

UNA MASACRE AFRICANA

Por el CC (RNA) Luis Jar Torre

(Publicado en la Revista General de Marina, número de Noviembre de 2003)

Cuando vean la luz estas líneas hará un año que la carga del "Prestige" pringó a conciencia la costa gallega, produciendo un considerable impacto económico, ecológico y, sobre todo, un impacto en la opinión pública infinitamente más persistente

que el propio chapapote, lo que no es de extrañar si consideramos que el "vertido" de tinta dejó pálido al vertido de fuel. Independientemente de su importancia objetiva, en nuestra sociedad es frecuente que un suceso acabe teniendo la trascendencia que quieran darle los medios de comunicación, "fabricantes" en régimen de cuasi-monopolio de "opinión pública" y "alarma social" que, al actuar como catalizadores de los poderes públicos, acaban "catalizándonos" a todos; precisamente por eso se llama a la prensa el "cuarto poder". Junto con las elecciones periódicas, la prensa cumple en las democracias occidentales una función de control que de no existir habría que inventar, pero como dijo Churchill "...la democracia no es el mejor sistema de gobierno, sino el menos malo de los posibles", y a veces se nos ve el plumero a todos y a cada uno de los componentes del sistema.

Me sorprendería que, siquiera a un 1% de aquellas personas a las que el nombre del "Prestige" evoca inquietudes sobre la seguridad marítima, les evocara algo el nombre del "Joola", pero es lógico. Los mismos medios de comunicación que nos conmovieron durante semanas con el desengrasado de unos cientos de aves habían liquidado con unos minutos de emisión mes y medio antes la horrible muerte de casi dos mil seres humanos, ahogados como ratas. Podría decirse que tales víctimas nos quedaban un poco lejanas pero, visto desde Las

"Si se usa cualquier cosa hasta su máxima capacidad, se rompe"

(Profecía de Poulsen)

Palmas, el "Prestige" lo estaba aún más (al menos en millas); de hecho, ni siquiera nos quedó el cutre alegato de que los muertos no eran "de la familia", pues en el "Joola" se ahogaron tres españoles y en el "Prestige" no se ahogó ni el gato. Dado que ambos suce-

sos fueron prácticamente simultáneos en el tiempo, sería mejor ir olvidando la falacia de que para nuestra sociedad no hay bien más valioso que la vida de un ser humano, pues tales bienes parecen ser legión y los propios pescadores gallegos podrían decir algo al respecto tras haber estado ahogándose durante siglos de uno en uno y de dos en dos sin generar ningún tipo de "alarma social". Mi penitencia particular será dedicar al "Joola" el mismo tiempo que dediqué al "Prestige" en la confianza de ser útil a alguien, pues su historia también evoca un viejo fantasma de las marinas militares: controlar al controlador.

Un buque civil se beneficia de inspecciones independientes que, sin considerar las necesidades operativas o la disponibilidad económica de su propietario, le obligan a efectuar determinados mantenimientos so pena de una inmovilización fulminante; en cambio, puede afirmarse con todas las salvedades que se quiera que, en último término, las unidades navales son inspeccionadas por su propio "armador". Considerando que en la Historia Naval la desproporción entre misiones asignadas y recursos presupuestarios es crónica, el conflicto está asegurado. Por suerte, las unidades navales rebosan prestaciones y equipos redundantes, estando diseñadas para soportar algo peor que un trato rudo o incluso negligente: el "maltrato" del enemigo. Pero ¿y si ponemos la mano encima a un barco diseñado para otro tipo de "manos"?

ROMPIENDO BARRERAS

Senegal es un país al que la época colonial legó una cultura francesa y, digámoslo así, un gigantesco Gibraltar (Gambia) incrustado en el mapa de tal forma que su región sur (la Casamance) tiene serios problemas de comunicación con el resto del territorio y, en consecuencia, para comercializar su precaria producción agrícola y pesquera. Además de dificultar el desarrollo local, tal aislamiento ha favorecido la aparición de una guerrilla separatista (en África siempre hay una guerrilla) que no ayuda precisamente a atraer el turismo. Los habitantes de este auténtico jardín del Edén siguen siendo lo que los negros que lo arrasaron llamaban "negros buenos", y la mayoría musulmana convive con las minorías cristiana y animista en una armonía que

ya quisieran otros. Por estos pagos solemos ver a sus compatriotas en el telediario, recién "pescados" y tiritando dócilmente en la playa con el estupor de los congelados o, ya superado el susto, gestionando el "top manta" en nuestras aceras mientras nos ponen en evidencia con sus buenas maneras, sus impecables atuendos, sus inexistentes barrigas y su dominio del francés de la escuela, el español de la calle, el inglés de Gambia y el wolof, fulani, diola, mandingo, serere o créole del pueblo de origen de su mamá.

En 1990 el astillero germano Neue Germersheimer Schiffswerft construyó un ferry destinado a solventar el problema de aislamiento de Casamance: Alemania aportó la ayuda económica y Senegal las especificaciones. En esencia, debía ser un buque capaz de recorrer las 132 millas existentes entre Dakar y la boca del Casamance para subir después otras 34 millas río arriba hasta Ziguinchor (la capital de la región) con carga rodada, carga en bodega y pasaje variopinto. Aparentemente, el problema no debía ser tanto la flácida versión local del Océano Atlántico como la posibilidad de varar en el río, las precarias infraestructuras portuarias o la necesidad de que el buque fuera económico de construir y sencillo de mantener. Al coste de unos 1.080 millones de ptas se obtuvo un chisme que, sin llegar a engendro,

aprobaba por pelos: tenía 79,5 mts de eslora, 12,5 de manga, 3,10 de calado, 2.088 TRB, 500 TPM. y un francobordo en la cubierta ro-ro de 1,008 mts. Bajo esta cubierta (que solo se extendía 46 mts), montaba dos motores MAN de 1200 KW cada uno embragados mediante un inversor/reductor a un único eje con hélice de palas fijas y telemandos al puente, así como un par de grupos electrógenos con un tercer grupo en

la cubierta superior donde, con el tiempo, se instalaría otro más. Su escasa velocidad (14 nudos) no le permitía aspirar al gallardete azul pero, por desgracia, su genérica pertenencia a la familia de los "ro-ros" junto con algunas "cualidades personales" sí que le permitía aspirar a un súbito fin de no mediar cierto cuidado en su manejo.

