

EN EL MAR DE ALBORÁN

José Luis HERNÁNDEZ PASQUÍN



Introducción



STA es una historia ocurrida y vivida hace 45 años en el mar de Alborán. Una historia sin brillo y corriente para cualquier profesional de la mar. Una historia que pudo tener nefastas consecuencias humanas y ecológicas. Una historia, en fin, que continúa repitiéndose pese a los extraordinarios avances en medios técnicos, materiales y de procedimiento que, por cierto, la Armada ha sabido asumir para hacer frente a las emergencias derivadas de vertidos de petróleo al mar o de los incendios en grandes buques petroleros. Para mí, la participación en aquella emergencia, aún no cumplía el primer año de teniente, supuso una rica e inolvidable experiencia, tanto que solo he nece-

sitado como bibliografía de apoyo las ajadas páginas de una revista gráfica de la época, encontrada en el baúl de los recuerdos. Cito los nombres propios que recuerdo con el único fin de «acercar» más al hecho al posible lector; y utilizo también la nomenclatura naval del momento sencillamente porque al cabo de tantos años «en seco» desconozco los posibles cambios habidos en la terminología.

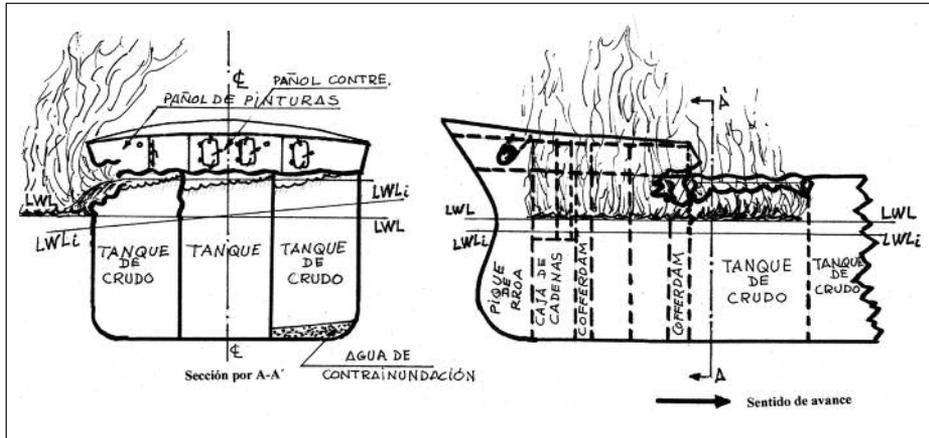
Los parámetros del siniestro

El domingo 11 de junio de 1967 sorprendió a la fragata *Hernán Cortés* (mandada por el capitán de fragata Jaráiz Franco) atracada al muelle España de Ceuta. Hacia las 0900 h se recibió orden del Ministerio de Marina de salir en auxilio del petrolero liberiano *Russel H. Green* que, cargado al disco, incendiado y a la deriva tras colisionar con un mercante griego, derramaba crudo, con peligro de hundimiento, frente a la Costa del Sol. Inmediatamente se empezaron a calentar máquinas y se cambió de amarradero para hacer combustible. Sobre las dos de la tarde estábamos listos de máquinas y abríamos del muelle rumbo a nuestro objetivo, entonces situado a 120 millas al Este. Durante el tránsito comenzó una interesante fase previa, que inicié reuniéndome con el jefe de máquinas, capitán Antonio Romero, para elaborar juntos un posible plan de Seguridad Interior (SI) en auxilio exterior. También fuimos conociendo más datos: el *Russel H. Green* llevaba unas 60.000 toneladas de crudo y era un moderno petrolero con «isla a popa» y con una eslora de 225 metros, 32 de manga y 16 de puntal. La colisión con el *Irina* había rasgado los primeros 30 metros del casco a partir de la roda por la amura y costado de babor —solo en la obra muerta— y en esa zona estaba concentrado el fuego mientras vertía al mar grandes cantidades de petróleo ardiendo. El incendio generaba una alta y densa columna de humo. Supimos también que, hacia la misma hora que nosotros, se aprestaban en Cádiz y San Fernando efectivos del Centro de Adiestramiento de Seguridad Interior (CASI) —capitán Fernández Pampillón— en las corbetas *Nautilus* y *Villa de Bilbao*, con abundante material contraincendios y de control de averías. El remolcador de altura *RA-4* se había hecho a la mar en misión de descubierta y oteaje del buque siniestrado. ¡Había que alejar aquel infierno de la Costa del Sol...! Pero cuando llegó al escenario, el *Russel* ya había sido abandonado por la tripulación y navegaba lentamente remolcado por la popa —mediante un larguísimo remolque, como luego pudimos comprobar— por el remolcador de altura y salvamento noruego *Herkules* rumbo a Algeciras, su puerto base. La operación estaba clara: desviar el rumbo del convoy a mar abierto e intentar extinguir el incendio del *Russel H. Green*. La operación de salvamento sería coordinada por el capitán de navío Durán a bordo del *Hernán Cortés* como buque de mando.

