





# MUERTE EN EL MAR

# EL MAZUT

## LA FAUNA Y LA FLORA MARINAS DESTRUIDAS POR LA CATASTROFE DEL "TORREY CANYON"

La catástrofe del «Torrey Canyon» plantea problemas nuevos. La flora y la fauna marítimas han sufrido las consecuencias de la inmensa cantidad de petróleo esparcido por el mar. El buque, que encalló en el lugar conocido por Seven Stones, se partió en dos. Las tentativas de incendiarlo no han dado el resultado que se había previsto.

**L**A partida se ha jugado y se ha perdido. Ante el mazut escapado del «Torrey Canyon», el hombre ha quedado desarmado e impotente. Dentro de unas semanas, casi toda la superficie de la Mancha estará recubierta de una fina película de petróleo que, ola tras ola y día tras día, irá a depositarse al borde de las playas y en los estuarios de los ríos europeos. No se tratará de la invasión viscosa de la que hoy son objeto las playas inglesas de Cornwall. En casi todas partes la capa será tan delgada que ni siquiera será visible. La arena y las rocas, simplemente, se harán un poco grasientas, y en el límite de las mareas altas se formará una franja negruzca. Pero la despoblación de la Mancha continuará. Aisladas del oxígeno y de la luz del sol, la fauna y la flora marinas perderán su equilibrio biológico. Para miles de hombres y mujeres que viven del mar, esto puede significar el paro.

En la costa francesa, los más amenazados son los criaderos de ostras del Cotentin, y los pescadores de Cherburgo calculan ya que el 80 por 100 de sus puestos de **SIGUE**







Entre cuantos, de un modo u otro, viven del mar en las costas de Cornualles, ha cundido el pánico. El ejército vigila la llegada del petróleo a las orillas y los niños proceden a regar con detergentes utilizando elementos caseros. También los industriales hoteleros están preocupados ante la llegada de la época de las vacaciones.

pesca han quedado inservibles para toda actividad. Oficialmente se procura no demostrar excesivo pesimismo, para no alarmar a los turistas, lo que supondría un serio peligro de ruina para los hoteleros de las costas bretona y normanda. Pero se ha preparado un plan de protección y se empiezan a almacenar detergentes —especialmente «Gamma sol», un nuevo producto-milagro fabricado con licencia americana— que podrían ser utilizados para intentar disolver el mazut allí donde llegue en capas relativamente espesas. Se trata de un arma de doble filo, ya que los detergentes contribuyen a su vez a envenenar la flora y la fauna submarinas. De hecho, los expertos son muy escépticos en lo que se refiere a las posibilidades de éxito de la batalla del petróleo. En último término, es la propia naturaleza la que debe ganarla: los microorganismos destruirán poco a poco —¿al cabo de cuántos meses, de cuantos años?— la película de petróleo que recubre el mar.

Pero el balance de la catástrofe será muy grande.

### treinta horas sin sueño

Todo empezó el pasado 18 de marzo. Aquel día, a las 8,45 de la mañana, el «Torrey Canyon», con sus 118.000 toneladas de petróleo bruto de Kuwait, se lanzó a toda velocidad sobre un arrecife sumergido a unos kilómetros de las islas Serlingues. Un poco más al norte están el Land's End y el Cornualles británicos.

En el momento del choque, toda la tripulación dormía, excepto el comandante de a bordo (el capitán Pastengo Rugiati, un genovés de cincuenta y un años) y un oficial. Hacía treinta horas que el comandante Rugiati estaba en la pasarela, a causa del mal tiempo. Una hora más tarde recibió un mensaje por radio confirmándole la orden de poner rumbo a Milford Haven. Entonces hizo sus cálculos y enchufó el «giro-piloto» de la nave,

es decir, el piloto automático. Todo parecía normal. Sin embargo, fue a encallar en los arrecifes de Seven Stones, a más de diez millas de la ruta que había debido seguir. Este fantástico error de navegación aún no ha sido explicado oficialmente. En general, se cree que el comandante confundió las señales de la estación de Wolf Rock, una baliza próxima a la costa inglesa, con las de Bishop Rock, que está situada al sur de las Serlingues, las islas que el comandante creía rosear.

Cuando la tripulación italiana se despertó sobresaltada, el navío había tomado ya una inclinación de ocho grados. El casco estaba desfondado en doscientos quince metros. Catorce de los dieciocho depósitos habían estallado y una capa negruzca y nauseabunda se extendía alrededor del petrolero. Cargado un mes antes en Mena Ahmadi, el «bruto» de Kuwait es el más «pesado» del mundo. Es un aceite viscoso lleno de desperdicios orgánicos que dejan en el fondo de las cubas varias decenas de centímetros de se-

dimentos que hay que echar al mar en cada viaje de vuelta y que todos los marinos del mundo han aprendido a odiar.

