

HISTORIAS DE LA MAR

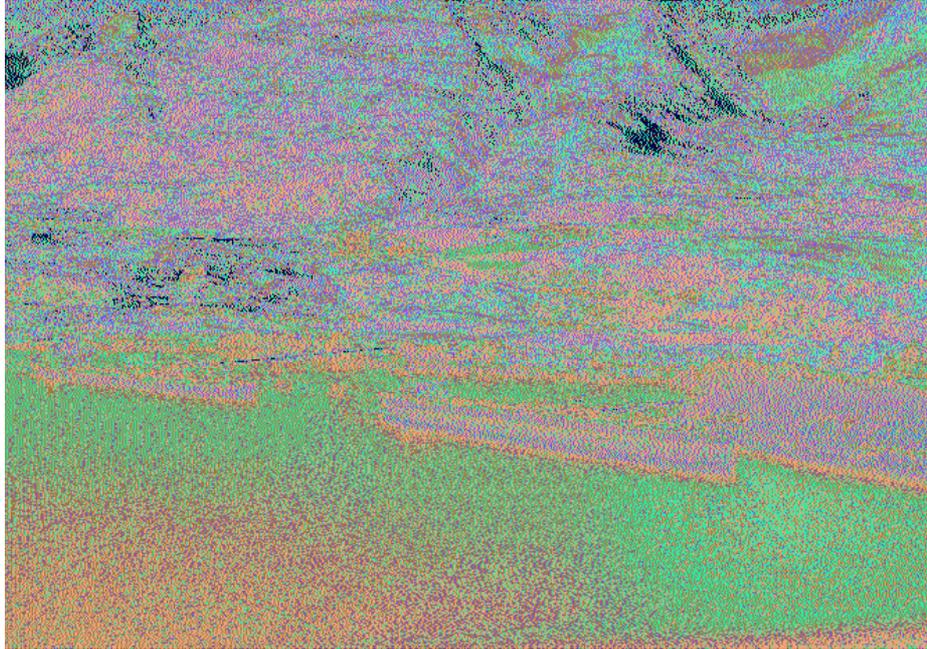
VODKA CON HIELO

Luis JAR TORRE



ACE algunos años, un capitán mercante norteamericano se quejaba en la «tele» de que, en sus propias palabras, él no era Darth Vader (el «malo» de la *Guerra de las Galaxias*), sino una persona corriente. El pobre hombre llevaba una década arrastrando lo que podríamos llamar serios problemas de imagen: sirva de muestra que en una carísima película (*Waterworld*, 1995, con Kevin Costner), media humanidad había podido ver su foto presidiendo el cuartel general de un grupo de piratas. Por si fuera poco, en determinada escena el jefe de la banda ofrecía una botella de whisky en sacrificio al «Santo Joe» y, cuando las aguas se tragaban finalmente el ruinoso petrolero que constituía su base, resultaba claramente visible a popa el nombre *Exxon Valdez*, el

HISTORIAS DE LA MAR

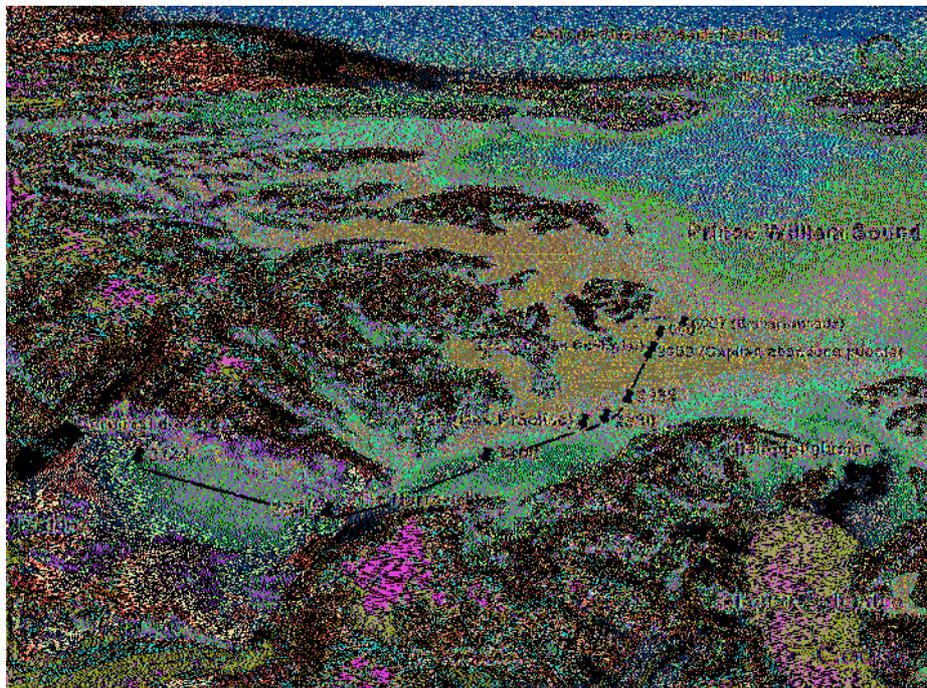


Vista parcial (mitad W) de la terminal marítima de Alyeska en Valdez. El petrolero de la derecha ocupa el mismo atraque utilizado por el *Exxon Valdez* los días 22 y 23 de marzo de 1989. (Foto: autor desconocido obtenida en Internet).

mismo que el «Santo Joe» había mandado en la vida real. Cargado de razón, el Joe auténtico se lamentaba de que le habían convertido en el «santo patrón de los malvados»; como declararía en prensa: *...they get me as the anti-Christ*. Si hemos de ser sinceros, también había ciertas quejas contra él: a fin de cuentas, el petrolero que mandaba, tras comerse tontamente un bajo, había pringado a conciencia las immaculadas riberas del Imperio. Tampoco ayudaba que, en el momento de embarrancar, el capitán tuviera retirado el carné de conducir automóviles por haberlo hecho bebido, ni que en los cinco años anteriores hubiera sufrido otras dos retiradas y sendos arrestos por idéntico motivo. Como ahora había abandonado inoportunamente el puente, habría sido inexacto acusarle de «conducir» bebido, pero todo el país se enteró de las copas ingeridas la tarde anterior y de que, según la analítica efectuada *in situ*, cuando su buque acabó en las piedras, por sus arterias circulaba algo más volátil que la sangre. Con tales antecedentes, fue casi indiferente que los tribunales rechazaran la analítica por chapucera y que, aunque condenado a una pena menor por vertido negligente, el «viejo» resultara absuelto del cargo de «conducir» petroleros borracho.

