

# MISION IMPOSIBLE

CC(RNA) Luis Jar Torre

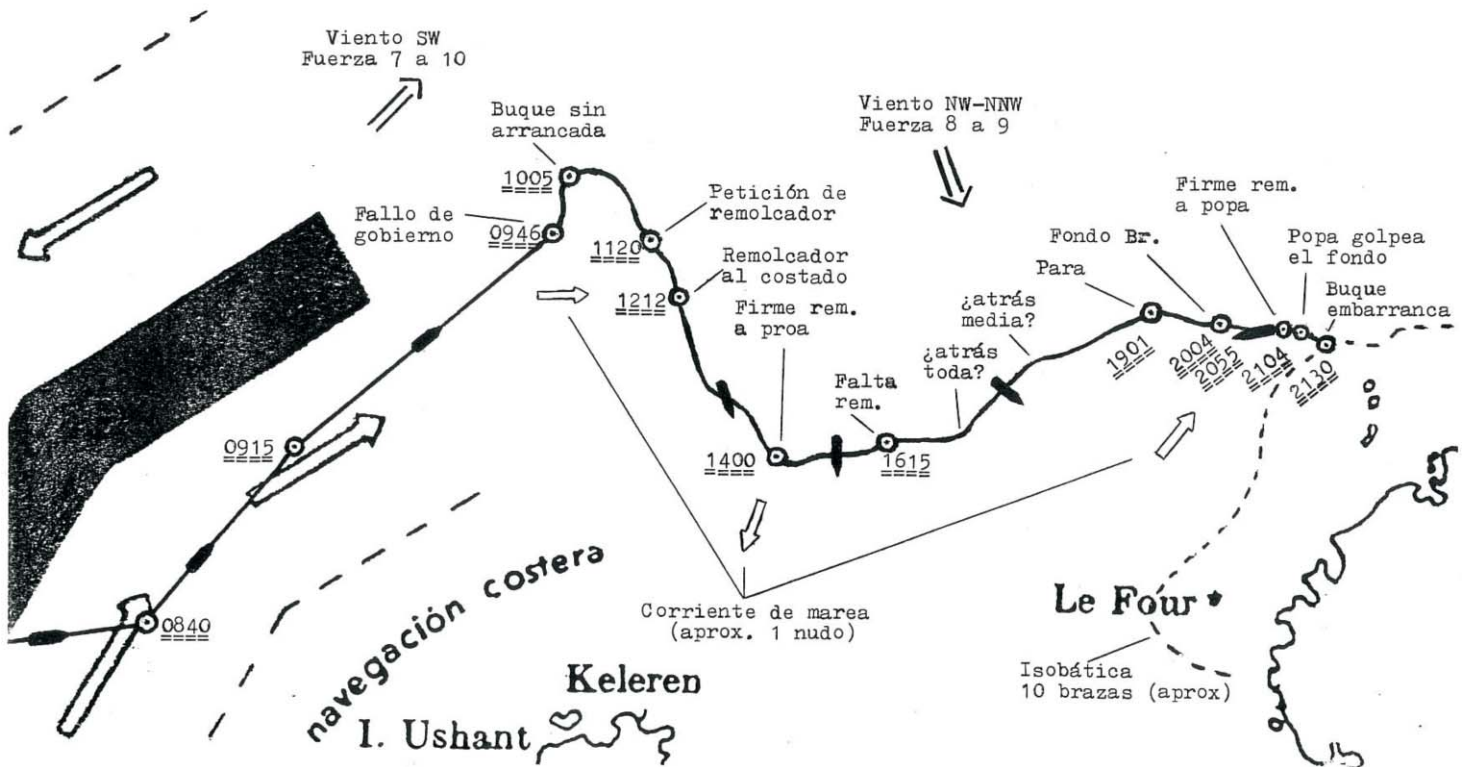
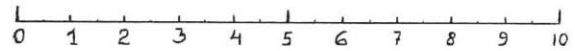
En 1978 ocurrió un descomunal derrame de crudo en las costas de la Bretaña francesa. Aunque el buque causante había sido construido en Puerto Real, ni su bandera, carga, dotación o propietarios tenían mucho que ver con la ciudad vecina, pero el nombre que llevaba en su amura ha grabado la palabra Cádiz en la historia del medio ambiente. En verdad fue un derrame histórico, y no solo por tratarse del mayor conocido hasta entonces, que lo era. Es que, se miren como se miren, 223.000 tons de crudo son demasiadas toneladas para esconder bajo una alfombra, a quienes la cifra no les diga nada les dará una idea de su magnitud compararla con los tres principales derrames ocurridos en las costas gallegas, el “*Polycommander*” en 1970, el “*Urquiola*” en 1976 y el “*Aegean Sea*” en 1993. Como bien recordarán muchos gallegos, cada uno de ellos por separado significó para el entorno marítimo un fin del mundo a nivel local. Pues bien, los tres juntos “*apenas*” si llegaron a las 200.000 tons.

Todo naufragio de magnitudes catastróficas tiene su propia leyenda, y si no se improvisa sobre la marcha, porque las leyendas producen beneficios en el mercado mediático y también en las personas. Así, nos sentimos exaltados con los héroes, conmovidos con las víctimas, los culpables reciben su justo castigo y, restablecida la paz en el gallinero, todos podemos fingir que se ha tratado de una circunstancia extraordinaria e irreplicable, lo que nos evitará una incómoda sensación de inseguridad. La leyenda de éste naufragio nos habla del Capitán de un enorme buque a la deriva perdiendo un tiempo que no tiene en discutir el precio del salvamento con su colega del único remolcador disponible en un inmejorable marco escénico: el fragor del temporal que le arroja contra una costa asesina. Consumado el previsible desenlace, y en un perfecto final, a su llegada a tierra ambos capitanes continúan sus discusiones en la cárcel. Pero eliminados los elementos sensacionalistas, tras la crónica de éste miserable fracaso trasluce una auténtica tragedia griega, la batalla épica que unos hombres, desde su patética insignificancia, entablan con fuerzas

que escapan a su control y posiblemente a su comprensión. Hasta los fallos de juicio, el derrotismo y el temor que a veces adivinamos en los protagonistas despiertan nuestra solidaridad al evidenciar lo desigual del combate en esta epopeya wagneriana. Los lectores sabrán disculpar que el autor no esté a la altura de Wagner.

