

# Deepwater Horizon: un desastre para el cual nadie parecía estar preparado

El 20 de abril, en los minutos posteriores a que una cadena de explosiones de **gas** la debilitara seriamente, reinaba la confusión en Deepwater Horizon, la plataforma de la petrolera británica **BP** PLC. Las llamas se propagaron con rapidez, se cortó la **energía eléctrica** y trabajadores aterrados se lanzaban al mar oscuro y cubierto de **petróleo**.

Por Douglas Blackmon, Vanessa O'Connell, Alexandra Berzon y Ana Campoy

El capitán Curt Kuchta estaba reunido con un grupo de 10 ejecutivos y miembros de la tripulación.

Andrea Fleytas, una empleada de 23 años que ayudaba a operar la sofisticada maquinaria de navegación, se percató de improviso de un grave descuido: nadie había enviado una señal de socorro, recuerda en una entrevista. Fleytas se apoderó de la radio y empezó a llamar en una señal que utilizan la Guardia Costera de Estados Unidos y otras embarcaciones. "Auxilio, auxilio. Esta es Deepwater Horizon. Tenemos un incendio fuera de control".

Cuando el capitán Kuchta se dio cuenta de lo que había hecho la repren- dió. "No le di autorización para hacer eso", le dijo, según el testimonio de Fleytas.

Un análisis realizado por The Wall Street Journal sobre lo ocurrido a bordo de la Deepwater Horizon justo antes y después de las explosiones sugiere que la plataforma petrolífera no estaba preparada para la clase de desastre que se produjo y se vio sobrepasada una vez que sucedió. Los acontecimientos del puente plantean interrogantes sobre si los supervisores de la plataforma estaban preparados para manejar una emergencia tan súbita y evacuar la plataforma y si, en un contexto más amplio, EE.UU. cuenta con las suficientes normas de seguridad en todas las complejas operaciones de perforación en aguas muy profundas.

El fin de semana, **BP** inició un nuevo intento por contener el derrame de **de-**

**tróleo** en el Golfo de México, después de que el procedimiento anterior, conocido como *Top Kill*, no funcionó. La esperanza es instalar un tubo que desvíe el crudo hacia la superficie.

## Falta de preparación

El siguiente recuento de lo sucedido sobre la plataforma en el momento de las explosiones, que mataron a 11 personas, se basa en entrevistas con sobrevivientes, sus relatos por escrito, testimonios ante la Guardia Costera y documentos internos del operador de plataformas petroleras Transocean Ltd. y la propia **BP**.

En respuestas escritas a las preguntas de The Wall Street Journal, Transocean afirmó que el tiempo transcurrido entre la primera señal de peligro y la explosión catastrófica fue demasiado breve como para que la tripulación hubiera podido hacer algo para prevenir o minimizar el desastre. La empresa resaltó que la cadena de mando de la plataforma estaba funcionando y "no dificultó el tiempo o las actividades de respuesta".

Durante una audiencia ante la Guardia Costera el jueves, Jimmy Wayne Harrell, el ejecutivo de mayor rango de Transocean en la plataforma, reconoció que una rotura en la cadena de mando en la plataforma generó "confusión". En la misma audiencia, el capitán Kuchta señaló que las comunicaciones no habían sido un problema. **BP** optó por no referirse a ningún evento ocurrido el 20 de abril.

En los minutos previos a la explosión de la Deepwater Horizon, casi nadie a bordo se dio cuenta de que se estaban gestando problemas serios, salvo unos pocos hombres sobre el piso de perforación, el más alto de los tres niveles en la gigantesca estructura. El mar estaba calmado y una brisa fresca soplaba desde el norte. El capitán Kuchta recibía la visita de dos ejecutivos de **BP** para celebrar siete años sin accidentes serios en la plataforma.

Casi 20 hombres operaban la maquinaria de perforación, que ya había horadado unos 4.000 metros de rocas a unos

1.500 metros de profundidad en el Golfo de México.

Alrededor de las 21.47, trabajadores en toda la plataforma escucharon un repentino silbido de **gas** metano. El metano suele estar presente en la tierra adyacente a los depósitos de crudo y controlar su amenaza es una parte habitual de la perforación. Cuando se detecta el metano, como había sucedido en las semanas previas en Deepwater Horizon, un fluido denso de perforación llamado "lodo" se bombea al pozo para que actúe como contrapeso e impida que el **gas** ascienda a la superficie.

En un lapso de dos minutos, la presión causada por el **gas** en el ducto del pozo había aumentado de forma drástica, indican los documentos de perforación. Un torrente de **gas** metano azotó la plataforma. La **energía eléctrica** se cortó en toda la embarcación. "Todo empezó a saltar y a estremecerse", recuerda en una entrevista Kevin Senegal, un limpiador de tanques de 45 años.

