



## HISTORIAS DE LA MAR

### LA CATÁSTROFE QUE TENÍA QUE OCURRIR

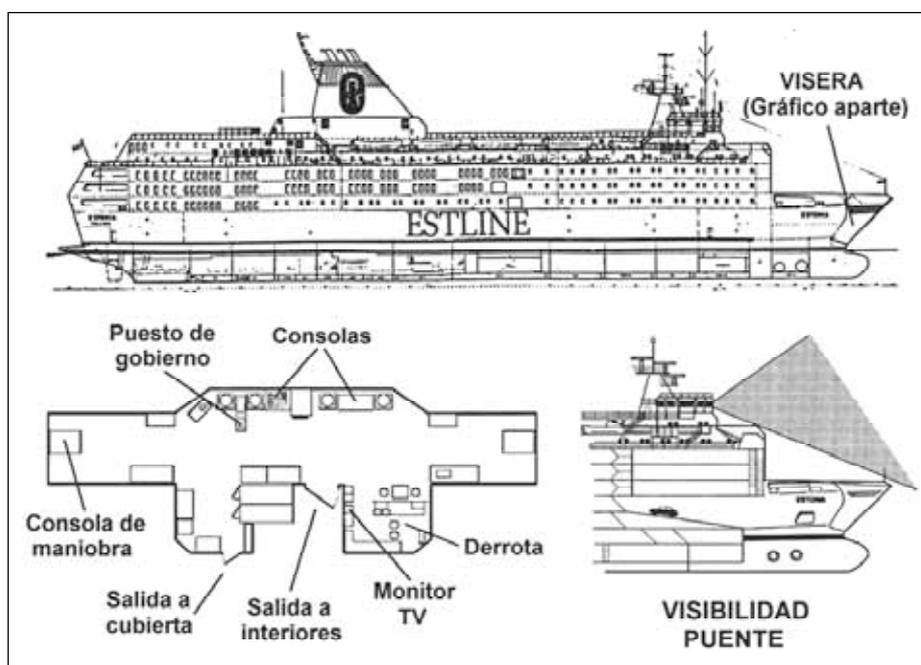
Luis JAR TORRE



L 28 de septiembre de 1994 el *Estonia*, un impresionante *ferry* que unía Tallinn con Estocolmo, perdió su proa al enfrentarla a un temporal, sólo impresionante a medias, y 852 personas perdieron la vida. La conmoción fue tal que al día siguiente los primeros ministros de Estonia, Suecia y Finlandia ya habían alcanzado un acuerdo y constituido una comisión: la Joint Accident Investigation Commission (JAIC). En términos de estricta corrección política, la presencia de suecos y finlandeses en esta comisión (presidida por Estonia) podría explicarse porque los primeros habían puesto la mayor parte de las víctimas y los segundos coordinado el salvamento, pero en septiembre de

1994 Estonia apenas llevaba tres años de accidentada independencia y menos de un mes sin «okupas» soviéticos. Con sólo millón y pico de habitantes y una Administración en cuadro, el pequeño país estaba inmerso en una «occidentalización intensiva» de la mano de sus vecinos nórdicos, lógicamente interesados en estabilizar su patio trasero; así, aunque tripulado y nominalmente abanderado en Estonia, el 50 por 100 de la propiedad del *ferry* accidentado era sueca, como suecos y finlandeses eran los nueve «asesores» que navegaban a bordo.

Suecia y Finlandia aportaron a la JAIC un respetable panel de expertos, pero se ha escrito que la representación estonia «parecía estar integrada por personas enviadas para investigarse a sí mismas y a sus amigos»; cuesta imaginar que, pese a su vocación europeísta, la Administración del nuevo país no estuviera condicionada por medio siglo de burocracia soviética, siempre hipersensible al desprestigio. Lo anterior y la voluntad de suecos y finlandeses de no herir más el maltratado ego de sus nuevos vecinos pudo aconsejar «templar gaitas» a la comisión, cuyo enciclopédico informe final reflejó en 1997 que, pecadillos aparte, *the vessel was seaworthy and properly manned*, señalando como causa fundamental del accidente un diseño de la proa mani-



Perfil del *Estonia*, disposición interior del puente y sector de visibilidad hacia proa desde el puesto de gobierno. (Composición y rotulación propia de tres planos extraídos del informe de la JAIC).

fiestamente mejorable. El prestigioso astillero alemán «responsable» de la proa consideró en cambio que lo manifiestamente mejorable era el informe, por lo que financió un German Group of Experts (GGOE) supuestamente independiente cuyo «contrainforme» (de varios miles de páginas) vio la luz el año 2000; sintetizando un poco, el GGOE vendría a decir que el *ferry* perdió la proa porque estaba mantenido por Pepe Gotera y Otilio y tripulado por Mortadelo y Filemón. Ambos informes son fruto de una investigación formidable pero, en mi opinión, las limitaciones del primero pesaron menos que los condicionantes del segundo que, aunque útil y mejor documentado, no deja de ser «de encargo». A estos dos trabajos se les sumó algún otro a título particular, con conclusiones heterodoxas y, claro, las teorías conspirativas, que incluyen cargas secretas, espías, mafias, bombas, submarinos, desaparición de supervivientes clave, etc. Este artículo sólo aspira a sintetizar la versión más verosímil, pero el lector que desee forjarse la suya propia encontrará material sobrado en la bibliografía.