## *Un amanecer rutinario*

A las 04:00 del 16 de marzo de 1978 y a punto de recalar en Ushant desde el SW, el Segundo Oficial Ralmedo Salvezzi cerró la última guardia “sin novedad” en la historia del “*Amoco Cádiz*” anotando en el cuaderno de bitácora que navegaba al 032 a 15 nudos, había poca visibilidad, el radar estaba en funcionamiento, el viento soplabá del WSW con fuerza 7 y una mar muy gruesa rompía en cubierta. Un tiempo perfectamente rutinario para una zona que hace bueno el dicho “*la mar para los peces*”, pero un petrolero de 334 mts de eslora ahorra a sus inquilinos muchas miserias y, poco después de dejar el puente, Salvezzi estaría rutinariamente dormido. A su relevo le animó la mañana el “*meteo*” inglés de las 05:39, que pronosticaba viento SW a W de fuerza 7 a 9, localmente 10, para el área que dejaban (Biscay) y NW aumentando a 9 y disminuyendo después a 5 para el área a la que se dirigían (Plymouth), con los aderezos de lluvia, chubascos y visibilidad propios de un frente frío de libro. El buque, abandonado en Liberia y tripulado mayoritariamente por italianos, era propiedad de la Amoco Transport Co, una filial con sede en Bermudas de la Standard Oil de Indiana, y estaba fletado en “*Time Charter*” a la Shell Oil, propietaria del cargamento. Aquel viaje había comenzado cargando unas 230.000 tons de crudo en Kharg Island (Irán) y debía finalizar con su descarga en Rotterdam pero, como 19,8 mts de calado eran demasiados hasta para el mayor puerto del mundo, estaba previsto aligerar a otro petrolero fondeados en Lyme Bay, a unas 150 millas de Ushant.



Secuencia de acaecimientos y posiciones del "Amoco Cádiz"; la configuración del dispositivo de separación de tráfico es la de 1978 (elaboración propia)

Con la excepción del curso de seguridad impartido a bordo por Lesley Maynard, un antiguo Oficial de la Royal Navy enviado por Marine Safety Services, el viaje había sido pura rutina.

Que en un petrolero de casi un cuarto de millón de toneladas los muchachos de máquinas no encuentren donde almacenar su maldito aceite lubricante también es pura rutina. En todo caso la rutina se fue al cuerno hacia las 06:00 y en pleno dispositivo de separación de tráfico de Ushant, cuando una ola que rompió sobre toldilla (donde estaban "trincados" los bidones) la convirtió en una peligrosa bolera. Así pues, en el lugar equivocado y en el momento menos oportuno, hubo que aproarse a la mar (rumbo W), moderar a 8 nudos y negociar con bidones durante casi dos horas. Quienes conozcan Ushant se imaginarán el lío y quienes, además, hayan navegado en mastodontes recordarán el sudor frío que produce salirse de un dispositivo entre chubascos y verse acosado por docenas de buques que parecen venir de todas partes. Algo antes de las 0800, trincado el último bidón, se pudo volver a rumbo, o al menos intentarlo, ya que había que volver al dispositivo NE para más tarde arrumbar a Lyme Bay, cruzar el dispositivo SW a partir de las 10:00 y, de paso, gobernar a todos los buques del mundo.

Las conclusiones que sobre éstas horas previas

al accidente extrajo el comité liberiano que lo juzgó fueron más prosaicas. Así, quedó claro que la última posición anotada en el diario lo fue a las 07:26 (15 millas al 079 de Point de Creach) y que el rumbo marcado (037) no se correspondía con las posiciones de la carta (043) ni con el que el 3er. Oficial dijo haber entrado de guardia a las 08:00 (045). El incauto Capitán reconoció su navegación como "not very precise" y el comité, encantado, le endilgó un "The impression left ... is that none of the officers concerned during this period was paying attention to what was going on..." que le dejaba listo por adelantado. Ignoro quienes componían el comité pero, en mi opinión, hubieran podido discernir mejor lo accesorio de lo principal, que para "the officers concerned" sería la seguridad de la gente que tenían en cubierta. Además, apostarí a que aquellos, hasta tal punto estaban "paying attention" a no tragarse otro buque, que dejarían el diario y la navegación "very precise" para mejor ocasión.

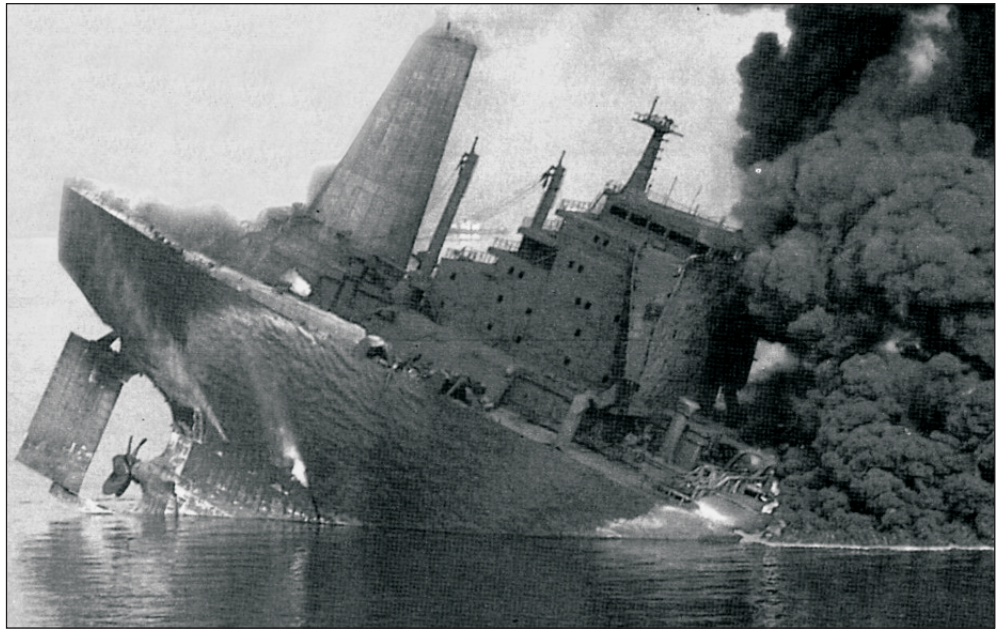
## Una mañana infame

A las 09:46, apenas pasado el dispositivo, el "Amoco Cádiz" se quedó sin gobierno por avería del servo. El comité concluyó que el fallo se debió

