

CRIMEN IMPERFECTO

Por Luis Jar Torre

El 17 de Enero de 1980 un buque perteneciente a una naviera inglesa de postín se topó con un petrolero liberiano que se hundía con calma chicha y sin causa aparente. Considerando su proverbial renuencia a dejarse impresionar por nadie en la mar, es improbable que los británicos se formaran un gran concepto del grupo de náufragos que trataba de acercárseles en un par de botes, pero posiblemente no les impresionara tanto su historia (un vulgar relato de explosiones misteriosas) como el virtuosismo de su maniobra de abandono, que según contaron hubieron de efectuar a uña de caballo. En pocas semanas tal maniobra había degene-

rado en leyenda entre quienes frecuentábamos aquella ruta pues, en el escaso tiempo de que dispuso, la tripulación no solo había conseguido ocupar y arriar los botes con la ropa de los domingos y las maletas hechas, sino poner a salvo el “*entrepot*” e incluso preparar algunos sandwiches para mejorar las raciones de emergencia. Semejante “*clase práctica*” habría justificado cierta desmoralización entre los británicos, pero el “*fair play*” brilló por su ausencia y, en lugar de un discreto reconocimiento, durante las investigaciones subsiguientes surgieron comentarios harto indiscretos. Así, en lugar de atraer la atención de los expertos en seguridad marítima, los náufragos acabaron despertando la curiosidad de Scotland Yard, sufriendo múltiples inconvenientes y la con-

trariedad de ver su gesta inscrita en el Libro Guinness de los Records no como el abandono de buque más eficiente de la historia... sino como el fraude del siglo.

En pocos ámbitos se concentran tantos huevos en una cesta como en el transporte marítimo, donde personas que no dejarían a nadie las llaves de su utilitario pueden encarar a un agente al que no conocen que les localice un barco baratito

“... los náufragos acabaron despertando la curiosidad de Scotland Yard, sufriendo múltiples inconvenientes y la contrariedad de ver su gesta inscrita en el Libro Guinness de los Records no como el abandono de buque más eficiente de la historia... sino como el fraude del siglo”.

para transportar dos mil “4x4” último modelo o veinte mil toneladas de gasolina, que acabarán a bordo de un cascajo valorado en una fracción de la carga que transporta y en manos de un perfecto desconocido para ambos. Obviamente existen los seguros, y los de naufragio están a la orden del día, pero no parece razonable que alguien pueda robarte doscientas mil toneladas de crudo, siquiera porque nadie dispone de los diez mil camiones cisterna o el millón de bidones necesarios para transportar el botín a un improbable perista con veinte millones de petacas en la trastienda. Con todo, la posibilidad de generar un plan de pensiones a costa de la carga ha debido ser un ejercicio teórico para marinos mal pagados desde los tiempos de los fenicios; sin ir más

lejos, las penurias de nuestra posguerra inspiraron a alguno de nuestros mayores ideas tan creativas como transportar pequeñas partidas de carga por cuenta propia, pero normalmente la cosa no pasaba de sucedáneos de sueldo semi-tolerados. Por eso, cuando “*Radio Macuto*” me transmitió por VHF durante una guardia que lo imposible acababa de ocurrir, mi respuesta fue un “*no me lo creo*”. Debí creer a mi desconocido colega, pero entonces yo era un jovencuelo al que todavía quedaban muchas malas artes que aprender. Lo que sigue es la historia de una “*operación comercial*” que nunca conoceremos en todos sus detalles porque el “*perista*” resultó ser una potencia media y el “*primo*” una multinacional de primer orden. Comprensiblemente, no hubo informes demasiado extensos.

DE COMPRAS

A finales de los setenta Irán era el principal proveedor de crudo de la República Sudafricana, que desde 1973 venía sufriendo un embargo de la OPEP a cuenta del “*apartheid*”. Por ello, cuando en Enero de 1979 el Shah hubo de cambiar de aires y su relevo les cerró el grifo, los dirigentes de Pretoria se vieron en el “*trilema*” de forzar el ingenio, hacer concesiones a la galería o volver a la Edad de Piedra. Parece que hubo algo de todo, pero a efectos de esta historia solo es relevante el desarrollo de la opción número uno, que no debió verse obstaculizada por el

hecho de que el país encabezara la producción mundial de oro y no anduviera muy a la zaga en diamantes y otras chucherías fácilmente intercambiables por bienes y servicios. Para entonces ya existía en Sudáfrica la agencia estatal SFF (Strategic Fuel Fund Association), dependiente de la petrolera estatal SASOL; un informe parlamentario sudafricano definió su misión como “...secure fuel supplies and to circumvent the oil embargo”, así como “...stockpile crude oil for strategic purposes in view of the oil sanctions against South Africa”. Obviamente, sus actividades estaban protegidas por una ley de secretos oficiales.

Hace cuatro años “The Guardian” publicó que, como consecuencia de esta crisis, SASOL tuvo que recurrir a un par de “conseguidores” de altos vuelos para mantener el flujo; la suya era una misión difícil de llevar a cabo sin quemarse en el mercado mayorista, hablamos de un orden de magnitud de diez o veinte millones de toneladas anuales y me consta que, al menos en Arabia Saudita, había que firmar un certificado de destino final del crudo que se cargaba. La “presión compradora” de Pretoria debió ser enorme, pero la chapucera ejecutoria del caso que nos ocupa invita a pensar en la subcontrata de una subcontrata porque, cualesquiera que fueran sus pecados, la minoría entonces dirigente en Sudáfrica era de origen holandés.