HISTORIAS DE LA MAR

La embarrancada del *Exxon Valdez* en Alaska y, sobre todo, el subsiguiente vertido de crudo en un área especialmente protegida fueron traumáticos para los norteamericanos. Abruma comprobar que, pasados dieciocho años, el *Google* ofrezca casi dos millones de enlaces para el *Exxon Valdez* y que éste haya resultado ser el accidente marítimo más investigado desde el *Titanic*. Como en todo accidente, hubo más de una causa: de hecho, el National Transportation Safety Board (NTSB) identificó cinco diferentes, de las que el hipotético estado y actuación del capitán sólo era una pero, igual que Edward J. Smith pasó a la historia por su supuesto desdén hacia los icebergs, resultará inevitable que Joseph J. Hazelwood lo haga por las copas que se tomó la tarde anterior. No fue su único desliz (ni para mí el más grave), pero urgía encontrar un culpable y su alcoholismo era un pecado perfectamente conspicuo, comprensible e imperdonable para sus estupefactos e indignados compatriotas. Vistas las «facilidades», y como no podía ser de otra manera, acabó cocido en su propia «salsa».



Escenario del accidente: obsérvese la emisión de hielo glacial desde Columbia Bay, en la esquina inferior derecha. (Elaboración propia sobre un mosaico fotográfico Google Earth parcialmente modificado).

*HISTORIAS DE LA MAR***Petróleo**

Tiene su gracia que medio nombre de este petrolero proceda de un intrín-gulis de la «empresa» que edita esta REVISTA. El caso fue que en 1790 se dejó caer por lo que hoy es el Prince William Sound, en la costa sur de Alaska, el teniente de navío Salvador Fidalgo al mando de un barquito e inmerso en la coyuntura estratégica de descubrir, tomar posesión, espantar moscones e investigar la extensión hacia el sur de los rusos en lo que entonces era la costa norte de nuestra Alta California. Considerando quizá la conveniencia de caer bien a alguien que podía mandarle tan lejos, Fidalgo aprovechó el descubri-miento de un puerto libre de hielo para bautizarlo como Puerto (o Bahía) Valdés, en honor del capitán general de la Armada, y a la sazón ministro de Marina, don Antonio Valdés y Bazán. Ciento setenta y ocho años después se descubrió un yacimiento petrolífero en la complicada y casi inaccesible costa norte de Alaska, y su explotación obligó a construir un oleoducto de 1.281 km a través de todo el Estado: desde Prudhoe Bay en el Ártico hasta la esquina noroeste del Prince William Sound. Ahora, para llegar por mar a aquella «esquina» había que dejar a estribor Port Fidalgo y enfilear el Valdez Arm hasta atravesar los Valdez Narrows, desembocando en la amplia bahía de Port Valdez al fondo de la cual moría el Valdez Glacier y en cuyas márgenes sur y norte estaban, respectivamente, la terminal de carga y la propia ciudad de Valdez. Ni el propio ministro Valdés se lo hubiera creído, ¡y no digamos el teniente de navío Fidalgo!

La construcción de semejante oleoducto a través de territorio ártico supuso la oposición frontal de los grupos medioambientales y tales problemas de ingeniería que llegó a plantearse transportar el crudo a través del Paso del noroeste en enormes petroleros rompehielos, idea pronto desechada aunque se demostrara factible (¿alguien recuerda el viaje del *Manhattan* en 1969?). El embargo petrolífero de 1973 debió aguzar las mentes y aflojar los bolsillos, porque en 1974 comenzó la construcción del oleoducto y en 1977 ya estaba en servicio como un consorcio de siete petroleras (Alyeska Pipeline Service Co.), participado por la Exxon en un 20 por 100. Alyeska también era responsable de la prevención y limpieza de cualquier vertido en tierra o en el Prince William Sound y, dado el interés ecológico de la zona, se le impuso la dispo-nibilidad permanente de determinados medios humanos y materiales, con un tiempo previsto de respuesta de cinco horas para colocarlos *in situ*. Paralela-mente y entre otras medidas, también se estableció un dispositivo de separa-ción y control de tráfico, así como la obligatoriedad de que los petroleros tomaran práctico en Cape Hinchinbrook, a la entrada del Sound y a unas 60 millas de la terminal.

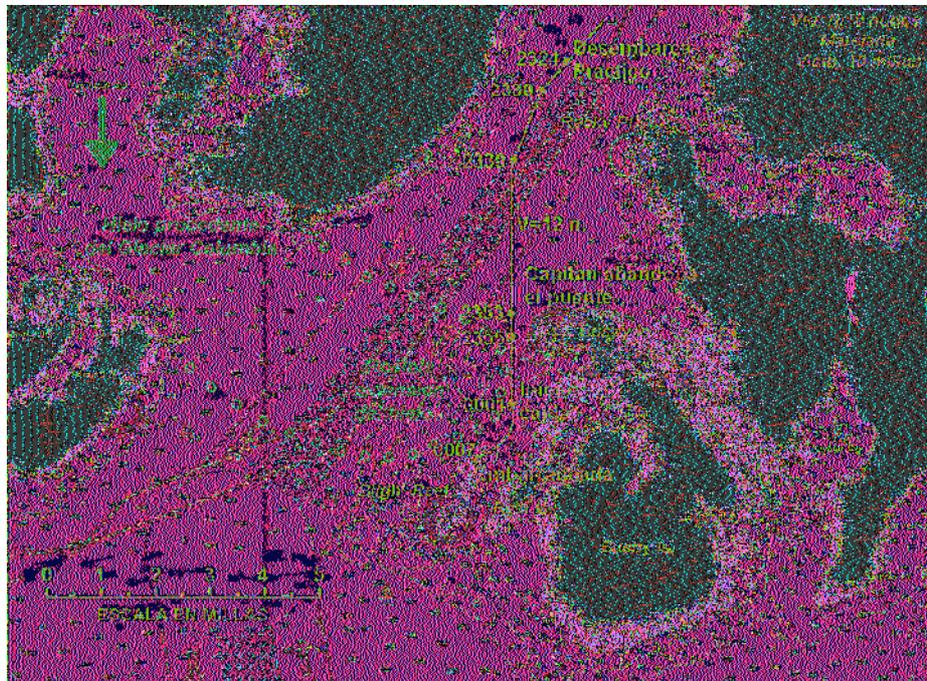
El propio informe estatal reconoce literalmente que, durante doce años y más de 8.700 tránsitos, todo funcionó demasiado bien, permitiendo que la autocomplacencia se instalara en un sistema diseñado para mover cada día dos

