

Nafragios, de la tragedia al aprendizaje

Las crisis suelen servir de disparadores a nuevas oportunidades, para aquellos que se encuentran permeables a buscar la salida. De la misma manera, aquellas mentes abiertas al análisis de las causas de un incidente, tratan de determinar los factores que condujeron a esa situación, para que sirva de enseñanza y aprender de ella.

Frecuentemente nos quedamos en el dolor, sin superar el duelo, pero hay numerosos ejemplos de a historia que nos sirven de modelo de aprendizaje y superación positiva. Para eso sirve el estudio del pasado. Antiguamente, se editaba un folleto periódico de análisis de sumarios y peritajes de averías y colisiones. Era sumamente ilustrativo y educativo.

La reciente pérdida del Submarino A.R.A. “San Juan” es una tragedia que se ha magnificado con ribetes mediáticos y debates políticos. Sin embargo, no ha sido el primer hundimiento de una nave argentina, o ni el que cobró el mayor número de víctimas. Repasemos algunos casos propios y ajenos.

Indudablemente el más famoso hundimiento lo protagonizó el transatlántico RMS Titanic. Ocurrió el 15 de abril de 1912 en las frías aguas del Atlántico Norte, cobrando 1514 vidas entre las 2223 que transportaba. Adquirió magnitud pues fue ampliamente divulgado en los medios de la época, porque se lo había presentado como inmundible, en función de un diseño de compartimentación transversal y por llevar un pasaje de lujo. Al margen de consideraciones discutibles sobre el comportamiento de la tripulación y el procedimiento de abandono, se extrajeron otras notas determinantes para el futuro de la actividad naviera. Generó trascendentes cambios en las comunicaciones de rescate, en las normas del equipamiento para la supervivencia en el mar, en el ruteo en zonas de hielo y en el diseño de la estanqueidad completa, también en sentido longitudinal y vertical. Del impacto provocado surgió la convención internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1914).

El acorazado USS Indianápolis fue torpedeado por un submarino japonés en la Segunda Guerra Mundial. Entre las curiosidades del caso, que adquirió dimensiones de novela, se cuenta que el hundimiento se produjo ya finalizado el conflicto, dado que el comandante nipón desconocía la rendición de su país. Tras el abandono de la nave, casi la mitad de los sobrevivientes originales, fueron atacados por tiburones. Por el carácter secreto de su misión, vinculada al lanzamiento de las bombas atómicas, su pérdida no fue advertida, lo que demoró la búsqueda de naufragos, que siguieron muriendo de sed e insolación. Tres días después un avión descubrió los escombros y se inició su rescate. Perecieron 883 de sus 1169 hombres. El estremecedor hecho originó un severo e injusto Juicio Militar, en el cual incluso declaró el comandante japonés. Motivó la profunda revisión del sistema de información y control de movimientos de buques y aeronaves. Nuestra Armada Argentina, brevaría de esa fuente al establecer localmente los Mensajes de Movimiento¹ controlados por las centrales de operaciones de los comandos de áreas y bases navales. Para los buques civiles (mercantes,

¹ Definidos en la publicación Reglamentaria NOROP 01.

pesqueros, deportivos) se generaría el Servicio de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en la República Argentina (SECOSENA)².

Por el incremento del transporte marítimo de derivados del petróleo, la Organización Marítima Internacional (OMI) auspició la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques (MARPOL, 1973). Posteriormente, la presión de la comunidad ante varios eventos de buques tanqueros con derrames de hidrocarburos, obligó a redactar tardíamente el protocolo de 1978. Los casos marítimos más célebres son: el Metula (Magallanes, 1974), el Exxon Valdez (Alaska, 1989), el Prestige (Golfo de Vizcaya, 2002) y la plataforma Deepwater Horizon (Golfo de México, 2012).

Citamos al Metula pues ocurrió en aguas del Estrecho de Magallanes y su salvamento involucró al aviso A.R.A. Somellera³.

El superpetrolero Exxon Valdez, adquirió celebridad, no por haber cobrado vidas humanas, sino porque la impericia náutica de sus oficiales, afectó seriamente un amplio ecosistema delicado y protegido. Las 37.000 toneladas de petróleo crudo derramadas el 24 de marzo de 1989, cubrieron más de 2000 kilómetros de la costa de Alaska, impactando sobre la flora y fauna marina del sector noroccidental americano. A raíz de ello, se cambió la legislación estadounidense, emitiendo la Oil Pollution Act en 1990.

Por su parte, lo del Prestige fue aún peor, ya que su hundimiento a 250 millas de la orilla ibérica, con una pérdida de más de 65.000 toneladas de derivados de petróleo, devastó 2000 kms de las playas de Portugal, España y Francia, impactando en una extensa zona pesquera. Se considera uno de los más complejos eventos de contaminación y de mayores costos de remediación ambiental.

