

Navegación y Seguridad en el Sistema Hidroportuario Argentino

Cap. Osvaldo H. Bao
Presidente Asociación Civil Prácticos del Río Paraná

La Asociación Civil Prácticos del Río Paraná, organización que tengo el orgullo de presidir, quiere por mi intermedio agradecer a los organizadores del evento manifestando el placentero agrado que sentimos de poder estar una vez mas formando parte de esta importante reunión, y ante tan distinguido auditorio expresar nuestro pensamiento profesional ante los desafíos presentes y futuros que enfrentará el sector.

Algunos de los asistentes ya nos conocerán y otros no, es por ello que a modo de presentación diremos que somos una entidad sin fines de lucro, creada mas de una década atrás, representativa de la amplia mayoría de los Prácticos del Río Paraná en actividad, cuyos principales objetivos estatutarios fundacionales son: El velar por la Seguridad de la Navegación, El Ayudar en forma permanente a las Autoridades Nacionales “Ad Honorem” en todo lo que estas consideren necesario,(primordialmente en lo que a esa Seguridad de la Navegación respecta), y el Salvaguardar en todo momento los Intereses Profesionales de Nuestros Asociados.

Salvo algunas excepciones la mayor parte de la Sociedad se pregunta: ¿Qué es un Práctico?. Este es un interrogante comprensible si tenemos en cuenta que, por razones que ahora no vienen al caso, procedemos de una Educación que generalmente nos ha hecho referencia a la riqueza de nuestra Querida Patria puertas hacia adentro, manteniendo en un silencio incomprensible nuestra riqueza marítima y la importancia vital para nuestra Economía de la Navegación y el Comercio en nuestras Vías Navegables Interiores.

Que nos ha enseñado: “El 20 de Noviembre de 1845, tuvo lugar en nuestro Río Paraná la Batalla de Obligado”, obviando a quienes y los motivos por los cuales combatieron.

Que nos ha dictado como una Premisa Anecdótica lo vertido por el General Manuel Belgrano en lo referente a la Educación y al futuro de una Nación sin conciencia marítima y sin una Flota Mercante.

Es por ello que sin renunciar a nuestras ideas, dejamos a los especialistas en la materia el dilucidar los Por Qué de nuestra Educación Histórica en el fuero que corresponda, Pero a causa de esas mismas ideas estamos plenamente convencidos que debemos aprender de los errores y sin perder de vista el mundo que nos rodea, Vamos a Aportar de lo Nuestro lo Mejor con el único fin que persigue Todo Buen Ciudadano: Servir al País y a la Sociedad de la Mejor Forma Posible.

Retomando la explicación,

Un Práctico es ni más ni menos que un Navegante de Profesión, una mujer o un hombre que hizo su carrera en los buques de la Marina Mercante Nacional ocupando las distintas jerarquías de su escalafón hasta llegar a Capitán, tanto Fluvial como de Ultramar y que luego de años de navegación por la zona optada, fue evaluado, aprobado y habilitado por las Autoridades Competentes para pilotear los buques que reglamentariamente lo requieran, por lo tanto, un Profesional de estas características no se hace de un mes a otro con ayuda electrónica, Se necesita de la Experiencia que dan los años de navegación intensiva por una determinada zona para Aprender Minuciosamente las características de la misma, y luego, adicionando los Elementos Secundarios que Ayudan a la misma, realizar una Navegación Segura, que es la naturaleza de la Profesión.

A bordo de los buques es el Asesor de Navegación, Maniobra y Reglamentación del Capitán, Bajo su Autorización guía y maniobra al buque en la zona, siendo además en los buques extranjeros en navegación Delegado de la Autoridad Marítima.

Resumiendo, No existen Prácticos Sin Experiencia Previa ni Seguridad de la Navegación sin Prácticos y sin Autoridad Regente.

Esperando haber sido ilustrativos acerca de nuestra Naturaleza Profesional y quedando esta Asociación abierta a quienes se interesen en interiorizarse más sobre nuestra actividad, queremos pasar a hacer un poco de historia reciente sobre la Hidrovía en nuestra área de operaciones.

