been early contingency planning to prepare for her arrival in parallel with the planning to land people on the bow. Su autocrítica hace más valiosas las felicitaciones a los «maquis»: ...who remained in the engine room and continued efforts to restore power until the last possible moment ...did so with little regard for their own safety, a quienes volvieron a bordo: ...the four who were landed on the stern, displayed bravery and determination in a very dangerous situation y a las dotaciones de remolcadores y helicópteros. En el capítulo de «cosquis», tirón de orejas a los oficiales de guardia por haber permanecido el lunes día 4 dentro del puente, evitando despeinarse y sin coscarse del tema, y a su capitán que ...displayed a fundamental lack of basic seamanship by not taking any action to observe the damage being caused by the loose pipes... y ...made no effort to ascertain the direction and rate of drift, even after being asked to do so by Coast Guard, means to do this were available to him. Tan enigmático were available (huele a radar sin alimentación) y el nulo uso del Inmarsat en las comunicaciones (VHF ¿con grupo de baterías?) me tuvieron desconcertado hasta que, con el artículo casi terminado, el capitán se animó a desbarrar (...one of the engineers had told him the reason the standby electricity generator failed to start after the blackout was simply that the fuel pipe was destroyed). Me mortifica no saber cuándo se enteró realmente del asunto de los tubos.

Volviendo al lugar de los hechos, durante el resto del día 5 hubo temporal del SW fuerza 10 con rachas de hasta 80 nudos, que continuó soplando de forma casi ininterrumpida durante las siguientes dos semanas, oscilando entre el SW y el WSW con un promedio de fuerza 8, aunque hubo días con rachas de más de 100 nudos que, como la latitud de aquel sitio, también debieron salirse de las tablas.

Atravesado al monstruoso oleaje que rompía sobre su cubierta y superestructuras, el *Braer* se hundió de popa para, casi sumergido, aguantar el tipo hasta fracturarse la espalda el día 11 y partirse en tres pedazos el 12, sin que la meteorología permitiera intentar su salvamento ni combatir el derrame. Si por algo pasará este vertido a la historia (es el duodécimo en el *ranking*) será porque, para pasmo de los implicados, el mismo temporal que lo desencadenó se encargó de minimizar sus efectos, reduciendo en un orden de magnitud lo que ya era una catástrofe cantada. El factor decisivo fue el oleaje, cuya intensidad y continuidad temporal impidieron la formación de una densa capa superficial de crudo, forzando su suspensión vertical y facilitando la posterior dispersión por las corrientes; evidentemente, su propia volatilidad y el intenso viento echaron una manita a costa de las narices del personal. La cifra oficial de bajas habla de unos mil quinientos pájaros marinos, miles de libras (¿ester-

linas?) de salmones de piscifactoría, diez focas grises y cuatro nutrias, puntualizándose que dos de las nutrias fueron atropelladas por un equipo de TV y que las otras dos probablemente murieron de viejas. La pérdida de ingresos por turismo se ha evaluado en 20 millones de libras y el total reclamado por los isleños ronda los 127, de los que cobrarán unos 55.

El *Braer* se deshizo en pocas semanas pero, irónicamente, su nombre le sobrevivirá gracias a la histórica borrasca que lo liquidó, que ya ha pasado a los anales meteorológicos como *The Braer Storm*. Su capitán también es recordado: veo en las actas de la Cámara de los Comunes que el honorable Nigel Waterson, de Eastbourne, estaba el 28 de junio de 1995 ...*disturbed to see in a newspaper a few days ago that master is still plying his trade on tankers around the world*. Despreocúpese su señoría, Alexandros Gelis también habrá hecho cuentas y, tras añadir a las cifras anteriores el coste de un petrolero y once millones de dólares de carga, se habrá convertido en entusiasta partidario de trincas y tensores. Por desgracia, también es probable que haya contraído alguna modalidad de mi peculiar «neurosis hiperestibante» y, ahora, su personal de cubierta ande mascullando por los rincones acerca de «moscas cojoneras» pero, al menos y a diferencia de mi compañero, no habrá pagado la lección con su vida. Tras ocho años de silencio, la prensa publicó hace pocos meses una entrevista con Gelis que, a diferencia de Qamerul Khan, ya no sigue en la empresa. Desbarra del estado del buque, de que la investigación aceptó la versión de sus armadores cargándole parte de la culpa y de que nadie le dio ocasión de replicar. Como el ministro de Justicia de Escocia ya ha pedido que el caso se revise, lo dejaremos así.

Notas sobre las fuentes

Este artículo se basa esencialmente en la versión reducida que aporta The Nautical Institute del informe oficial británico («Tanker Braer», «Loss of power going aground Shetland Isles», *Report*. No. 7016) y en las recientes declaraciones del capitán («The truth about the *Braer*, *Sunday Herald*», 15.04.01). Entre otras fuentes complementarias he utilizado varias hemerotecas, información de Borstad Associates-Remote Sensing Services (la empresa que monitorizó el seguimiento aéreo del vertido); el informe de Trade Environment Database; la página de Shetland Wildlife, y actas de debates de la Cámara de los Comunes. Todo lo anterior está en internet; si alguien quiere saber más hay un libro (*Innocent Passage, the Wreck of the Tanker Braer*, Jonathan Wills and Karen Warner, Mainstream Publishing, Edinburgh) y un artículo («A Disaster That Wasn't», *New Scientist*, January, 1994) que prometen, pero que no he podido leer. Las horas corresponden al horario británico de invierno (GMT), que con toda probabilidad también era el de a bordo. Las quejas a jartorre@eresmas.com