

El interior de un navío mercante

Cuando desde el cockpit del velero me acerco a esas enormes moles mercantes, me pregunto qué estará pasando allí; cómo es la vida en su interior. También me cuestiono cómo se verá el horizonte desde su puente de mando, cómo se verá el mar o el río desde esa altura, si habrá alguien atento a la guardia, si verán mi barco, si acaso llegarían a maniobrar como indica el Reglamento internacional para prevenir abordajes (RIPPA o ColReg).

Pienso todo eso, lo admito, con cierta aprehensión y hasta no hace mucho, con gran desconocimiento. He compartido ese sentimiento de inseguridad con otros nautas y todos, al principio, ignoramos ese mundillo peculiar de la vida a bordo de los grandes buques de carga.



Con algunos años de embarco y muchas singladuras en distintas embarcaciones, puedo hoy compartir algunas vivencias e impresiones para contribuir a una mayor cultura marinera de mis colegas navegantes del río y de la costa marina.

Una primer pregunta podría ser ¿qué es un barco mercante?, y a ese genuino interrogante, vamos a explicar que es un pequeño mundo a flote. Un artefacto autopropulsado y autónomo, diseñado para trasladarse y cumplir ciertos objetivos (en general comerciales, pero también científicos o de servicios), con una amplia autonomía e independencia. Tienen camarotes confortables, comedores y salas de estar, de juego o video, gimnasios y hasta saunas, cocinas y panaderías casi automáticas, lavanderías, grandes cámaras frigoríficas y despensas, portan su agua potable y plantas destiladoras, depósitos de aguas cloacales y equipos de tratamiento, contenedores de residuos

segregados e incineradoras o compactadoras de basura, video y fumadores, talleres y pañoles de repuestos.

Usualmente llevan banderas de conveniencia (o registro abierto), por lo que se ajusta a las leyes laborales e impositivas de estados muy beneficiosos y tolerantes (con el propietario). Sin embargo, cada día son mayores las presiones internacionales para que se cumplan las crecientes reglamentaciones y estándares de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la International Labour Organization (ILO), en particular respecto a certificados y requisitos de capacitación del personal embarcado, contratos y condiciones laborales, horas de trabajo, guardia y descanso, seguridad industrial y respeto ambiental. Co las comodidades de la “hotelería” sucede igual y dependen mucho del origen de la empresa, el lugar de construcción del barco y los estándares que se fijan para la dotación predominante. No en vano los costos europeos son mayores que los asiáticos, por ejemplo. Las diferencias en precio se trasladan a la operatoria. Dicho de otra forma, a todos nos gusta cobrar sueldos de noruegos pero compramos productos “made in China” donde se pagan salarios de esclavos y se sirve menú en base a arroz. A bordo pasa algo equivalente, ¿se entiende?.

Por eso, normalmente quiénes tripulan los barcos de pabellones raros (Liberia, Panamá, Trinidad y Tobago, Saint Martin, Chipre, Belice, Luxemburgo, etc.) suelen ser marinos de naciones con tradición marítima pero con salarios bajos como Filipinas, India, China, Malasia y los países de Europa meridional u oriental (Grecia, Rusia, Ucrania, Polonia, Rumania, Croacia, Lituania, Eslovenia o Montenegro). Muchos pasan meses y hasta años sin desembarcar a sus hogares.

El idioma casi obligatorio de esas dotaciones mezcladas y heterogéneas, es el inglés, aunque se habla un mal esperanto, mezcla de acrónimos, nombres técnicos y variaciones popularizadas de palabras universales, con entonaciones y acentos variados que las distorsionan.

Justamente como las normas operativas se cumplen de acuerdo al estandarte, y las empresas se acogen a las que imponen menores demandas y costos, las tripulaciones son las mínimas indispensables. Las grandes naves que portan cientos de miles de toneladas a granel, o decenas de miles de contenedores o autos, apenas se tripulan con poco más de una docena de personas, del capitán a los marineros, el cocinero y mozos, maquinistas y engrasadores, a veces un enfermero o médico. En los puentes de comando, un oficial con un marinero cubren las guardias de seguridad náutica y navegación, además de atender las comunicaciones, los sistemas y la carga. Esa gente hace guardias continuas, de hasta 12 horas diarias, o cubre puestos de trabajo de 8 a 12 horas, por lo que suelen estar muy cansados y saturados.