Para empezar, su considerable superestructura le hacía obvia y descaradamente "top heavy" y vulnerable a

momentos escorantes producidos por el viento o el timón, más aún si consideramos su escaso calado y que, en estos buques, vehículos y pasaje se "estiban" por encima de la cubierta principal; lastrado adecuadamente su estabilidad cumplía holgadamente los mínimos, pero un pizca de manga "extra" le habría ayudado a sobrellevar mejor un temporal de través... ¡o las "atenciones" de un manazas!. Debía ser cosa sabida, porque se le instaló un lastre fijo de 60 tons. Tampoco ayudaba la disposición de los tanques, pues los cuatro de lastre y los dos de agua dulce eran centrales y, por ello, de manejo poco flexible; los dos de combustible sí que eran asimétricos, pero la capacidad de su bomba de trasiego era solamente de 2 m³/h. Finalmente, los portillos de la cubierta principal quedaban bajo el agua con 20° de escora y, aunque el informe no lo menciona, la trigonometría me dice que las portas laterales de la cubierta ro-ro debían hacerlo con apenas 10°. Se trataba, en resumen, de un buque para manejar con un estricto control de pesos, lastres y aberturas en el costado y sin perder de vista las curvas hidrostáticas, el "Cuaderno de Estabilidad" suministrado por el astillero, el metéo y las trincas. El Bureau Veritas, que había supervisado su construcción, le clasificó como buque para navegación en aguas costeras a menos de 50 millas o 6



El "Joola" peligrosamente sobrecargado, con toda probabilidad durante la repatriación de tropas desde Guinea-Bissau del año 1999. Obsérvese la presencia de buen número de personas en las cubiertas superiores e incluso en la cubierta magistral. (Foto de autor desconocido obtenida en Internet)

horas de puerto, otorgándole el correspondiente certificado. En el plano comercial tenía dos bodegas de 228 m³, espacio para 35 vehículos ligeros en la cubierta ro-ro y, según el informe oficial senegalés sobre su pérdida (en lo sucesivo "el informe"), una capacidad de 550 pasajeros y 44 tripulantes.

El 12 de Noviembre de 1990 el buque fue entregado en Rotterdam al gobierno de Senegal, siendo bautizado "Le Joola" en honor a la etnia mayoritaria de Casamance (Joola o Diola). Inicialmente su gestión técnica y comercial fue encomendada a la sociedad CONESAM (¿estatal?), pero su "gestión náutica" (léase dotación) se confió a la Marine Nationale senegalesa como ya se había hecho con su predecesor, el "Casamance Express". Juzgar

esta actuación fuera de su contexto sería poco caritativo además de muy poco riguroso y, puestos a valorar la presencia de militares a cargo de un ruinoso ferry estatal en un país en vías de desarrollo, sería ilustrativo recordar que (salvando las distancias, pero sin ir más lejos) los titulados mercantes de mi época podíamos hacer la "mili" como oficiales en buques de Transmediterránea. En mi opinión, la potencial clientela del "Joola" obligaba a una política de "tarifas sociales" o incluso simbólicas y, al menos en principio, su dotación militar no habría supuesto otra cosa que una especie de "subvención" estatal para una demanda social dudosamente rentable pero, como dice el refrán, por la caridad entra la peste. El muy cabreado informe señala textualmente que "...la conception et la conduite des navires marchands sont différentes de celles des navires militaires et mieux la formation des officiers n'obéit pas aux mêmes procédures", con una ilustrativa cita añadida del mánager de CONESAM: "...cette situation a été la principale objection des sociétés d'assurance dans leur refus de couvrir l'assurance du Joola". Finalmente, el "Joola" hubo de ser asegurado por el propio estado senegalés.

ROMPIENDO NORMAS

Siempre oí quejarse a mi padre de que las cosas

duraban viejas mucho más tiempo que nuevas, y el "Joola" no fue una excepción. Durante algo más de tres años su gestión parece merecer un aprobado que el informe asocia a las buenas relaciones entre su comandante y la empresa gestora, pero a partir de 1994 la cosa adquiere un "look" inequívocamente



El "Joola" atracado en Dakar en Agosto de 2002, a punto de finalizar su inmovilización y un mes antes de su pérdida. Los lectores amantes de los desafíos pueden entretenerse intentando "colocar" a bordo 2.000 personas. (Foto obtenida por Stephan Giesen, descargada de su página www.schiffphoto.de y publicada con su amable autorización)

africano. Dicho año el buque perdió su Certificado de Clasificación "...suite à des difficultés de paiement d'honoraires à l'expert du Bureau Véritas" así como a "...la non-lévéée des prescriptions", y si lo primero hace sonreír lo segundo es para echarse a temblar. En Diciembre la gestión náutica y comercial del "Joola" pasó de CONESAM al Puerto Autónomo de Dakar manteniendo su dotación militar y, a primeros de 1995, las actividades insurgentes en

Casamance obligaron al gobierno a dictar una instrucción secreta para identificar a quienes se dirigían a la zona a bordo del ferry, lo que también permitió "identificar"... a un promedio de cincuenta militares y policías que se colaban por la cara en cada rotación haciendo que el total de personas embarcadas superara en idéntica cifra la capacidad máxima del buque. Informado el Ministro de Transportes Marítimos, se instruyó al Director del Puerto de Dakar (el pseudo-armador) "...de veiller particulièrement au respect de la norme relative à la capacité du navire" pero, en un hábil quiebro, el funcionario demostró su escasa vocación de mártir informando las "...difficultés auxquelles il était confronté .../... les surcharges déplorées étant surtout le fait de militaires et de policiers qui utilisaient le navire pour des raisons personnelles et sans titre de transport".