### para escapar al fisco

A las nueve y cuatro minutos, la estación costera de Saint-Just transmitió un programa dirigido al agente del armador del «Torrey Canyon», que dormía tranquilamente en Milford Haven. «8 h, 45 - Comandante Canyon a Jim Burgess - barco encallado en Seven Stones». En cuanto se enteró de la noticia, Burgess se puso en contacto con los propietarios del petrolero. Oficialmente, el navío pertenece a la compañía liberiana Barracuda Tankers Corporation. De hecho, el telegrama de Burgess llegó a Los Angeles, a la sede de la Union Oil Company of California. Igual que muchas otras, la sociedad americana ha preferido colocar sus navíos bajo pabellón liberiano.

El «pabellón de complacencia», sea



# EL MAZUT

liberiano o panameño, ofrece ventajas considerables a las grandes sociedades de armadores. Les permite escapar al impuesto sobre los beneficios en su propio país y no pagar al Estado liberiano más que una tasa anual de dos dólares por tonelada de arqueo. Les garantiza, por otra parte, una casi entera libertad para el reclutamiento de las tripulaciones y su empleo. Mientras un petrolero francés de 80.000 toneladas debe tener una tripulación de cuarenta y tres hombres, el liberiano no embarca más que a treinta. El marino «liberiano» es, con frecuencia, griego, turco, iraní o africano. Firma su contrato de quince meses, cobra su sueldo neto, pero no se beneficia de ninguna ventaja social. Si cae enfermo, el comandante le «pone en tierra» a la primera ocasión, incluso si está a miles de kilómetros de su casa. El desgraciado deberá dirigirse a su cónsul para recibir atenciones médicas y ser repatriado.

## intentos vanos

Naturalmente, la medalla tiene su reverso. Los seguros para los «pabellones de complacencia» son caros. La norma es doblar las tarifas. Si el barco está en mal estado o si es mal mandado, la suma puede triplicarse. Los armadores «monroviianos» salen adelante habitualmente no asegurando más que una pequeña parte del valor de su flote. Curiosamente, no era éste el caso del «Torrey Canyon». Había sido asegurado en unos mil millones de pesetas, es decir, en una suma superior a su valor real. Construido en 1959, en Norfolk (USA), el «Canyon» podía entonces llevar una carga de 80.000 toneladas de «bruto». En 1965, esta capacidad fue elevada a 120.000 toneladas gracias a una «operación quirúrgica» de alargamiento de la parte central efectuada por los especialistas japoneses de los astilleros de Kuré.

Menos de veinte horas después del

## RESIDUOS EN EL MAR

Cinco millones de toneladas de residuos petrolíferos caen cada año al mar. Es como si ocurriera un accidente semejante al del «Torrey Canyon» cada semana. Y, sin embargo, nada se decía de ello, ni acaso se habría dicho a no ser por el accidente del petrolero, que ha sacado a la luz varios problemas ocultos a la opinión pública. El transporte anual de hidrocarburos por vía marítima supera los quinientos millones de toneladas. Prácticamente el uno por ciento de este petróleo va a parar al mar cuando se realizan las limpiezas de tanques y tuberías. Hace unos días, los aviones de la RAF descubrieron dos barcos noruegos que limpiaban sus depósitos a menos de doscientas millas de las costas británicas. Hay una convención internacional de 1962 donde se regula el viaje de los petroleros y se fijan normas sobre su comportamiento en alta mar, pero sólo ha sido ratificada por 18 países y muchas compañías prefieren llevar sus buques bajo el pabellón de los que no ratificaron la convención. Después del desastre del «Torrey Canyon», Gran Bretaña pide la creación de una «carta de los petroleros», que se hace cada día más necesaria, sobre todo si consideramos que tal vez muy pronto empiecen a navegar los mastodontes marinos de 500.000 toneladas. La solución no está en prohibirlos, porque su nacimiento es fruto de las necesidades industriales y el fraccionamiento de la carga en barcos menores sólo serviría para rebajar el riesgo, pero no para evitarlo. Sin embargo, la regulación internacional es absolutamente indispensable si se quiere que las costas no estén en peligro cada vez que un buque cisterna pasa por sus proximidades. La polución del mar amenaza la flora y la fauna marinas, y con ella los medios de vida de multitudes de familias.

accidente, un avión depositaba a mister Thompson, vicepresidente de la Union Oil Company, en el aeropuerto de Londres. Una hora más tarde estaba en contacto radio-telefónico con el comandante Rugiati. Las noticias eran inquietantes. El navio parecía haberse roto la espina dorsal contra las rocas, y 25.000 toneladas de «bruto» estaban ya en el mar. La tripulación se preparaba a abandonar el barco. Las posibilidades de salvar el «Canyon» eran escasas, pero existían. Siete días después, la marea alcanzaría el nivel más alto del año. Se trataba de aguantar hasta el sábado.