Claro que cuando se navega en el río o por canales, al “team de puente” se suma el Capitán, el práctico y raramente algún marinero extra, por la mayor demanda de vigilancia, atención y maniobra.

Por eso, es bueno saber que no siempre hay muchos ojos pendientes de pequeñas embarcaciones o contactos que por escasa superficie reflectora o su material constructivo (plásticos o maderas,

p.e.) no representan un eco radar suficiente para disparar alarmas automatizadas. Teniendo en cuenta lo dicho, es bueno tener presente que será útil, a quienes cruzan rutas navieras, usar pantallas reflectores de radar en sus mástiles o dispositivos amplificadores del eco en sus antenas, además de adquirir equipos AIS¹ y LRIT².

Complementando un nota anterior, en la que pretendimos describir actividades mercantes usualmente poco consideradas, los tipos de barcos que más comúnmente vemos en estas latitudes son los que canalizan nuestro comercio principal: bulk carriers (o barcos de carga a granel) para granos (soja, maíz, trigo, girasol, etc.) y minerales (como el hierro que baja de las minas del Mutún en la cuenca amazónica de Bolivia o la bauxita para Aluar), también portacontenedores, buques tanques para el petróleo (como el que viene de Comodoro Rivadavia a las destilerías de la Plata, Dock Sur, San Lorenzo y Campana o las monoboyas de Punta Alta), los “livianeros” o quimiqueros que transportan los subproductos y derivados de hidrocarburos líquidos o gaseosos, los grandes gaseros que aprovisionan del peligroso LNG³ a las plantas flotantes de regasificación (FSRU) de Escobar y Bahía Blanca, y los transportadores de vehículos (PCC o PCTC⁴) que importan o exportan autos, camionetas y camiones a las terminales de Zárate y Campana, semejantes a enormes cajas de zapatos.

Los cruceros de turismo se han hecho ya figuras repetidas especialmente en Buenos Aires, en Madryn en la temporada alta de migración de ballenas y en Ushuaia, en el verano, como escala preantártica.

Muy esporádicamente se adentran en nuestros estuarios barcos semisumergibles o diques, que portan pontones, plataformas, estructuras o grandes cargas de proyectos. Son raros diseños, de puentes altos y estancos, que manejan muy ingeniosamente la ley de Arquímedes, permitiendo hundirse controladamente para cargar y descargar sus fletes en amplias cubiertas.

Sin estar directamente afectados al comercio o las comunicaciones marítimas, una variada flota de servicios opera a demanda en los canales, accesos y radas. Dragas de diverso tipo abren las rutas y áreas de maniobra, así como, a la inversa, rellenan zonas costeras y diques de contención. Tenders de cables y fibras ópticas, enlazan nodos neurálgicos a las telecomunicaciones, mientras otros disponen en el lecho cañerías (como las tomas de agua y los emisores cloacales), oleoductos y gasoductos para vincular los campos de extracción con las refinerías y polos industriales.

¹ Automatic Identification System, sistema asociado al VHF (por tanto su rango es el horizonte de antenas) y generalmente conectado al RADAR, además de a su propio display.

² Long Range Identification and Targeting. Similar al AIS pero de gran alcance, vinculado a sistemas satelitales.

³ Liquefied Natural Gas, gas natural licuado.

⁴ Pure Car Carrier o Pure Car and Trucks Carrier.

Otros realizan los relevamientos oceanográficos, hidrográficos, sísmicos y biológicos. En nuestro país son mayoritariamente flotas del INIDEP⁵, del CONICET (operados por la Armada Argentina) y del Servicio de Hidrografía Naval.

