



# HISTORIAS DE LA MAR

## UN CRUCERO A TODA COSTA

Luis JAR TORRE



*Cuando los dioses quieren perder a un hombre, empiezan por cegarlo.*

(Antiguo proverbio griego).



UNA de las «ventajas» del oficio de mandar buques es la concentración de responsabilidades en una sola persona que, durante 24 horas al día y siete días a la semana, verá volverse hacia él todos los ojos de su «planeta» cada vez que algo se tuerza. En este sentido los buques son una de las últimas autocracias, porque no hay forma mejor de gobernarlos, pero el oficio de «autócrata» tiene sus propias miserias. Para un observador poco entrenado, el capitán de un buque (o el piloto de un avión) tiende a ser la personificación de una seguridad y sabiduría sobrehumanas que, a veces, se pueden

atribuir a un uniforme tras el que no hay más que un hombrecillo. Por añadidura, mandar un buque suele exigir una autoconfianza y distanciamiento afectivo que, en un ambiente cerrado y sin una familia que te baje los humos tras la jornada, pueden retroalimentarse y averiar el ego o cosas peores. Otro inconveniente de las autocracias es que se apoyan en un punto: basta evocar a Pizarro liquidando un imperio por el simple expediente de neutralizar al Emperador, para comprender la magnitud de un problema que, en un buque, es mayor porque los tiempos de reacción son menores. En este relato, veremos cómo la sucesión de errores de juicio de un capitán origina la destrucción de la micro-ciudad que le había sido confiada, la muerte de 32 de sus 4.229 habitantes y, en cierto modo, su propia destrucción. Los profesionales se extrañarán de la increíble naturaleza de estos errores, y los profanos de que una sola persona pueda estrellar un crucero ante la respetuosa impotencia de tres oficiales de guardia, pero ya vimos que las autocracias tienen sus propios inconvenientes.

### El factor imprevisto

El *Costa Concordia* vino al mundo en el astillero genovés de Fincantieri, y lo hizo con mal pie porque la botella de champán con que lo pusieron a flote sólo se rompió al segundo intento. Cuando entró en servicio en julio de 2006, sus 114.147 TRB, 290,2 m de eslora, 35,5 de manga y 8,2 de calado le convertían en el mayor buque de pasaje que jamás hubiera llevado bandera italiana. Lo propulsaban dos motores eléctricos de 21 MW cada uno, unidos a sendos ejes con hélices de paso fijo para una velocidad de servicio de 19,6 nudos, aunque alcanzó 23 en pruebas. Los motores eléctricos, ubicados en un único compartimento justo a popa de la chimenea, eran alimentados por seis grupos diésel, agrupados de a tres en otros dos compartimentos situados inmediatamente a proa; su capacidad de generación conjunta (75,6 MW) hacía innecesario otro grupo auxiliar que el de emergencia, también diésel, de un megavatio escaso y situado quince cubiertas más arriba. Como sus gemelos *Costa Serena* y *Costa Pacífica*, el *Concordia* tenía diecisiete cubiertas; las cuatro inferiores (C, B, A y 0) estaban compartimentadas, alojando las salas de máquinas y la mayoría de los mil y pico tripulantes. Las superiores (de la 1 a la 14, pero sin la 13) podían alojar hasta 3.780 pasajeros en unas instalaciones que incluían un atrio de nueve cubiertas, un teatro de tres, cinco restaurantes, 13 bares, cuatro piscinas y el mayor SPA a flote.

Los buques de crucero se diseñan para llevar un máximo de ocupantes a lugares más o menos idílicos, aunque a veces limitados en sonda; por eso, los cascos han evolucionado ganando altura (más capacidad) y manga (más estabilidad) a costa del calado (más puertos accesibles). Pero las grandes mangas tienen sus peculiaridades, y a un buque como el *Concordia* le bastan 15° de

escora para sumergir cubierta y pico, dejando la primera línea de portillos casi a ras de agua. Como vimos, en el *Concordia* la compartimentación terminaba en la cubierta 1 (a unos tres metros sobre la flotación), donde a efectos prácticos también lo hacía el casco porque las superestructuras de los cruceros son quesos de Gruyère acristalados, sin apenas reservas de flotabilidad. Naturalmente, estos buques cumplen la normativa SOLAS, que les exige resistir la inundación de dos compartimentos contiguos sin comprometer la estanqueidad del resto ni superar los 15° de escora.

Como un pasajero mareado no es un pasajero satisfecho, los cruceros suelen cambiar de ruta con la estación en busca del buen tiempo, pero el *Concordia* se pasaba todo el año haciendo un crucero semanal entre Civitavecchia, Savona, Marsella, Barcelona, Palma, Cagliari, Palermo y vuelta a Civitavecchia. Su operador era la italiana Costa Crociere, que además de los «Costa» opera los «Aida» (mercado alemán) y los «Grand» (de Iberocruceros, mercado español). A su vez, Costa pertenece a la anglo-norteamericana Carnival Corporation, que controla la mitad de la flota mundial del sector, incluyendo la Cunard y la P&O. Mi impresión es que, pese a la temeraria maniobra que originó su pérdida y el lamentable espectáculo ofrecido por su capitán, Costa operaba el *Concordia* con los mejores estándares de la industria marítima.

Francesco Schettino había comenzado su carrera en la «Tirrenia di Navigazione»: uno de sus primeros capitanes lo recuerda como un 3<sup>er</sup> oficial *attento alla sicurezza* y con una *preparazione di base favolosa*. De los ferries de «Tirrenia» Schettino pasó a los petroleros de AGIP, donde debió llegar a 1<sup>er</sup> oficial antes de pasar a Costa el año 2002 como oficial de seguridad. Ya en Costa, un capitán le describió como serio, fiable y preparado, y otro mencionó su *ottimo bagaglio professionale*, pero los informes con los que se jugó el puesto los escribió un hombre que era toda una institución: el capitán Mario Palombo. En su declaración judicial, Palombo reconoció la *predisposizione per le manovre* de su pupilo, pero también habló de *comportamento esuberante* y «buenos consejos». Mes y medio después de su declaración, el *Corriere della Sera* publicó una «versión ampliada» del informe de Palombo que describía a Schettino como *professionalmente valido*, pero con aparentes problemas de carácter que, a veces, le hacían mentir antes que reconocer sus errores. Con todo, Palombo le ayudó porque consideraba que tenía buen fondo y, tras una temporada como segundo, en 2007 Schettino fue ascendido a capitán de plantilla. Cuando embarcó en el *Costa Concordia* en septiembre de 2011, tenía 51 años, esposa y una hija adolescente.

