



HISTORIAS DE LA MAR

UNA HISTORIA DE MIEDO

Luis JAR TORRE



El valor es aguantar el miedo un minuto más.

(George Patton)



UNA de las tareas más delicadas para un gobernante es dosificar la verdad a sus gobernados cuando esa verdad puede hacerles perder la compostura, y este artículo trata de una verdad cuya incorrecta «administración» desató el mayor episodio nacional de pánico colectivo en dos generaciones. El caso se saldó con 23 muertos, la evacuación de miles de personas y la inutilización de una planta industrial, y al analizar lo ocurrido se hizo evidente que la evacuación (en buena parte «autoevacuación») había sido injustificada, y su principal desencadenante la emisión de mensajes contradictorios por las autoridades, a lo que hubo que sumar el ruido de adversarios políticos, pescadores



El *Cason* ha sido fotografiado hasta la extenuación, pero casi siempre desde lo alto de un acantilado. Aquí podemos verlo desde otros «puntos de vista» cuando todavía era el *Finn Leonhardt*, aunque aparezca con dos contraseñas diferentes en la chimenea. En el recuadro superior izquierdo tiene un calado muy reducido y a un gemelo por la proa, lo que sugiere que está en el muelle de armamento del astillero. Las fotos transmiten solidez y funcionalidad, pero en la inferior ya se aprecia un container en cubierta, una adaptación potencialmente chapucera a la modalidad de transporte que acabaría enviando los buques de este tipo al baúl de los recuerdos, y al *Cason* a un trágico fin en la costa gallega. (Montaje y edición propios con tres fotografías de namanna.blogspot.com, ansichtskarten-center.de y buesummaritim.de)

en aguas revueltas y algunos medios de comunicación que alimentaron el espectáculo con un enfoque alarmista. El incendio y embarrancamiento del *Cason* en diciembre de 1987 en aguas de Finisterre y los pasmosos acontecimientos posteriores continúan siendo motivo de polémica, y todavía en 2017, un artículo en *La Voz de Galicia* señalaba que «ni siquiera se ha acabado de arrojar verdadera luz sobre aspectos fundamentales, más que nada porque la sucesión de bulos es tal que resulta prácticamente imposible desenmarañarlos de la realidad». Una excursión por las hemerotecas nos permitiría «descubrir» la mano del Mossad, porque el *Cason* transportaba «piezas para levantar una central nuclear» con destino a «un país árabe», que según los supervivientes el «verdadero contenido» de la carga solo lo conocía el capitán «cuyo nombre aseguran desconocer», y que el remolcador que acudió en su auxilio lo embarrancó a propósito. En este trabajo, que se centra en los aspectos náuticos y no pretende estar en posesión de la verdad, intentaremos desenmarañar esa realidad utilizando hechos conocidos o, en su ausencia, hipótesis razonables.

Miedo latente

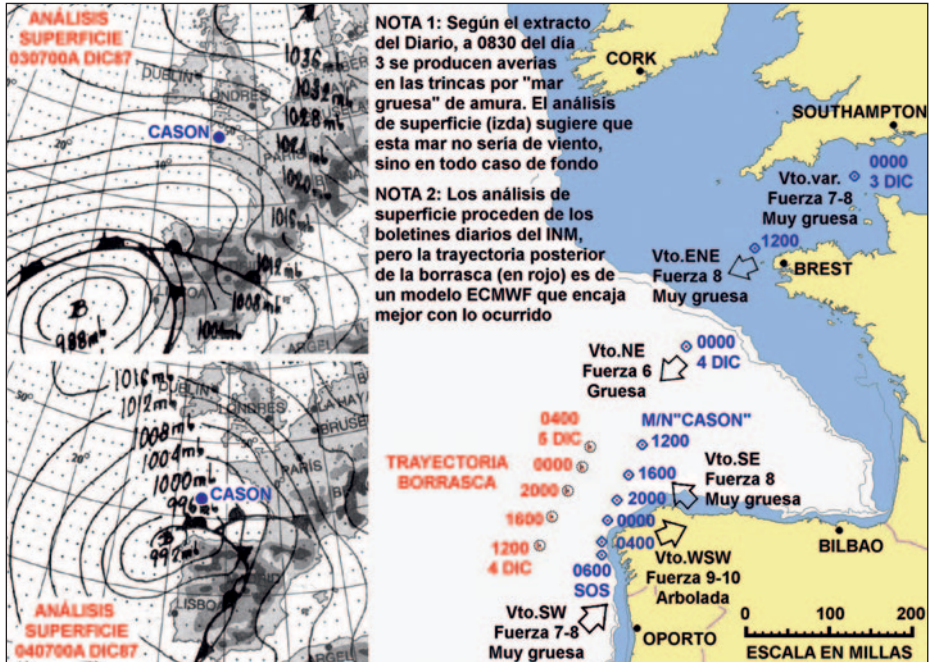
A mediados de los sesenta surgió la necesidad de reemplazar centenares de transportes (principalmente tipo *Liberty*) construidos durante la Segunda Guerra Mundial, que seguían navegando como buques de carga general, y uno de sus relevos fue lo que se dio en llamar el *German Liberty*. Eran unos barcos sólidos, funcionales y económicos, destinados a llevar carga general en sus clásicas bodegas con entrepuentes y puntales de carga, pero lo clásico también se puede pasar de moda, y en menos de una década la generalización del *bulkcarrrier* y el container convirtieron los buques de carga general en una rama equivocada de la evolución, relegando esta familia alemana a nichos ecológicos peregrinos. El *German Liberty* que había de convertirse en *Cason* fue entregado en 1969 por Flensburger Schiffbau-Gesellschaft a la naviera Leonhardt & Blumberg, que lo matriculó en Hamburgo con el nombre de *Finn Leonhardt*. Era un carguero de cuatro bodegas con puente a popa, y tenía 139,7 m de eslora total, 21,1 de manga, 12,3 de puntal, 9.406 TRB y 15.009 TPM para un calado máximo de 9,19 metros. La bodega 2 y su escotilla estaban sobredimensionadas para ingerir las piezas más indigestas, y la carga surcaba los aires con ayuda de diez puntales de 10 t, otro de 25 y otro más de 60. En la sala de máquinas, tres grupos electrógenos de 327 kW daban vida al conjunto, y un motor MAN de 7.200 BHP a 133 RPM le imprimía la marcha suficiente para navegar a 16 nudos. Tras cambiar su nombre por *Wolfgang Russ* en 1978 y recuperar el original al año siguiente, el *Finn Leonhardt* fue adquirido en 1981 por la Cason Navigation, S. A., una compañía registrada en Panamá tras la que podría estar la República Popular China. Ya en su poder, el nuevo propietario rebautizó el buque como *Cason*, lo abanderó en Panamá y, en algún momento, lo fletó a la Wah Tung Shipping Agency, radicada en la entonces colonia británica de Hong Kong.

En septiembre de 1987 el *Cason* inició un viaje a Europa desde la China continental, y tras hacer escala en Hamburgo, Rotterdam y Amberes, el 1 de diciembre emprendió viaje de regreso a Shanghái y Dalian. Transportaba unas 12.500 t de carga general, incluyendo maquinaria pesada y un mosqueante mevatrón que, en realidad, solo era un artefacto para tratamientos oncológicos que no funcionaba con radioisótopos, sino enchufándolo. Tema aparte eran mil y pico toneladas catalogadas como carga peligrosa, que abarcaban desde pintura a *cola flavors*, pasando por ácido sulfúrico, y entre las que destacaban por su toxicidad 110 toneladas de orto-cresol, 109 de anilina y 0,7 de diisocianato. También acabaría destacando una partida de 126 toneladas de sodio metálico, aunque no tanto por su toxicidad como por su potencial pirotécnico. Para evitar disgustos, buena parte de estas porquerías iban sobre cubierta, en contenedores estibados sobre las escotillas o encajados entre las brazolas y la borda: es irónico que, tras precipitar la aparición del container la obsolescencia del viejo *Finn Leonhardt*, su ubicuidad le obligara ahora a transportarlos

chapuceramente, empachando la cubierta y con la carga más antipática a un palmo de las fauces de Neptuno.