Como bien habíamos expresado en otras ocasiones, más de veinte años atrás era impensable para un Práctico del Río, pilotear un buque en forma segura como lo hacemos con los calados actuales, Eso obedecía al estado lamentable a que habían llevado a las Vías Navegables las políticas erráticas cuando no la ausencia total de las mismas en detrimento de toda la Sociedad Argentina.

Es por ello que vemos con satisfacción la evolución de la actividad comercial en la zona del Río Paraná que en los últimos años se ha incrementado notablemente con tendencia a seguir progresando en un futuro cercano por medio de la Hidrovía, En

esta evolución se encuentra concentrado el esfuerzo de todos los integrantes del sector productivo sumado al esfuerzo del gobierno a través de las Autoridades de la Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables y de la Prefectura Naval Argentina, del efectivo accionar de la empresa Hidrovía S.A que mantiene la vía navegable acorde a los contratos vigentes, De las Organizaciones que Agremian a los Trabajadores de todos los Puertos, De los Marineros Mercantes que transportan las cargas desde el inicio de la Red Troncal y finalmente, De los que sencillamente llevamos los buques con su carga hacia el mar, es decir, Un Trabajo de Equipo Serio para colaborar desde su actividad con un País en Serio.

Por supuesto, como todo emprendimiento humano tiene sus falencias y errores, que es de inteligentes el reconocerlos, investigar sus causas originarias y tratar de corregirlos para el bien de todos especialmente del País, y para ello es necesario comprender que los mismos no lo vamos a poder corregir en forma unilateral, al ser trabajo de equipo Todos Necesitamos la Ayuda de Todos dejando de lado diferencias de Intereses, Jerárquicas y de cualquier otra índole que se presenten para no volver a repetir las equivocaciones cometidas.

En lo concerniente a nuestra parte, haciendo un “mea culpa”, debemos reconocer que las ha habido, algunas las hemos solucionado durante la marcha y no han sido conocidas, otras no se han podido corregir a tiempo y han tenido sus consecuencias negativas para la Seguridad de la Navegación, En este punto necesitamos hacer hincapié y decir que cuando se está operando con los calados actuales, aparte del cuidado a poner de parte del Profesional que pilotea el buque está la Actitud Responsable de Quién lo carga y de Quién Autoriza ese calado, como dijimos Trabajo en Equipo.

Nos estamos refiriendo puntualmente a los acaecimientos durante el año en curso en el cual hemos tenido tres varaduras de importancia tal, que han arrojado un saldo de muchos buques sin poder salir o entrar por las diferentes clausuras de canal que forzosamente tuvo que efectuar la Autoridad Marítima Competente originando un lucro cesante importante.

En base a nuestra experiencia, sabemos que cuando el Río Paraná está en un nivel alto y baja en forma rápida, el sedimento se deposita ayudado por la merma en la velocidad de la corriente en los lugares que normalmente no son de profundidades determinantes, convirtiendo una gran parte del curso en zonas de poca profundidad.

Es un problema natural que siempre ha existido y obliga a los Profesionales a extremar los cuidados para disminuir al máximo los efectos hidrodinámicos que estos embancamientos originan contra el buque y recíprocamente, los efectos que el buque por su naturaleza origina en su derrota combinándose con los efectos de los bajo fondos, En estos casos juega la experiencia del Práctico, el entrenamiento de la tripulación especialmente de los Timoneles, Y fundamentalmente la velocidad que cada buque necesita en particular para conservar su buen gobierno.

Si todo esto se conjuga, el buque efectuará una navegación segura dentro de los límites que imponga la relación Calado – Profundidad, aunque de todas maneras el paso por las Profundidades Determinantes,(que son las Mínimas Profundidades de las Zonas a navegar), se hará prácticamente Sin Márgen o Espacio entre el fondo del río y la quilla, pues el Márgen de Seguridad Reglamentario es de 60 Cm y los buques, por un efecto puramente físico llamado Squat o Sinkage, (Principio de Bernoulli, Hidrodinámica), al tomar velocidad tienden a acercar su quilla al fondo del lecho fluvial, aparte de aproarse o apoparse tomando asientos longitudinales.

