

# M A T R Y O S H K A

(Un cisne negro.)

## Sinopsis.

A las 03:47 UTC del 29 de septiembre el capitán del *tanker* La Katira, fondeado en algún lugar *Off* Venezuela, con bandera de Islas Marshall, recibe un email vía INMARSAT C informándole que proceda a la posición N 32° 14' & W 014° 09' para un *Rendezvous* en aguas internacionales con el *tanker* Matryoshka, bandera de Gabón, al que debe transbordarle 600.000 barriles de crudo de origen venezolano. El Matryoshka procede del puerto de Murmansk, y en los reportes de tráfico informa que su destino es un escueto *for orders*... Un leviatán de 333 metros de eslora, que navega parcialmente cargado, y que ya cuenta con 25 años de navegación en su quilla con artrosis. En alguna posición al norte de las Islas Canarias, debe encontrarse con el AFRAMAX Katira, un buque tanque de 250 metros de eslora que ha cruzado el atlántico desde Venezuela con más de medio millón de barriles de crudo en su panza.

## Cronología de un desastre.

A las 15:47 UTC del 15 de octubre, ambos *tankers* establecen contacto vía VHF 16, y pasan al canal de trabajo 69. Esta será la última comunicación VHF al éter. La operación se conduce por email, vía *Inmarsat*, y una vez estando en alcance, por medio de *walkies* portátiles. Hay que evitar el cotilleo de las guardias de mar aburridas de terceros buques en tránsito. Silencio de radio, y empieza el *spoofing* del AIS, para aparentar estar en otra posición distinta a la real. También, que el parte meteorológico sea bondadoso, con una capa de nubes bajas para evitar los ojos de los satélites de las agencias espaciales, y el *shipspotting* aficionado que pueda delatar la operación. En condiciones de mar y viento favorables, la maniobra de abarloamiento *ship-to-ship* debería iniciarse al alba del día 18, con una de las cubiertas bajo lonas azules para romper la imagen satélite del abarloamiento.

En óptimas condiciones meteorológicas, y tras una laboriosa maniobra, ambos buques quedan abarloados a las 16:23 UTC y se inicia el trasbordo de la carga en el anonimato del anochecer. El Matryoshka apaga su señal AIS para que en los servidores del tráfico sólo figure La Katira, que emite su señal de forma corrupta, figurando

estar a 221 millas al oeste de su posición actual, y navegando con rumbo 211° a 10 nudos de velocidad, con destino *for orders*...

La operación tiene lugar a 181 millas al noroeste de Lanzarote, en aguas internacionales, y debería durar unas 48 horas, si la meteorología lo permite. El *ship-to-ship* finaliza el día 20 de octubre a las 12:34 UTC. Ambos buques se desabarloan, y La Katira pone rumbo al oeste, desvaneciéndose en el horizonte, tras haberle traspasado su carga al Matryoshka, que queda a la deriva en una condición de carga del 97% con casi dos millones de barriles de crudo en sus viejos intestinos oxidados, cuyo destino será la India.

La vida de la Matryoshka ha sido intensa. El buque fue construido en el año 1998 para el grupo griego *Partenon Shipping Ltd.*, bautizado como Ulysses, pensaba desguazarlo en el año 2023, cuando fue ofrecido a un despacho británico para venderlo a terceros intereses. Tras 25 años de servicio, la nave estaba amortizada, y había proporcionado a sus armadores succulentos beneficios transportando crudo con fletes por medio mundo. Vendido a un fideicomiso por 29 millones de dólares, se registró en Islas Marshall, abandonando así su pabellón panameño bajo el cual había singlado un cuarto de siglo. En 15 meses pasó por 3 banderas distintas, Islas Marshall, Malta, y finalmente Gabón, y por dos nombres, Borzoi, y el actual, Matryoshka.

Una vez finalizada la operación de trasvase de crudo, y con objeto de no llamar la atención, pues un super tanque parado en alta mar es un imán de teorías de la conspiración, con la invasión de Ucrania y el trasfondo de la operatividad de la denominada flota fantasma rusa de por medio, mejor navegar y parecer uno más, que no levantar sospechas quedando al paio, más en una bañera de un tercio de kilómetro visible desde el espacio. Tras casi 72 horas a la deriva, con el AIS dando una señal errónea, el capitán recibe un email con las instrucciones de viaje, que colisionan frontalmente con un frente subtropical que empieza a meter tiempo sur, precisamente al sur de las Islas Canarias.

La Matryoshka había tenido un final de vida un poco jaquecoso, pues ya había recopilado una interesante colección de no conformidades de las aseguradoras P&I, e inspecciones, por varios incidentes de sin gobierno, achacados a un mantenimiento rácano por parte de sus armadores. Una familia griega deseosa de deshacerse del fierro que, como ya comentamos, había cumplido su vida operativa varios años por encima de lo presupuestado, y tenía ya sombrilla y tumbona reservada en la playa de Gadani, Pakistán, donde le

esperaban los sopletes, la filarmónica del desguace. Pero las oportunidades en la vida son inesperadas, y no hay nada más rentable que la necesidad en época de guerra. Sí, ahí estaban los despachos de los *brokers* del distrito financiero londinense para solucionarse sus vidas, económicamente hablando, a base de comisiones de 300.000 dólares por cada operación en la que hicieran de intermediarios entre los compradores, y los vendedores, ambos ortodoxos. Ambos condenados a entenderse.

Sin certificación *suezmax*, los fletadores no tenían más remedio que doblar el Cabo de Buena Esperanza. El atajo por el Canal de Suez reduce el viaje a oriente en casi dos semanas. Eso sí, con el riesgo latente de someterse a la mala puntería, gobernada por el fanatismo de las facciones *houthis* que, ciegas de Corán y *maría* somalí, tal vez eligieran su buque para incrustarle un *drone* artesanal en la aleta de babor, y echar a pique el negocio, o con un lanzagranadas RPG, abrirle un boquete del tamaño de una furgoneta en el costado, con un secuestro de por medio. Así que las gallinas que desembarcan, por las que embarcan, y a la vieja usanza, doblando el mítico espinazo de granito que es El Cabo de Buena Esperanza. Un viaje de casi 23 días que se iniciaba con un tránsito entre Gran Canaria, y las islas orientales del archipiélago canario.