Fleytas, una de las tres mujeres que laboraban en Deepwater Horizon, se encontraba en el puente supervisando la ubicación y la estabilidad exactas de la plataforma. Por unos instantes, todos los equipos dejaron de funcionar. Posteriormente, una batería de repuesto entró en acción. Fleytas y sus colegas revisaban sus monitores, que indicaban que ningún motor funcionaba. Sonaban múltiples alarmas de **gas**. Uno de los seis enormes motores que estabilizaban la plataforma flotante estaba fuera de control.

No se había detectado metano en la Deepwater Horizon antes de la enorme explosión de **gas**. Por eso, no se había declarado la emergencia de **gas** "Nivel 1", que se activa cuando se detectan niveles "peligrosos" de **gas** en el pozo, según miembros de la tripulación. Eso significa que la tripulación no había recibido ninguna alerta general para prepararse para los problemas y ninguna orden de cerrar cualquier cosa que pudiera prender el gas.

Las regulaciones del pozo establecen que ante una emergencia de este tipo, los dos ejecutivos de mayor jerarquía en



la plataforma, que el 20 de abril eran Donald Vidrine, de BP y el director de instalación de Transocean, Jimmy Wayne Harrell, debían dirigirse al piso de perforación y evaluar la situación de forma conjunta. Pero como no se declaró emergencia alguna, ninguno de los dos lo hizo, según numerosos empleados de la plataforma.

Transocean afirma que se siguieron la cadena de mando de la plataforma y los estándares de seguridad y que, asimismo, se trabajó de forma efectiva bajo las circunstancias. Harrell no devolvió llamados en busca de comentarios. BP manifestó que Vidrine no estaba disponible para referirse al tema.

### No había nadie a cargo

En los momentos previos a la explosión, se hicieron cuatro llamadas de emergencia desde el piso de perforación a altos miembros de la tripulación, según un documento de BP revisado por The Wall Street Journal. Una fue dirigida a Vidrine, según notas sobre una declaración que realizó ante la Guardia Costera a la que tuvo acceso The Wall Street Journal. Vidrine se apresuró a dirigirse al piso de perforación, pero ya había "lodo por todos lados", le dijo a la Guardia Costera.

Alrededor de las 21.50, Stephen Curtis, un ayudante de perforación, llamó al encargado de herramientas de más jerarquía, Randy Ezell, quien se encontraba descansando en su camarote, según una declaración de Ezell ante la Guardia Costera revisada por The Wall Street Journal. Curtis indicó que el metano ingresaba al pozo y los trabajadores estaban a punto de perder el control.

Dos empleados de la plataforma que luego hablaron sobre el tema con Ezell afirmaron que este último les dijo que Anderson iba a poner en marcha el dispositivo para prevenir una explosión, un aparato de 45 toneladas diseñado para cortar el oleoducto de perforación en el fondo del océano y sellar el pozo en menos de un minuto. Si se hubiera activado a tiempo, podría haber sido suficiente para impedir las explosiones o, por lo menos, limitar la magnitud del desastre, según algunos expertos de perforación. Ezell se preparó para dirigirse al piso de

perforación, según su declaración.

Segundos más tarde, el metano, que es más pesado que el aire, se prendió, posiblemente debido a los movimientos del motor fuera de control. Así se inició la catastrófica explosión que voló importantes secciones de Deepwater Horizon, cortó por lo menos un motor, incendió grandes partes de la plataforma y permitió que el petrólec comenzara a derramarse al mar.

Curtis, un ex militar al que le gustaba cazar pavos, y Anderson, el padre de dos hijos que pretendía dejar de trabajar en la plataforma cuando terminara su turno de 21 días, casi sin dudas murieron de forma instantánea, según otros trabajadores. Lo mismo ocurrió con el veterano Dewey Revette. Seis hombres que trabajaban cerca también fallecieron. Clark, el perforador asistente que se había dirigido a las escaleras a ayudar, también perdió la vida. Dale Burkeen, quien operaba la grúa de gran altura de la plataforma, también falleció luego de ser expulsado de una pasarela y caer más de 9 metros.

A continuación se produjo una serie de detonaciones. Miembros de la tripulación estaban esparcidos por las habitaciones, con múltiples roturas de huesos y quemaduras graves.

Desde el puente, el contramaestre David Young corrió para investigar las explosiones y prepararse para combatir el fuego. Luego de encontrar sólo un miembro de la tripulación en su puesto, regresó al puente. Los miembros de la tripulación afirman que no se realizaron esfuerzos significativos para combatir el incendio. "No teníamos bombas de fuego. No se podía hacer otra cosa más que abandonar la nave", afirmó el capitán Kuchta, en su testimonio ante la Guardia Costera a fines de mayo.

"La escena era muy caótica", indicó el trabajador Carlos Ramos en una entrevista.

Los empleados heridos estaban tirados en la cubierta. "No había cadena de mando. Nadie estaba a cargo", afirmó Ramos.

Los trabajadores aterrados comenzaron a lanzarse al mar, un salto de más de 20 metros hacia la oscuridad.

Un empleado avisó por radio al puente que los trabajadores estaban saltando por la borda.

Un vocero de Transocean afirmó que la empresa aún no ha podido determinar exactamente lo que sucedió en la zona de abordaje de los botes salvavidas o cuántos operadores de botes salvavidas estaban disponibles.