El *Cason* salió de Amberes con 31 personas a bordo (incluyendo una mujer), con un capitán y un jefe de máquinas de Hong Kong y una tripulación de chinos continentales que, según se dijo, tenían una formación y experiencia mejorables. El viaje se inauguró con un golpe en una esclusa, y a partir de ahí la cosa fue de mal en peor: el día siguiente fue llevadero, navegando por el canal de la Mancha con viento de popa (ENE) fuerza 5 que arreció a 7-8 a medianoche, pero a partir de las 08:30 del día 3, cuando se asomaron al Atlántico, la cosa empeoró, con una «mar gruesa» (según ellos de amura) que empezó a embarcar en cubierta. Aunque no debían navegar a más de 12 nudos, los golpes de mar rompieron las trincas de un contenedor, movieron otros dos y averiaron alguno más, obligando a moderar durante un par de horas para revisar el trincado. De las escuetas declaraciones del superviviente más calificado (el jefe de máquinas) se desprende que, aun ignorando la naturaleza exacta de la carga, no había podido dejar de echar el ojo a varias marcas consistentes en una calavera con dos tibias, que se corresponden con la etiqueta IMO para carga peligrosa de tipo 6.1 (sustancias tóxicas). Además de calaveras y tibias, los contenedores que según el plan de estiba viajaban en cubierta y ahora vapuleaba el golfo de Vizcaya lucirían etiquetas no menos explícitas, correspondientes a sustancias tipo 3.2 y 3.3 (líquidos inflamables), 4.3 (emisión de gases inflamables en contacto con el agua) y 8 (sustancias corrosivas). Estas etiquetas, diseñadas precisamente para llamar la atención, estarían a la vista del personal de cubierta, y es fácil imaginar su impacto en la paz interior de una tripulación mal informada. Lo cierto es que más de la mitad del sodio viajaba en cubierta, en cuatro contenedores estibados a la altura de la bodega 1 y otros 3 sobre las escotillas de las bodegas 2 y 4, y que, hasta donde llega mi experiencia, un container puede negociar con algunos rocioneros, pero el impacto directo de una ola le sentará como un tiro.

Durante la tarde del día 3 se intentó ajustar el rumbo para reducir el embarque de agua en cubierta, pero lidiaban con una baja de 988 mb situada frente a Lisboa y un anticiclón de 1.036 mb en el mar del Norte, y el gradiente les enviaba un vendaval de componente E que, sumado a una hipotética mar de fondo de componente W, originaría una mar confusa. A medianoche la situación había mejorado un poco y la velocidad media rozaba los 11 nudos, algo excesiva en una situación tan vulnerable, pero la madrugada del día 4 la baja se desplazó al W de la costa gallega cortando la proa del carguero, que en ese momento ya habría cruzado la mitad del golfo de Vizcaya. Las derrotas relativas del buque y la borrasca sugieren que se cruzaron prácticamente de vuelta encontrada hacia las 21:00 y a unas 55 millas, y como el *Cason* navegaba en el sector de avance del «*fetch móvil*» recibió un buen meneo. Según el diario, durante el día embarcaban agua por las dos bandas, lo que resulta alarmante, pero el viento, que a las 16:00 era SE (través de Br) fuerza 8, aumentó a SE

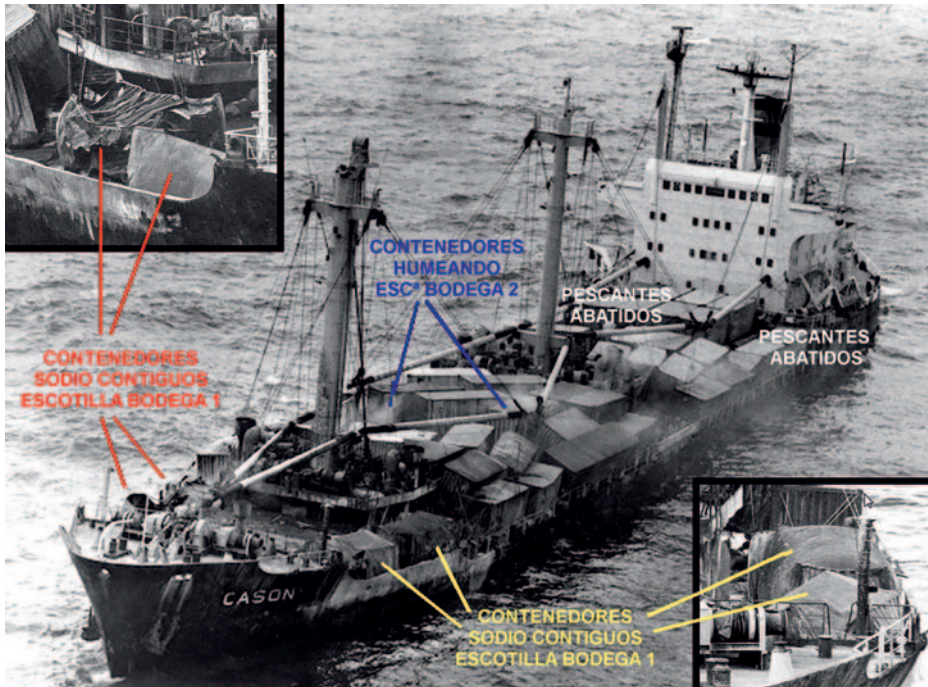


Situación meteorológica y derrota probable del *Cason* las 54 horas anteriores al SOS. Los análisis de superficie tienen superpuesta la posición del buque, pero, a mi juicio, los posteriores de esta misma serie encajan mal con la evolución real de la borrasca, situándola a las 19:00 del día 4 unas 260 millas al NW de la derrota del *Cason*. Una reconstrucción con datos del modelo ECMWF sugiere que el buque pasó realmente a unas 55 millas del vórtice hacia las 21:00: sus posiciones están calculadas por estima inversa desde la situación del SOS, la trayectoria de la borrasca procede de la *Web App Ventusky*, y el viento y la mar son un compromiso entre las anotaciones del diario y otras fuentes. (Composición propia con cartografía digital simplificada y dos análisis de superficie del INM)

fuerza 9-10 a las 20:00, rolando a WSW (amura de Er) fuerza 9-10 a medianoche. El diario registra chubascos y mar confusa que embarca por ambos costados simultáneamente, arrancando la carga y afectando sobre todo a los contenedores situados a la altura de la bodega 1; a las 04:00 del día 5 el viento había disminuido a SW fuerza 8, pero el mal ya estaba hecho.

La mala fama del sodio metálico obedece a que en contacto con el agua la reduce, apropiándose de su oxígeno y liberando hidrógeno en un escenario demasiado caliente para añadir más leña al fuego, por lo que el hidrógeno deflagra; el resultado es hidróxido de sodio, la conocida sosa cáustica, pero el proceso es tan espectacular que en los experimentos de laboratorio se utilizan trocitos de sodio del tamaño de una lenteja. Si en lugar de una lenteja usamos 126 toneladas el espectáculo gana en vistosidad, pero exige contemplarlo a

prudente distancia; obviamente, en los barcos las distancias son las que son, y llegado el caso el mejor recurso para ampliarlas puede ser un bote salvavidas. El sodio del *Cason* viajaba en bidones estibados en contenedores metálicos de 20 pies: las fotos tomadas tras la embarrancada muestran que los contenedores situados sobre las escotillas de las bodegas 2 y 3 se han ido de viaje, aplastando los situados entre la brazola y la borda, que no tenían a donde ir. En la escotilla de la bodega 1 no se aprecian contenedores, pero los cuatro situados junto a su brazola, que contenían sodio metálico, también están hechos polvo, con averías que sugieren una deflagración interna. Es posible que, de noche y en medio de un temporal, la tripulación del *Cason* no se



Averías causadas por el mal tiempo y el incendio inicial. Las fotos están hechas antes de iniciarse la recuperación de la carga, y evidencian el desbarajuste general, con los contenedores estibados sobre las escotillas aplastando los situados en cubierta: cuesta imaginar cómo accederían a proa los tripulantes la noche del accidente. De los cuatro contenedores con sodio estibados entre la escotilla de la bodega 1 y las bordas, tres presentan deformaciones que sugieren una deflagración interna, y el cuarto (el de popa Er) tiene la estructura casi consumida por las altas temperaturas; otros dos contenedores (probablemente con sodio) situados sobre la escotilla de la bodega 2 siguen humeando. Los pescantes de los botes están abatidos, con los de Br (y otro de Er no visible en la foto) doblados o plegados en un ángulo inusual. (Composición y edición propias con tres fotos publicadas en *El Correo Gallego* y *La Voz de Galicia*)

percatara de la magnitud de los daños, pero yo apostaría a que con luz diurna habrían decidido que no tenían otra opción que entrar en puerto, probablemente Vigo; por desgracia, cuando salió el sol la mayor parte de la tripulación ya había muerto.

