

PRIMERAS JORNADAS TECNICAS sobre:

EL SUPERPUERTO Y REFUGIO DE GALICIA

Ferrol, 16, 17 y 18 de enero de 2008

Auditorio del FIMO (Feria Internacional de Muestras del Noroeste), Punta Arnela-La Malata, S/N

1ª jornada (16 de enero de 2008): “LOS PUERTOS REFUGIO A DEBATE”

Mesa 3ª de las jornadas

El marco práctico



Moderador: **D. José Ramón Franco Caaveiro** – Presidente de la Asociación de Empresarios de Ferrolterra

17,00 SOBRE EL PRIMER PUERTO REFUGIO DE GALICIA. LA EXPERIENCIA PRÁCTICA



D. Benigno Sánchez Lebón – Ex Capitán de la Marina Mercante y 32 años Práctico Mayor del puerto de A Coruña (Práctico durante las catástrofes de los buques “URQUIOLA” y “MAR EGEO”)

Comenzó el Sr. Sánchez Lebón diciendo que en sus 32 años como Práctico Mayor del puerto de A Coruña han ocurrido muchas cosas. Entre sus peripecias, habló de cuando saltó del buque “Urquiola” en llamas y nadó durante tres horas entre las manchas de petróleo, hasta que unos marineros lo rescataron cerca de Canabal, en Mera.

También como se ofreció para poner en marcha el “Prestige” y llevarlo hasta el fondeadero de la ría de Ares. Si se hubieran colocado flotadores cubriendo una amplia zona habría manchado algo, pero no se hubiera producido la catástrofe. Otra opción más problemática era haberlo llevado al muelle petrolero de Repsol en el puerto interior de A Coruña.

Manifestó que las Administraciones se han equivocado con los nuevos puertos del norte de Galicia, porque quienes han decidido su construcción sólo conocen el mar desde sus despachos, o desde las vacaciones de verano tumbados al sol en las playas del Mediterráneo y como mucho haciendo surf o vela en aguas calmas. Pero el mar es algo más y en especial el mar de las costas gallegas. El puerto exterior de Ferrol desde el punto de vista del mar es un buen puerto, aunque escaso y pequeño, su problema radica que no se pensó en su área logística portuaria (un gran error de bulto) ni hubo previsiones para sus comunicaciones viarias. El puerto exterior de A Coruña, si se hubiesen realizado las voladuras situadas a la entrada del puerto interior, no sería necesario. En todo caso debiera haberse construido en la ría de Ares o en su defecto ampliar el puerto interior de A Coruña con un segundo dique de abrigo complementario al de Barrié de la Maza. Continuó diciendo que la suya no es la única voz crítica con el puerto exterior de A Coruña, sino que hay muchas más pero públicamente no se atreven a dar la cara. El problema más grave de este puerto es su ubicación, también si se necesita o se trata de una gigantesca operación financiera, que también puede ser.