El primer día de su sempiterno crucero semanal, el *Concordia* pasaba unas cinco millas al NE de la isla de Giglio, donde el ahora jubilado capitán Palombo residía por temporadas. En los últimos cuatro años el buque había dado tres «pasadas» a corta distancia de su puerto, según Palombo siempre en época estival, a unos cinco nudos y con conocimiento de autoridades y armadores. La última había sido en agosto de 2011, con motivo de las fiestas patronales y



El crucero *Costa Concordia* atracado en el puerto de Nápoles: se aprecia su enorme manga y la ubicación de la cubierta «01», que constituye el límite superior de los mamparos estancos. A la derecha de la línea azul que marca esta cubierta, hay una porta de costado abierta con la escala de práctico arriada. (Edición propia de una foto de Fabrizio Reale).

gracias a la mediación de Palombo entre el alcalde y su antigua naviera; entonces, el *Concordia* había pasado a unas 0,13 millas del escollo de Le Scole (junto al puerto), en sondas de unos 100 m. Ninguna de las tres se había hecho bajo el mando de Schettino, pero a primeros de enero de 2012 un maître del *Concordia* natural de Giglio rogó al capitán que diera otra pasada, y ésta se planificó para el día 13, esta vez «por libre»: ahora también Schettino podría presumir de «rasca-piedras». Sin entrar a juzgar la conveniencia de pasar con un crucero de 290 m de eslora a poco más de 200 de un escollo para entretener al pasaje, hacerlo en invierno, de noche y frente a una isla medio desierta es un riesgo sin beneficio. Pero, por estúpido que parezca, conviene recordar que (al menos en mi época) nuestra Armada tenía sus propios Giglios, y que en 1932 perdimos otro «crucero» (éste con cañones) en un bajo no cartografiado situado justamente a 0,12 millas de los escollos de cabo Finisterre.

A las 1918 horas del 13 de enero, el *Concordia* inició un nuevo crucero zarpando de Civitavecchia con destino a Savona, el último antes de que, tras cuatro meses de campaña, Schettino desembarcara de vacaciones. Entre sus

3.206 pasajeros se encontraba la moldava Domnica Cemortan: los lectores recordarán que la estancia a bordo de esta chica, su relación con el capitán y su posible influencia en el accidente hicieron correr ríos de tinta (rosa). Para no contaminar esta digna REVISTA con cotilleos, nos ceñiremos a la declaración de Domnica constatando que había embarcado aquella tarde con billete de pasaje, que había trabajado como intérprete en el *Concordia* hasta el 29 de diciembre, que *il contratto di lavoro non mi è stato ancora rinnovato, forse lo sarà nel mese corrente* y que, preguntada dónde había dejado exactamente *la sua valigia*, y si lo había hecho *nella cabina del Comandante Schettino*, respondió: *una volta arrivata sulla nave*. Hacia las 2115 Domnica se acercó a la mesa donde el capitán terminaba de cenar (con agua) en compañía del sobrecargo Giampedroni, y sólo pudo tomar un postre antes de que Schettino la invitara a acompañarle *per vedere il panorama dell'Isola di Giglio*; hacia las 2130 ambos llegaron al puente, donde ya esperaba el maître de Giglio y, al poco, llegó Giampedroni. Domnica permaneció al fondo y junto a la puerta porque, en sus propias palabras, *non trovavo interessante la situazione ed avevo anche fame*; quería irse, *ma il Comandante ha insistito*.

### El factor humano

Hay razones para pensar que, en aquel momento de su vida, el ego de *il Comandante* andaba algo inflado. En su declaración ante la «Guardia Costiera», el oficial de seguridad alabó *il suo carisma e la sua capacità di manovra anche in situazioni difficoltose*, evocando una salida de Marsella tres meses antes con fuerte viento y sin remolcadores. Otros dos oficiales alabaron en la prensa sus habilidades como maniobrista, aunque uno puntualizó que carecía de *consapevolezza* (conciencia) *e rispetto dei limiti estremi*; quedémonos con esta observación, porque, en un buque de casi 300 m de eslora, la frontera entre brillantez y temeridad es difusa. La prensa también recordó que, año y medio antes, Schettino ya le había arreado un «viaje» al «AIDAblu» entrando en puerto con el *Costa Atlantica* a casi ocho nudos. Cabe decir que cuando se hacen dos maniobras diarias con una enorme «caja de zapatos» es difícil no entrar en la estadística, pero es significativo que, en una carta publicada por la prensa, sus superiores habrían reprendido a Schettino por *inappropriate tones with the captain of the Aida Blu...not in line with those of our company*. Respecto a su carácter, un oficial le describió como *autoritario, per certi versi intrattabile. Uno con cui...non si poteva mai parlare*; el auto de procesamiento menciona una *valutazione negativa della personalità del soggetto*, pero parece asociarla más a una *incredibile leggerezza* que a una maldad intrínseca. Sin duda Schettino era una persona complicada, pero a su manera tenía el encanto social que se espera del capitán de un crucero, pedía las cosas



por favor y no transmitía la imagen de un mal tipo. La noche del 13 de enero de 2012, el oficial «sénior» de la guardia de prima del *Concordia* era el 1<sup>er</sup> oficial Ambrosio, al que acompañaban el 2<sup>o</sup> oficial Ursino (en ambientación para relevarle en Savona), la 3<sup>er</sup> oficial Silvia Coronica (oficial subalterna), el agregado Iannelli y Jacob Rusli, un timonel indonesio que recibía las órdenes en inglés. Hacia las 2102 Ambrosio había ordenado caer a Br, desviándose de la ruta a Savona para poner proa a Giglio; cuando el capitán llegó al puente navegaba a rumbo 278 y 15,4 nudos, con la isla a unas 3,4 millas por la proa y el puertecito objeto de la «pasada» a unas 4,2 y abierto unos 17° por Er. Media milla al SE del puerto (y abierto unos 15° por Er) estaba el escollo de Le Scole, que se proyecta 0,16 millas desde la costa con dos islotes, seguidos de una piedra apenas visible y una aguja de 7,3 m de sonda. El oficial de derrota había planificado una «pasada» a 0,5 millas de la isobática de los 10 m, algo razonable dentro de la gravedad, pero, en mi opinión, cuando apareció el capitán ya habían cometido el error de aproximarse a la costa a un rumbo casi perpendicular, que obligaba a efectuar una brusca caída de última hora a Er. Schettino llegó a tiempo de permitir otro error (no reducir velocidad), pero comparados con los que él mismo estaba a punto de cometer, estos dos eran casi intrascendentes.

