

Introdución.

As condicións meteorolóxicas, o estado do mar, os obxectos flotantes non detectados, ... son algunhas das causas que dan lugar a naufraxios por perda de estabilidade nos barcos como consecuencia do embarque de grandes cantidades de auga. Agora ben, ademais existen outras causas, imputables máis directamente á inconsciente, no sentido mas amplo do termo, acción do home.

Iso é polo menos o que pon de manifesto o informe da Comisión Permanente de Investigación de Sinistros Marítimos, que se publicou en novembro do pasado ano. Abarca desde o ano 2000 ata o 2008, data en que se decide a súa disolución, e a creación da súa equivalente Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, (CIAIM), dependente tamén do Ministerio de Fomento, pero que a diferenza da anterior dá entrada a expertos independentes.

O informe analiza 39 sinistros producidos entre as citadas datas nas costas españolas, e inclúe entre outros, o naufraxio do "Prestige" de tan nefastas repercusións medioambientais.

Ao citado período pertencen tamén os naufraxios dos pesqueiros galegos "Siempre Casina"(22.02.2004),"O Bahía" (03.06.2004), "Sombriza" (07.01.2008) e "Cordero" (15.01.2008), que suscitaron grandes debates, en ambientes marítimos e pesqueiros, sobre as causas dos seus afundimentos. Tamén recolle os casos do "Nuevo Pilín" acontecido en augas do Cantábrico en novembro de 2004, ou o da "Nueva Pepita Aurora" cando regresaba a Barbate (Cádiz), tras faenar nos caladoiros marroquís. Finalmente o mais recente, tamén dun buque galego, o dos "Irmáns Landrove" de Cariño o 8 de setembro de 2009. Traxicamente na maioría dos casos producíronse con perdas de vidas.

O informe confirma as conxecturas realizadas no seu día polos expertos, (enxeñeiros navais, mariños mercantes e de pesca e mariñeiros en xeral), de que entre os factores que inflúen de maneira decisiva nos naufraxios, son a mala distribución de pesos a bordo e os cambios estruturais realizados

nos buques sen o correspondente estudo e autorización. Aínda que desde logo a mala mar o vento e outros factores meteorolóxicos, onde non intervén a man do home, tamén axudan.

Libro de estabilidade e indicacións ao capitán.

Fagamos un pequeno resumo do proceso que ten lugar desde que un armador decide construír un buque en canto ao seu aspecto de estabilidade.

En liñas xerais e sen entrar en detalles, o trámite para obter o Permiso de Navegación é o seguinte. Unha vez que un barco termina a súa construción de acordo cos planos previamente aprobados pola Administración e finalizado o seu armamento, realízanse a flote as chamadas "Probas de Estabilidade". Nelas mediante o traslado duns pesos previamente acordados dunha banda á outra e mediante as súas correspondentes medicións confírmase se os datos teóricos obtidos cos planos do proxecto do barco, están dentro dos parámetros esixidos e dentro dos criterios de estabilidade admitida pola Administración. Se é así o buque obtén o que se denomina a Patente ou Permiso de Navegación. Se non é así, esíxese a realización das oportunas reformas (lastrado, variación de uso de tanques, ...) ata que os resultados das escoras obtidas nas condicións mas desfavorables permitan asegurar que o artefacto "ten" estabilidade. Os cálculos efectuados, e os seus resultados así como os consellos ao Capitán no referente a distribución de carga e outros pesos, orde de enchido e de consumo de tanques de combustible e de auga, ... recóllense nun documento que se coñece como "Libro de Estabilidade" e a el hai que remitirse en todo momento para cuestións que afecten a ela.

Isto quere dicir que cando por exemplo, prodúcese un cambio estrutural nun barco, dependendo da súa importancia, o que procede é informar á Administración para que sexa esta quen decida se cómpre ou non realizar novas probas de estabilidade por se os cambios poden afectar á mesma. Por desgraza na maioría dos casos non é así e poucas veces dáse parte de modificacións deste tipo, seguramente máis polo papelorio que todo iso implica que por outra cousa.

Instalación de guindastres, modificación de tanques, modificación de adegas ou mamparos, cambio de uso de tanques, ... fanse sen maior criterio que o da necesidade e conveniencia, e modifican a estabilidade dos barcos e diminúen o francobordo ata chegar a facer a súa navegación perigosa. Ante isto, e tal como acontece noutros países, a Administración española estáse propondo esixir a realización das Probas de Estabilidade cada certo tempo, por exemplo cada dous anos, para comprobar que o barco segue cumprindo cos criterios previamente establecidos. (Algo parecido a establecer unha ITV para os barcos ou outros artefactos flotantes)

Máis difícil é o control sobre o reparto de pesos a bordo. Sobre todo no caso dos pesqueiros onde as condicións de carga varían entre situacións extremas. Os aparellos almacénanse en lugares onde prima a facilidade de acceso sobre outras cuestións, e onde o criterio do Capitán é moitas veces o único que existe. Por iso a importancia dunha boa formación e prudencia.

