



HISTORIAS DE LA MAR

UN FARO EN APUROS

Luis JAR TORRE



L 1 de octubre de 2015 un buque peculiar se topó con un huracán atípico y, a despecho de sus 241 m de eslora, desapareció con todos sus ocupantes; como el buque tenía bandera y tripulación norteamericanas, su pérdida generó el suficiente «ruido administrativo» para recuperar (a 4.700 m de profundidad) la grabación con las conversaciones del puente, que permitieron reconstruir la tragedia con una precisión casi dolorosa. Cabe reseñar que el naufragio ocurrió 47 millas al SE de la isla de San Salvador, donde cinco siglos antes y también a primeros de octubre Colón se había topado con América en plena temporada de huracanes. No sorprende que, ya en su Segundo Viaje, el Almirante aprendiera por las malas algunos conceptos de meteorología tropical, ni que sintetizara esta experiencia

con un «Nada a excepción del servicio a Dios y la extensión de la monarquía me expondrían a tal peligro».

Si, como el Almirante, hubiéramos de sintetizar las lecciones de los últimos cinco siglos, podríamos decir que un huracán plenamente desarrollado no es un «temporal», ni tiene nada que ver con experiencias previas en latitudes extratropicales por chungas que sean: la única forma de enfrentarse a un huracán es darle esquinazo, y un marino sensato no debería pasar a menos de 200 millas si puede evitarlo, ni acercarse a menos de 75 bajo (casi) ninguna circunstancia. Los satélites meteorológicos y el GPS han simplificado mucho esta maniobra pero, a pesar de las reiteradas advertencias de sus oficiales, el capitán de este buque intentó pasar «rascando» un «bicho» sobre cuya evolución tenía informaciones contradictorias, y acabó haciendo diana prácticamente en su ojo a la hora prevista por sus colaboradores. En un buque de su tamaño bien manejado, semejante metedura de pata podía haberse resuelto con destrozos en la carga y una visita al astillero, pero los buques bien manejados no frecuentan el interior de los huracanes, y éste acabó en el fondo del Atlántico con el agravante de que sus cicateros medios de salvamento negaron a sus ocupantes la menor esperanza de salvación.

La tragedia de *El Faro* ha tenido un impacto en la administración marítima norteamericana comparable al que supuso el desastre del *Prestige* en nuestro país, y los informes oficiales del Coast Guard (USCG) y la National Transportation Safety Board (NTSB) compiten en extensión con los tres libros que ya se han escrito sobre el tema. Naturalmente, a la hora de repartir culpas al capitán le tocó el premio gordo, pero la sobrecarga de errores propios y ajenos que hundió su buque es de tal magnitud que recuerda un suspenso general. Queda la pregunta del millón: si los oficiales sabían que el capitán estaba metiendo la pata y se lo advirtieron, ¿por qué continuó a rumbo? La respuesta podría ser el dicho sobre el marqués de Santa Cruz («porque pudo y porque quiso»), pero un problema tan grave y recurrente exige una explicación menos simplista y, si se escribe para marinos, prescindir de paños calientes.

Ruta regular

Entre 1967 y 1977 el astillero Sun Shipbuilding (Chester, Pennsylvania) construyó para varios armadores una serie de diez buques casi idénticos, conocidos como la *Ponce de León class*; se trataba de unidades para carga rodada de más de 200 m de eslora y unos 24 nudos de velocidad máxima, con rampas laterales e interiores (no a popa), bodegas con entrepuente, una cubierta semiprotegida (*shelter deck*) y otra superior completamente abierta. El séptimo (entregado en 1975) recibió el nombre de *Puerto Rico* y estuvo 16 años navegando entre esta isla y la Costa E hasta que en 1991 cambió de manos y pasó a llamarse *Northern Lights*. Su nuevo armador (TOTE, que bajo



Aspecto de *El Faro* (entonces *Northern Lights*) como ro-ro «puro» tras la modificación de 1993, que alargó su eslora y añadió la *spar deck*. La foto principal es de su gemelo el *Great Land*, amarrado poco antes de ser enviado al desguace todavía con la *spar deck* a cuestras y los recuadros del *Northern Lights*. En el inferior (2005) se le ve descargando vehículos del Ejército norteamericano en Karachi, en el marco de una operación humanitaria. (Composición y edición propias de tres fotos de memorieshop.com, joc.com y US Navy).

diversas denominaciones sería el definitivo) quería usarlo para cubrir la odiosa ruta entre la Costa W y Alaska, y en 1993 le alargó la eslora 27,7 m, lo que permitió crear otra bodega; también añadió una *spar deck* a la cubierta superior, aumentando la capacidad de trailers al precio de añadir 1.859 t de lastre fijo. Como el buque tenía un innegable interés militar, entre 2000 y 2003 lo fletó el Gobierno norteamericano para aprovisionar sus fuerzas en Oriente Medio, y como todavía se le podía exprimir un poco más, entre 2005 y 2006 se eliminó la *spar deck* y se reforzó la cubierta superior para transportar encima una cubertada de containers. Esta vez el precio fue añadir otras 4.953 t de lastre fijo y, lo que es peor, aumentar el calado en 64 cm. con la consiguiente disminución del francobordo. De paso se le cambió el nombre por *El Faro*.

Normalmente, un buque mercante de treinta años es un firme candidato al desguace, pero los mercantes norteamericanos disfrutaban de un «revitalizador» llamado Ley Jones, que obliga a que el tráfico de cabotaje se realice en buques *made in USA* y con pabellón y tripulación propios. La idea es garanti-

zar al país un mínimo *know-how* y cierto tonelaje en caso de conflicto, pero como la industria local dista mucho de ser competitiva, el resultado es que los armadores tienden a alargar la vida de sus carísimos buques hasta lo inverosímil. Así, *El Faro* continuó a flote con más pena que gloria, y en diciembre de 2013 llevaba dos años amarrado cuando su naviera se animó a desguazar *El Morro*, otro cascajo de la serie que, según Slade (ver bibliografía), había sido denunciado meses antes por su propio capitán a causa de su mal estado. En mayo de 2014 *El Faro* ocupó el hueco de su gemelo en la ruta entre Jacksonville (Florida) y San Juan (Puerto Rico), que cubría cada semana y compartía con *El Yunque*, otro superviviente de la *Ponce class*; solo era un apaño temporal, porque la naviera planeaba sustituir a medio plazo estos dos buques por otros más modernos y, tras una enésima reconversión (de nuevo a ro-ro «puro»), devolver *El Faro* a la ruta de Alaska.

En esta fase de su vida nuestro protagonista tenía 241 m de eslora, 28 de manga en flotación y 9,2 de calado para 35.233 t de desplazamiento máximo, que había aumentado un 10 por 100 tras la última transformación. Los cuarenta años que arrastraban sus cuadernas no le impedían mantener 20 nudos de velocidad de servicio sin problemas, y la sala de máquinas seguía con su configuración original: dos calderas Babcock & Wilcox, dos turbinas de vapor General Electric (30.000 BHP en total) que movían un eje y una hélice de paso fijo a través de una reductora, dos turboalternadores de 2.000 kW cada uno y un grupo diésel de emergencia. Técnicamente era un «con-ro» de cinco bodegas, cuatro de ellas con entrepuente situadas a proa de la superestructura y otra sin él a popa, y su capacidad oficial en containers era de 1.414 TEU, aunque no creo que pudiera llevar siquiera la mitad en la cubierta superior. La capacidad en vehículos podía llegar a 733 automóviles o 216 tráileres repartidos entre las bodegas y la cubierta shelter, que por razones de arqueo solo era lo que su nombre indica («protegida», no estanca), y resultó un elemento clave en la pérdida del buque. No sería el único.