Tras meses de infructuosos intentos el Ministro fue incapaz de convencer a sus colegas de las FF.AA. e Interior de los riesgos de la "sobrepoblación" y, aunque el propio Comandante fue "...invité a respecter les normes techniques", debió declinar la invitación. Finalmente, el 10 de Noviembre de 1995 el "tocado" Ministro de Transportes se "chivó" por escrito al Primer Ministro del asunto de los "okupas", informándole de sus intentos de resolver el problema y exponiendo (como antes el armador) "...des

difficultés auxquelles il était confronté" (¡los poderes fácticos!). Según un informe posterior de su propio ministerio habría solicitado *"...l'intervention de la Primature en direction du Ministre des Forces Armées et du Ministre de l'Interieur"*, lo que consiguió más allá de sus propias expectativas: el 7 de Diciembre recibió notificación del Primer Ministro en el sentido de *"...prendre toutes les dispositions utiles pour transférer la gestion technique, financière et commerciale du bateau Le Joola du Port de Dakar à l'Armée Nationale, à compter du vendredi 08 Décembre 1995"* (¡tocado y hundido!). Urge aclarar que, aunque ahora bajo completo control militar, el "Joola" seguía siendo a efectos legales un buque mercante y, como tal, obligado a tener en regla todos los certificados exigibles por el Ministerio de Transportes, que no solo mantenía la facultad inspectora y supervisora de sus operaciones sino también (al menos en teoría) la obligación de inmovilizarle en caso de detectar deficiencias o infracciones graves. Volviendo a nuestras latitudes y salvando el asuntillo de "los poderes fácticos", su situación sería casi idéntica a la que hasta hace poco tenía el "Martín Posadillo".

Los siguientes cinco años el "Joola" estuvo haciendo dos rotaciones semanales Dakar-Ziguinchor, interrumpidas solamente por las paradas anuales de mantenimiento en DAKARNAVE y alguna comisión puntual a países vecinos; según la prensa francesa, en un viaje desde Guinea-Bissau se consiguió "estibar" a bordo nada menos que 3.000 militares aún con el garaje atiborrado de vehículos blindados (¿magia negra?). Cargado de civiles, las 50 plazas de 1ª clase y las 150 de 2ª resultaban poco "flexibles" pero, con el tiempo y bajo la influencia castrense, las 350 de 3ª (dos locales con bancos de madera) fueron paulatinamente adaptándose a las "necesidades del servicio". Es indudable que también se "adaptaron" otras cosas: tras relacionar sin ánimo exhaustivo dieciocho certificados que como buque

mercante le eran exigibles, el informe concluye que, cuando se perdió, el ferry no tenía en regla ni tan siquiera uno. Respecto a la dotación, que consistía en un CC Comandante, un TN 2º Comandante, 13 Suboficiales especialistas y 37 subalternos, el informe enfatiza reiteradamente que ni su formación técnica era la adecuada ni su titulación profesional les permitía ocupar legalmente su puesto, lo que siendo una verdad como un templo no oculta un fuerte tufo a ajuste de cuentas. En efecto: el "Joola" debería haber sido inmovilizado mucho tiempo atrás por las autoridades de Marina Mercante pero, visto el "éxito" del propio Ministro, no sorprende que el informe reconozca una posible *"frilosité de leur part à faire prendre pareille mesure eu égard au statut militaire des exploitants du navire"*. Y es que, más que el eufemístico corolario del informe (*"...les relations entre le Ministère des Forces Armées et celui chargé de la Marine marchande n'ont pas toujours été faciles"*), explicar algunos "malos rollos" entre marinos civiles y militares exigiría un artículo monográfico.

ROMPIENDO ESQUEMAS

Malos rollos aparte, el "Joola" no solo potenció la microeconomía de su entorno, sino que acabó convirtiéndose en una atracción turística en sí mismo. Un viaje típico comenzaba saliendo de Dakar a las 2030 para llegar a la complicada barra del Casamance hacia las 0600, hacer escala fondeado frente a Carabane (una isla fluvial sin muelle) y llegar a Ziguinchor hacia las 1100, tras cuatro horas de navegación río arriba entre canoas, manglares, boababs, flamencos y los siempre simpáticos cocodrilos. El viaje de vuelta no hubiera decepcionado al mismísimo Tarzán: los viajeros recuerdan con añoranza la multitud apretujándose frenéticamente para acceder al portón de popa del garaje cargados con variopintos "pseudo-equipajes", generalmente bultos ("colis") de hasta 50 kg de productos vegetales, pero sin descartar gallinas, ovejas, cabras o mobilettes. Ya en el portón, a la vista de cada bulto "une personne nommée évaluateur dépendant de la Marine Nationale" hacía un "cálculo" de la carga (en francos, no en tonelámetros) cuyo importe (a diferencia del peso) era cuidadosamente anotado y cobrado antes de colocar el material en los laterales del garaje. Según la época del año, en Ziguinchor podían cargarse hasta 850 bultos, que en buena parte habían llegado río abajo en canoas. Aunque rústico, el sistema era muy conveniente: transportar un "equipaje" de 300 kg de fruta y 60 lts de aceite de palma salía por unas 675 ptas, lo que permitía revenderlo con beneficio en Dakar. De sobrevivir al embarque "en foule" (informe oficial), el distinguido pasaje



Ambientillo hortofrutícola durante las operaciones de carga/descarga del "Joola". (Foto M.Clément)

podía viajar en lujosa "cabine" climatizada y con baño (entre 4.800 ptas las individuales y 3.200 las cuádruples), en más discreta "classe confort" (respaldo abatible, 1.600 pelas) o en la mal llamada clase "sur le pont" (al sereno, 945 del ala) que, aunque un tanto espartana, incluía espectáculo.