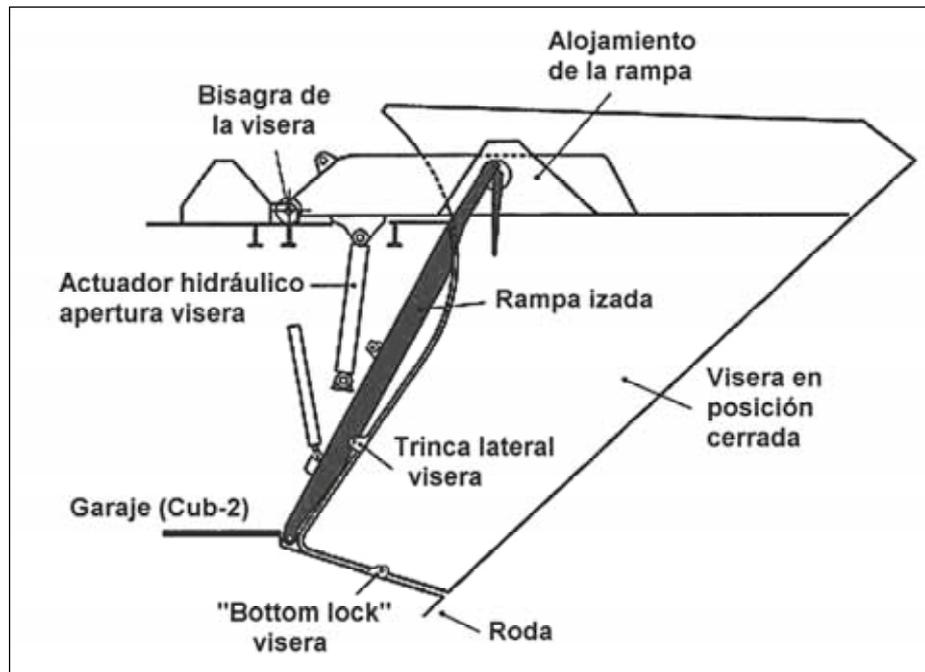
### Los ingenieros

Una ojeada al mapa basta para comprobar que, si no es imprescindible saludar a Papá Noel, la forma más razonable de ir en coche de Helsinki a Estocolmo es tomar un *ferry*; y así debió parecerle al común de los mortales, porque a partir de 1960 y en apenas quince años el número de coches particulares transportados por mar entre Finlandia y Suecia se multiplicó por diez, y el de camiones por más de cien. Las dos principales compañías que servían esta línea eran la Silja Line y la Viking Line, ambas con capital sueco-finlandés y similares problemas para cubrir una demanda que obligaba a reinventar continuamente la flota. Con sólo siete años los buques quedaban obsoletos, y a principios de los noventa ya había en servicio unidades de casi 60.000 TRB; así, cuando el JAIC dijo que este tráfico *...probably progressed faster than international regulations and the classification societies could accommodate* dio en el clavo por partida doble, porque si se pretende regular la seguridad de un ro-ro *ferry* el término «acomodar» es de lo más realista. Aclararé para los no iniciados que, si bien este tipo de buques aparentan ser moles con ingentes reservas de flotabilidad y estabilidad, a efectos prácticos su compartimentación termina en la cubierta ro-ro, un gigantesco «garaje cubierto» que se extiende de proa a popa y de babor a estribor unos dos metros por encima de la flotación. En los primeros *ferries* el acceso rodado a esta cubierta solía ser una puerta-rampa situada a popa, pero pronto se vio que, abriendo otra a proa y alternando el atraque en cada puerto, se agilizaba la descarga de los vehículos al evitarles maniobras. Obviamente, también se enfrentaba a las olas la puerta de una enorme área sin compartimentar, donde medio metro de agua bastaba para comprometer la estabilidad del buque; en 1990 el capitán y escri-

tor Richard Cahill describió el ro-ro *ferry* como *Inherently Unseaworthy* y no osaré mejorar su definición.

El *ferry* del Báltico pronto evolucionó hacia una «subespecie» de alta ocupación y bajas tarifas, compensadas por el dineral que legiones de excursionistas se pulían a bordo. Restringidos en calado, los buques crecían hacia arriba y los lados y, condicionados por maniobras apuradas, vendavales y hielo, se volvían más potentes y manejables; desgraciadamente, el hecho de navegar en un mar cerrado también originó algunas regulaciones a la baja. Al *Estonia* le pusieron la quilla el 18 de octubre de 1979 y lo entregaron a sus armadores ocho meses y once días después (¡palabra!), justo a tiempo para la temporada alta... pero con buena parte de los camarotes sin terminar; entonces se llamaba *Viking Sally* y había sido construido por Meyer Werft (Papenburg-RFA) para una de las navieras del consorcio Viking Line. Meyer era un astillero realmente puntero, pero no mágico, y tuvo que recurrir a la subcontrata: así, la rampa de proa y los mecanismos de cierre de la visera se encargaron a una segunda empresa que, a su vez, subcontrató partes a una tercera. Cuando entró en servicio en 1980, las 15.598 TRB del *Viking Sally* le hacían ser el segundo *ferry* más grande del Báltico: tenía 155,40 m de eslora, 24,20 de manga, 7,65 de puntal a la «cubierta ro-ro» y 5,60 de calado máximo; cuatro motores diésel de 4.400 kW conectados por parejas a dos hélices de paso variable le daban una velocidad de servicio de 21 nudos (al 90 por 100 de potencia), y dos hélices laterales facilitaban la vida a su capitán. Sin duda, las formas de este desgraciado barco evocaban una caja de zapatos, pero tenía la belleza de la funcionalidad... y las taras de una evolución precipitada.

Bajo el garaje del *Viking Sally*, además de la sala de máquinas y los dobles fondos había dos cubiertas públicas, la 0 (saunas y piscina) y la 1 (camarotes económicos para 358 pasajeros), que comunicaban con las ocho restantes mediante seis troncos de escalera y al menos dos ascensores; también había 15 mamparos estancos transversales.... *equipped with watertight doors as required*. Sobre este potencial queso de Gruyère había hectómetro y medio de garaje (Cub-2), accesible «peatonalmente» a través de 11 puertas deslizantes desde un estrecho casetón que se extendía longitudinalmente a Er de crujía, agrupando seis troncos de escalera y cinco ascensores; la segunda planta de este garaje (Cub-3) era arriable desde el techo y accesible desde el mismo casetón por otras seis puertas. Los accesos «rodados» de popa eran dos portas que se cerraban al izar sus propias rampas pero, como era habitual antes de 1985, el cierre de proa del *Viking Sally* era de tipo «visera», constando (ver gráfico) de una rampa arriable de 12 t y una «proa levadiza» (la visera) de otras 56 que, impulsada por dos actuadores hidráulicos, giraba 90° en vertical sobre dos bisagras situadas en la cubierta del castillo. Para salir a la mar primero se izaba la rampa, que era apretada contra las frisas de su marco por dos ganchos e inmovilizada por cuatro pasadores hidráulicos; después se bajaba la proa hasta apoyarla sobre sus frisas en roda y costados, quedando trincada por



Configuración de la proa del *Estonia* en navegación. (Plano extraído del informe de la JAIC con rotulación propia).

otros tres pasadores hidráulicos que transferían al casco las cargas verticales y tres guías que hacían lo propio con las transversales. Cada pasador accionaba un sensor al final de su recorrido, permitiendo que en el puente una colección de luces verdes tranquilizara al personal; lamentablemente, una puerta puede ser arrancada de su marco hacia fuera sin necesidad de extraer el pestillo de su alojamiento, y ninguna lucecita indicaba dónde estaban realmente la puerta ni la rampa.