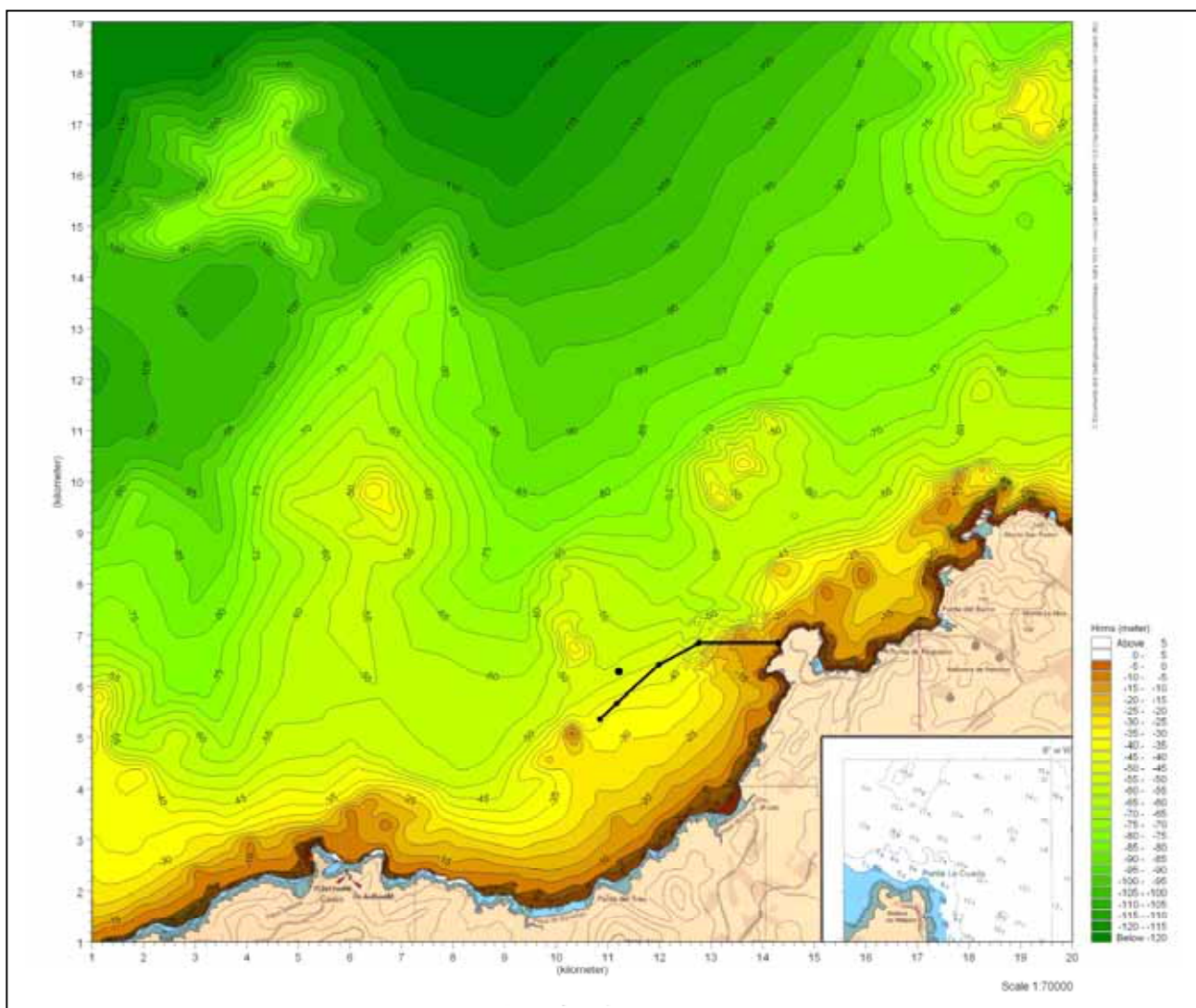
Hundimiento del petrolero Urquiola, 1976, A Coruña



Hundimiento del petrolero Mar Egeo, 1992, A Coruña

Pero la equivocación fue doblemente mala El puerto exterior de Ferrol ha acabado por ahogar la angosta ría de Ferrol, limitando todavía más la baja renovación de sus aguas y condenándola a la casi extinción de su rica vida marina. El puerto exterior de A Coruña ha eliminado la zona de marisqueo y los caladeros más ricos de toda la costa Ártabra, y ahora los pobres mariscadores y pescadores están peleando para que sean indemnizados porque se les ha eliminado su sustento de por vida. Además se ha hecho daño a mariscadores y pescadores de otras zonas, como los de la ría de Ares, A Coruña, Laxe, Malpica, etc., que también mariscaban y pescaban en punta Langosteira. Si hubiesen preguntado a los expertos y principalmente a la gente del mar, les hubieran dicho que el lugar más adecuado era una ría pobre y resguardada como la de Ares, donde apenas hay un pulpo, faneca o almeja, y que ha sido y es el fondeadero natural de toda la vida. Por algo será.