Si hemos de endosar una cubertada de containers (que pueden apilarse) a un buque cargado de vehículos (que no pueden), lo más probable es que tengamos que endosarle también lastre fijo, procurando que su peso (que no paga flete) no agote el desplazamiento máximo antes de que la cubertada (que sí lo paga) agote la «oferta de volumen» ni la estabilidad se vaya al guano. Las cifras sugieren que en este caso se pasaron de listos, porque a pesar de haber aumentado el desplazamiento máximo y sumergido el barco más de medio metro, *El Faro* navegaba a plena carga con la estabilidad rozando sus mínimos legales (GMc 1,11 m) y sin capacidad real para mejorarla en caso de avería. En el tramo hacia Puerto Rico solían llevar más carga, y el personal de tierra que preparaba el plan de estiba procuraba que salieran con un GMC (altura metacéntrica transversal) 0,15 m por encima de este mínimo, pero buena parte del «plus» desaparecía a medida que consumían combustible; un antiguo capitán declaró que, con buen tiempo, al llegar a Puerto Rico el buque



El Faro, tras la modificación de 2005, en la que se eliminó la *spar deck*, se reforzó la cubierta principal para llevar contenedores, se bloquearon las rampas de acceso a esta cubierta y adquirió su nombre y silueta definitivos. (Composición y edición propias con foto de TOTE y otra de Matt Seferian en *shipspotting.com*).

se inclinaba *as she rolled from a rudder command*, y que *there's always a concern that she's not going to right herself adequately for other conditions*.

En septiembre de 2015 *El Faro* estaba al mando del capitán Davidson, un veterano de 53 años que tampoco andaba sobrado de «estabilidad»: dos años antes TOTE había despedido a los dos capitanes y los dos primeros oficiales de *El Morro* (había dobles tripulaciones), más recientemente un 1.º oficial de *El Faro* había sido degradado, y apenas el mes anterior un capitán de *El Yunque* y otro de *El Faro* habían renunciado ellos solos. Davidson había empezado a navegar para TOTE en 2005, pero en 2010 pasó a mandar un buque de otra naviera con el resultado de que a primeros de 2013 le «dimitieron», según su viuda por incurrir en gastos al contratar dos remolcadores. Ese mismo año regresó a TOTE como 3.º oficial, justo a tiempo de que la *sudden termination* del *staff* de *El Morro* le permitiera pasar a ser su capitán en julio y mandar *El Faro* al año siguiente. De sus informes personales se deduce que le tocó un barco complicado (*handles a diversified and unpredictable crew quite well*), pero quienes navegaron bajo su bota le describen como un capitán ambicioso, cuadrulado, puntilloso y arrogante. Su perfil, sin ser escandaloso en su oficio, explicaría cierta *disharmony between him and senior officers* que, según la NTSB, precedió a su «dimisión» en la otra empresa. En este contexto también salió a relucir *a perception of disassociating himself from*

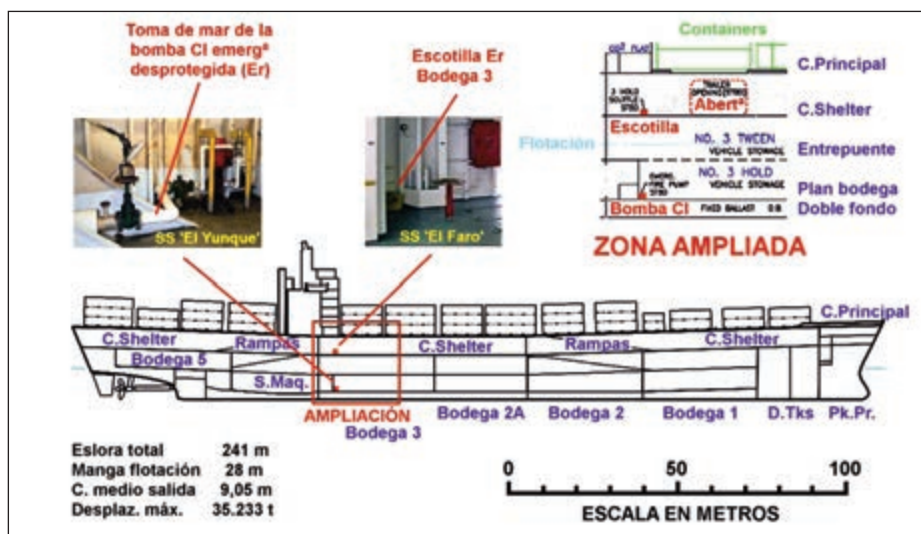
daily activities: un marinero fue mucho más explícito, y le describió como *one of the laziest captains I'd ever sailed with*.

De haber leído lo que ahora pensaban de él sus superiores, Davidson habría palidecido: en mayo de 2015 el gerente de personal ya había dejado constancia de una «confianza decreciente», y en julio el gerente de flota le describió en un *email* al vicepresidente de operaciones diciendo que *He's stateroom Captain, I'm not sure he knows what a deck looks like*; el destinatario de este correo declararía que: *I do not believe [he would remain] in the master role [aboard El Faro], but... he could sail on the vessel, say, possibly as chief mate or second mate*. Para Davidson, que ganaba del orden de los 200.000 dólares anuales y vivía en consonancia, perder el puesto de capitán suponía un impacto directo en la cartera. En un *email* enviado a un familiar una semana antes de su muerte manifestó su inquietud (*But, they pay really good. Who knows how long this good fortune will last*), y sería ilusorio negar a esta inquietud la capacidad de condicionar su criterio e incitarle a «impresionar» a sus superiores sin necesidad de que estos ejercieran una influencia más directa. Sin duda, les impresionó.

Ruta óptima

Como todos los lunes, el 28 de septiembre de 2015 *El Faro* atracó en Jacksonville, y como todos los martes al día siguiente salió hacia San Juan, donde debía atracar el 2 de octubre, como todos los viernes: su ruta y la de su gemelo *El Yunque* eran especulares y estaban ajustadas para optimizar el servicio y reducir costes. A última hora del lunes una depresión tropical que rondaba a medio camino de Puerto Rico se transformó en la tormenta tropical «Joaquín», y tres horas antes de que *El Faro* saliera de Jacksonville el National Hurricane Center (NHC) pronosticó que al día siguiente podía convertirse en huracán. El inspector de la naviera, que esa tarde cenó a bordo con Davidson, testificó que aunque hablaron del asunto *the Master had no specific concerns about weather*, pero en cambio *was stressed by the amount of work he needed to get accomplished... in preparation for the vessel's scheduled dry docking*. En la misma tónica, el práctico que les sacó a las 2006 (una hora más tarde de lo habitual) recuerda que, cuando salió el tema del huracán, el «viejo» dijo *We're just gonna go out and shoot under it*, y que *no one on the ship's bridge reacted*.

Este viaje el intrépido capitán viajaba acompañado de otras 32 personas algo menos entusiastas, incluyendo un equipo de cinco polacos y su supervisor norteamericano (antiguo jefe de máquinas de la naviera), que adelantaban trabajo para las obras de transformación previstas en noviembre. También le acompañaban 4.251 t de carga rodada y otras 6.972 t de containers (391 de ellos sobre la cubierta superior); según la NTSB *El Faro* salió de puerto con



Sección longitudinal de *El Faro*, con la distribución exacta de la cubierta en su último viaje y aspectos de la fase inicial de la inundación. El desencadenante fue una escotilla abierta en la cubierta *shelter* y, según la NTSB, una vez inundado el plan de la bodega alguno de los automóviles que ocupaban ese espacio pudo golpear y fracturar la toma de mar de la bomba CI de emergencia, situada en la banda de Er. El USCG constata que las trincas de los vehículos eran mejorables, pero considera improbable esta vía de inundación. (Composición y edición propias con dos planos y dos fotos de informes del USCG y la NTSB).