millones de barriles de crudo; según dicho informe, la insistencia de la industria en regular *the Valdez tanker trade its own way* y la creciente cesión del gobierno acabaron produciendo *a disastrous failure of the system*. Conviene puntualizar que, en 1980, los ingresos del petróleo suponían para el Estado de Alaska el 90 por 100 de sus entradas, y que su magnitud permitió a los legisladores locales abolir el impuesto sobre la renta personal; lamentablemente, ningún legislador fue capaz de abolir los gravámenes de mamá naturaleza. En este caso, además de las miserias propias de la latitud (61° N), un simpático glaciar distribuía periódicamente sobre el dispositivo y a unas 20 millas de la terminal generosas raciones de cubitos de hielo, obligando a buscarse la vida a petroleros de 300 m de eslora en una zona donde, a banda y banda del dispositivo, discurría acongojante pedregal (*mariners are advised to exercise extreme caution and to report all ice sightings to Valdez Traffic on Ch13*). Y eso por no hablar de los Valdez Narrows, a siete millas de la terminal, que además de tener 0,6 millas de ancho lucían en su extremo NE una «curva» de 45° e inoportuna piedra medianera (Middle Rock, claro). En marzo de 1989 y tras una desagradable experiencia en Cape Hinchinbrook, los prácticos llevaban varios años «replegados» en Rocky Point (a unas seis millas de los Narrows), el control de tráfico tenía problemas con los radares, las cuadrillas de limpieza habían sido diezmadas y determinados equipos, que se suponían preembarcados en una gabarra o listos para su uso inmediato, yacían sepultados bajo equipo pesado en los almacenes u ocultos en ignotos lugares bajo la nieve.

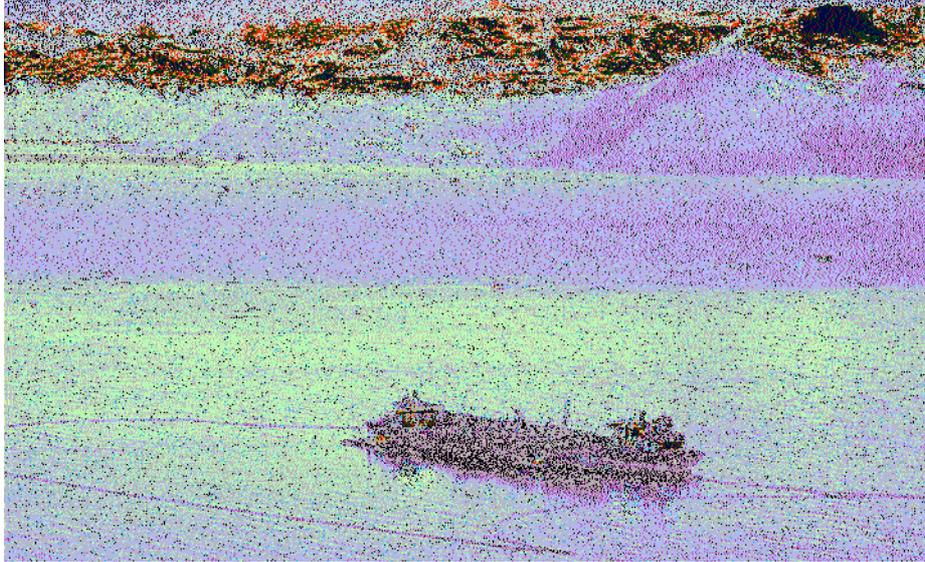
Hay que decir que la Exxon tenía un buen historial en prevención de vertidos y que, según se ha publicado, intentó que Alyeska aumentara sus recursos anticontaminación, quedando en minoría. Aun siendo la primera corporación petrolífera mundial, hoy es imposible ver su nombre en el costado de ningún petrolero, pero en 1989 eran bastante más pardillos y poseían una flota de veinte buques. El *Exxon Valdez* era el segundo más moderno y, cuando se entregó en diciembre de 1986, el mayor jamás puesto a flote en la costa oeste de los Estados Unidos. Se trataba de un petrolero de crudo de casco sencillito construido en San Diego por la National Steel & Ship Building Co. como primera de dos unidades tipo *Alaska* para la Exxon, y tenía 300,84 m de eslora, 50,60 de manga, 26,82 de puntal, 19,66 de calado máximo y 213.755 TPM; un motor Sulzer de 31.650 BHP le proporcionaba 16,25 nudos de andar y disponía de cinco tanques centrales (todos de carga) y seis laterales por banda, de los que los 1, 3 y 5 eran de carga, los 2 y 4 de lastre limpio y los 6 de *slops*. En los años setenta un buque así habría tenido más de 40 tripulantes, pero en los ochenta se pusieron de moda los «automatismos» como coartada para las «tripulaciones reducidas» y la Exxon, como casi todos, intentó ahorrarse un dinerillo en la ignorancia de que acabaría protagonizando uno de los «ahorros» más caros de la historia de la navegación.

HISTORIAS DE LA MAR

Aunque los petroleros de la Exxon ya estaban certificados por el Coast Guard para un mínimo de 14/15 tripulantes, cuando sufrió el accidente en 1989 el *Exxon Valdez* llevaba 20; según un informe del NTSB su tripulación mínima se habría fijado cuando hacía la ruta Alaska-Panamá, con dos semanas de tránsitos, pero en diciembre de 1988 pasó a hacer la ruta entre Alaska y California, con tránsitos de unos cinco días, y la calidad de vida de sus oficiales de cubierta se fue al guano. Como en 1981 padecí en un petrolero similar algunos viajes entre Venezuela y la costa este (también cinco o seis días), intentaré explicar tamaña paradoja antes de que alguien piense que me he vuelto loco. Cuando un petrolero de crudo llega a puerto y comienza las operaciones de descarga, sus oficiales de cubierta siguen a guardias de mar en el control de carga bajo la férula del 1.º oficial. Se trata de unas «operaciones» donde, *grosso modo*, una endiablada combinación de tuberías, válvulas, turbo-



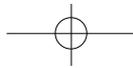
Reconstrucción más probable de la derrota del *Exxon Valdez* la noche del 23 al 24 de marzo de 1989; como existen inconsistencias en tiempos y distancias, lo aquí representado es un compromiso con lo posible. Además, alguna fuente señala que el paso entre el hielo y los bajos tendría un ancho de 0,9 millas, pero visto lo ocurrido creo improbable que fuera así en toda su extensión. (Elaboración propia con datos adicionales tomados de un par de gráficos disponibles en Internet y sobre cartografía digital simplificada en parte).



Fotografía obtenida el 26 de marzo: el *Exxon Valdez* está embarrancado y rodeado de barreras antipolución mientras se trasiega su carga al *Exxon Baton Rouge*, de menor tonelaje y abarloado por su Br (en primer plano). Obsérvese el buen tiempo reinante los primeros días y la presencia ocasional de hielo procedente de Columbia Bay, que debería estar al fondo a la izquierda. (Foto: E. Hill. Anchorage Daily News).

bombas y café permiten descargar crudo a unas 10.000 t/h por un par de líneas, mientras por una tercera el mismo crudo limpia a cañonazos los tanques que otra diferente (de gas inerte) mantiene con un bajo porcentaje de oxígeno y por otras dos suplementarias se deslastra y reachica. Cargar es algo más sencillo, pero con la emoción añadida de llenar los tanques sin quedarse corto (mal rollo con el armador) ni desbordarlos (peor rollo con las autoridades locales). Como en todo artificio mecánico pueden cascar varias cosas: si lo hacen las líneas de carga se contamina el mundo, si carga y lastre no se conjugan adecuadamente el buque puede sufrir averías en el espinazo, si los tanques no se mantienen debidamente inertizados podemos volar por los aires y, en cualquiera de los tres casos, podemos tener la seguridad de aparecer en el telediario.