en primera instancia a “wave forces acting on the rudder” y en última a un diseño defectuoso, pero el servo de un superpetrolero es un chisme para echarle de comer aparte. La segunda norma que me dieron al “estrenarme” en uno de ellos (tras “no choques con nada”) fue “más de 10 grados de caña en avante toda y la puedes armar”. El problema es el área descomunal de la pala, que transmite y recibe esfuerzos igualmente descomunales a través de una mecha solidaria

a una barra transversal situada en el compartimento del servo. Sobre cada extremo de ésta barra actúa un ariete hidráulico de modo que, si hay que caer a estribor, el ariete de ésta banda empuja su extremo hacia proa, el de babor retrocede y el timón gira. Ahora póngase todo a escala descomunal, añádanse mini y mega-bombas, tubos, válvulas, ruido y pringoso fluido hidráulico y eso es el servo de un mastodonte.

Respecto a las “wave forces”, en un petrolero cargado podemos olvidarnos de una ola haciendo añicos la pala, que en su mayor parte está sumergida. Pero sí podemos imaginar al timonel metiendo caña a una banda justamente cuando una gran ola cubre y descubre en rápida secuencia un área significativa de pala, entonces puede ocurrir que, en lugar de la contrapresión habitual, la pala transmita al circuito hidráulico una onda de presión. No he podido encontrar en la bibliografía el “mensaje” transmitido por la pala del “Amoco Cádiz”, pero sí el “acuse de recibo” del servo, una brida entre uno de los arietes y la bomba con los pernos cizallados, un geyser de fluido en el compartimento y todo el timón a babor. El número y tamaño de los pernos de la brida, quién la diseñó y quién dio el visto bueno han resultado ser la madre del cordero al tratar de localizar un “pagano” para una factura de más de cien millones de dólares. Con el ánimo de no abrir viejas heridas pasaremos por alto éste pequeño detalle en la tranquilidad de que, ahora, los pernos serán más y más gordos.



El “Haven”, gemelo del “Amoco Cádiz”, se hunde en Génova y nos muestra su enorme timón (tiene unos cuatro pisos de altura)

Normalmente no se permite a los petroleros aprovechar su estancia en las terminales para desarmar nada en máquinas, y hacerlo en la mar consume un tiempo muy caro. Todo invita, pues, a disfrutar las “ventajas” del mantenimiento correctivo, que en mis tiempos consistían en quedarse más o menos “tirado” dos veces al mes, a veces sin otro preaviso que el lastimero aullido de las turbosoplantes ante una súbita parada “no programada”. A juzgar por los “findings” del proceso de responsabilidad civil publicados en Norteamérica, y sin entrar en excesivos detalles, podemos aventurar que las cosas no debían ser muy diferentes en el “Amoco Cádiz”, lo que explicaría la reacción o, mejor dicho, la falta de reacción inicial de su Capitán, Pasquale Bardari. Tras un probable “porca miseria” ordenó parar máquinas e hizo lo que todos hemos hecho docenas de veces, izar las “bolas de sin gobierno”, avisar por VHF al “vecindario” y escrutar con impotencia los cuatro puntos cardinales mientras su buque describía una graciosa curva y navegaba por su cuenta durante veinte minutos, hasta detenerse 2,5 millas más al norte. El viento estaba rolando ya al NW y el petrolero se atravesó a una mar muy gruesa del W dando grandes balances. Ya parados el Capitán bajó a máquinas a ver por sí mismo de qué iba la cosa, y quienes piensen en un sistema de gobierno a mano es que están en otra película.

Ocho cubiertas más abajo, los “maquis” negociaban con una avería que degeneraba en

estropicio por minutos, al tragar aire y escupir líquido el degollado circuito del servo. Mientras, la descomunal pala ahora suelta comenzaba a oscilar de banda a banda por efecto del balance y el oleaje, acelerando el desaguisado hidráulico hasta terminar por cargarse otra de las líneas. Todo pasaba por intentar inmovilizar la pala y reparar el circuito, pero igualmente podía haberse intentado detener el giro de la tierra y un segundo después de colocado un diferencial la pala se cargó la cadena. Con la serenidad que da opinar desde un sofá, comprendo que no era trabajo para engrasadores con diferencial sino para contra maestres con cable de acero, mordazas, enormes grilletes, el auxilio de soplete, equipo de soldadura, mucho arte y valor físico. Pero desde un sofá no se perciben matices como los balances que puede dar un buque (cualquier buque) atravesado a un temporal, la picajosa, tóxica y resbaladiza sensación de estar sumergido en fluido hidráulico o el estruendo de una enorme pala *"banging"* (bonito verbo) bajo los pies. A las 11:20 el Jefe de Máquinas comunicó a Bardari, que había vuelto al puente una hora antes, que la avería era irreparable. Lo que Bardari ya había dejado de hacer durante esa hora resultaría crucial en las siguientes.