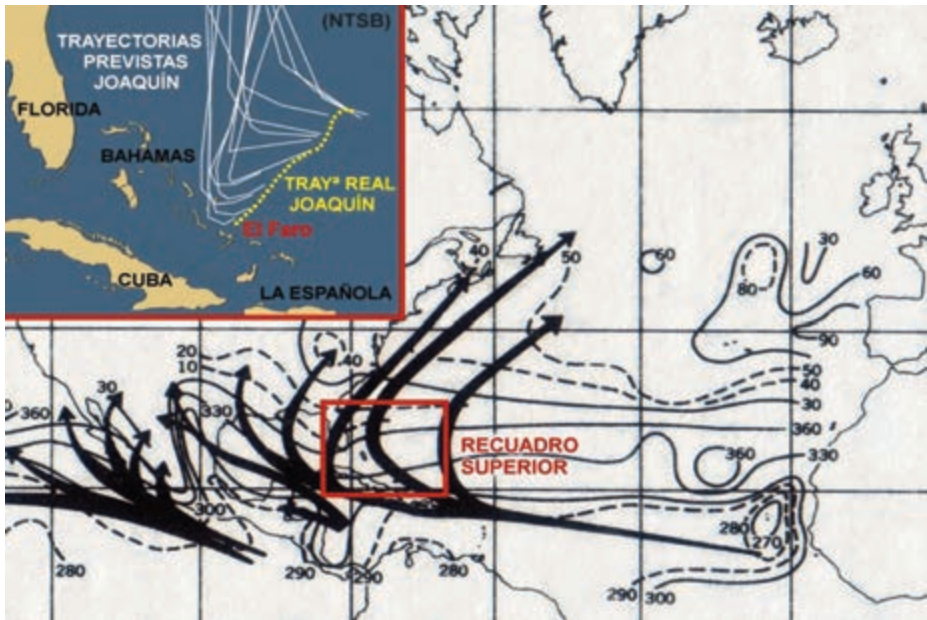
un peso muerto de 14.918 t, lo que deja un margen de 53 sobre las 14.970,6 TPM que constan en la ficha de su clasificadora; era una configuración legal, pero muy ajustada, y aunque el GMc superaba en 0,19 m el mínimo exigido, su valor y la curva de brazos adrizantes no habrían sido admisibles en un buque de nueva construcción. Además, las cubiertas de containers y los trailers son cargas antipáticas que, en combinación con una estabilidad discutible y la imposibilidad de lastrar si algo se tuerce, deberían actuar como un potente inhibidor de la testosterona. Con un GM reducido cualquier momento escorante (como una inundación, o viento de través) producirá escoras desproporcionadas, algo peliagudo en un buque de la «tercera edad» y mal mantenido, donde bastaba sumergir las aberturas de la cubierta *shelter* para echarse a temblar: por desgracia, estas miserias son menos evidentes cuando se navega casi de continuo con buen tiempo y la «seguridad» que transmiten 241 m de eslora. La ruta de Jacksonville a San Juan es directa, y se extiende durante 1.100 millas al SE dejando las Bahamas por Er y aguas abiertas por Br; cuando *El Faro* salió de puerto, «Joaquín» estaba unas 120 millas a Br del punto medio de esta derrota, y «solo» era una tormenta tropical con vientos de 60 nudos, aunque un tanto veleidosa. La estrategia del capitán de pasar *under it*

(entre la tormenta y las Bahamas) habría sido ortodoxa siempre que lo hiciera a una distancia razonable: los marinos tenemos grabado en las meninges que, en esta zona, los huracanes «nunca» se dirigen hacia el S, «siempre» recurvan hacia el N-NE y, antes de hacerlo, suelen moverse a rumbo WNW y a velocidades que permiten darles esquinazo. Por esas y otras razones, se considera que el semicírculo SSW de un huracán que todavía no ha recurvado es su «semicírculo manejable», y el opuesto el «semicírculo peligroso». La alternativa «supersegura» para Davidson era desviarse por el estrecho de Florida y el canal Viejo de Bahama al precio de añadir unas 160 millas el viaje... y una sustancial factura de combustible: justo lo que había hecho el mes anterior huyendo de la tormenta tropical «Erika», que nunca llegó a convertirse en huracán. Con estos antecedentes, alguna inquietud laboral y la posibilidad de incorporarse a la ruta alternativa una vez pasada la isla de San Salvador, esta vez Davidson tiró por la calle de en medio y puso rumbo directo a San Juan.

Para ayudar a resolver estos dilemas TOTE había contratado un meteo privado llamado Bon Voyage System (BVS), una aplicación para PC que se alimentaba con archivos de datos que el capitán recibía por *email* cada seis horas. Entre otras funciones, el *software* permitía integrar la previsión a medio plazo con la derrota prevista (o las alternativas) y «ver el futuro» en bonitos colores sin necesidad de trasladar datos a la carta; consta que Davidson se apoyaba casi ciegamente en este producto, pero no está claro que entendiera sus limitaciones. Los modelos de las agencias meteorológicas se emiten tras unas seis horas de recogida, análisis y proceso de datos, pero los archivos del BVS no eran (ni podían ser) mucho más que una versión «ilustrada» de las salidas de estos modelos con seis horas extra de «cocina» para facilitar su digestión. Esta demora, inadmisibile para negociar con huracanes, podía reducirse descargando *Tropical Update Files* de BVS, pero en *El Faro* no se hacía y, además, había demoras adicionales porque el capitán descargaba los archivos de forma irregular en el PC de su despacho para enviarlos después al del puente. Como resultado de tanta «tecnología», el oficial de guardia podía tener una información más actualizada que el capitán por el simple recurso de escuchar las emisoras comerciales; naturalmente, en el puente también había acceso instantáneo a los meteos oficiales recibidos por radio o satélite Inmarsat-C, pero este viaje habrían necesitado además una pitonisa.

El huracán «Joaquín» nació el 8 de septiembre al WSW de Canarias como una depresión en altura esmirriada a la que los modelos apenas daban esperanzas de vida; durante diecinueve días zascandileó por el Atlántico ignorando decenas de ciberprevisiones que la daban por muerta, hasta que el 27 de septiembre el NHC la bautizó como *Tropical Depression Eleven*. Estaba entre Bermuda y Bahamas, y ese mismo día la calcularon 30 nudos de viento, augurándola un desplazamiento al NW y una muerte violenta («blasted») a

manos de otro sistema: para despistar la «Depression Eleven» se dirigió al SW, y el 28 por la tarde cambió de *look* transformándose en la *Tropical Storm Joaquín*. Las alarmas no sonaron en serio hasta el 29 por la tarde cuando, poco antes de que *El Faro* saliera a la mar, los modelos empezaron a apuntar que «Joaquín» no solo no recurvaría al NW, sino que al día siguiente se convertiría en un huracán. Según el *best track* posterior, a las 02:00 del día 30 y unas 165 millas al ENE de la isla de San Salvador el viento alcanzó los 65 nudos, y «Joaquín» pasó a ser un huracán de categoría 1. Se desplazaba hacia el SW a unos seis nudos, y por enésima vez su genética extratropical y su extraña trayectoria (ayudadas por una atípica temperatura del agua) rompieron los esquemas a los modelos NHC: así, las previsiones oficiales a 48 y 24 horas para el día 1 de octubre tenían un error en la posición del ojo



El gráfico principal refleja en trazo grueso la trayectoria habitual de los huracanes en el Atlántico Norte (a más grosor, mayor frecuencia), y en isolíneas los rumbos que puede esperarse que sigan en cada zona. Procede de una edición en papel del *Bowditch*, que es la Biblia de los marinos norteamericanos, y recoge la sabiduría acumulada en siglos de «malos rollos». El huracán «Joaquín», en lugar de cumplir con su «obligación estadística», se dirigió hacia el Ecuador, lo que constituye una auténtica herejía, y por añadidura engañó pertinazmente a los servicios meteorológicos estadounidenses. El recuadro superior refleja en líneas blancas las sucesivas trayectorias pronosticadas los días anteriores a la pérdida de *El Faro*, y en amarillo la realmente seguida por el huracán hasta tragarse el buque en las inmediaciones de Samana Cay. (Composición y edición propias, con un gráfico escaneado del *American Practical Navigator*, edición 1984, y la captura de una presentación en vídeo de la NTSB).

de 180 y 62 millas (hacia el N) respectivamente, y la intensidad del viento previsto un error de 60 y 30 nudos (por menos). En estas circunstancias respetar la «distancia de seguridad» era vital, y trabajar con algo que no fuera la «última hora» de los meteos oficiales podía ser mortal de necesidad. Desgraciadamente lo fue.