Georgios Mangostouros, *el viejo*, como popularmente se conoce al capitán en los barcos, había sido traspasado con *su petrolero*. Hombre de confianza de los armadores, tenía percebes en la ingle y se las sabía todas. Había pasado más tiempo en la mar que en su vieja casa del Pireo, donde su sufrida esposa, así agradecía sus largas ausencias. En la juventud, le había hecho un hijo por campaña, con lo que tenía una descendencia de 11 criaturas, *un equipo de futbol*, decía Georgios a la cuarta copa de vino en la cámara de oficiales, con la camisa desbrochada y rojo como un tomate jónico en agosto. *Mis hijos podrían jugar contra esos bastardos del AEK y les ganarían*, proclamaba como un Neptuno sentado en su trono. Y es que el viejo era hincha recalcitrante de Olympiakos. En las familias de armadores griegos, los capitanes, eran una prolongación del linaje familiar. Cargos de confianza, que conforman una estirpe de rango siciliano.

Georgios tenía 74 años, embarcó con 17, por encargo de su padre para que se buscara la vida. En la mirada perdida de unos ojos gastados por la luz de la mar, se leía la tragedia griega que es haber echado tu vida, y sus momentos, por la borda de las campañas de 5

meses, y un par de semanas en casa, donde se mareaba, y enloquecía por no saber dónde tenía los calcetines. Y así se le fue la vida mirando la proa. Sí, el marino es un extraño en casa, que deja viuda a su esposa tan pronto elige la vida en la mar.

Esta sería su última campaña. En la revisión médica le habían dictado un fallo hepático irreversible, producto de una dieta grasa bien regada con alcohol, todo perfumado con un tabaquismo crónico. Giorgios no fumaba, se comía los *Marlboro*. Pero él era un niño. En la oxidación de su vejez, se escondía un muchacho noble que fue presa del ego del mando, y de las deudas que contraía su familia, tan pronto ingresaba los varios miles de dólares que cobraba al mes, y de esa rueda, ya sólo te desembarcas huyendo, o con la muerte. Y huir es lo que el viejo hacía, huía a la mar y su soledad, donde se fue agriando y aceptando la vida que no le tocó elegir, pero que sí alimentó.

El primer oficial era Valeri. Un *funcionario*. Así llamaban a los pilotos y oficiales rusos que tripulaban los petroleros que iban engordando la *darkfleet*. Sí, a Rusia no le faltaban ni *tankers*, ni clientes para dar salida a su petróleo. Evidentemente, tampoco marinos invitados a tripular el servicio del interés nacional. Puede que la URSS ya fuera un recuerdo del pasado en *technicolor*, pero esa opaca pantalla plana llamada Rusia, sigue demandando de sus hijos un sacrificio estalinista, a las buenas, o a las malas. Los segundos eran dos ucranianos. Sí, dos ucranianos que habían embarcado por una agencia de embarque polaca, que les había dicho embarcarían en un *bulk-carrier* de bandera chipriota llamado *Lisa Ann*, que hacía viajes entre Odessa y Portugal llevando grano. La realidad es que acabaron en Varsovia, en un vuelo a Lisboa, donde embarcaron en tránsito. Imagino que estando en edad militar, los 1800 dólares por mes, les ayudaron a no decir que no.

Mejor estar en un viejo petrolero cobrando, que no en el barro corriendo el riesgo de volver a casa en un saco de cadáveres, y comiendo latas de carne polacas caducadas. Quien ha navegado al *tramp*, sabe que estas triquiñuelas son muy habituales de las agencias de embarque, que manejan las tripulaciones de conveniencia como mercancía para completar listas de tripulantes. El resto de los tripulantes era una pléyade de jóvenes de Bangladés, Filipinas, y un jefe de máquinas, igualmente ruso. Un borrachín que entre sus dos dientes de oro tarareaba operetas. Una *crew list* de manual.

La Matryoshka ya había derivado hacia el sur unas 23 millas, momento en el que el viejo informó al jefe que pasara de *stand by*, a un régimen de máquinas de 10 nudos con rumbo SW. La derrota le llevaría en tránsito entre las Islas canarias orientales, y de ahí, ya arrumbaría al sur verdadero, para pasar entre Cabo Verde y Dakar. El viejo pudo haber navegado hacia poniente para evitar tragarse de proa, lo que el Instituto meteorológico español ya había bautizado como *Ana*. Una depresión tropical que estaba realimentándose con el calor y la humedad de la Zona intertropical, que ya azotaba el sur de las islas con rachas sostenidas de vientos más de 30 nudos, y mar gruesa. *Todo por la proa*, dijo el viejo, sujétame el *cupata*, o el *Martini*. El veterano petrolero tenía artrosis en sus costillas, y en su última inspección, pasada en Chennai, India, *todo estaba en orden*, con un sobre de 1000 dólares entre los certificados. Esta bañera navegaba ya fuera de las sociedades clasificadoras serias, y ajena a las pólizas de los *insurance clubs*. Un zombi administrativo.

Cuando compras petroleros de saldo para esquivar las sanciones internacionales, y encima el crudo te lo compran los que te sancionan, pues lo necesitan, ninguna de las dos partes se va a poner exquisita en que por ejemplo, las pruebas de grosor de casco y toma de espesores, mostraran que en algunas planchas y escantillones, el pellejo de la chapa estuviera ya con una anemia de hasta el 20% menos de lo recomendado, o que las soldaduras del pinzón del timón se taparan con varias manos de pintura y minio.

Evidentemente, el comprador, lo primero que hace es colocar el buque bajo su propio *insurance*, del que los afectados, caso de accidente, no verían un rublo. Y así, el buque había completado ya varios fletes entre el atlántico y la India, transportando crudo, y regresando en lastre, pues se trataba de un *only oil tanker*. No hay *survey* por esos puertos de dios, o buda, que no se solucione con sobres llenos de billetes de 100 dólares, botellas de *J'Walker*, y llamadas del cónsul del vodka.

