

La perforación y la regulación descentralizadas de pozos petroleros en el Golfo de México han llevado a la crisis mundial de los pozos de aguas profundas

La perforación descentralizada de pozos petroleros en el sitio asignado a la empresa BP's Deep-Water Horizons (BP Horizontes de Aguas Profundas) ocasionó el estallido de la plataforma petrolera y condujo a la crisis permanente en el Golfo a partir del 20 de abril de 2010. La perforación en este caso está a 18,000 pies (5,500 metros) bajo el nivel del mar, sujeta a una enorme presión de la fuerza del agua para la cual nadie estaba preparado.

De acuerdo con el periodismo de investigación del *New York Times*, la cuestión era (y sigue siendo): ¿Quién está a cargo de la perforación en aguas profundas, donde al menos seis empresas jugaron un papel descoordinado y los 126 trabajadores de la plataforma que explotó no supieron a quién informar de la explosión inminente?

Según Ian Urbina:¹

Más de cinco semanas antes del desastre, la plataforma de perforación fue alcanzada por varias pulsiones súbitas de gas llamadas “patadas” y una pipa se atascó en el pozo. Habían descubierto que el dispositivo para impedir estallidos, diseñado para sellar el pozo en caso de emergencia, había registrado fugas de fluidos al menos en tres ocasiones.

La atención de este tipo de problemas requiere el trabajo en equipo, un desafío a la multitud de diferentes empresas con responsabilidades en la plataforma. De las 126 personas presentes el día de la explosión, solo ocho eran empleados de BP. Los intereses de los trabajadores no siempre se alinean.

En su testimonio ante los investigadores del gobierno, los trabajadores de plataforma describieron repetidamente un conflicto “natural” entre [1] BP, que puede ganar más dinero por completar trabajos de perforación con rapidez, y [2] Transocean, empresa a la que BP paga una cuota de arrendamiento financiero cada día que la perforación continúa. [3] Halliburton también estuvo presente para ofrecer servicios de cementación, mientras que una filial daba seguimiento a diversos fluidos resultantes de la perforación. [4] Una empresa distinta proveía los sistemas de fluidos de perforación, [5] otra más, proveía los técnicos para operar los vehículos de control remoto, que son los ojos de la cuadrilla de perforación bajo el agua, y [6] otra más proveía el revestimiento del pozo.

En medio de esta maraña de autoridades y competencia de intereses superpuestos, no hubo un responsable único que garantizara la seguridad de la plataforma, y la comunicación era un

1. “At issue in Gulf: Who was in charge? *New York Times*, 6 de junio de 2010:
<http://www.nytimes.com/2010/06/06/us/06rig.html>

constante desafío.

“No tengo la sensación de que haya alguien que lleve el mando, que coordine todas las actividades en este barco, al pasar de la rutina a la crisis”, [dijo el capitán Nguyen, quien tenía un pie en la plataforma y otro en el mando técnico]: “BP está a cargo de ciertas cosas; Transocean, a cargo de otras.”

Las inquietudes económicas agregaban presiones sobre la plataforma.

BP estaba retrasada y presupuestalmente sobregirada al pagar cerca de medio millón de dólares diarios por el alquiler del equipo de perforación de Transocean. El día de la explosión, el equipo de perforación llevaba 43 días de retraso para comenzar un nuevo trabajo de perforación de BP, retraso que ya había costado a la compañía más de 21 millones.

Conscientes de que el tiempo corría, las malas decisiones se les salieron de control, las señales de advertencia no fueron escuchadas y agravaron los pequeños errores.

El 1º y el 18 de abril [la memoranda interna de la compañía Halliburton advirtió] que el uso que BP hacía del cemento “va en contra de nuestras mejores prácticas.” ...

Aproximadamente al mismo tiempo, un documento de BP pone de manifiesto que funcionarios de la compañía optaron por un tipo de revestimiento que entrañaba gran riesgo de colapsarse.

