

Medio siglo del accidente del buque tanque Metula en el estrecho de Magallanes



Por
Victor Hernández
 Sociedad de
 Escritores
 de Magallanes

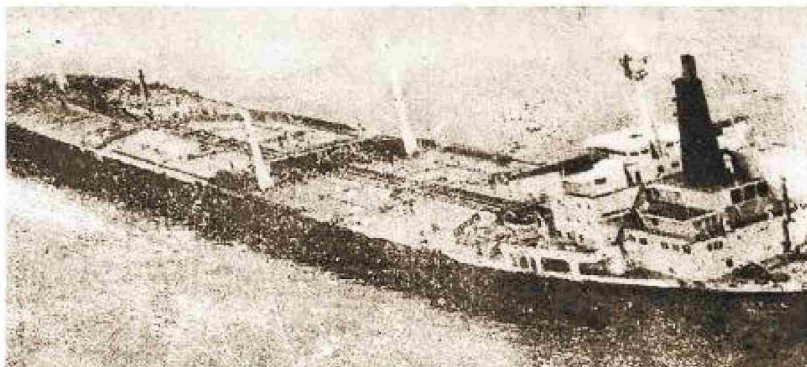
Tres notas aparecidas en La Prensa Austral y en El Magallanes motivan la escritura de este artículo. El 12 de julio recién pasado, supimos sobre el proyecto para dos concesiones marítimas con el propósito de construir dos puertos alrededor de bahía Gente Grande en Tierra del Fuego para el desarrollo de la industria del hidrógeno verde, iniciativa aprobada por la Comisión Regional del Uso del Bordo Costero hace unos cuantos días.

En la misma edición del 12 de julio, el abogado Alfonso Campos González compartió una carta al director de La Prensa Austral alertando sobre el posible ecocidio que significaría construir un megapuerto en medio de la playa de la bahía de San Gregorio frente al banco marino y a menos de un kilómetro del humedal de agua dulce donde anida el canquén colorado. Campos González es lapidario al señalar: "En los 200 kilómetros de la costa norte de Punta Arenas a Punta Dungeness no pudieron escoger peor lugar".

Tomamos nota de estas publicaciones porque, hace exactamente medio siglo, ocurrió en el estrecho de Magallanes frente a las costas de la comuna de San Gregorio, una tragedia marítima que tuvo alcance mundial: el encallamiento en el sector de Primera Angostura del buque tanque Metula, con el derrame de más de 53.000 toneladas de combustible.

El contexto

Por extraño que parezca, no es primera vez que se escribe



Portada de El Magallanes del 13 de agosto de 1974 con imagen del Metula cuando se ignoraba la gravedad de lo ocurrido y se ignoraban, las dificultades que entrañaría su rescate.

sobre este tema. Existen varias publicaciones referidas acerca de esta catástrofe, algunas de las cuales, citaremos para fundamentar nuestro artículo.

Se vivían los primeros días de la llamada regionalización del país. La junta militar de gobierno había designado como intendente de la región de Magallanes y Antártica Chilena al comandante en jefe de la V División de Ejército, general Augusto Lutz Urzúa, quien asumió sus funciones un 19 de julio de 1974, mismo día en que impresos Coirón entregaba a la comunidad el nuevo libro de Osvaldo Wegmann, "Magallanes Histórico", obra de 120 páginas y 30 fotografías que llevaba un diseño de portada del artista Juan Olivos Lobos.

El día anterior, los cineastas estadounidenses Thomas y Robert Martin finalizaban sus filmaciones sobre distintos momentos del paisaje patagónico, incluyendo su flora y fauna. A principios de ese año, (como bien lo recordó en la edición del domingo pasado de El Magallanes, el periodista Lucas Ulloa Intveen, -tercera nota a la que nos referimos-) el Consejo de Monumentos Nacionales había

declarado monumentos históricos, al palacio Braun Menéndez, a la casa administración ubicada en Punta Carrera, y, a la capilla de San Rafael en isla Dawson; al vapor Amadeo, y la barca Ambassador en San Gregorio; al ex pontón Andalucía, a la proa y los restos del velero Lonsdale; a la draga aurífera Russfin en Tierra del Fuego; a la proa de la escampavía Yelcho en Puerto Williams; a los faros Posesión y Magdalena; y, a los cementerios rurales de Cerro Castillo, Oazy Harbour, Onaisin, Puerto Harris, Kon Aiken y San Sebastián.

Por pura coincidencia, en la misma fecha en que se producía el varamiento del Metula, actuaban en el teatro Municipal los integrantes del exitoso programa de televisión Música Libre; unas horas antes, envuelto en las complejidades del caso Watergate, había renunciado a la presidencia de Estados Unidos, el republicano Richard Nixon.

