

El expediente oscuro de los accidentes marítimos en México, fatalidades sin esclarecer

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Miércoles, 09 de Junio de 2021 12:00



El expediente oscuro

de los accidentes marítimos en México, fatalidades sin esclarecer

Hugo Sergio Gómez Smith

Uno de los temas controlados con más rigor por algunos Estados marítimos de América Latina, es la información que se genera entorno a los grandes accidentes tanto en el mar abierto como en los puertos. Otros Estados —los más avanzados— instituyen órganos independientes al gobierno como el National Safety Board of Transport de Estados Unidos (NTSB) o bien como el Transport Safety Board de Canadá (TSB). La estrategia lleva como objetivo recuperar la confianza en el sistema de seguridad marítima.

UNA VEZ que se investiga un accidente se publican las causas y las medidas para mitigar su recurrencia, así como las lecciones aprendidas. Para apoyar esta tarea, la Organización Marítima Internacional (OMI) —en el rubro de los buques— ha publicado el Código de Investigación de Accidentes

. Esto significa vetar a esas comisiones oficiosas con las que los gobiernos o cuerpos legislativos, tratan, de ocultar y/o politizar las causas de los siniestros cuando se vislumbra irresponsabilidades u omisiones en los niveles altos. Y es que de inmediato los resultados entran al rubro de seguridad nacional, un tema en el cual no se ha logrado establecer una política pública para seleccionar, qué información entra en esta esfera y cuál no.

Otra importante causa, es que no se tiene una política en cuanto a instalaciones críticas se refiere. No hay un catálogo de éstas, ni revisiones periódicas de las medidas o barreras para

El expediente oscuro de los accidentes marítimos en México, fatalidades sin esclarecer

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Miércoles, 09 de Junio de 2021 12:00

evitar las catástrofes. No existe una instancia sólida que exija anualmente tanto los simulacros como los planes de seguridad; protección y medidas de seguridad por caso (Safety Case).

Pemex, el mayor usuario de servicios marítimos, actúa de manera oficiosa como sucedió en el caso del buque Quetzalcóatl, ¿cómo?: Se nombra un grupo de funcionarios notables y se utiliza la famosa metodología ampliamente manipulable que llaman Análisis Causa Raíz (ACR) para culpar al factor humano; al personal de los estratos bajos y cuidar que la responsabilidad nunca llegue a los niveles más altos; solo personal desechable como si fueran fusibles de una línea de alta tensión. Mire, cuántos casos tenemos en los expedientes oscuros de la Marina Mercante y los puertos.

Ahkatum, el futbol como dramático distractor

Las mortales hechos vinculan a cuatro barcos gaseros y una lancha auxiliar de Pemex, una calurosa mañana del 15 de junio de 1985, en que se atendían las labores cotidianas en el enclave que forma en la terminal marítima de Pajaritos en el puerto de Coatzacoalcos. Por un lado, el buque tanque Nuevo Laredo se encontraba en el muelle número uno del lado oeste. Terminaba de inertizar sus tanques, maniobra que evita explosiones y barría los residuos con aire seco. Pero además, el equipo de aire acondicionado entró en etapa de mantenimiento y se ventilaban los camarotes mediante las puertas y rejillas abiertas.

En el mismo muelle, pero del lado opuesto, llegaba con máquina lenta otro buque de bandera extranjera, el Mundo Gas Río, con un piloto abordo que llamaban Pelo Fino y un solo tripulante mexicano en la lista de despacho, el capitán Zumárraga, que fungió como segundo oficial de cubierta. Presuroso lanzaba los cabos al muelle con miles de toneladas de amoníaco abordo que serían descargadas para su proceso.

Otro barco de Pemex, el Reynosa, se encontraba en el muelle 9, lado oeste ambientado y listo

El expediente oscuro de los accidentes marítimos en México, fatalidades sin esclarecer

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Miércoles, 09 de Junio de 2021 12:00

para recibir carga mientras los tripulantes animosos veían en la televisión el partido de futbol de México contra Alemania, a la vez que otros jugaban un “cascarita

” en un campo cercano. A mismo tiempo el barco gasero

“ AHKATUN”. destacaba en el Muelle Pajaritos” N° 2 lado este.

Cargando solo 66 por ciento de su capacidad o sea 22,000 toneladas de LPG que llevar í

a para Guaymas. El gigante pod

í

a recibir 32,000 toneladas, pero solo en ocasiones realizaba esta maniobra.

De repente aquel panorama de calma marinera mudó al caos. Ante el asombro de los espectadores la manguera de carga se fue inflando hasta reventar en medio de un estruendo similar al disparo de un cañón. El gas se fue esparciendo formando una densa nube que avanzó impulsada por el viento hasta los muelles vecinos envolviendo la pequeña embarcación de pasaje que yacía atracada por un costado.

El oficial de guardia del buque tanque Reynosa recibió una llamada angustiada: Era el patrón de costa de la lancha Pemex... (el número no lo registra la mente de los actores) avisando que se movería porque olía mucho a gas. En este

intento, el motorista (Manuel, al que apodaban el Pelón) desató

el infierno. Al sentir el peligro, puso en servicio el motor de la lancha y sali

ó

huyendo a trav

é

s de la nube de gas. No fue muy lejos Só

lo recorri

ó

unos 200 metros.