Claro que no son los únicos, pues el tráfico de cabotaje por la hidrovía y canales costeros es la ruta de convoyes de barcazas, de areneras y cargueros de transferencia (SSS⁶) entre puertos principales o hubs regionales. Por una antigua modalidad local se hace una diferencia en la formación profesional y la agremiación posterior de los oficiales de barcos de navegación marítima y los de operatoria portuaria, fluvial y costera, pero esa distinción no es apreciable al lego, ni lo afecta.

No podemos incorporar las naves de pesca, a este acotado listado, porque también tienen un tratamiento distintivo, tanto para las normas de la OMI⁷ referidas a equipamiento de señales, identificación, comunicaciones y a sus tripulaciones. Eso a veces los torna de alto riesgo, pues muchos carecen de tecnologías de detección y señales modernas. En nuestro país también tienen una particularidad respecto a la formación del personal y su sindicalización. Operan con permisos especiales, en épocas y zonas libres de veda, bajo regímenes particulares. Excepto los grandes factorías de altamar (mayormente pesqueros de redes de arrastre de fondo y media profundidad), sus tonelajes no los hacen comparables a los mercantes. No debemos olvidar que en este caso también sus dotaciones navegan sometidas a labores físicamente muy pesadas y extenuantes, y sus patrones llevan frecuentemente su atención focalizada en los complejos aparejos y costosas artes de pesca.

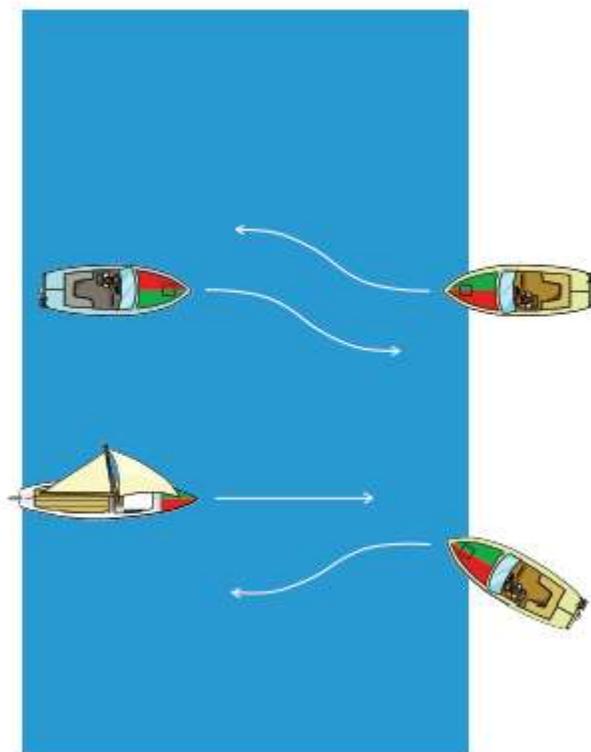
Acostumbrados a navegar en cruceros, yates y veleros, es prudente entender que en las embarcaciones de uso profesional se maximizan la cargas (lo que minimiza el margen de maniobra por calado) y se minimizan los tiempos de tránsito (aumentando velocidades, acortando caminos y limitando las posibilidades de esperas o desvíos de curso). Las naves mercantes, de por sí con radios de giro amplios y lentos, largas arrancadas y lentos cambios de velocidad, operan habitualmente restringidas por su calado y por las limitaciones que imponen los canales y zonas de cruce.

Entonces, no esperemos que una pesada y lenta embarcación mercante conceda el paso a yates menores de placer, ni siquiera a aquellas que van compenetradas en regatas o con aparejos de capa. No hay tal práctica que haga que en aguas libres un petrolero le dará paso a un Grumete, o que un bulkcarrier maniobrará por tener una lancha por su babor, o un tren de remolque pedirá permiso de sobrepaso con toques de bocina a un grupo de kayaquistas.

⁵ Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero, con sede en Mar del Plata.

⁶ Short Sea Shipping vessels, embarcaciones de transferencia de cargas entre puertos principales.

⁷ Organización Marítima Internacional, con sede en Londres.

