

# El naufragio del "Georgia K"

## El naufragio del "Georgia K"



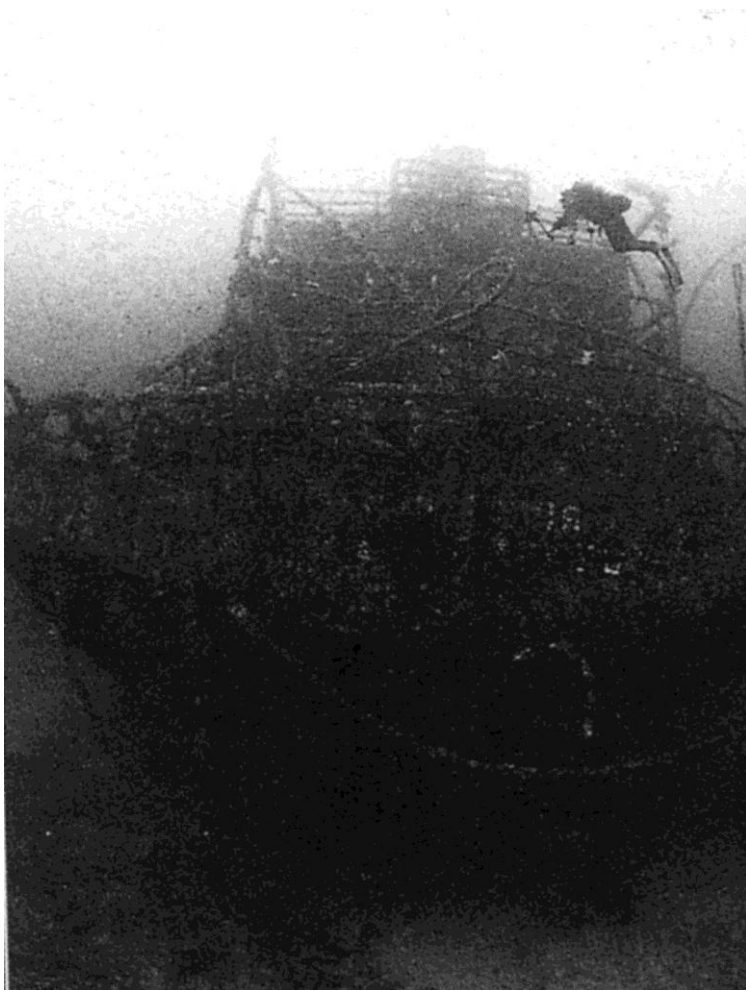
Miércoles, 25 de noviembre de 1992. El mercante Georgia K recorre el golfo de León, con la noche encalmada y con previsiones de que el anticiclón continúe los próximos días. Poco antes del alba, las luces del cabo de Caballería destellan por estribor, en el horizonte. Hacia el mediodía, salta la alarma : la estiba nº2, en proa, hace agua y se anega en minutos. No ha habido colisión alguna. La tripulación corre a activar las bombas de achique,

pero pronto se aperciben que el nivel de agua sube inexorablemente y la proa comienza a mirar hacia el fondo que pronto le acogerá. El capitán da la orden de abandonar el buque en medio de una gran confusión, pero con orden los 12 tripulantes ocupan sus puestos en la lancha de salvamento tras lanzar un S.O.S., pudiendo ver como, sobre las 17,30 hs. el mercante alza la popa, se lanza hacia el abismo y un torbellino de burbujas remonta hacia la superficie, en un punto a 7 millas al norte del cabo. Entretanto, el mecanismo de salvamento ha sido activado, y el helicóptero del S.A.R. solo pudo comprobar una gran mancha de gasoil flotando. Cuando los marineros llegan a Fornells, la hipótesis oficial de la causa del hundimiento es un corrimiento de la carga, pero desde el principio múltiples voces hacen sospechar una apertura provocada de las escotillas para cobrar la prima del seguro, dado que la bondad del mar no permitía ninguna otra sospecha.

Un par de años después, la compañía aseguradora, que aún no había indemnizado al armador, encarga a una empresa especializada el rastreo de la nave mediante un R.O.V. (remotely operated vehicle) teledirigido, pero parece ser que la operación fue un fracaso, pues el cable del citado aparato se enredó en los restos del buque y costó un gran esfuerzo su recuperación. Desde entonces, un velo de misterio cubrió el destino del Georgia K.

A primeros de junio de 1998, el equipo de buceadores que componemos el grupo de actividades subacuáticas de Amics del Museu de

Menorca y el Centro de Medicina Subacuática fuimos convocados como soporte médico y técnico para cubrir la exploración que el equipo de Crystal Seas Scuba y los componentes de Deep Blue, un grupo de buceadores ingleses expertos en inmersiones profundas, organizó para revisar los restos del pecio. El primer obstáculo fue su localización, pues las coordenadas facilitadas por Marina Mercante no permitieron detectarlo en un principio. Sólo tras explorar con un magnetómetro pudo ser sondeado su casco y convenientemente balizado, siendo localizado sobre un fondo de casi 100 m. La complejidad de la preparación técnica de los equipos y el entrenamiento de los hombres capaces de