A decir verdad el tinglado estaba viciado de origen: para empezar, el cierre interior constituido por la rampa proel se consideraba una extensión del mamparo de colisión, pero como su distancia a proa era menor de lo especificado en el Convenio SOLAS, en teoría el buque no podía alejarse más de 20 millas de la costa, una limitación que, de facto, no se aplicaba en el Báltico. Además, izada y cerrada la rampa sobresalía 1,20 m sobre el castillo de proa, alojándose en una protuberancia de la «proa postiza» cuando ésta se arriaba para salir a la mar: en otras palabras, que si palmaba la visera podía palmar la rampa. Finalmente, aunque 56 t de peso pueden parecer un gran argumento para mantener en su



A mi juicio ésta es una de las fotos más ilustrativas de la visera del *Estonia*, aparentando ser obra de una esposa que sólo pretendía fotografiar a su marido (probablemente el 1<sup>er</sup> oficial) e hijo aprovechando una escala en Sundsvall (Suecia). Obviamente está hecha entre 1991 y 1992, dos o tres años antes de su pérdida y cuando el *Estonia* todavía era el *Wasa King* (Foto: J. Seppelin extraída de la página [www.vasabatarna.se](http://www.vasabatarna.se)).

sitio una visera que abre hacia arriba, estaba el maldito inconveniente de que su merienda hasta el torrotito desplazaba 165 m<sup>3</sup>, por lo que Arquímedes trabajaba para el enemigo. También hubo «mejoras», como correr el puente 11 m más a popa de lo previsto por el astillero *to give the vessel a better silhouette*, consiguiendo de paso que, en la mar, la proa quedara oculta para el oficial de guardia. Es evidente que, en 1979, estos problemas (comunes a otros buques) obedecían más a razones económicas que «ingenieriles»: así, una rampa articulada habría eliminado protuberancias en el castillo, pero según un anexo del JAIC *visor housing arrangement was less complicated and was generally selected*; tampoco era ningún secreto que, a diferencia de las proas de «visera», en las tipo «clam» («almeja», que se abre lateralmente en dos mitades desde la

roda) hidrostática e hidrodinámica empujan las puertas contra sus marcos, pero *clam doors were initially considered more complicated*, es decir, más caras. La solución de compromiso (y «contranatura») para mares abiertos fue añadir un *bottom lock* (o *Atlantic lock*), el tercer pasador hidráulico que sujetaba la visera del *Viking Sally* contra la cubierta donde se apoyaba.

### Los gestores

Durante más de diez años y salvo en periodos de mantenimiento, el *Viking Sally* hizo un viaje diario de ida y vuelta entre Turku (Finlandia) y Estocolmo con escala en Mariehamn. En 1990 pasó a llamarse *Silja Star*, continuando en la misma ruta para la Silja Line, hasta que en 1991 debió destronarle una «vikinga» más joven, porque lo transfirieron a la Wasa Line, que lo rebautizó *Wasa King* y lo tuvo otros dos años haciendo la ruta Vaasa-Umea-Sundsvall,

en los remotos 63°N del golfo de Botnia. En total fueron trece años durísimos de los que constan dos embarrancadas (1984 y 1988) y un encontronazo con hielo (1985) que le obligaron a entrar en dique, así como averías menos serias por hielo en 1982 y 1987 (se desaconseja opinar sin estudiar sobre una carta la ruta que este buque hacía a diario, con luz o sin ella). Hubo otras tres varadas (1985, 1993 y 1993) para corregir pérdidas de fluido hidráulico en los ejes, se aprovecharon otras para modificar la popa o sustituir una o dos palas de hélice y, puntualmente, se efectuaron remiendos a proa. Según el GGOE, en la lista de obras para 1993 figuraba el recorrido y refuerzo de los pasadores de rampa y visera, el recorrido y posible reparación de las bisagras de la rampa y la renovación de 15 m de frisa de goma de la visera y otros 10 de la rampa, pero el 15 de enero de 1993 el *Wasa King* pasó a llamarse *Estonia*, cambiando la bandera finlandesa que le había acompañado toda su vida por la del país que ahora le daba su nombre.

La movida había empezado en 1989, cuando la «Perestroika» animó a la naviera estatal sueca Nordström&Tullin (N&T) a «taladrar» el Telón de Acero con una línea regular Estocolmo-Tallinn; lo consiguieron en 1990 con una compañía mixta (N&T Estline AB) y un *ferry* sueco (el *Nord Estonia*) pero, de creer al GGOE, en 1992 se tomó la decisión de *replace the Swedish flag/Swedish crew Nord Estonia by a larger but cheaper ferry*, magia resuelta con un viejo barco (*Wasa King was picked out to be the successor...*) y un truco aún más viejo (*...however, under Estonian flag with Estonian crew*). Es posible que en 1993 y en Estocolmo el *Estonia* fuera un *ferry* obsoleto, pero atracado en Tallinn debía parecer tan «obsoleto» como un Volvo de tres años; ver un barco así con la bandera y el nombre de su país debió hacer maravillas en la autoestima de los estonios, que no tenían por qué saber la tramoya que semejante «signo externo» exigía en aquel momento de su historia. Resumiendo mucho, como en 1992 el registro estonio no era aceptable para el banco hipotecario, hubo que registrar el *ferry* en Chipre y «crearle» una naviera chipriota (Estline Marine Co. Ltd) participada al 50 por 100 por la estatal Estonian Shipping Co. (ESCO) y una filial luxemburguesa de la sueca N&T. Sobre esta base, el buque pudo fletarse a «casco desnudo» a otra naviera estonia (la E-Line, también propiedad de la ESCO y N&T), inscribirse en un registro especial y, finalmente, izar la bandera estonia en su popa, lo que permitió que E-Line contratara a ESCO una tripulación estonia y ESCO subcontratara a N&T los aspectos más técnicos. Si los estonios querían capitalismo, debieron quedar servidos.