El informe preliminar liberiano sobre la pérdida del “Salem” recoge las declaraciones del Capitán Dimitrios Georgoulis y su Jefe de Máquinas Antonios Kalomirooulos en el sentido de que, a finales del verano de 1979, ambos se conocieron en

las oficinas de la Mitnizafir Navigation Co. en El Pireo, aparentemente una agencia de embarque donde habrían acudido en respuesta a una oferta de empleo. La Mitnizafir actuaría en nombre de un armador (según ellos desconocido) interesado en adquirir un determinado tipo de petrolero, aunque posiblemente también estuvieran interesados en un determinado tipo de tripulantes. Sin ir más lejos, Georgoulis era una especie de “capitán honorario” que no fue capaz de presentar título alguno, ni griego ni liberiano: según el informe, él mismo habría confesado a un representante del armador “...that he had no master’s license, but apparently this made no difference”.

“... Georgoulis era una especie de “capitán honorario” que no fue capaz de presentar título alguno, ni griego ni liberiano: según el informe, él mismo habría confesado a un representante del armador “...that he had no master’s license, but apparently this made no difference”.

Alegó tener un título de 1er. Oficial panameño (que no pudo presentar), aunque según otras fuentes sería una especie de maquinista. Con 42 años de edad, su amplia experiencia compensaba otras carencias: de creer a la prensa (La Voz de Galicia, 22.03.04) había mandado con anterioridad el “Alexandros”, perdido a consecuencia de la sorprendente explosión de un cargamento de azúcar con destino a Arabia que había sido descargado previamente y con nocturnidad en el Líbano.

También tenía cierta “práctica” en petroleros: “...Georgoulis, is said to have practised driving a supertanker on another ship, the *Albahaa B*, which was also to have

been used to deliver oil to South Africa, but blew up, allegedly as a result of incompetent cleaning of her tanks” (The Guardian, 14.03.01).

Según su propia versión, a Georgoulis se le contrató por unos 3.000 dólares mensuales y a Kalomirooulos por unos 3.500 (él sí tenía título). A primeros de Octubre ambos embarcaron en Gibraltar a bordo de un petrolero de unas 210.000 TPM que se dirigía en lastre hacia levante; su misión era reconocerlo e informar de su estado con vistas a una posible compra. Tras un informe positivo y con el buque ya fondeado en Malta, Georgoulis y Kalomirooulos se reunieron con la que sería su nueva tripulación en un hotel, donde pasaron varios días sin embarcar hasta que el Jefe se mosqueó y fue a pedir explicaciones a Atenas. Allí, el representante de Mitnizafir le informó que la operación se había suspendido, pero el armador seguía buscando un petrolero de gran tamaño.

Por lo visto, el Jefe amenazó con pedir la cuenta si no embarcaba y a los pocos días se le avisó que había un nuevo petrolero apalabrado (el liberiano “South Sun”), recibiendo instrucciones de esperarle en Dar Es Salaam (Tanzania) donde ya hacían lo propio Georgoulis y el resto de la peña. Esperaron en vano tres semanas hasta que el 27 de Noviembre volaron a Dubai, donde el barco prometido estaba fondeado.

Debió ser una negociación a cara de perro, pues inicialmente el Capitán negó permiso a Georgoulis y Kalomirooulos para reconocerlo pero, finalmente, el 3 de Diciembre el “South Sun” cambió de propietarios y pasó a ser el “Salem” manteniendo pabellón liberiano. Durante unos días per-

manecieron a bordo el 1er. Oficial y el Jefe de Máquinas para explicar el clásico rollo de líneas y válvulas, pero el resto de los 42 tripulantes chinos hicieron las maletas con la autoestima por los suelos tras ser relevados por apenas quince oficiales y maestranzas griegos y diez currantes tunecinos. Meses después los chinos les devolverían la pelota evocando ante ciertos señores lo extraordinariamente exiguo del equipaje de alguno de los helenos.

El barco que había caído en tan malas manos era una joya sueca digna de mejor suerte: el antiguo “*Sea Sovereign*”, construido en 1969 con acero de la mejor calidad por el prestigioso astillero Kockums de Malmö para la Salénrederierna A/B, una naviera de bandera con sede en Estocolmo. En su momento, con 316,1 mts de eslora, 48,8 de manga, 19 de calado y 213.928 TPM debió ser uno de los mayores del mundo, pero tras años de increíble bonanza las vacas flacas llegaron al mercado de fletes y, como tantos otros, en 1975 el “*Sea Sovereign*” acabó fondeado en un fiordo hasta que dos años después lo compró la Pimmerton Shipping Ltd. Co., que intentó rentabilizarlo durante otros dos con el nombre de “*South Sun*”, tripulación oriental y bandera de conveniencia. El problema debía estar en la sala de máquinas, una glotona virguería de dos calderas, dos turbinas acopladas a un solo eje de 32.000 SHP y un par de alternadores (uno a vapor y otro diesel) de 900 y 800 KW; también tenía una caldereta, un grupo diesel de emergencia y nada menos que cuatro turbobombas. Consta que, aun moderado a 12 nudos, el tinglado se tragaba unas 140 toneladas diarias de fuel, a 16 nudos



El “Salem” en sus buenos tiempos, cuando todavía se llamaba “Sea Sovereign”, pertenecía a la Salénrederierna y lucía una bonita bandera sueca en la popa. Al estar en lastre puede apreciarse su enorme calado. (Foto colección Micke Asklander procedente de la página de Internet www.faktaomfartyg.com)

(la velocidad máxima) debía rondar las 200, “*grosso modo*” el doble que una planta diesel equivalente así que, aunque el barco solo tenía diez años, los de la Pimmerton debieron hacer un precio especial a unos compradores que, con 5.300 toneladas de combustible ya a bordo, no debían tener previsto rellenar nunca “*el depósito*”.

