



## Comentarios de Libros

"SUPERSHIP" — Noel MOSTERT

Macmillan, London, 1975

Por  
Andrés ANDES



ARO LIBRO, éste de un periodista sudafricano nacionalizado canadiense, que escribe para revistas y periódicos americanos y que se embarca en un superpetrolero inglés para captar el perfil de los grandes buques y de sus tripulaciones y termina por comentar muchas otras cosas porque el asunto resultó positivamente más complejo de lo que pensara primitivamente.

En 300 y tantas movidas páginas, Noel Mostert no solamente describe su experiencia a bordo del "S.S. Ardshiel", de la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company —más conocida como la P. & O. Line— en viaje redondo entre Rotterdam y el Golfo Pérsico o Golfo de Arabia para tomar un cargamento de más de 200 mil toneladas de petróleo crudo con destino al Mediterráneo, vía Cabo de Buena Esperanza

En realidad, el autor se va entusiasmando con las múltiples implicaciones y derivaciones del tema y proporciona infinidad de datos sobre los más diversos tópicos, como el extraordinario incremento del consumo mundial de petróleo, el notable crecimiento de la flota mundial de petroleros —que supera los 200 millones de toneladas de porte bruto— o el aumento considerable en el tamaño de los buque-tanques, el mayor de los cuales —el "Globtik Tokyo"— tiene 476 mil toneladas.

A propósito de estos gigantes del mar, dice: "...aun los operadores y los mismos marinos parecen tener aversión a llamarlos buques. Se refieren a ellos simplemente como "VLCC, Very Large Crude Carriers". El término se aplica a los buques de más de 200.000 toneladas y está pasado de moda ya, con una nueva designación, "ULCC, Ultra Large

Crude Carriers", que se usa para naves de más de 400.000 toneladas...".

Habla, en seguida, del tiempo en puerto, que se calcula en un tercio para los buques de carga en general, mientras que los costos estimados de operación de un supertanque se basan en que navegue 340 días al año.

Según es sabido, estos superpetroleros cargan y descargan en pocas horas y lo hacen amarrados a boyas o terminales que quedan a millas de los puertos, de modo que el personal prácticamente no baja a tierra durante todo el viaje redondo, que dura dos meses y medio —y a veces, más— entre Europa y el Golfo de Arabia. Las dotaciones son relevadas viaje por medio y gozan de períodos de licencia que van entre seis semanas y dos meses. Así y todo, se producen serios problemas síquicos en algunos oficiales y tripulantes de los VLCC y ULCC, que el autor se encarga de comentar, se diría que con demasiado énfasis.

Como corresponde a un buen periodista, Noel Mostert logró ambientarse rápidamente a bordo y hacerse de amigos, en especial entre los oficiales jóvenes, por cuya capacidad y preparación muestra gran admiración. En cambio, considera anticuado y autoritario al capitán, a pesar de lo cual reconoce que es un profesional competente, dedicado y responsable.

Pero llama la atención que el autor sienta escasa simpatía por los armadores, por los astilleros, por las sociedades clasificadores de naves y por las compañías de seguros en general y ninguna, en particular, por los supertanques.

Es cierto que justiprecia las comodidades —hasta hace poco inimaginables— que ofrecen esas verdaderas ciudades flotantes: espaciosos camarotes unipersonales para cada tripulante, elegantes comedores y salas de estar, enorme piscina, gran variedad de películas, escogida biblioteca, excelente rancho, facilidades para que viajen las esposas de los oficiales, en fin, toda clase de atractivos para hacer menos monótona y más placentera la vida a bordo.

Sin embargo, carga las tintas contra los superpetroleros, a los cuales califica

como "los objetos móviles más grandes que el hombre haya inventado y también los más peligrosos".

Para empezar, hace un minucioso recuento de los desastres ocurridos a los buques-tanques y de sus causas. Nos informamos que durante los últimos 15 años ha habido un promedio de 14 explosiones anuales, muchas de ellas fatales al buque y a la tripulación, y que las causas más comunes son electricidad estática o negligencia humana y generalmente, una combinación de ambas.

En seguida las emprende contra la polución que producen los supertanques en los océanos, no sólo en caso de siniestros sino permanentemente con los derrames de petróleo que matan la fauna y flora marinas y, según el autor, ponen en peligro la supervivencia humana.

Pero le ha salido gente al camino al periodista-escritor. Desde luego, la International Chamber of Shipping y las principales compañías clasificadoras, Lloyd's y Det Norske Veritas, han refutado las argumentaciones de "Supership", aunque con un lenguaje árido, "ingenieril", que no puede competir con el estilo ágil del libro.

Así lo reconoce el Profesor Stromme Svendsen, Director del Institute for Shipping Research de Noruega, quien salta a la palestra abiertamente en un reciente artículo en el "Norwegian Shipping News" (Oslo, N° 21, 1975). El afamado experto marítimo descalifica desde la partida al autor: "Es un periodista. No es un naviero, investigador, ingeniero o profesional en cualquier ramo relacionado con la marina mercante. Sin embargo, es instruido y ha estado a bordo de un buque-tanque británico por un viaje. Esto le ha permitido escribir un libro de 300 páginas, medio documental y casi literario. El libro contiene 14 capítulos, sin títulos, referencias, notas al pie u otra documentación profesional; pero es una mezcla de nombres, hechos, fechas, etc. Incluso se encuentran algunos poemas". Y después de dar sólidas razones para probar que los grandes buques son más seguros que los de menor tonelaje, tanto para las tripulaciones como para el medio ambiente, el Profesor Svendsen

termina irónicamente: "Con toda probabilidad, los supertanques no están agonizantes, a pesar de Noel Mostert".

Otros comentarios de revistas profesionales no han sido tan adversos. Por ejemplo, "The Shipping World & Shipbuilder" (London, August 1975), lo encuentra un libro fascinante, entretenido y fácil de leer, aunque inquietante, si bien considera que "desafortunadamente muestra un solo lado de la historia".

En verdad, el autor se extiende sobre los riesgos y peligros que representan los superpetroleros, pero nada dice de los miles de viajes sin accidentes y sin incidentes que éstos realizan anualmente ni se refiere en absoluto a la importancia vital que ha adquirido el petróleo y sus derivados para el mantenimiento de la vida civilizada ni menos aún al papel fundamental que los grandes buques-tanques juegan en el abastecimiento mundial de ese elemento insustituible para la humanidad.

Con todo, a lo largo de la obra se plantean una serie de problemas e inquietudes, algunas de las cuales vale la

pena analizar, como lo ha hecho la International Chamber of Shipping respecto de los 42 puntos que afectan a armadores y astilleros.

Por otra parte, "Supership" ofrece conclusiones prácticas e interesantes de ser consideradas por todos los países navieros, como la necesidad de cumplir estrictamente las exigencias de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO) sobre seguridad de la vida en el mar y las de la Organización Internacional del Trabajo sobre empleo a bordo de personal calificado; la conveniencia de activar la puesta en vigor de la Convención de la IMCO sobre polución en el mar; o la sugerencia que no se permita la transferencia de ningún VLCC sin que sea sometido a la más estricta inspección, especialmente sobre corrosión del casco y condición de las máquinas.

Creemos, pues, que vale la pena a los interesados en las cosas del mar leer este libro versátil, desordenado, informal y a la vez ameno, valiente y bien documentado.