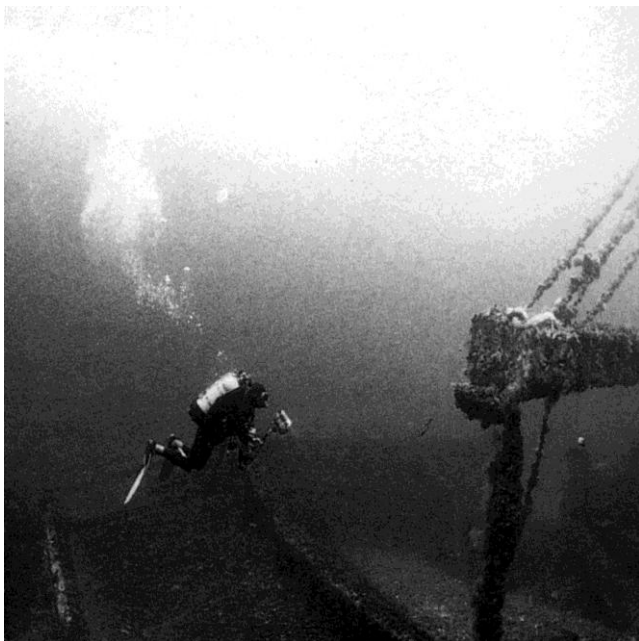


realizar una inmersión a -97 m. con unos mínimos de seguridad exigen que sea una empresa larga y meticulosa, pero el hallar el nombre, en griego, del barco en el espejo de popa del pecio es un momento impagable. Para alcanzar estas cotas es preciso el uso de mezclas de gases, en las que el helio sustituye al nitrógeno del aire que respiramos, para evitar su intoxicación. Ha de recordarse que a esta profundidad la presión es 11 veces superior a la atmosférica. Todo el equipo básico ha de llevarse duplicado para prevenir cualquier posible fallo durante la inmersión. Se ensayó incluso un sistema de transmisión entre la barca de apoyo y los buceadores mediante hidrófonos. También, un equipo muy sofisticado de mezcla en circuito cerrado que permite, filtrando el aire exhalado por el propio buceador, reinhalarlo y así aprovecharlo al máximo.

De todo este gran esfuerzo resultó, no a la primera tentativa, el conseguir bajar hasta el puente (-90 m.) y recuperar la bandera del buque y sus cuadernos de bitácora, revisar el estado del casco, que empieza a ser colonizado por múltiples animales y algas, y valorar, en fin, su estado y

condiciones. Pudo verse, por ejemplo, que el tremendo impacto del barco contra el fondo quebró la proa y la separó algunos metros del resto de la superestructura. Tras fotografiar y rodar en vídeo los detalles, el equipo de buceadores tuvo que afrontar la tediosa descompresión, un largo proceso de 2,5 horas, para evitar un accidente disbárico.

Solo 2 meses más tarde, nuestro buen amigo Guido Pfeiffer, que ya sabía del barco al haber sido informado por una barca de pesca de



Ciudadela, "La Curniola", de que sus redes se habían prendido en una enorme masa que la sonda dibujaba como un buque, realizó la inmersión en la que se realizó el reportaje fotográfico que se muestra. Refiere sus dudas de que el barco haya sido hundido voluntariamente, pues a escasa distancia el fondo pasa a tener 120 m. y enseguida cae a profundidades abisales de casi 3.000 m. El nos describe el mercante como "en perfecto estado para la navegación", tal

es la sensación que da visitar la cabina de gobierno, con el timón, el radioteléfono, el barómetro..., casi en estado de revista. Incluso, la mesa de cartas conserva libros y portulanos aún legibles. Pero también para el bravo italiano el ascenso deparó la esclavitud de las paradas de descompresión. Su esposa, Flory Calò, esperaba inquieta en superficie.

El barco permanece ahora en silencio. El misterio de la causa de su hundimiento será dilucidado por tribunales humanos, pero su destino ha pasado ahora de ser alojamiento de mercancías a serlo de peces y langostas. La profundidad a la que se encuentra exige un equipamiento técnico y humano tan exquisito que no es probable que sea nunca objeto de expolio.

Autores : Alejandro Fernández Alonso

Jorge Juan Moya Riera

**CENTRO DE MEDICINA SUBACUATICA DE MENORCA**

## **El Georgia K en cifras :**

- Eslora : 68 m.
- Manga : 16 m.
- Puntal : 6 m.
- Desplazamiento : 2.150 Tm
- Fecha de construcción : 1976.
- Pabellón : Honduras. Matrícula de S. Lorenzo
- Armador : Gateway Maritime, S.A., con sede en Atenas
- Capitán : Alexandros Georgios, griego
- Tripulación : 11 marineros, de Senegal, Pakistán y Sri Lanka.
- Carga : 3.500 Tm de hierro para construcción.
- Propulsión : 2 motores diésel.
- Capacidad de combustible : 55 Tm de gasóil.
- Puerto de partida : Barcelona.
- Puerto de destino : Burguiba (Túnez).
- Consignatarios : Intramediterráneo en Barcelona y Meliá en Mahón.
- Compañía aseguradora : Lloyd's, de Londres