Miedo insuperable

A las 05:00 el *Cason* debía de estar a punto de sobrepasar Finisterre navegando a cosa de ocho nudos, y en buena lógica no debía de haber más de media docena de personas despiertas a bordo; es posible que el capitán, extenuado tras el desgaste de pestañas del canal de la Mancha y dos días de perros en el golfo de Vizcaya, dormitara en su sillón a la espera de estudiar el comportamiento del buque con el inminente cambio de rumbo, aunque quiero pensar que ya estaría valorando dónde entrar de arribada para recomponer el desaguizado. Hacia las 05:10 se produjo, o al menos se detectó, un incendio a proa, y varios supervivientes que descansaban en sus camarotes oyeron una explosión y la alarma; todo apunta a que la explosión (probablemente deflagración) habría reventado uno de los contenedores de 20 pies estibados a la altura de la bodega 1, en el que habría entrado agua y que podría contener algún bidón dañado por la golpiza. También es probable que los bidones y su contenido no llegaran a salir del contenedor, y que la reacción se autolimitara por la disponibilidad de agua, pero en todo caso originaría un espectáculo de fuegos artificiales que, de noche y en la cubierta de un buque arrasado por un temporal, bastaría para acongojar al más pintado.

Los tripulantes del *Cason* intentaron resolver el problema, y el hallazgo de extintores en la zona de proa lo confirma, pero se enfrentaban a un incendio casi inextinguible. Según los sagrados textos, un incendio de sodio se puede sofocar con tierra inerte (o quizá arena) siempre que esté seca, pero hablar de arena seca en un mar de rociones es cosa de bomberos de salón; además, si el foco estaba en el interior del container sería inaccesible y, estuviera donde estuviera, acercarse a semejante movida requeriría el equipo de un astronauta y la determinación de un kamikaze. Si descartamos usar las plumas y arrojar el container por la borda en pleno temporal, nos queda poner popa al viento, moderar máquina y confiar en que el problema se resuelva por sí solo mientras emitimos un mensaje de emergencia. A las 05:51, unos cuarenta minutos después del inicio de la emergencia, el *Cason* emitió un SOS en la frecuencia de socorro radiotelegráfica (500 kHz), indicando que tenía fuego a bordo, y cuatro minutos después emitió un *mayday* por VHF solicitando ayuda inmediata para, a las 06:00, volver a emitir un SOS rectificando las posiciones que ya había dado y quedar en 4245N 0935W (16 millas al WSW de cabo Finisterre). Las llamadas fueron atendidas por la costera de Coruña, que coordinaría el tráfico de socorro, y cuatro

buques que estaban en las proximidades y acudieron de inmediato, incluyendo el mercante italiano *Arlesa*, a 3 millas, y el portacontenedores británico *Remuera Bay*, a 4,5.

Un naufragio sin supervivientes cualificados suele prestarse a conjeturas, y aquí la desaparición física de los protagonistas más relevantes se agravó con problemas de comunicación de los actores secundarios y, sobre todo, con la imaginación desbordante de parte del público, generando una historia tan vistosa como inverosímil. Si repasamos la hemeroteca, podemos llegar a la conclusión de que el capitán del *Cason*, víctima de un ataque de pánico, ordenó abandonar el buque apenas tuvo conocimiento del incendio y, con él al frente (el «único» que conocía la «misteriosa» naturaleza de la carga), la tripulación se arrojó por la borda de noche y en medio de un temporal equipados solamente con chalecos salvavidas. Cabe decir en descargo de los medios de comunicación que esta versión tiene parte de verdad, y que es lo que podría deducirse de la literalidad de las declaraciones de algunos supervivientes, pero transcribir literalmente lo que dice un chino traducido por otro chino que apenas le entiende es tentar al demonio. Un análisis más sosegado de toda la información disponible, incluyendo las declaraciones de otros chinos y, sobre todo, registros documentales, permite reconstruir los últimos minutos de vida de estos colegas con más rigor y juzgar sus habilidades profesionales de un modo más ecuánime.

El *Cason* tenía dos botes salvavidas, y puede afirmarse que el capitán ordenó zallarlos con tiempo, dejándolos arriados y trincados a la altura de cubierta, listos para su uso inmediato. Yo apostaría a que lo hizo «por si acaso» y poco antes de las 06:00, cuando llegó a la conclusión de que el incendio de proa era inabordable y decidió emitir el SOS: es significativo que, a partir de las 06:10, el *Arlesa* y el *Remuera Bay*, que como vimos estaban a 3 y 4,5 millas, se dirigieron a su posición, y a las 06:40 ya debían estar a menos de una milla. La visión de sus luces al alcance de la mano, e incluso la luna llena que brillaba en aquel momento, pudo dar a los tripulantes del *Cason* cierta sensación de seguridad, pero sería una seguridad ilusoria, porque soplabla viento SW fuerza 7-8 con rachas de 45 nudos, y la mar continuaría siendo, como poco, muy gruesa. En algún momento, con toda probabilidad alrededor de esa hora, el capitán ordenó abandonar el buque, y la mayor parte de las 31 personas que viajaban a bordo intentaron hacerlo en el bote salvavidas de Br; visto en perspectiva fue un error garrafal, pero como el «viejo» se llevó sus razones a la tumba, lo achacaremos a una marcada inquietud por el efecto del incendio en la carga tóxica estibada en sus inmediaciones. Por desgracia, resultó la típica huida de la sartén para caer en el fuego.

Arriar un bote salvavidas dotado de pescantes de gravedad con mala mar es una maniobra muy peligrosa, y exige un *know-how* y un material irreprochables: las confusas declaraciones de los supervivientes indican que el bote «volcó casi al ser lanzado al mar», pero también sugieren problemas mecáni-



Escenario de la tragedia con un calado similar. Las declaraciones de los supervivientes no aportan muchos detalles, pero sugieren que la mayor parte de las víctimas perecieron al intentar arriar un bote salvavidas, y como cinco horas después el de Er seguía zallado al costado, por fuerza tuvo que ser el de babor. Considerando que el bote fue efectivamente arriado (un helicóptero lo avistó hacia las 09:30) pero la totalidad de sus ocupantes acabaron en el agua, y que volcó casi de inmediato, cabe pensar en una actuación no simultánea de los ganchos disparadores. Un bote cerrado de caída libre habría resuelto el expediente, pero el primer bote de ese tipo se probó en 1977, ocho años después de que el *Finn Leonhardt* entrara en servicio. (Edición propia de una foto del *Finn Leonhardt* de Walter E. Frost/City of Vancouver Archives)

cos, por lo que cabe pensar en los ganchos disparadores, unos sospechosos habituales que si no actúan (o son actuados) simultáneamente al tomar contacto con el agua, pueden hacer que el primer balance del buque arroje al mar a los ocupantes del bote, y el segundo se lo ponga de sombrero. La maniobra exige dejar a bordo una persona a cargo del freno (que luego bajará por una escala de gato), pero en este caso quedaron bastantes más, y a las 06:55, mientras el grueso de la tripulación luchaba por su vida alrededor de un bote volcado, la costera recibió una llamada por VHF del *Cason*, comunicando que «han abandonado el buque 25 hombres y que quedan a bordo 6». Su situación no debía de ser nada relajante, porque a despecho de la masacre del bote seguían empeñados en cambiar de aires, y a las 07:48 volvieron a informar a la costera que «quedan dos hombres a bordo». Uno era el jefe de máquinas, y es proba-

ble que los cuatro que faltaban intentaran salvarse en una balsa vacía que avisó a las 07:35 el *Remuera Bay*, que debía estar a tiro de piedra. A las 07:40 el *Arlesa*, que también estaría casi encima, informó que tenía a bordo un superviviente, y a las 08:03 el *Remuera Bay* se apuntó otros cuatro: faltaban dieciocho minutos para el crepúsculo civil, y tuvo que ser una operación de quitarse el sombrero.