Hacia las 2135 el maître de Giglio llamó desde el puente del *Concordia* a su vecino, el capitán Palombo, para decirle dónde estaba y permitirle ver el espectáculo; a Palombo la noticia le produjo *sorpresa e imbarazzo*, y la llamada le molestó porque sabía que las conversaciones del puente se grababan. Además no estaba en la isla, y el descolocado maître pasó el teléfono a Giampedroni que, tras un rápido saludo, se lo pasó por sorpresa a Schettino sin darse cuenta de que no era el momento ni la persona adecuada. Hay detalles (además de los informes) que sugieren una relación difícil entre ambos capitanes y, según Palombo, su sorpresa aumentó cuando Schettino le pidió información sobre sondas en la zona del puerto, porque quería pasar a 0,4 millas. Palombo declaró haberle informado que en esa zona *i fondali sono buoni*, pero que en invierno no había motivos para acercarse. Según Schettino, Palombo le habría dicho *puoi passare fino a distanza ravvicinata* (cercana); preguntado por el fiscal sobre el significado de «ravvicinata», respondió que a 10 m de la luz roja del puerto (*...ma non ci sarei passato a 10 metri!*). En la grabación disponible de la caja negra, Schettino le saluda atentamente, dice algo de pasar a 0,3/0,4 millas y se despide al cabo de 50 segundos; como planificar la ruta de los buques preguntando al vecindario es una técnica superada, consideraremos su «consulta» pura cortesía profesional.

En los grandes buques de pasaje, de la ruta suele ocuparse el oficial subalterno de la guardia, y en la guardia de Ambrosio esta tarea correspondía a la 3<sup>er</sup> oficial Silvia Coronica. Como mandan las buenas costumbres, en el *Concordia* además del *plotter* digital (ECDIS) se usaban cartas de papel, y Coronica se situaba en una cada 20 minutos utilizando un radar (independien-



Estas dos fotos del capitán Schettino están tomadas en un buque que, a juzgar por el tipo y disposición de las consolas, puede ser el *Costa Concordia* o uno de sus gemelos; aunque solo se ve su «avance» central, el puente se extiende a largo de unos 40 m. Obsérvese la «sobrepoblación», más propia de una unidad naval que de un mercante; casi con seguridad, en la segunda foto se ve a un práctico recibiendo la hoja de datos del buque. (Montaje propio de dos fotografías de autor desconocido).

te del GPS del ECDIS). En una declaración filtrada a la prensa, dijo estar usando una carta británica de escala 1:300.000 que, al acercarse a Giglio, cambió por una italiana 1:150.000 por no disponer de otra de mayor escala. Según ella, la derrota (incluyendo la «pasada») estaba trazada en la carta de papel y en el ECDIS, pero lo cierto es que en una carta de escala 1:150.000 el escollo de Le Scole es casi invisible, y en la grabación de la presentación radar de la caja negra sólo se ve la derrota a Savona. Los sistemas digitales tienen cartografiada la zona hasta una escala 1:5.000, pero supervisar una derrota en una carta de papel es más fácil que enredar en un ECDIS; si eso fue lo que hizo Schettino, explicaría su estupor inicial y que, en sus primeras declaraciones, afirmara haberse tragado una piedra que no estaba en la carta. El (ausente) oficial de derrota pudo dar por hecho que el capitán no iba a apartarse de su ruta, y Coronica suponer que Schettino conocía la existencia del escollo.

Apenas llegó al puente, el capitán ordenó *timone a mano*; en teoría el oficial de guardia seguía teniendo la voz, aunque quizá no pudiera «levantarla» mucho. En fragmentos de su declaración publicados por la prensa, Ambrosio dijo que cuando tenía la isla a 1,7 millas (por estima serían las 2136) inició la caída a Er para seguir la derrota prevista, pero tras ordenar caer del 278 a 290 *gradi e poi 295* el capitán *ha comunicato di assumere in proprio il comando della nave, ordinando di interrompere l'accostata a dritta e di mantenere invece la rotta*; a esa hora, la presentación radar registra una caída del 278 al 285, continuando lentamente hasta llegar al 290 a las 2139. En la caja negra se escucha un *ci stiamo avvicinando* (nos estamos acercando) y la respuesta de Schettino (*un poco*), después el capitán toma la voz (*I take the conn*) y Ambrosio se da por enterado. Según una transcripción publicada por la prensa, el capitán habló por teléfono a las 2138 y tomó la voz a las 2139, y Palombo confirma que recibió la llamada entre las 2135 y las 2140. De ser así la conversación habría ocurrido con la isla a 1,2 millas, constituyendo una distracción en la fase inicial de una maniobra que ya era improvisada, arriesgada y chapucera. Schettino dijo que pretendía pasar a 0,28 millas usando el anillo variable de distancias (VRM) del radar: si buscaba «hacerse un nombre» con una «pasada» espectacular, lo consiguió. De noche y con un buen radar un tipo que se crea muy listo puede dar «pasadas» que, con luz diurna, le producirían temblores de piernas: ojos que no ven, corazón que no siente. Yo lo llamo «efecto videojuego», y descubrirlo me costó una taquicardia; a Schettino le costó más caro.

Un elemento bufo de esta tragedia son las gafas del capitán: según Ambrosio, Schettino las usaba para la vista cansada y, como aquella noche no las tenía puestas, le pidió que ajustara *la scala del radar perche non ci vedeva bene*. El siguiente eslabón de esta cadena de despropósitos era casi previsible: Schettino declaró que, al ajustar el VRM del radar, en lugar de colocarlo sobre el último escollo, lo hizo en un punto más a tierra: *Io credevo che stessi*





