



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: La Tragedia de la Bahía de Algeciras ::

Por Manuel Rodríguez Aguilar

El 26 de mayo de 1985 los informativos de mediodía en la televisión nos anticipaban lo que algunos periodistas calificarían más tarde como la mayor catástrofe marítima española. Como era lógico, al día siguiente la terrible noticia llenaba los titulares de los periódicos españoles. La explosión el día anterior en la Bahía de Algeciras de un petrolero panameño había provocado la explosión de otro petrolero de la CAMPSA, ambas seguidas de un incendio de proporciones gigantescas, que sembró el desconcierto y la desesperación en los pueblos próximos a la refinería de CEPSA. El balance provisional era estremecedor: 17 muertos, 16 desaparecidos, 36 heridos y cuantiosos daños materiales todavía sin determinar. La gravedad del suceso obligaba al Rey Juan Carlos a desplazarse urgentemente hasta la zona acompañado por algunos políticos. Durante varios días se repitieron en los diferentes medios de comunicación las noticias sobre el suceso apareciendo espectaculares imágenes de los restos de los dos buques y de lo poco que había quedado del pantalán. El espectáculo era dantesco, pero ¿qué es lo que había sucedido?.

A primeros de los años ochenta, Wellis Ltd., una de tantas sociedades sin domicilio social conocido que proliferan en el ámbito marítimo mundial, encargó al astillero coreano Korea Shipbuilding & Engineering Corp, de Pusan, dos petroleros de productos de 30.000 toneladas de peso muerto. La puesta en quilla del primero, de nombre PETRAGEN ONE, se realizó a mediados de 1981, entregándolo a la naviera un año después. Su gemelo, el PETRAGEN TWO, iba desfasado en la construcción aproximadamente 5 meses, por lo que fue entregado a la naviera a finales de 1982. Ambos petroleros se abanderaron en Panamá.



©Fotoflite - Colección Manuel Rodríguez Aguilar

Las características generales del PETRAGEN ONE, muy similares a las de su gemelo PETRAGEN TWO, eran las siguientes:

<b>ESLORA</b>	<b>MANGA</b>	<b>PUNTAL</b>
183,62 mts	25,93 mts	14,33 mts
<b>MOTOR</b>	<b>POTENCIA</b>	<b>VELOCIDAD</b>
Mitsubishi 6RLB66	8260,6 KW	15,6
<b>T.R.N.</b>	<b>T.R.B.</b>	<b>T.P.M.</b>
9.033 tons	19.070,77 tons	29.993 tons
<b>DISPOSICION DE TANQUES</b>		
8 centrales y 16 laterales		

El PETRAGEN ONE, con 29 tripulantes japoneses y coreanos, llegó a la Bahía de Algeciras el día 24 de mayo por la tarde. Transportaba un cargamento de 24.677 toneladas de nafta que había tomado en el puerto libio de Ras Lanuf. Esa misma tarde atracó en la parte exterior del brazo derecho del pantalán, y minutos después fue visitado, comprobado y aceptado por el inspector de cargamentos de la refinería de CEPSA, que era la destinataria de la carga. La descarga comenzó a las 21.05 horas de ese mismo día sin utilizar el Sistema de Gas Inerte con el que



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

## :: La Tragedia de la Bahía de Algeciras ::

estaba dotado. La exhaustación de los gases se realizaba a través del colector general y de los posteleros, manteniendo los tapines cerrados. Las operaciones de descarga prosiguieron durante toda la noche sin incidencias.

El día 25 por la mañana atracó en la parte interior del mismo brazo derecho del pantalán el CAMPONAVIA. Era uno de los numerosos petroleros de la flota de la CAMPSA y tenía una tripulación de 31 hombres (reducida a 30 porque el mayordomo había salido con permiso nada más atracar), todos de nacionalidad española. Venía en lastre y tenía previsto cargar 5.000 toneladas de gasolina de 97 octanos (súper) y 1.000 toneladas de gasolina de 92 octanos (normal). No disponía de sistema de gas inerte y cargaba venteando por los tapines abiertos de los tanques. La carga, con las primeras toneladas recibidas por gravedad, empezó a las 10.50 horas después de terminar el deslastre. En los muelles del pantalán de CEPSA trabajaban en ese turno 9 empleados que atendían los diferentes servicios de carga y descarga de los productos y las posibles incidencias que pudieran presentarse.