Así, a las 12:00 UTC del 21 de octubre, con rumbo 185° y velocidad de 10 nudos, el buque empieza a navegar en unas condiciones meteorológicas que según avanza, no hacen sino empeorar. Al través del islote de Alegranza, piedra más septentrional del archipiélago canario, los pantocazos de la cabeza del buque empiezan a levantar rociones, y la mar corre barriendo la cubierta. El periodo de balance, lo que el buque tarda en escorarse de una banda a la otra, es

normal. La visibilidad por chubascos es de 6 millas. El viejo sube al puente a ver el espectáculo, entre el tercer *Martini*, platos de aceitunas, y tarareando *Carmen*, mira al tercero, y con un inglés de dentista, le escupe un...*don't be afraid boy*, y con la misma se va sujetándose sus pantalones grises.

El parte meteorológico informa de rachas de temporal que podrían alcanzar 50 nudos, y un *swell* de 7-8 metros, condición severa al sur. Navegar con la mar de proa es someter a un a la estructura del buque a un esfuerzo. Lo ideal es que la mar te lleve de popa. Los petroleros no dejan de ser una viga a los que se le puede aplicar la teoría del momento flector. En lastre, el peso está en la proa, por la cadena y el ancla, y en la popa, por la máquina y la super estructura. Al ir en plena condición de carga, se asemejan a un submarino en superficie. Tres cuartas partes del buque navegan bajo la línea de flotación, que se desplaza avante con 24 metros de calado, y bajo una condición de carga que roza las 300,000 toneladas. Su inercia avante, era sin duda pantagruélica.

A las 09:00 UTC del día 22 de octubre, en el paralelo 29°, a unas 49 millas al NE de la entrada al dispositivo de separación de tráfico, y al través Lanzarote, el oficial envía el reporte CANREP en tránsito para las Islas Canarias. El documento refleja carga IMO 9, 287,564 toneladas de crudo pesado, sin especificar destino, ni puerto de procedencia, ni dueño de la carga. Todo bajo un *for orders...*Eufemismo náutico de no te interesa mi *next port of call*, ni de donde procedo. Para el reporte, se trata de otro petrolero más, de los muchos que por el desvío del tráfico por el Cabo de Buena Esperanza han supuesto un notable aumento del tráfico de estos barcos en tránsito entre aguas próximas a canarias. La Matryoshka aún está lejos de la entrada de la vía de tráfico que discurre hacia el SW, y su tránsito será en aguas internacionales entre Gran Canaria, y el extremo más occidental de Fuerteventura.

A las 11:00 UTC, la meteorología empeora notablemente. La visibilidad, por chubascos intensos, se reduce a 3 millas, y los embates de la mar son cada vez más violentos. Para completar la situación, una emisión NAVTEX informa de varios contenedores a la deriva, cuya última posición, es reportada a varias millas en la proa del petrolero. El viejo ordena reducir maquinas, y se plantea virar en redondo, con el riesgo de quedar atravesado a un muro de mar de 8 metros y un vendaval que ya tiene categoría 10 en la escala de *Beaufort* como temporal duro. La mar empieza a teñirse de *White horses*, lo que en castellano se llama picada, pero el tono blanco de las rompientes empieza a ser homogéneo, y evidencia que se navega en el lomo de un

dragón azul y blanco. *Ana* deja de ser una baja tropical, y oficialmente recibe la polémica clasificación de huracán tipo 2. La categoría de la mar ya es arbolada, con oleaje por encima de los 8 metros. Varios buques a su proa optan por virar y buscar refugio a la capa, navegando hacia el norte.

Si bien es cierto el escenario no es nuevo en Canarias, con alguna baja tropical en los últimos años, nunca se había visto nada igual. En 24 horas, la burla generalizada en redes sociales hacia el Instituto nacional de meteorología, y sus previsiones, despertará en una realidad de tintes apocalípticos. La depresión se gestó en ese paritorio de futuros huracanes, que es la franja atlántica comprendida entre Cabo Verde, y el Golfo de Guinea, para ir ganando latitud hacia mar abierto. Lo esperado, pero esta, salió rana, pues no evolucionó hacia poniente, lo más habitual, para transformarse en un huracán, y golpear sin piedad, y con regularidad, el sur de los Estados Unidos. Esta vez se cumplió la menor de las probabilidades, y también el peor de los escenarios numéricos meteorológicos, que una baja evolucionara en sentido norte, cargándose de energía, por la humedad y el agua templada, y que de lleno, atravesara Canarias en forma de un *baby* huracán tipo 1, o 2, en una escala total de cinco. No, esta vez no estaba el anticiclón-colchón de las Açores para evitarlo, pero sí las bromas en las redes sociales sobre los pocos aciertos de las previsiones meteorológicas. Sí, el lobo acabó viniendo.

A bordo del petrolero son ajenos al caos que se vive en las islas por el viento y las lluvias torrenciales que generan apagones y un escenario terrorífico. La primera preocupación del viejo son los contenedores a la deriva, semi-sumergidos, reportados en un *Securité* en una posición que ya está a pocas millas por su proa. Un contenedor a flor de agua que golpe el costado, o amura de proa de cualquier buque, es una amenaza contra su flotabilidad. El impacto puede generarle una vía de agua. *Con este tiempo del demonio, no veras nada muchacho*, le dice Giorgios al tercer oficial, que inquieto, otea la proa del barco con la vana esperanza de ver los contenedores. Con lo peor por delante en forma de mar y viento huracanado, y la amenaza submarina de los contenedores, el viejo ordena empezar a virar, con la esperanza de ponerse a la capa y que todo se aclare un poco.

Un super-tanque no soporta una metida de timón de 30 grados, directamente se parte en dos, la proa, amputada, sigue sola hacia adelante como la cola de un lagarto, y de media eslora a popa, se atraviesa a la mar. Giorgios ordena una tímida metida de 5 grados a

babor, sí, a babor. ¿No habíamos quedado que maniobrar a babor siempre es una mala idea?, más cuando es la banda de tierra.

Lanzarote está a unas 33 millas de distancia, y el viejo, en aguas internacionales, cree que el viento sur, que gira en sentido anti-horario, abatirá su costado de estribor hacia el norte, ayudándole a virar más rápidamente. En su banda de estribor hay dos barcos, otro petrolero, el SW-Love, bandera de Islas Marshall, un AFRAMAX de 245 metros destino Dakar, y el *bulk-carrier* Mandalorian, en lastre para Nouadhibou, a cargar mineral de hierro. Ambos parece que no tienen intención de virar. El viejo podría haber reducido máquinas, y esperar a tener clara la banda de estribor, con cancha hasta Cuba para maniobrar, pero intuye que el viento y la mar combinada, no le dejarán virar sin un sobre-esfuerzo. Dubitativo, su decisión será fatídica.