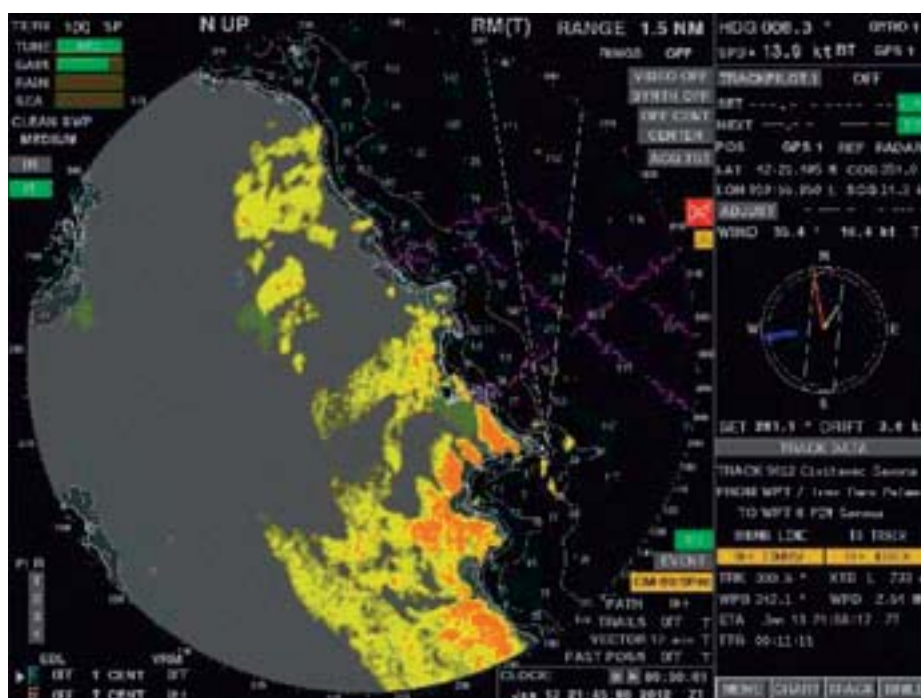
Derrota del *Costa Concordia* los 20 minutos previos al primer impacto. Las horas entre signos de interrogación son aproximadas dentro de un margen bastante estrecho; la derrota, al estar trazada a partir de posiciones GPS de la presentación radar grabada en la caja negra, debería ser casi exacta. Los datos del viento proceden del anemómetro del propio buque, que también alimentaba la presentación del radar ARPA. (Elaboración propia a partir de datos del VDR del buque y cartografía digital).

*passando a quella distanza da un altro scoglio che stava più in là, invece no! Invece io stavo calcolando quella distanza da uno scoglio che stava più all'interno.* La presentación radar muestra que, en la escala de 1,5 millas, el escollo da un eco casi tan bueno como el promontorio donde acaba la isla: dicho esto, si Schettino ajustó el VRM a 0,28 sobre el promontorio, el *Concordia* debería haber pasado a unos 200 m de la aguja de 7,3 m, pero esta distancia pudo reducirse. La moldava declaró ante los Carabinieri que, poco antes del impacto, hubo un malentendido con un rumbo (*il comandante si è arrabbiato* (enfadado) *e ha dovuto ripetere il numero*); en la prensa fue más explícita (*Il capitano ha imprecato. Ha urlato* (gritado), *ha detto che certi errori erano inaccettabili*). También dijo que el error pudo hacer *perdere istanti preziosi*, y quedó como una señora.

No fue la única en demostrar clase: Silvia Coronica declaró que *nessuno di noi ha manifestato al Comandante perplessità sul pericolo di avvicinarsi trop-*

## HISTORIAS DE LA MAR

po con una nave del genere alla Costa (sic). Cabe argüir que, cuando el capitán tomó la voz, Silvia dejó de controlar la navegación para colocarse junto al timonel, y pudo no oír a Ambrosio; este oficial manifestó que, a 0,3 millas de tierra, preguntó *comandante, che fa?* (¿qué hace?), a lo que Schettino habría respondido *Ci penso io* (yo me encargo). La grabación hecha pública no recoge este momento, y el capitán no recuerda que Ambrosio ni Coronica le avisaran, aunque puntualizó que Silvia hablaba *sempre a bassa voce, è molto timida*. Según datos AIS, el verano anterior se había puesto proa al escollo a rumbo 312 para caer al 329 a unas cuatro esloras y pasarle a ese rumbo; la presentación radar muestra que ahora se efectuó una caída continua a Er del



Presentación del radar del *Costa Concordia* a las 214508A, el momento del primer impacto; la escala es de 1,5 millas, con movimiento relativo «N arriba» y el buque desplazado al cuadrante SE. La proa está al 006,3, pero el rumbo sobre el fondo es 351; ambos vectores aparecen como líneas de puntos blancas, y su desfase es compatible con la fuerte caída a Er, que ha reducido la velocidad de 15,4 a 13,9 nudos. El eco del escollo de la Scole (que hasta medio minuto antes se veía perfectamente) no aparece en la pantalla, probablemente porque al estar tan cerca queda en un ángulo muerto. El *Track Data* (esquina inferior derecha) indica que está programada la derrota Civitavecchia-Savona, y que ha saltado la alarma *Off Track*. En la presentación original (reducida para mayor claridad) se aprecia que, en este momento, hay dos puertas estancas abiertas. (Captura propia de la grabación VDR de la caja negra del buque difundida por *La Nazione*).

290 (2139) al 328 (2144) a 7,6°/min, pero en el minuto y medio siguiente se cayó 39° a Er, hasta el 007. El capitán declaró que, cuando pudo ver a simple vista el promontorio y más a la derecha *lo scoglio grosso* y espuma (¿la piedra que vela?), se percató de que allí *stava un basso*. Debía estar a unos 500 m y, aunque viera la piedra suelta (que lo dudo), no podía ver que un poco más afuera había una aguja. Schettino ordenó caer a Er y, según él, metió la pata (*io non dovevo fare nulla, dovevo continuare come stavo andando*), pero me da que ya no había solución. A 15,4 nudos, el buque escoró lo suficiente para que en el comedor un carrito se fuera de viaje, mientras el calado a Br aumentaba y la popa se desplazaba hacia esa banda por efecto de los timones.