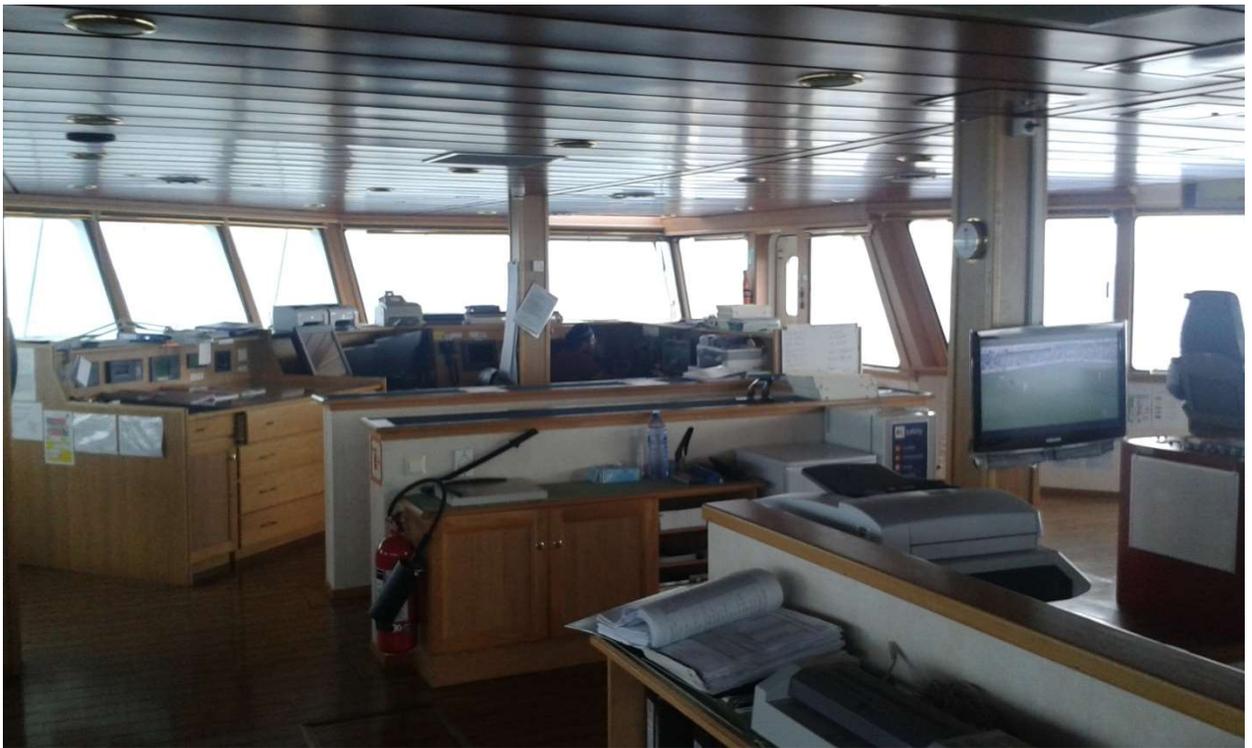


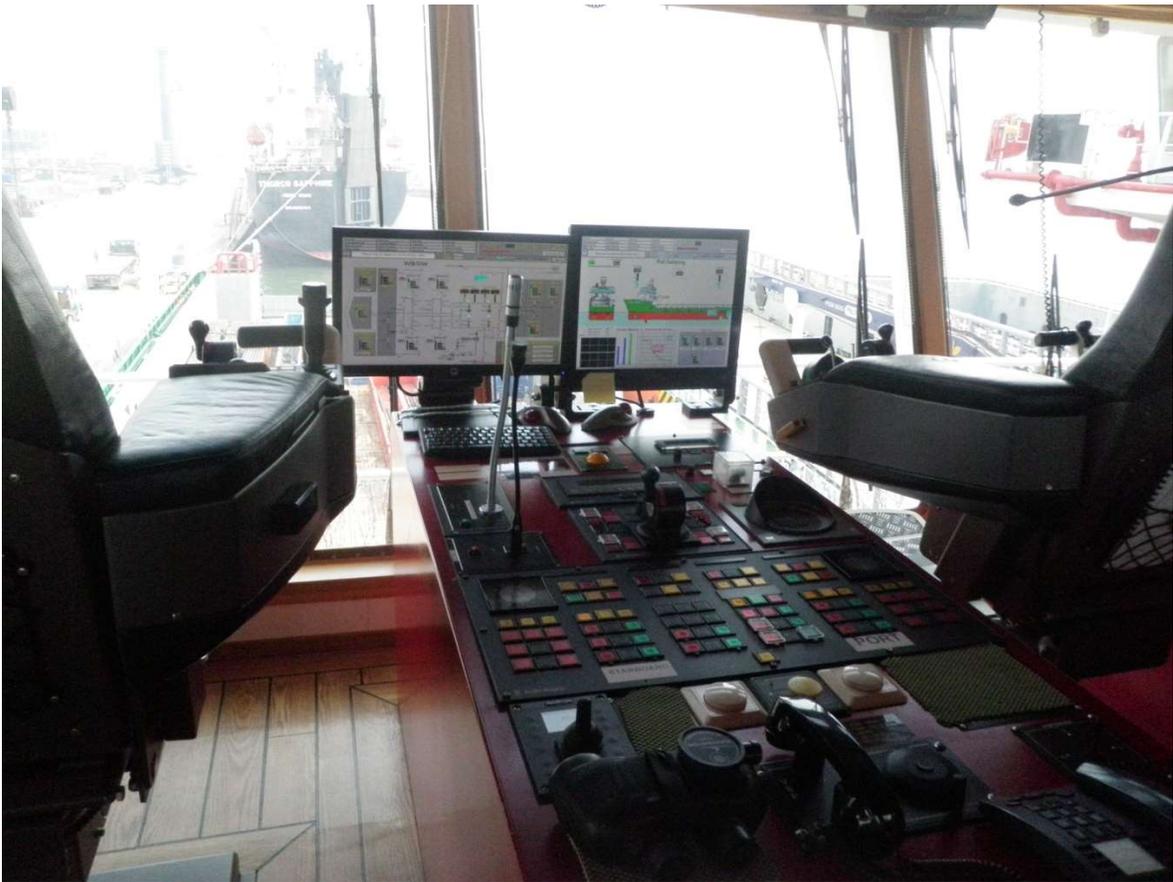
No sucederá. Es mejor que tomemos nuestros márgenes de seguridad amplios y prudentes, asumiendo que no nos han visto, o incluso que si nos vieran, no estarían en condiciones o disposición de alterar su curso o velocidad. Es preferible que maniobremos nosotros, con claridad y buena anticipación, haciendo además las señales correspondientes.