Pasquale Bardari tenía treinta y cinco años (notablemente joven), era su primer viaje mandando el *"Amoco Cádiz"* y, si hemos de creer a la prensa, había llegado a Capitán en 1975 *"overcoming a series of unsatisfactory evaluations"*, mal escenario para pisar fuerte, y hay que pisar muy fuerte para decir a tu armador que, debido a unos pernos, una parte del costosísimo mastodonte y la valiosa carga que te ha confiado serán el premio gordo de una compañía de salvamento. Porque, en la mar, una cosa es contratar un remolque por una tarifa y otra muy distinta que alguien te eche *"un cable"* para librarte de un peligro, entonces el *"remolque"* se convierte en un *"auxilio"* o *"salvamento"* y la *"tarifa"* en un *"premio"* proporcional al valor de lo salvado y a la magnitud e inminencia del peligro. Resulta obvio que, hablando de premios, el *"Amoco Cádiz"* y su carga constituían un pleno al quince y que, desde los tiempos de Marconi, los armadores prefieren tener este tipo de situaciones bajo su control antes que animar a sus capitanes a tomar carísimas iniciativas. Para Bardari su armador era un *"manager"* con oficina en Chicago al que, es evidente, habría largado muy gustoso el *"muerto"* de la carísima iniciativa. Sorprendentemente, al intentar buscar

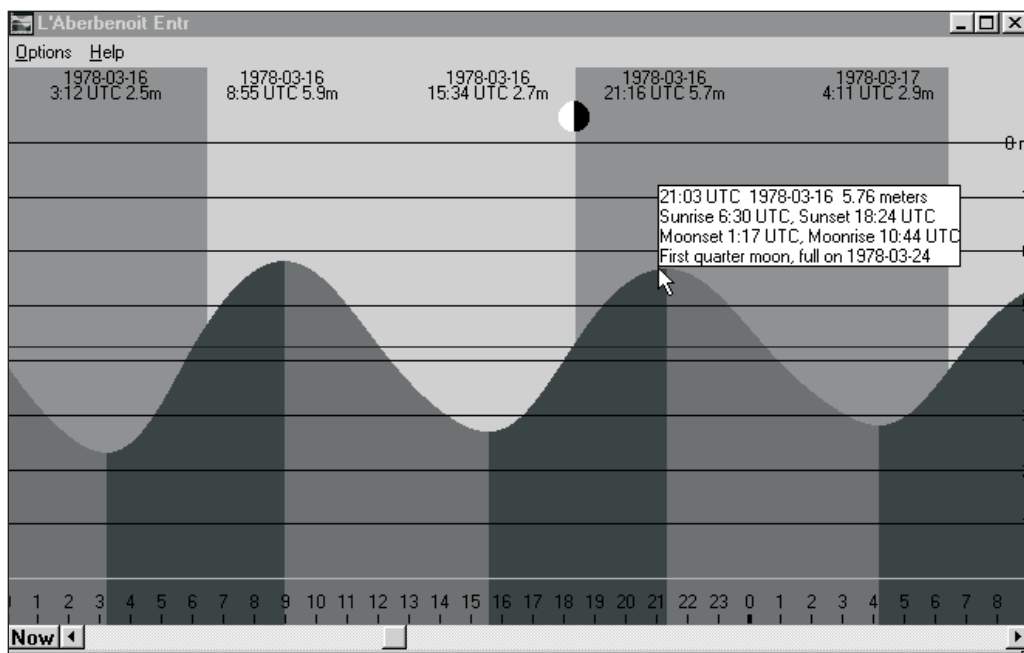
razones para la indecisión inicial del italiano, ninguna de las fuentes a las que he tenido acceso parece haber caído en la cuenta que, en Chicago, eran las cuatro de la madrugada.

## Una día de perros

Hacia las 11:00, poco antes de que el Jefe se rindiera, Bardari ya había llamado a Brest Radio para preguntar, y recalco preguntar, cual era el remolcador más cercano, siendo informado que el *"Pacific"* estaba en la zona. Poco más tarde, y ya con el informe del Jefe, Bardari avisó a la costera de su situación solicitando un remolcador. Brest enlazó con el *"Pacific"*, a algo menos de 15 millas del *"Amoco"* y alejándose hacia el este, que invirtió rumbo y contactó con el petrolero por VHF. Nadie mencionó al *"Simson"*, de la misma compañía que el *"Pacific"* y más potente, que Canal arriba se dirigía a Hamburgo. Pero los remolcadores de salvamento que en 1978 huroneaban por algunos puntos clave no pertenecían a sociedades benéficas, sino a empresas privadas que esperaban rentabilizar meses de inactividad con un *"pelotazo"* como el *"Amoco"*. Apenas establecido contacto, el capitán del *"Pacific"* representó su papel y ofreció un *"Lloyd's Open Form"*, razonable contrato-tipo de salvamento cuya primera cláusula es *"no cure, no pay"* y en el que las discusiones sobre el precio se postergan hasta que, terminado el trabajo, un arbitraje lo cuantifica. Bardari también representó el suyo, indicando que no estaba interesado en ningún salvamento sino en un contrato de remolque a Lyme Bay. De éste modo comenzó una rutinaria obra de teatro, en la que ambos capitanes actuaban cara a sus respectivos armadores y ajenos al numeroso público que seguía la versión radiofónica. Cuando al final de la obra dicho público resultó petroleado la pita fue monumental, y como veremos, injusta. Pese al temporal de proa el *"Pacific"* llegó al costado del *"Amoco"* a las 12:12, dos horas y media tras la avería y una después de ser llamado, un récord que hoy sería difícil mejorar. Aunque el VHF pudo trasladar a la escamada comunidad marítima francesa la impresión de estar asistiendo a un irresponsable trapicheo, los aspectos comerciales jamás interfirieron los operativos y, apenas estuvieron el uno a la vista del otro, ambos capitanes suspendieron la discusión hasta tener firme un remolque. Como dijo el *"viejo"* alemán del remolcador *"time is at a*