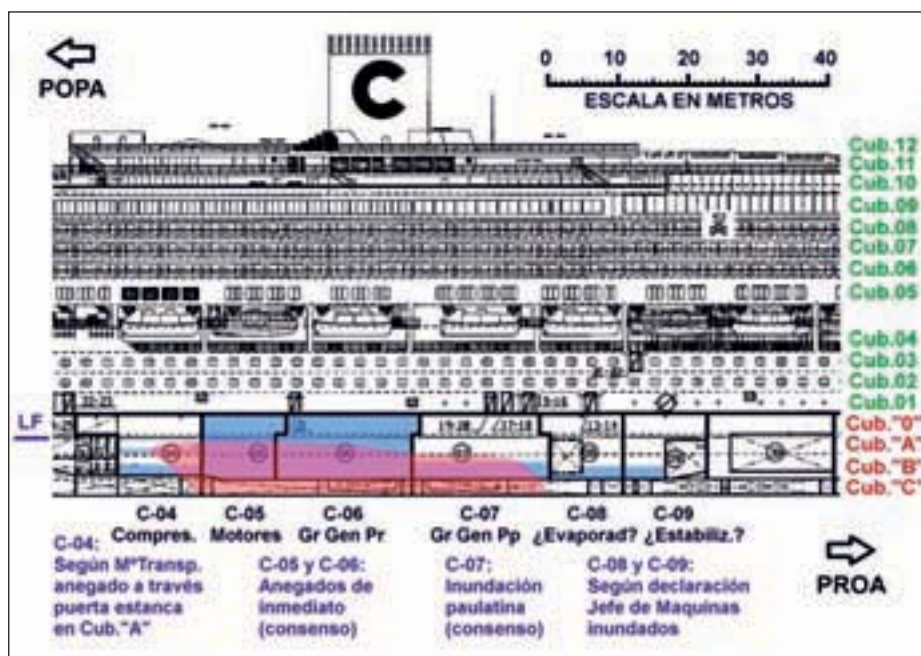
Coronica recuerda que el capitán ordenó sucesivamente 10°, 20° y «todo Er», pero no el momento preciso del impacto; el timonel declaró que, poco después de ordenarse «todo a Er», *ho sentito un forte colpo sul lato sinistro di poppa della Nave ed immediatamente il Comandante ordinava 'Hard to port'*. En la grabación disponible esta fase comienza con un «todo a Er» en tono normal (Schettino debía creer que tenía «cancha»), seguido de 10°, 20° y «todo Br» en un tono algo más vivo; el impacto (2145) parece producirse tras esta última orden, y al poco las alarmas comienzan a atronar el puente. Lo más triste de la grabación es que, pasado minuto y pico, se oye al pasmado Schettino preguntar *ma dove abbiamo toccato?*, y una voz caritativa susurrarle al oído: *uno scoglio, uno scoglio a pelo d'acqua*. Fuera «accidente autocrático» o simple «soledad del mando», da la impresión de que el capitán era el único oficial del puente que ignoraba que aquella punta acababa en un escollo, y que él acababa de tragárselo.

### El factor suerte

Es humillante que, tres meses antes del centenario del *Titanic*, un accidente casi idéntico produzca idéntica «fractura»... en los esquemas de los diseñadores; eso por no mencionar que el *Concordia* permaneció a flote diez minutos menos (02 h 30 m) que el *Titanic* (02 h 40 m). La dinámica del impacto aún no está clara, pero considerando una escora razonable por la caída a Er (digamos 7°), el calado en el pantoque de Br sería de unos 10,3 m y, por fuerza, el primer contacto habría sido con la aguja, que rondaría los 7,6 de sonda con marea y todo. El casco presenta una avería (a popa y casi centrada en la chimenea) que afecta unos 56 m del costado de Br, comenzando en el pantoque y ampliándose hacia arriba hasta terminar (ya casi en la aleta) a un metro escaso de la flotación; en este punto quedó incrustada el «arma del crimen»: una piedra de unas 140 t. Sorprende que un peñasco de 7,6 m de sonda «llegara tan alto»: cabe suponer que, tras despuntar la aguja, la popa continuó su desplazamiento lateral otros 20 m hasta golpear el primer escollo visible, de donde procedería la roca. Esto encajaría con dos impactos de diferente natura-

leza que, al parecer, registra la caja negra. Según el Ministerio de Transportes, cuando el buque libró el escollo tenía una vía de agua que afectaba tres compartimentos: el 5 (motores) y el 6 (generadores popa), que se inundaron de inmediato, y el 7 (generadores proa) con inundación progresiva; el 4 (compresores) se habría inundado a través de una puerta estanca. Pasados dos minutos el agua afectó el cuadro principal, produciendo un *black-out*, y como todo funcionaba con electricidad se perdió la propulsión y las bombas de achique; a las 2147 el *Concordia* sólo era un cadáver que no sabía que había pasado a mejor vida.

El grupo de emergencia (que tuvo un fallo de acople) cubría el servo, los equipos de navegación y parte de la iluminación, pero sin planta principal las



Inundación del *Costa Concordia* en los 30 minutos posteriores al accidente; el área sombreada en rojo es, *grosso modo*, la que se aprecia deformada (no necesariamente perforada) en las fotos, considerando que el daño se produjo en Br y el plano corresponde a Er. En el momento de escribir este artículo hay discrepancias entre las declaraciones conocidas de los tripulantes (que hablan de cinco compartimentos inundados sin incluir el 4) y los datos suministrados por el Ministerio de Transportes, que habla de un compartimento menos, incluyendo el n.º 4. Según el jefe de máquinas, además de los compartimentos 5, 6 y 7 se habría inundado la «zona allungata con le pinne stabilizzatrici e locale evaporatori», que parecen corresponder con los compartimentos 8 y 9; en cambio, el «locale condizionamento e compressore», que parece corresponder con el 4, «non erano allagati (inundados)». (Elaboración propia sobre un plano «limpio» de la presentación factual del Ministerio de Transportes).



hélices laterales quedaban inoperativas porque su consumo era muy superior a la potencia disponible. Por eso, contra lo que inicialmente se publicó, los únicos elementos de maniobra que le quedaban a Schettino eran la arrancada residual, el servo y las anclas. Tras el impacto, la primera preocupación en el puente fue bloquear las puertas estancas (que se suponían cerradas), librar la costa mediante una serie de órdenes al timón y enviar al contra maestre a proa en previsión de un fondeo; las grabaciones apenas recogen una voz más alta que otra, y el ambiente es profesional. Después, ignorando que su buque ya está condenado, el capitán empieza a interesarse por el *black-out* y recuperar propulsión. Se ha acusado a Schettino de ocultar la gravedad de la situación, pero lo cierto es que él mismo parecía ignorarla: la caja negra y un vídeo demuestran que, durante unos 40 minutos, en el puente sólo eran conscientes de haber perdido el compartimento de motores y el de generadores popa, careciendo de información fiable de generadores proa y, probablemente, del resto. Con dos compartimentos inundados el *Concordia* podía mantenerse a flote, e incluso activar los tres grupos diésel-eléctricos de proa y el cuadro secundario; con estas premisas, el plan del capitán era fondear a la espera de remolcadores hasta que, a las 2234, desbordado por los acontecimientos y presionado por sus oficiales, declaró la situación de emergencia. Estos 49 minutos, bastaron a Schettino para complicar su difícil situación personal hasta lo inconcebible.