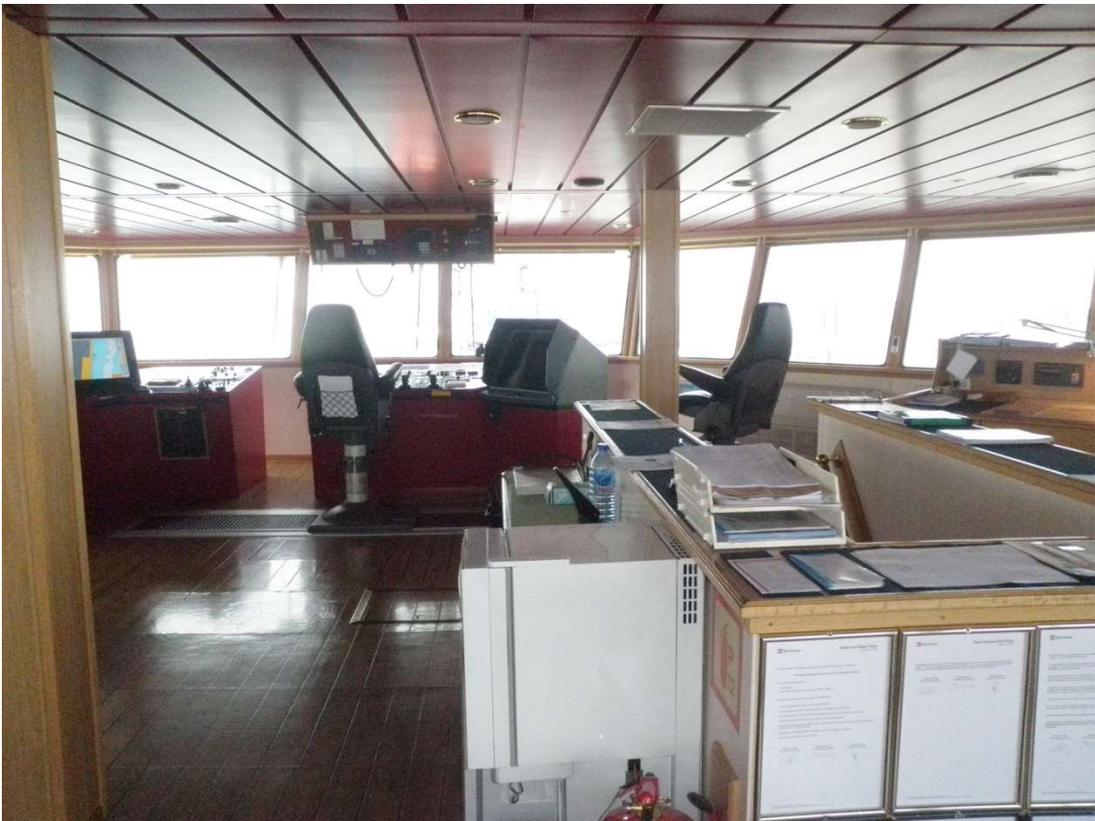
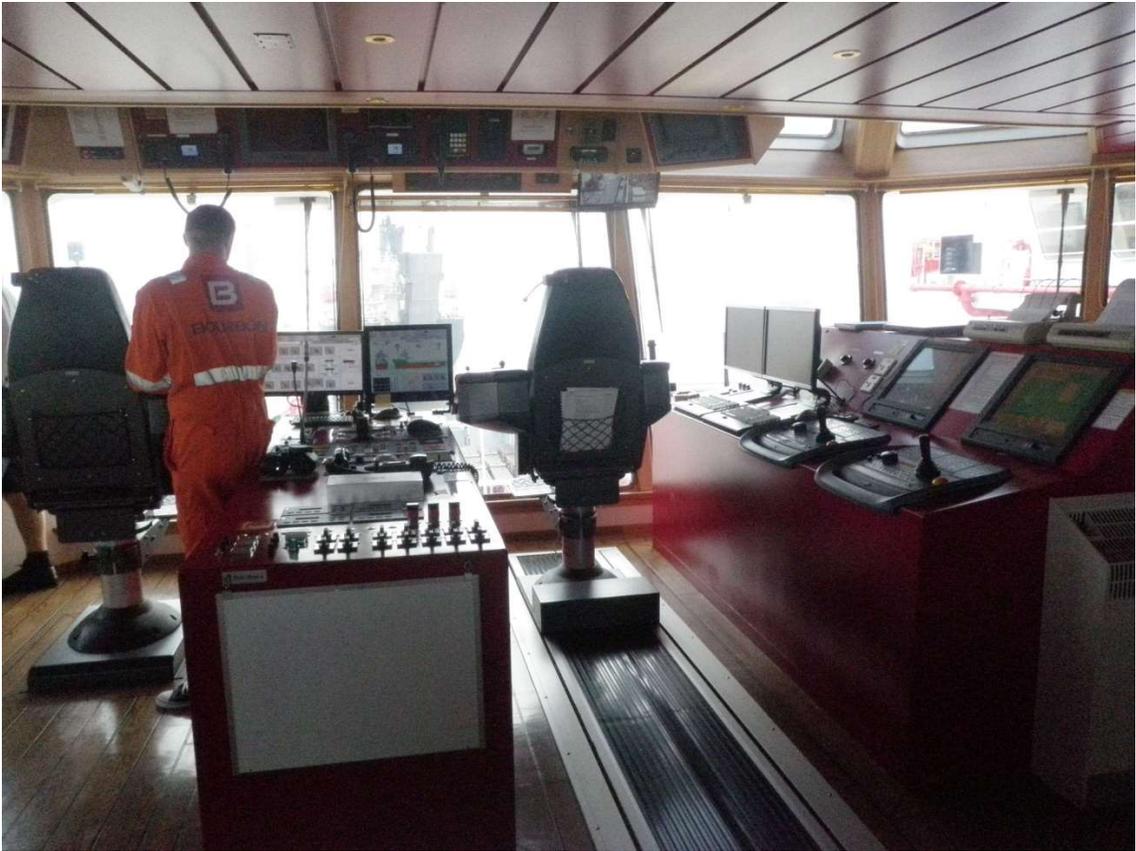
El conocimiento del medio y la previsión son parte de las buenas artes marineras.