En el "Joola" los viajeros con billete parecían constituir una exótica minoría; consta la existencia de "...un commissaire du bord qui faisait payer les clandestins" (lógico, ¡había cocodrilos a mano!) pero también estaban los menores de 5 años, los "accompagnateurs" (¿?), los "militaires et gendarmes, sur manifeste du bord", sus familias e incluso las "plazas de gracia", pues cada tripulante tenía derecho a embarcar a una persona gratis cada viaje. Finalmente estaban "les musiciens", orquestinas de salsa y "m'balax" que animaban el cotarro y que, según el informe, ni pagaban billete ni figuraban en lista alguna lo que nos permite especular sobre la identidad de la habitual muchedumbre no incluida en los subtipos anteriores: ¿una convención de orquestas sinfónicas?. La "hipótesis B" sería una combinación de "necesidades del servicio" y de "necesidades del fondillo", posiblemente por este orden. La salida de Ziguinchor solía ser a las 1200, con llegada a la boca del río hacia las 1500 y fondeo frente a Carabane para, sobre el ancla, abrir las portas laterales del garaje y recibir un enjambre de canoas procedentes de la playa con un cargamento adicional de pasajeros y "colis" (esta vez de pescado seco). Una guía turística describe tal operación como "acrobatic passenger load at Karabane" y otra la incluye entre los espectáculos "à voir". Hacia las 1800 se levaba el ancla y, tras pasar la barra entre bandadas de delfines, se aproaba a Dakar donde se llegaba hacia las 0500. Los manifiestos disponibles del 2001 señalan picos de 960 personas para este tramo pero, añorando las bondades del buque tras su naufragio, la prensa local habló desinhibidamente de "une capacité de mille à mille cinq cents personnes". A veces, uno no sabe si reír o llorar.

Los turistas recuerdan pasillos y escaleras llenos de gente durmiendo sobre cartones, aunque en el "Joola" tales lugares de privilegio solían ser coto para las esterillas de las "bana-banas" (vendedoras diola del mercado de Dakar). Por pura geometría centenares de personas habrían de dormir bajo las estrellas, como (para regocijo del reuma) hacían algunos de mis desinformados compañeros cuando se nos estropeaba el aire acondicionado, pero es cosa sabida que los "toubabs" (los blancos) somos mucho más frágiles que estas buenas gentes. Recuerdo el lugar de haber pasado por allí una docena de veces: en la mar casi todo el año hay menos de 27°C, viento N o NE fuerza 3 a 4 y lo más gordo que a uno le puede caer encima es un aparatoso chubasco tropical. En la época de las lluvias son tan compactos que incluso se les

puede "gobernar" con radar y cinemática: me viene a la memoria una guardia huyendo de ellos con 200 mts de cubierta recién pintada (¡venía el Inspector!) y otra poniéndoles rumbo de colisión en un casco con los imbornales tapados y los tapines de sonda abiertos para "rellenar" los tanques de agua dulce ("captamos" 30 tons). Quienes hayan hecho la ruta del Pérsico recordarán que, como entre Casamance y Dakar desembocan tres grandes ríos, las aguas son riquísimas y las guardias de puente están permanentemente "amenizadas" por una maléfica nube de pesqueros que se transforman en canoas según nos acercamos a tierra; de noche la zona es una auténtica verbena de luces.

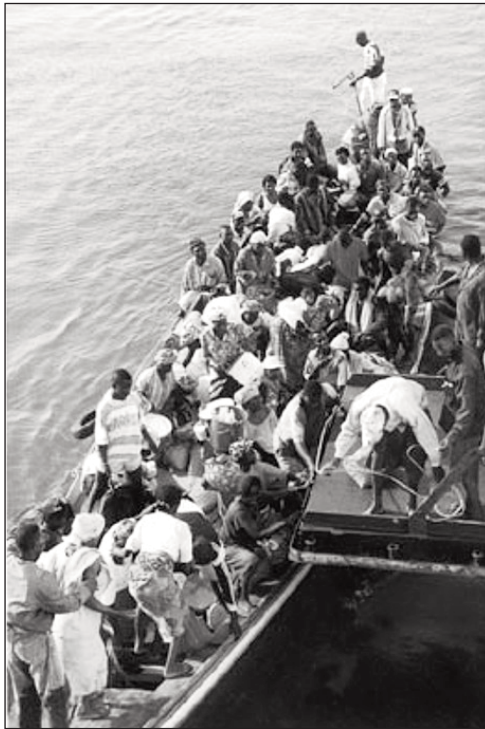
En Abril de 2001 el CC de la Marine Nationale Senegalesa Issa Diarra se hizo cargo de su propia "verbena", iniciando lo que acabaría por ser uno de los mandos más desafortunados de la historia marítima. Diarra se había formado durante tres años en la Academia Naval de Casablanca con un curso posterior en los EE.UU., habiendo mandado en 1989 el equivalente local de una LCT; según la prensa senegalesa llevaba veinte años de servicio, era "jugé brillant par tous ses pairs" y tenía previsto presentarse a las pruebas para el curso de Estado Mayor en Francia. Es muy probable que, en términos de "poderío", mandar el "Joola" fuera el equivalente local de mandar el "Príncipe"; en términos económicos suponía un sobresueldo teórico de unas 40.500 ptas mensuales. Al nuevo Comandante las cosas le fueron mal desde el principio: según la prensa, a su antecesor (el Comandante Sow) le habían negado unas obras de mantenimiento el año anterior y, relacionado o no, hacia Febrero el ferry quedó inmovilizado por avería durante tres meses. Diarra debió tomar el mando con el buque en obras y, apenas reanudadas las rotaciones, el 26 de Mayo uno de los motores se averió originando gran alarma en tierra al no recibirse noticias del ferry durante 23 horas. Tras pasar Junio y Julio entre varada y nuevas reparaciones, el 31 de Agosto de 2001 otra avería en los motores le dejó inmovilizado en Dakar, esta vez ¡para un año!.