Arturo Pérez-Reverte escribió que, cuando Schettino llamó a su armador, *dejó de ser un capitán y se convirtió en un pobre hombre que pedía instrucciones*: hay motivos para pensar que se convirtió en menos. Para Schettino el «armador» era Roberto Ferrarini, coordinador de crisis de Costa Crociere y destinatario de su primera llamada al exterior. Hacia las 2157, la caja negra permite oírle confesar a Ferrarini su metedura de pata en tono desolado (*io sono morto, non mi dire nulla*), pero también empezar la conversación culpando de lo ocurrido al capitán Palombo, e insistir otras dos veces con una elegancia cuestionable (*mi ha detto Palombo 'vieni'.../...tu puoi stare anche fino a sotto, non ti preoccupare*). Aún no había informado a las autoridades (pudo haber un contacto con Capitanía de Civitavecchia a las 2206), pero su llamada coincidió con la de una pasajera que, alarmada por la «movida» y la orden de colocarse los chalecos, llamó a su mamá, su mamá a una amiga, la amiga a los Carabinieri y éstos a la Guardia Costiera. A las 2212 la Guardia Costiera de Livorno llamó por VHF al *Concordia* preguntando *...cortesemente, avete dei problemi a bordo voi?*, y un oficial contestó: *Abbiamo un black out a bordo e stiamo verificando le condizioni*. En la grabación, Livorno (un Centro Regional de Salvamento) explica educadamente el espinoso tema de los chalecos, y el robotizado oficial repite otras tres veces su mantra (*stiamo verificando le condizioni del black out*) hasta que el operador, tras rogar que se le mantenga informado, se despide amablemente. Tanta cortesía no evita que, a las 2217, el diario del Centro recoja su mosqueo (*a nostro avviso potrebbe avere ben altre problematiche*) y la movilización de medios de soco-



rro. Cabe preguntarse qué esperaba ganar Schettino ocultando a la Guardia Costiera el impacto con el fondo, pero la declaración de Ferrarini sugiere una respuesta: según él, *il Comandante* le habría manifestado por teléfono su intención de *dichiarare che la nave aveva prima subito un black-out a seguito del quale aveva urtato* (tocado) *un basso fondale*. Peor, imposible.

Mientras el capitán se granjeaba la simpatía de jefes, colegas y autoridades, su buque describía una graciosa curva de regreso a tierra: la florida declaración de Schettino, la valoración inicial de algún experto y el propio auto de procesamiento sugieren una maniobra consciente, pero un estudio más reposado apunta a una carambola. Tres minutos después del accidente (a las 2148), la presentación radar sitúa al *Concordia* 0,4 millas al NNW del punto del impacto, con el puerto de Giglio por el través de Br a 0,3 millas, navegando a rumbo 331 y 5,8 nudos y proa a pasar a unos 200 mts de tierra (Pta. del Lazzaretto, 15° abierto por Br a media milla). Florituras aparte, Schettino declaró que *la nave è iniziata a venire a sinistra, verso gli scogli, il vento era da grecale* (NE/17 nudos): es significativo que las últimas ordenes al timón que registra la grabación, son *hard to starboard* y (poco después) *OK, keep hard to starboard*; a las 2155 el buque está a rumbo 029, cayendo a Er y casi sin arrancada (1,8 nudos). Después orza y, con el viento atravesado por Br, inicia una lenta deriva hacia tierra; en toda esta fase no se aleja más de 0,4 millas de la Pta. del Lazzaretto y, como la isobática de los 100 m pasa a 0,2 de tierra, las anclas no son de ninguna utilidad. Tras impactar con el escollo el *Concordia* había escorado unos 4° a Br para, minutos después, hacerlo a Er hasta alcanzar los 10/12° hacia las 2230; consta que Schettino ordenó corregir la escora, pero también que el programa de estabilidad había perdido la telemetría de los tanques. Quizá fue una suerte que, sin alimentación eléctrica (ni probablemente bombas), su orden no pudiera ejecutarse, porque a veces corregir una escora a ciegas produce resultados inesperados. Cuando alrededor de las 2225 Schettino conoció (o asumió) la situación real, el agua ya inundaba la cubierta 0, el buque estaba a 0,2 millas de tierra y los pasajeros se agolpaban espontáneamente en los accesos a los botes de la cubierta 4, dispuestos a «evacuarse» por su cuenta. A las 2234, presionado por sus oficiales, Schettino declaró *emergenza generale* y ordenó emitir la señal de socorro, y hacia las 2242 la megafonía pidió a los pasajeros *mantenere la calma* y acudir a los puntos de embarque con el chaleco salvavidas. Mientras, el *Concordia* (bastante apopado) seguía abatiendo hacia tierra a unos 0,3 nudos; el capitán esperó a que la aleta de Er tocara fondo en un saliente y, hacia las 2255, todavía con unos 50 m de sonda a proa, ordenó fondear el ancla de Er y arriar los botes de esa banda. Tres minutos después fondeó el ancla de Br y ordenó arriar los botes restantes. Si esperaba conseguir algo fondeando debió llevarse un chasco: las fotos submarinas muestran que las cadenas se apelonaron sin tender, y las anclas no llegaron a hacer cabeza.



Trayectoria seguida por el *Costa Concordia* entre el impacto inicial con el escollo y la embarrancada final: la derrota está determinada proyectando el *track* histórico del radar sobre la foto aérea en vista cenital (antes de darle perspectiva), por lo que debería ser razonablemente exacta. Debido a esta perspectiva, la escala solo es válida para la zona de la trayectoria. (Elaboración propia a partir de datos del VDR del buque y una imagen de Google Earth, que incluye el casco del crucero).

### El factor añadido

Es posible que la idea del capitán fuera apoyar la popa (que se hundía) en tierra y mantener la proa a flote virando cadena: instantes después de fondear el ancla de Er, la caja negra registra la llamada por VHF a una lanchita de Aduanas que se mantenía próxima, solicitando *se è possibile passarvi un cavo per cercare di rimorchiare la nave*; la previsible respuesta (*negativo*) es instantánea. Aquella noche, Schettino anduvo tan escaso de «apoyos» que no se pudo apoyar ni en el fondo: en teoría, de haber apoyado el pantoque de Er la inundación habría hecho disminuir la escora hasta cambiar de banda, pero tras establecer contacto con dos salientes submarinos (bajo la chimenea y a popa del mástil), la escora a Er siguió aumentando, algo explicable si la pendiente sólo permitía apoyar al casco lateralmente. Menos explicable era la



Hacia las 2330 todos los botes de la banda de Er están en el agua: mientras uno presta apoyo en la estación de balsas de proa, otros cuatro embarcan personal en dos puntos de la cubierta 4. Es evidente la aglomeración de personas en la parte de popa de esta cubierta y en las inmediaciones del castillo; también puede verse la cadena del ancla de Er y, en la vertical de la chimenea, la sombra de un escollo. El buque tiene encendidos los topes y las luces de «sin gobierno», apreciándose también la iluminación atenuada del puente que, probablemente, ya ha sido abandonado. (Foto: Giuseppe Modesti-AP).

propia escora, que hacia las 2315 superó los 20° impidiendo arriar tres botes en Br; por suerte, el resto ya estaba en el agua. Una simulación con el *software* del *Costa Serena* indica que, en ese momento (H+90m), a flote y con los compartimentos 4 al 7 inundados, el *Concordia* debería estar en inundación progresiva, pero manteniendo una escora de 5° y un GM de 1,3 m. Cabría echar parte de la culpa al viento: un cálculo muy aproximado con 19 nudos me da una presión lateral del orden de las 90 t; con todo, aunque el Ministerio de Transportes no lo menciona, tres oficiales y el auto de procesamiento hablaron de cinco compartimentos inundados (seis, sumando versiones), y esto sí parece una explicación.