De repente se produjo la explosión de la pequeña embarcación. La combinación fatal oxígeno y gas solo esperaba al tercer elemento y el motor se lo proporcionó

ó

con la chispa del escape. El cuerpo del infortunado motorista sali

ó

disparado ante el estruendo ocasion

El expediente oscuro de los accidentes marítimos en México, fatalidades sin esclarecer

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Miércoles, 09 de Junio de 2021 12:00

á
ndole la muerte.
Al incendiarse el gas el fuego formó
figuras tr
ágicas, como si fuese bolas de fuego lanzadas de algún arma mortal se desplazaron ávidas
hacia el Ahkatum y el Nuevo Laredo que se encontraba enfrente y subieron por popa a las dos
embarcaciones incendiando a ambos barcos.

El siniestro espectáculo del Ahkatum saliendo en llamas hacia el fondeadero fue una de las
maniobras más audaces de la Marina mercante que nunca reconoció a los verdaderos héroes,
pero el número de víctimas fatales se mantiene en secreto.

Remolcador Pemex 32, un desafío a la furia del Golfo de México.

La fatalidad empieza a tejer su trama allá a mediados de septiembre de 1992 en la línea que
separa el verano del otoño, después del día 25, cuando el remolcador PEMEX 32 que dependí
a de Coatzacoalcos sali
ó para apoyar una patrulla de la Armada de M
é
xico que yacía varada sobre los bajos de Antó
n Lizardo
, frente al puerto de
Veracruz.

Durante varios días la nave se mantuvo en la ruda maniobra hasta que desistió ya que los
fuertes vientos del norte le obligaron a entrar a puerto. Una vez que el viento amainó, el capitán
Alberto Reyes Pérez *El Tiburón*, como se le conocía en toda la flota petrolera, se hizo a la mar
de nuevo y retomó la maniobra. Dicen que el Norte recobró su fuerza, por lo que todas las
patrullas de la Armada de M México regresaron a Veracruz.

Él se quedó a capotear el mal tiempo. Tomó como referencia que en Tampico ya había bajado
su fuerza. Datos tomados de la última comunicación que sostuvo el remolcador con el capitán
del Buque Tanque Vicente Guerrero, Samuel Aguilar que servía de enlace con la jefatura de
operaciones, indican que estaba fallando un generador y que aún con la orden de entrar a
puerto se quedó en el mar considerándolo menos riesgoso debido a que si viraba el rumbo la
fuerte marejada podía hundir la embarcación.

El expediente oscuro de los accidentes marítimos en México, fatalidades sin esclarecer

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Miércoles, 09 de Junio de 2021 12:00

Alberto era un marino muy experimentado, nativo de Tampico. Se había fogueado como capitán de los caza huracanes, como llamaban a los remolcadores PEMEX, 38,39 y 40 que salían a la mar precisamente en tiempos de Norte para auxiliar a las barcasas Reforma y Revolución de la Perforadora M

é
xico. Perdieron contacto dos días con la embarcación y despu
é
s en el caf
é
la Parroquia se comentó que no se sabía nada del remolcador lo que conmocionó a los directivos y fue clave para una condena pública. Al día siguiente.

Se inició un operativo de búsqueda y rescate y por la tarde se develó la incógnita: Un naufrago, único sobreviviente llega a la Gerencia y pidió hablar con los jefes. Subió y lo cobijaron en el más absoluto secreto. Durante el día poco a poco el mar fue arrojando por diversas partes a los difuntos, trece en total, el único cuerpo que nunca fue encontrado fue el del Capitán. De ahí surgieron temerarias especulaciones de que el Capitán no estaba a bordo. De que la nave no estaba en condiciones de navegar. Los deudos enardecidos reclamaron justicia por diversos medios a la luz de supuestas revelaciones filtradas desde adentro.

Y el ánimo persecutorio de una Procuraduría General de la República alimentado por los grupos de poder que perviven dentro de PEMEX lo que arruina la vida de cinco funcionarios para concluir lo que todo mundo sabe: fue un desafortunado accidente marítimo surgido de los riesgos propios del mar.

Quetzalcoatl, una serpiente de fuego

La historia del Quetzalcóatl es otro tema opaco de la gestión de Díaz Serrano: Fue construido en 1979 en Trieste Italia. Desde su adquisición, sus travesías en aguas nacionales está

El expediente oscuro de los accidentes marítimos en México, fatalidades sin esclarecer

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Miércoles, 09 de Junio de 2021 12:00

n plagadas de incidentes; de largas estancias en diques y muelles para reparaciones. Pertenebió a los buques tanque italianos que se pensó eran los prototipos que requerían estar en la flota petrolera en los años dorados en que se soñó tener marina mercante.

La tragedia inicia su trama cuando el barco descargaba combustóleo en el puerto de Tuxpan, un catorce de octubre de 2006 cuando sufrió una avería en el freno de la grúa y cayó uno de sus brazos golpeando la barandilla. Ya casi vacío, llegó a la Terminal de la Bahía de Pajaritos en Coatzacoalcos para su reparación y atracó en el muelle seis. Había sido contratado para descargar su carga en las instalaciones de la Comisión Federal de Electricidad.