“...El problema debía estar en la sala de máquinas, una glotona virguería de dos calderas, dos turbinas acopladas a un solo eje de 32.000 SHP y un par de alternadores (uno a vapor y otro diesel) de 900 y 800 KW...”.

El nuevo armador resultó ser la “*Oxford Shipping Co.*”, una desconocida empresa liberiana adquirida seis días antes por el americano/libanés Frederick Soudan, pero al “*Salem*” se le debió fletar de inmediato “*a casco desnudo*” a la también liberiana y no

menos desconocida “*Shipomex Inc.*”, que a su vez habría contratado los servicios de la Mitnizafir Navigation Co. que, finalmente, suministró la tripulación. Tal operación a tres bandas es un clásico, pues quien fleta un barco a “*casco desnudo*” apechuga con la gestión náutica (léase desaguisados) de los tripulantes que “*él*” contrata (o subcontrata), liberando de enojosas vinculaciones a la propiedad; no era mala cortina, y posiblemente Georgoulis dijera la verdad cuando aseguró desconocer quién era su Armador. Aunque ruinoso en potencia, en aquel momento el “*Salem*” tenía todos los certificados en regla incluyendo la más alta clasificación del Lloyd’s, así que tratándose de un petrolero vacío en pleno Pérsico debió ser pan comido obtener un flete para transportar un completo de crudo de la mejor calidad hacia el Atlántico: no creo que el precio fuera un problema. La víctima resultó ser Pontoil, un “*broker*” italiano que necesitaba transportar a

Génova 195.000 toneladas de “Arabian Light” a cargar en Mina al Ahmadi (Kuwait), y allá se dirigieron el 6 de Diciembre el “Salem”, Georgoulis y su “troupe” que, al menos en parte, debía desconocer de qué iba la cosa porque incluía las esposas del cocinero y el electricista griegos. Corroboro lo anterior que, según el informe, a la llegada a puerto desembarcaran ambas esposas (puede que realmente solo lo hiciera una) y se dieran “el piro” el 20% de los griegos (el 3er. Oficial, el 1er. Maquinista y el Bombero), lo que sugiere la clásica escena de “apertura de órdenes/petición de voluntarios”.

DE VENTAS

El 10 de Diciembre el “Salem” se las arregló para finalizar la carga (¿el antiguo 1er. Oficial?) y salir de puerto, lo que tiene su mérito si consideramos que, según el informe liberiano, de los ocho oficiales presentes a bordo (incluyendo un nuevo 3er. Oficial) el único legalmente titulado era el Jefe de Máquinas. Les acompañaban en el viaje 193.132 toneladas de crudo ligero, algo menos de lo previsto por restricciones de calado, pero nadie había conseguido improvisar un bombero que, contra lo que podría suponerse, en un buque-tanque no es el tipo que extingue los incendios, sino el especialista que carga y descarga el barco bajo la supervisión de los oficiales de cubierta. Huelga decir que, en este caso y al menos sobre el papel, tales oficiales no estarían en condiciones de supervisar a nadie.

Sorprendentemente, el informe no da mayor importancia a la ausencia del bombero, pero yo diría que complicaba un serio problema de titulaciones; con todo, de creer a Georgoulis el bombero y los dos oficiales habrían sido desembarcados por holgazanes



Escenario del “golpe”: la monoboya que se señala en la carta se instaló a principios de los 70 y está operada por la refinería SAPREF (Shell y British Petroleum al 50%), pero también da servicio a la vecina refinería ENGEN (Standard-Mobil), situada inmediatamente al NE y a la NATREF, aproximadamente 500 km tierra adentro.

Alrededor del 80% del crudo que importa Sudáfrica pasa a través de esta monoboya. (Elaboración propia sobre una carta digital simplificada para mayor claridad)

(“...all three left because they were lazy and did not want to do the work”), lo que tampoco deja de ser insólito.

Con casi 19 metros de calado el Canal de Suez estaba descartado y el “Salem” pasó de largo el Estrecho de Adén en dirección a la costa sudafricana que, casualmente, cogía de camino hacia Italia. Llegando a Somalia surgió otra complicación cuando el dueño de la carga se la “colocó” por 56 millo-

nes de dólares nada menos que a la Shell, cuyo perfil era claramente inadecuado para hacer el papel de “primo”.

Y así, mientras a “Pontoil” le tocaba la lotería por partida doble y los jefes de Georgoulis se “topaban” inopinadamente con “la Shell”, el “Salem” siguió su ruta porque, por suerte para los planes de sus dueños, el puerto de destino seguía estando en Europa (se habló de Génova o de Róterdam).

Para “The Guardian” lo que siguió fue parte de “...an elaborate conspiracy involving representatives of the South African government and a number of businessmen”; de hecho, según un antiguo ejecutivo de la Shell los aseguradores de la carga acabarían descubriendo que el “Salem” había sido comprado con fondos procedentes de Sudáfrica, que otras fuentes cifran en unos 12 millones de dólares. No es de extrañar por tanto que el 27 de Diciembre el petrolero se presentara ante Durban con el nombre de “Lema” y, más o menos discretamente (la terminal de crudo está fuera de puntas), se conectara a la monoboia y durante los siguientes días descargara unas 180.000 toneladas de crudo a los depósitos de la petrolera estatal SASOL. A despecho de las cuatro turbobombas disponibles, el “staff” de Georgoulis fue incapaz de descargar las 13.000 restantes “owing to pump problems”. Es muy posible que, tras empezar a descebarse las turbobombas al final de la descarga, no se aclararan con las bombas de reachique; con todo, les supondremos lo suficientemente astutos para haberlo hecho a posta. Completada (de aquella manera) la descarga y con la misma (discutible) discreción, hacia el 4 de Enero el “Lema” siguió su camino reconvertido de nuevo en el “Salem” y cargado otra vez hasta las marcas... ¡de agua salada!