Se a estas causas unimos fallos nos sistemas de achique, portas de desaugue atrancadas ou reducidas sobre o deseño orixinal, saídas de escape cegados, portas de acceso a espazos estancos abertas, ... teremos un panorama de tan trágicas consecuencias como o actual.

Evidentemente como xa sinalamos, se a estas deficiencias se engaden unhas condicións meteorolóxicas adversas, pois iso, raro é que non acontezan mas traxedias.



"Siempre Casina"

Con porto base en Burela (Lugo), naufragou o 22 de febreiro de 2005 cando faenaba 19 millas ao norte de Tapia de Casariego (Asturias). O embarque de auga ocasionado polo mal tempo comprometeu a estabilidade

debido á "inutilización dos embornais", é dicir, as aberturas que permiten a descarga polos custados da auga embarcada sobre a cuberta nun golpe de mar. A iso se uniu outra imprudencia máis: as portas de acceso á zona estanca do buque, (habilitación, cámara de máquinas, ...), que deben permanecer sempre pechadas, e mais se cabe con mal tempo, estaban abertas. As ondas de máis de tres metros fixeron o resto. Dunha tripulación de once homes, seis falecieron e catro permanecen desaparecidos. Houbo un único supervivente. Calcúlase que no momento do naufraxio o casco soportaba un sobre peso de case o 13%. A ausencia de golpes e buracos no casco, unha vez observado en seco, elimina a posibilidade de colisión cun obxecto flotante.

"O Bahía"

Cerquero de 17 m. de eslora, 5,20 m. de manga e 2,35 m. de puntal naufragou o 3 de xuño de 2004 á altura das Illas Sisargas, próximas a Malpica de Bergantiños. O pesqueiro con base en Redondela, afúndese e seis dos seus dez mariñeiros perden a vida. Os catro restantes danse por desaparecidos. Segundo o informe redactado pola Comisión, dous erros humanos xeraron o seu naufraxio pois as grandes ondas rexistradas na zona provocaron o embarque de auga en cuberta "cuxa rápida evacuación ao mar impedían as tellas colocadas nas falucheras (aberturas colocadas a rentes da cuberta principal cuxo obxecto é permitir a evacuación da auga embarcada na cuberta)". Como no caso do "Siempre Casina", ademais a "auga accedeu ao interior do buque ao non estar pechadas determinadas portas e portelos na superestructura e no casco". Para complicar máis as cousas, o barco estaba proxectado para cargar unha rede de catro toneladas de peso, pero levaba dous das mesmas características. Os problemas de estabilidade víronse incrementados por unha distribución de pesos distinta á aconsellada no Libro "de Estabilidade". Todos estes factores variaron o CDG e o Centro de Carena, o que ocasionou perda de estabilidade, e dado o mal tempo, o naufraxio.

"Sombriza"

A embarcación "Sombriza" afundiuse como consecuencia da perda de flotabilidade ocasionada por unha vía de auga na aleta de

abor, (parte de popa do custado de abor), sen haberse podido establecer que ocasionou o impacto que perforou o forro de madeira. Esta foi a causa do naufraxio ocorrido o 7 de xaneiro de 2008 fronte O Vicedo (Lugo) de acordo coas conclusións da Comisión . Os seus dous tripulantes falecieron afogados.

Cunha eslora de 6.5 m. e un arqueo bruto de 2.97 toneladas, e casco de madeira, o naufraxio desta pequena embarcación dedicada á pesca do polbo con nasas, non pode achacarse a nada que non sexa o azar, aínda que se cumprise a lei tal e como estaba en vigor desde o día 1 de xaneiro de 2008, tal vez o socorro realizácese cando aínda era posible rescatar con vida aos dous mariñeiros.

Dende a citada data a lei obrigaba a todas as embarcacións de pesca de litoral e de pesca local "que dispoñan de espazos cubertos habitables a ir provistos dunha radiobaliza persoal de 121.5 MHz, por cada tripulante, cuxo traballo se leve a cabo en cuberta".