Ante semejante papeleta, al extenderse a finales de los 70 el lavado con crudo y gas inerte empezó a ser habitual que durante las 24/36 horas que estos buques permanecían en puerto el 1.º oficial montara guardia semi-permanente en el control de carga, con el 2.º y el 3.º oficiales auxiliándole en cubierta a dos guardias de seis horas. Con las terminales indefectiblemente en el quinto pino, la salida a tierra del 1.º oficial era un caso perdido pero, en ausencia de papeleo, sus dos colegas podían intentar, tras una larguísima maniobra



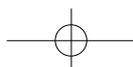
HISTORIAS DE LA MAR

de atraque (a horas intempestivas) y entre guardia y guardia, pasar tres horas en tierra y otras dos en lanchas y taxis antes de tragarse otras seis de guardia, sufrir otra maniobra y, si cuadraba, entrar de guardia de puente en «óptimas» condiciones. Con tránsitos de dos semanas podías ir tirando, pero pronto se hizo evidente que con viajes de unos pocos días los tres «chóferes» andaban hechos unos zorros aún sin salir a tierra. Razonablemente, las empresas más serias (incluyendo la Exxon) empezaron a embarcar un «chofer» extra y a rebajar de guardia al 1.º oficial pero, tras caer también la Exxon víctima de la epidemia de automatismos, en marzo de 1989 el *Exxon Valdez* navegaba sin «4.º oficial».

Vodka

Sobre el papel podría haberse considerado como «4.º oficial» del *Exxon Valdez* a su capitán, pero es cosa sabida que el papel lo aguanta todo menos la mar, que lo reduce a papilla... como a veces también hace con las personas. En 1989 Joseph Hazelwood tenía 42 años de edad y muchos le consideraban el mejor capitán de la compañía, lo que no es de extrañar a la vista de su currículo: titulado por el prestigioso Maritime College de la Universidad de Nueva York, llevaba navegando desde los 22 años y mandando buques de la Exxon desde los 32. Cuando medio país pidió su cabeza, quienes le habían conocido embarcado, sin disculpar sus errores, cantaron unánimemente ante los inquisidores sus alabanzas: *highly skilled, highly qualified*, declaraba práctico tras práctico al Coast Guard, *...no one had anything negative to say about [Hazelwood's] seamanship*, añadía el investigador de la NTSB. Un capitán que le había tenido bajo su bota le describió como *one of the finest tanker men I ever met*, y otro declaró que: *Joe had what we old-timers refer to as a seaman's eye... He had that sixth sense about seafaring*. Con el tiempo también saldría a relucir que Hazelwood tenía un coeficiente intelectual de 138: o sea, que para bien o para mal se trataba de un superdotado.

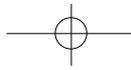
Hay indicios para pensar que también era un tipo afectivo e introvertido, y algo más que indicios de que tenía problemas en casa: pésima combinación para llevarse a un petrolero si, como él mismo sacó a relucir en una entrevista, *...can refer to records that show his physician had diagnosed him with dysthymia* (según el Webster, depresión por pérdida de esperanza, confianza o coraje). En 1984 media flota sabía que el «viejo» tenía problemas: pese a la «ley seca» impuesta en sus buques por Exxon, el capitán bebía abiertamente, invitaba a sus subordinados y era objeto de chistes (*It's Captain Hazelwood and his Chief Mate, Jack Daniels, that run the ship*); en palabras de uno de sus compañeros casi era como si estuviera intentando que le pillaran. En julio de aquel año sufrió un arresto por conducir bebido durante sus vacaciones, y el problema se hizo tan obvio que su supervisor (y amigo) le convenció para



someterse en abril de 1985 a un tratamiento de rehabilitación. Por entonces, un médico le encontró «deprimido y desmoralizado», pero la Exxon le dio un mando con una ruta cercana a su hogar en Nueva York y la cosa pareció mejorar, sin impedir que aquel mismo agosto volvieran a retirarle el carné por lo mismo. Según declaraciones del Coast Guard publicadas en prensa, su licencia de capitán mercante también se habría convertido en humo cuando, al renovarla en 1986, ocultó sus problemas con Tráfico (*If they lie on the application, that becomes a fraudulent application and it voids the license... Drunken driving convictions are not minor traffic violations*). Con todo, en 1987 le confiaron el flamante *Exxon Valdez* y aquel año y el siguiente su buque ganó el premio anual de la compañía a la seguridad y rendimiento. Lamentablemente, en septiembre de 1988 y tras 19 años de matrimonio, Hazelwood estaba al borde del divorcio, y volvió a sufrir otro arresto con retirada de carné. Hay discrepancias, pero según sus superiores era «la persona más cuidadosamente vigilada en la flota Exxon»; si bebía a bordo no parece que afectara a su trabajo, que dicho sea de paso le reportaba más de 100.000 dólares de los de entonces al año y, con toda probabilidad, le permitía estar en su casa la mitad del tiempo (la documentación habla de capitanes alternos).

El 18 de marzo de 1989, tras perder cinco días fondeado reparando un turbocompresor del motor principal, el *Exxon Valdez* dejó la bahía de San Francisco en lastre con destino a Valdez, donde atracó a las 2335 del 22; días antes, Hazelwood, cada vez más desilusionado con su trabajo, le había dicho a un amigo que estaba pensando colocarse de práctico en el Columbia River (Oregón). A las 0054 del 23 comenzó el deslastre, a las 0505 la carga y a las 0600 debió entrar de guardia el 3.º oficial Gregory Cousins tras haber dormido, como mucho, unas cinco horas (el NTSB le calculó cuatro). Cousins era un atípico 3.º oficial de 39 años que había empezado de marinero y conseguido el título de oficial sólo tres años antes; cruelmente, los abogados de los demandantes precisaron que lo había hecho en un *home study course*, y tanto sus habilidades náuticas como sus horas de sueño acabarían siendo tan archiconocidas como las copas del capitán. Aquel atareado 23 de marzo era Jueves Santo, y Joseph Hazelwood empezó su particular «Semana de Pasión» saliendo a tierra a las 1059 con el jefe de máquinas y el oficial radio: feliz tríada que, en mis tiempos, a veces era víctima de las malas lenguas por su aparente desahogo laboral y confort. Tras algún papeleo en la oficina del consignatario, Ed Murphy (el práctico que había metido el buque y debía sacarlo) les llevó a Valdez y los cuatro se fueron a comer al *Pizza Palace*, donde Hazelwood bebió únicamente té helado. Luego Murphy les dejó en un supermercado y el trío se disolvió después de quedar a media tarde en el *Pipeline Club* para regresar a bordo: lo que se «trasegó» aquella tarde y en aquel *Pipeline* deben ser las copas más investigadas del siglo xx.