Lo risible del caso era que, tanto la monoboia como la refinería a la que estaba conectada (SAPREF) eran operadas por la Shell, que no podía sospechar que el crudo que fluía por sus líneas a las reservas estratégicas de Sudáfrica procedía de un agujero en su propio bolsillo. Tras la descarga, los “vendedores” recibieron una canti-



Aunque de calidad infame, esta foto resulta impagable y acompañaba el artículo de Basil South (ver bibliografía) sin ningún otro comentario. Aparentemente se trata del “Salem” sorprendido “in fraganti” iniciando la maniobra de descarga en la monoboia de Durban: los lectores avisados podrán apreciar que está casi a plena carga (compárese su calado con el de la foto anterior), lo que parecen dos mangueras pendientes del puntal del “Samson” de Er., el antiguo nombre (“South Sun”) bajo una capa de óxido y pintura y, finalmente, el abominable trabajo de rotulación que le ha reconvertido temporalmente en “Lema”. (Foto de autor desconocido)

dad que el propio gobierno sudafricano reconoció ascender a 45 millones de dólares (TIME, 21.03.83), cifra que encaja perfectamente con la diferencia entre sus 56 de valor de mercado y los 12 que “alguien” les

“...Lo risible del caso era que, tanto la monoboia como la refinería a la que estaba conectada (SAPREF) eran operadas por la Shell, que no podía sospechar que el crudo que fluía por sus líneas a las reservas estratégicas de Sudáfrica procedía de un agujero en su propio bolsillo....”.

había adelantado por un barco ahora convenientemente asegurado entre 24 y 28 millones, según qué fuente se consulte.

Desde luego que la estancia en Durban resultó cualquier cosa menos discreta y, cuando el fraude terminó afectando a aseguradores

británicos, Scotland Yard envió un par de sabuesos a Sudáfrica que descubrieron el pastel en pocas semanas; los autores del informe liberiano pudieron echar un vistazo a sus pruebas y las han calificado de “formidables”. Para empezar, un barco así suele descargarse en día y pico, no la semana larga que se tiraron dando el cante; por muy “holgazán” que fuera, un bombero de verdad habría hecho el trabajo en la mitad de tiempo entre siesta y siesta. Luego estaba el inefable Georgoulis, que no contento con alojarse dos noches en el “Royal Hotel” (cinco estrellas) acompañado de la esposa del electricista, estampó su firma en el registro; respecto a dicha señora el informe es contradictorio, pues en otro punto se la menciona como desembarcada en Kuwait: probablemente Georgoulis

estuviera ayudándola a gestionar su viaje de regreso a Grecia, del que los ingleses también consiguieron pruebas documentales. Complementan el cuadro la firma y aclarafirmas del Capitán en el “recibí” de diversos suministros al “Lema”, varias llamadas telefónicas efectuadas a Grecia y Suiza, y, finalmente, la atención médica prestada a uno de los subalternos tunecinos. Y esto por no mencionar el indescriptible “trabajo” de rotulación sufrido por las amuras del petrolero, perfectamente apreciable en la foto que se acompaña y cuya contemplación puede herir la sensibilidad de los viejos contra maestres.

Todavía más indiscreta fue la trifulca judicial montada por los armadores del buque, a los que uno hubiera supuesto cierta vocación de invisibilidad. Como hemos visto, el propietario de la Oxford Shipping Co. (aparentemente una naviera “de papel”) era Frederick Soudan, que la había adquirido el 27 de Noviembre mediante un acuerdo con accionistas y directivos que incluía la dimisión de los segundos y su propio nombramiento como presidente. También se estipulaba que ciertos documentos, libros y sellos (el “bastón de mando”) quedarían retenidos en fideicomiso “...pending the contingency of arrival at Durban and commencement of discharging a cargo of crude oil”, lo que permite suponer que (al menos en parte) el pago quedó pendiente de “ingresos en perspectiva”.

En algún momento a alguien se le debió ocurrir alguna “mejora” del acuerdo porque, tras una Junta “especial” de Accionistas, el 24 de Diciembre los anteriores directivos comunicaron a las autoridades marítimas liberianas la desti-

tución de Soudan y la reasunción de sus cargos. El cesado no le anduvo a la zaga y el 4 de Enero comunicó desde Suiza a dichas autoridades la pérdida temporal de documentos relativos a su propiedad y que, para evitar un posible fraude, hasta que los encontrara deberían denegar cualquier solicitud de cambio en el estatus de la compañía salvo que se efectuara en su “absoluta” presencia.

Aquel mismo día Soudan presentó en la Corte Suprema del Estado de Nueva York una demanda por incumplimiento de acuerdo

“...se estipulaba que ciertos documentos, libros y sellos (el “bastón de mando”) quedarían retenidos en fideicomiso “...pending the contingency of arrival at Durban and commencement of discharging a cargo of crude oil”, lo que permite suponer que (al menos en parte) el pago quedó pendiente de “ingresos en perspectiva...”.

contra dichos directivos: según la declaración jurada presentada por sus abogados, Soudan debía comprar el “South Sun”, registrarlo a nombre de la Oxford Shipping Co. y, después, las acciones de dicha naviera debían serle revendidas; al parecer, los demandados pretendían ahora transferir las acciones a una tercera persona.