Por las razones expuestas y previendo de antemano los problemas que la bajante pronunciada, sin llegar a revestir carácter de extraordinaria nos originaría, al momento de conversar con los Capitanes sobre el calado del buque en carga, se les explicaba la problemática del río y se les recomendaba un calado acorde con la determinante a franquear basados en el efecto anteriormente explicado y la mínima velocidad para el buen gobierno de sus buques, Lógicamente, estos como Buenos Marineros entendían a la perfección, pero llegado el momento, apremiados por los Intereses Comerciales,. No hacían lugar a nuestras recomendaciones, Algunos buques pasaron, Otros No .Y el problema pasó a ser nuestro.

Atendiendo a la situación, esta Asociación Alertó sobre el peligro a correr levantando una exposición ante la Autoridad Marítima Competente, denunciando el problema y sugiriendo la solución en base a nuestra experiencia en el río, Solicitando que Mientras Perdurara la Bajante; O se hiciera un cálculo particular en cada buque de Su efecto Squat y en base a Su mínima velocidad de buen gobierno se determinara Su calado de carga, O se tomara directamente Tres Piés de Margen de Seguridad, Necesitamos ser bien claros en este punto, esta solicitud era Solamente para el Tiempo que Duraran las Condiciones Riesgosas de Bajante.

A nuestro juicio profesional ninguna de las dos medidas son exageradas y son factibles de ponerlas en práctica cuando las condiciones así lo requieran, de hecho el margen de seguridad de tres pies fue reglamentado años atrás por la O/M N° 40 del año 1974 para la zona arriba del puerto de San Lorenzo hasta el puerto de Santa

Fe, y en la actualidad se aplica en algunos casos para el franqueo de la profundidad determinante en el canal Ingeniero Emilio Mitre.; luego de la presentación mencionada, han variado las condiciones del río volviendo paulatinamente a sus niveles normales, pero de todas maneras la sugerencia está hecha y puede ser de utilidad para futuras ocasiones.

En lo tocante a clausuras de canal, lucro cesante y demás derivaciones a raíz de varaduras, planteando un interesante desafío futuro para el Trabajo de Equipo, tomamos el ejemplo de otras latitudes y vemos que: En Europa y Estados Unidos, donde por la densidad de su tráfico marítimo ocurren la mayor parte de los accidentes, la experiencia de esos países demuestran que las Autoridades Estatales proceden de manera expeditiva, conformando rápidamente un “Comité de Crisis” con representantes de las partes involucradas: Capitán, Armador, Seguros casco y máquinas, P and I, que les permite trabajar en conjunto y tomar incluso acciones directas con remolcadores o equipos de emergencia propios haciendo luego los cargos respectivos a quién corresponda con el claro objetivo de solucionar el problema, sea dejar expedita una vía de navegación, evitar o minimizar una probable contaminación, amenaza de daño ambiental etc.

Es claro que cuentan con los elementos y recursos necesarios para estas contingencias, propiedad de los estados y de particulares por que el intenso tráfico lo hace redituable.

Pero este Incremento Sustancial del Tráfico de buques se viene dando en Argentina en estos últimos años, especialmente en los dos últimos, por ello creemos que tenemos que adelantarnos un paso a las consecuencias de los acaecimientos, y sin dejar de recordar que la realidad local POR AHORA es muy diferente, tenemos que intentar crear un sistema adecuado a nuestras necesidades e irnos preparando para ponernos a la altura de las naciones con mayor experiencia, sabemos que el desafío es difícil, pero no es imposible, tenemos material humano competente a la altura de cualquier país, si otros pudieron nosotros también vamos a poder.

Con el mismo criterio anterior, teniendo en cuenta los problemas que se nos van a presentar en un futuro cercano con la profundización de la red troncal, vemos que por la Seguridad de la Navegación, tenemos la obligación entre todos los involucrados en la misma de hallar la forma para reducir a la mínima expresión la cantidad de cruces entre buques de ultramar, especialmente en las zonas comprometidas por los calados con que vamos a navegar, sin perjudicar por ello la dinámica necesaria que dicho tráfico necesita, por que no alcanza solamente con determinar las zonas permitidas para los cruces, ya que en épocas álgidas de

tráfico, un buque ultramarino con un calado medianamente importante es muy factible que pierda varias horas de navegación fondeado esperando la liberación de los pasos por parte de otros buques que en algunos casos llegan al número de cinco o más con un intervalo de tiempo entre ellos que hace imposible el franqueo en zonas seguras o permitidas.