Ruta compulsiva

Poco antes de las 06:00 del día 30 de septiembre, el capitán Davidson subió al puente para discutir la derrota con el 1.º oficial Shultz, que estaba de guardia, y en este punto comienzan las veintiséis horas de audio del VDR (Voyage Data Recorder). Las conversaciones grabadas me sugieren que Shultz era la única persona a bordo cuya opinión contaba para el capitán, y que usaba su ascendiente con la prudencia de un equilibrista porque tampoco él pisaba terreno firme. Shultz era un año mayor (54) y se había graduado en la academia de King's Point (NY) cuatro años antes de que Davidson lo hiciera en la Maine Maritime Academy, lo que en cierto modo le hacía más «antiguo». Los marinos mercantes norteamericanos «de academia» (no todos lo son) son más el producto de una academia naval que de una escuela de náutica y, como es norma en su país, una vez graduados deben obtener licencias específicas del USCG para ocupar puestos superiores a 3.º oficial. Shultz tenía licencia de capitán, unos informes impecables y, según parece, también era un gran tipo, pero los datos publicados no mencionan que hubiera mandado ningún buque ni permiten deducir que ambicionara hacerlo; cabe especular que *a condition requiring a medical waiver* tuviera algo que ver. Como Davidson, Shultz necesitaba el sueldo: cuatro años antes había tenido que volver a navegar de 3.º oficial tras ser amarrado el buque donde navegaba de primero, y solo hacía cuatro meses que había podido volver a ocupar este puesto. Algunas fuentes no oficiales le identifican como capitán de navío (O-6) de la Reserva Naval.

Tras estudiar con Shultz el último paquete de datos de BVS, a las 06:24 Davidson decidió hacer una pequeña caída a Er, del 133º al 140º; ignoraba que, por un error, la previsión de trayectoria del huracán de ese paquete estaba duplicada del precedente, que a su vez se «inspiraba» en la (desafortunada) emitida por el NHC a las 16:51 del día anterior. El nuevo rumbo era todo lo que podían caer a Er sin acercarse demasiado a Elbow Cay, y la grabación transmite cierto consenso entre el capitán (*are you feelin' comfortable with that, chief mate?*) y el 1.º oficial (*better, yes sir*); también aclara que Davidson esperaba pasar *about sixty miles south of the eye* con vientos de hasta 40 nudos y sin mayores problemas (*It should be fine*). El relevo de Shultz (3.º oficial Riehm) se lo tomó con humor, y cuando a las 09:54 apareció de visita la 2.º oficial Danielle Randolph, la hizo un comentario constructivo (*This is*

good warm-up for Alaska); veintitrés minutos después Danielle envió a su madre (veterana de la Navy) un email más prosaico: *We are heading straight into a hurricane*. Como el capitán, Danielle era un producto de la Maine Maritime Academy, donde se había graduado once años antes; en 2015 tenía 34 años de edad, licencia de 2.º oficial y había desarrollado toda su carrera en TOTE. A diferencia de sus colegas seguía soltera, y su alegría contagiosa la hacía ser una persona muy querida; el VDR certifica que siempre estaba dispuesta a hacer un café a superiores y subordinados... y una temible desenvoltura en el arte del sarcasmo. Hay razones para pensar que, a veces, podía ser algo atolondrada, pero la grabación muestra una profesional con las antenas puestas que, cuando las cosas se pusieron feas, combinó eficacia e iniciativa con un «buen rollo» casi relajante. También muestra una persona agotada, a la que las jornadas de 12 horas casi continuas y los horarios intempestivos obligaban a tomar somníferos para descansar.

Como 1.º oficial Shultz era responsable de la carga, y tras decidir su estrategia el capitán le indicó que revisara las trincas de los trailers; Shultz le



De izquierda a derecha y de arriba abajo, el capitán Michael C. Davidson, el 1.º oficial Steven W. Shultz, la 2.º oficial Danielle L. Randolph, el 3.º oficial Jeremie H. Riehm, el jefe de máquinas Richard J. Pusatere y el (jefe de máquinas) supernumerario a cargo del equipo de polacos Jeffrey A. Mathias. Las fotos de uniforme corresponden a la graduación, y son entre once (Randolph) y diecinueve años (Mathias) anteriores al accidente, pero he preferido incluirlas antes que otras menos «oficiosas». (Composición y edición propias de seis fotos obtenidas de varias fuentes).

comentó que no le había gustado el trabajo de los estibadores; dos horas más tarde el 3.º oficial, que era el *safety officer*, también manifestó (¡al timonel!) su preocupación acerca de los currantes polacos, *not prepared for the weather*, y su temor a que dejaran equipo pesado sin trincar. Danielle era responsable de la derrota, pero apenas echó un vistazo a la carta se convirtió en «oficial de guerra psicológica» y, en mi opinión, se pasó el resto del día tratando de influir en el capitán con técnicas de «aproximación indirecta». Así, cuando a mediodía Davidson se quejó de que solo hacían 18,9 nudos, Danielle respondió *I think now it's not a matter of speed, it's when we get there, we get there as long as we arrive in one piece*. A esa hora «Joaquín» estaba unas 320 millas al ESE, con vientos de unos 75 nudos y olas de casi ocho metros, pero *El Faro* navegaba con viento del N de menos de 10 nudos y mar tendida del ENE de dos metros. *El Yunque* venía de San Juan abierto unas 30 millas más a Br, y a media mañana su capitán preguntó a Davidson cuáles eran sus intenciones. En síntesis, la respuesta fue *put «Joaquin» 65 nm to the north of us*, y su escéptico colega se tranquilizó con la boca chica, pero advirtiéndole que ellos habían sufrido una racha de 100 nudos de viento relativo. Cuando se cruzaron a las 1550, el 1.º oficial de *El Yunque* habló con Shultz por VHF y fue al grano: *the captain sayin' you are goin' the wrong way*; el leal Shultz respondió: *no, you know, we're really lovin' that BVS program now*.

A las 18:51 (justo la hora del ocaso) el capitán envió al puente el archivo BVS de las 17:00, que tenía datos consistentes con los enviados por el NHC a las 10:56, y subió a reconsiderar la situación con el 1.º oficial. Con toda la información que a esa hora podían obtener y descartando volver sobre sus pasos, la mejor opción era alcanzar cuanto antes la primera «salida» hacia la ruta alternativa: el paso de Crooked Island. Con mucha diplomacia Shultz puso a Davidson en el buen camino (*umm, would-would you consider goin' the other side of San Salvador?*), y el capitán le compró la idea. Después, el 1.º oficial empatizó hábilmente con los condicionantes laborales del «viejo» (*I'm waitin' to get screwed*), que sintonizó a la primera (*same here*), para sugerirle a los dos minutos que, una vez pasado San Salvador, podían pasar también al S de Samana Cay antes de volver a rumbo, pero Davidson no picó. A las 19:03 cayeron 10° a Er (del 140° al 150°), a pasar entre San Salvador y Rum Cay. Durante su investigación, el USCG cargó los paquetes de datos recibidos a bordo en la aplicación BVS e introdujo la derrota real del buque para obtener previsiones; en la reconstrucción efectuada con el paquete enviado al puente a las 18:51, la ruta subsiguiente (al N de Samana) tangentea hacia las 05:30 el sector de viento huracanado unas 42 millas al SSW del ojo, con un viento previsto de 46 nudos. Si la ruta se basó en estas cifras rozaría lo temerario aun disponiendo de una previsión perfecta, pero la previsión resultó un fiasco.