El nuevo servicio entre las capitales de Estonia y Suecia se inauguró el 1 de febrero de 1993: cada dos días el *ferry* salía de Tallinn a las 1900 y llegaba a Estocolmo a las 0900 del día siguiente, volviendo a salir a las 1730 para rendir viaje en Tallinn a las 0900. Hasta entonces el *Estonia* había navegado en aguas relativamente protegidas, pero ahora se enfrentaba a tránsitos de 225 millas, de las que unas 140 eran en mar abierto con olas de altura significativa superior a

3,1 m el 10 por 100 de las veces. El horario exigía 16,5 nudos de velocidad media en aguas abiertas, dos y medio menos que la máxima de servicio que entonces podía exigirse al buque; hay indicios abrumadores de que, aunque las estancias en puerto permitían absorber retrasos, para los estonios el retraso no era una opción. Alguien sugirió sarcásticamente que su imperfecta formación capitalista les impedía actuar como suecos o finlandeses, que al menor signo de mal tiempo moderaban, permitiendo al pasaje gastar su dinero a bordo con más calma. En todo caso, las prisas sentarían fatal a una proa ya «mayor» y que nunca debió ser gran cosa: el GGOE aportó información de que, además de no efectuársele las reparaciones previstas para 1993, el invierno siguiente mares y hielos la dieron tal paliza que a mediados de 1994 la visera estaba desalineada y navegaba permanentemente inundada. Además, las vibraciones causadas por la inoperancia o ausencia de sus frisas habrían dañado las trincas al extremo de que el pasador del crucial *Atlantic Lock* debía ser introducido a mandarrizos. Respecto a la rampa, el GGOE apunta que en algún momento de 1994 se le dobló una bisagra y cada vez era más difícil encajar en su marco, requiriendo su «reapertura» gran aparato de soplete y mandarría; es casi seguro que navegaba cerrada sólo a medias, y que la dotación debía «mejorar» su estanqueidad con colchones y trapos.

Mientras visera y rampa se mantuvieran en posición, su falta de estanqueidad era un problema limitado, pero molesto: el informe del GGOE recoge la declaración de un sorprendido práctico sueco que, tratando de evitar que le salpicara agua desde abajo al embarcar con mal tiempo, recibió una inesperada ducha desde arriba procedente del garaje, que en su opinión tenía entre 5 y 10 cm de agua. De garaje para arriba la cosa parecía funcionar mejor, y centenares de pasajeros disfrutaban tiendas libres de impuestos, casino, cine, salas de espectáculos y conferencias, restaurantes, bar, cafetería, pub y *night club* sin necesidad de mojarse los pies ni marearse en exceso, sobre todo desde que en enero de 1994 se habían instalado aletas estabilizadoras. Era un pasaje variopinto que, además de turistas, hombres de negocios, camioneros y participantes en conferencias que se celebraban a bordo, incluía buscadores de chollos occidentales, gangas ex soviéticas y, según las malas lenguas, algún que otro contrabandista. Los locales públicos y la mayor parte de los alojamientos de esta muchedumbre (había 2.000 plazas) ocupaban las cubiertas 4, 5 y 6, reservándose las 7 y 8 para los tripulantes (unos 150); con tal proporción es dudoso que pretendieran controlar al pasaje, pero dos tercios de los currantes se dedicaban a atenderlo.

### Los marinos

El 27 de septiembre de 1994 el *Estonia* estaba atracado en Tallinn y para su joven y novato 1<sup>er</sup> oficial pintaban bastos, porque, además de un cargamen-

to completo de vehículos con mala mar en perspectiva, le habían caído encima nueve futuros inspectores de Seguridad Marítima estonios y sus dos instructores suecos, que se tiraron desde las 1200 hasta las 1730 haciendo preguntas capciosas en una inspección de prácticas. Su «hallazgo» más relevante fue que no se tomaban la estanqueidad muy en serio pero, hasta donde yo sé, nadie «descubrió» que cuando se fueron ya hacía hora y pico que había comenzado la carga, y ésta es responsabilidad del 1<sup>er</sup> oficial. No me sorprende que aquella resultara un tanto chapucera, con los vehículos más pesados en lo que iba a ser la banda de sotavento y el tanque de compensación de barlovento lleno, todo al revés; pero en las pocas horas de vida que le quedaban Juhan Herma conseguiría cerrar su carrera con un broche de oro. El *Estonia* tenía dos tripulaciones completas que se relevaban cada 14 días, y aquél era el decimotercero de la tripulación que mandaba Arvo Andresson; la imagen que el GGOE proyecta de este capitán es la de un autoritario y un perfecto inútil, pero ningún inútil habría sobrevivido año y medio en aquella ruta. Para mí, su problema sería que le comparaban desfavorablemente con suecos y finlandeses, que habían echado los dientes en aquellos barcos y, sobre todo, que su obediencia debía estar muy por encima de su sentido común. También debía



Aunque con poca resolución, esta foto nos permite «conocer» a los capitanes Arvo Andresson (centro) y Avo Piht (derecha), probablemente durante una recepción ofrecida a bordo en enero de 1994 con motivo de la entrega de los primeros certificados «Extra Master» de Estonia.

(Foto de autor desconocido publicada en la *Escandinavian Shipping Gazette*).

ser un autócrata, pero Andresson había terminado la carrera en Leningrado, navegado desde 1974 con una hoz y un martillo en la chimenea y devenido en el *apparatchik* que estrenó el barco y recibió el primer nombramiento de *Master Mariner* de Estonia. En comparación, Herma llevaba un mes de 1<sup>er</sup> oficial y seis años navegando, y el resto de los oficiales de puente una media de tres, por lo que Arvo debía sentirse muy solo.