Con 5 grados de caña metida, la obesidad de acero que es el petrolero apenas empieza a caer a la banda ordenada. La mar encrespada se lo come sobre la amura, y el viejo rumia ordenar otra metida de timón más radical, según echa un ojo al compás, y con los de la nuca, vigilando la estela. El tercer ojo ya lo tiene en el retrete, con el del tercer oficial, y el primero, los tres en el puente. A 8 nudos, arrastrando dos millones de barriles de crudo de carga, y con un muro de mar de 8 metros dando cabezazos por la proa, es pedirle a *Jabba The Hutt* que te haga flexiones de brazos con palmadas.

Son las 17:49 HL del archipiélago, las 16:49 UTC, pero la visibilidad ya es casi nula por las condiciones meteorológicas. El viejo es un visionario, esta película ya la ha visto, y sabe cómo acabará. Recuerden que sabe más el demonio por viejo, que por diablo, y envía un email al remolcador de altura Rasputin, de bandera rusa, que ha estado en *stand by* al norte del archipiélago, tras asistir en la maniobra con La Katira. No es extraño que los barcos rusos, los oficiales, y los de la lista b, sepan que tienen en las inmediaciones algún remolcador de altura *amigo*. Les explico. Si hay alguien particular en la mar, esos son los rusos. Sus operaciones de *salvage* gustan de llevarlas con sus propios remolcadores, para evitar soltar un dólar a terceras compañías de rescate, generalmente occidentales. La primera lectura de esto es el tiempo de asistencia. Hace algunos años, un carguero nuclear ruso que se dirigía a la Antártida, el imponente *Sevmorput*, tuvo una avería en la costa angoleña. El barco se vio obligado a regresar a Sankt Petersburgo a la pata coja, mientras *bajaba* un remolcador amigo a darle asistencia, rechazando cualquier ofrecimiento *salvage* de terceros. Desde Rusia con amor. Por cierto, ese buque pasó al este de Canarias, con el habitual *show* mediático de por medio protagonizado por la zoología política



canaria en redes sociales, pero esa es otra historia. Volvamos a lo que se cuece en el puente del Matryoshka.

El desencuentro entre el viejo y el primero ya es evidente. El ruso le recrimina la mala idea de caer a babor, y Giorgios, le dice, o más bien le grita, que él es el capitán del barco, que hace un esfuerzo titánico por virar atravesándose al maretón. La cara del tercero es un poema cuando la mar cubre la cubierta barriéndola de estribor a babor, y esta desaparece bajo la espuma con el suspense de no remontar.

En aguas internacionales, y con la costa ya a menos de 30 millas por la banda de babor, el viejo confía en virar y navegar de espalda a la mar hasta que el temporal amaine. Acertado en su decisión, o no, Giorgios no piensa rectificar. Medio siglo de ego en el mando genera una inercia avante que no la detiene ni la fuerza de la gravedad.

Para el control de tráfico, el petrolero es otro vector más de los que están lidiando con el temporal al norte y sur del Dispositivo de Separación de Tráfico de las islas orientales navegando moderados. Su tímida caída a babor, es tenida en cuenta como parte del juego de guiñadas y *holgura* radar, que ofrece la señal con una ganancia alta comiéndose todo el oleaje. Sin llamada de socorro, o maniobra extraña, no hay nada extraordinario en el escenario del tráfico en tránsito.

El Matryoshka mantiene una lucha titánica contra la mar, pasan los minutos, y no termina de caer con claridad a la banda ordenada, la de babor. Su velocidad de 6 nudos, incluso menos, no le da capacidad de gobierno efectiva, tampoco inmediata. Con 10 grados de timón, navega avante con una tímida metida a la banda ordenada, mientras reduce su distancia a tierra. A las 18:49 HL, noche cerrada, el viejo, desesperado por virar por las embestidas de la mar, se la juega y ordena todo a babor con un aumento de velocidad para que la orden de gobierno sea más efectiva. El aumento de velocidad supone intentar ganar unos nudos, pasar de seis, a unos optimistas 10, que con las condiciones de mar, se antoja como una empresa imposible. Una quimera con la mar de proa que tiene, y más castigo añadido para la roída caja torácica del barco. Así, a unas 20 millas al través de Puerto de la Peña, Fuerteventura, el petrolero empieza su tediosa curva de cambio de rumbo.

El viejo barco gime a crujía rota como un par de bueyes que arrastran una carreta sobrecargada. El buque empieza a responder, pero el espectáculo de la mar golpeando tiene a todos en el puente hipnotizados. El oleaje barre la cubierta y el aguaje desborda los imbornales. La caída a babor en las pantallas de radar alerta a los

operadores de tráfico, que de inmediato contactan con el buque, por el canal VHF 16, para saber cuál es la intención, y la razón de caer a la banda de tierra. La tediosa curva de evolución del buque va a requerir varias millas, y su distancia a tierra se recorta por debajo del límite de las aguas jurisdiccionales españolas. El capitán informa al control de tráfico que todo está en orden, y que ha tenido que virar para evitar un naufragio, y someter al buque a un castigo excesivo. Argumenta razones de navegabilidad. Lo que oculta al operador de tráfico, es que ya hay un remolcador de altura a toda máquina que procede a su posición para asistirle, si fuera necesario. Todo en orden, la maniobra aún tiene lugar en aguas internacionales, pero tener un super tanque a merced de un temporal, con una de las bandas de tierra a poco más de 15 millas, es la antesala del desastre, y entrar por la puerta grande al selecto club de la hemeroteca española de petroleros entronados sobre las piedras, que desgraciadamente es amplia.

MATRYOSHKA, *this is traffic control, please confirm if do you require assistance? Over.*

El control de tráfico pregunta varias veces al buque si necesita asistencia, y que no dude en solicitarla; también que aún no tiene permiso para entrar en aguas españolas.

MATRYOSHKA, *this is traffic control, information, you are not authorized to enter Spanish own waters. Instruction, you must keep within 12 miles. Over*

El viejo, perceptiblemente alterado, responde que no, *everything is ok on board, out*, y que su intención es navegar con rumbo norte, no entrar en las aguas jurisdiccionales españolas, pero que, para enmendar su proa, lo hará, pues es una emergencia.