El capitán Kuchta y alrededor de otros 10 ejecutivos y miembros de la tripulación, incluida Fleytas, estaban reunidos en el puente, que aún no había sido amenazado por el fuego. Cuando llegó al puente la noticia de que los trabajadores estaban saltando, el supervisor de Fleytas emitió una llamada de "hombre al agua".

El Bankston, un buque cercano, puso un pequeño bote en el agua y comenzó la operación de rescate.

Vidrine y Harrell, los dos ejecutivos de mayor rango, aparecieron en el puente. Vidrine luego le dijo a la Guardia Costera que un instrumento en el puente mostraba que la tripulación de perforación, que en ese momento ya había muerto, había cerrado "la bolsa", como se conocía a la gruesa membrana de goma alrededor de una sección de perforación llamada anular.

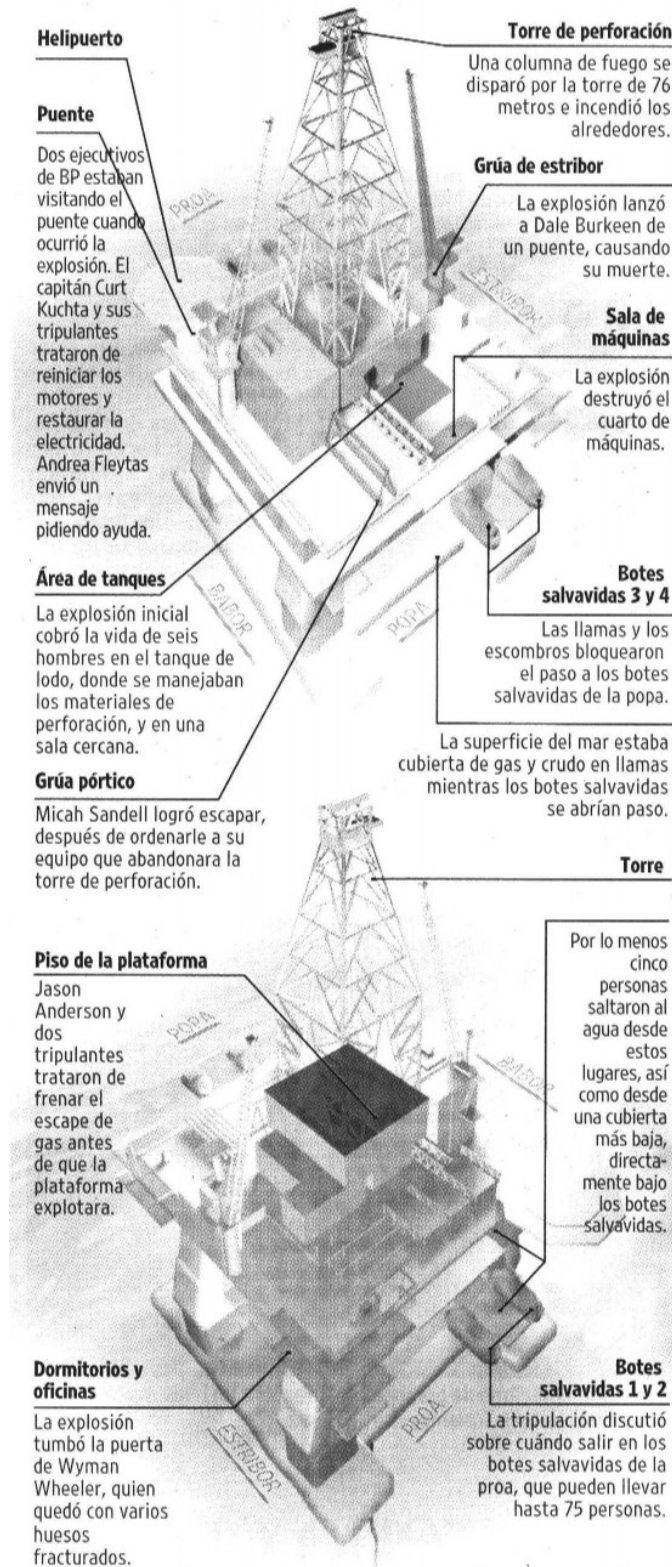
Pero la medida de emergencia, que habría sellado el pozo, no se había activado. El botón se apretó a las 21:56, pero ya no surtió ningún efecto, según un documento interno de BP.

Según las regulaciones de Transocean, la decisión de evaluar debía ser tomada por el capitán, Kuchta y por Harrell, el director de instalaciones. Alarmada por la situación, Fleytas se dirigió al sistema de altoparlantes y anunció: "Estamos abandonando el barco", según recuerda.

Más de 24 horas más tarde, la plataforma Deepwater Horizon se hundió a 1.500 metros de profundidad.

## Momentos finales

Diagrama de la explosión de la plataforma Deepwater Horizon



Nota: Las ilustraciones están basadas en relatos de varios testigos y pueden no ser exactas.  
Producción gráfica de Alberto Cervantes/WSJ