A las 19:43 el 3.º oficial Riehm subió al puente para relevar a Shultz, y el

capitán le instruyó sobre sus intenciones; haciendo de tripas corazón Riehm insinuó que esperaba que el BVS no estuviera equivocado, porque en otra previsión el viento se acercaba más a los 85 nudos que a los 50. Davidson le tranquilizó (*we'll be passing clear on the backside of it... the faster we're goin' the better*) y, antes de retirarse con el 1.^{er} oficial a las 19:59, le largó un clásico *if you see anything you don't like... give me a shout*. Más tarde el 3.^{er} oficial compartiría con el timonel sus inquietudes, incluyendo el temor de estar siendo un alarmista; también puntualizó que no pretendía desautorizar a un capitán que se había enfrentado a situaciones peores. Riehm tenía 46 años y licencia de 3.^{er} oficial, pero no era un oficial «de academia», sino promocionado «desde abajo» tras una serie de cursos y exámenes que, según Slade, le habían supuesto un gran esfuerzo y desanimado a seguir estudiando. Sus informes eran excelentes, y me da en la nariz que era un «montaguardias» muy fiable, pero con cierta vocación de invisibilidad: para su desazón a las 22:53 llegó un aviso del NHC «de infarto», y Riehm tuvo que hacerse «visible», o al menos «audible». A las 23:05 el 3.^{er} oficial descolgó el teléfono y, por dos veces, sugirió al capitán que subiera a echar un vistazo al meteo que acaba de recibir (*uhhh, thought you might wanna take a look at it*); Davidson le obligó a explicárselo, y a las 23:07 Riehm colgó prometiendo volver a llamar en cuanto calculara unos datos, cosa que hizo a las 23:13. Esta vez no había ambigüedades: a las 04:00 estarían a 22 millas del ojo, con vientos de 100 nudos, rachas de 120 y arreciando; Riehm recordó al capitán que a las 02:00 podrían escapar hacia el S (por el paso de Crooked Island), le sugirió de nuevo que subiera y finalizó con un *you are welcome*.

El capitán no subió, y la conversación posterior entre el 3.^{er} oficial y el marinero (*He seems to think that we'll be south of it by then, so the winds won't be an issue*) permite deducir que, para Davidson, el viento no sería un problema porque les empujaría; el marinero demostró más sentido común (*[no matter] which way it's hittin'ya, still hundred knot winds*) y empezó a hacer comentarios sobre chalecos salvavidas. A las 23:45 apareció la 2.^o oficial para relevar a Riehm, que la puso al corriente e hizo mutis a las 00:01; a esa hora San Salvador estaba unas 22 millas por la amura de Br y, sabiamente, Danielle empezó a preparar una ruta de escape hacia el S. Aunque ya se acercaban a la zona de chubascos el buque seguía navegando a 20 nudos, sin apenas viento aparente ni balance. A las 00:59 la 2.^o oficial manifestó su intención de llamar al capitán en breve si no subía, y a la 01:20, con San Salvador ya a popa del través y cuatro minutos antes del cambio de rumbo a Br ordenado le llamó por teléfono. Davidson debía estar profundamente dormido, porque tardó en contestar: durante un minuto y cuatro segundos Danielle le actualizó la situación («Joaquín» ya había alcanzado categoría 3) y le dijo que tenía listo un plan para, a las 0200, caer a Er y escapar hacia el S, pero el capitán la ordenó caer a Br, como estaba previsto, y a la 01:22 la 2.^o oficial colgó con un formal *okay, thank you*. Cinco segundos después emitió un atronador *hoold on to your ass*, seguido de una carcajada,

pero a la 01:24 cayó obedientemente a Br, al 116° y directa al ojo del huracán, que ahora abría una cuarta por Br a 80 millas.

Ruta suicida

Siempre me pareció injusto que los capitanes tengan que decidir asuntos de vida o muerte un segundo después de ser despertados, pero a Davidson le llamaron tres veces y esta excusa no le sirve. Tampoco le sirve su confianza en el BVS porque, de modo increíble, se fue a la cama sin tomarse la molestia de descargar la actualización de las 23:00. Es difícil calificar su gestión sin usar epítetos descorteses, pero descartada la intoxicación etílica o una motivación suicida, me cuesta admitir que le matara su propia indolencia. El exhaustivo informe de la NTSB menciona un posible condicionamiento mental que tendería a hacerle ver solo lo que encajaba con sus ideas: en mi opinión, Davidson también podía estar condicionado porque, de modo imprudente, había alardeado sobre su intención de «rascar» el huracán, lo que le permitiría llegar a San Juan sin retraso. Es lícito suponer que, en su coyuntura, una «envainada» debía parecerle muy costosa, pero me sorprende que un tipo de su experiencia no captara que llegar a la hora con el barco hecho unos zorros, solo le daría puntos para una patada en el trasero.

Anulado el buen juicio del capitán, el destino de *El Faro* y sus 33 ocupantes quedaba en manos de sus oficiales y, sin dejar de reconocer que el «viejo» no estaba particularmente receptivo, el informe de la NTSB les criticó por no expresar sus cuitas *more assertively*. Para un marino pasarse de «asertivo» con la persona al mando de un buque es muy poco profesional, y si (como Shultz y Danielle) su *alma mater* es una academia, también atenta contra su genética; creo probable que Shultz y Riehm se fueran a descansar convencidos de que, al final, Davidson se rendiría a lo evidente y escaparía hacia el S, pero llegado el momento se mantuvo en sus trece y Danielle quedó «sola ante el peligro». Mi impresión es que Danielle fue menos asertiva que Riehm, aunque debía de pensar que la cosa se solventaría con algunos contenedores destripados: quizá por eso no consideró la posibilidad de despertar al 1.º oficial (es lo que yo habría hecho), una medida susceptible de generar nuevas «dimisiones», incluyendo la suya. Hasta el cambio de rumbo el viento venía casi de popa y no era muy escandaloso (en parte porque el anemómetro estaba averiado), y tras la caída a Br no abría mucho más (156° Br), pero ya a rumbo 116° se oye al marinero decir *wind heel, yeaah* (escora de viento), y cuatro minutos después *lost a little speed*; para entonces el viento real era del 320° y 55 nudos, con olas de 4,3 m y mar tendida de tres metros. A la 01:40 la conversación entre Danielle y el marinero deriva (entre risas de ella) al equipo de supervivencia, pero a la 01:46 la 2.º oficial le pregunta completamente en serio *We don't*



Derrota de *El Faro* y trayectoria del huracán «Joaquín». El recuadro inferior (adaptado de un original de la NTSB) muestra la ruta prevista en relación con los desvíos efectuados, y el gráfico principal la derrota seguida en relación con el huracán. (Elaboración propia con cartografía digital simplificada y un gráfico de la NTSB).