También se presentó a la Corte copia de un acuerdo del 27 de Noviembre, pero firmado el mismo día que el “Salem” finalizó la carga, por el que Soudan se comprometía a pagar 300.000 dólares a una agencia (¿el precio de la “naviera de papel”?) “...on or about December 27, 1979, upon arrival of the vessel South Sun off Durban, South Africa.../...or any other discharge port”; otro punto estipulaba que el acuerdo estaba sujeto al trans-

porte de un cargamento de crudo en dicho buque, su llegada a Durban y el comienzo de la descarga.

Ante semejante embrollo las autoridades marítimas liberianas debieron considerar verosímil que alguien estuviera intentando robar “su” barco a Soudan, por lo que comunicaron a las partes la “congelación” de la situación registral del “Salem” hasta que un tribunal competente resolviera la disputa.

No hubo que esperar tanto porque, el 14 de Enero, los antiguos administradores de la naviera comunicaron la inmediata retirada de la demanda al haber alcanzado un acuerdo por el que Soudan volvía a hacerse con el control. Al día siguiente se protocolizó ante notario en Texas su reconocimiento como “...president, owner and attorney in fact of the Liberian flag vessel Salem”, pero el “strip-tease” documental ya efectuado ante las autoridades marítimas liberianas y la administración de justicia solo puede calificarse de suicida.

DE VIAJE

De nuevo en la mar y camino de Europa, Georgoulis tenía dos problemas: justificar un retraso de ocho días y, sobre todo, explicar a la Shell la sorprendente transformación de 180.000 toneladas de crudo en agua salada. Dando por buena la fecha de salida de Durban que figura en el informe (4 de Enero), me sale que navegó unas 4.290 millas a 13,8 nudos de media hasta toparse con los británicos el 17, una velocidad que, décimas arriba o abajo, es la previsible en aquel tramo para un buque como el “Salem” cargado y en avante toda.

Pero, sobre el papel, el “Salem” había dejado Durban por la popa el 27 de Diciembre, y pasados 21 días su media “oficial” eran unos escandalosos 8,5 nudos; por suerte, el primer tramo lo habían hecho a unos 11, presumiblemente una velocidad económica acordada con el fletador para todo el viaje y que, providencialmente, permitiría disfrazar el retraso con un poco de “maquillaje”. Así, según el relato de los griegos, un día antes de pasar Ciudad del Cabo se produjo una pérdida de vapor en la caldera de babor que obligó a apagarla y reducir el régimen de 75/80 RPM (unos 12 nudos) a 40/50 RPM (unos 7,5 nudos) durante los quince días que duró la reparación de tres tubos supuestamente afectados en la parte trasera del recalentador. Resuelto el problema de “agenda” quedaba el asunto del petróleo transformado en agua, tema delicado donde los haya pero en modo alguno irresoluble. Es sabido que para hacer desaparecer una mancha de grasa no hay nada como diluirla en aceite, que no deja de ser otra grasa: puesto que un cargamento de “aceite” se había transformado mágicamente en agua ¿por qué no utilizar una magia aún más potente y “diluirla” el problema en el Atlántico? De hecho, hasta podía quedar una simbólica capita de “aceite” como recuerdo (digamos que unas 13.000 toneladas).



Entorno geográfico de esta historia. (Elaboración propia)

Evidentemente el “Salem” no podía sufrir ningún “accidente” antes de “recomponer” una velocidad media razonable, pues de no ser así se habría descubierto que estaba donde no debía; además, quedaba el problema del “Decarrumbo”.

“...según el relato de los griegos, un día antes de pasar Ciudad del Cabo se produjo una pérdida de vapor en la caldera de babor que obligó a apagarla y reducir el régimen de 75/80 RPM (unos 12 nudos) a 40/50 RPM (unos 7,5 nudos) durante los quince días que duró la reparación de tres tubos supuestamente afectados en la parte trasera del recalentador...”

En la ruta del Pérsico hay un tramo de unas 3.400 millas entre el Cabo de Buena Esperanza y la frontera Sur de Senegal en el que se navega al mismo rumbo durante

diez interminables días: lo que en mi empresa llamábamos el “Decarrumbo”. Bastaba echar un vistazo a las tablas de estima de un barco para saber si frecuentaba aquella ruta, en cuyo caso indefectiblemente tenía hecha unos zorros la página del rumbo 37° (143°/323°).

Otra peculiaridad del tramo era que, pese a recorrerlo todos al mismo rumbo, paradojas de la geometría y de la navegación astronómica hacían que nos desperdigáramos en su mitad para juntarnos de nuevo en sus extremos, aunque desde el advenimiento del GPS es probable que se navegue en fila india y con las tablas de navegación en el estante, a salvo de dedos pringosos y bocatas de caballa. En aquella ruta y época había sitios

más convenientes para “sufrir” un naufragio que el “Decarrumbo”, en pleno desierto oceánico y con un tráfico relativamente disperso, aunque tampoco convenía postergarlo mucho más porque, pasado este tramo, en tres días se llegaba a Canarias y Canarias ya era Europa y sus indiscretos recursos de vigilancia. El lugar obvio era la zona de Dakar, un punto nodal de la ruta con la “adecuada” densidad de tráfico, sonda, distancia a tierra y accesibilidad a los servicios de una ciudad importante (aeropuertos... ¿bancos?); en mi opinión, se trataba de un lugar descaradamente obvio.