En 1969, Juliana Constructora Gijonesa, entregó el CAMPONALÓN, el primero de los tres buques encargados por la CAMPSA. Cuatro años más tarde entregaba los dos restantes nombrados CAMPONAVIA y CAMPOMIÑO. Se trataba de buques de dimensiones semejantes pero con una diferencia significativa, el primero tenía dos puentes (central y popa) mientras que los dos últimos eran de superestructura única a popa. Con la entrada en servicio de los dos nuevos petroleros en 1973, la flota de CAMPSA alcanzó ese año las 38 unidades con un total de 372.000 toneladas de peso muerto.



El astillero puso la quilla del CAMPONAVIA, construcción no. 211, el 19 de julio de 1972 y la botadura tuvo lugar el 21 de diciembre del mismo año. La entrega a la naviera se realizó en diciembre de 1973. Tras entrar en servicio el primer viaje fue a Bilbao para tomar un cargamento de gasolina con destino a Pasajes, realizando a lo largo de su vida principalmente viajes entre los puertos españoles con algunos desplazamientos al extranjero. Las características del nuevo buque eran las siguientes:

<b>ESLORA</b>	<b>MANGA</b>	<b>PUNTAL</b>
123,7 mts	16,5 mts	7,4 mts
<b>MOTOR</b>	<b>POTENCIA</b>	<b>VELOCIDAD</b>
B&W	3.850 HP	14 nudos
<b>T.R.N.</b>	<b>T.R.B.</b>	<b>T.P.M.</b>
2.154 tons	4.222 tons	6.452 tons
<b>DISPOSICION DE TANQUES</b>		
6 centrales y 6 laterales		



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

## :: La Tragedia de la Bahía de Algeciras ::

A las 11.00 horas del día 25, el PETRAGEN ONE había descargado la mayor parte de la nafta y quedaba en sus tanques menos de 3.000 toneladas. Simultáneamente con la descarga se estaban haciendo reachiques internos sobres los dos slops (tanques nº 8 laterales). Sin embargo, un grave problema afectaba al tanque nº 8 estribor porque la



válvula de exhaustación no respondía al movimiento del volante por avería de los mecanismos y se encontraba cerrada, lo que impedía la exhaustación de los gases. En una ocasión se realizó una toma de vacíos, observándose que en el tanque nº 8 estribor existía una gran presión interior ya que al abrir el tapín estuvieron saliendo gases durante casi dos minutos. Además, según todos los informes técnicos, las soldaduras del buque coreano no eran de buena calidad y en la zona del trancañil del mismo tanque presentaban deficiencias concretadas en la falta de penetración, de fusión y ciertas incrustaciones gaseosas o de escoria.

Colección Fernando García Echegoyen



Colección Fernando García Echegoyen

Cinco minutos más tarde se produjo una situación de prealarma, con un traqueteo, fuertes vibraciones y caída de la tensión eléctrica, que alertó a varios tripulantes que se tiraron al agua o bien saltaron a la plataforma del pantalán. Se había roto el trancañil del tanque nº 8 estribor, en la zona de proa del tanque, hacia popa en 45 grados de inclinación, con una longitud de unos 4 metros. Por la abertura comenzaron a escapar los gases acumulados en el tanque. De repente, una terrible explosión en la zona de los tanques nº 2 y nº 3 del PETRAGEN ONE partió el buque en dos, derrumbó una zona del pantalán e impulsó con gran violencia el costado de estribor del CAMPONAVIA. El



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

## :: La Tragedia de la Bahía de Algeciras ::

tremendo impacto perforó la superestructura, el casco y los tanques, provocando una gran grieta con varias vías de agua. Según consta en los informes técnicos: *"En el tanque 8 babor se produjo una ignición provocada por la caída libre de nafta mezclada con agua procedente de la bomba de reachique, que se transmitió a otros tanques por las líneas"*. El petrolero español llevaba cargadas por gravedad hasta ese momento 152 toneladas de gasolina. Los testigos presenciales informaron que con la primera explosión se apreció un chorro o escape vertical en forma de hongo de gran potencia que alcanzó los 300 metros de altura.