Miedo escénico

En 1987 la autoridad marítima española era la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), aunque la administración periférica y la coordinación de salvamento estaban delegadas en la Armada, que de un modo u otro las había venido ejerciendo casi de continuo desde el siglo XVIII. La DGMM dictaba la normativa que debían aplicar las comandancias de Marina, subordinadas directamente a las capitanías generales, colocando a los mandos navales en una pseudo-dependencia jerárquica ajena al Ministerio de Defensa que exigía inteligencia por las dos partes. Cuando ocurrió este accidente la DGMM apenas tenía medios propios, pero navegaba en un mar de fondo generado por asociaciones profesionales y sindicales de la Marina Mercante, que veían en la Armada una especie de «okupa» de puestos que, en su opinión, debían ejercer marinos civiles. Desde el otro lado esta cuestión solía percibirse con un pragmatismo displicente, y en la práctica la Armada ya había cubierto la mayor parte de estos puestos con titulados mercantes pertenecientes a la Reserva Naval Activa. Analizar aquí este pulso pecaría de extemporáneo, pero lo menciono porque la gestión de este accidente dio visibilidad al «problema», precipitando en el tiempo una «solución» que, a mi juicio, contribuyó en buena medida a la actual atomización de la administración marítima.

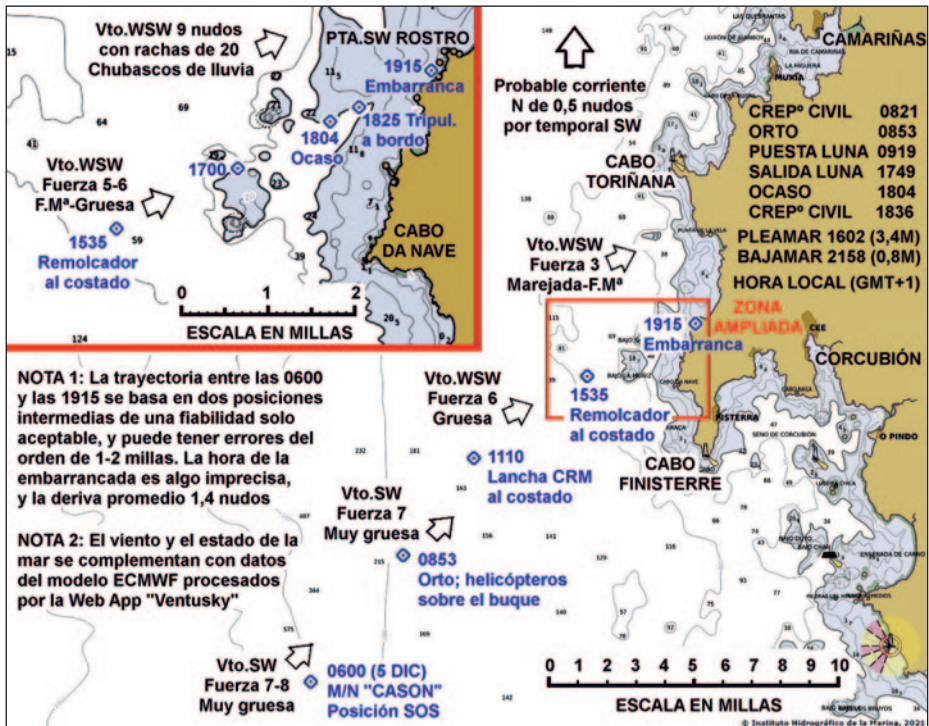
Como vimos, el *Cason* había emitido un SOS a las 05:51 y un *mayday* a las 05:55 que fueron recibidos por Coruña Radio, una costera de la red de la Compañía Telefónica (entonces responsable de las comunicaciones radio-marítimas), y a las 05:58 la costera informó al jefe de servicio de Capitanía de Ferrol y a su central (Madrid-Diana). La DGMM tenía desde 1983 un contrato de gestión con el *Remolcanosa Cinco*, un remolcador de salvamento basado en Vigo, y a las 06:35, mientras el capitán del *Cason* se disponía a abandonar el buque, el jefe de servicio avisó a la Comandancia de Vigo que el remolcador debía salir a la mar. A su vez, el Ejército del Aire tenía un helicóptero del SAR (*Super Puma HD-21*) con base en el aeropuerto de Coruña que habría despegado a las 07:40, pero el jefe de servicio también alertaría a un helicóptero de la Armada con capacidad SAR (*Agusta-Bell 212*) que por pura casualidad estaba comisionado en Ferrol, porque despegó a las 07:53, cuando el *Arlesa* y el *Remuera Bay* estaban rescatando los cinco supervivientes en el

agua. Treinta y cinco años después, con una infraestructura, tecnología y medios humanos inexistentes en 1987, analizar y depurar los datos de un accidente y poner un helicóptero en el aire lleva menos tiempo, pero descontextualizar estas cosas es injusto y poco riguroso.

Los atlas climáticos y el derrotero coinciden en que la temperatura del agua del mar en diciembre y en Finisterre ronda los 14°, aunque el entonces director general de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, escribió que ese día era de 11,4°; como además de ex alto cargo Madiedo es marino y referente imprescindible de buena parte de esta historia (ver bibliografía), daremos su cifra por buena y acudiremos con ella a las tablas «oficiales», que sugieren una supervivencia media de cuatro horas para una persona en el agua. En mi opinión este dato peca de optimista, y me atrevería a decir que, aún con chaleco salvavidas, el esfuerzo de mantener la cabeza fuera del agua con mar muy gruesa puede extenuar al común de los mortales en menos de una hora, y a menos que el chaleco esté dotado de máscara anti-spray, los rociones producidos por rachas de 45 nudos pueden asfixiar a un nadador en minutos, ahorrando el «trabajo» a la hipotermia, que en todo caso se verá acelerada por la imposibilidad de permanecer inmóvil. Si a esto le sumamos que, con luz diurna, tres helicópteros y al menos nueve buques tardaron siete horas en localizar todos los cadáveres, es lícito suponer que, en este accidente concreto y con los medios de un helicóptero de 1987, haber llegado una hora antes y trabajar de noche no habría alterado la magnitud de la tragedia.

A las 08:45, ocho minutos antes del orto, se presentó en la zona el primer helicóptero, seguramente el SAR del Ejército del Aire, y el de la Armada debió de llegar poco después: es obvio que harían el tránsito con viento de morro, que debió de retrasarlos significativamente. Con el incendio ahora reducido a una humareda el aparato del SAR se colocó sobre la toldilla del *Cason*, y a las 09:07 ya había izado los dos tripulantes que permanecían a bordo, quienes, según la prensa, les informaron que el resto había «intentado abandonar el buque en un bote salvavidas o arrojándose al agua»; poco después desde ese mismo helicóptero avistaron «el bote vacío, y muy cerca, a un superviviente», al que izaron «un poco tieso por el frío, pero vivo». Los dos primeros estaban ilesos y el tercero, que llevaría entre dos y tres horas en el agua, solo tenía quemaduras superficiales, pero fueron los últimos en ser rescatados con vida, porque a las 10:50 informaron a la costera que veían cuatro cuerpos en el agua, y en los siguientes cuarenta y cinco minutos izaron cinco cadáveres. El helicóptero de la Armada venía pilotado por el teniente de navío Alvargonzález con el alférez de navío (RNA) Lafuente de copiloto, y como el del SAR ya estaba trabajando sobre el buque, se dedicó a reconocer la zona próxima, rescatando otros cuatro cadáveres antes de que, a las 11:35, ambos aparatos (que llevaban casi cuatro horas en el aire) se dirigieran a repostar a Coruña por estar en el límite de su autonomía. Simultáneamente, el SAR envió otro helicóptero desde Madrid.