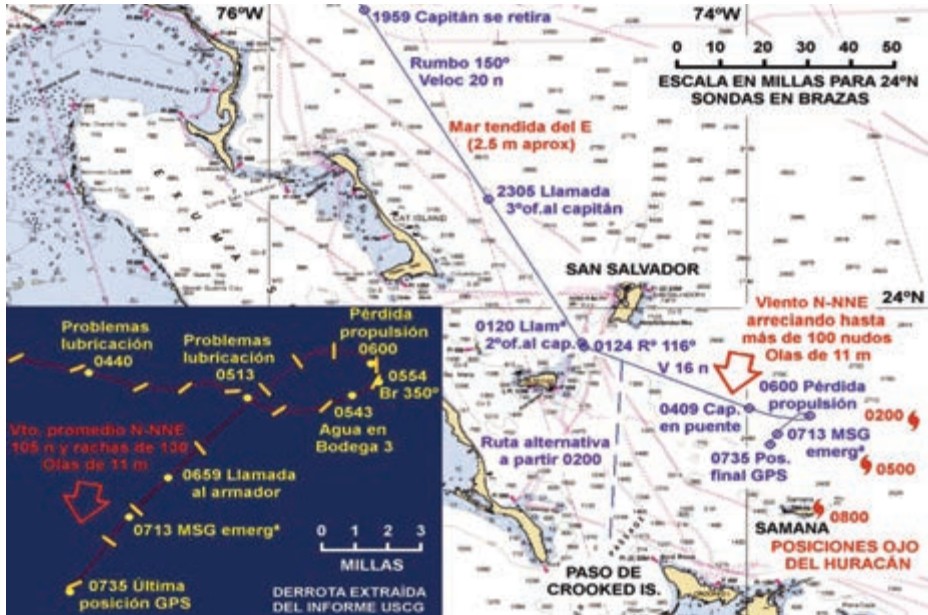
have any lifejackets up here on the bridge? y, para quitar hierro, a la 01:51 le ofrece un café.

El viento ya empezaba a hacerse oír, pero de momento el buque no hacía nada alarmante: su limitada estabilidad, su enorme «vela» y el vendaval le hacían navegar algo escorado a *Er*, trincado como un velero y sin moverse apenas salvo con alguna ola excepcional. A las 0211 Danielle apreció *green water on the bow* y escuchó *a lot of clankin*, y aunque tampoco pareció alarmarse particularmente creo que *El Faro* empezó a morir en ese momento, cuando la mar tomó posesión de la cubierta *shelter* navegando en «avante toda» y las cosas empezaron a romperse. La velocidad sobre el fondo se había reducido a unos 16 nudos, y Danielle ajustaba el rumbo para compensar el abatimiento. A las 02:47 se mostró sorprendida de que el capitán no hubiera subido aún, y el marinero respondió con un sarcástico *He'll play hero tomorrow*; segundos después se tragaron una ola enorme, y del comentario de Danielle (*Would help if I knew which direction the swell was coming from*) deduzco que ya navegaban a ciegas en un mar de rociones. Es significativo que a las 0253 saltara por primera vez la alarma del piloto automático, pero la

2.^{do} oficial estaba muy satisfecha con el comportamiento del buque (*She's doin' good. I'm impressed. Knock on wood*) y no pasaron el gobierno a mano. A las 03:36 el viento y la lluvia eran *like pressure washin' the decks* y Danielle ya no debía de tenerlas todas consigo porque, apenas la relevó el 1.^{er} oficial once minutos después, mandó un *email* a su madre que finalizaba con un insólito en ella *love to everyone*; su madre dijo que, al leer esta frase, *I knew we were screwed*.

Apenas entró de guardia, Shultz se vio obligado a caer hasta 30° a Br del rumbo 116° para compensar el abatimiento; su mejor pista para saber la dirección del viento (que ahora sería N/NNE) era la propia escora (unos 10-12° a Er), y cuando el marinero le preguntó su intensidad (que rondaría los 100 nudos) contestó *I don't have any idea*. A las 04:09 el capitán se dignó aparecer, aunque no pareció impresionarse con la movida (*this is every day in Alaska*), y cuando el 1.^{er} oficial se quejó de que no había pegado ojo le dijo que él había estado *sleeping like a baby*, y que no había balance ni cabeceo. Debía de ser pose, porque enseguida sugirió corregir la escora con lastre: Shultz no le animó a hacerlo, quizá por temor a que el viento cambiara de banda; también le informó de que varios contenedores frigoríficos de la cubierta *shelter* habían perdido alimentación eléctrica, pero Davidson parecía más mortificado por la velocidad, que ahora rondaba los 10 nudos. A las 04:34 el 1.^{er} oficial prohibió circular por exteriores y el capitán se esfumó para «controlar» la cocina; minutos después llamaron para informar que un tráiler se había ido de viaje en la cubierta *shelter*... y algo más. Shultz llamó a la cocina y le pasó el mensaje: *The chief engineer just called... something about the list and oil levels*. El problema era que, a partir de cierta escora permanente (mínimo 15°), la aspiración del circuito de lubricación de las turbinas podía descebarse, en parte por un diseño mejorable y en parte porque su nivel de aceite no era el óptimo para navegar con mal tiempo. Un circuito descebado significaba una parada de emergencia y quedarse tirados durante un tiempo, por lo que urgía reducir la escora.

El capitán volvió al puente, ordenó pasar el gobierno a mano y, tras probar varios rumbos, a las 04:57 ordenó gobernar en la «general direction» 050°, lo que dejaría el viento abierto unos 40° por Br; durante la caída también ejerció de psicólogo para calmar al timonel (*Take your time and relax*), un tipo indescriptible que estaba perdiendo los nervios por momentos. Le sobraban motivos, porque el huracán rondaba a unas 23 millas por la amura de Er, moviéndose hacia el SW a cinco nudos y con vientos sostenidos de 105; Davidson se cayó del burro a las 05:03, tras descargar los datos BVS de las 23:00, compararlos con otras previsiones y quejarse de *conflicting reports as to where the center of the storm is*. A las 05:10 entró en escena el escamado supervisor de los polacos diciendo que nunca había visto escorar el barco de aquella forma (ya debía acercarse a los 15°), y a las 05:13 se unió al coro una llamada de máquinas para informar que seguían teniendo problemas con el aceite; Davidson, que se había abierto algo a Er por si colaba, ordenó volver al 050° para inten-



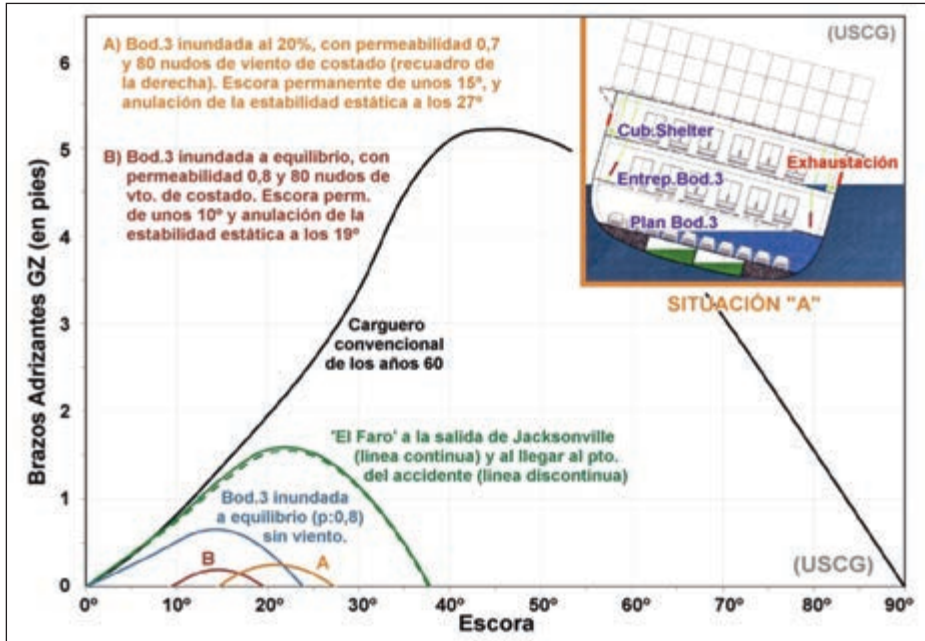
Derrota de *El Faro* en las doce horas anteriores a su pérdida (gráfico principal) y ampliación de las últimas tres (recuadro inferior). La trayectoria del buque y la orientación de su proa en el recuadro proceden de un gráfico del USCG, y la posición del ojo del huracán a las 05:00 en el gráfico principal es una interpolación entre las aportadas por el *best track* del NHC para las 02:00 y las 08:00. (Elaboración propia sobre cartografía de la NOAA integrada en el plóter OpenCPN v4.8.6).