La N&T ya había intentado colocar capitanes y primeros oficiales suecos pero, ante la oposición estonia, se conformaron con embarcar en calidad de «asesores náuticos» a capitanes expertos en aquel tipo de buques y con licencias de practica para las dos canales de acceso a Estocolmo, que inicialmente los estonios no tenían. En aquel viaje Andresson ya tenía ambas licencias, y precisamente le acompañaba a bordo el capitán de la tripulación alternativa Avo Piht, que debía examinarse de madrugada para la canal N (Söderarm). De creer al GGOE, los «malos rollos» entre oficiales estonios y asesores suecos eran continuos: Andresson no le cogía el tranquilo a las maniobras, los cálculos de carga de sus oficiales fallaban más que una escopeta de feria y, en un entorno autoritario, ni siquiera el 1<sup>er</sup> oficial osaba acercarse a los telemandos. En palabras de uno de los asesores, *on a Swedish ferry the mate first reduces the speed and does thereafter inform the master about what he has done. As regards Estonia, it was the other way round*, procedimiento que en aquellas aguas debía producirles cierta alarma. Si no alarma, el meteo recibido aquel 27 de septiembre habría justificado cierta preocupación: por la noche una profunda baja se desplazaría del sur de Noruega al sur de Finlandia, produciendo en la zona vientos del SW fuerza 8 rolando a NW y arreciando a 9/10, chubascos y olas de unos tres metros de altura significativa y 5,5 de máxima en mar abierto. El oleaje real superó las previsiones, pero a juzgar por los informes la principal preocupación al respecto estaba relacionada con posibles retrasos.

A las 1915 el *Estonia* desatracó de Tallinn con 15 minutos de retraso relacionados con la carga; a bordo viajaban 989 personas, de las que 149 eran tripulantes, 37 asesores o «entretenedores» y 803 pasajeros, completando el «cargamento» 40 camiones de gran tonelaje, dos autobuses, nueve caravanas y 25 vehículos particulares. Ya había anochecido y el cielo estaba achubascado, pero había unas 10 millas de visibilidad y, como el viento soplaba del S fuerza 5, durante las siguientes 50 millas (hasta el faro de Osmussaar) sería posible recuperar el retraso viajando al socaire de la costa a unos 19 nudos. Conforme a la rutina de los viajes dirección W, hacia las 2000 el 2<sup>o</sup> oficial «B» y el 3<sup>er</sup> oficial relevaron en el puente al capitán y al 1<sup>er</sup> oficial, que volverían a entrar de guardia a las 0600 en aguas de practica sueco; también montaba guardia un serviola que hacía rondas entre los minutos 30 y 55 de cada hora y, hacia las 2030, se les unió Einar Kukk, oficial de cierta experiencia enviado allí para absorber «sabiduría» en el buque insignia. Kukk sería el único «chófer» superviviente y un testigo clave: pasadas las 2100 aparecieron por el puente ambos capitanes y, antes de que se marcharan, alrededor de



El *Estonia* en la configuración con que se perdió: en esta foto navega a velocidad reducida, pero en otras hechas a más velocidad se observa que en avance toda y aguas protegidas la ola de proa queda a media altura entre el cintón y el escobén. (Foto: M. Stampehl extraída de la página [www.faktaomfartyg.se](http://www.faktaomfartyg.se)).

las 2130, Kukk oyó decir a Andresson que estaría *on duty* hasta las 0500 (hora prevista de llegada a Söderarm), y después lo estaría el capitán Piht. El *Estonia* tenía un puente corrido y cubierto de banda a banda, con 1,5 m de vuelo para facilitar la visibilidad y una consola de maniobra en cada extremo que permitía al capitán atracar sin «ayudantes» ni remolcadores. Con tanto tramo de aguas restringidas, los inquilinos de estos 27 m de puente, más que montar guardia, «pilotaban», y en enero de 1994 se instaló un sistema «piloto-copiloto» con dos butacas para los oficiales de guardia (y otra para el capitán) situadas frente a un nuevo grupo de consolas que se proyectaban desde crujía dos metros hacia proa. Las consolas disponían de los últimos *gadgets*, pero el monitor de TV que controlaba el garaje estaba a la entrada de la derrota y, salvo que se «viajara» hasta determinado portillo o se intuyera bajo el mástil del torrotito, la proa era invisible.

Alrededor de las 2200 el *Estonia* dejó por el través de Br la isla de Osmussaar: navegaba al 262/v<sup>0</sup> escorado como mínimo 2° a Er, mientras el viento comenzaba a rolar hacia su amura de Br y la mar empeoraba por momentos: a las 2300 ya había SW fuerza 7 y olas de más de tres metros, con toda probabilidad del W/WSW. Los telemandos continuaban con paso para máxima velo-

cidad de servicio y así seguirían, pero conforme empeoraba la mar aumentaba el cabeceo: hacia las 2320 el *ferry* se cruzó a milla y media con el ro-ro polaco *Amber*, cuyo oficial de guardia recordó perfectamente verlo navegar a toda máquina contra la mar, brillantemente iluminado... y con olas que embarcaban en su castillo salpicando hasta la altura del puente. Como la luna había salido a las 2150, la escena debió ser impresionante, y el polaco reflejó sus «impresiones» por escrito para el GGOE (*In my opinion those in charge on the bridge of the Estonia must have been crazy, absolutely incompetent and inexperienced*); en cualquier caso, el espectáculo le mereció la pena (*I had never seen anything like this before*). A bordo del *Estonia* se habían sentido castañazos al menos desde las 2300 y la velocidad sobre el fondo había ido disminuyendo hasta unos 16 nudos, pero cuando el capitán Andresson volvió a aparecer poco antes de medianoche se limitó a comprobar que funcionaban los cuatro motores y, antes de retirarse de nuevo hacia las 0010, ordenar que en el próximo cambio de rumbo se activaran los estabilizadores. La idea era continuar al 262/v<sup>0</sup> quince minutos más (hasta los 59° 20' N 22° 00E) y después caer unos 25° a Er, proa al canal de Söderarm a unas 85 millas por la proa, lo que dejaría la mar abierta unos 30° por Br. Para entonces el viento ya era SW fuerza 8 con rachas de 9 y la mar venía casi de proa, con olas de cuatro metros de altura significativa y entre seis y ocho metros con carácter aislado: el JAIC estimó que, a lo largo de toda su vida, el buque habría estado expuesto a olas semejantes menos de veinte horas y, a la vista la documentación del GGOE, raramente lo habría hecho en avante toda.