Otro protagonista destacado del día fue la embarcación de salvamento (de unos 16 m de eslora) *Ara Solis*, operada por la Cruz Roja del Mar y con base en Fisterra: alertada por la Ayudantía de Corcubión, según la versión más fiable habría salido a las 08:46, siete minutos antes del orto y tras valorar sabiamente su patrón la coyuntura con luz diurna, *porque aquí temos o costume de que cando pasa o chuvasco acalma o vento*. Es difícil no sentir simpatía por su esforzada tripulación, pero apenas dobló el cabo se tragaron una mar muy gruesa casi de proa, tardando unas dos horas en cubrir las ocho millas que aún les separaban del *Cason*. Mientras navegaban en plan coctelera, podían oír por VHF el tráfico de socorro entre mercantes, y la impagable espontaneidad del mecánico permitió aflorar un viejo fantasma: *entre eles comunicábanse en inglés e nós nin papa*. Hacia las 11:10 llegaron al costado del buque, tomaron nota de que el bote salvavidas de Er. continuaba zallado al



Trayectoria probable del *Cason* entre el SOS y la embarrancada. Las posiciones intermedias son un compromiso entre varias fuentes, y el viento y el estado de la mar lo son entre observaciones directas (a veces subjetivas) y datos del modelo ECMWF; la *Web App* utilizada no suministra el estado de la mar de viento, que a veces he tenido que deducir, y tampoco la mar de fondo, que debía ser del W y rondar los tres metros. (Composición propia con cartografía *on-line* del IHM)

costado y, tras cerciorarse de que no se veía nadie a bordo ni en las proximidades, informaron a la costera que iniciaban un reconocimiento hacia barlovento. En ese momento el *Cason* se encontraba unas 8 millas al W del faro de Finisterre, habiendo derivado 9,5 al NE desde la posición del SOS a algo menos de dos nudos, y los cadáveres, a los que el viento afectaba en menor medida, estaban dispersos unas 4 millas al SW del buque. Minutos después de retirarse los helicópteros el *Remuera Bay* informó de que tenía tres cuerpos a 50 m del costado, y alrededor de las 12:00 la lancha de la Cruz Roja empezó a meter cadáveres a bordo *con moitos traballos*, según la gráfica expresión de su mecánico.

Todo relato que se precie necesita un «villano», y aquí le tocó el papel al remolcador, aunque no tanto en la versión oficial como en un runrún oficioso contra el que estaba indefenso y que me cuesta entender. Tras salir de Vigo a las 08:00, a las 09:20 el *Remolcanosa Cinco* todavía estaba frente a la ría de Pontevedra, con viento WSW de 30 nudos y mar gruesa del W que no le permitían pasar de unos 11 nudos, por lo que no pudo presentarse en la zona de operaciones hasta las 12:58. Apenas llegó se integró en el dispositivo de búsqueda, aparentemente siguiendo instrucciones de Capitanía a través de la costera y de los propios armadores y aseguradores del mercante, pero hacerlo no impidió que varias fuentes difundieran que, en su conversación con la costera, se habría interesado únicamente por la posición de lo que llamó «el hallazgo». Como el dato del contacto con armadores y aseguradores procede de una entrevista al consejero delegado de Remolcanosa y, tras cesar en el cargo, el entonces director general de la Marina Mercante acreditó documentalmente contactos adicionales, cabe preguntarse si Remolcanosa le estaría poniendo los cuernos a la DGMM (con la que tenía un contrato de servicio) con el armador o los aseguradores del *Cason*, que podían ofrecerle un jugoso contrato de salvamento. Este problema volvería a surgir quince años después con el *Ría de Vigo* y el *Prestige*, pero sería temerario opinar sin estudiar a fondo el contrato preexistente, así que le daremos un amplio resguardo.

Media hora después de integrarse el remolcador en el dispositivo llegó el helicóptero SAR de Madrid (un *Puma*), y con toda una flota ocupándose de las personas habría sido un buen momento para enviar al remolcador a ocuparse del barco, pero el camino al infierno está empedrado de buenas intenciones, y tomar esa decisión con 11 personas aún desaparecidas en un país tan ruidoso habría exigido un valor heroico. Y así, tratando seguramente de evitar un ruido, se sembraron las semillas de un estruendo histórico: quien tomó la decisión puede consolarse pensando que el manual IAMSAR de 2019 contempla una supervivencia límite de 17 horas con el agua a 11° y que, como en el caso del alejamiento del *Prestige*, quienes criticaron esa decisión probablemente habrían criticado también la contraria. El helicóptero del SAR debió recoger tres cuerpos antes de que se le averiara el winche, pero antes de retirarse a las 14:50 (probablemente «seco» tras el viaje desde Madrid) localizó

algunos más que balizó con bengalas para que pudiera recogerlos la lancha de la Cruz Roja, que hacia las 15:00 también puso proa a su base con siete cadáveres a bordo. Quedaba el aparato de la Armada, reincorporado a la zona tras dejar sus cuatro cadáveres en un hospital de Coruña y repostar y, precisamente a las 15:00, el diario del remolcador registra que otro buque ha avisado que el *Cason* se encuentra a 4,5 millas de tierra, al 285° de Finisterre y abatiendo «peligrosamente» hacia la costa, por lo que se dirigen en su búsqueda «a toda máquina». Como en ese momento el remolcador no debía estar a más de 6 millas del *Cason*, al que en buena lógica no perdería de vista, es obvio que su capitán también se sentía obligado a trabajar poniendo la venda antes de recibir la herida.

Miedo transferido

El aparato de la Armada recuperó otros tres cuerpos, y a las 15:20 solo quedaba un desaparecido que fue localizado y recuperado a las 15:38 por el danés *Erik Boye*, retirándose el helicóptero a las 16:20: fue un día inolvidable, porque al no estar diseñado el modelo específicamente como unidad SAR, su dotación, que incluía tres nadadores de rescate, debió apretujarse durante horas con los cadáveres en un espacio muy reducido; además, el agua que desprendían rescatadores y rescatados acabó por cargarse el sistema de estabilización, obligando esta vez a desembarcar los cuerpos en el aeropuerto en lugar del hospital. A las 17:10 se canceló el tráfico de socorro, aunque el *Remuera Bay* ya había sido autorizado a dirigirse a Coruña por presentar heridas en la cabeza uno de sus cuatro supervivientes; la lancha de la Cruz Roja, tras desembarcar sus cadáveres en Fisterra, tuvo que salir de nuevo para recoger (con dificultades por el estado de la mar, y a costa de un golpe) al superviviente del *Arlesa* y, a las 18:30, al fallecido del *Erik Boye*. En esta lancha también pudieron viajar a tierra las primeras «señales de alarma», porque según la prensa su patrón «indicou que algo perigoso debía conter o barco para que en condicións de navegar se tirara a súa tripulación ó mar».