La plataforma Deepwater Horizon perforaba el pozo de Macondo en el Golfo de México, cuando explotó causando la muerte de 11 operadores. Luego se hundió, provocando un derrame calculado en más de 800.000 toneladas de crudo que cubrió las playas de Mississippi, Louisiana, Florida y Cuba. Es el peor daño accidental, ya que el mayor vertido intencional lo provocó Saddam Hussein durante la segunda guerra del Golfo (Irak, 2003). Por su parte, la peor tragedia petrolera de off-shore corresponde al incendio del rig Piper Alpha, en el Mar del Norte, sobre la costa de Aberdeen, Escocia, en julio de 1988. Se cobró 167 vidas entre operarios y rescatistas. Muchos no llegaron a evacuar la instalación, ni a tomar inmediatas medidas de control, pues la mayoría de los jefes y supervisores murieron en la sala de control, en la primer explosión. Su revisión originó las Off-shore Installations (Safety Case) Regulations (1992), y cambios en las normas operativas de seguridad.

² A través de una serie de Ordenanzas Marítimas, desde la 8/69 a la 6/82, emitidas por la autoridad marítima nacional, la Armada Argentina, con estaciones costeras operadas por la PNA. Recordemos que la Prefectura Naval Argentina dependió operativa y administrativamente de la Armada Argentina, desde su creación hasta 1984.

³ Jorge F. Schwartz, El caso Metula, Instituto de Publicaciones Navales, Bs. As. 1978.

La Armada posee, en su larga estela de tiempos de paz, un número de eventos luctuosos, que marcaron distintas generaciones de marinos y proveyeron dolorosas lecciones. ¿Las hemos capitalizado a largo plazo?.

La Rosales, el Fournier, el Guaraní, el Ushuaia, el Leonor, entre otros, son negras perlas de un rosario de siniestros mayormente evitables.

La torpedera Rosales, naufragó frente a Cabo Polonio, Uruguay, en 1892⁴. Era un buque moderno, recientemente incorporado, pero pequeño⁵ para un viaje transoceánico. La marinería no tenía entonces un sistema de reclutamiento y formación apropiado. Luego de una colisión en enero, las reparaciones de su casco remachado, nunca fueron completadas. El 9 de julio, los golpes de mar de un temporal reabrieron las chazas debilitadas, generando una imparable vía de agua. En una evacuación muy cuestionada, se perdieron más de 70 tripulantes. Su número quedó siempre en dudas. El sumario militar se transformó en un juicio mediático, en que se debatieron las principales corrientes en pugna política.

El rastreador Fournier, había sido construido en Argentina, y tenía apenas 10 años de uso cuando se perdió en aguas del Estrecho de Magallanes el 21 de septiembre de 1949. Su tripulación completa, de 77 personas, falleció ahogada o de hipotermia. Aunque se desconocen las causas del naufragio, las condiciones reinantes eran de mal tiempo. Y pese a que el buque tenía veteranía en la zona austral, la ruta de los canales era poco transitada por las disputas con Chile, y la cartografía era pobre. Constituye, numéricamente, el hecho más significativo, y conmovió a la sociedad.

El remolcador Guaraní (R-7) era de 1945 y fue adquirido a los EEUU⁶ en 1946, luego de la II Guerra Mundial. Más tarde fue reclasificado como buque de salvamento y transferido a Ushuaia. El 14 de octubre de 1958, se lo destacó al estrecho de Drake, para servir de apoyo a un vuelo de evacuación médica de la Antártida. Antes de zarpar, las malas condiciones climáticas, hicieron dudar al Comando del Área Naval Austral sobre su capacidad para afrontarlas. Se perdió horas después, en un fuerte temporal, 7 millas al sur de Cabo Hall, con toda su dotación conformada por 38 hombres. En sus últimas comunicaciones, entrecortadas, reportó que golpes de mar, en la tormenta le arrancaron parte de la tapa de bodega e inundaron la sala de máquinas, por lo que buscaría refugio en el sur de la Isla Nueva.

El transporte A.R.A. Ushuaia⁷ (B-4 / Q-10), luego reacondicionado como hidrográfico y balizador, fue construido en el Arsenal Naval de Río Santiago⁸ en 1940. El 28 de octubre de 1973, navegaba

⁴ Guillermo A. Oyarzábal. La tempestad. Naufragio de la cazatorpedera Rosales y proceso a los sobrevivientes (1892-1894), Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, Bs. As., 2013.

⁵ Torpedera Rosales: eslora 64 mts., desplazamiento 520 tns.

⁶ Teniente de Fragata Francesco Venturini. Naufragio del Remolcador ARA Guaraní en una misión humanitaria en Tierra del Fuego. Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina.

⁷ Balizador Ushuaia: eslora 70 mts., desplazamiento 1275 tns.