tar reducir la escora mientras la velocidad caía a unos seis nudos, el viento superaba los 100 y la presión alcanzaba un mínimo de 950 mb. A las 05:43, cuando parecía que ya no podían pasar más cosas, sonó el teléfono y contestó el capitán, que a los pocos segundos exclamó *We got a prrrooblem*: la bodega n.º 3 se estaba inundando, y la siguiente noticia fue aún más agorera (*bilge pump running, water rising*). Davidson envió a Shultz a investigar acompañado de un oficial de máquinas, y ordenó trasegar a Br lastre de los *ramp tanks*, que se usaban durante las operaciones de carga y podían corregir escoras de hasta unos 3°. La bodega inundada era accesible desde el exterior a través de dos escotillas, una por banda, que comunicaban la cubierta shelter con su entrepuente mediante escalas verticales; bajo el entrepuente y en libre comunicación con él estaba el plan de la bodega, ocupado por 50 automóviles que compartían local con la bomba C. I. de emergencia. Shultz accedió por interiores al entrepuente, donde pudo ver como el agua se colaba por la escotilla de Er, que estaba abierta y con la tapa medio levantada sin que pudiera cerrarse desde dentro. Tras ser informado, el capitán decidió cambiar el viento y la escora de banda para desaguar el costado de Er. de la cubierta shelter, permi-

tiendo así cerrar la escotilla desde fuera. A las 05:54 ordenó caer a Br hasta el 350° y se salió con la suya, porque a las 05:57 llamó a máquinas para comunicar el resultado (*We got a nice port list*) y solicitar que cesaran de trasegar lastre. Por desgracia, su «bonita» escora a Br era la suma del viento, las superficies libres de la bodega inundada... ¡y los lastres trasegados!, y ahora debía rondar los 18°; en todo caso a las 0600 la escotilla estaba cerrada, y a esa misma hora se quedaron sin propulsión. Danielle acababa de regresar al puente por propia iniciativa, y a las 06:03 comentó al capitán que en la máquina no podían oírla por teléfono porque se escuchaba el ruido de una alarma; ignorante de la avería, Davidson intentaba infructuosamente caer de nuevo a Er con 20° de caña, pero Danielle le hizo ver que se habían quedado sin RPM. Minutos después perdieron la arrancada avante, y empezaron a abatir a seis nudos en dirección SW.

Ruta final

Calculadora en mano, a las 06:00 todos los ocupantes de *El Faro* estaban muertos: la investigación del USCG señaló que la aspiración del circuito lubricante no estaba centrada sobre el «cárter», sino algo desplazada a Er, por lo que una escora a Br la hacía más vulnerable; sus cálculos indican que, con una escora a Br y el nivel de aceite que salieron de puerto, la toma se descebaba a los 18°. Reparar este desaguisado aconsejaba adrizar el buque, y adrizar el buque exigía reparar antes el desaguisado, pero la chapuza también exigía tiempo y el tiempo se les estaba acabando. Al transportar vehículos las bodegas de *El Faro* tenían un sistema de ventilación permanente, y sus aspiraciones y exhaustaciones daban al costado; lamentablemente, la modificación de 2005 había reducido el francobordo, dejando estas aberturas más cerca de la flotación. Las más expuestas eran precisamente las de la bodega 3, que con el compartimento parcialmente inundado, 15° de escora y un temporal deshecho podían quedar semi-sumergidas, pero todo indica que el término «escora de inundación» no era muy familiar para los oficiales de *El Faro*, y que los arcanos de la estabilidad residual tampoco presidían sus vidas, aunque acabaran arrebatándose las. Según el USCG, en su última configuración y con buen tiempo el buque podía sobrevivir por pelos a la inundación de dos bodegas, pero era *unlikely that the ship could survive uncontrolled flooding into even a single cargo hold with winds in excess of 70 or 80 knots*. Mientras el 1.^{er} oficial controlaba a pie de obra el achique de la bodega, el capitán esperaba en el puente la ansiada resurrección de la máquina en compañía de la 2.^{do} oficial y el timonel; Danielle ya había conseguido «resucitar» un radar desvanecido, y ahora bromeaba acerca de unos ruidos ominosos (*there goes the lawn furniture*), pero el «viejo» no pisaba terreno firme (*let's hope that's all... I'm not liking this list*). Como estaba de «espontánea» a las 06:09 le preguntó si desea-



Curva de brazos adrizantes de *El Faro* en diversas situaciones (gráfico principal) y sección transversal de la bodega 3 en la situación «A», que se corresponde con el inicio de la inundación a través de las ventilaciones y exhaustaciones; el USCG considera probable que los troncos de ventilación estuvieran en mal estado, agravando la inundación. Cabe añadir para los «no iniciados» que la permeabilidad de una bodega es el coeficiente de su volumen desocupado y susceptible de inundarse entre 0 (compartimento lleno) y 1 (compartimento vacío), y que el área comprendida bajo cada curva da una idea bastante precisa de la reserva de estabilidad en cada situación. Si comparamos la curva de un carguero «normal» (línea negra) con la de *El Faro* a la salida de Jacksonville (línea verde), comprenderemos por qué algunos buques exigen más «amor» que otros. (Composición y edición propias con dos gráficos del informe de estabilidad del USCG).

ba que permaneciera con él, y Davidson le rogó que lo hiciera: la 2.^{do} oficial no aparentaba tenerle en gran concepto, pero el capitán parecía trabajar a gusto con ella, y aquella noche hicieron un buen equipo. A las 06:23 la envió a despertar al 3.^{er} oficial y Danielle, que se había materializado por arte de magia en el puente apenas cambió de banda la escora, le pidió permiso para aprovechar el viaje y cambiarse *into work clothes*. Riehm llegó a las 06:31 cargado de energía (*am I relieving the watch? tell me what to do I'll do it*) y el capitán le envió a comprobar algo con un walkie; después desaparece de la grabación. Lejos de desaparecer el huracán seguía unas 22 millas al SE, a punto de impactar en Samana con vientos de 115 nudos y olas de 11 m, pero a las 06:44 pareció que iban a recuperar la propulsión: Davidson ordenó «20° de caña a Er» y pareció animarse (*that's a small victory right there*), pero resultó



La foto de la izquierda permite apreciar las aberturas permanentes de la cubierta *shelter* de *El Faro*, con la compartimentación rotulada en amarillo; también está señalada la posición de la escotilla que desencadenó la inundación de la bodega 3, y las aspiraciones y exhaustaciones afectadas por la escora. La foto de la derecha corresponde a la banda de estribor de su gemelo *El Yunque*, y muestra con más detalle las aberturas de esa zona, así como su limitado francobordo. (Edición y rotulación propias de una foto procedente de forum.gcaptain.com y otra del informe de estabilidad del USCG).

una falsa esperanza y siguieron abatiendo a 6,7 nudos, en dirección a Crooked Island, distante 48 millas. Para compensar el disgusto Danielle ofreció café para todos, el del timonel con sacarina, y a las 06:47 salió el sol.