Monstruo de todos los mares

Eramos muy niños cuando esa fría noche del 9 de agosto de 1974 en compañía de mamá y papá en el living de la casa, frente al televisor blanco y negro de 21 pulgadas marca "Geloso", escuchamos al final del noticiero de canal 6 una terrible noticia. A las 22,15 horas a la salida del sector de Primera Angostura, en Bajo Satélite, había encallado un gran buque petrolero. Se desconocía por el momento, la existencia de víctimas fatales. Se aseguraba la entrega de más informaciones en las próximas horas.

Así es como empezamos a interiorizarnos de este grave accidente. Unos días después, papá llegó con los diarios La Prensa Austral y El Magallanes. En uno de ellos se observaba una foto-

grafía en blanco y negro que a mí, en plena niñez, me pareció intimidante. Se podía contemplar la figura de un barco gigantesco, escorado peligrosamente sobre babor en medio de olas que parecían internarse en la cubierta. La imagen había sido tomada en altura, de modo que la percepción que emanaba aquél verdadero monstruo de los mares, prisionero en medio de las tenebrosas aguas del estrecho, causaba en mí, aún mucho más temor.

Papá nos hizo ver, que el verdadero peligro era la contaminación. El tanquero había derramado miles de litros de combustible que podían llegar a las costas y eso sí que era realmente peligroso, nos decía. Esa misma noche, el único noticiero que teníamos en ese entonces, exhibió una grabación que me pareció aterradora. Una aeronave de la Fuerza Aérea sobrevolaba el lugar siniestrado; se distinguían claramente grandes manchas oscuras que circundaban al gigantesco barco y desde el aire, se alcanzaba a divisar la orilla de Tierra del Fuego y también, la de bahía Posesión en la localidad de San Gregorio. Se anunciaba la llegada de especialistas provistos de sofisticados aparatos tecnológicos, quienes eran monitoreados computacionalmente, desde los puertos de Londres y Rotterdam, donde se encontraban las sedes de la Shell, la propietaria de la nave.

El Metula una gigantesca nave de 206 mil toneladas, 325 metros de eslora, 47 metros de manga, 19 metros de calado y 90 mil caballos de fuerza, había comenzado su trayecto en un puerto de Arabia Saudita para entregar a Enap 194 mil toneladas de petróleo en el terminal de Quintero

Demás está por decir, que fue la primera vez en mi vida que escuché la palabra computación.

Y es que, el Metula una gigantesca nave de 206 mil toneladas, 325 metros de eslora, 47 metros de manga, 19 metros de calado y 90 mil caballos de fuerza, era propiedad de una compañía subsidiaria de la Shell con matrícula en Willemstad, Curazao. En Ras Tanura, puerto de Arabia Saudita en el golfo Pérsico, había comenzado su trayecto que implicaba hacer efectiva la entrega de 194 mil toneladas de petróleo en el terminal de Quintero a la Empresa Nacional del Petróleo (Enap).

Construido en astilleros japoneses a fines de 1969, navegaba con bandera de los Países Bajos (Holanda). Según las estadísticas de Lloyd's Register Shipping de 1971, era el décimo buque petrolero más grande del mundo en ese momento y, desde principios de 1974, cuando se autorizó la navegación para barcos de más de cien mil toneladas, era la cuarta nave de esas características que surcaba el estrecho de Magallanes. Sin embargo, a raíz del percalce del Metula, como una medida de precaución y de seguridad, cuatro días más tarde, en la mañana del martes 13 de agosto la Tercera Zona Naval informaba, que el comandante en jefe de la Armada y miembro de la junta de gobierno, almirante José Toribio Merino Castro decidió cancelar transitoriamente el tráfico por el estrecho a naves con más de 80 mil toneladas de registro.

La tripulación del buque tanque compuesta de 36 personas, -34 hombres y 2 mujeres-, de los cuales, 35 eran de nacionali-



Luego del accidente, la tripulación fue trasladada a Punta Arenas, pernoctando en el Hotel Cabo de Hornos.

Para desplazarse por la cubierta del Metula se empleaban seis bicicletas. El buque contaba con doce estanques para almacenar combustible. Uno de los tripulantes reveló que en cada estanque se podía colocar una catedral y, que, en la cubierta cabían perfectamente cuatro canchas de fútbol o bien, cinco aviones jumbo 747, sin ningún problema





Otra portada de El Magallanes, del 12 de noviembre de 1974, anunciando la salida definitiva del Metula desde bahía Felipe en el estrecho de Magallanes, con destino a Brasil donde iniciaría sus reparaciones.

dad holandesa y un belga, fueron evacuados en la mañana del 11 de agosto y trasladados a Punta Arenas por orden de la gobernación marítima, luego de producirse la inundación de la sala de máquinas, lo que ocasionó un corte general de energía. En ese instante, se estimaba que el buque había derramado alrededor de 6 mil toneladas de combustible.

