

# LA TRAGEDIA DEL "BRAER": ACCIDENTE Y CONTAMINACION

Autores: Melón, E.; García Melón, E.; Burgos, A.; Rubio, C.; Perera, J.  
Universidad de La Laguna.

## ABSTRACT

Numerosos han sido los sucesos de mareas negras causadas por buques. Uno de estos fue el del buque-tanque "Braer", que se hundió en las costas de Escocia, con 87.000 toneladas de crudo y diesel, a principios de 1993. Como en la mayoría de los casos de mareas negras, el tiempo de mar y de viento, jugaron un papel primordial en el origen del suceso y en la posterior marea negra.

Las autoridades sanitarias de las Shetland realizaron análisis del aire, cuyos indicadores estaban muy por debajo de los límites de riesgo para la salud, a pesar de lo cual se tomaron medidas preventivas en relación con la población.

## EL ACCIDENTE

El "Braer" era un petrolero monocasco de 89.730 toneladas que pertenecía a la compañía norteamericana "Braer Corp.", abanderado de Liberia (conveniencia).

El domingo 3 de enero, tras completar la carga de 84.700 toneladas de crudo en el puerto noruego de Mongstad, zarpó rumbo a la refinería canadiense de St. Romuald.

En la mañana del 4 de enero, sufriendo un temporal de fuerza 10 a 11 y con olas de más de 10 metros, unos tubos estibados a popa, en la misma banda por donde se recibía el temporal, se destruyeron. Con los balances, estos tubos golpearon y rompieron las ventilaciones de los tanques de diesel de la sala de máquinas. A través de ellas empezó a entrar agua de mar que comenzó a contaminar el diesel del buque.

A las 04-40 horas el motor principal se paró secundado casi de inmediato por los auxiliares, dejando al "Braer" sin propulsión y a oscuras. Acto seguido, y debido al mal tiempo, el buque comenzó a derivar hacia la costa. A las 08-50 horas el Capitán y la tripulación fueron evacuados, por un helicóptero del Coast Guard, ante la inminente embarrancada y el riesgo de un incendio espontáneo de la carga.

A las 10-55 horas una enorme ola lo arrojó contra las rocas de Garths Ness y comenzó el derrame de petróleo. El total del vertido ascendió a 85.000 toneladas de crudo y 1.600 de diesel.

## LA CONTAMINACION

Durante el resto del día 5, hubo temporal del SW fuerza 10 con rachas de hasta 80 nudos, que continuó soplando durante las siguientes dos semanas.

Atravesado al oleaje que rompía sobre su cubierta y superestructuras, el "Braer" se hundió de popa hasta que el día 11 se partió incrementándose el vertido de crudo.

Se realizaron dos salidas por parte de un DC3 para rociar con dispersante el vertido. Casi todas las barreras, skimmers y demás maquinaria, junto con un personal altamente preparado, que supuestamente debería de haber utilizado tal equipamiento, se quedaron en la playa, ya que debido al temporal no fue necesaria su intervención.

Fue, precisamente, el temporal que desencadenó la tragedia, el que se encargó de minimizar sus efectos. El factor decisivo fue el oleaje, cuya intensidad y continuidad impidieron la formación de una densa capa superficial de crudo, forzando su suspensión vertical y facilitando la posterior dispersión por las corrientes, ya que coincidió con las mayores mareas recordadas en las Shetland que lo arrastraron mar adentro, ayudado por su propia volatilidad y el intenso viento reinante.

No se habían tomado medidas para la coexistencia de la industria petrolífera y las industrias productoras de alimentación de alta calidad. La catástrofe afectó directamente a toda la industria marítima de alimentación de la zona, especialmente a la pesca y piscifactorías. La cifra oficial de bajas habla de unas mil quinientas aves marinas, un 35% de la población de la isla, diez focas grises y cuatro nutrias. La pérdida de ingresos por turismo se ha evaluado en 20 millones de libras y el total reclamado por los isleños rondaba los 127.