Hazelwood apareció por allí hacia las 1630 y, resumiendo una enormidad, debió meterse tres vodkas entre pecho y espalda: significativamente, venía de

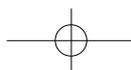


HISTORIAS DE LA MAR



Una vez trasegada su carga y reflatado, el 5 de abril el *Exxon Valdez* se dirige apreciablemente «hocicado» a fondear en la cercana Naked Island. Obsérvense sus más de 50 m de manga en proporción con las dos personas del alerón de Er (la «tercera persona» es el repetidor de la giroscópica), así como el sano mosqueo que revela el bote salvavidas de Br arriado hasta su posición de embarque. (Foto: autor desconocido obtenida en Internet).

enviar flores a su mujer y a su hija. Hacia las 1900 el capitán, el jefe y el radio volvieron al *Palace* a encargarse de unas pizzas para llevar y, mientras se las preparaban, Hazelwood se pegó otro lingotazo en el *Club Valdez*, introduciéndose en un taxi junto con sus dos colegas y las pizzas hacia las 1930 de vuelta al *Exxon Valdez* que tenía su salida prevista a las 2200 con destino a Long Beach (California). Así pues, a despecho de la norma del Coast Guard que prohibía beber alcohol cuatro horas antes de «conducir» mercantes, la versión más verosímil apunta a que el «viejo» tendría encima las proverbiales «cuatro copas» tres horas antes de la salida prevista, y digo verosímil porque cuatro copas cuadran mucho mejor con las que él mismo calculó (*at least three drinks*) y el Coast Guard le «recalcó» (*may have had four*) que con las que le «extrapolaron» (*16 to 20 drinks*) en base a un delirante análisis. Lo que Hazelwood calculó rematadamente mal fue la hora de regresar a bordo, porque su 1.º oficial había finalizado la carga a las 1924 y adelantado la salida una hora; por ello, cuando pasadas las 2030 apareció el capitán, práctico y

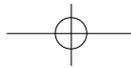


consignatario llevaban esperándole cierto tiempo. A las 2040 se reunió con ellos y a ninguno de los dos le pareció «cocido» (de hecho, no se lo pareció a nadie), pero, ¡ay dolor!, el práctico declararía posteriormente que el aliento del «viejo» olía a alcohol, y el consignatario que tenía los ojos acuosos.

Finalizado el papeleo el *Exxon Valdez* largó amarras a las 2112, quedó claro del muelle a las 2121 y, pese a las normas de la Exxon que en aquellas aguas exigían dos oficiales en el puente, a las 2135 el capitán se eclipsó dejando el cotarro en manos del práctico Murphy y el 1.º oficial Kunkel. En aquel momento había algo de nieve y cuatro millas de visibilidad con tendencia a mejorar y, como era obligatorio, un remolcador les acompañaba hasta pasar los Narrows. Nada preocupante aunque, aquel mismo día, otros dos petroleros habían encontrado tal cantidad de hielo en el Sound que se habían visto obligados a caer a Br, cruzar todo el dispositivo de separación de tráfico y pasar próximos a Bligh Reef. A las 2150 el 3.º oficial relevó en el puente al fundido Kunkel, que tras 24 horas prácticamente en pie se encamó con presteza. Ahora el práctico quedaba en compañía del machacado Cousins, que según parece había empalmado las seis horas de guardia matutina con diversos trabajos y, tras descansar una o dos horas, había relevado a Kunkel a las 1700 para permitirle cenar, empalmando después sucesivamente con su guardia de carga, la maniobra y, finalmente, su guardia de mar (de 2000 a 2400). En cuanto al segundo oficial LeCain, con suerte habría podido descansar dos horas y pico entre guardia de carga y maniobra para, finalizada ésta, encamarse hacia las 2200 e intentar dormir hora y media antes de volver a entrar de guardia a medianoche. Ya se sabe: estudia Náutica y tendrás un amor en cada puerto.

Hielo

Además de tres pilotos hechos polvo y un capitán con los ojos acuosos, el *Exxon Valdez* paseaba unas 181.000 t de crudo a través de un parque natural por una derrota infame y en la oscuridad de la noche: la peor pesadilla de una compañía aseguradora. Ya en los Narrows, a las 2217 el práctico redujo la velocidad a seis nudos hasta que, a las 2249, pudo informar a Valdez Traffic que habían quedado atrás sin novedad y volver a avante toda en régimen de maniobra hasta las 2305, en que ya próximo al límite de practicaje pidió que se avisara al capitán. Era algo más que un aviso de cortesía, pues el pilotaje de petroleros al norte de Bligh Reef exigía una licencia especial que, a bordo del *Exxon Valdez*, sólo tenía el capitán. A las 2310 Hazelwood apareció por el puente y a las 2324, tras constatar que el aliento del «viejo» no había mejorado, el práctico desembarcó. Casi inmediatamente Hazelwood informó a Valdez Traffic de que aumentaba la velocidad a régimen de mar y que, a juzgar por su radar (que detectaría el hielo), probablemente se desviaría del dispositivo saliente al entrante si no había problemas de tráfico. Como no los

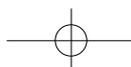


HISTORIAS DE LA MAR

había, el controlador dio su visto bueno y, a las 2330, Hazelwood informó que iba a caer a rumbo 200° (unos 20° a Br) y navegar a unos 12 nudos *to wind my way through the ice*, quedando en darles *another shout* (¡qué bruto!) cuando estuviera libre de hielo. En aquel *pack* no debía haber nada mayor que un *growler* y de día sería navegable a velocidad moderada, pero de noche todos los gatos son pardos y, con luz o sin ella, es axiomático que sólo se navega entre hielo si no hay otro remedio. Pudiendo evitarlo mediante un «atajo» y sin necesidad de moderar, la decisión estaba clara: como horas antes hicieron el *Brooklyn* y el *Arco Juneau*, el *Exxon Valdez* comenzó a rodear el *pack* por Er para intentar superarlo a través de aguas libres dejando Busby Island y Bligh Reef por Br (ver gráfico).

