

NAUFRAGIOS. DE LA TRAGEDIA AL APRENDIZAJE

Alberto Gianola Otamendi

Fotomontaje de la época
para ilustrar el naufragio
del *Sirio* en la prensa

(FDMALHAUT-MPBLOGSPOT.COM)



Las crisis suelen servir como disparadores de 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 para aprender de ella.

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

La reciente pérdida del submarino ARA *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 ni el que se cobró el mayor número de víctimas. Repasemos algunos casos propios y ajenos.

Indudablemente, el hundimiento más famoso lo protagonizó el transatlántico RMS *Titanic*. Ocurrió el 15 de abril de 1912 en las frías aguas del Atlántico Norte; se cobró 1514 vidas entre las 2223 que transportaba. Adquirió magnitud cuando fue ampliamente divulgado en los medios de la época, porque se lo había presentado como inhundible en función de un diseño de compartimentación transversal y porque llevaba 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 que generó, surgió la convención internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1914). En otro episodio similar en buques de pasajeros de esa época, el vapor español *Príncipe de Asturias* sumó 452 muertos en 1916, en las costas del Brasil.

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 y de 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. También motivó la profunda revisión del sistema de información y de control de movimientos de buques y de aeronaves. Nuestra Armada Argentina abrevaría de esa fuente al establecer localmente los Mensajes de Movimiento¹ y las centrales de movimiento de los comandos de áreas y de bases navales. Para los buques civiles (mercantes, pesqueros, deportivos), se generaría el Servicio de Comunicaciones

El autor es Capitán de Fragata (R), Capitán de Ultramar y Capitán Fluvial. DPO Full Certificate y Perito Naval. Es Licenciado en Sistemas Navales (Instituto Universitario Naval [INUN]). Tiene un posgrado en Gestión de Desastres y Riesgos Naturales (USal). Es veterano de dos Misiones de Paz y Estabilización de la ONU (ONUCA en Centroamérica y MINUSTAH en Haití). Integró las direcciones del Liceo Naval Militar Dr. Francisco de Gurruchaga (en Salta, colegio secundario exclusivamente femenino), la Escuela de Operaciones y la Escuela Superior Conjunta de las FF. AA.; en estas instituciones, también cumplió funciones docentes. Fue comandante de buques y de una escuadrilla en Ushuaia (Tierra del Fuego). Cursó una maestría en Gestión de la Educación de la Universidad Torcuato Di Tella.

¹ Definidos en la publicación reglamentaria NOROP 01.



Aviso Somellera reflotado (PATRULLERASARGENTINAS.BLOGSPOT.COM)



Aviso Somellera (PATRULLERASARGENTINAS.BLOGSPOT.COM)

Usualmente se aprende más de los errores que de los aciertos, porque nos llevan a reflexiones más profundas.

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) generó 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, en forma tardía, el protocolo de 1978. Los casos marítimos más célebres son: el *Metula* (Magallanes, 1974), el *Exxon Valdez*, 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 ARA *Somellera*³. 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 2000 kilómetros de la costa de Alaska e impactaron sobre la flora y la fauna marinas de la costa noroccidental americana. A raíz de ello, se cambió la legislación estadounidense y se emitió 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 km de costa de Portugal, España y Francia, e impactó en una extensa zona pesquera. Se considera uno de los más complejos eventos de contaminación.

La plataforma Deepwater Horizon perforaba el pozo de Macondo en el Golfo de México cuando explotó, causó la muerte de 11 operadores y se hundió. Esto provocó un derrame calculado en más de 800 000 toneladas de crudo que cubrió las playas de Mississippi, Lousiana, 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 en plataformas petroleras de *off-shore* corresponde al incendio de 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 medidas de control inmediatas, pues la mayoría de los jefes y los supervisores murieron en la sala de control, en la primera explosión. Su revisión originó las Off-shore Installations (Safety Case) Regulations (1992) y varias normas operativas de seguridad.

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?

² A través de una serie de ordenanzas marítimas —de 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 Sugerimos *El caso Metula*, de Jorge F. Schwartz, Instituto de Publicaciones Navales, Bs. As., 1978.

Torpedera *Espora* (HISTARMAR)Rastreador *Fournier* (HISTARMAR)Remolcador *Guaraní* (HISTARMAR)

La *Rosales*, el *Fournier*, el *Guaraní*, el *Ushuaia* y el *Leonor* son, entre otros, 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 de formación apropiado. Luego de una colisión, las reparaciones de su casco remachado nunca fueron completadas. El 9 de julio, los golpes de mar de un temporal reabrieron las chazas debilitadas y generaron 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 la Argentina y tenía apenas 10 años de uso cuando se perdió en aguas del Estrecho de Magallanes el 21 de septiembre de 1949. Toda su tripulación, 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.