*premium, let me get a line across*", y dijo bien. Los remolcadores de altura no trabajan con "cabos de remolque" sino con "trenes de remolque", las bitas y estacas que estamos acostumbrados a ver (incluso las de "remolque") son para una guerra que generalmente se desarrolla con calma chicha y en la que nadie "dispara" con tensiones puntuales de cientos de toneladas. Calcular y alistar un gran tren de remolque, sobre todo

su enlace con el remolcado, es trabajo de días y extender en la mar los casi mil metros que puede llegar a medir asunto de horas, pero se esperaba del Capitán alemán del "Pacific" que saliera del paso en unos minutos. El Capitán Weinert era lo que podríamos llamar un lobo de mar con muchos remolques a sus espaldas pero, en 1978, ni su experiencia ni probablemente la de nadie incluía echar el guante en pleno temporal a un buque con una masa total cercana a las 300.000 toneladas. Su remolcador tenía 10.000 IHP, sobrados para llevarse de calle a un "Príncipe de Asturias", pero había que lidiar con otro ganado. Weinert comenzó los preparativos para colocar un remolque en la proa del "Amoco" con idea de arrastrarla a estribor de su rumbo actual (160) y sacar al buque del Canal en dirección W. A las 13:36 consiguió pasar el remolque y hacia las 14:00 horas, con el tren firme en la amura de estribor y ya extendido, comenzó a aplicar tracción. Apenas caídos 20°, la proa se negó a seguir ganando terreno al viento más allá del 180, impidiendo así que los 30.400 BHP del remolcado ayudaran a ganar arrancada. El petrolero, que continuaba atravesado una mar muy gruesa, estaba ya a 5,5 millas al NNW de Ushant tras haber abatido 6,5 hacia el SSE empujado por el viento y la corriente de marea. Mientras, se habían reanudado las negociaciones, que para mayor confusión se celebraban a través de sendos intérpretes dado que el inglés de ambos capitanes había resultado ser "incompatible". Bardari



Efemérides astronómicas y mareas en el momento del accidente para L'Aberbenoit, cinco millas al E del punto de varada (gráfico elaborado con el programa informático WxTides v2.5)

continuaba negándose a aceptar el "Open Form" y Weinert insistiendo en su necesidad y animando a Bardari a consultarlo con sus superiores (para mí que el alemán debía estar estupefacto). Una observación de Weinert sobre la mala posición de Bardari para regatear debió ser malinterpretada (o "maltraducida") como amenazante y en el puente del "Amoco" comenzaron a alterarse los ánimos, una entrada en su diario dejó constancia a las 14:35 que "It was observed that the tug had stopped pulling. Tug requested Lloyd's Open Agreement. Agreement refused. Tug told to contact Chicago. Tug threatened to release tow."

A las 15:35 Bardari consiguió finalmente hablar con su manager, quien aceptó de inmediato la "Open Form", pero ahora Weinert quería algo más sólido que una posible traducción libre y pidió un papel, recibiendo un radiograma a través de Brest: "We agree. Lloyd's Open Salvage Agreement. No cure no pay." Durante todo éste tiempo el "Pacific" había continuado tirando de la proa del "Amoco" sin conseguir llevarla más allá del 180 (de creer a los italianos porque no usaba toda su potencia) hasta que, a las 16:15, el remolque faltó por su parte más débil, el improvisado enlace con el petrolero. Esta vez Bardari estuvo al quite y poco después, en su mejor actuación de la tarde, ordenó atrás toda. Debíó pillar a su buque tan desprevenido que éste, por una vez, hizo lo que se esperaba y llevó con rapidez la popa al viento, quedando aproado al 130 con el motor



Sección de proa del "Amoco Cádiz" (se aprecia la cadena del ancla de Br.)

girando a 70 RPM. Durante las últimas dos horas al menos no habían abatido más hacia el S con el vendaval del NW, aunque habían perdido otras dos millas hacia el E por la corriente. Ahora, con su propia máquina aguantándole la popa contra el vendaval, el petrolero comenzó a derivar hacia el NE con la corriente de marea.

## Un paréntesis de cálculos

Como ésta historia comienza a complicarse sería un buen momento para tirar de calculadora y así, cuando se nos vaya de las manos, tener al menos una noción de las fuerzas a las que sus resueltos protagonistas trataron de echar un pulso. Podemos convertir mediante fórmulas aproximadas los 10.000 IHP del "Pacific" en unos 8.300 BHP, y a éstos últimos transformarlos también formulariamente en un "bollard pull" de unas 108 tons. En mi época la carga de seguridad era un tercio de la de rotura, y para que éste angelito trabajara a gusto habría que hacerle firme a algo de lo que se pudieran colgar 324 tons.

Pero los tiempos avanzan y una fórmula más actual (en función del BHP) nos exigiría 415 tons de resistencia a la rotura para que Weinert pudiera dar estachonazos con sus 108 tons de tracción a punto fijo sin romper nada. Y ahora, mis comandantes, ya podemos encargar al contramaestre que se busque con rapidez una buena cornamusa y haga todo firme, porque nos vamos a las piedras. Weinert habría hecho el cálculo anterior en una fracción de segundo sin calculadora y,

puesto a tirar a gusto, hubiera preferido que alguien (por ejemplo Supermán) desengrillatara las anclas del "Amoco", largara dos o tres grilletes de cadena en cada escobén, uniera ambos ramales en un sólido "folding plate" y engrilletara a él su propio cable. Pero hubo de tirar con mucho cuidado y en el "Amoco" pensaron que no tiraba lo suficiente, sorprendidos quizá al no ver el pesado cable asomar fuera del agua. Weinert usó inicialmente un 80% de su potencia (todo lo que se atrevió), después usó una potencia que se demostró excesiva ya que el tren faltó en el castillo del "Amoco", según el alemán por un defectuoso conformado de la guía sobre la que trabajaba y según los italianos por excesivo laboreo con mar gruesa. Puede que no les faltara razón ya que, como el buque no caía, Weinert hubo de machacar el material tirando "a la mala" durante más de dos horas por el través de estribor del petrolero. Pero... ¿porqué no caía?