De creer la declaración de Georgoulis, hacia las 0355 de la mañana del 16 de Enero le sacó de la cama la alarma de incendios y al llegar al puente oyó una explosión sorda en la zona de la cámara de bombas, justo a proa de la superestructura, lo que constituye una forma bastante corriente de empezar a perder un petrolero. También dijo haber visto humo a proa, un síntoma más confuso dado el cuarto de kilómetro existente entre la proa y la cámara de bombas; “closely questioned” sobre el color del humo (una pregunta bastante tonta siendo de noche), Georgoulis dijo ignorarlo porque solo estaba empezando a clarear, pero el informe constata puntillosamente que aún faltaban dos horas y media para el orto (¡vaya con los tontos!).

Más afinado anduvo el Jefe al declarar que, cuando le despertó la explosión (¿y la alarma?), “...was still very dark outside and indeed that it was still dark when the crew abandoned the vessel in lifeboats about a half hour later”, aunque después comprobaría que el humo era entre negro y gris oscuro;

inicialmente se dirigió a la sala de máquinas, donde el oficial de guardia le dijo haber parado sin orden de “arriba” y que la máquina estaba inundándose, aparentemente a través del mamparo de proa contiguo a la cámara de bombas.

“...De creer la declaración de Georgoulis, hacia las 0355 de la mañana del 16 de Enero le sacó de la cama la alarma de incendios y al llegar al puente oyó una explosión sorda en la zona de la cámara de bombas, justo a proa de la superestructura, lo que constituye una forma bastante corriente de empezar a perder un petrolero ...”.

Tras ordenar arrancar la bomba eléctrica de sentinas y poner a aspirar también las de servicios generales, Kalomirooulos subió

al puente a informar a Georgoulis, que a su vez le ordenó determinar si la inundación estaba bajo control y, de no ser así, arrancar el generador de emergencia y dirigirse rápidamente al bote salvavidas, pues ya había ordenado preparación para abandono de buque. Según el Jefe, cuando volvió a la máquina el agua había subido un metro, así que paró el turbo-generator, aseguró las calderas y, tras comprobar que el grupo de emergencia funcionaba correctamente, se dio “el piro” junto con el maquinista.

Cuando hacia las 0430 llegó a cubierta “the ship was at dead stop” y con los botes en el agua tras haberse emitido un SOS que nadie pudo oír.



Resulta difícil juzgar el tamaño de un petrolero como el “Salem” (213.928 TPM) únicamente por su eslora (316,1 metros). En esta fotografía puede apreciarse a su primo el “Macoma” (209.995 TPM, 325,1 metros de eslora) disponiéndose a aligerar abarloado al “Drupa” (72.008 TPM, 243,8 metros de eslora) ante la imposibilidad de acceder a puerto por su calado. Aunque el “Macoma” solo es 81,3 metros más largo, resulta evidente que hablamos de otro orden de magnitud. (Foto CMP extraída de la publicación “The Shipping Revolution”)

A los autores del informe debió escapárseles que media hora es un tiempo más que ajustado para que, aún a 12 nudos, un petrolero cargado como el “Salem” pierda toda su arrancada. En cuanto a Georgoulis, mantuvo ante sus inquisidores que la inundación no era su mayor preocupación y que el temor a nuevas explosiones le habría hecho abandonar el buque aun estando controlada, pero como tampoco mandó nadie a investigar qué ocurría a proa y en la cámara de bombas (“*this might to be too dangerous*”), podría pensarse que ordenó abandonar el barco solo porque oyó un ruido extraño.

Las declaraciones posteriores presentan (según qué narrador) un rico surtido de explosiones grandes, pequeñas, con llamas, sin llamas, con humo y sin humo que Georgoulis y sus muchachos supuestamente contemplaron desde los botes durante treinta horas hasta que, “*about 1030 or 1100*” del día siguiente, el radio comunicó que un buque respondía a la llamada de su transmisor portátil. Llegó en media hora, justo a tiempo de comprobar como el “Salem” desaparecía bajo las aguas sin que se apreciaran en su casco rastros de fuego o humo ni las inconfundibles averías que producen en un petrolero las explosiones internas. El informe no lo menciona, pero hay que reconocerlo “*conveniente*” de que el abandono se “*efectuara*” el día anterior, permitiendo restar otro día y aumentar la velocidad media del viaje hasta casi 10 nudos.

En realidad, si no se le “*provoca*” un petrolero de 213.928 TPM cargado de crudo ligero es difícil que se hunda por cuenta propia, no solo por su prolija compartimentación, sino por las aproximadamen-

te 30.000 toneladas de flotabilidad que le proporciona la carga. Pero, cargados o no, los petroleros son barcos relativamente fáciles de “*asesinar*” desde dentro sin necesidad de romper nada.

“...un petrolero de 213.928 TPM cargado de crudo ligero es difícil que se hunda por cuenta propia, no solo por su prolija compartimentación, sino por las aproximadamente 30.000 toneladas de flotabilidad que le proporciona la carga. Pero, cargados o no, los petroleros son barcos relativamente fáciles de “asesinar” desde dentro sin necesidad de romper nada....”.

Normalmente, la estructura de un petrolero de casco sencillo cargado se mantiene a flote “*apoyada*” en cuatro puntos, el pique de proa, la sala de máquinas a popa y los tanques de lastre limpio en el centro (en este caso los 3Br y 3Er), pudiendo resistir la inundación de uno o varios de estos compartimentos sin más consecuencias que un serio dolor de espalda (de hecho, eso es lo que le ocurrió al “*Prestige*”). Pero los tanques de lastre están diseñados para inundarse por gravedad desde la mar, de la que los separan digamos que un par de válvulas a veces protegidas por cadena y candado; con 19 metros de calado es evidente que no hay que arrancar ninguna bomba de lastre para liarla. Inundar la máquina resulta más “*antinatural*” pero, como desde la cámara de bombas de un petrolero se puede intercomunicar casi todo, no resulta especialmente complicado improvisar un geiser “*a pie de turbina*” sin necesidad de recurrir a la goma-2.