El interés con que Madrid seguía la operación fue puesto de manifiesto cuando en pleno tránsito hacia el siniestro, un helicóptero de la Armada transbordó al capitán de corbeta Vila a la fragata de mando, enviado expresamente por el ministro, almirante Nieto Antúnez. Lo que desconocíamos entonces era que a las ya citadas corbetas se unirían de modo espontáneo, en un noble gesto de valor y solidaridad, tres pequeños remolcadores de CEPSA: *Sertosa 5*, *Sertosa 9* y *Torre del Mar*, procedentes de Ceuta y Málaga, al mando del práctico mayor de CEPSA (Ceuta), Manolo Fueyo.

La operación

Hacia las 1830, después de la misa dominical celebrada en el sollado de proa, se avistaba la columna de humo a unas 12 millas. Como oficial de SI del *Cortés*, tenía completamente asumido que el asunto me tocaba de lleno. Se tocó zafarrancho de combate y se repartieron bocadillos y bebidas a los componentes de los trozos de SI para que tomaran alimento antes de entrar en faena. Se probaron comunicaciones, radioteléfonos y proyectores de señales del barco, mientras se arriaban los botes automóbiles de mayor capacidad. El tiempo era favorable: marejada y cielo despejado. El *Cortés* redujo su andar hasta quedar parado sobre máquinas a unos 500 metros del coloso que se movía a remolque del *Herkules* a unos dos o tres nudos. En el primer bote embarcamos seis hombres como descubierta: un sargento mecánico de SI —Teófilo López—, dos cabos especialistas —mecánico y maniobra— y dos marineros —uno señalero y otro cubriendo el radioteléfono, precisamente un alumno de náutica, en la vida civil—. En pocos minutos, con autorización y bajo la supervisión del segundo comandante, capitán de corbeta Aristoy, abrimos del *Cortés* hacia el petrolero. Al estar cerca impresionaban sus dimensiones e hicimos desde el bote un breve reconocimiento visual. Efectivamente, el buque estaba abandonado, pero allá, a popa estribor, al pie del comienzo de la «isla», desde la cubierta de pozos colgaba una escala de gato, y por ella subimos a bordo. ¡Ya estábamos en nuestro objetivo!, aunque aún nos quedaban unos 80 o 90 metros para llegar a pie al infierno. Al acercarnos al foco, la cubierta de pozos aparecía progresivamente deformada por las altas temperaturas; asimismo, un fuerte y repugnante olor procedente de los gases emanados por la carga líquida en su recalentamiento invadía todo el ambiente. El tanque afectado, primero de babor, vertía a la mar por la enorme brecha el crudo ardiendo, prolongando así el incendio por la amura de babor hasta la roda, a la vez que hacía impracticable el castillo. Por los manguerotes de aquel y puertas estancas de los pañoles de pinturas y contra maestres, salía abundante humo. Entonces solicitamos por radioteléfono al *Cortés* un primer envío de motobombas portátiles, con la previsión de dos segmentos de mangueras de aspiración para cada una, dada la altura del franco bordo,



Esquema de la situación de la zona afectada y contrainundación.

mangueras y aplicadores de alta y baja, además de latas y aplicadores de espuma para combatir incendios «A» y «B». A la hora y media se había recibido e instalado el material y el refuerzo humano estaba listo para operar. Comenzamos atacando el fuego de los paños para limitar la propagación del incendio principal y ganar campo de maniobra. Fuimos informando al buque de mando de la evolución de los acontecimientos hasta que pudimos dar el esperado «extinguidos y en refresco los incendios de los paños».