Cualquier buque al que se deje en paz en un vendaval acabará buscando una situación de equilibrio. La del "Amoco" (aleta al viento) huele a cierto asiento apopante, mucho viento y proa haciendo de veleta aún cargado, por eso arribó como un rayo cuando Bardari dio atrás. Como en las unidades navales hay potencia para dar y regalar, salvo en algún "Casado" donde es posible dar adelante y navegar de costadillo no es usual partirse la cara con buques asmáticos para que orzen sin arrancada en una ventolera. Pero todo buque parado es una veleta que, alcanzado su equilibrio, no lo abandona si no se le soborna con caballos. Según aumentan las dimensiones de un petrolero aumenta más o menos linealmente su potencia, pero el área expuesta al viento es un factor cuadrado y los beneficios un factor cubo, como la capacidad de carga... y como la masa total. Tras un serio accidente en Mildford Haven, un profesor del departamento de física de la Universidad de Gales realizó un estudio según el cual, un viento de 60 nudos podía ejercer sobre un petrolero un empuje de más de 200 tons. También calculó que detener con el ancla en 300 mts un VLCC a velocidad de gobierno (unos 6 nudos), requeriría una tracción de 450 tons y eslabones de media tonelada.

Si sustituimos la Universidad de Gales por fórmulas aproximadas (los errores serán míos) y consideramos un viento de fuerza 8 y balances de 15° resulta que, el día de autos, empujarían al

“Amoco Cádiz” en su posición de equilibrio algo más de 20 tons de aire, pero si Weinert hubiera logrado atravesarlo al viento (lo que de hecho estaba intentando), su 80% de potencia hubiera tenido que negociar con 76 tons de viento tirando de una proa que pivotaba sobre un centro de carena desplazado hacia popa. Si sumamos la mar muy gruesa con crestas rompientes ya entramos en números rojos. Pero el viento hubo de arreciar a partir de las 10:00, cuando roló al NW. Un viento de costado de fuerza 10 (el máximo previsto) empujaría al “Amoco” con una fuerza de entre 103 (adrizado) y 192 tons (balance de 15° a sotavento). Sé que en un buque de casi veinte metros de calado el viento es la punta del iceberg, pero el burro ya se nos ha muerto y no conduce a nada cargarle las toneladas extra de corriente de marea y corriente de arrastre del viento. Ver para creer, el “Pacific” transformado de brioso corcel en enclenque pollino.

## Una tarde preocupante

A las 14:00 Bardari y Weinert estaban en un embrollo que desbordaba su experiencia, pero un castizo refrán dice como se aprende a capar y a las 16:15 los dos ya eran un poco más expertos. Bardari, dueño al fin de cierta iniciativa, se pasó el resto de la tarde dando atrás y manteniendo distancias con la costa bretona que ahora desfilara ante su proa, mientras abatía otras 5 millas al NE. Por su parte Weinert ya había descubierto que, descartada la fuerza bruta, debía intentar técnicas de judoka para salirse con la suya; su estrategia sería dar el remolque por la popa, ganar barlovento por la línea de mínima resistencia y dejar “a su aire” la indomable proa del “Amoco”. En el puente del petrolero, conscientes de las limitaciones del remolcador y de la proximidad de la costa (unas 5 millas a las 19:00), existía una comprensible irritabilidad, que debía servir de válvula de escape a preocupaciones más serias ante el furioso temporal y la noche que se avecinaba. Los alemanes también estaban irritados por la aparente falta de cooperación de los italianos que, pienso yo, sería más bien inexperiencia en una maniobra muy especializada. Poco antes de las 19:00 Weinert había recogido, reparado y alistado de nuevo el remolque, marca poco valorada por sus impacientes



Sección de popa del "Amoco Cádiz"

colegas en el mal ambiente que se respiraba (que “some acerbic exchanges” en las comunicaciones no contribuyeron a mejorar). Inicialmente Bardari no estuvo de acuerdo en ser remolcado de popa, sabedor que durante los preparativos tendría que parar máquinas para no arriesgar su hélice aunque, también sabedor de la mayor experiencia de Weinert, acabó aceptando.

Siempre he odiado juzgar los toros desde la barrera y mentiría si no reconociera que, en el mismo escenario, hubiera podido cometer todos los errores de Bardari y alguno más. Pero faltaría a la verdad si no confesara que, de estar en su pellejo a las 19:00, con la frustrante experiencia del intento anterior y solo una hélice para defenderme de las piedras, quien intentara acercarse a mi popa recibiría un fulminante ataque pirotécnico y, de arrimarse lo suficiente, un megáfono en el cráneo.

A las 19:01 el más civilizado Bardari paró máquina a petición de Weinert para recibir el remolque por la popa. Apenas dejó de dar atrás su condenado engendro se buscó una nueva posición de equilibrio, aproándose al 260 (el viento debía haber rolado más al N). Resulta irónico elucubrar que, ahora, quizás hubiera sido un buen momento para dar el remolque por la amura de estribor, pues en avante media se podía ganar



Hélice del "Amoco Cádiz" con las palas rotas  
(Foto Yves Gladou)

cancha, siempre quedaba dar atrás si la cosa se torcía y, en cualquier caso, un tironcito de amura en la dirección correcta no podía molestar mucho. Pero resulta humano entender que el cansado Weinert se ciñera a su plan, una noche que se echa encima con el viento silbando en los oídos y el olor a desastre en el aire no invita a elucubrar sino a actuar. Por desdicha Weinert "actuaba" contra lo que Hamlet habría llamado un piélago de calamidades. A las 20:04, tras dos intentos fallidos de dar el remolque y con el roquedal de Portsall a dos millas tras la oscuridad, un desesperado Bardari ordenó fondear, y en verdad debía estar desesperado pues es cosa sabida entre los iniciados que, en un VLCC, la función que las anclas desempeñan más eficazmente es la decorativa. Tras largar el ancla de babor y ocho grilletes en unas veinte brazas de fondo todo se fue al diablo apenas hizo cabeza, los buceadores de la Armada Francesa descubrirían posteriormente que la descomunal tracción había arrancado sin más las dos uñas de la cruz. Poco después, una metedura de pata con la válvula de vapor liquidó irremisiblemente al molinete y, finalmente, el personal hubo de retirarse porque la mar, que seguía de componente W, rompía peligrosamente sobre el castillo. La falta de previsión de Bardari en alistar el ancla de estribor le impidió el brindis al sol de fondearla, dando munición al comité que le juzgó. También ha suministrado un bonito y pesadísimo monumento para el paseo marítimo de Portsall.