Alberto Gianola Otamendi
Capitán de Fragata RE
Capitán de Ultramar y Fluvial – Piloto de Yates

Puente







Sala de Estar



Comedor



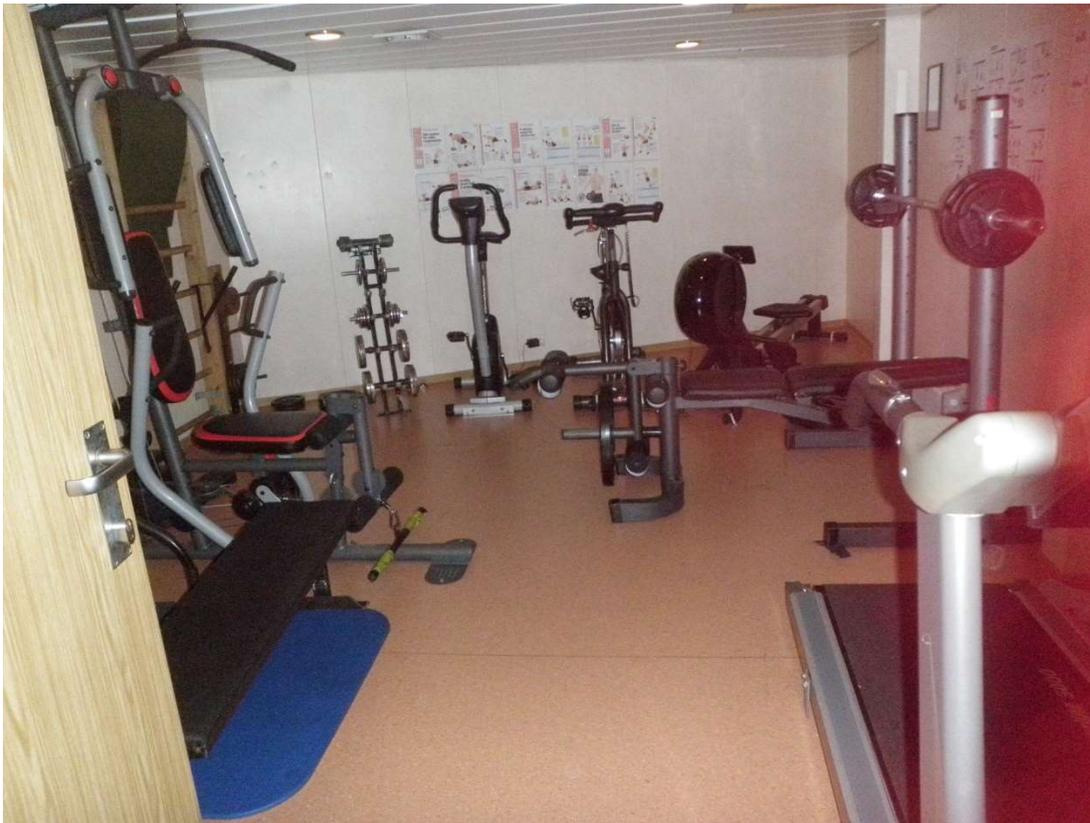


Camarote





Gimnasio



Enfermería