Un decreto de 1996 había autorizado al "Joola" a "générer et à utiliser ses propres ressources" probablemente para evitar que arruinara los ajenos, pues el comité gestor no podía gastar en mantenimientos o reparaciones un solo franco que no procediera de los beneficios del propio buque. Tamaño... ¿liberalismo autogestionario? originaría la quiebra fulminante de cualquier empresa privada ineficiente, pero una "empresa" estatal de servicios, incapaz de "quebrar", se verá abocada a una horrible degradación. Entre Febrero de 2001 y Septiembre de 2002 el "Joola" no generó otra cosa que facturas y la Marine Nationale, que quería dos motores nuevos (hacían unas 3.000 horas/año), hubo de conformarse con cambiar el de babor y reparar el otro con un coste total de unos 67

millones de ptas incluyendo una nueva varada. No hay que ser un genio para intuir que a la finalización de las obras la ruina debía de ser considerable. También lo era la de los casamanceses, obligados a transportar sus productos a través de Gambia (dos fronteras y un trasbordador "retratándose" a cada paso) o, peor aún, por la larguísima ruta de Tambacounda con su exótica guerrilla. Los costes se quintuplicaban, la duración del viaje era indeterminada... y los mangos llegaban al mercado en "un état lamentable"; obviamente, para estas gentes las tarifas aéreas (o incluso las de un buque "normal") eran locuras de los "toubabs", así que el verano del 2002 "l'arrêt du bateau avait commencé à soulever des vagues de protestations au sein des cadres casamançais". Quedémonos con este "ruido" en los oídos de Diarra y sus jefes.

ROMPIENDO EQUILIBRIOS

En Julio de 2002 y con las obras de los motores a punto de finalizar, los inspectores de Marina Mercante intentaron supervisar su resultado con tan escaso éxito que ni siquiera se les permitió acceder a la sala de máquinas. Pese a las amargas quejas de su superior sobre la "mauvaise volonté manifeste de l'Exploitant du navire", el 23 de Septiembre hicieron lo que aparenta ser un desesperado simulacro de inspección para salvar la cara, con once "recomendaciones" que, dada la situación real del buque, resultan francamente risibles (v.g. "réparer le pompe hydrofore"); lo más gracioso es que, para entonces, el ferry llevaba navegando trece días (¡que olor!). Más expeditivo había sido el Bureau Veritas, que requerido a reclasificar el buque el año anterior había anulado (¡otra vez!) el certificado provisional por "faute de levée de certaines prescriptions et défaut de paiement d'honoraires par l'Etat Major de la Marine". Pufos aparte, entre las "prescriptions" figuraba nada menos que reparar el dispositivo de cierre de las tres puertas del garaje y cambiar su junta estanca; todo apunta a que el "Joola" salió a la mar sin el beneficio de una sola inspección independiente, sin uno solo de sus certificados en regla y sin nadie a bordo que conociera minimamente lo que se traía entre manos.



Fondeados en Carabane; una de tantas canoas se aproxima a una porta de costado (abajo a la dcha) del "Joola" para transferir su cargamento humano. (Foto M. Clément)

Un ro-ro no es un barco para dejar a un amateur, pero es posible que la indulgente meteorología local retrasara la tragedia durante años: el problema era la estabilidad transversal, que llevaba años avisando lealmente a grandes voces. Tiene su gracia que, intentando defender al Comandante, la prensa senegalesa citara que el buque "...était très sensible au moindre angle de barre depuis sa construction" a causa de un "vice conceptuel qui n'avait pas été signalé en temps opportun". Aparte el hecho de que no se pueden comprar duros a peseta, lo cierto es que el "Joola" se pasó casi toda su vida mal cargado a lo que, según el informe, habría que añadir "...l'incurie du commandant du bateau qui n'a jamais, selon les informations recueillies, procédé aux calculs de stabilité", dándose dos posi-

bles explicaciones: "soit le commandant n'était pas capable d'exécuter ces calculs .../... soit il avait négligé leur importance". Eso por no hablar del grupo electrógeno de 5 tons que en 1996 le encajaron "sin anestesia" en la cubierta superior. El famoso "cargamento" de 3.000 soldados debió llegar a buen puerto por una combinación de calma chicha, lastrado a tope y cargamento completo de equipo militar en ambas bodegas, pero en su uso ordinario las bodegas solían ir mediadas hacia Ziguinchor y vacías de vuelta a Dakar; una lástima porque, aunque desconozco su ubicación exacta, seguramente estarían bajo la cubierta ro-ro. Como el KG en servicio era de unos 5,1 mts., la cubierta ro-ro estaría solo un metro bajo el centro de gravedad y tampoco resolvía nada llenarla de vehículos, menos aún con la media habitual de ¡cinco coches por trayecto!. Quizás la estabilidad bastara sin sobrar para un uso "civilizado" pero, en su forzada coyuntura, la clave del "Joola" habría consistido en navegar con parte de su sobrecarga humana en el semivació garaje, todos los tanques a tope y la confianza puesta en el equivalente local de la Virgen del Carmen o, caso de agnosticismo racionalista, en las al menos 100 tons de lastre fijo adicional que deberían habersele endosado a costa de otras capacidades.