A las 2323 Schettino solicitó que otro buque hiciera de carnero contra el casco del *Concordia*, empujando su *lato sinistro verso la parete*; en la caja negra se escucha al CF Di Falco (de la Guardia Costiera de Livorno) transmitir por VHF la petición a un pequeño ferry (que no acepta) y nada más, porque a esta hora el puente ya debía estar desierto. A las 2337 Livorno llama al

móvil del capitán, y Schettino informa que deben quedar a bordo unas 200/300 personas entre pasajeros y tripulantes; va de camino a popa para comprobar cómo apoya el buque sobre la *montagna*, confía en que cuando se inunde deje de golpear y cree que él será el único en permanecer a bordo; parece sin fuelle, algo ansioso y atropellado, pero suena razonable. Según Ferrarini, a las 2352 el capitán le informó por el móvil que la evacuación del pasaje había finalizado *apparentemente*, que a bordo sólo quedaban tripulantes y que la escora ya era de 25/30°. En realidad buena parte de las personas que quedaban a bordo eran pasajeros, porque la escora había impedido completar la evacuación de la banda de Br y, a esa hora, varios oficiales se ocupaban de dirigirlos hacia la cubierta de botes de Er. Las últimas fotos del *Concordia* antes de zozobrar, muestran el extremo de popa de esta cubierta (la 4, normalmente a unos 13 m sobre la flotación) a ras de agua: en aquel momento era el punto más peligroso del buque, y lo cierto es que el capitán estaba allí.

El último y más humillante acto de la Pasión de Schettino se inició hacia las 0015, cuando el *Concordia* perdió la poca estabilidad que le quedaba y zozobró sobre su costado de Er. Quienes estaban en la cubierta 4 Er (que tenía «techo») debieron sentirse atrapados bajo otras nueve que se les venían encima; entre 20 y 30 personas se arrojaron al mar, incluyendo el 1.º oficial Ambrosio y la 3.º oficial Coronica, que nadaron unos 50 m hasta llegar a tierra. El jefe de máquinas y el agregado Iannelli saltaron a la capota de un bote donde, casualmente, acababa de aterrizar el capitán; según Iannelli *Schettino dava ordini confusi*, aunque la escena habría pasado desapercibida si Schettino no hubiera intentado «mejorarla» declarando ante la juez que, en realidad, él no había abandonado el buque, sino «caído» sobre un bote (*non è che mi sono imbarcato nella lancia; io sono caduto sul tetto della lancia, attenzione!*). Poco después de su «caída» y tras un viaje accidentado (habla de *nave catapultandosi* y dificultades para sacar el bote), Schettino desembarcó en el escollo, sin mojarse un pelo, pero en un estado de *shock* más que probable. Cuatro oficiales dijeron que, tras el accidente, ya parecía incapaz de comprender la realidad, y uno apuntó preocupaciones adicionales (*la mia carriera è finita*); en las grabaciones del puente se le oye dar órdenes coherentes en tono sereno, y hasta tranquilizar cariñosamente a su esposa por teléfono (*ma non vi preoccupate Fabi, è tutto sotto controllo*). Si la lucidez del capitán quedó tocada tras el impacto, es posible que se hundiera al tiempo que su buque.

Cuando el *Concordia* zozobró debían quedar a bordo al menos 150 personas, 32 de las cuales murieron: la mayoría debió perecer en los primeros minutos, tratando de escapar por interiores de la inmersión de la zona de popa de la cubierta 4 Er (la más accesible a los botes); se han recuperado 30 cuerpos, casi todos en la cubierta 4 y a popa de la chimenea. Inicialmente el buque se estabilizó en unos 80° de escora y, tras detenerse el grupo de emergencia,



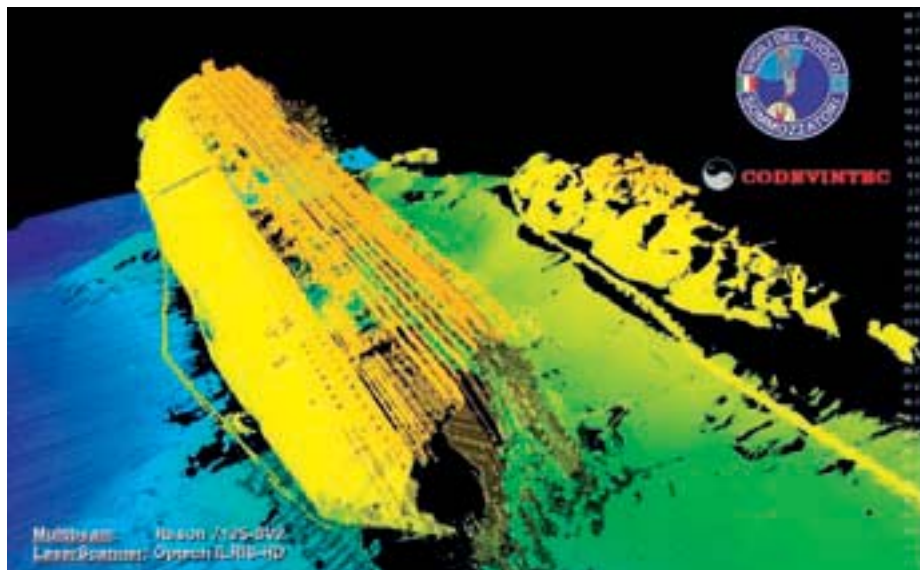
Posición final del *Costa Concordia* y avería en su costado: la foto principal está tomada la mañana siguiente de la tragedia, y la ampliación de la esquina superior derecha unas semanas más tarde. (Montaje propio sobre una foto de autor desconocido y otra de Giampiero Sposito).