El eco del Matryoshka ya es la principal preocupación del sistema de gestión de tráfico. Lo que era un tránsito más, a no menos de 30 millas de costa, se ha convertido en un super-petrolero de un cuarto de siglo, cargado de crudo hasta los topes, virando en medio de una severa depresión tropical.

A las 19:29, el buque parece que va a lograr cambiar de proa con claridad, pese a ya haber invadido las aguas jurisdiccionales españolas, con la consiguiente queja del control de tráfico, y sus advertencias no ir más allá del límite de las doce millas. Georgios responde enfadado que es una situación de urgencia, y no le queda otra que hacerlo, y así les había informado con anterioridad. El operador informa que se reportará

a las autoridades su maniobra. El viejo, superado, en una inteligible mezcla de griego e inglés, lo manda al diablo. Así están las cosas.

Algunos vecinos de la zona empiezan a llamar al 112 alertando de un gran barco que está muy cerca de tierra. Al ser noche cerrada, no hay videos particulares que muestren la antesala de lo que va a ocurrir.

Con proa 077°, y a 7.5 millas de tierra, en aguas jurisdiccionales españolas, el capitán marítimo es informado, el cual ordena que salgan dos remolcadores de Las Palmas hacia la zona, pese a la insistencia del viejo en que su buque tiene gobierno, navega con normalidad en una maniobra de urgencia para evitar daños mayores, y no ha solicitado asistencia alguna.

A las 20:13, un golpe de mar deja al petrolero sin gobierno, con la pala bloqueada 25° a la banda de estribor. El puente aún no es consciente de lo que ha pasado, pese al golpe duro en popa, pues el jefe reporta que aparentemente hay gobierno en el servo, pero no pasan muchos minutos hasta que la proa evidencia su rigidez, y deja de responder a babor, manteniéndose derecha, y con clara tendencia a estribor. Las alarmas de la sala de máquinas, repetidas en el puente, son la sala de control de Tchernobyl, un árbol de navidad parpadeante que evidencia la gravedad de la situación.

El *viejo* se enzarza en una discusión con la máquina mientras ordena todo a babor. A la par, el VHF 16 no para de recibir llamadas del control de tráfico. No hay respuesta. Giorgios sabe que si no logra alejarse de la costa, su barco está sentenciado, y a él le esperará el mismo destino que al capitán del *Prestige*, el calabozo. El control de tráfico le informa que hay dos remolcadores en curso a su posición, y que se aleje de la costa inmediatamente, pues tiene una zona con bajos y rompientes en su banda de estribor. El capitán marítimo, que estaba en un coctel, hace acto de presencia urgente en la sala de control, y se activan los procedimientos de emergencia. La comunicación con el buque ya es tan caótica como ininteligible. Ostensiblemente nervioso, el capitán marítimo informa al ministro, y decide dar el mismo las instrucciones por medio de un traductor *online*. Las carencias de un inglés fluido, e inteligible, salen a flote, y los nervios de ambas partes toman el gobierno de la situación.

El *viejo* insiste en sus órdenes de todo a babor, pero ya intuye que no tiene gobierno, ni cancha. Su barco es un ataúd máquina avante a merced de los embates de la mar, que lo van haciendo derivar a costa a 8 nudos de velocidad avante, a la espera de que una piedra le abra en canal su abdomen de acero. A las 21:07, la Matryoshka emite por VHF

16 un sin gobierno, y de inmediato un *May Day* en el mismo canal, informando al centro de control de tráfico, que ya hay un remolcador de altura procediendo del norte, cuyo ETA será en 32 horas, y que están con máquina avante, pero sin gobierno, con la intención de dar fondo a las dos anclas como medida de emergencia.

La inercia avante de un petrolero de más de 300 metros en plena condición de carga tiene tintes gravitatorios. Intentar retenerlo, filando por ojo un par de anclas, es como sostener un ascensor con dos carretes de nylon. Para dar fondo, el viejo manda a la proa al contramaestre y un par de marineros, que evidentemente lo mandan a él al infierno. ¿No estarían ustedes esperando que, en esta bañera oxidada de más de 20 años, se hubieran gastado un potosí en un sistema de fondeo automatizado desde el puente? No, esto no es un bonito y pulcro quimiquero finlandés con un estricto historial de *vettings* pasadas en purpura, y membretes en el camarote de su capitán alto y rubio, socio de *Greenpeace*. Esto es un *tanker* que ya estaba condenado al desguace, pero al que la invasión de Ucrania, le dio una oportunidad de despedirse del mundo de los hombres a lo grande, pues va a entrar en el *Hall of Fame* de los desastres medioambientales con alfombra roja, o por todo lo bajo, incluida la marea, tan pronto pase sobre la baja que le espera un par de millas por la proa para hacerle una cesárea metálica.

A las 21:47, a escasas dos millas de costa, el costado de estribor del *Matryoshka* toca fondo en una baja rocosa frente a las cuevas de *Ajuy*, Fuerteventura, que le abre un tajo de varios metros, afectando a 2 tanques de carga de estribor, que empiezan a escupir crudo a la mar. El petrolero queda encallado a merced del oleaje, mientras el centro de control llama preguntando si ha tocado fondo. Las pantallas de seguimiento muestran COG (*Course Over Ground*) 0.1 KTS, pero el buque no lo confirma. El desastre está servido. Diez minutos más tarde, el capitán confirma que han tocado fondo en la posición N 28° 22'48" & W 14° 10'57", a 6 cables de costa con marea vaciante.

A los dos remolcadores de Las Palmas, se le suma un tercero, despachado desde *Puerto Cabras*, y unidades de superficie de Salvamento Marítimo. A las 04:49 del 23 de octubre están en la zona valorando el escenario a la espera de que el alba levante la cortina de la noche, cuyo amanecer será igualmente negro. Las primeras imágenes muestran luces y un perfil difuso de lo que sería un barco, sin confirmar tamaño y tipo, que habría embarrancado en la costa occidental de Fuerteventura bajo un fuerte temporal de lluvia y viento. Videos caseros, mostrando una imagen borrosa, fantasmagórica, de

luces, bajo un ruido que ha despertado al vecindario, empiezan a circular por las redes sociales y los teléfonos particulares.