Según los datos disponibles, la visibilidad estaría aumentando a 10 millas con ligera aguanieve, viento norte de 10 nudos, marejada y 0,5° de temperatura. A las 2339 y con el petrolero ya cruzando la zona de separación del dispositivo a unos 12 nudos, Hazelwood ordenó otra caída de 20° a Br hasta el 180° (no notificada a Valdez Traffic) y poner el piloto automático: ahora tenía a unas cinco millas por la proa (25 minutos) el canal sin balizar existente entre Bligh Reef (por su Er) y Reef Island (por su Br). Como se aventuraron hipótesis extrañas aclararé que, aunque para un buque con el calado del *Exxon Valdez* aquel canal tendría un ancho de unos 700 m, cuatro copas no eran suficientes para que alguien con la experiencia y el conocimiento local de Hazelwood intentara pasar por allí. Su idea era mantener el rumbo hasta tener la luz de Busby Island por el través de Br (unos 15 minutos) y, entonces, caer a Er (digamos unos 45°) dejando Bligh Reef por Br: el 3.º oficial Cousins testificó que Hazelwood habló con él tres veces acerca del cambio de rumbo, preguntándole otras dos si se sentía lo suficientemente *comfortable with the procedure* como para permitirle bajar a su camarote a terminar el papeleo (¡vaya pregunta para un cuasinovato!). A las 2352 el «viejo» ordenó poner la máquina bajo control del programa que aumentaba paulatinamente las revoluciones hasta régimen de mar y, un minuto después, en la más desafortunada actuación de sus veinte años de carrera, hizo mutis por el foro. Pasados otros dos minutos Cousins se situó con Busby Island por su través... ¡y siguió a rumbo!

Llegado el momento en que el capitán desaparece de escena, sería conveniente analizar su actuación antes de que el 3.º oficial complique el «argumento». Naturalmente está el asunto de las cuatro copas que, conviene matizar, fueron ingeridas al menos cuatro horas antes por un tipo de más de 1,80 de estatura y un peso en consonancia, aunque probablemente debamos añadir dos cervezas *light* (0,5 por 100 de alcohol) consumidas a bordo. Hay consenso en que Hazelwood no se comportaba como un borracho (muchos alcohólicos casi nunca lo hacen) y la justicia le absolvió de la acusación de estarlo, pero tras una investigación independiente el NTSB consideró posible que estuviera afectado por el alcohol. De ser así, cabría considerar si el efecto euforizante de sus libaciones le hizo subestimar las dificultades de la situación para



HISTORIAS DE LA MAR

alguien con una experiencia más limitada que la suya. Desde luego que sus reflejos parecían intactos, baste el detalle de poner el piloto automático (sin consultar a Cousins) dos minutos antes de que, a las 2345, apareciera por el puente para entrar de guardia el timonel Robert Kagan que, por decirlo finamente, necesitaba cierta práctica. Con Kagan también entró de guardia el serviola Maureen Jones, un joven oficial de puente que capeaba la crisis navegando de marinero: su puesto era el palo de proa, pero su resfriado le granjeó el permiso para permanecer en el puente. Quien no debería haber permanecido más allá de las 2400 era el 3.^{er} oficial, saliente de guardia en teoría y excelente compañero en la práctica que no avisó a su relevo para permitirle descansar un poco más, lo que en petroleros y a la salida de puerto era un detalle de «buen rollo».

Para entonces el «viejo» ya había largado al «voluntario» una indeseable hipoteca al pasar la máquina a régimen de mar antes de tiempo, pues normalmente, y por razones que sería prolijo explicar aquí, en un mercante el oficial de guardia procura no tocar la máquina salvo en caso de extrema necesidad, y en un superpetrolero cargado tocarla *in extremis* no sirve absolutamente para nada. El caso fue que Cousins no sólo se abstuvo de tocar la máquina, sino que, según el *course recorder*, durante unos seis minutos a partir de las 2355 tampoco tocó el timón y el *Exxon Valdez* continuó a rumbo 180, posiblemente gobernado por el piloto automático: el porqué ha sido objeto de explicaciones



Fotografía obtenida desde el castillo de proa del *Exxon Valdez*, casi con seguridad durante su estancia en el fondeadero de Naked Island para efectuar reparaciones provisionales.
(Foto: autor desconocido obtenida en Internet).

HISTORIAS DE LA MAR

contradictorias. Cousins declaró haber ordenado pasar el gobierno a manual y meter 10° de caña a Er un minuto después de las 2355 pero, enfrentado a la gráfica que indicaba que la caída no se había iniciado hasta las 0002, se quedó sin argumentos (*I've studied the course recorder for a long time, and I really don't have an adequate answer for that*). Según la prensa, el NTSB, que había estudiado a fondo sus horas de sueño, le ofreció un argumento alternativo (*...asked if he could simply have lost track of time for a few minutes ...No, No, Cousins insisted*); en mi opinión es hartó improbable que en una situación de estrés Cousins se quedara traspuesto: otra cosa es que se quedara con la mente en blanco.

A partir de las 2355 las declaraciones se vuelven inconsistentes y los informes imprecisos, al extremo de no existir consenso sobre la hora exacta de la embarrancada. Con todo, el informe del Estado de Alaska menciona de pasada un dato esclarecedor: en un momento indeterminado Cousins telefoneó al camarote de Hazelwood *to inform him the ship was turning back toward the traffic lanes and that, in the process, it would be getting into ice*, lo que por sí solo bastaría para romper los esquemas a cualquiera. Mi mejor opinión (sólo eso) es que, pasadas las 2355, Cousins, que ya navegaba con un roquedal por babor mientras otro se le acercaba por la proa a 12 nudos, descubrió inesperadamente que tenía hielo por estribor y que, con un buque como aquél, ninguna combinación de máquina y timón le evitaría tener que aceptar una de las tres «ofertas». Alguien con más tablas habría asumido como inevitable la solución tradicional (apuntar la parte más dura del buque a la parte más blanda del obstáculo), ordenando atrás toda y telefoneando al «viejo» prescindiendo de las formas. A fin de cuentas, con un hielo como aquél y los 17,07 m de calado que el *Exxon Valdez* calzaba aquella noche, hélice y timón estaban a salvo, y el resultado más probable habría sido unos bollos en la amura... (¡glubs... y un capitán muy cabreado!). Visto lo que pasó, es posible que Cousins pensara que podía forzar un poco la cosa y se mantuviera los siguientes cinco minutos a rumbo 180° antes de abandonar la esperanza de que Moisés le abriera un camino entre el hielo y las piedras. Hacia las 0001 y con la luz de Bligh Reef ya abierta unos 30° por la banda equivocada, debió ordenar la caída a Er, aunque pudo ordenarla antes si, como alguien sugirió, hubo «perada» del timonel (*when the ship was on autopilot ...turning the wheel would have no effect on the rudder*): de una forma u otra el inicio de la caída quedó registrado hacia las 0002.