A pesar de darse cuenta de los problemas que implicaba el cementante que habían escogido, BP omitió una prueba de calidad del cemento alrededor del tubo. Los reguladores federales también dieron su visto bueno a la plataforma en varios momentos críticos. Después que la plataforma encontró varios problemas, incluyendo las patadas del gas y el atasco en el pozo, los reguladores no exigieron que la operación se detuviera. Por el contrario, dieron permiso para que la prueba de seguridad contra el estallido se retrasara.

Una investigación inicial de BP señala una serie de pasos en falso.

Pruebas efectuadas poco antes del estallido del pozo encontraron una acumulación de presión “indicativa de una anomalía muy grande”, concluyó BP y la reveló al Congreso de los EE.UU. en un informe preliminar el mes pasado. Sin embargo, el equipo de perforación quedó satisfecho después de otra prueba que consideró exitosa, y procedió en consecuencia.

Unas diez horas antes de la explosión, los retos por tratar de mantener bajo control la presión en el pozo produjeron una discusión entre los trabajadores sobre la mejor forma de terminar el pozo y mover la plataforma al próximo sitio.

Douglas Brown, mecánico de Transocean en la plataforma, dijo a los investigadores que un funcionario anónimo de BP a quien llamó “el hombre de empresa” había dado instrucciones

a los trabajadores de plataforma para ejecutar un nuevo plan, quitar el elevador y sellar el pozo. Brown declaró que los trabajadores pensaban que el plan era demasiado arriesgado ... “El hombre de la compañía básicamente estaba diciendo: —Bueno, así será”, dijo el señor Brown a los investigadores en una audiencia, el 26 de mayo, cerca de Nueva Orleans, y agregó que los trabajadores del equipo de perforación de Transocean “aceptaron a regañadientes”.

Cuando la explosión se produjo alrededor de 21:50 del 20 de abril, hubo caos en la plataforma. La mayoría de los trabajadores se dirigió a los botes salvavidas. Otros rescataron a sus compañeros, atrapados bajo los equipos. En el puente, el capitán Kuchta se reunió con al menos otros ocho gerentes y miembros de la tripulación para decidir un plan de emergencia.

Steve Bertone, el ingeniero en jefe de Transocean, escribió en su testimonio que corrió hasta el puente donde escuchó al capitán Kuchta gritar a un trabajador, Andrea Fleytas, porque había pulsado el botón de auxilio sin autorización.

El señor Bertone se dirigió a otro trabajador y le preguntó si había llamado a la costa en busca de ayuda. La respuesta fue que no tenía permiso para hacerlo. Otro gerente trató de dar la orden de proceder, dijo el testimonio, pero alguien dijo que la orden tenía que llegar de un gerente de la plataforma de instalaciones en alta mar.

Después del derrame, se suponía que el gobierno y BP debían colaborar, en parte como consecuencia de leyes escritas tras del derrame de Exxon Valdez en 1989, destinadas a responsabilizar más a los contaminadores de limpiar los desastres que ocasionaban.

Un ejemplo de lo que se supone que es un frente unificado fue el Centro de Información Conjunto, ubicado en un centro de capacitación y de conferencias de la Shell Oil Company, en Robert, Luisiana. En ese centro laboran alrededor de 65 empleados, 10 de los cuales trabajan para BP. Entre todos escriben y emiten comunicados de prensa y coordinan los mensajes en sitios Web, Facebook y Twitter.

Pero la asociación entre BP y el gobierno se ha crispado, junto con el fracaso de los esfuerzos por tapan el pozo. El señor Salazar, por ejemplo, aseguró al público el 2 de mayo que el gobierno estaba manteniendo su “bota sobre el cuello” de BP. Inmediatamente después, el presidente Obama lo reprendió públicamente por utilizar un lenguaje hostil.

El presidente ejecutivo de BP, Tony Hayward, dijo a los periodistas en cierto momento que el derrame fue “relativamente pequeño”. De inmediato, las autoridades federales divulgaron cálculos indicativos de que el derrame había rebasado la catástrofe del Exxon Valdez.