El 10 de Septiembre de 2002 se reanudó el servicio con gran aparato oficial y sobrecarga de ministros, pues tanto el de las FF.AA. como el de Transportes hicieron el viaje, este último en calidad de

"pardillo" al bendecir incautamente con su presencia tamaño desastre administrativo, pero la "inauguración" debía sumar tantos puntos en Casamance que... ¡en fin! Con tanto baranda a bordo las crónicas apuntan cierta moderación: unos 600 pasajeros, 15 vehículos y 200 tons de arroz, mencionándose imprudentemente unos ingresos de 675.000 ptas contra "la moyenne habituelle" de millón y cuarto (je, je); también apuntan una "tempête brutale" (¡ejem!... un chubasco con marejada a fuerte marejada), un herido leve por el botellámen de un frigorífico suelto y, finalmente, "chants et danses" al llegar a puerto. Puntuálicemos que, habitualmente, en el "Joola" no solo iba destrincado algún que otro frigorífico, sino también la carga, los vehículos y, por supuesto, los señores pasajeros. Pero, con el júbilo del evento, casi se nos pasa la nota de servicio entregada al Comandante el 9 de Septiembre: se le ordenaba "la limitation à un voyage par semaine en attendant la réhabilitation du moteur de propulsion tribord", con tránsitos a 800 RPM en lugar de las 1000 RPM habituales. Lo de las RPM parece un rodaje normal, con 10-11 nudos en lugar de 14, tres horas más de viaje y cierto ahorro de combustible, pero reducir las rotaciones a la mitad, aparte de retrasar el rodaje parece "aportar" una reducción extra del 50% en gastos de combustible y mantenimiento de motores al precio de elegir entre dejar en tierra a la mitad de la clientela (políticamente incorrecto) o experimentar la conocida Ley de Boyle-Mariotte (¡a doble presión, mitad de volumen!).

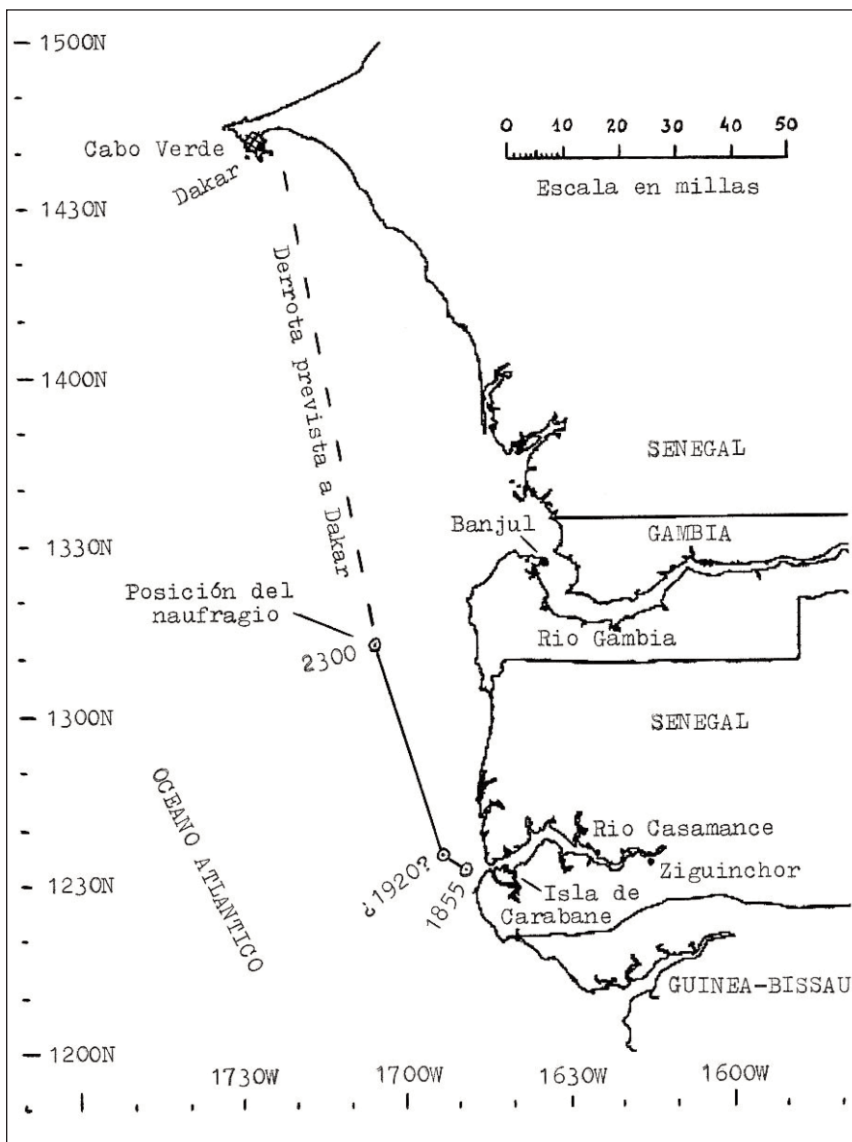
Tras completar una segunda rotación sin novedad el "Joola" salió de Dakar el 24 de Septiembre para efectuar la tercera, llegando a Ziguinchor a las 1300 del 25 y finalizando aquella misma tarde las operaciones de carga y descarga. La temporada del mango había finalizado y la época de las lluvias había sido floja, así que las dos bodegas quedaron vacías y en el garaje solo se cargaron 459 "colis" (22 tons), dos camiones y cinco vehículos particulares (otras 30 tons). Tampoco se rellenaron los tanques de combustible, algo quizás habitual, pero no creo que fuera habitual ni ayudara en absoluto que la falta de presión en tierra impidiera hacerlo con los de agua dulce. Atracado de punta el buque escoraba a babor y se dijo que era por estar atravesado a la corriente; nos lo creeremos tras dejar constancia de que, aún sin pasajeros a bordo, la cosa ya andaba chungu. Respecto al pasaje, el día 24 se había suspendido la venta de billetes por haberse alcanzado el máximo legal de 550, pero "Le Commandant du navire à son arrivée à Ziguinchor a autorisé la reprise des ventes de billets en troisième classe sans aucune consigne de limitation"; como los lectores uniformados conocemos la expresión "hacer lo necesario para que resulte lo conveniente" huelga añadir que, naturalmente, el CC Diarra habría actuado así bajo su propia responsabilidad, claro. En Ziguinchor embarcaron ofi-

cialmente 957 pasajeros incluyendo unos veintisiete europeos, tres de los cuales eran turistas madrileños que viajaban en camarote; otros dos españoles tuvieron la chamba de no conseguir plaza en 1ª clase y, vista la falta de "glamour" de las otras dos, cambiar de aires.