Si se construye un puerto debe ser para todo tipo de cargas: contenedores, automóviles, gas, mercancía general, etc., pero el puerto exterior de A Coruña no sirve para éstas. En el tráfico de contenedores los barcos necesitan entrar rápidamente, descargar rápidamente y marcharse. Si al capitán de un portacontenedores le dicen que no puede trabajar por el oleaje, no espera; consulta con sus armadores y se va a otro puerto. Hay que preguntarse para que sirve el puerto exterior de A Coruña, cuando solo está previsto para petróleo y carbón. Se utilizó el pretexto del “Prestige” para aprobar el proyecto y no sirve para meter un buque siniestrado ni para mercancías de todo tipo, por eso no está claro su objetivo. No se podía elegir un sitio peor porque Sabón es una costa que está desprotegida de toda defensa natural, lo que implica hacerlo de manera artificial con un dique enorme que pretende parar olas de hasta 25 m. Es una obra faraónica con muchas dificultades técnicas, y que tiene resaca directa.



Batimetría final de Punta Langosteira

En el caso del puerto interior de A Coruña la resaca es indirecta porque las olas entran, rebotan en el Seixo Blanco y vuelven al dique de abrigo, y el mar pierde una energía cinética del 50% con el embate del mar en la costa de Mera quedando una resaca residual. Sin embargo en Sabón, la resaca es directa, no hay pérdida de energía cinética y la embestida será mucho mayor. En los 32 años que estuvo como práctico en el puerto de A Coruña se preocupó de esta resaca, que se nota mucho en el muelle petrolero, donde durante dos meses los barcos no pueden trabajar para evitar accidentes y roturas. Con el coeficiente de resaca que hay en Sabón, el puerto exterior de A Coruña estará sin trabajar cuatro, cinco o más meses. Por otro lado puede haber accidentes y averías, y los barcos tendrán que salir a resguardarse al fondeadero de la ría de Ares para evitar roturas y otros males mayores. Las perspectivas para el puerto exterior de A Coruña son muy malas y no digamos su rentabilidad.

Hay otro problema añadido, Sabón tiene un bajo rocoso. Un bajo fondo, parecido a las agujas donde varó el “Urquiola” (que ya las han volado) que se denomina bajo Pego. Está en la ensenada que hay entre Langosteira y Sabón a una profundidad de aproximadamente 5 m., bastante distante del dique que se está comenzando a construir, pero en la zona de maniobra. Los buques están obligados a acercarse al dique de abrigo. Con mal tiempo y fuertes vientos del noroeste será muy peligroso para los barcos medianos y grandes porque tendrán que hacer unas maniobras muy forzadas. La entrada en este puerto, será por el sur y obligará a hacer un viraje muy brusco; un barco mediano con viento fuerte de noroeste tendrá problemas para hacer la maniobra. Si el puerto exterior de A Coruña se finaliza algún día, habrá momentos en que estará vacío porque tendrán que salir los barcos por la resaca. Así, nunca será rentable pero al ser público lo pagaremos todos los españoles.

EL SUPERPUERTO Y REFUGIO ÁRTABROS

Finalizó diciendo que el Superpuerto y Refugio Ártabros está previsto en un lugar apropiado y no tendrá los problemas de Punta Langosteira o Caneliñas. Al estar cerrada la parte oeste por un dique (única posibilidad de recibir olas), queda un sitio óptimo para un gran puerto y refugio. Finalizó dando la enhorabuena a los promotores de esta brillante e innovadora idea, a los que deseó mucha suerte y paciencia con unas autoridades que no se preocupan de la seguridad marítima, porque una vez que pasa el peligro se olvidan. Indicó que tarde o temprano en la ría de Ares habrá un gran puerto, pero probablemente haya que esperar a otros políticos más juiciosos y sensatos que aunque no sepan de la mar al menos sabrán asesorarse. Se lamentó que no hubiera permanentemente establecido un gabinete de crisis preparado y vigilante para las emergencias, como en otros países (Inglaterra, Holanda, etc.): “Parece mentira que España esté rodeada de mar”.