Naturalmente, si además abrimos las tapas de los tanques, los intercomunicamos a través de las líneas de carga y abrimos éstas al mar, las 30.000 toneladas de flotabilidad “*extra*” se escurrirán por la borda tras producir vistosos surti-

dores en cubierta y la cosa irá algo más rápido, pero si los tanques ya contienen agua salada en lugar de petróleo puede ser un visto y no visto. El informe menciona la (confusa) declaración de un subal-

terno tunecino que permite deducir que éste fue el método empleado para hundir el “Salem”, según otra fuente tras esperar parados a que apareciera un buque en su dirección. Esta segunda fuente, ajena al informe, también apunta una utilización de explosivos que considero innecesaria y hasta improbable.

Presumiblemente el “Salem” ya estaría sobrecalado para ganar tiempo y, si el otro buque se avistó a unas 10 millas, todo debió ocurrir en menos de una hora.

DE MOSQUEO

El “*British Trident*” era un petrolero de crudo británico de 275.333 TPM vinculado a una división de la P&O (la del “*Canberra*”) y gemelo de al menos otras cinco unidades que incluían la serie “*R*” de la “*British Petroleum*”. La familia sufría cierta rechifla entre la peña por su atípica carencia de alerones y, sobre todo, porque en la película “*Superman-3*” a uno de sus componentes (el “*British Reliance*”) le había atacado y agujereado el protagonista, enloquecido por problemas con la kryptonita. A las 1050 (GMT) del 17 de Enero y unas 130 millas al SSW de Dakar, el “*British Trident*” se dirigía hacia el Sur cuando al personal de guardia le pareció que otro petrolero “*...appeared to be in trouble*”; debió atraer su atención el excesivo asiento o escora que presentaba, pues hasta unos veinte minutos más tarde no recibieron una petición de auxilio por radio desde el par de botes salvavidas que había en sus proximidades, que también

lanzaron una señal de humo naranja. Hacia las 1136 ya estaban a su altura y, justo entonces, el otro buque escoró a babor, levantó la proa y se hundió dejando un reguero de petróleo que acabaría formando una mancha de unas tres millas de largo por media de ancho; los botes y sus ocupantes fueron rescatados por los británicos, que concluida la faena pusieron proa a Dakar. Normalmente, cualquier tripulación mercante obligada a abandonar su buque con presteza tendría dificultades para conseguir habitación en un hotel decente por su atuendo (excesivamente informal) y, sobre todo, por una ligereza de equipaje que mosquearía a cualquier recepcionista. Parece que, efectivamente, los “repcionistas” del “British Trident” se mosquearon desde el primer momento con sus huéspedes, pero sorprende que lo hicieran precisamente por la relativa corrección de su indumentaria y la presencia de maletas, y es que, para un meridional, siempre resulta difícil acertar con los ingleses.

Por excéntricos que en ocasiones puedan resultarnos, los británicos tienen una reconocida capacidad de organización y el contenido de ambos botes fue cuidadosamente inventariado por el 1er. Oficial, resultando contener “...some 151 items most of which would not normally be expected to be found as part of the lifeboat equipment”. El informe menciona sierras, destornilladores, brochas, cortatubos, palanquetas y un surtido material de derrota; otras fuentes añaden maletas, bolsas, cajas con posesiones personales, entrepot, radiocassettes e incluso bocatas. Lo que no hubo forma de salvar fue el Cuaderno de Bitácora y el resto de la documentación del buque salvo el Certificado de Registro y los pasaportes de los tripulantes, providencialmente recopilados por el 1er. Oficial para una próxima escala en Tenerife donde Shipomex les



El “British Renown”, de la serie “R” de la British Petroleum y gemelo del “British Trident” (P&O) que rescató a Georgoulis y sus chicos. A diferencia de su otro gemelo el “British Reliance”, este petrolero no resultó “atacado” por Supermán en una película, sino por un caza iraní en la vida real. Puede apreciarse la característica ausencia de alerones de esta serie. (Foto de autor desconocido procedente de Internet)

habría ordenado repostar. También sorprendió la escasa consistencia de la mancha de petróleo, que en buena lógica debería haber fluido a través del casco desgarrado por las explosiones hasta adquirir proporciones catastróficas, pero con 13.000 toneladas no se pueden hacer milagros. El caso fue que, apenas desembarcados los naufragos en Dakar, la prensa británica empezó a atar cabos y cuando la administración liberiana tomó cartas en el asunto ya había salido a relucir que “...certain individual crew members of Salem had previously been involved in the sinking of other ships”, lo que en términos de discreción era francamente desastroso.