## Una noche como boca de lobo

A las 20:33 el "Pacific" consiguió colocar un remolque en la popa y a las 20:55 ya estaba

hecho firme. Entonces Weinert solicitó al "Amoco" atrás despacio y Bardari respondió lo evidente: inmediatamente por la popa tenía el roquedal y prefería dar adelante con el "Pacific" tirando de la popa hacia babor. Pero ni eso podía hacer sin poner en peligro al remolcador, situado por su popa, con el remolque de través y sin suficiente cancha para tirar. Así estaban cuando a las 21:04 el "Amoco" se tragó la primera piedra, la cámara de bombas comenzó a inundarse, el petróleo a buscarse la vida y la atmósfera a llenarse de gases. No he visto referencias escritas, pero el aspecto de la hélice en la fotografía que se acompaña sugiere que Bardari tiró de máquina para intentar escapar, finalmente, en previsión de que algún equipo eléctrico originara una explosión, ordenó parar los auxiliares y su buque comenzó a morir. A las 21:30, la popa golpeó las rocas otra vez a algo menos de tres millas de la costa, esta vez para quedarse, y a las 21:45 se intentó arriar el bote salvavidas de babor, que resultó inmediatamente destrozado por la mar. Weinert había continuado tirando del remolque hasta que a las 22:12 faltó de nuevo, a esa hora la sala de máquinas ya estaba inundada, el buque hundido de popa y sus tripulantes agrupados en el oscuro puente luciendo chalecos salvavidas. Una hora después llegó la caballería, el potente remolcador "Simson", que avisado demasiado tarde había apreado al temporal solo para hacer de espectador. El "Amoco Cádiz", embarrancado y ensartado en pleamar, era ya un caso sin esperanzas.

A las 23:26 Bardari se arriesgó a activar la alimentación de emergencia para radiar una petición de auxilio y evacuar su dotación; el primer helicóptero, un Super Frelon de la Armada Francesa, despegó a las 00:30 y su piloto, TN Martin, localizó el oscurecido petrolero gracias al reflector del "Pacific". Brest Marine indicó al piloto que obtuviera confirmación del capitán antes de evacuar a nadie, pero la pequeña muchedumbre que vio en el alerón de babor bajo la gélida aguanieve le despejó las dudas y, para acortar tiempo de izada, se arriesgó a trabajar desde solo 10 mts, pese a las turbulencias que el efecto acantilado de la superestructura añadía a un viento de más de 35 nudos. Lenabat, el buceador de rescate arriado, dijo que "organizó" la muchedumbre auxiliado por "le second", pero analizando su historia creo que el "ayudante" era Lesley Maynard, el asesor inglés. Tras izar a un herido y a otro tripulante, alguien llamó la atención de Lenabat iluminando un rostro con una linterna, y la esposa del



1er.Oficial fue “colada” en tercer lugar.

Cuarenta y tres minutos más tarde Martin abandonó la escena con veinticinco náufragos a bordo y un segundo helicóptero que ocupó su lugar evacuó otros nueve. Cuando ya habían subido a un tercer helicóptero cuatro tripulantes más, Bardari y Maynard se negaron a abandonar el buque (“...tomorrow, tomorrow”) y un excitado tripulante que se negaba a irse sin su capitán hubo de ser “persuadido” con la ayuda de Lenabat. Solos a bordo, Bardari y Maynard comenzaron a asfixiarse con gases de hidrocarburo y, al salir al alerón de barlovento para ventilarse, Maynard creyó ver relámpagos. Extrañado por la ausencia de nubes de tormenta, comprobó que en realidad veía chispas producidas en cubierta por un pequeño e inadvertido detalle: el buque se estaba partiendo en dos bajo sus pies. Una prudente “*tournée*” iniciada por el inglés le reveló que podían olvidarse de las balsas salvavidas, pero le proporcionó tres bengalas. Tras dispararlas, es de suponer que apuntando con gran cuidado, ambos fueron evacuados por otro helicóptero a las 05:10.

El amanecer del 17 de marzo trajo a la administración marítima francesa una situación que no podía haber imaginado ni en sus peores pesadillas. El buque había embarrancado en el peor lugar posible, alejado de la costa y en un roquedal que, de puro impracticable, apenas si estaba cartografiado. Descartado el trasvase del crudo a tierra o a buques menores, y con la experiencia de su difícil inflamabilidad adquirida en el “*Torrey Canyon*”, solo quedaba el recurso de invertir algunos millones de francos en fregonas y confiar en el efecto detergente de la madre naturaleza pues, a corto plazo, ni siquiera era rentable limpiar las playas por las pleamares equinocciales previstas para el día 26. Días después, y por decirlo finalmente, el tramo de costa comprendido entre Brest y Painpol había cambiado de color. El equivalente español sería un tramo Cartagena-Valencia donde, además de la infraestructura turística actual, se ubicara la zona marisquera gallega y donde, además, vivieran las irritadas víctimas del anterior récord de polución (“*Torrey Canyon*”, 1968).

Sensatamente, y con la pragmática táctica “... de perdidos al río”, se decidió volar los restos para que lo que tuviera que salir saliera de una sola vez. El 28 de marzo la mar gruesa impidió a los buceadores colocar cargas explosivas, pero nada

impidió que el 29 tres helicópteros antisubmarinos de la Armada Francesa endosaran al petrolero doce cargas de profundidad de 350 lbs reguladas a 24 pies. El día 30 los buceadores informaron que los tanques verticales de fuel todavía podían estar de una pieza y los helicópteros dieron otro “*repaso*” a la popa hasta que el último mejunje vio la luz. Los desmoralizados restos del “*Amoco Cadiz*” permanecieron en su sitio once meses más, hasta que el invierno siguiente otro temporal del NW se los tragó.