Colección Fernando García Echegoyen



Colección Fernando García Echegoyen



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española

## WORLD SHIP SOCIETY

:: La Tragedia de la Bahía de Algeciras ::

Una segunda explosión, también de gran intensidad, se produjo en el CAMPONAVIA. Algunos de sus tripulantes se pudieron lanzar al agua aunque una parte importante de la tripulación no tuvo oportunidad de salvarse en un buque que se hundió rápidamente. Todavía se pudieron escuchar otras dos explosiones si bien de menor intensidad que las primeras. El CAMPORUBIO, otro petrolero de la CAMPSA de 6.601 TRB que estaba cargando en la parte exterior del brazo izquierdo del pantalán, pudo desconectar las mangueras y largar cabos para poner agua de por medio y alejarse del desastre. Los combustibles que se habían desparramado sobre la superficie del agua se incendiaron convirtiéndose toda la zona en un espectáculo dantesco de fuego y humo.



La movilización de efectivos fue espectacular; embarcaciones diversas, bomberos, ambulancias, Guardia Civil, Servicio Aéreo de Rescate, policía, Cruz Roja, Protección Civil, acudieron a la zona del accidente. Después de la intervención de los remolcadores con sus cañones de agua y sofocado el incendio sobre la seis de la tarde, entre el humo aparecía la silueta fantasmagórica del PETRAGEN ONE totalmente quemado y partido en dos. En los siguientes días la recuperación de muchos cadáveres fue laboriosa debido a su situación y al estado de los restos. El balance final fue de 32 fallecidos: 13 del buque panameño, 12 del buque español y 7 empleados del pantalán de CEPSA, además de 13 heridos de diversa consideración. El coste total del desastre se cifró en unos 42 millones de dólares, incluyendo los seguros de casco y carga, gastos de lucha contra la contaminación, indemnizaciones por muerte o accidente, remoción de los restos y pérdidas consecuentes. La empresa alemana Neptune Transport and Marine Services, adjudicataria del contrato para la remoción de los restos, extrajo en los tres meses de trabajo más de 11.000 toneladas de acero del fondo de la bahía.



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: La Tragedia de la Bahía de Algeciras ::



Colección Fernando García Echegoyen



Colección Fernando García Echegoyen

El Gobierno designó una Comisión Interministerial para estudiar el accidente. Lo más destacable del informe era la constatación de una cadena de graves impudencias de la autoridad marítima, del pantalán de la refinería y del propio PETRAGEN ONE.

Habían pasado 5 años desde que sucedió la tragedia de la Bahía de Algeciras y seguían sin establecerse las causas y las responsabilidades. El domicilio social de la sociedad Wellis Ltd., con un capital social compuesto por 10.000 acciones sin valor nominal, era todo un misterio, lo mismo que el propietario de la carga de nafta. La investigación de la INTERPOL con objeto de determinar el domicilio del presidente (ya fallecido) y de los consejeros había sido fallida. Para que la Audiencia Provincial de Cádiz fijara la vista oral era necesario realizar diferentes pruebas comparativas en el PETRAGEN TWO. Sin embargo, en agosto de 1988 fue adquirido por Hillard Holding Ltd. y cambió su nombre por HILLARD. Además, navegando por rutas muy alejadas de España resultaba muy difícil localizar.



Colección Fernando García Echegoyen



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: La Tragedia de la Bahía de Algeciras ::

Colección Fernando García Echegoyen



El sumario terminó por entrar en el “agujero negro” de la justicia española (plazos incumplidos, cambios de jueces, anulaciones, repeticiones, etc.) y finalmente se llegó a un acuerdo económico de indemnización con los Aseguradores. El caso fue sobreseído sin juicio.

La lista de fallecidos del CAMPONAVIA era la siguiente:

- Capitán: Carlos María Closa Bares
- Tercer oficial: Jesús Campillo Novo
- Oficial de Radio: Javier de Marcos Monasterio
- Jefe de máquinas: Manuel Martínez González
- Segundo oficial de máquinas: Juan José Martínez Vidaurrazaga
- Contramaestre: Manuel Domínguez Cacabelos
- Marinero: Jesús Villalonga Costoya
- Marinero: José Fernández Bouzada
- Mozo: José San Martín Bernárdez
- Electricista: Luciano Llorente Marcos
- Engrasador: Jesús Simón Fernández Sánchez
- Camarero: Benjamín Rodríguez Viturro

**:: Artículo publicado el 14 de Agosto de 2007 ::**