Paradójicamente, las autoridades de Dakar echaron el guante a Georgoulis y Kalamirooulos bajo la acusación de contaminar el mar, lo que no deja de tener su gracia. El 8 de Marzo ambos fueron extraditados a Liberia (país de registro del “Salem”), donde las autoridades marítimas empapelaron al Capitán por “conducir sin carné” y permitir que lo hicieran sus Ofi-

ciales, y al Jefe por poner su máquina en manos de unos indocumentados. El informe en que se basa este artículo recomendaba que dichos cargos se comunicaran al Ministerio de Justicia, ampliando la acusación contra Georgoulis por hundimiento deliberado del “Salem” y contra Kalamirooulos por participar en dicho hundimiento. Si el juicio llegó a iniciarse no debió durar mucho, porque el 12 de Abril el Sargento Mayor (después General) Samuel Doe lideró un golpe de estado en Liberia en el transcurso del cual el Presidente de la República acabó como un colador y la práctica totalidad de su gobierno públicamente fusilado en una playa. Ajusticiado el “Chief Justice” que teóricamente debía empapelarles, Georgoulis y Kalamirooulos consiguieron escabullirse de algún modo y, a partir de este momento, debemos seguir sus huellas y las de sus jefes a través del trabajo de Bernard Edwards (ver bibliografía). Evidentemente habían tocado las narices a demasiada gente importante para salirse de rositas, y la investigación acabó

afectando a seis gobiernos y varias fuerzas policiales; según el citado autor, Frederick Soudan fue arrestado en Mayo de 1984 en los EE.UU. y condenado a treinta y cinco años de prisión. En Febrero de 1986 Georgoulis y Kalamiropoulos acabaron sentados ante un juez en Atenas, donde al primero le cayeron doce años de cárcel por cometer fraude con la carga, poner en peligro la vida de su tripulación y provocar un naufragio; al Jefe, que habría confesado su parte en la conspiración, "sólo" le cayeron cuatro. Esta vez no hubo golpe de estado.

La "movida" creó un embrollo financiero con implicaciones políticas sumamente embarazosas, pues se supone que los gobiernos no compran mercancía robada. Tras enterarse del naufragio, verificar que efectivamente habían comprado el cargamento y que éste estaba asegurado, el 23 de Enero Shell International pagó los 56 millones de dólares a Pontoil e inició una reclamación por pérdida de mercancía en la mar, pero cuando los aseguradores comunicaron el día 25 que la carga no había naufragado en Dakar, sino que había sido robada en Durban, en la Shell debieron pensar que el cielo caía sobre sus cabezas.

En una coyuntura donde las multinacionales petroleras tenían que andarse con pies de plomo para no ser acusadas de romper el embargo a Sudáfrica, alguien había desembarcado subrepticamente en Durban 180.000 toneladas de crudo propiedad de la Shell a una refinería co-operada por la Shell (al 50% con BP) para después hundir un "cargamento" de agua salada con barco y todo, permitiendo que la multinacional hiciera el ridículo (o algo peor) al reclamar su importe a los mosqueados aseguradores que, según parece, eran nada menos que el Lloyd's de Londres. Para acabar

de arreglarlo el seguro no cubría el robo, por lo que se imponían serias negociaciones con el "perista" que, en este caso y según el informe parlamentario antes citado, resultó ser la supuestamente engañada agencia estatal SFF.

Naturalmente, tratándose de una negociación entre caballeros originada por un terrible malentendido, la sangre no llegó al río: tres años después el Gobierno Sudafricano reconoció ante el parlamento que, además de los 45 millones de dólares pagados a los "vendedores", se pagó "...an additional \$30.5 million to Shell in partial compensation for the loss". Si, como apuntaron otras fuentes y parece sugerir la aritmética, el dinero para comprar el barco también salió de Sudáfrica, la factura total debió rondar los 90 millones, una ruina en términos comerciales pero no necesariamente en términos estratégicos. El gobierno no entró en excesivos detalles (las adquisiciones de crudo eran literalmente secreto de estado), pero el Ministro de Energía explicó que su país operaba bajo "extremely unfavorable conditions" en un mercado que, incluso en circuns-

tancias ordinarias, era "always risky". La Shell habría estado completamente de acuerdo, aunque al final parece que consiguió recuperar todo su dinero, incluyendo el valor del crudo no descargado que, al haberse "perdido" efectivamente en la mar, sí que estaba cubierto por el seguro. Georgoulis no reaparece por Internet hasta finales de 1998: según un "Communiqué du Collectif Marins Abandonnés" mandaba entonces el ferry "Olga J", abandonado en un puerto búlgaro y cuyo Armador "...a disparu sans régler les salaires, le capitaine du navire Dimitrios Georgoulis a quitté le bord avant d'y revenir accompagné de la police pour "récupérer illégalement" les instruments de navigation".

Tras mencionar sus antecedentes, el comunicado afirmaba que Georgoulis "...était í bord de l'"Olga J" avec le même projet" que le había llevado al "Salem". Fuera cierto o no, lo indudable es que a punto de cumplir los 61 años Dimitrios seguía siendo incapaz de pasar desapercibido: como suele decirse: "genio y figura..."



BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

La fuente primaria para este artículo ha sido el informe preliminar (y algo precipitado) de las autoridades marítimas liberianas ("Report of the Preliminary of Investigation Into the Sinking of the Liberian Tanker Salem O.N.5958"), que debió cerrarse dos o tres meses después de los hechos y pocos días antes del irreparable percance sufrido por el gobierno al que iba dirigido. Cerrada la vía "oficial", para seguir en contacto con los protagonistas he recurrido a un relato corto de un libro de naufragios ("The Grey Widow-Maker", Bernard Edwards, 1990). Ciertos aspectos comerciales, especialmente los que atañen a

la Shell, proceden del artículo de uno de sus antiguos empleados (SPA News, "Shell and the Salem, the Largest Maritime Fraud in the History", Basil South), y las "peculiaridades" organizativas del sector energético sudafricano en la época de los hechos principalmente de un informe del "Public Protector" de la R.S.A. (Pretoria, 1999). También he utilizado artículos publicados en "La Voz de Galicia", TIME, "The Guardian" y otra media docena de trabajos cortos sobre el seguro marítimo y temas similares. Finalmente, existe una monografía sobre el caso que no he podido consultar ("Fraud of the Century, the case of the mysterious supertanker Salem", A.J.Klinghoffer, 1988).