Bajo intenso escrutinio mediático, por lo menos una docena de agencias federales han participado en la respuesta al derrame; la toma de decisiones ha sido lenta, conflictiva y confusa, ya que trató de aplicar numerosas leyes federales.

Como un claro ejemplo de los conflictos gubernamentales, mensajes electrónicos internos de la Agencia estadounidense de Minerales que obtuvo el *New York Times* revelan un acalorado debate sobre la alternativa de hacer caso omiso a algunas leyes ambientales del orden federal sobre las emisiones de gas, en un esfuerzo por acelerar la perforación de pozos de alivio.

Michael Tolbert, funcionario de la Agencia, advirtió a sus colegas el 24 de abril que las emisiones de óxido nitroso del pozo rebasaron “con mucho el nivel de exención”, tema sobre el cual, su colega Tommy Broussard dijo que podría dar lugar a una “pérdida de tiempo de parte de BP” respecto de las medidas de protección ambiental, de manera que sería “completamente estúpido”.

Pero una tercera colega, Elizabeth Peuler, intervino para exigir que la agencia “no tomara atajos”. ...

Los debates sobre la velocidad —o la ausencia de ésta— de la respuesta gubernamental también ha intervenido en Louisiana, donde los funcionarios estatales consumieron gran parte de mayo solicitando reiteradamente autorización del gobierno federal para construir hasta 90 millas de barreras de arena con el fin de evitar que el aceite llegue a los humedales.

Durante tres semanas, ya que la mancha gigante se deslizó cerca de la costa, los funcionarios de la Casa Blanca, la Guardia Costera, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, el Servicio de Pesca y Vida Silvestre, la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica y la Agencia de Protección Ambiental discutieron cuál era el mejor enfoque.

En última instancia aprobaron el uso de una sola barrera, llamada acotamiento, que pagará BP.

Tras comparar la respuesta del gobierno federal con “pedirle a un hombre que se ahoga que espere”, Bobby Jindal, el gobernador de Luisiana, preguntó: Si un acotamiento es seguro, entonces ¿por qué no los otros 23 que había pedido? Poco a poco, el gobierno federal aprobó más acotamientos.

Desde un principio, BP ha restado importancia a la magnitud del problema al calcular mal la velocidad de la fuga y al negar la existencia de penachos de petróleo bajo el agua. Al delegarlo a la empresa, los funcionarios federales subestimaron el problema que enfrentan y por lo tanto, lo que necesitan para resolverlo.

Janet Napolitano, secretaria de Seguridad Nacional, tardó más de una semana después de la explosión para declarar, el 29 de abril, que había ocurrido “un derrame de importancia nacional”, una calificación jurídica que se necesitaba antes de autorizar determinados aspectos de la asistencia federal.

Debido a estas demoras —han acusado los críticos— se verá afectada una extensión mayor

de la costa, morirán más animales, se arruinarán más hábitats y se perderá más dinero en las ramas turística, de pesca y de bienes raíces.

Y sin embargo, la capacidad de la administración para divorciarse de BP es limitada porque debido a la tecnología, al personal y a la financiación para la limpieza, los funcionarios federales dependen de la empresa. La relación llegó a un punto de inflexión la semana pasada cuando el gobierno dijo que el almirante Thad W. Allen, de la Guardia Costera, y comandante del incidente nacional, comenzaría a hacer declaraciones solo, sin compartir más el podio con BP, que ofrecerá sus propias sesiones de información.

Esa medida, sin embargo, no resuelve la cuestión de quién está realmente al mando en el golfo para garantizar la seguridad y regular la peligrosa extracción de riquezas de las aguas profundas, así como para arreglárselas ante la emergencia, si ésta continúa.

Es evidente que en este caso es preciso recentralizar todas las actividades, tanto la perforación en aguas profundas cuanto la protección del medio ambiente en el Golfo. La ecología y la economía deben estar centralizadas. No se puede hablar de centralizar de nuevo, porque en este caso nada estuvo nunca centralizado.