Los medios de comunicación de la época, advertían de las posibles consecuencias de un desastre ecológico, similar a uno acontecido en las costas de Inglaterra que dañó irreversiblemente la fauna marina. Se decía que éste era uno de los primeros accidentes de este tipo acaecidos en el estrecho de Magallanes, lo que significaba también, un reto en la investigación científica regional que llevaba adelante, un incipiente Instituto de la Patagonia.

Periodistas de El Magallanes invitados por la Tercera Zona Naval sobrevolaron el lugar del accidente en compañía del almirante Allen, del práctico del puerto, capitán Julio Olavarría, del inspector de naves y maniobras, capitán Edgardo Valenzuela y del gerente de Ultramar Pedro Fussel. A simple vista era difícil distinguir lo que había pasado, pero se apreciaba el escorado a babor de la enorme nave, como se afirma en la nota: 'Su inmensa chimenea roja con el distintivo de la Schell se ve claramente desde el aire, resaltando los colores blanco y negro que lo identifican desde lejos. Muy cerca del Metula navegaba la barcaza Orompello de la Armada Nacional que zarpó de inmediato al lugar, una vez sabido que los tripulantes del buque holandés habían hecho

abandono de la nave'. En esas horas inciertas, se esperaba la llegada de tres peritos ingleses y de varios remolcadores con el objetivo de zafar al buque de las rocas, mientras la gobernación marítima iniciaba un sumario para determinar las causas del varamiento, lo que forzó al capitán del Metula, Frederick Milkens, de prohibirle a la tripulación que conversaran con periodistas acerca del accidente, aunque esa decisión no fue óbice para que narraran cómo era la vida al interior de ese coloso de los mares.

Para desplazarse por la cubierta del barco se empleaban seis bicicletas. El Metula contaba con doce estanques para almacenar combustible. Uno de los tripulantes reveló que en cada estanque se podía colocar una catedral y, que, en la cubierta cabían perfectamente cuatro canchas de fútbol o bien, cinco aviones jumbo 747, sin ningún problema.

El salvataje

El ingeniero master en evaluación de impacto ambiental, Eduardo D'Elia fue uno de los primeros investigadores en efectuar un análisis detallado del accidente. En su trabajo publicado en 2002, "Metula, ¿el Exxon Valdez sudamericano? 28 años después", asegura que en la noche del 9 de agosto, una vez recogidos en bahía Posesión los dos prácticos con sus cartas de navegación, el capitán Milkens comprobó que diferían de las que él tenía en su poder. Al respecto, D'Elia reflexiona: "No se podía detener el buque, ya que esto le quitaría gobernabilidad con una corriente en contra y menos aún retroceder ese mons-

truo en aguas tan estrechas. Sólo restaba tratar de sortear los bancos con una maniobra en forma de S en medio de la noche. A pesar de toda la destreza puesta de manifiesto por el capitán, el buque quedó encallado con 80 metros de su proa en el banco satélite. Desde la oscuridad, iluminados con linternas la tripulación podía ver cómo surgían borbotones de petróleo por uno de sus costados. Con ello se tuvo la certeza de la existencia de graves averías".

Para el 19 de agosto, se produjo la rotura en cuatro estanques adicionales. A esa altura del desastre, las pérdidas de crudo se estimaban en 28 mil toneladas. En ese momento dramático, cuando el varamiento ya era seguido por la prensa internacional, surgió la colaboración del petrolero argentino Harvella que en cada ocasión, trasladaba a sus estanques hasta 13 mil litros de combustible del Metula, los que posteriormente, depositaba en el buque tanque noruego Bergeland, de 96 mil toneladas, que se hallaba fondeado en bahía Felipe en Tierra del Fuego. Pese a las desfavorables condiciones climáticas y los vientos hostiles de agosto, el Harvella consiguió recuperar alrededor de 50 mil toneladas de petróleo.

En su estudio D'Elia cita el informe del Departamento de transporte de la Guardia Costera de los Estados Unidos, que en un primer análisis verificado el 20 de agosto señalaba que, al menos unos 2.560 kilómetros cuadrados estaban contaminados con petróleo desde bahía Felipe en Tierra del Fuego y la costa este en la boca oriental del estrecho de Magallanes, aunque para el 6 de septiembre, concluía que el petróleo derramado se había extendido rápidamente, debido a las fuertes corrientes y por la gravedad de la carga.