## Unas conclusiones para ir tirando

Aunque soy de natural escéptico algo hemos debido aprender desde 1978, al menos así lo indica que se haya pasado de 24,1 vertidos anuales superiores a 700 tons en los setenta a 8,8 en los ochenta y a 7,4 en los noventa. Paralelamente también ha disminuido la tolerancia del vecindario al “*petroleado*” de sus playas, baste recordar el escándalo a cuenta de las 37.000 tons de crudo derramadas en Alaska por el “*Exxon Valdez*” en 1989, o la “*movida*” de las pasadas Navidades por las 10.000 de fuel que acabaron en las playas francesas tras partirse en dos el “*Erika*”, deprimentes desastres en sí mismos, pero meras salpicaduras en comparación con las 223.000 del “*Amoco Cádiz*”. Por desgracia, el notable mosqueo ciudadano ha hecho todavía más peligroso el ya arriesgado oficio de náufrago pues, en estos tres casos, el alojamiento inicialmente asignado a los tres capitanes fueron otros tantos calabozos, igualitario hospedaje para méritos muy desiguales. Aunque en España ya estamos acostumbrados a aparatosos sedantes para la “*alarma social*”, la lectura del informe preliminar sobre la pérdida del “*Erika*” me augura que la detención de su capitán indio le reportará a la justicia una gloria particularmente menguada.

El “*Amoco*” nos deja la enseñanza de que, en un mega-buque, no hay que dar nada por sentado y conviene “*ampliar estudios*” acerca de las fuerzas que actúan bajo nuestros pies. Y que tampoco sobra algo de ingenio: cuando el “*María Alejandra*” (un gemelo del “*Amoco Cadiz*” con tripulación española) sufrió la misma avería en otro temporal, sus imaginativos tripulantes consiguieron inmovilizar la mecha a costa de quedarse sin colchones.

Quede aquí un recuerdo para su dotación, desaparecida en su mayor parte cuando el buque estalló en 1980 en un episodio particularmente traumático y doloroso para la comunidad mercante de mi generación. Respecto al *"Pacific"*, si alguien piensa que era poco potente (ha ocurrido) no debe hablar muy alto en España, un *"Alonso de Chaves"* (lo mejorcito de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo) tiene un *"bollard pull"* de 105 tons y unos 8.700 caballos, un *"Las Palmas"* ni eso. De hecho, en un *"Lloyd's List"* del pasado agosto solo figuraban 40 unidades con un *"bollard pull"* superior a 100 tons y apenas 3 con más de 200, llevándose la palma el *"Fotiy Krylov"*, un percherón capaz de dar *"tirones"* de 248 tons.

Tampoco estuvo mal el tirón (de orejas) que dio el comité liberiano al diseño del servo y a la *"inexcusable delay"* de Bardari. Es de justicia reconocer que el italiano podía haber usado las máquinas de modo más creativo (y alistar las anclas de paso), pero pretender que solicitara un remolcador antes que el Jefe se rindiera es ignorar como funcionan las cosas. Pese a la detención inicial de ambos capitanes, en este naufragio no hubo causa penal.

En cambio, la embrollada causa civil subsiguiente es ya un clásico del derecho internacional que, en forma de caso práctico, se usa universalmente para catear al alumnado. Resumiré diciendo que el gobierno francés, los pescadores y las comunidades costeras demandaron al astillero (mal diseño) y a Amoco (mala actuación). A su vez, Amoco demandó al astillero (idem), al armador del *"Pacific"* (servicio *"poco satisfactorio"*) y al gobierno francés (no impedir el accidente y daños extra por limpieza chapucera).

Finalmente, en 1988, tras una enorme

instrucción y demandas de hasta 769 millones de dólares, el juez Mc Garr de la Corte Federal de Chicago concedió 32 por buque y carga y 85 por daños, condenando conjuntamente a Amoco y al astillero.

En 1979 el *"Atlantic Express"* vertió 287.000 tons de crudo, la mitad en Trinidad tras sufrir un abordaje y la otra mitad en Barbados dos semanas más tarde, mientras era remolcado. Y a veces se lee que, en 1991, el *"ABT Summer"* vertió 260.000 frente a Angola, pero dicen los que saben que ésa era la carga total y que el vertido fue de *"solo"* 50.000. Eliminadas éstas *"pseudomarcas"*, las 223.000 tons del *"Amoco Cádiz"* le hacen merecedor de una medalla de plata en el ranking mundial de polución en la modalidad *"vertido desde buque"*.

La medalla de bronce es para el *"Haven"*, su hermano de grada gaditano, con 144.000 tons tras estallar en Génova en 1991. Finalmente, tras hacer lo propio frente a Sudáfrica en 1983 y hundirse con 252.000 tons de crudo y fuel, la medalla de oro es para... ¡su otro hermano de grada, el *"Castillo de Bellver"*!. No es una familia como para sentirse orgulloso pero es la verdad, y personas particularmente bien informadas opinan que la verdad nos hará libres.

Tras contar su verdad al comité y verse libre, se pierde el rastro mediático de Pasquale Bardari hasta 1998 cuando, con motivo del veinte aniversario del naufragio, el diario *"Ouest France"* le dedicó un reportaje; tenía 55 años y trabajaba como representante comercial. Su esposa dijo que jamás hablaba del *"Amoco Cádiz"*.



---

## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Banselga Rodrigañez, Mario *"El Remolque en la Mar"*, Sevilla 1981  
Cahill, Richard A., *"Strandings and Their Causes"*, Fairplay Publications, London 1985  
Diaz Fernandez, Cesáreo *"Problemas de Teoría del Buque"*, Barcelona 1974  
Disney, M. *"The Hazardous Physics of Massive Oil Tankers"*, Univ. of Wales, 1998 (\*)  
Marriot, John, *"Disaster at Sea"*, Hippocrene Books, New York 1987  
Hopper, M. Programa informático *"WXtide32, v2.5"*,

1999

Toomey, S. *"Spills: a Matter of Liability"*, Anchorage Daily News, Anchorage 1989 (\*)  
Vigier de Torres, A. *"Curso de Derecho Marítimo"*, Subsecretaría M.M., 1969  
Varios, *"Atlas of Oceans - Three Tanker Disaster"*, Times Books Ltd London 1983  
Varios, Cutter Information Corp, *"Oil Spill Intelligence Report"* (\*)  
Varios, I.T.O.P.F., Oil Spill Database (\*)

NOTA: Las fuentes marcadas (\*) han sido consultadas a través de Internet.