Si la solución fuese de imposible práctica, como ser dragar bancos vírgenes o cortar islas, seríamos los primeros en llamarnos a silencio, pero en nuestro bendito Río existen Pasos Secundarios que solamente con trabajos de limpieza, un casi insignificante dragado y un elemental balizamiento de ser posible, tendríamos habilitado un sistema de separación de tráfico como muchos países del mundo lo poseen, ganando de esta forma Seguridad en la Navegación y en celeridad del tráfico, la sugerencia está hecha y estamos a disposición de quienes acepten el convite para ayudarlos con nuestra experiencia.

En aras de la Seguridad buscada, en sendas notas entregadas durante entrevistas concertadas con las dependencias de la Prefectura Naval Argentina, hemos alertado a las mismas de los riesgos que conllevan las habilitaciones para la construcción de muelles y amarraderos en forma inconsulta, como así también lo que de acuerdo a nuestra opinión profesional serían las medidas a adoptar para hacer menos riesgosos los franqueos o para solucionar los problemas que ocasionan en forma definitiva, debemos ser sinceros y reconocer el esfuerzo que la Autoridad Marítima realiza día a día dentro de sus posibilidades para ello.

En este tema necesitamos y debemos ser bien claros expresando que: No estamos en contra de la construcción de ningún muelle, ello significaría estar en contra del progreso del País y esto es Impensable siquiera para nosotros!!!, pero a decir verdad al emplazar algunos sin consultar previamente a quienes tenemos la responsabilidad de navegar y maniobrar con seguridad, construyéndolos donde lo indicaron los intereses comerciales, los convirtió en un serio peligro a sortear que ante algún error han traído derivaciones perniciosas para la Seguridad buscada, con consecuencias gravosas para los involucrados en los acaecimientos.

Es por esta razón que solicitamos formalmente a quién corresponda, por lo menos el consultar sobre las zonas de emplazamiento de las obras futuras para poder trabajar en conjunto y que ningún interesado se perjudique.

Este pedido obedece a que como consecuencia de la posición de algunas de estas obras, tenemos en el Río Paraná una importantísima disminución de lugares o zonas donde maniobrar de emergencia con la seguridad que se necesita; si a esto le

adicionamos la falta de datos sobre la profundidad en radas y zonas de maniobra, comprobaremos por ejemplo que en algunos casos de visibilidad reducida se torna menos riesgoso el continuar la navegación que maniobrar para fondear como lo indican los reglamentos y las buenas prácticas marineras.

Todo lo expuesto crea una noción aproximada en el auditorio de los peligros, unos naturales otros inducidos, que debemos sortear en el río y de las consecuencias que pueden traer aparejadas, lamentablemente tenemos que decir también, que al sucedernos cualquier percance se nos declara en primera instancia culpables del hecho debiendo nosotros demostrar nuestra inocencia en contraposición a toda legalidad, luego del acaecimiento, seamos o no culpables del mismo debemos enfrentar las reclamaciones por sumas millonarias de parte de los implicados que han sido damnificados, o sea, Iniciamos un pilotaje teniendo un capital patrimonial, y de sucedernos algún accidente, seamos o no culpables, corremos el riesgo de perderlo para hacer frente a una ínfima parte de las reclamaciones que se puedan originar, resultando de esto una gran presión psicológica a sobrellevar que juega finalmente en contra de la Seguridad de la Navegación.

Estamos firme y absolutamente convencidos que esto no es justo, por lo tanto continuamos y continuaremos reclamando a las Autoridades Competentes una Limitación de la Responsabilidad como tienen los Prácticos de muchos lugares del mundo hasta lograr nuestro objetivo.

Por último, queremos expresar que somos respetuosos de todos los sectores de la actividad, y que ponemos al servicio del País lo mejor que tenemos tratando de superarnos día a día, pues entendemos que optimizando nuestra profesión le estamos devolviendo a nuestra querida Patria un poco de lo mucho que ella nos dio.