un centenar de supervivientes quedaron a oscuras sobre el costado de Br. A las 0042 el CF Di Falco llama por teléfono a Schettino, que probablemente ya está sobre el escollo: Schettino le informa que él y sus oficiales han tenido que abandonar el buque, y cree que a bordo quedan unas 100 personas. Di Falco se altera, pregunta malamente por qué no regresa y, cuando Schettino dice con un resto de autoridad *adesso non si può* (ahora no se puede), le ordena *mandi una persona bordo a coordinare*. Schettino balbucea (*ma... io sto coordinando*), Di Falco insiste (*io le sto dando un ordine Comandante*) y, como remate, cuando el capitán trata de justificar el abandono, le afea *e con 100 persone ancora a bordo lei abbandona la nave! Cazzo* (¡joder!), obligándole a reiterar que *io non ho abbandonato nessuna nave...!...la nave si è sbandata di colpo, e siamo stati catapultati in acqua*. Di Falco termina con un inquietante *ne rivedremo poi cosa è successo* (ya veremos que pasó) y, en mi opinión, en este momento Schettino deja de verse a sí mismo como un capitán para convertirse en un náufrago. Es posible que a Schettino no le faltara razón: el buque era inaccesible, el abandono no había sido tal y, en su estado de ánimo, lo último que necesitaba era que le gritaran. Dicho esto, resulta pasmoso que no saltara



a un bote y permaneciera toda la noche al costado del *Concordia*, aunque sólo fuera por estética.

A las 0053, cuando llegaron los primeros helicópteros, la mayor parte de los supervivientes se agrupaban en el extremo de popa de la cubierta 4Br. En una película IR se les ve junto a una escala de gato que, partiendo de ese punto, recorre el costado (ahora horizontal) y el pantoque (ahora vertical) hasta el agua: los supervivientes no pueden saltar con seguridad a otras embarcaciones, y la escala está colapsada por unas 20 personas incapaces de avanzar o retroceder. Los testimonios coinciden en que Schettino seguía en tierra, sin otra reacción que explicar su versión del accidente al Centro de Salvamento de Livorno a la 0111 y hablar otras cuatro veces con Ferrarini. A la 0146, el irritado Di Falco le llama y le ordena dirigirse a una escala de gato situada a proa, subir a bordo e informar de la situación: Schettino balbucea (*In questo momento la nave è inclinata...*), dice que está en una lancha (*Io sto andando qua con la lancia dei soccorsi*), alega averías y que está oscuro (*non vediamo nulla*) hasta sacar de quicio a Di Falco (*E che vuole tornare a casa Schettino? E' buio [está oscuro] e vuole tornare a casa?*). La grabación de esta llamada, difundida hasta la saciedad, generó una comprensible marea de



La fusión de imágenes de un sonar multihaz y un escáner láser terrestre muestra la posición final del *Costa Concordia*, precariamente apoyado en dos puntos de una pendiente pronunciada: sin duda, el casco ha sufrido daños estructurales. Las líneas amarillas (a la izda. del pantoque y junto a los escollos) parecen ser barreras antipolución. (Gráfico del Núcleo Operativo de Buceo de los Bomberos de Milán-CODEVINTEC).

indignación, vergüenza ajena... e hilaridad. Hacia las 0220 el *Concordia* perdió flotabilidad, estabilizándose semisumergido con unos 65° de escora y el costado de Estribor apoyado en la ladera submarina; a bordo quedaban unas 50 personas, incluyendo el oficial de derrota, el sobrecargo Giampedroni y el 1<sup>er</sup> médico del buque. Media hora después, una embarcación recogió a Schettino del escollo y lo llevó al puerto; debía seguir en estado de *shock*. El auto de procesamiento recoge la declaración de Di Falco de que, tras contactar con Schettino un representante de Costa *presente in sala operativa*, se decidió que reembarcara en el *Concordia* otra persona (el oficial de seguridad) porque *il Comandante non appariva essere lucido*. Este diagnóstico coincide con el que hizo en la prensa el segundo médico de a bordo, que le vio en tierra *scosso* (agitado) *e non più lucido*; de ser cierto, la actuación del capitán habría sido bastante menos «risible» de lo que nos vendieron. El salvamento de las personas que permanecían sobre el costado finalizó a las 0446, pero al día siguiente pudo rescatarse al sobrecargo (herido y atrapado 36 horas tras colarse por un agujero), y a una pareja coreana de recién casados que seguía en su camarote. Trasladado a la península, Schettino manifestó a los Carabinieri su *intenzione di cambiare vita* y no volver a pisar un buque: si era una promesa no le creyeron, porque fue detenido y llevado ante una juez que, tras considerar un peligro *concreto ed attuale* la *grave imperizia, imprudenza, negligenza che connota la condotta del comandante*, le impuso arresto domiciliario. Está pendiente de juicio por naufragio culposo, homicidio múltiple, abandono de buque y daños al medio ambiente; el *Concordia* sigue donde se hundió, y es improbable que sea reparado.

#### BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

En el momento de escribir este artículo, el único «informe oficial» sobre la pérdida del *Costa Concordia* es una presentación factual del Ministerio de Transportes (Italian Maritime Investigative Body of Marine Accidents; *Marine Accident Investigation C/S Costa Concordia*, 18.05.12); aunque muy somera, es la única referencia fiable que encontré sobre la compartimentación del buque. Los medios italianos difundieron documentos oficiales y grabaciones que, a mi juicio, permiten una reconstrucción más completa del accidente. Así, pude trabajar con las declaraciones ante la autoridad judicial, la Guardia Costiera o los Carabinieri de casi todos los protagonistas, aunque en el caso del 1er. oficial Ambrosio sólo dispuse de referencias mediáticas. Además, usé el diario de la Capitaneria di Porto di Livorno (que coordinó el salvamento), el auto de procesamiento de Schettino y, en menor medida, declaraciones a la prensa de los protagonistas. Este material procede fundamentalmente de los diarios *La Repubblica*, *La Nazione* y *Quotidiano.Net*. Entre las grabaciones, caben destacar 25 minutos de audio de la caja negra (TGCom24), el VDR con la presentación radar de todo el viaje (*La Nazione* y *Corriere della Sera*) y siete minutos de video grabados en el puente tras el accidente (TG5); también utilicé nueve grabaciones o transcripciones de comunicaciones VHF o telefónicas de TG1, SkyTg24, FoxNews, *Il Messaggero*, *The Guardian* y *La Nazione*. Las características del buque proceden de su sociedad clasificadora (RINA), y para aspectos puntuales usé otro medio centenar de documentos y un centenar de vídeos y fotografías. Sigo en [ljartor@gmail.com](mailto:ljartor@gmail.com)