Llegó a puerto en sábado y se hicieron los arreglos para que a una compañía contratista hiciera la reparación. Al día siguiente siete personas de la empresa López García y sus familiares abordan la embarcación. Llevaban equipo de soldar y no se había hecho ninguna inspección de seguridad por lo que el capitán de la nave se dirigió a la oficina de los jefes para protestar ya que no se habían firmado los permisos de seguridad. La maniobra era asaz riesgosa y debían buscarse otras soluciones.

Una alternativa hubiese sido inertizar los tanques con gases emitidos por una planta que por diseño están equipados estos buques para evitar mezclas explosivas, pero ¿qué cree? la planta estaba descompuesta. La otra salida era inundar los tanques de carga con agua para neutralizar cualquier explosión y posteriormente sacar dicha agua contaminada con los residuos de la carga a unas instalaciones depuradoras que seg

ún

el Convenio

M

arpol deben tener las terminales petroleras, pero en México muchas regulaciones no se cumplen a cabalidad: cuando se presenta una emergencia se depositan los residuos oleosos en unas presas a cielo abierto.

Pero en el caso del Quetzalcóatl no tenían suficiente capacidad y se optó por lo más peligros: Sin medir la potencial explosivo del buque se autorizaron trabajos de soldadura con cortinas de agua. Reza el peritaje en cuestión en sus conclusiones: “La gerencia nunca estuvo enterada de los trabajos” y por supuesto culparon a los pobres soldadores muertos, cuyos cuerpos se estarcieron de manera terrorífica tras la explosión y al personal de abordaje, así como al personal de la superintendencia de mantenimiento de Pajaritos. Influyó de sobremanera la consigna del ex presidente Felipe Calderón que en una visita a Pajaritos pidió literalmente: ¡A esa gente la quiero en la cárcel! La Justicia por consigna.

La necesidad de investigaciones serías, profesionales y públicas

Es preciso instituir en esta nueva era en que la Secretaría de Marina retoma en control de las actividades marítimas, un cuerpo profesional e independiente a las estructuras de gobierno que efectúe los dictámenes periciales de las causas de los accidentes catastróficos conforme a la práctica internacional. Si bien las estadísticas apuntan a que en la mayor parte de las veces es negligencia del factor humano. También hay causas empresariales y visos de irresponsabilidad.

El caso del Ahkatum es emblemático pues se supo de la falta de comunicación entre la terminal y el buque, ambos distraídos por un partido de fútbol. Otro elemento que pudo llevar a la

El expediente oscuro de los accidentes marítimos en México, fatalidades sin esclarecer

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Miércoles, 09 de Junio de 2021 12:00

catástrofe fue el mal diseño de los muelles pues el buque estaba amarrado con la proa hacia tierra firme violando la práctica internacional y una alarma en mal estado a la que no se prestó atención. Todavía hasta la fecha hay datos que permanecen ocultos. Nunca se hicieron públicas las causas oficiales de siniestro.

El Pemex 32 es un caso más de una nave que pese al mal estado en que se deja a criterio del Capitán la decisión de salir pese al mal tiempo y peligro al que se expone por la falta de comunicación ¿cómo es que se pierde contacto con un buque más de 24 horas en una situación de peligro? Quedan entre los mitos la especulación de que el Capitán no estaba a bordo. Que aún vive oculto en la sombra cargando su culpa.

En cuanto a Quetzalcóatl, es un caso más de una reparación de emergencia en un fin de semana muy mal planeada. Una maniobra en extremo peligrosa donde se ocultó información pues nunca se les notificó a los soldados que prácticamente manejarían flamas sobre unos tanques que contenían un gran remanente de producto de gasificó y convirtió la atmósfera interior en una verdadera bomba de tiempo. Una chispa se filtró por una válvula de vacío y desató el infierno.

Cuentan los testigos que los cuerpos desmembrados de los soldados se esparcieron en un dantesco espectáculo. Pemex formó un grupo de notables que llevaron a cabo una "investigación" que en primera instancia exculpó a los altos niveles de la Gerencia. Obvio que se fue contra el capitán que pese a que a su oposición y a que le obligaron aceptar la maniobra recayó la culpa.

¿Usted cree ante tanta omisión no hace falta seriedad? ¿Dónde quedó la autoridad marítima? Una ficha más del dominó que forman la red de responsables de los siniestros que se mueven según la jugada. ¿Qué no es el encargado de que se cumplan las normas de seguridad en los buques? Aún hay expedientes cerrados como el Pozo Ixtoc I, las diversas plataformas como Usumacinta y Abkatum Alfa y otros. Ojalá en el plano terrestre, algún día sepamos la verdadera historia de la línea 12 del Metro. Es hora de cambiar la cultura de la opacidad y vivir en una sociedad abierta. En una verdadera democracia.

El expediente oscuro de los accidentes marítimos en México, fatalidades sin esclarecer

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Miércoles, 09 de Junio de 2021 12:00