Después de varios intentos fallidos, luego de 47 días varado y escorado en una roca submari-

na en Bajo Satélite, recién en la madrugada del 26 de septiembre, los remolcadores Zwartee, North Sea y Smith Salvor, consiguieron remover al Metula y conducirlo hasta bahía Felipe para recuperar el total de combustible desde sus estanques, labor que demandó otros 45 días de trabajo. Finalmente, a las 9 y media de la mañana del martes 12 de noviembre, el Metula al mando esta vez del primer piloto, el cuarto ingeniero y cuatro hombres rana, emprendió, con ayuda de dos remolcadores, viaje al puerto de Angra Dos Reis en Brasil, para iniciar las primeras reparaciones en su casco, antes de navegar hacia astilleros japoneses para su reconstrucción.

Al cumplirse 25 años del accidente, El Magallanes hizo un completo reportaje con entrevistas a Leonardo Guzmán, director regional del Instituto de Fomento Pesquero (Ifop) y Claudio Venegas, jefe del área de biología del laboratorio de zoología del Instituto de la Patagonia. Guzmán recordaba que en la mayoría de los casos, ante una contaminación por petróleo se necesitan por lo menos diez años para la recuperación del ecosistema dañado, pero, que el accidente del Metula coincidió con las mareas más grandes que ocurren en el mes, lo que hizo que sectores que normalmente no son cubiertos con el agua de mar, en ese momento sí lo fueran por el petróleo que llegaba a la costa. "El pronóstico de recuperación de ese sistema sería del orden de 100 años, y en el contexto mundial ésta es la situación que muestra el proceso de recolonización más lento y el impacto más grande de que se haya podido apreciar en comunidades de ese tipo. Acá estamos frente a un laboratorio natural que refleja una condición particular tan especial y en que la única manera de acelerar este proceso tan lento es a través de recuperación humana".

A su vez, Claudio Venegas in-

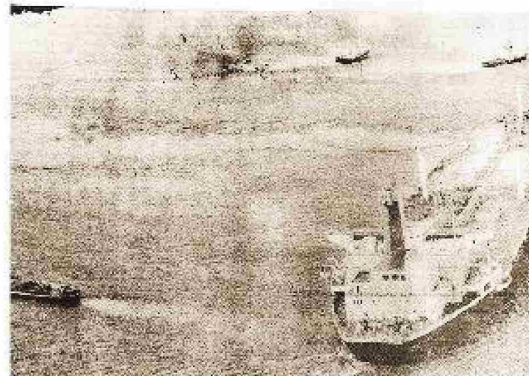
Para el 19 de agosto, se produjo la rotura en cuatro estanques adicionales. A esa altura del desastre, las pérdidas de crudo se estimaban en 28 mil toneladas

dicaba que el peor impacto del derrame se dio en una puntilla arenosa visitada anualmente por una colonia de gaviotines sudamericanos, la que luego del accidente desapareció del lugar. Venegas sostenía que el derrame de petróleo causó la muerte de cinco mil ejemplares de aves, principalmente cormoranes y pingüinos, entre 16 especies afectadas; sin embargo, el hecho de que la catástrofe haya ocurrido en invierno evitó un mayor daño a la avifauna, que pronto empezó a repoblar el lugar.

El profesor D'Elia en cambio, aseguraba en su monografía que el impacto del petróleo fue más notorio en las costas y en ciertos organismos marinos; además de cormoranes y pingüinos, se encontraron en las costas afectados por la contaminación, gaviotas, albatros, petreles y patos. En formaciones rocosas cercanas a la costa, se hallaron cholgas, mejillones, estrellas de mar, pulpos, y otros organismos acuáticos. Lamentablemente, fue imposible determinar el impacto causado al fitoplancton y al zooplancton.

Varios factores incidieron en el incremento de los daños: las altas mareas, las corrientes del estrecho y los fuertes vientos; el gran volumen de petróleo derramado; el mito de que el crudo desaparecería en el Atlántico; la subestimación del impacto en los recursos naturales; la preocupación de los dueños del petróleo por disminuir sus pérdidas económicas, por sobre los efectos medioambientales; la falta adecuada de apoyo logístico, en una zona remota; el miedo a que las naves de limpieza causarían más daño que el propio derrame; la creencia que el daño en las costas sería limpiado por las mareas; haber priorizado a la nave y su carga, creyendo que así se prevenía una mayor contaminación; falta de tiempo de reacción por la cercanía, 1.500 metros, con la costa; la falta de tecnología y material especializado; escasez de información científica; las dificultades de acceso a la zona costera; los agentes dispersantes y tenso activos fueron ineficaces debido a las corrientes y los vientos.

El Metula se hundió en Vigo, España, en noviembre de 1982.



Toma aérea que muestra el instante en que uno de los remolcadores procede a conducir al Metula a través del estrecho de Magallanes.

El impacto del petróleo derramado fue más notorio en las costas y en ciertos organismos marinos; además de cormoranes y pingüinos, se encontraron en las costas afectados por la contaminación, gaviotas, albatros, petreles y patos