Es difícil ponerse en la mentalidad de un capitán como Andresson, pero el informe del GGOE contiene una declaración acerca de la opinión de sus superiores sobre posibles retrasos (*Estonia had to maintain her arrival at Stockholm by all means and that this had been made quite clear to the masters*) y otra de un pasajero que aquella noche cenó cerca de la mesa del capitán (*During one of these wave bangs he master sitting next to the witnesses stiffened. This was clearly visible, especially on the face of the master. Description of the master: light hair, moustache*): o sea, que era Andresson y que no le gustaban los pantocazos. Completa el cuadro otra declaración achacada a Kukkk (...*officers on watch were frightened about the much too high speed, but did not dare to reduce the pitch without instructions from the master*). Hacia las 0025 el oficial de guardia cambió el rumbo al 287/v<sup>0</sup> y ordenó activar los estabilizadores, comentando a Kukkk que con ellos la velocidad disminuiría aún más; al poco Kukkk dio por finalizada su jornada lectiva abandonando el puente casi a la vez que el marinero Silver Linde, que comenzaba su ronda. En algún momento a partir de las 0045 y mientras reconocía las inmediaciones de la rampa de proa, Linde experimentó una fuerte aceleración vertical que casi le hizo caer y, simultáneamente, escuchó un *sharp metallic bang* procedente de proa que comunicó al puente, recibiendo la orden de investigar su origen hasta que, pasados cinco minutos sin otra novedad, se le autorizó a

reanudar su ronda. Hacia la 0100 y mientras el 2º oficial «A» y el 4º oficial relevaban al 2º oficial «B» y al 3º oficial, Linde regresó al puente coincidiendo en la puerta con el capitán Andresson, quien hizo notar el fuerte balance y que, *in spite of having all engines running*, llevaban una hora de retraso; en realidad, una hora era bastante más tiempo del que le quedaba de vida a la mayoría de los presentes.

### Los muertos

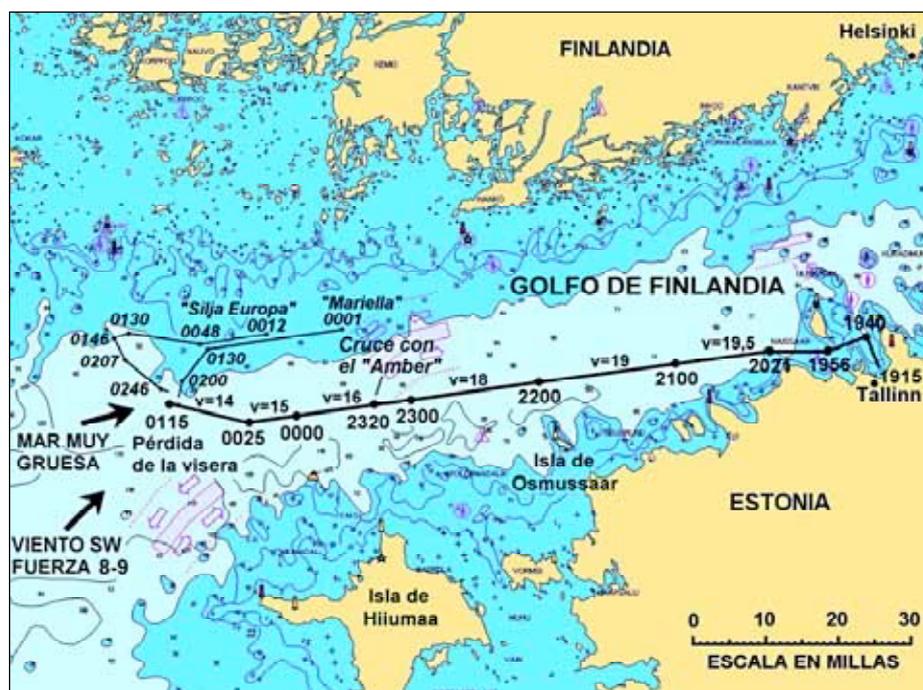
Es posible que el ruido informado por Linde fuera la rotura por impacto de ola de una soldadura en la trinka de Br de la visera: a partir de este momento, las otras dos trincas soportarían cargas adicionales que se cargaron sus anclajes hasta dejar la visera unida al buque únicamente por las bisagras del castillo y los dos actuadores hidráulicos de apertura (no estructurales). En su uso normal las bisagras estaban diseñadas para soportar cargas verticales de cientos de toneladas, pero ahora, al compás de las olas y abusando de las leyes de la palanca, la visera también transmitía enormes cargas horizontales: cuando su robusto anclaje empezó a desgarrar la cubierta del castillo, todo el conjunto empezó a desplazarse hacia proa, empujando la rampa hasta arrancarla de sus precarias trincas, dejándola semiabierta y apoyada en la propia visera. Obviamente se trataba de un proceso muy ruidoso y la alarmada peña se quejó al puente: hacia las 0108 el 2º oficial «A» ordenó al marinero que bajara de nuevo a investigar, ahora con instrucciones de hacerse acompañar por el contramaestre. Pasados siete minutos Linde todavía esperaba en el mostrador de información de la cubierta 5 a que le abrieran las puertas del garaje (tras un pasajero que cambiaba divisa), mientras el capitán, que seguiría el puente, ya había perdido la mejor ocasión de su vida de moderar máquina. Hacia la 0115 la última conexión de la visera cedió y, antes de hundirse en el Báltico, sus 56 toneladas arreararon al bulbo un castañazo que pudo sentirse en todo el barco; perdido su apoyo, la rampa se abrió completamente frente a una proa ahora inexistente y la mar entró a raudales en el garaje; unos dos minutos después, en el control de máquinas pudieron ver a través de un monitor cómo el agua alcanzaba la altura de los coches hasta salpicar la propia cámara, mientras el buque escorbaba unos 15º a Er.