"Cordero"

O 15 de xaneiro do ano 2008, só oito días despois do naufraxio do "Sombriza", afúndese o arrastrero ribeirense "Cordero" fronte a Cabo Prior (A Coruña). Morre un tripulante, catro permanecen desaparecidos e só tres sobreviven. A xuízo da Comisión , a causa mas probable do accidente é a inundación progresiva dos espazos interiores e estancos do barco ao rexistrarse unha entrada de auga no parque de pesca proveniente do sistema de baldeo. A inundación non puido ser atallada polas bombas de achique "ben por fallos no seu funcionamento ben por falta de capacidade". O resultado da investigación tamén conclúe que a radiobaliza non funcionou correctamente, e que os pesqueiros que se encontraban na zona , non mantiveron a escoita obrigatoria da canle 16 de VHF. Os mariñeiros non puideron zafar as balsas salvavidas aínda que non se sabe a razón e os dispositivos de zafe automáticos non funcionaron.

Non hai constancia de modificacións nin alteracións que minguasen a súa flotabilidade, xa que o buque non se recuperou.

Fóra xa da costa galega, temos os casos do "Nuevo Pilín" en augas do Cantábrico e da "Nueva Pepita Aurora" de regreso a Barbate.

"Nuevo Pilín"

Este buque de eslora total 17.75 m., manga 5.00 m., puntal á cta . ppal. 2.35 m. e 36.67 GT. Naufragou o 19 de novembro de 2004 ao norte de Zumaya no Mar Cantábrico. Tiña o porto base en Santoña (Cantabria), e ía na súa demanda unha vez finalizadas as faenas de pesca. Cando foi localizado, despois do naufraxio, encontrábase a 10 millas de Punta Luceiro coa quilla ao aire.

As conclusións a que chegou a Comisión, comprobadas co recuperado casco do buque, foron as seguintes:

- No recoñecemento visual do casco, realizado en seco, non se observou ningún dano, o que descarta unha colisión ou vía de auga.

- No buque realizáranse unha serie de modificacións sen a correspondente autorización administrativa ou incumprindo condicións impostas. (Retirada de lastre fixo ou substitución de barandillado por amurada).

- Portas de desaugue modificadas. A sección quedou reducida case nun 40 %.

- O francobordo (ou reserva de flotabilidade), na condición estimada no momento do sinistro, era inferior ao mínimo autorizado.

Se a todo isto engadimos que segundo comprobouse no momento do naufraxio, o buque recibía a ondada pola aleta de abor e a súa velocidade era de 8 nós, excesiva dadas as condicións meteorolóxicas, pois iso.

O naufraxio deixou un saldo de tres mariñeiros mortos e dous desaparecidos.

"Nuevo Pepita Aurora"

O día 5 de setembro de 2007, "Nova Pebida Aurora", dirixíase ao porto de Barbate, unha vez finalizara as faenas de pesca no caladoiro de Marrocos. Cando se encontraba a 58 millas do porto a que se dirixía, o buque emborcou, quedando coa quilla ao sol. A bordo do pesqueiro encontrábanse 16 tripulantes. Como consecuencia do sinistro 5 tripulantes falecieron e 3 desapareceron. Ao día seguinte o pesqueiro afundiuse.



somerxía máis do debido en popa, favorecido por unha carga de aparellos que dobraba a regulamentaria, e comezou a entrar auga por unha das dúas portas de desaugue que non tiña seladas, a segunda de babor. A outra aberta era a terceira de estribor". Ademais o buque tiña dous tanques de combustible, a babor e a estribor, e no momento do accidente consumía do mas baleiro, o de estribor, polo que o peso no lado de babor do buque por onde entraba a auga, era moito maior e desencadeou a escora e que o barco terminase coa quilla "ao sol", termo mariñeiro que significa dar a volta. O resultado foi o falecemento, neste caso , do patrón e armador do buque, e o rescate dos seis restantes tripulantes do pesqueiro.

As súas características eran 19.40 m. de eslora, 5.87 m. de manga, 2.50 m. de puntal e un arqueo de 32.45 TRB. Fora botado no ano 1999.

Os expertos determinaron que o buque afundi como consecuencia da inundación dos seus compartimentos internos tras emborcar, debido á perda de estabilidade por unha desaxeitada disposición dos pesos a bordo, que lle mantiña escorado máis de 10° a babor e recibir nesa condición dous golpes de mar consecutivos. De feito, exactamente, determinaron:

O feito ocorría a 16 millas ao noroeste do Cabó Prior, próximo a Cedeira.

- Falta de estabilidade como consecuencia de, polo menos, un exceso de peso de 12 toneladas non contemplados no Libro de Estabilidade, o que comporta que os parámetros que definen a súa estabilidade estática e dinámica non cumprisen todos os criterios de estabilidade establecidos.