Zarandeada por el intenso oleaje, la panza del petrolero se descome con las rocas y agujas del fondo. El arrastre genera un quejido metálico que se escucha desde el interior. El petrolero se desangra. No ha salido el sol, pero los curiosos ya se amontonan en los acantilados para ver al leviatán que tatuará de negro la costa de Fuerteventura, y sur de Gran Canaria. Los primeros videos de *WhatsApp* se propagan como virus, a la espera de que la gente se despierte, y abra las redes sociales. Algunos periódicos ya escuetamente adelantan, en sus ediciones *online*, que un barco habría naufragado en la costa de Fuerteventura.

¿Recuerdan al elegante *liner American Star*? Sus muebles de madera, pianos, y cortinas, acabaron saqueados por los costeros, y hoy decoran casas particulares, y hasta alguna cafetería. No es el primero que se la *pega* en esta costa, pero este cambiará el curso de la historia.

El olor a combustible quemado es propagado por el viento, y algunos particulares informan que, al otro lado de *La pared*, en Costa Calma, hay un intenso olor a gasolina. El oleaje, su maresía, y una noche huérfana de luna, aún eclipsan la magnitud del desastre, que llegará en cuanto la noche descorra el telón del alba.

El presidente del gobierno de Canarias, que estaba en la presentación de las candidatas de las reinas del carnaval, es informado, pero sólo pregunta si hay muertos, y se trata de un *ferry*, o un yate, que se le tenga informado de primera mano, sólo si hay muertos, *que no estoy ahora para juegos de barquitos ni cayucos...*El otro presidente, el que está en Madrid, se enterará desayunando cuando con las primeras luces, un video oficial muestre al monstruo de más de 300 metros subido a las piedras vertiendo chapapote a la costa de manera descontrolada, con el añadido que el cruel destino ha querido, la celebración de la Agenda 2030 y sus desafíos medioambientales en Madrid. El día promete, y los periodistas del *todismo*, ya afilan sus teclados en función del color político del periódico para el cual despellejan.

Un primer vuelo de reconocimiento rayando el amanecer graba las primeras imágenes oficiales del naufragio. El comandante del helicóptero describe la situación como muy grave. Un segundo aparato de mayor capacidad, de la Fuerza aérea española, le sigue con la

intención de evacuar los 21 tripulantes que aún permanecen a bordo, refugiados en la toldilla del buque, a la espera de ser evacuados por el operativo SAR que ya está en marcha. El gentío de curiosos que se va dando cita en los acantilados desborda a la pareja de la Guardia civil desplazada a la zona. La noticia ya circula como un reguero de pólvora por las redes sociales cuando empieza a amanecer. Con la primera luz, se hace evidente que la magnitud del desastre es una Espada de Damocles sobre el sector turístico. El viento sur empuja el vertido hacia el norte *pringando* la costa de chapapote hasta El Cotillo. Cuyas lagunas azul turquesa están sentenciadas, al igual que la costa sur de Lanzarote, si no hay un cambio de viento repentino. Los técnicos del operativo marítimo descartan sacar el buque de las piedras. No hay capacidad de remolque para un buque de tal peso muerto encajado en los bajíos. Los alambres faltarían continuamente, y el barco acabaría partiéndose. Diagnóstico que acontecerá, tarde o temprano.

Las imágenes del Matryoshka, encallado, rodeado de un mar negro de petróleo que se extiende y bate con el oleaje, abren todos los telediarios, y las ediciones online de los periódicos, locales, nacionales, e internacionales. *Daily Mirror* titula THE BLACK VOLCANO.

El viento propaga el chapapote al interior, y todas las localidades al norte de Ajuy se ven salpicadas de galletas de asfalto. La previsión es que el viento no amainará hasta pasadas 12 horas, y se prevé role a Noreste en unas 30 horas, lo cual podría implicar en el desastre el sur de Gran Canaria, y la costa de Cofete. Las primeras valoraciones estiman que se han vertido a la costa unos cien mil barriles de crudo, y que el resto de los tanques podrían empezar a tener pérdidas según avance el día, y la estructura del barco vaya cediendo. Las localidades más cercanas son evacuadas por temor a una deflagración, y que la nube de humo las cubra.

El gobierno de España toma las riendas ante la falta de medios del ejecutivo canario, que superado por la situación, y enzarzado en una pelea política contra la oposición, con los habituales *caniches de Bruselas* del nacionalismo insular acusando gobierno, en sus redes sociales, de no tener medios en Canarias. Todo, con el trasfondo de la deriva de una marea negra que bajo las condiciones reinantes de viento, alcanzaría la costa sur de Lanzarote en pocas horas.

La mancha, incontenible por el ventarrón sostenido de más de 30 nudos, se monitoriza vía satélite. Pasadas 24 horas, se estima se habrán vertido al océano unos 250.000 barriles de crudo, casi 40,000

metros cúbicos de un petróleo de densidad 0.983 grscm<sup>3</sup>. Lo cierto es que las previsiones más prudentes, pronto se verán desbordadas.

Al medio, día la marea negra evoluciona fuera de control bajo los embates de la mar. El escenario más probable es que el buque se parta, y acabe vertiendo a la costa el resto de su carga. Los técnicos coinciden en que el vertido irá a más, que ya es incontrolable, y la estrategia pasa por colocar barreras al sur, pues el viento acabará rolando a componente noreste. En otras palabras, un triaje medioambiental que pasa por sacrificar la costa norte de Fuerteventura, y el sur de Lanzarote, a cambio de minimizar la contaminación en Cofete, y en el sur de Gran Canaria. La batalla política está servida. Una filtración de la decisión a tomar, abre los rotativos canarios, y echa a los vecinos a la calle en protesta para evitar que su municipio sea el elegido.

El presidente del gobierno canario, con el dantesco espectáculo a sus espaldas, promete que los culpables pagaran por el desastre medioambiental, que Canarias está preparada para hacer frente al desafío ecológico que está por venir, y que la Agencia de seguridad marítima nacional, ya tiene su plan de contingencia activado. Su cara es un poema que refleja el interior de su pensamiento.

La primera medida administrativa pasa por localizar al armador del Matryoshka, bandera de Gabón, y ex Ulysses, bandera de Malta, del grupo heleno *Partenon Shipping Ltd.*, que hace 3 meses, lo vendieron a un *holding* de Emiratos árabes unidos, representados por un despacho de la *City of London*, cuyos intereses los representa un fidecomiso de Islas Marshall, del que sólo se tiene un número de móvil de prepago con prefijo +692. El estado insular no tiene representación consular en España. En realidad, la sede oficial más cercana a España está en Washington.