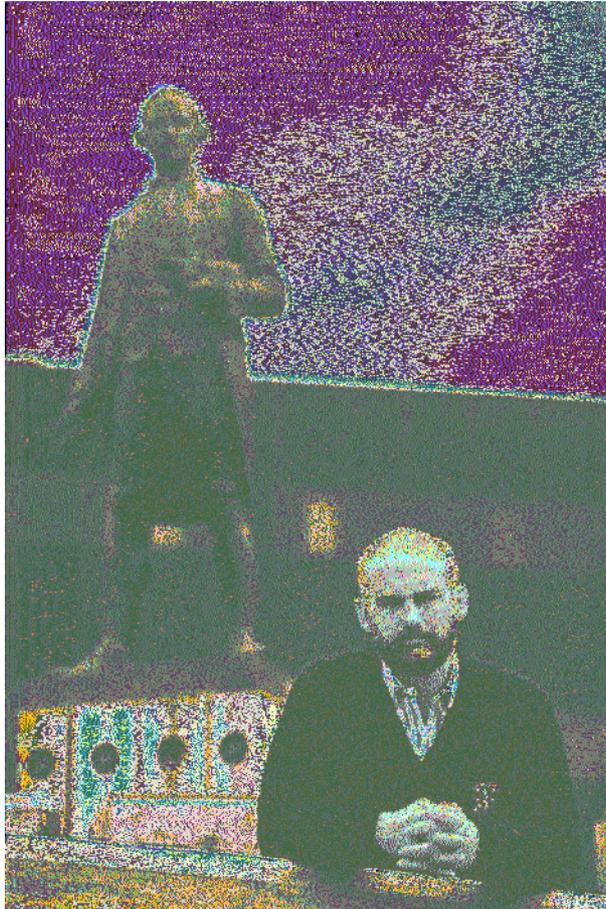
Todo apunta a que Cousins ordenó 10° de caña a Er y llamó a Hazelwood para informarle que caía y que iba a encontrar hielo (*...the Captain said he would return to the bridge in a few minutes*). Tras colgar el teléfono y comprobar que el timonel sólo había metido 6° de caña le corrigió, echó un vistazo al radar y la cosa no debió gustarle, porque ordenó 20° de caña a Er y, casi inmediatamente y hacia las 0004, toda la caña a Er, llamando de nuevo al capitán alrededor de las 0006 (*I think we're in serious troubles*). En un super-

petrolero cargado, se meta la caña que se meta, inicialmente parece que el barco no cae... hasta que comienza a hacerlo y, entonces, parece que ninguna cantidad de caña en contra podrá detener la caída; por eso y por otros motivos lo normal es, como dijo un práctico, manejarlos como si fueran un huevo de 300 m. Pero aquella noche el *Exxon Valdez* era un huevo a punto de romperse y no era momento de andar con remilgos: cuando Cousins empezó a caer a Er habría necesitado hacerlo hasta aproximadamente el 270° para librar por pelos Bligh Reef, lo que a ojo de buen cubero le habría llevado como poco cuatro minutos aun metiendo toda la caña. Hacia las 0007, todavía teléfono en mano y a rumbo 250°, el suelo empezó a brincar bajo sus pies cuando el petrolero intentó arrastrar sus 17 m de calado sobre una sonda de once hasta quedar parado y ensartado unos 200 m más adelante.

Más petróleo

Dicen los sabios que los neófitos tienden a sobrerreaccionar en presencia de hielo, y también dicen que tanto neófitos como veteranos tienden a querer desencallar sus buques medio segundo después de haberlos embarrancado hasta la bovedilla. Tras embarrancar, el *Exxon Valdez* había quedado con el pique de proa, el tanque de lastre limpio 2E y los de carga 1C, 2C, 3C, 4C, 1E, 3E y 5E desfondados o severamente agujereados, mientras el 5C (carga) y el 4E (lastre limpio) lo estaban en menor medida. En tal situación y a flote es evidente que una fortísima escora a Er lo habría liquidado de modo fulminante pero, apoyado como estaba en un pináculo, los tanques de carga perforados se descargaron por gravedad hasta igualar presiones, los de lastre se anegaron hasta la flotación y, aunque con una terrible sobrecarga estructural (en bajar mar llegó a tener 50.000 t de reacción sobre el fondo), visto desde fuera no quedaba tan mal. Ni desde dentro, porque Hazelwood (que al fin se dejó ver) intentó durante 12 minutos desencallar por las bravas y en avance toda, hasta que a las 0019 moderó y a las 0026 llamó a Valdez Traffic para informar de su triste situación: *We've fetched up, ah, hard aground, north of Goose Island, off Bligh Reef and, ah, evidently leaking some oil and we're gonna be here for a while*. Era una manera de decirlo, pero el buque ya estaba rodeado de un mar de petróleo y envuelto en una atmósfera de gases que no presagiaban nada bueno: baste recordar que, en circunstancias similares, el *Urquiola* y el *Aegean Sea* hicieron explosión. A las 0035 Hazelwood volvió a intentar salir tirando de máquina atrás y adelante, pero los pesimistas cálculos del 1.º oficial Kunkel (*...the ship did not have acceptable stability without being supported by the reef*) y los consejos telefónicos del Coast Guard (*...you know I'm telling you the obvious, but take it slow and easy*) le ayudaron a tirar la toalla a la 0141. Tuvo suerte en no salirse con la suya porque, la mañana siguiente, se calculó que sin el apoyo del arrecife el buque habría durado entre 30 y 90 segundos.

HISTORIAS DE LA MAR



Entre «colegas»: Hazelwood posa en 1994 ante una estatua del capitán Cook. La foto tiene su gracia porque Cook (antiguo marino mercante y, casualmente, con una embarrancada en su historial naval) exploró la zona en 1778 (tercer viaje), y el pedregal donde a su vez había de clavarse Hazelwood acabó recibiendo el nombre (*Bligh Reef*) de uno de los subalternos favoritos que le acompañaban: el mismísimo teniente de navío Bligh (sí, el del motín del HMS *Bounty*). Al igual que su superior, Bligh también había navegado una buena temporada como marino mercante.