⁸ El Arsenal Naval de Río Santiago estuvo instalado en los fondos de la Base Naval Río Santiago. Es precursor del Astillero Río Santiago (ARS, ex AFNE).

en el canal Punta de Indio, en horas de la noche, cuando colisionó con el buque mercante Río Quinto. El choque impactó en la sección proel del hidrográfico, abriendo un rumbo en el sollado de proa. Perecieron casi instantáneamente 24 de sus 65 tripulantes. Sucedió que al intentar dejar el canal para dar paso al carguero, el Ushuaia habría “verileado” y se cruzó al rumbo del Río Quinto. Ese abordaje sirvió para reforzar el estudio de la incidencia de los veriles de canal y del fondo marino en aguas someras. Esos efectos hidrodinámicos inciden sobre la obra viva de un buque, en función de su velocidad y coeficiente de block (forma de su carena), reduciendo el calado popel y consecuentemente su cinemática, su capacidad de gobierno, generando además vibraciones en ejes de hélices. Hoy, en todo el mundo, se calcula el trimado dinámico o “squat”, y se establecen limitantes de margen bajo la quilla para la navegación en canales y zonas poco profundas.

El yate “Leonor”, era un velero de la flota del “Liceo Naval Almirante Brown”, clase “Sonar” con 23 pies de eslora (7 metros). El 30 de agosto de 1991, en un viaje de instrucción de Río Santiago al puerto de Colonia, Uruguay, fue sorprendido al atardecer por un característico “Pampero”. Se fue por ojo, falleciendo por el frío, el oficial y los cuatro cadetes del 5to año, que conformaban su dotación. La tragedia enlutó al colegio secundario y cambió considerablemente los planes de instrucción náutica de los institutos navales.

La lista de tripulaciones fallecidas en aeronaves, barcos y vehículos anfibios, es larga. Resulta ingrato omitirlas. Muchos pecíos decoran las cartografía náutica. La mayoría de ellos guardan un rol de marinos cuyas almas acompañan los esqueletos de hierro. Todos ellos sirven de eterna advertencia a los nuevos navegantes, de los peligros del área y la fugacidad de la vida. El anecdotario de camaretas de abordaje y de bares portuarios, se nutre de leyendas y fantasmas, de galernas y tifones, de suertudos e infortunios, de maleficios y yetatores, de torpezas y heroismos. Y también de viejos lobos, que más saben por lecciones aprendidas, que por singladuras en papeles.

Somos propensos a asignar a un abstracto “destino”, a una providencial “fatalidad” o a un determinismo sobrehumano, la ocurrencia de hechos evitables. Los peritajes indican que más del 90% de los incidentes se corresponden a una concatenación de fallas de comportamiento o de procedimientos, algunos menores o inadvertidos, que se suceden o conjugan fatalmente.

Poco incide el azar. La mayoría son errores humanos acumulativos. Los hay de toma de decisiones errónea, de mala ejecución, de falta de mantenimiento, de controles o tareas mal realizadas, de supervisión impropia, de atención dispersa, de cansancio, de pobre coordinación de equipos de trabajo, de comunicación inadecuada, de rigidez de mando, de carencia de información, poca apreciación de la situación meteorológica, de insuficiente capacitación...

No siempre son atribuibles a las propias víctimas que pagan con su existencia o secuelas físicas. Muchas veces las unidades no eran adecuadas para las misiones encomendadas; o su estado operativo las hacía vulnerables; o ya estaban vetustas. Y esa consideración excede, normalmente, a a sus tripulantes.

En esos casos, las atribuciones pueden recaer fuera mismo de las naves perjudicadas, en sus comandos operativos o sistemas de alistamiento. Todo comandante o capitán tiene enormes responsabilidades, pero debe ser apoyado por su cadena de mando y logística.

Si volviéramos a disponer de las viejas publicaciones reglamentarias que llevaban la antología de estos casos, notaríamos las coincidencias o reincidencias. Tal vez podríamos aprender, para no tropezar de nuevo con los mismos escollos. El mar perdona muchas veces, pero no siempre. La suerte da menos chances.

Los cenotafios de los destinos navales se encuentran poblados de nombres de pilotos, infantes y navales caídos en combate, abatidos por defender ideales republicanos y fallecidos en actos de servicio. No nos acobarda su muerte, por el contrario, nos honra y nos guía.

Cuarenta y cuatro marinos argentinos zarparon en el submarino A.R.A. San Juan en navegación de adiestramiento y patrulla de control del mar. No han regresado a puerto. El fondo del océano se ha convertido en su apostadero final, y allí yacen, como memorial de los rigores de la naturaleza, los apremios de la vida militar y el riesgo inherente de ser marinero.

Este nuevo hundimiento demanda a la Justicia, al Ministerio de Defensa y a la Armada Argentina, extraer conclusiones objetivas para no repetir errores y hacer de la Marina de Guerra, una fuerza de combate eficaz, en constante aprendizaje.

Alberto Gianola Otamendi
CFRE, Cap. de Ultramar, Perito Naval

Bibliografía:

Historia y arqueología marítima (www.histarmar.com.ar).
Gaceta Marinera.
Depto. Estudios Históricos Navales, ARA.