El gobierno británico, al que preo-

cupa la marea de petróleo que amenaza sus costas, intenta convencer a mister Thompson de que acepte el incendio del «Canyon». El americano se niega en redondo: su barco no será abandonado a los aseguradores. Confía las operaciones de salvamento a una empresa holandesa y da orden a Rugiati de seguir a bordo con el mayor número posible de hombres. El 21 de marzo por la mañana, el barco holandés «Utrecht» llega al lugar del suceso. Su capitán, Jan Stal, está decidido «a pegarse al «Canyon» hasta que suelte la roca». Para él y su compañía, la apuesta es de importancia. Si triunfa, se habrá ganado el 10 por 100 del seguro, es decir, unos cien millones de pesetas.

El «Utrecht» tiene menos de una semana para preparar la operación. Se trata de aligerar el máximo el navio bombeando aire comprimido en el casco antes de intentar «tirar» de él hacia atrás con ayuda de varios remolcadores. Las posibilidades de éxito son mínimas. Pero la presencia del barco de salvamento bloquea toda posibilidad legal de destruir el navio, cuyo petróleo continúa esparciéndose en el mar.

El martes por la mañana, mientras el capitán holandés visita el petrolero, se produce una explosión en la sala de máquinas, y Jan Stal muere en el accidente. Muy impresionados por la muerte de su comandante, los marinos holandeses llevan su cuerpo a la costa inglesa. La indiscreción de los fotógrafos les enfurece y estalla una violenta pelea, en la que son heridos dos marinos.

## una gigantesca bomba

Mientras espera la llegada de un nuevo comandante, la tripulación vuelve a ponerse a trabajar en medio de los vapores de petróleo que empiezan a acumularse a los flancos del «Canyon». El sábado, 25 de marzo, por la mañana, tres remolcadores intentan

(Pasa a la pág. 48)





(Viene de la pág. 25)

liberar el tanker, que no se mueve. Unas horas más tarde, el viento se ha reforzado y el mar termina por hacerse con el gigante encallado, que se parte en dos. Ahora, los hombres del salvamento temen la explosión. El petróleo bruto no se quema fácilmente al aire libre, pero, en los depósitos, los vapores de hidrocarburos acumulados han transformado el navío, a lo que se cree, en una gigantesca bomba. Un experto inglés abandona el barco, espantado, declarando: «No quiero estar a menos de seis kilómetros cuanto todo esto salte».

En Cornwallles, el olor del petróleo penetra hasta varios kilómetros en el interior, y las más bellas playas de Inglaterra son transformadas en avenidas relucientes sobre las que flotan cientos de cadáveres de pájaros marítimos. La emoción es considerable en Londres, y los periódicos empiezan a tronar contra el «inmovilismo» del Premier, paralizado por la obstinación de la Union Oil Company y de los equipos de salvamento holandeses. Wilson se decide a utilizar los grandes medios: considera el riesgo de explosión e informa a la compañía propietaria del «Utrecht» de que, incluso si logra remolcar una parte del navío, no podrá llevarlo a las costas inglesas. Una hora más tarde llega la capitulación. El «cazador de primas» ha perdido su doble o nada.

## el fuego no prende

Después de nueve días de lucha se toma, el fin, la decisión de incendiar el «Canyon». Los cazabombarderos de la Marina van a intentar hacer explotar, uno tras otro, los dieciocho depósitos del barco, a fin de quemar el máximo de petróleo. Contrariamente a las previsiones, la tarea resulta difícil. La capa de petróleo desparramada en el mar se niega a inflamarse. En el propio barco, las hogueras se

apagan rápidamente. Algunos depósitos resisten a las bombas y es imposible saber cuántas toneladas de petróleo escapan al fuego y seguirán extendiéndose lentamente en el mar. En este momento, la capa de petróleo alcanza ya más de cincuenta kilómetros.