(Foto: Jim Lavrakas. Anchorage Daily News).

pero el lugar y las circunstancias fueron lo suficientemente «equivocados» como para convertirlo en un vertido histórico y, sobre todo, en un escándalo

Kunkel no esperaba llegar vivo al amanecer y Hazelwood recordó haber vomitado de miedo, pero el petrolero aguantó el tipo sin hacer explosión ni partirse en dos, permitiendo que la carga no derramada (el 80 por 100) pudiera trasegarse a otros buques que se le fueron abarloando. La gestión de Alyeska resultó menos afortunada, pues llegaron tarde y con medios insuficientes para un vertido que superaba sus peores planes de contingencia. Tampoco les ayudó que, desde el petrolero, se opusieran durante más de 24 horas a ser rodeados con barreras de contención (lógico, no necesitaban «contener» los gases explosivos). Finalmente, cuando la limpieza empezaba a funcionar saltó un temporal de 50 nudos que paralizó los trabajos el tiempo suficiente para extender las 37.000 t vertidas más allá de cualquier control. No fue precisamente el mayor vertido de la historia (por toneladas ocupa el puesto 35),

de los que hacen época. Puede que unos chicles de menta hubieran ayudado a mitigar el «ruido», porque los dos investigadores del Coast Guard que accedieron al buque hacia las 0330 también declararon que, aunque el capitán se comportaba normalmente, seguía apestando a alcohol; a falta de un especialista, la toma de muestras del «viejo» y su personal de guardia se demoraría hasta las 1020. Aquella misma tarde llegaron a bordo ejecutivos de la Exxon y, aparentemente, capitán y 3.^{er} oficial fueron desembarcados sin más: Hazelwood parecía muy deprimido y a Cousins se le vio *so mentally deflated* que alguien temió que aquella noche pudiera suicidarse. Seis días después se conoció el resultado de los análisis de Hazelwood (0,061 por 100 de alcohol en sangre y 0,094 por 100 en orina) y la Exxon le despidió, siendo a continuación detenido y puesto en libertad bajo fianza.

Según la prensa su alcohol en sangre sólo era el 61 por 100 del tope para conducir automóviles en Alaska, pero sobrepasaba en un 50 por 100 el del Coast Guard para «conducir» buques, y tales cifras a las 1020 sólo podían explicarse por haber regresado a bordo con entre 16 y 20 copas o, más «razonablemente», haber bebido en algún momento posterior. El drama derivó en comedia al trascender que, además de no haber añadido antifermentativo a las muestras, los «especialistas» habían usado como «nevera» la ventana de un motel. En ausencia de otras pruebas y con 21 testigos negando que aquella noche su conducta pareciera afectada por el alcohol, el 23 de marzo de 1990 un jurado absolvió a Hazelwood de los cargos de *driving a watercraft while intoxicated*, daño criminal y peligro temerario, condenándole por *negligent discharg of oil* a una pena que, tras complicadas apelaciones, quedó en mil horas de servicios comunitarios. El Coast Guard también retiró los cargos de embriaguez y mala conducta, sancionándole con nueve meses de retirada de su licencia de capitán por *violating Coast Guard policy on drinking liquor prior to taking command of a vessel, and of improperly leaving the vessel's bridge*. Es difícil sustraerse a la impresión de que, cuando todo se fue al cuerno, quien tenía el deber de resolver la situación y todas las facilidades para estar descansado se escaqueó con o sin la ayuda de una botella: cierto que el 3.^{er} oficial la pifió, pero en mi opinión ni siquiera tenía obligación de estar en situación de pifiarla. El Coast Guard no debió verlo así, porque suspendió la licencia de Cousins nueve meses por negligencia. Un colega norteamericano de Hazelwood dijo que estaba seguro de que era un buen capitán y un gran tipo, pero no estuvo en el puente cuando debería haber estado y tendrá que vivir con ello. Tras el accidente el «viejo» se volvió preocupantemente introspectivo, y cuando un pastor (comisionado por su madre) trató de ayudarle diciéndole que Dios no le juzgaba por lo que había hecho su castiza respuesta fue darle la espalda con un *sure as shit sounds like you're judging me*.

En su informe, el NTSB culpó del desastre al 3.^{er} oficial por no maniobrar el buque adecuadamente *...possibly due to fatigue and excessive workload*, al capitán por no ejercer una vigilancia adecuada *...possibly due*

HISTORIAS DE LA MAR

to impairment from alcohol, a la Exxon por no supervisar al capitán ni proporcionar una tripulación descansada y suficiente, al Coast Guard por no proveer un dispositivo de tráfico eficaz y a la ausencia de un servicio efectivo de practica y acompañamiento. Tanto vodka en la prensa y tan poco personal descansado en el puente dejaron a la Exxon en una situación horrible ante la inevitable avalancha de demandantes, sin que su actuación ejemplar en las labores de limpieza consiguiera «lavar» su imagen. Tras haberse gastado unos 3.500 millones de dólares entre limpieza, multas e indemnizaciones, un tribunal de Alaska la condenó a pagar una exorbitante indemnización adicional que la Corte de Apelación acaba de «rebajar» en diciembre de 2006 a 2.500 millones. El *Exxon Valdez* fue rebotado y volvió a entrar en servicio en junio de 1990: legalmente tiene prohibido volver al Prince William Sound y todavía anda por ahí intentando rehuir «homenajes» de los ecologistas, bajo otra bandera y con el que ya es su cuarto nombre. Sus congéneres ahora salen de Valdez con práctico y dos oficiales en el puente y remolcador y buque de apoyo al costado hasta abandonar el Sound. Por añadidura, en 1991 los capitanes que volvían de tierra debían pasar la prueba del alcohol, pero Hazelwood no tuvo problemas porque, hasta que se le pierde la pista en 1999, ninguna naviera volvió a contratarle y ha tenido que ir tirando con una serie de variopintos trabajos, incluyendo la docencia. Un amigo que asistió en Nueva York a uno de sus cursos (Maniobra de Grandes Buques), me dijo que empezó las clases «confesando» quién era: con la maldición añadida de su mente privilegiada, su pecado ha debido de ser su peor penitencia.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

El relato de este accidente se basa en el informe estatal (*Alaska Oil Spill Commission, Final Report, State of Alaska 1990*), en un excelente resumen legal cuyo autor desconozco (*Case Study of the Exxon Valdez Oil Spill*) y, en menor medida, en el informe del National Response Team (*The Exxon Valdez Oil Spill, a Report to the President, 1989*). Estos tres informes mencionan las 0004 como hora de la embarrancada, pero la he retrasado hasta las 0007 en base a otros documentos del NTSB y del Coast Guard. La mayoría de los datos personales de Hazelwood proceden de dos extensos trabajos de investigación publicados en el *Time Magazine* (Richard Behar: *Joe's Bad Trip, 24.07.89*) y el *Seattle Times* (Eric Nalder: *Exxon Valdez Captain: Was he Villain or Victim?, 14.03.99*), así como de una inusual entrevista concedida al *Outside Magazine* (Daniel Coyle: *The Captain Went Down with the Ship*, octubre de 1997). Del resto del material consultado cabe destacar varios extractos del informe del NTSB (National Transportation Safety Board: *Grounding of U. S. Tankship Exxon Valdez on Bligh Reef, Prince William Sound near Valdez, AK March 24, 1989, 1990*), algunas docenas de artículos del *Anchorage Daily News* y la estupenda página web de Jeffrey Kelly. Yo sigo en jartorre@eres-mas.com