Adelantándose a la situación, el gobierno de Gabón emite un comunicado oficial que no es responsable del siniestro. La cadena de supuestos “armadores”, fidecomisos, y representantes, no tiene horizonte, con lo cual, la abogacía del estado, recurre al CLC. Convenio internacional sobre responsabilidad civil. Texto nacido para hacer frente a los daños debidos por una contaminación por hidrocarburos cuando el armador no hace frente a las indemnizaciones. Grosso modo, un fondo solidario del negocio del transporte de petróleo por vía marítima, para garantizar el pago de indemnizaciones a las víctimas de contaminación. El problema, es que no se sabe de quién es petrolero, y la calle canaria empieza a movilizarse delante de las instituciones. Un

periódico nacional abre con la siguiente cabecera “*El PP tuvo el Prestige, el PSOE la Matryoshka*”

Al no haber armador a quien reclamar, el gobierno, superado, y mediáticamente acorralado, presenta una queja formal al gobierno ruso, el cual, lógicamente informa que ese buque no tiene bandera rusa, y es ajena a lo acontecido, lamentando los daños, y mostrando toda su solidaridad al pueblo español. El CLC estipula un pago a Canarias de 51 millones de dólares del fondo solidario internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos. El Fondo tiene su sede en Londres, a dos manzanas del distrito financiero donde se pierde la pista administrativa de la titularidad del petrolero. Paradójico. 48 horas después del accidente, nadie responde a las comunicaciones de la abogacía del estado a la dirección del fideicomiso que, en Majuro, Islas Marshall, figura como armador del petrolero, del cual sólo se averigua que es *trustee* de un 50% del buque, desconociendo la titularidad del resto.

El *viejo*, evacuado con el resto de la tripulación, está detenido en una comisaria de Las Palmas de Gran Canaria, acusado de negligencia, de desobedecer a las autoridades marítimas españolas, y como máximo responsable del buque, de un delito contra la salud pública. Lo habitual en estos casos para que el ejecutivo gane tiempo, y de alguna muestra de operatividad, inútil, como es meter al *viejo* entre rejas, como máximo responsable. Las autoridades españolas, a las que todo esto les viene grande, repiten los palos de ciegos del caso *Prestige*, intentando localizar a alguien de peso a quien señalar, mientras la opinión pública se cuece en su propio caldo mediático aireando todo tipo de teorías que avivan un incendio mediático en las redes sociales que ya es *trending topic* global. Un regreso al futuro del año 2003 con la marea negra del *Prestige* en Galicia, y la evidencia del descontrol de las fronteras marítimas que tiene el país, y su descuidada política marítima exterior. La oposición, soplete en mano para desguazar al gobierno, pregunta, ¿por qué no se ha alejado este tipo de tráfico potencialmente peligroso de las Islas Canarias, esgrimiendo recomendaciones de varios expertos al respecto? La batalla política es un *show* de declaraciones entre diputados, alcaldes, y presidentes, que de la materia, saben poco, o nada.

En la madrugada del día 24 de octubre el viento amaina, para empezar a rolar a componente NE. En el transcurso de casi 24 horas, la costa al norte de Ajuy, y sur de Lanzarote, se ha visto afectada por más de treinta mil metros cúbicos de crudo pesado que tiene el litoral impregnado. El Cotillo está paisajísticamente arruinado, sus lagunas



turquesa son negras, y las galletas de piche trufan la costa sur de Lanzarote. El cierre de playas es una realidad que hace cancelar reservas, y vuelos. El Gobierno, ante la falta de medios, pide la colaboración ciudadana para recoger el chapapote. Pero lo peor está por venir. Con el cambio de viento, y la entrada del alisio, a las 36 horas del naufragio del Matryoshka, el resto de la vomitona empieza a derivar hacia el suroeste, el estado de la mar impide colocar barreras en el arco costero de Cofete.

El petrolero se desangra, y su sección de popa se empieza a desprender con lo que ello va a significar en horas venideras. 35 kilómetros de playa hacia el sur estarían a merced de una marea negra sin precedentes. Los modelos matemáticos OILMAP, prevén que el grueso del vertido alcance la playa de Cofete en las primeras horas del día 25 de octubre, y desde el aire, ya se divisa parte de la mancha derivando hacia la costa oriental de Gran Canaria. Las localidades costeras se preparan con barreras para repeler la llegada del crudo, pero la intensidad del viento, y el oleaje, las harán poco, o nada efectivas. El mayor temor se vive en Maspalomas, por las repercusiones económicas que tendría en el sector turístico, y la costa.

El portavoz de la Agencia de seguridad marítima afirma que el vertido podría ser incontrolable, y que el buque acabará partiéndose en varias secciones, derramando la totalidad de su carga a la mar, bajo las actuales condiciones meteorológicas. Se estima un vertido de más de un millón de barriles de crudo, sumado a lo que ya ha alcanzado la costa. Se trata de un desastre medioambiental sin precedentes, que deja en una broma los accidentes del Exxon Valdez, Prestige, o Erika. *El escenario, supera los medios, y las previsiones*, declara el responsable de la Agencia de seguridad marítima, que de inmediato es cesado, acusado por el gobierno de generar alarmismo social. La buena noticia llega por la colaboración de otras agencias de seguridad de la Unión europea, que empiezan a poner a disposición material de recogida de crudo. La contrarreloj está servida.

A las 72 horas del accidente, el buque ya evidencia que se partirá en tres secciones, que por completo afectan a todos sus tanques de carga. La columna de humo, por las deflagraciones de los vapores que desprende la carga, es visible desde el espacio, y así lo evidencian las imágenes de la Agencia Espacial Europea.