Wilson envía entonces a un representante personal a Cornwallles y pide a sus ministros que preparen la defensa de las costas. De hecho, nunca ha sido previsto nada para este tipo de catástrofe. Se recurre a la única arma disponible para disolver el petróleo: los detergentes. La sociedad BP, a la que iba destinada la carga del «Torrey Canyon», fabrica un producto especialmente concebido para el agua del mar, el BP 1.002. Se intensifica la producción, se embarca en todos los almacenes de productos similares y se arrojan miles de toneladas de detergentes al borde de la capa. En vano. Es demasiado espesa. El único resultado es la polución de miles de kilómetros cúbicos de agua de mar. Hace ocho años se había producido un accidente mucho menos grave a la altura de Milford Haven: habiendo perdido un petrolero una mínima parte de su cargamento, se utilizaron detergentes para proteger la costa. Desde entonces, los peces han desaparecido completamente de la región. Esta vez, el mar corre peligro de quedar despoblado a lo largo de decenas de miles de kilómetros cuadrados.

En Saint Michael's Mount, en la terraza de su histórico castillo, lady St. Levan sueña. Los negocios van mal para ella. «Habrà que cerrar Saint Michael a los visitantes. El petróleo baña los muros del castillo y huele verdaderamente demasiado mal». Enfrente, del otro lado del canal de la Mancha, el Mont Saint-Michel francés espera, a su vez, la marea negra del «Torrey Canyon».

MARC GILBERT

(Fotos: EUROPA PRESS)



La «muerte negra» ha hecho miles de víctimas entre las aves marinas, cuyos cadáveres están siendo recogidos de las costas donde han sido conducidos por las olas.

# AFRICA ABANDONADA

**C**ON el golpe de estado de Sierra Leona ya son diez los estados africanos gobernados por militares. Juxton-Smith se une a la constelación de Eyadema, de Togo; Mobutu, del Congo; Micombero, de Burundi; Ankra, de Ghana; Soglo, de Dahomey; Bumedian, de Argelia; Bokasa, de la República Centro-Africana; Gowon, de Nigeria; Lamizana, de Alto Volta. Africa consta de treinta y ocho estados independientes. Todos ellos han salido de la colonización bajo la forma de democracias civiles, revestidas de la simbología común de la democracia: constituciones, cámaras, partidos políticos, elecciones, garantías, respeto a ciertas libertades. En muy pocos años, diez de estos treinta y ocho estados han cambiado bruscamente el destino que parecían haber elegido y al que se habían acomodado en un principio. En los otros veintiocho, la situación no es mucho más optimista. Aparte de que haya golpes de estado fácilmente previsibles en muchos de ellos, en casi todos, el poder civil se ampara en situaciones de fuerza y en partidos únicos. Ninguno, hasta ahora, ha cambiado de gobierno por el sistema previsto en su origen: es decir, mediante el uso honesto de las urnas electorales.

Tres esperanzas que presidieron el nacimiento de la independencia de Africa aparecen yuguladas: la unidad, el socialismo, el sindicalismo. La unidad existió en los tiempos de la lucha contra el colonialismo; se fue integrando poco a poco en diversos grupos regionales —el de Monrovia, la Carta de Casablanca, etc.— hasta llegar al embrión de una gran organización africana, la O. U. A. y allí, prácticamente, murió. Hoy es una especie de club de Jefes de Estado que se protegen unos a otros, que tratan de limitar los conflictos mutuos y que resultan impotentes para enfrentarse con los grandes problemas: no sólo los políticos, como la existencia de grandes zonas —y pequeños enclaves— a los que no ha llegado la independencia, como son Rhodesia y la Unión Sudafricana —ni siquiera han llegado a la unanimidad necesaria para aplicar sanciones que, de todas formas, hubieran sido poco eficaces—, sino para abordar esos proyectos comunes que parecían destinados a salvar Africa: la constitución de una red de transportes —fluviales, por carretera, ferroviarios, aéreos—; el embrión de un mercado común, el establecimiento de un banco africano, el aprovechamiento de fuentes de energía, la explotación conjunta de las riquezas del suelo. El socialismo de la «via africana» se ha pulverizado en multitud de partidos nacionalistas, enemigos los unos de los otros, asimilados y tergiversados algunos de ellos por los poderes públicos: carentes, en general, de un verdadero sentido social. El sindicalismo abrió grandes esperanzas: contaba con una enorme masa de obreros explotados durante siglos, frugales y disciplinados. Su situación no ha cambiado. Hoy, los obreros africanos siguen ganando de quince a dieciocho veces menos que los obreros de la Europa rica, mientras que los sueldos de los parlamentarios y los altos funcionarios africanos se han equiparado a los de sus colegas europeos. La maldición de la burocracia occidental ha caído sobre Africa. De ella ha surgido una nueva clase ávida, engreída de su importancia, que imita las maneras y el despotismo de la burocracia blanca, que no ha desaparecido del todo; existe bajo la forma de unos técnicos, unos médicos, unos maestros que han tenido que ser importados rápidamente de los antiguos países colonizadores mediante la oferta de salarios elevados y de contratos