El día 26 a las 1330 el ferry salió de Ziguinchor, fondeando frente a la isla de Carabane a las 1630 y abriendo la porta de estribor a la habitual aglomeración de canoas; oficialmente pasaron a bordo otras 185 personas y 3 tons de "colis" de pescado seco. Hay una toma de vídeo de esta escena: desaparecida ya la escora a babor tras largar amarras, los mirores desplazados a estribor originan ahora una escora de 8° a 10° ¡en un buque de unas 2.150 tons (1) de desplazamiento! Hacia las 1815 el "Joola" levó el ancla y se dirigió a mar abierto, pasando la barra del río a las 1855 y poniendo rumbo a Dakar a unos 11 nudos poco después; a las 2200 el operador radio comunicó su posición y cerró escucha hasta la llegada a puerto, prevista para las 0700. Oficialmente viajaban a bordo 1220 pasajeros (¡una sobrecarga del 120%!) y con esta cifra se hizo el cálculo de estabilidad del informe oficial, que con los tanques de lastre llenos (Sit.A) arroja un GM de 0,694 mts y una reserva de estabilidad superior a los mínimos fijados por la OMI. En consecuencia, la precipitada conclusión del informe (se publicó cinco semanas tras el naufragio) fue que el "Joola" hubo de salir a la mar con los tanques de lastre vacíos (Sit.B, GM=0,370 mts) o semi-vacíos (Sit.C, GM=0,278 mts), situaciones ambas que permitirían explicar lo ocurrido aunque no la aparente parálisis cerebral del Comandante (el agua de lastre es gratis hasta en Senegal). Pero recuentos posteriores permiten deducir que había a bordo casi 800 personas no incluidas en el cálculo que, por fuerza, hubieron de sumarse a la multitud que solía viajar al sereno en las cubiertas superiores; una estimación a ojo de buen cubero (no tengo planos ni hidrostáticas) me da unos 460 tonelámetros extra sobre el centro de gravedad, una reducción del GM de unos 0,20 mts. y... ¡rayos!, ¡que ahora el GM está próximo al de la Sit.B y podemos irnos al infierno aún con los lastres a tope!

ROMPIENDO RECORDS

Pese a llevar año y medio a bordo del "Joola" el CC Diarra solo había disfrutado de un par de meses de operatividad y puede que su buque no le contara todavía cosas al oído, como suelen hacer cuando cogen confianza. Durante la tarde se habían visto relámpagos hacia el N del río y la previsión para esa noche era de "...fortes pluies, orages, vents très forts de 20 à 40 nœuds pendant 15 à 30 minutes", nada anormal en Septiembre, al final de la época de las lluvias. A las 2245 apareció en el radar un chubasco



Derrota del "Joola" y entorno geográfico de la tragedia. (Elaboración propia sobre contorno de costa NOAA/ U.S. Geologic Survey)

tropical procedente de la costa que alcanzó al ferry hacia las 2300 con viento del través de Er de unos 30 nudos, fuerte lluvia, aparato eléctrico y marejada a fuerte marejada con olas de hasta dos mts. Este tipo de chubascos pasan de cero a infinito en un segundo y, sin verlo venir en la oscuridad, la marchosa muchedumbre de las cubiertas superiores quedó instantáneamente hecha una sopa, corriendo a refugiarse a sotavento y amontonándose allí al intentar acceder al ya abarrotado interior. Una estimación (conservadora) de 1.000 personas desplazándose un promedio de 3 mts me da entre 12° y 16° de escora pero, según el informe, con un GM de 0.37m. (Sit.B) el viento habría producido un momento escorante adicional con equilibrio estático a los 5° y dinámico a los 12°. Creo probable que se alcanzara un pico de unos 26° a Br, estando los tanques de combustible hacia el 22% y los de agua dulce al 40% de su capacidad.

A partir de aquí todo fue "cuesta abajo" y, tanto en cubierta como en interiores, buena parte de quienes

no se habían desplazado a babor por su pié hubieron de hacerlo rodando o formando parte de un alud. Para acabar de arreglarlo, tras oírse un estruendo a popa los dos camiones del garaje (que iban sin trincar) se fueron de costadillo junto con el resto de los vehículos y las 25 tons de "equipaje" (¡mermelada de mango!); el informe achaca el golpe de gracia a los portillos abiertos, que hubieron de sumergirse a partir de los 20°, pero la porta de Br y la de popa tuvieron que hacerlo bastante antes y ya hemos visto que no estaban precisamente en estado de revista. Las luces se apagaron y, poco a poco, el "Joola" se acostó sobre su costado; pasados tres o cuatro minutos estaba en posición invertida con la mayor parte del pasaje atrapado en su interior, gritando en la oscuridad. Según un testigo el Comandante estaba en el puente (¿avisado ante la inminente pérdida de visibilidad?) y la única orden que dio fue parar máquina, como así se hizo; otro testigo pudo ver a la luz de los relámpagos (¡mientras trepaba!) al personal de guardia a través de los ventanales del puente, arrojados al fondo de lo que ya era un pozo e incapaces de pedir auxilio por radio. Como era de temer las radiobalizas no funcionaron y el mundo siguió su curso mientras 21 de las 22 balsas neumáticas acompañaban al ferry solidamente

trincadas a sus estibas (¡jal fin, algo trincado!). Sorprende constatar que, pese a los serios "toques" que venía dando el buque y habiendo dispuesto de un cuarto de hora para hacerlo, no se les ocurriera apropiarse al chubasco; de hecho, hasta es posible que se ahogaran sin saber qué había fallado.