El remolcador *Guaraní* (R-7) era de 1945 y fue adquirido a los EE. UU.⁶ en 1946, luego de la Segunda 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 sobre su capacidad para afrontarlas. Se perdió horas después, en un fuerte temporal, al sudoeste de Isla Nueva (7 millas al sur de Cabo Hall), con sus 38 tripulantes. En sus últimas comunicaciones, entrecortadas, reportó que golpes de mar, durante la tormenta, le habían arrancado parte de la tapa de bodega e inundado la sala de máquinas, por lo que buscaría refugio en la isla.

El transporte, luego reacondicionado como hidrográfico y balizador ARA *Ushuaia*⁷ (B-4 / Q-10), fue construido en el Arsenal Naval de Río Santiago⁸ en 1940. El 28 de octubre de 1973, navegaba 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 y abrió un rumbo en el sollado de proa. Perecieron casi instantáneamente 24 de sus 65 tripulantes.

Las tragedias y las pérdidas nos obligan a un análisis introspectivo de las falencias que los provocaron. No debe quedar en la búsqueda de culpables cercanos, sino ahondar en las causas raíz que conducen al desastre.

4 Guillermo A. Dyarzábal, *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 m, desplazamiento 520 t.

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 m, desplazamiento 1275 t.

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).



Vapor español *Príncipe de Asturias* (BIBLIOTECAPOPULARROTARIA.BLOGSPOT.COM)



Vapor español
Príncipe de Asturias
(LAESCALERADEIAKOB.BLOGSPOT.COM)

Todo naufragio, accidente o fatalidad nos deja dolorosas lecciones que debemos reconocer y capitalizar. Ese es el mejor homenaje a las víctimas.

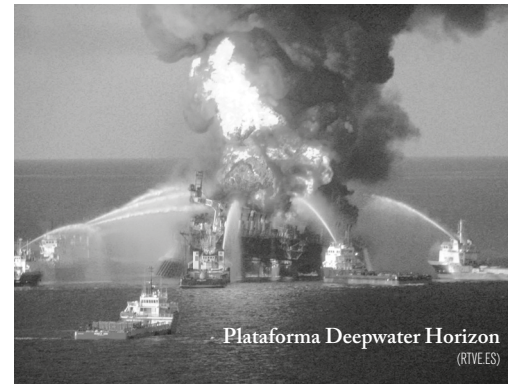


El *Prestige* en el Golfo de Vizcaya (ESPECIAL.ELCORREO.COM)

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 cercano al casco en aguas someras. Esos efectos hidrodinámicos inciden sobre la obra viva de un buque, en función de su velocidad y su coeficiente de *block* (forma de su carena), y reducen el calado popel y, consecuentemente, su cinemática y su capacidad de gobierno, lo que genera, 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.

El yate *Leonor* era un velero clase sonar de la flota del Liceo Naval Almirante Brown, de 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 por un frente de tormenta, conocido como Pampero. Se fue por ojo, y por el frío fallecieron el oficial y los cuatro cadetes de 5.^{to} año que conformaban su dotación. La tragedia enlutó el colegio secundario y cambió considerablemente los planes de instrucción náutica de los institutos navales.

La lista de tripulaciones de aeronaves, barcos y vehículos anfibios es larga. Resulta ingrato omitirlos. Muchos pecios decoran la cartografía náutica. La mayoría de ellos guardan la nómina de los 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 de fantasmas, de galernas y de tifones, de suertudos y de infortunios, de torpezas y de heroísmos. Y también de viejos lobos, que más saben por experiencias bien capitalizadas que por singladuras en papeles.

Somos propensos a asignar a un abstracto «destino» o a una providencial «fatalidad» el determinismo sobrehumano de hechos evitables. La casuística indica que más del 85% de los incidentes se corresponden a una concatenación de errores de procedimiento o fallas, algunos menores o inadvertidos, que se suceden o conjugan fatalmente. La mayoría de ellos son errores humanos. No siempre son atribuibles a las propias víctimas que pagan con su existencia o con secuelas. Los hay de toma de decisiones erróneas, de mala ejecución de procedimientos, de falta de mantenimiento, de controles o de tareas mal realizados, 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, de poca apreciación de la situación meteorológica, de insuficiente capacitación.

Muchas veces, las unidades no eran adecuadas para las misiones encomendadas o su estado operativo las hacía vulnerables o ya estaban vetustas.

En otros 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 que llevaban la antología de estos casos, notaríamos las coincidencias o las 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 ARA *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, y allí yacen, en permanente memorial de los rigores de la naturaleza, los apremios de la vida militar y el riesgo inherente de ser marino.

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. ■

El infeliz hundimiento del submarino ARA *San Juan* no ha sido ni el primero ni será el último. La vida marinera y el servicio de las armas conllevan un riesgo implícito que aceptamos con más valor que resignación.

BIBLIOGRAFÍA

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