Canarias, pasa a la historia como el escenario del peor desastre marítimo, y medioambiental, de la historia. La Casa Blanca inicia una medida extraordinaria contra los armadores que colaboren con el

régimen ruso, vendiendo sus viejos buques tanques para prestarse al negocio del transporte. La réplica del gobierno ruso no se hace esperar, el cual destapa la hipocresía de la propia Unión Europea, que es quien le compra su petróleo refinando, conociendo la procedencia de este. Rusia ofrece sus técnicos medioambientales, y material anti-polución a España. La oferta es declinada, pero los propios alcaldes deciden aceptarla por medio de intermediarios. El caos político escenifica descoordinación, y juego de intereses, mientras la costa se tiñe de negro. El primer incidente diplomático está servido. Un viejo Airbus-340-200 con matrícula de Venezuela aterriza en Gando, con material anti polución de origen ruso. Por las sanciones, el avión queda retenido, y la mercancía precintada. Mientras, se agotan los medios para luchar contra la marea negra. El incidente, filtrado esa misma madrugada a la prensa, por un alcalde del sur de Gran Canaria, abre todos los rotativos nacionales, poniendo luz y taquígrafo sobre el tiro en el pie que se está dando el gobierno en esta crisis medioambiental.

[...]

Ya hace 5 años del accidente del tanker Matryoshka. La muñeca rusa que rompió aguas, negras. Un superpetrolero de más de 300 metros de eslora que embarrancó en la costa oeste de Fuerteventura, escupiendo a la mar casi dos millones de barriles de crudo. 5 años después, la costa parece ir recuperándose, pese a que aún hay playas cerradas al público, y las piedras todavía reflejan un pasado teñido de negro, al que le cuesta renunciar, pese a la continua erosión de la mar, y su labor incesante de devolver la costa a su estado original. La mecánica natural sigue su ritmo, ajena a las amenazas, y tiempos del hombre.

Su capitán, el *viejo* Giorgios, pasó 3 años en la cárcel, para acabar cumpliendo condena domiciliaria en Grecia, donde falleció de un fallo hepático irreversible. Tal y como le habían diagnosticado. Del resto de la tripulación, pocos detalles hay. Los tripulantes rusos fueron repatriados vía Ginebra, y del resto, nada a destacar. El pecio del Matryoshka aún es claramente visible en los bajos de Ajuy. Un amasijo metálico a merced del desgaste de la mar y el viento. Imposible ser retirado, sólo la lima del tiempo y la corrosión lo enterrarán bajo el sepulcro de las mareas. Su recuerdo vivirá en la memoria social cual fatídico amanecer que cambió la historia de una isla, pero no la política marítima, pese a llevarse por delante al gobierno regional, y generar un

tsunami de dimisiones en la administración marítima. España es el único país que tropieza cuatro veces en un petrolero, pero la culpa es del *viejo*.

Este breve relato es una ficción de lo que podría pasar por el continuo tránsito de buques tanques entre Canarias, dando salida al crudo ruso, con destino a India, China, Brasil, o Africa occidental. Una ficción cargada de datos reales, que escenifica como España vive de espaldas a las realidades marítimas. Amenazas, en este caso, que discurren en su zona de interés económica exclusiva, y como Canarias sufre un pensamiento continental, en una realidad insular. Oceánica, si así lo prefieren. Da vértigo pensar la indolencia marítima, y la falta de celo por las aguas que forman parte del espacio de interés nacional, más allá de que sean internacionales, y reine el *mare liberum*. Ningún estado serio estaría de espaldas a esta realidad, que me temo pilla despistada a la lamentable clase política de este país. Muchos de estos barcos hacen escala en los principales puertos canarios. Al no tener pabellón ruso, no lo son bajo el prisma del derecho marítimo internacional. Motivo por el cual no se les puede negar una escala para hacer *bunker*. Se trata de una cuestión de responsabilidad moral, también de coherencia, y de un alto grado de hipocresía. De negocio y *cash* portuario VS ética. De la necesidad imperiosa de precisar el combustible, y esgrimir una moral de geometría variable, que no deja de ser la más indecorosa de las morales.

De manera personal, con mis medios, investigaciones personales, y conocimientos académicos, llevo 6 meses siguiendo el tránsito de los buques petroleros relacionados con la denominada *darkfleet*; también etiquetada como *shadowfleet*, entre las Islas canarias. Principalmente, en los corredores de aguas internacionales que discurren entre Tenerife-Gran Canaria-Fuerteventura. En el transcurso de medio año, tengo anotados más de 200 nombres de buques tanque. La media, ya está en valores próximos a los 2 ó 3 *tankers* por día. Por prudencia, no puedo afirmar categóricamente que todos operen bajo intereses rusos, o que ya sean propiedad del gobierno ruso en diversas maneras de explotación, pero muchos son activos que han sido vendidos por sus armadores, habitualmente griegos, a intereses rusos, con la colaboración de *brokers* del distrito financiero de Londres, Dubái, y una inescrutable lista de fidecomisos en minúsculos estados insulares, y discretos paraísos fiscales *offshore*.

Un accidente, como el que en líneas generales esbozo, supondría enfrentarse a dos problemas. El primero, un duro golpe para el sector turístico, y el *coup de grâce* del ya arruinado ecosistema costero de gran

parte de Canarias. Islas como Fuerteventura, parte de Lanzarote, norte de Gran Canaria, y costa este de Tenerife, serían las más gravemente afectadas por una marea negra que tuviera como escenario el norte del archipiélago. Zona donde he comprobado, como buques tanque, altamente sospechosos de formar parte de la *darkfleet*, han pasado semanas al paio, derivando, en condición de carga, en aguas internacionales, sin saber si hay un seguimiento de inteligencia naval de estas situaciones. Basta con asomarse a las plataformas gratuitas de seguimiento del tráfico marítimo *live*, para comprobar lo que a diario acontece.

La segunda derivada del accidente, sería la imposibilidad de encontrar al armador del buque, que protegido bajo una tupida red de empresas pantallas y fidecomisos, lo que he acuñado bajo la expresión *Game of Matryoshkas*, estaría a salvo de las reclamaciones del Gobierno español, y sus demandas por polución marina. El gobierno se estrellaría contra un entramado de despachos sin fin. Canarias no vería un céntimo en indemnizaciones, y sólo podría acudir al CLC (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*). Un fondo común solidario para hacer frente a las poluciones procedentes de petroleros, cuando sus armadores no responden por el daño originado. Como redacté en el relato, no creo se llegara a los 100 millones de dólares USA. Con la esperanza de divulgar el “*problema*”, y que la narración les haya resultado entretenida, les doy las gracias por leerlo, y espero nunca suceda...

@Springbok1973  
capetown.rain@gmail.com