- O efecto de superficies libres por auga embarcada e a súa imposibilidade de evacuación ao estar reducidas intencionadamente nun 60 %.

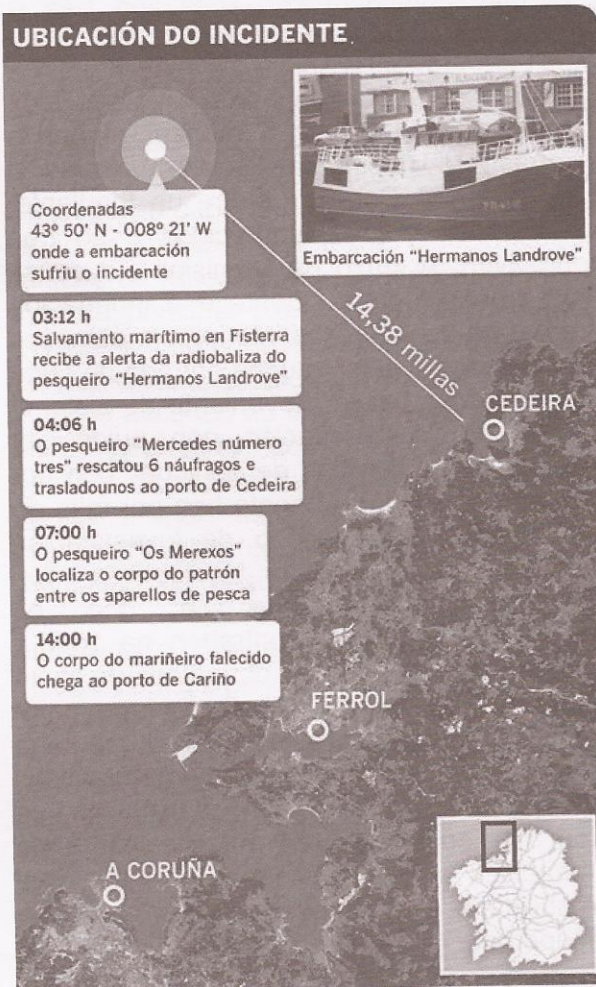
- Redución de francobordo por embarque de auga e exceso de pesos.

- Condicións meteorolóxicas adversas no momento do accidente.

- Condicións meteorolóxicas adversas no momento do accidente.

"Hermanos Landrove"

O volantero cariñés "Irmáns Landrove" zozobrou o 8 de setembro de 2009. Entre as causas da volta, segundo os expertos da Comisión , están as modificacións irregulares na estrutura da embarcación e a súa sobrecarga. Citando textualmente "porque se





O buque foi refloatado e remolcado ao Puerto Exterior de Ferrol onde se investigou o ocorrido e analizáronse as causas do naufraxio. Non se pode achacar neste caso , (nin nos anteriores a excepción tal vez do "Sombriza"), as causas á idade do buque xa que apenas contaba con dez meses e as condicións do mar eran calmas. As características do buque son: 17 m. de eslora, e un arqueo de 30.68 TRB. Segundo declaracións do 2º patrón "tardou uns 3 minutos en dar a volta".

Conclusiones.

Sen pretender criminalizar a actuación da xente "do mar", se é certo que a maioría do persoal relacionado cos ambientes marítimos e pesqueiros, coñecemos casos de imprudencias imputables aos actores da película . É certo que se trata dun traballo perigoso realizado en condicións extremas, a maioría das veces , pero precisamente por iso todas as precaucións son poucas. Os integrantes da CIAIM reclaman, con razón, mais campañas de formación e concienciación sobre carga, estabilidade, seguridade e actuación en caso de urxencias ás confrarías de mariñeiros e colectivos do sector pesqueiro. Demandan ademais a implicación de armadores, tripulacións, enxeñeiros, estaleiros, varadoiros e talleres para evitar este tipo de sucesos, ocasionados moitas veces por reformas non autorizadas cuxas consecuencias son fatais. En fin, pór todos os medios ao noso alcance para evitar estes terribles naufraxios.

Como sempre hai quen discrepa da receita a aplicar, pero en calquera caso non estaría de mas un pouco de coidado e previsión, sobre todo porque estamos xogando con vidas humanas.

Evidentemente as razóns que acabamos de apuntar non impiden esixir á Administración que poña os medios de rescate necesarios para que, en caso de producirse un naufraxio, se poida actuar con prontitude e eficacia.

Bueu, 10 de maio do 2010