El crudo era de los más ligeros, el Gullfaks, del que una tercera parte se evaporó en los primeros cinco días. El aire de toda la zona estaba contaminado por los vapores de crudo y las gentes podían notar escozor en sus ojos y mucosas. Muchos vecinos de la isla se habían quejado en los últimos días de congestión, cefaleas y problemas estomacales, además de algunos casos de asfixia, debido a que nadie había pensado que el embarrancamiento de un petrolero, no sólo contamina las aguas, sino también el aire, por lo que ni la población ni el plan, tenían prevista ninguna medida. Acto seguido fueron distribuidas máscaras antigás entre la población. Debido a todo ello las autoridades sanitarias de Shetlands realizaron análisis del aire que revelaron que la cantidad de gases y partículas tóxicas en suspensión estaba por debajo de los límites de riesgo. También estaba previsto iniciar una campaña de chequeos médicos entre los vecinos, para examinar si las funciones de pulmones, riñones e hígado habían sido afectadas por la polución.

## CONCLUSIONES

1. La contaminación sufrida en el combustible del "Braer" se debió a las averías sufridas por los suspiros de los tanques de diesel y la entrada de agua salada en los mismos.
2. Las condiciones meteorológicas en el momento del accidente y en el del vertido, se revelaron cruciales, habiéndose de un record mundial de mal tiempo en enero.
3. El total del vertido ascendió a 85.000 toneladas de crudo y 1.600 de diesel.
4. La cifra oficial de bajas habla de unas mil quinientas aves marinas, un 35% de la población de la isla, diez focas grises y cuatro nutrias.
5. La pérdida de ingresos por turismo se evaluó en 20 millones de libras, siendo el total reclamado por los isleños de 127 millones.
6. No se habían tomado medidas para la coexistencia de la industria petrolífera y las industrias productoras de alimentación de alta calidad. La catástrofe afectó a toda la industria marítima de alimentación de la zona, especialmente a la pesca y piscifactorías.
7. El crudo era de los más ligeros, el Gullfaks, del que una tercera parte se evaporó en los primeros cinco días. El aire de toda la zona estaba contaminado por los vapores de crudo y las gentes podían notar escozor en sus ojos y mucosas. Los resultados de los análisis del aire que realizaron las autoridades sanitarias de las Shetlands revelaron que los niveles de gases y partículas tóxicas en suspensión estaba por debajo de los límites de riesgo para la salud.
8. El grupo de trabajo "Incidente del Braer", estudió el accidente y, entre otros aspectos, destacó: "Asegurar que las lecciones de salud pública aprendidas en este caso se impartan a otras comunidades locales, e incorporarlas a los planes de contingencia y en los programas de entrenamiento" y "El potencial por el impacto sobre la salud humana no se debería descuidar en la preparación de los planes de respuesta de emergencia y de contingencia que conciernen principalmente al medio ambiente marino".

## BIBLIOGRAFÍA

- 1 - ARBEX, J.: Modificar urgentemente el Transporte de Crudos. Marina Civil. Nº 27, pag: 81-84. MOPT. Madrid, 1992.
- 2 - CAHILL, R.: "Disasters at sea". Editions Nautical Books. New York, 1990.
- 3 - GARCÍA MELÓN, E.; et al: Introducción a la contaminación marina. Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación de la Universidad de La Laguna. S/C Tenerife, 1994.
- 4 - MARRIOT, J.: Disaster at Sea, Hippocrene Books. New York, 1987.
- 5 - MOSTERT, N.: "Supership". Ediciones Nauta S.L. Barcelona, 1975.
- 6 - MONTGOMERIE, A.: The Braer Shetland Disaster. Seaways. pp: 15-16. The Journal of the Nautical Institute. London. May. 1993.
- 7 - POLEO, A.; GARCÍA MELÓN, E.; BERMEJO, A.: Contaminación marina: La tragedia del Braer. Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación de la Universidad de La Laguna. S/C Tenerife, 1993.
- 8 - WILLS, J.; WARNER, K.: Innocent Passage, the Wreck of the Tanker Braer. Mainstream Publishing. Edinburgh, 1992.
- 9 - [http://www.grijalvo.com/Batrachus/Batrachus\\_Braer\\_Atado\\_y\\_bien\\_atado.htm](http://www.grijalvo.com/Batrachus/Batrachus_Braer_Atado_y_bien_atado.htm)
- 10 - [http://riadenoja.com/desastres\\_historia.htm](http://riadenoja.com/desastres_historia.htm)