Hago una digresión para comentar dos puntos, no secuenciales, pero interesantes. Al ver nuestra subida a bordo de la presa, dos hombres del *Herkules* transbordaron también, creyendo quizá que nuestra intención era picar el remolque, interesándose por los medios con que contábamos para la extinción. A mi respuesta de que llevábamos aplicadores de niebla, espuma y bombas portátiles, asintieron con gesto de aprobación y no volvieron a molestarnos, incluso su colaboración de enlace con el remolcador fue impecable. Luego supimos que cuando en su momento hicieron la presa, habían afirmado con rotundidad que apagar aquello era imposible.

Otra cuestión: nuestras informaciones al buque de mando tenían la imprecisión de quienes desconocían al detalle la estructura interna del barco. Pasada la medianoche, una hábil gestión del capitán Pampillón proporcionó un plano del buque, suficiente para nuestro trabajo.

Y vuelvo al relato. La apreciación del foco principal del incendio era como indica el esquema. Después de un prolongado enfriamiento y con la natural precaución, abrimos el registro del tanque afectado para una rapidísima inspección visual: baos y bulárcamas al rojo vivo mientras ardía la superficie del crudo que, al derramarse al mar, rompía la manta de espuma sofocadora,

reactivándose las llamas. Era preciso detener aquel vertido situando el nivel del crudo del tanque por debajo de la rebaba inferior de la brecha, lo que se consiguió mediante una contrainundación en un tanque de estribor hasta alcanzar una escora de unos cuatro o cinco grados. Sobre la una de la madrugada llegó a bordo el esperado refuerzo del CASI al mando del capitán Pampillón, al que informé de la situación y tomó el mando en el escenario. Pienso, sinceramente, que el refuerzo fue de gran eficacia tanto técnica como moral. La renovada agresividad con que combatíamos el fuego, alternando niebla de alta o baja con la espuma, mermaba las llamas para nuestro gozo y, sobre todo, para tranquilidad de los compañeros que desde los barcos nos observaban al contraluz de la brillante hoguera. Los pequeños remolcadores de CEPSA se aproximaron entonces a la roda y amura de babor, y desde ellos combatían con sus medios CI el foco del incendio, aunque nunca olvidamos el conocido efecto de reignición violenta, cosa que se produjo pocos minutos más tarde, justo cuando el remolcador *Sertosa 5* faenaba en la brecha y la sacudida barrió los cristales del puente mientras un cortocircuito lo dejó sin corriente eléctrica y tuvo que ser relevado de su puesto. ¡Volvíamos a empezar!, tomando ahora tres nuevas medidas:

- Desde el remolcador *Torre del Mar* se dispararía espuma contra la amura para asegurar la permanencia de la capa sofocadora sobre el vertido en combustión.
- Se pidió al *Herkules* aumentar la velocidad de arrastre para disminuir el tiempo de contacto del fuego desde las lumbres.
- Se sugirió que las dos corbetas se abarloadan al petrolero lo más a popa posible para agilizar el suministro de material y posibles refuerzos humanos.

Las tres sugerencias fueron atendidas, a las que se unió un oportuno suministro de alimento, incluido un reconfortante trago de coñac, ¡el relente de la noche en alta mar iba haciendo estragos, especialmente entre los que ya llevábamos ocho horas de brega!

Así que, con nuevos ánimos y más material, nos lanzamos al definitivo combate contra las impenitentes llamas. Hacia las 1100 de la mañana del lunes 12 se comunicó al *Cortés* el ansiado «sofocado incendio clase B», a la vez que se recomendaba mantener la refrigeración durante un par de horas. Pasado este tiempo, y tras un concienzudo reconocimiento, dimos por extinguido el incendio manteniendo una suficiente vigilancia ante cualquier conato de reignición. Solo añadir que al día siguiente se nos ordenó volver sobre la estela del *Russel H.Green* para verificar el alcance de unas manchas de petróleo que habían avistado los helicópteros, mientras en Algeciras se inspeccionaban y evaluaban los daños y posible reparación del petrolero.

Conclusión

Siempre he pensado que aquella experiencia del *Russel H. Green* fue un particular caso de auxilio al exterior, donde quedó patente que el numeroso y variado dispositivo desplegado aquella noche, desde nuestra fragata hasta el menor de los remolcadores, incluido el *Herkules*, era un verdadero equipo con una cadena de mando tan firme y segura en sus actuaciones como receptiva y abierta a las sugerencias y apreciaciones de los que estábamos en primera línea, fluidas las comunicaciones y las dotaciones completamente familiarizadas con el manejo del material de SI, fruto de horas de adiestramiento. Y desde luego, no faltó la protección del Todopoderoso para que no hubiera ni un solo accidente grave.

Estábamos en primera línea.