Buena parte del mareado pasaje se había retirado a sus camarotes donde (especialmente a proa) sufrían una sinfonía de vibraciones y golpeteo de olas, pero a partir de la 0100 se sumaron al concierto unos golpes en el casco (*...as if someone were hitting it with a large stone*) tan alarmantes como para sacarles de la cama; en este sentido, estaban mejor informados que el puente. A popa el movimiento era más llevadero y, aunque los restaurantes ya habían cerrado, en el *Baltic Bar* el espectáculo sólo se suspendió hacia las 0030, cuando músicos y bailarinas empezaron a rodar por el suelo; en el *Pub Admi* -

ral tenían más aguante con su karaoke, y al sentirse el golpe de la visera contra el bulbo no faltó quien comentara que habían chocado con un iceberg. Inicialmente hubo quien se lo tomó científicamente, como en el *Night Club* (*one witness noticed that objects started to move to starboard*), pragmáticamente como en el *Casino* (*the gambling table fell over and slid against a bulk-head... the players and the croupier moved out together*) o incluso se asustaron «a la nórdica» como en el *Café Neptunus* (*some passengers were sitting perfectly still, seemingly petrified and horrified*). Desgraciadamente, en el puente se lo tomaron de tal modo que existen serias dudas de que llegaran a enterarse de lo que ocurría: consta que cerraron las puertas estancas de las cubiertas 0 y 1 (donde el agua vendría desde arriba), pero intentaron corregir la escora enredando con tanques (imposible y desafortunado) y redujeron máquina... ¡metiendo caña a Br! (¡mortal de necesidad!); nunca sabremos si, a aquellas alturas, un «toda la caña a Er» y un «atrás toda las dos» todavía hubieran podido salvarles.



Entorno geográfico del accidente y derrota prevista del *Estonia*. (Elaboración propia sobre un mosaico fotográfico *Google Earth* parcialmente modificado).



Derrota más probable del *Estonia*, el *Mariella* y el *Silja Europa* la noche del naufragio: aunque hay versiones dispares, este gráfico pretende sintetizar y encajar en un marco coherente la mejor información disponible. (Elaboración propia sobre cartografía digital simplificada en parte).

Si la caída a Br obedeció al deseo de cambiar el viento de banda (tenían escora permanente a Er), se consiguió a un precio exorbitante: hacia la 0122 el *ferry* ya había caído desde el 281/v<sup>0</sup> hasta aproximadamente un SE, pero durante su «virada por avante» había paseado la proa ante la mar el tiempo suficiente para embarcar casi 2.000 t de agua; en consecuencia, la escora aumentó a unos 35° y los cuatro motores principales se pararon por baja presión de aceite. Al aumentar la escora la mar comenzó a destruir las cristalerías de Er de las cubiertas 4 y 5, cuya inundación liquidó las últimas reservas de estabilidad; cuando (hacia la 0125) alcanzó los 45° menos de la tercera parte de los ocupantes del buque habían conseguido acceder a exteriores, y el resto ya estaba condenado. Ahorraré detalles, pero entre quienes consiguieron alcanzar la cubierta en aquellos cruciales diez minutos abundaban los trasnochadores (elemental), los «cachas» (hubo mucha escalada) y los *singles*, porque la caballerosidad hizo que aquella noche sobrevivieran muy pocas parejas. El primer aviso oficial de que algo fallaba fue un atípico mensaje por

megafonía («¡Alarma, alarma, hay una alarma en el buque!») emitido «por libre» y en estonio hacia la 0119, posiblemente por la azafata del mostrador de información. Hacia la 0120 el puente emitió, también por megafonía, un mensaje en clave (*Mr Skylight to number one and two*), cuyo significado real era que los dos grupos contraincendios debían agruparse sin alarmar al pasaje; un par de minutos después se les debió caer la venda de los ojos y sonó la señal de «abandono» (siete timbrazos cortos y uno largo) pero, como habían tenido la ocurrencia de pasar la banda escorada a un barlovento con viento fuerza 9 y mar muy gruesa, abandonar el buque por Er ahora ya era cosa de suicidas, y hacerlo por Br, trabajo de acróbatas.

En el puente tenían sus propios problemas de supervivencia a causa de la escora, que minuto a minuto lo convertía en un pozo de nueve pisos de profundidad; a la 0122 el 2º oficial «A» alcanzó uno de los seis terminales de VHF (o quizá un portátil) y, en aparente estado de *shock*, transmitió una irregular petición de socorro (*Mayday Mayday Estonia please*): en el *Silja Symphony* activaron un magnetófono, y ahora, una grabación de ocho minutos nos permite escuchar a los muertos. Los buques más próximos eran los dos *ferries* que cubrían la ruta Helsinki-Estocolmo: el *Silja Europa* (Silja Line), a unas 11 millas por su amura de Er, y el *Mariella* (Viking Line), a otras 11 por su aleta de Er; significativamente el capitán del *Mariella* había reducido la velocidad a unos 12 nudos hacia las 2300, y el oficial de guardia del *Silja Europa* acababa de hacer lo propio. Ambos respondieron al *mayday*, pero el apabullado 2º oficial «A» siguió lanzando llamadas inconsistentes hasta que a la 0124 tomó la voz el 3.º oficial, Andres Tammes (franco de guardia), que imprimió un nuevo estilo y, ya en contacto con el 1.º oficial del *Silja Europa*, incluso dio muestras de buena crianza (*Good morning, do you speak Finnish?*): Tammes había estudiado náutica en Finlandia, y su contertulio finlandés navegado en el *Estonia* cuando era el *Wasa King*. Hacia la 0125 la escora también liquidó los auxiliares y, aunque arrancó el grupo de emergencia, durante cuatro minutos el 3.º oficial no pudo dar la posición que le pedían por VHF, posiblemente porque los equipos GPS de las consolas y de la derrota le eran inaccesibles. El 1.º oficial Herma (también franco) debió descolgarse «pozo abajo» hasta la derrota porque, cuando a la 0129 Tammes pudo dar su posición, en la grabación se oye la lejana voz de su compañero gritársela sobre un fondo de alarmas. Considerando que ya había unos 60º de escora, la última transmisión clara de Tammes (*Really bad, it looks really bad here now*) fue un prodigio de discreción; después consiguió alcanzar la cubierta en compañía del 2º oficial «A» y, antes de que ambos murieran, se les vio distribuir chalecos e intentar lanzar balsas. En diciembre los buceadores verían (y dejarían) tres cadáveres en el puente, uno en el alerón de Er, al fondo del «pozo» (¿Andresson?), otro en la derrota (¿Herma?) y el último (¿4º oficial?) en Br, cerca de la salida a cubierta utilizada por Tammes y su compañero.