Cuando la *Ara Solis* atracó de nuevo en Fisterra hacia las 19:00 el *Cason* debía de estar a punto de embarrancar, y varios medios recogieron opiniones, algunas cualificadas, apuntando que el remolcador le había abordado con el viento y la mar casi en calma, tomado a remolque y clavado por motivos inconfesables en un banco de arena (que resultó ser un pedregal). Un pescador explicó que el buque navegaba «al ralentí», con las luces encendidas y el remolcador «a una distancia considerable», y un semanario llegó a publicar que «as autoridades de Marina toman a decisión de embarrancar o barco». La versión oficial no esclarece las cosas, porque en febrero de 1988 el entonces director general de la Marina Mercante declaró en una comparecencia ante el



El *Remolcanosa Cinco* rondando al *Cason* para trasbordar algunos tripulantes y darle un remolque. Estas dos capturas están extraídas de un video filmado probablemente desde la zona del cabo da Nave, no antes de las 15:30 ni mucho después de las 17:00; la secuencia está tomada con el zoom a tope, y la separación entre fotogramas es de dos segundos. Ambos buques llevan las luces de cubierta encendidas, y es obvio que, como recoge su diario y en contra de lo que a veces se ha publicado, el remolcador las está pasando canutas, lo que a mi juicio da un plus de credibilidad a su versión de los acaecimientos posteriores. Aunque se habló de posibles razones económicas para embarrancar el buque y salvarlo después, esa estrategia habría sido contraproducente, porque el bien salvado tenía más valor intacto que con averías adicionales, y el premio de salvamento iría en consonancia. (Composición propia con dos capturas del reportaje *A Caixa Negra: O Cason*, emitido por TVG)

Congreso que «Por lo que se refiere a las actuaciones extrañas de los remolcadores, nosotros no tenemos constancia de ellas», puntualizando que ante la existencia de «informes contradictorios» lo aclararía una comisión de investigación. Ese mismo año Madiedo escribió en una publicación profesional (ver bibliografía) que *the rescue tug tried to save the ship but the bad weather and the fire which continued on board made the operation difficult and the wind drove the ship ashore*, pero varias declaraciones efectuadas tras su cese sugieren que ha cambiado de opinión. Por añadidura, en enero de 1989 una comisión no oficial presidida por Joaquín Ruiz-Giménez expresó dudas sobre la actuación del remolcador en un informe que solo conozco por referencias.

En ausencia de informe oficial o sentencia judicial, la versión que mejor encaja con los hechos conocidos (y con la presunción de inocencia) es la del diario del remolcador, que obviamente puede tener inexactitudes. Según esta versión el *Remolcanosa Cinco* llegó al costado del *Cason* a las 15:35 y lo



Escenario de la embarrancada desde la mar y posible trayectoria final. La carta muestra su posición definitiva con razonable exactitud, y justifica el «respetable» sobre cómo pudo clavarse en esa postura un buque que venía derivando con rumbo ENE y la proa apuntando al SSW. La mejor explicación que se me ocurre es la configuración del fondo: una cartografía a más escala indica que, en esa zona, las isobáticas entre 4 y 16 metros se curvan, penetrando hacia tierra en una trinchera sobre la que pudo revirarse la proa tras quedar apoyada la popa. Esta batimetría también sugiere que, en la trayectoria teóricamente recorrida por la proa hasta revirarse, había al menos 8 metros de sonda en carta, que con la marea rondaría los 10, mientras el calado medio del buque debía ser algo inferior a 9 metros. No he incluido este material por temor a infringir su copyright, pero puede consultarse en la *Web App* de *Navionics* (<https://webapp.navionics.com>). (Elaboración propia con una captura del reportaje *Cason: Despois da Traxedia*, de la TVG, y cartografía *on line* del IHM)

encontró con los auxiliares aún en marcha, lo que pudo dar la impresión de que navegaba con el motor principal, generando declaraciones en este sentido; las luces de cubierta estaban encendidas, y seguirían estándolo hasta después de la embarrancada. En ese momento continuaba el incendio en cubierta a la altura de la bodega 2, y «el viento es fuerte con grandes chubascos de agua y fuerte mar que dificultan las tareas de abarloomiento, el buque por estar atravesado da fuertes balances y desprende una fuerte humareda proveniente de la combustión de productos químicos, sospechando puedan ser las emanaciones tóxicas». Un vídeo confirma lo anterior salvo los chubascos, sugiriendo un

viento de algo más de 20 nudos (que sería WSW) con la salvedad de que los balances del *Cason* eran una minucia comparados con los del remolcador. Es muy probable que el reciente temporal generara una corriente N de alrededor de medio nudo, pero con el viento soplando hacia tierra y la costa desfilando tres millas a sotavento urgía tomar un remolque, y hacerlo implicaba poner varios hombres a bordo del *Cason*.

La humareda aconsejaba hacerlo por barlovento, y el primer intento se tradujo en «un fuerte impacto contra el costado debido a los fuertes balances, que nos arranca de cuajo todo el sistema de defensa estructural de la zona de nuestra proa»; previamente habían solicitado que un «helicóptero del SAR» les facilitara el trabajo trasbordando un par de tripulantes, pero a las 16:49 «el helicóptero del SAR contesta a nuestra pregunta con una rotunda negativa aduciendo que resulta muy peligrosa debido al movimiento». Tras otro intento fallido por Er lo intentaron por la aleta de Br (a sotavento), pero «de inmediato se desiste, teniendo que dar atrás por los gases que a todos nos afecta de inmediato en ojos y garganta». Finalmente, «en un recalmón, al ser las 18:00» largaron la zódiac con cuatro tripulantes, dos de los cuales consiguieron subir a bordo a las 18:25; según el consejero delegado de Remolcanosa «dos de ellos cayeron al mar y algunos seguían padeciendo molestias en la garganta siete meses después». Una emoción añadida era trabajar casi a oscuras (el ocaso se produjo a las 18:04 y el crepúsculo civil a las 18:36) en un escenario aderezado con chubascos y, sobre todo, con el ominoso telón de fondo de los acantilados, que ahora estaban a cosa de media milla.

La única forma de cobrar a mano un auténtico cabo de remolque con dos personas es virarlo por retorno desde el remolcador, pero la resistencia del virador está limitada por varios factores, y en la práctica no es raro que falte al llegar la gaza a la gatera. Con los auxiliares en marcha (como es el caso) y un tiempo del que no disponían, se podría haber intentado localizar el grupo hidráulico de las maquinillas de popa, pero si estaba cortada la alimentación en el cuadro principal habrían necesitado el refuerzo de un «maqui» con conocimientos de idiomas. El resto de la historia es un clásico: «embarca un tercer tripulante y entre los tres luchan denodadamente por izar la estacha de 140 mm y cuando ya prácticamente la tienen y sin fuerzas para más, falta la tira por lo que la estacha cae al agua y el personal desembarca pues ya es mucha la proximidad de la costa». Ahora el remolcador estaba en un lío por la posibilidad de que el cabo se liara en la hélice; por suerte tenían compañía, y «le pedimos a la lancha de la Xunta *Barbanza*, que se mantenga cerca del buque mientras desembarca la tripulación de presa y los acompañe hasta mi buque que permanece todavía con la maniobra de embarcar la estacha de remolque». El término «tripulación de presa» invita a comentarios sarcásticos, pero no debían tener tiempo para consultar un diccionario de sinónimos: «Son en estos momentos las 19:00 y nos encontramos en estos momentos a 0,55 de milla de la costa, poco después el buque toca fondo. Es ya de noche y

estamos cerrados en chubascos que dificultan el poder precisar en el radar dado su intensidad».

El *Cason* embarrancó hacia las 1915 cuatro millas y media al N del faro de Finisterre, entre punta Castelo y la punta SW del Rostro, quedando con la proa casi perpendicular a tierra, una posición atípica que pudo sugerir maniobras extrañas; en ese momento el viento sería del WSW de unos 9 nudos, arremediando con los chubascos cuya presencia confirma el modelo atmosférico. Al menos seis personas dijeron haber visto la maniobra desde tierra, de las que cuatro percibieron que buque y remolcador estaban unidos por un cabo y dos distinguieron cómo se largaba este cabo, una en circunstancias normales (*vimos moi ben como lle botaron as estachas e como despois o abandonaron*) y otra en circunstancias «paranormales» («asegura haber visto desde tierra cómo el remolcador consiguió enganchar la estacha —un cabo metálico de unos 20 centímetros de grueso— al *Cason* y como posteriormente el capitán rompía deliberadamente la cuerda con una navaja»). Dos sugieren que era de noche, y uno dijo que «el barco estaba paralelo a la costa cuando embarrancó y posiblemente rumbo SE o próximo a él. Dice que tocó fondo primero por la popa y luego reviró y se puso proa a tierra», lo que encaja con la configuración del fondo y la subsiguiente inundación de la máquina. Cabe añadir que, incluso para un ojo entrenado, es difícil distinguir a cierta distancia un remolque largado de un virador que falta en la gatera, y que hacerlo de noche, a media milla y cerrado en chubascos parece de chiste, incluso con luna llena. Los testigos ideales habrían sido los tripulantes de la *Barbanza*, pero como no detecté su rastro más allá del agradecimiento por su ayuda volveremos al remolcador, donde «a 20:00 embarcan los cuatro tripulantes y la lancha zódiac y se procede a terminar de embarcar la estacha de remolque», para fondear a medianoche en el puerto de Fisterra.