El amanecer del 1 de octubre debió ser tan poco claro como el resultado de la batalla entre las bombas y el agua, que en menor medida también entraba en la máquina por las ventilaciones; Danielle ya tenía redactado el mensaje de emergencia, pero antes de enviarlo el capitán tuvo la cortesía de informar a sus superiores, y a las 06:59 llamó por satélite a su contacto. Salió un contestador, y Davidson grabó un mensaje donde, sin mencionar el huracán, informaba de un «incidente» causado por una escotilla *popped open*, con *some free communication of water* en la bodega 3 y *a pretty good list*, acabando con un *Everybody's safe, uh, yeah but I want to talk to you*. Después llamó al *call center* de la naviera, explicó su problema y solicitó que le pusieran con un responsable de TOTE, pero las operadoras le tontearon con formalidades durante seis minutos; hay que decir a su favor que, en ese período, solo se le escapó un *oh, man!* y un *oh, God!*, y que el tono de su voz es muy comedido. Cuando finalmente pudo hablar describió la situación con más realismo, informando que estaban sin propulsión, que la situación de la bodega pintaba mal, que el tiempo era *ferocious* y que no pensaban abandonar el buque, puntualizando que *no one's panicking*; tampoco olvidó repetir dos veces que había

querido tener el detalle de informarles *before I push that button* (el mensaje SSAS de Inmarsat), y se despidió con un *we're in survival mode now*. A las 07:12 colgó, y dos segundos después ordenó a Danielle que pulsara el botón.

Es posible que, mientras la 2.^{do} oficial emitía el mensaje de emergencia, parte de la tripulación siguiera durmiendo, porque el capitán no quería «activada» más gente de la imprescindible: por si acaso, a las 07:14 ordenó despertar a todo el mundo. Casi de inmediato Danielle le trasladó un mensaje pendiente del jefe de máquinas (*he can't do anything with this list*), y el 1.^{er} oficial remató la faena informándole que creía que el nivel del agua seguía subiendo. Davidson le preguntó si sabía por dónde entraba, y Shultz dijo que, según el «jefe», la línea C. I. había sido golpeada y *ruptured hard* por «algo». Aunque el USCG y la NTSB discrepan sobre los efectos de esta avería, la toma de mar de la bomba de emergencia (en el plan de la bodega 3, a Er) carecía de protección, y los automóviles que viajaban en sus proximidades ahora «navegaban» por el local: pasados unos minutos Shultz comentó jocosamente *they're subs*, y Davidson soltó una carcajada. Debía de reír por no llorar, porque a las 07:16 había saltado la alarma de sentinas de la bodega 2A, contigua a la 3 y que, con toda probabilidad, ahora también se estaba inundando por los conductos de aire; la situación se desbordaba y Shultz se quedó sin ideas (*I don't know what else to suggest*), pero a las 07:23 al supervisor de los polacos se le encendió la bombilla y preguntó al capitán si sabía cuál era la escora de inundación. La respuesta fue un poema (*the down flooding angle? Um that I don't have an answer*), pero ya daba igual porque los cierres de las aspiraciones y exhaustaciones de Br estaban inaccesibles, y los de estas últimas ni siquiera eran estancos.

La escora seguía aumentando y a las 07:27, con el agua en la cubierta *shelter* a la altura del pecho, Davidson hizo sonar la alarma general; tengo la impresión de que lo hizo condicionado por el supervisor de los polacos, pero en todo caso ordenó a Shultz que reuniera a la tripulación y le informó que, de momento, no pensaba ordenar abandono de buque. Por mal que pintara a bordo, con los medios de salvamento disponibles y un viento en cubierta de 200 km/h intentarlo era una muerte cierta: la única esperanza habría sido disponer a popa de un bote salvavidas cerrado y de caída libre, pero los botes de *El Faro* eran abiertos y de pescantes, y la sola idea de intentar arriarlos era inconcebible; las balsas no eran de más utilidad, y los trajes de supervivencia no servían para nada porque, en un huracán, el aire en contacto con la superficie del mar es un spray que impide la respiración. Con la tripulación ya agrupada a Er, el capitán seguía en el puente acompañado por la 2.^o oficial y el timonel; a las 07:29 Danielle gritó que veía containers en el agua, y Davidson la ordenó *ring the abandon ship*; ahora, la inmersión de la cubertada de containers estaba ralentizando la voltereta final, aportando una estabilidad precaria mientras la mar los arrancaba de sus trincas.

Ninguno de los ocupantes del puente hizo amago de abandonar el buque,

pero Danielle pidió permiso para ir a buscar su chaleco salvavidas, y Davidson la encargó que subiera también el suyo y otro para el timonel, que a estas alturas había perdido definitivamente los nervios. El «viejo» le tranquilizó (*okay buddy relax*) y «facturó» a Danielle (*go 'head second mate*), que ya no vuelve a aparecer en la grabación, lo que no sorprende si se considera que la escora estaba a punto de atrapar al marinero. A las 07:31 Davidson percibió que las cosas se precipitaban, y ordenó a Shultz arriar las balsas: sus últimas palabras por el walkie fueron *everybody get off, get off the ship, stay together*, aunque veo dudoso que lo intentaran, porque durante las operaciones de búsqueda solo se avistó un cadáver (con traje de supervivencia), que no pudo rescatarse. También apareció un bote destrozado, una balsa medio desinflada y dos trajes sin ocupante, y hay indicios de que cualquier cosa que hubiera estado en el agua habría sido machacada por centenares de contenedores flotantes. Cualesquiera que fueran sus faltas, los siguientes minutos Davidson dio un recital de humanidad intentando tranquilizar al timonel, que temía que le abandonara, hasta que a las 07:39 se corta la grabación.

Tres días después *El Yunque* se desvió de su ruta a San Juan hacia la posición donde se había hundido su gemelo, atravesando un campo de restos flotantes que se extendía 25 millas hasta una afluencia de combustible. Fue una despedida a dos voces, porque en los meses siguientes el USCG le detectó varias deficiencias, incluyendo aspiraciones de costado de las bodegas con averías en los cierres y corrosiones en los conductos: en agosto de 2016 TOTE decidió suspender las obras de reconversión en curso y enviarlo al desguace. Tras «redescubrir» y arrasar la isla de San Salvador, el huracán «Joaquín», que como vimos procedía de aguas canarias, continuó su peculiar «ruta colombina» hasta recalar cerca de Lisboa el 12 de octubre convertido en depresión extratropical, y disiparse el día 15 en el mismísimo golfo de Cádiz.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Los documentos esenciales sobre la pérdida de *El Faro* son el informe del USCG (*Steam Ship El Faro (O. N. 561732). Sinking and Loss of the Vessel with 33 Persons Missing and Presumed Deceased Northeast of Acklins and Crooked Island, Bahamas on October 1, 2015*) y el de la NTSB (*Sinking of US Cargo Vessel SS El Faro Atlantic Ocean, Northeast of Acklins and Crooked Island, Bahamas October 1, 2015*): los dos son inusualmente extensos y exhaustivos, fruto de un esfuerzo investigador en el que no se reparó en gastos. El USCG y la NTSB también emitieron informes complementarios sobre temas como estabilidad o factores humanos. Además del material anterior, utilicé exhaustivamente la transcripción del audio del VDR (*Voyage Data Recorder-Audio Transcript. Revised: August 8, 2017*; NTSB), y en menor medida alguna grabación de audio original. La evolución y trayectoria del huracán proceden del informe del NHC (*National Hurricane Center. Tropical Cyclone Report, Hurricane «Joaquin» (AL112015); 28 September-7 October 2015*), pero algunos datos son de meteos a corto plazo; José Luis Arteché (AEMET) tuvo la amabilidad de revisar mis divagaciones sobre modelos atmosféricos. Para complementar los datos personales me apoyé en páginas *web* «oficiosas», artículos de prensa y el libro de Rachel Slade (*Into the Raging Sea*; 2018-HarperCollins). Sigo en ljartor@gmail.com