Tras el naufragio quedaron sobre el agua centenares de personas, pero tenían en contra hasta su propia anatomía; uno de los pocos deportes en que no hacemos el ridículo frente a las personas de raza negra es la natación pues, al parecer, su superior masa ósea les hace ser relativamente más densos. A pesar de la elevada temperatura del agua, la mayor parte de quienes se salvaron fueron los que pudieron permanecer sobre el casco al zozobrar o encaramarse a él poco después, aunque una senegalesa que acababa de refugiarse del diluvio en interiores pudo cargarse un portillo, salir por el agujero y nadar durante 4 horas antes de ser izada al casco. A sus 39 años, esta madre de 6 hijos ¡embarazada de 4

meses! fue la única mujer que pudo contarle pero claro, era hija y hermana de pescadores; un francés consiguió sacar a su pareja (enferma de paludismo) por el portillo de su camarote y mantenerla a flote durante media hora aunque, finalmente, solo pudo salvarse él; fue el único europeo en lograrlo. El "Joola" había naufragado unas 17 millas al 257/vº de la Pta de Saniang, pasada ya la frontera gambiana y en sondas de 24 mts; pese a estar rodeados de luces de pesqueros los náufragos no lograron atraer su atención. Un superviviente disparó hacia las 0400 una señal pirotécnica de la balsa liberada, pero el crepúsculo fue a las 0636 y, significativamente, el primer auxilio llegó a las 0645 procedente de rudimentarias canoas de pesca a las que el chubasco no había despeinado siquiera y que transbordaron a los supervivientes desde la quilla del "Joola" a los pesqueros "de verdad" que se fueron acercando; finalmente, estos avisaron por radio a Dakar hacia las 0730 y a partir de las 0900 comenzaron a salir unidades navales hacia la zona. Cuando a las 1445 una canoa rescató al último superviviente (un chaval procedente del interior del buque) todavía se oían golpes dentro del casco volcado; hacia las 1600 un helicóptero de la marina francesa depositó un par de buceadores sobre un pesquero, pero los golpes dejaron de oírse hacia las 1700, una hora antes de que llegaran las primeras unidades de superficie procedentes de Dakar. Según el informe, el Ministro de las FF.AA. únicamente solicitó ayuda de las Forces Françaises du Cap Vert (basadas en Dakar) "sur insistance", entre otros, del propio jefe de esta fuerza y del embajador francés.

Solo hubo 65 supervivientes y, en Febrero, el 1er.Ministro reconoció oficialmente 1863 víctimas (otras fuentes calculan 1953): considerando que el "Titanic" "apenas" produjo 1517, cabría dudar si en verdad la muerte nos hace a todos iguales. Los días siguientes pudieron recuperarse 551 cada-

veres, la mitad extraídos del casco por buceadores antes de que, pasadas menos de 48 horas, el horrible estado de los cuerpos aconsejara interrumpir las operaciones. Naturalmente la conmoción en Senegal fue enorme; desaparecidos en el naufragio el Comandante Diarra y su segundo, a los cinco días fueron "dimitidos" los Ministros de Transportes y de las FF.AA, a las dos semanas cesado el AJEMA local y al mes cayó el gobierno en pleno. Quilla al sol y con su espantoso cargamento a bordo, el "Joola" fue derivando hacia la costa gambiana hasta varar a unas 12 millas de tierra; en Octubre la compañía holandesa Smit informó que era recuperable al coste de 2,9 millones de euros, pero la operación no llegó a efectuarse y el pasado 30 de Abril el casco seguía en sondas de 18 mts, empezando a desintegrarse y con las víctimas reducidas a osamentas. Si no fuera porque esta primavera se inició en Francia una encuesta judicial (murieron 17 franceses), posiblemente ya serían historia.



El "Joola" quilla al sol el 27 de Septiembre de 2002. (Foto Marine Nationale - Agencia France-Press)

(1) El KG y el Desplazamiento están tomados de un trabajo no oficial y su exactitud puede ser cuestionable. Concretamente, el Coeficiente de Bloque por fórmulas aproximadas para un buque de este tipo y dimensiones me indican la posibilidad de un Desplazamiento algo menor, lo que incrementaría ligeramente la escora inicial por el movimiento del pasaje y disminuiría aún más el GM.

BIBLIOGRAFIA Y FUENTES

Las fuentes básicas para este artículo han sido tres informes oficiales senegaleses, los dos primeros emitidos casi "a bote pronto" por el Ministerio de Transportes (Rapport Preliminaire de l'Enquete Maritime, 01.10.02, CONFIDENTIEL, que dispara con perdigón lobero contra la Marina) y por el Ministerio de las FF.AA. (Rapport de la Commission Militaire Institué Après le Naufrage du M/S Joola, 01.10.02, SECRET, que contemporiza un tanto); su aparatosa clasificación de seguridad (sellos rojos incluidos) aporta a ambos cierta prestancia pero, por fuerza, resultan incomple-

tos por prematuros. Siéndolo también el tercero (Commission d'Enquete Technique sur les Causes du Naufrage du "Joola", 04.11.02), al menos aporta una información mucho más asentada y completa en sus 98 páginas; los tres informes están digitalizados y quedan a disposición de los lectores que deseen sacar conclusiones propias. Como fuentes complementarias he utilizado sobre todo prensa francesa y senegalesa, con mención especial a dos extensos trabajos publicados por el "Sud Quotidien" de Dakar el 03.12.02 y "Le Nouvel Observateur" el 12.12.02 y sin olvidar otras tres docenas de artículos, comunicados y documentos diversos. Sigo en jatorre@eresmas.com