Se calculó que en los primeros quince minutos el buque pudo embarcar

unas 18.000 t de agua (20 t/seg), pero hay quien sugiere que, de no haber existido otra avería, el *ferry* debería haber permanecido a flote en posición invertida sobre las aproximadamente 7.000 t de reserva de flotabilidad existentes bajo el garaje. El informe oficial se limita a decir que dicha zona se inundó «desde arriba» a través de los troncos de escaleras, pero lo cierto es que el buque se hundió de popa, y a popa apenas había troncos; mi opinión personal es que, tras la escora inicial, las «pseudoreservas» de estabilidad y flotabilidad de las cubiertas superiores ralentizaron la voltereta permitiendo que el garaje se inundara casi por completo y que, a partir de cierta escora, la sección sumergida de la cubierta ro-ro soportara en las proximidades del costado de Er una columna de agua suficiente para comprometer también la estanqueidad en la zona de popa. Inevitablemente, el abandono de buque de quienes habían conseguido acceder a cubierta degeneró en otra hecatombe: los diez botes salvavidas eran un recurso inexistente y, aún sin escora, arriarlos con aquella mar habría sido suicida. Quedaban las balsas pero, como cualquier cosa lanzada al mar por Er tenía muchas probabilidades de acabar deshecha contra la borda, para muchos la única salida «razonable» consistió en esperar a que el barco se tumbara lo suficiente para buscar el socaire de la banda opuesta caminando sobre el costado de Br, a ser posible llevando a rastras los contenedores de las balsas. Cuando hacia la 0135 se paró el grupo de emergencia, el *Estonia* ya estaba escorado unos 80° y la luz de la luna reflejada en el blanco del casco permitía ver a las aproximadamente 100 personas que deambulaban por su costado; la escora continuó aumentando hasta los 135° y, mientras la popa se hundía hasta apoyarse en el fondo del Báltico, la proa se alzó en el aire unos 45° antes de empezar a hundirse también: después, quienes no se habían rendido ante el tobogán tuvieron que entregarse a las olas.

Desde el puente del *Mariella* vieron cómo se apagaban las luces del *Estonia* y, ya a unas cuatro millas, cómo su eco se extinguía en el radar hacia la 0153; cuando llegaron, las luces de las balsas recordaron a su capitán un árbol de Navidad caído. El temporal impedía arriar embarcaciones y, mientras llegaban los helicópteros, tuvieron que limitarse a arrojar chalecos y balsas por la borda; las transcripciones de VHF reflejan un delicado consenso con el *Silja Europa* (0220: *Yes, that is the only possibility, I am of the opinion that the weather is so severe // Yes, I am of the same opinion too // Yes, that is good*). Para el capitán del *Mariella* debió ser una situación insufrible (0232: *...the sea is full of people round us...*) porque consiguió rescatar a 15 personas de las balsas del *Estonia* arriando e izando las suyas propias sobre grúa (el *ferry Isabella* rescataría otros 16 ¡con una rampa inflable!). El primer helicóptero llegó a las 0305, y en las siguientes 15 horas se le sumaron otros 25 (y 29 buques), pero el agua estaba a unos 10° y cuando, hacia las 0900, se rescató el último superviviente solo sumaban 138 (uno moriría poco después); de un total de 852 víctimas sólo pudieron recuperarse 92 cuerpos. El JAIC concluyó que el diseño de la visera del *Estonia* no contemplaba cargas realistas y apenas tenía margen

de seguridad, lo que refuerza la idea de que debería haberse tratado con más cuidado; dicho esto, sería poco caritativo ignorar la posibilidad de que este accidente solo fue una lotería en la que entre prisas, «ahorros» e inexperiencia los estonios se llevaron casi todas las papeletas. Tras ser el último *ferry* en abandonar la zona, el esforzado *Silja Europa* llegó el día siguiente a Estocolmo con tales averías en su proa que la puerta de Br no pudo ser abierta; casualmente, en 1985 el *Mariella* había sufrido averías aún más graves en su visera, y el JAIC registró incidentes similares o aún peores en otros once *ferries* del Báltico. La visera del *Estonia* fue oportunamente recuperada, «interrogada» y obligada a confesar todos sus «vicios», por lo que ahora podemos viajar en *ferry* con total garantía (digo yo); en cambio, tras arduas discusiones se decidió que el *Estonia* y sus ocupantes ya no viajarían a ningún otro sitio y siguen en los 59° 22,9N y 21° 41,0E, a 80 m de profundidad.



#### BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Este artículo se basa en el informe oficial de la JAIC (*The Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden: «Final Report on the capsizing on 28 september 1994 in the Baltic sea of the Ro-Ro Passenger Vessel M/V Estonia, Helsinki 1997*), «mejorado» en determinados aspectos con aportaciones del GGOE (*The German Group of Experts: "Investigation Report on the capsizing on 28 september 1994 in the Baltic Sea of the Ro-Ro Passenger Vessel M/V Estonia, 1999*). Los inconformistas encontrarán enfoques alternativos en los trabajos de Björkman (Anders Björkman: *Lies and Truths about the M/V Estonia Accident, 1998*) y del *Independent Fact Group*, y quienes prefieran las teorías conspirativas pueden empezar con un artículo de Stephen Davis (*Death in the Baltic; The MI6 Connection, New Statesman 23.05.05*). Personalmente no veo inverosímil que a través del *Estonia* se «exportara» equipo militar soviético de matute, pero sí que ello influyera en su pérdida. Todo el material citado está en *Internet*, existiendo además un libro (LANGEWIESCHE, W.: *The Outlaw Sea*, ed. española «Mares sin Ley», Debate 2006) que dedica al tema 96 páginas atípicamente equilibradas. Sigo en [jartorre@eresmas.com](mailto:jartorre@eresmas.com)