Miedo desatado

El *Cason* se había clavado a media marea vaciante, con la proa a unos 100 m de tierra, bajo un acantilado y en un lecho de arena con rocas aisladas que pronto se incrustaron en el casco, complicando cualquier intento de salvamento; estaba en la Provincia Marítima de Coruña, y a primera hora del día siguiente el comandante de Marina (capitán de navío Díaz-Pache) se desplazó a la zona. La bodega 2 seguía humeando y el comandante debía de estar mosca, porque, aunque era domingo, a las 06:00 envió un télex a la DGMM interesando conocer información detallada de la carga del puerto de salida. Se dijo que este fue el primer aviso que tuvo la DGMM del accidente, y en un artículo publicado en *La Opinión* con motivo del 25.º aniversario del suceso Madiedo manifestó que, aunque «tenía competencias en salvamento, sin embargo ni las costeras, ni la Armada, ni Remolcanosa, que tenía un contrato



Núcleos de población cercanos al punto de embarrancada, con la distancia a vuelo de pájaro desde el buque y el número de habitantes. En Cee, Corcubión, Muxía y Camariñas figuran los de todo el término municipal, y en el resto (municipio de Fisterra) los de cada barrio, con las cifras de población más próximas a 1987 que pude encontrar. La relación de localidades afectadas por la orden de evacuación es imprecisa, pero la prensa citó Fisterra, Cee y Corcubión, mencionando a veces Muxía y Camariñas. La distancia de evacuación inicial de 800 m procede de las guías 138 (sustancias reactivas con el agua que emiten gases inflamables) y 153 (sustancias tóxicas y/o corrosivas combustibles) de la *Guía de Respuesta en Caso de Emergencia* (2020-USDT), y corresponde por analogía a un incendio que afecta un vagón de ferrocarril. El *Cason* tuvo el detalle de embarrancar en un descampado, pero la mitad de los números de este gráfico son personas y, con razón o sin ella, muchas acabaron con los esquemas rotos: si un día se repite esta movida en un puerto comercial, debería pillarnos con la lección aprendida. (Elaboración propia sobre una captura de *Google Earth*)

en vigor con la DGMM, informaron a esta de lo ocurrido hasta consumado el desastre». Por ello, en sus propias palabras «la DGMM no tuvo responsabilidad alguna en la gestión del accidente náutico del *Cason*», y como nada de lo que hemos visto contradice esa afirmación la daremos por buena. En ese mismo artículo y en algún otro Madiedo hizo valoraciones muy negativas de esa gestión pero, en aras del buen rollo, citaré en su lugar la síntesis que escribió cuando aún ocupaba el cargo: *The rescue service was immediately mobilized involving the intervention of three helicopters, one tug, rescue*

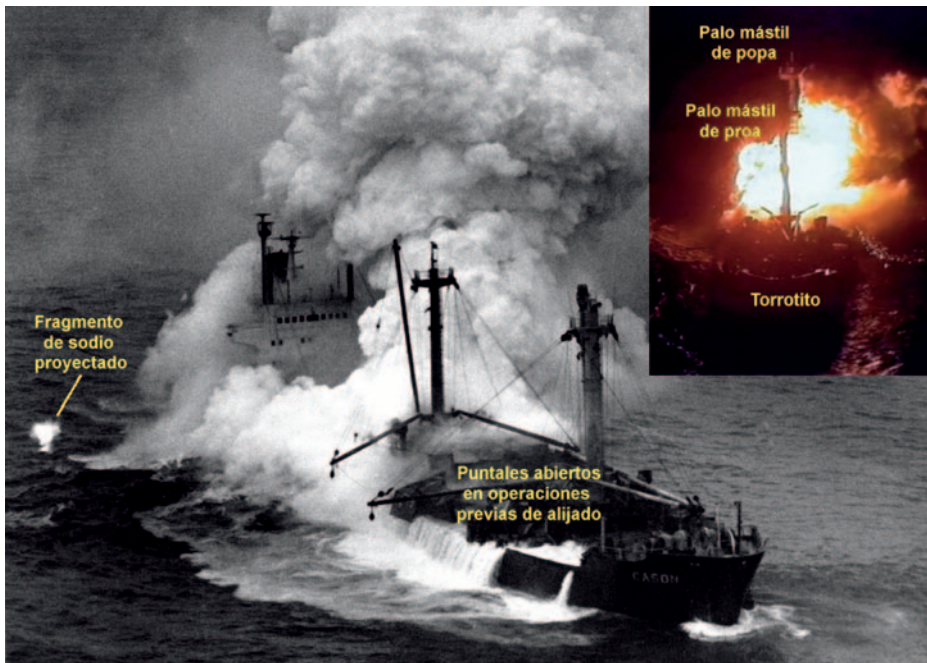
launches and ships navigating in the vicinity. Eight survivors and twenty-three bodies were recovered.

A las 15:05 los remolcadores *Sertosa XXV* y *Remolcanosa Cinco*, que estaban en las inmediaciones, recibieron instrucciones de intentar sacar el buque «coordinadamente» y tomando «las máximas precauciones ante la posible presencia de productos tóxicos a bordo». A esa hora el incendio se reducía a algo de humo, pero la inquietud era razonable y se alimentaba con el hermetismo de los supervivientes, que según la ficha IMO *were also not very co-operative with the authorities so that very little, if any, information could be obtained from them*. Poco antes, un oficial de la Comandancia (teniente de navío, RNA, Negrete) se había reunido con ellos en presencia del consignatario, el cónsul panameño y funcionarios de la embajada china, pero el jefe de máquinas reiteró que el tipo y cantidad de la carga peligrosa «sólo lo conocía el Capitán y Oficiales de cubierta», remitiendo al «representante de la casa armadora, con sede en Hong Kong y cuyo nombre tampoco conocen, que hoy llegará a La Coruña». Con este panorama no sorprende que la ropa de los supervivientes fuera precintada para su análisis, ni que al día siguiente *The New York Times* se desayunara con un titular antológico (*Fatal Ship Fire Puzzles Spanish*) transmitiendo la inquietud del Lloyd's: *We're asking ourselves: What the devil was it carrying?* La pleamar era a las 16:36, y al anoecer los remolcadores se retiraron sin haber conseguido reflotar el buque, que ya tenía la máquina inundada y, con marea alta, la cubierta principal casi a ras de agua.

El lunes día 7 la DGMM envió un equipo técnico a la zona con Madiedo al frente (que llegó a última hora de la tarde), y ese mismo día a las 13:30 se celebró una reunión en la Comandancia en la que, finalmente, un representante del fletador entregó la documentación relativa a la carga: le acompañaban el consignatario, un abogado y un químico ingleses, el jefe de máquinas y el contramaestre, que también se encontraba entre los supervivientes. A las 16:30 el comandante dio una rueda de prensa en la que, sin entrar en excesivos detalles (los manifiestos de carga aún no estaban traducidos), confirmó la existencia de mercancías peligrosas y su clasificación, relativizando el peligro. Fue un buen intento, pero al día siguiente *El País*, que durante el resto del episodio sería bastante más comedido, se desayunó con un titular «explosivo»: «El barco encallado en Finisterre “es una bomba”», informando que «Aunque el comandante de Marina de La Coruña, Antonio Díaz Pache y Montenegro, afirmó ayer en una conferencia de prensa que “podemos estar tranquilos, dentro de un orden” fuentes de la Administración reconocieron en Madrid que toda la carga puede estallar con facilidad, y que su contacto con el agua o el aire resulta peligroso para los seres vivos que se encuentren en sus inmediaciones». Por si las moscas, ese mismo lunes Capitanía ordenó la retirada de los remolcadores de las inmediaciones del buque.

Para una organización casi embrionaria (al menos en el litoral) como la DGMM en 1987, hacer bien las cosas debía ser un asunto de amor propio: así,

tras tomar la voz sus responsables elaboraron un plan razonable, buscaron asesoramiento externo y no ahorraron esfuerzos, pero actuaciones y circunstancias que escapaban a su control convirtieron la operación en un desastre mediático. Los eventos de esta fase del accidente escapan al propósito de este artículo, pero los sintetizaré en beneficio de quienes no los conocen. Para empezar se renunció a cualquier nuevo intento de reflotar el barco, una medida defendible no solo por la dificultad de la operación, sino porque, con las bodegas ya inundadas, su carga podía crear más problemas de los que se pretendía resolver. La estrategia alternativa consistía en descargar (por este orden de prioridad) el sodio metálico de cubierta y la bodega 1 (podía incendiar el resto de la carga), el orto-cresol (venenoso), el diisocianato (tóxico), el formaldehído (irritante) y el ácido sulfúrico y fosfórico de cubierta, conti-



Dos imágenes del incendio iniciado la tarde del 10 de diciembre, que desencadenó el pánico colectivo y la evacuación de varias localidades esa misma noche. Se alimenta de la reacción del sodio de un contenedor estibado sobre la escotilla de la bodega 4 con la mar de fondo que barre la cubierta, y tiene fases de diferente intensidad, probablemente en función de la disponibilidad de agua que, a su vez, puede estar condicionada por la marea. El acongojante panorama nos recuerda que la tripulación del buque tuvo que enfrentarse al incendio de cuatro contenedores en lugar de uno a la luz de las llamas, en medio de un temporal y sin ayuda exterior. (Composición propia con una foto de cronicanegrahome.wordpress.com y una captura del reportaje *A Caixa Negra: O Cason*, emitido por TVG)

nuando con el combustible del buque y finalizando con las bodegas, que incluían entre otras porquerías más orto-cresol y aceite de anilina (tóxico). Por desgracia, esta estrategia exigía un mínimo de buen tiempo.

La descarga de los containers también exigía una grúa flotante que aún estaba en camino, pero al incorporarse los buques de salvamento de la DGMM *Alonso de Chaves* y *Punta Salinas*, con una amplia cubierta a popa, se aprovechó el buen estado de la mar para descargar 204 bidones de orto-cresol y 29 de formaldehído (hubo un intento fallido de usar los propios puntales del *Cason*) antes de que, el día 10 al anochecer, las olas invadieran de nuevo la cubierta produciendo otro incendio de sodio, aparentemente en un container de 20' estibado sobre la escotilla de la bodega 4. Era un mal tiempo anunciado que podía dejar varias localidades a sotavento de una hipotética nube tóxica, y los habitantes de Fisterra y Corcubión, sensibilizados por la reciente catástrofe de Chernóbil, llevaban un par de días de gran inquietud, al extremo de haber abandonado sus casas por centenares a pesar de las declaraciones tranquilizadoras de Madiedo y el comandante de Marina, que honradamente no podían ofrecer certezas absolutas y debían «competir» con la visión apocalíptica de algunos políticos locales.

Esta vez el incendio se transmitió en directo por la «tele», con un dramatismo comprensible pero innecesario porque el espectáculo era sobrecogedor; además, existía la posibilidad de que estuviera ardiendo parte de la carga tóxica que acompañaba al sodio, generando una «fumata» de efectos imprevisibles. En estos casos el manual sugiere la evacuación inicial en un radio de 800 m, pero las casas más cercanas (dos aldeas) estaban a cosa de mil, y los núcleos de población importantes (Fisterra, Cee y Corcubión) a 5 y 7 kilómetros. En realidad ya había pasado el momento de usar ningún manual que no fuera de psicología colectiva, y el pistoletazo de salida fue la noticia de que un equipo de medición de la Xunta había detectado una supuesta nube tóxica en las inmediaciones del *Cason*. Pasadas las 23:00, el delegado del Gobierno informó que se había decidido evacuar varias localidades próximas, habiéndose movilizado a tal efecto 300 autobuses, ampliables a 700 esa misma noche, y mientras Madiedo negaba la necesidad de evacuar, el delegado aclaraba que la situación era «dinámica, no sólida», y el presidente de la Xunta remataba que «todo depende de la dirección y velocidad de los vientos, que pueden trasladar el veneno a cualquier lugar»: cuando a las pocas horas se dio contraorden, unas 12.000 personas ya habían puesto pies en polvorosa a pesar de los mensajes tranquilizadores que ahora transmitían las autoridades, porque, como observó sagazmente un marinero que se iba, «sería una tontería que transmitieran otra cosa».

El día 12 el sodio ya se había consumido, pero mientras los evacuados regresaban a sus casas tomaba forma el último despropósito. Como vimos, cuando el día 10 se suspendieron las operaciones ya se habían descargado 233 bidones de orto-cresol y formaldehído, que pesaban 51 toneladas y se carga-

ron en tres camiones para llevarlos desde el puerto de Brens (junto a Corcubión) hasta el campo de maniobras de Parga (Lugo). Si el objetivo era aliviar la tensión, solo se consiguió trasladarla, porque ese mismo día 10 los vecinos de Guitiriz cortaron la carretera y, tras serios incidentes, el día 12 los camiones amanecieron a las puertas de la factoría Alúmina-Aluminio de San Ciprián, con escolta policial y la intención de cargar los bidones en el puerto de la factoría a bordo del *Galerno*, un mercante fletado al efecto. Tras nuevos incidentes con los trabajadores de la planta y gran aparato de barricadas, se negoció un complejo plan de embarque que acabó trastocándose por una falsa maniobra, y la mañana del día 14 los trabajadores abandonaron la factoría, incluyendo las cubas electrolíticas, que exigían atención constante y quedaron a cargo de personal directivo. Aquella misma tarde el *Galerno* cargó los bidones, salió a fondear y al día siguiente emprendió viaje a Rotterdam, donde el día 20 los descargó en presencia de un coche de bomberos. En San Ciprián las cosas salieron peor, y al «fundirse» el día 15 el personal directivo mientras los trabajadores aún negociaban su vuelta al trabajo, la planta quedó fuera de combate, con unos daños que se estimaron en unos dieciséis mil millones de pesetas y el despido «colateral» del comité de empresa. La recuperación de las mercancías peligrosas del *Cason* finalizó en marzo de 1988, y en diciembre de ese año se adjudicó su desguace, que hubo de completarse a partir de 2017 retirando los últimos restos ante la oposición de parte del vecindario, que deseaba dejarlos donde estaban.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

La fuente más completa que conozco sobre la parte náutica del accidente del *Cason* es una recopilación cronológico-documental publicada el año 2007 en la página de la Asociación Española de Marina Civil, de la que es presidente José Antonio Madiedo. Esta recopilación, que a día de hoy ya no está en Internet, ha sido mi único referente en temas importantes, como los diarios del *Cason* o del *Remolcanosa Cinco*, y contiene valoraciones que no siempre comparto, pero los documentos que cita concuerdan con otros conseguidos en la DGMM por Manuel Rodríguez Aguilar, que tuvo la generosidad de compartir conmigo, y con otras fuentes. También he consultado las fichas de la IMO sobre el accidente y la carga, y un artículo del propio Madiedo (*Experiences and Findings in Connection with the Casualty involving the Ship Cason*) para una publicación profesional (*Chemical Spills and Emergency Management at Sea*; 1988 Kluwer). Los datos del buque proceden del Lloyd's Register, y el Diario de Sesiones del Congreso 215/88 recoge una extensa «versión oficial» del suceso en la comparecencia del director general de la Marina Mercante que también he utilizado. El resto de las fuentes se centra en medio centenar de artículos de prensa, entre los que debo citar *El País*, *La Voz de Galicia*, *El Ideal Gallego* y *La Opinión*, así como varios reportajes televisivos, fundamentalmente de la TVG. Sigo en ljartor@gmail.com

Operador de sensores de un SH-60B de la Décima Escuadrilla en la Operación ATALANTA. (Foto: Andrés Díaz-Ripoll Marzol)

