



Natalio Numerosky

Cuaderno de bitácora

Por *Maríel S. Palomeque*

Resume su vida dentro de la industria del petróleo y del gas en tres hitos: el ingreso a YPF, su carrera en la empresa y las actividades de capacitación de personal que llevó a cabo a partir de su jubilación. Pero esto sería una descripción demasiado simple de su persona, vista desde la perspectiva humilde con la que Natalio Numerosky relata a continuación la historia de su vida.

Nació en Buenos Aires, hace casi 76 años, y egresó de la Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano en 1956, con el título de Capitán de Ultramar. Decidió ser marino desde chico y tuvo la aprobación de su padre, quien contempló en su hijo la capacidad que había tenido de transmitir el afecto por su misma profesión.

En un principio, navegó en barcos que transportaban cargas, lo que le permitió conocer todo el mundo. Pero un día en que se encontraba realizando la carrera entre Colonia y Buenos Aires en una embarcación de transporte de pasajeros, conoció a dos chicas: "Con una nos sonreímos y nos casamos. La otra fue mi testigo en el casamiento, porque verdaderamente fue testigo de mi matrimonio desde el principio", relata.

La idea de navegar alrededor del mundo ya no le resultaba atractiva y afectaba a su objetivo de formar una familia. Con este pensamiento consolidado, en 1965 decidió sumarse al personal de YPF como capitán de buques de la flota. Dentro de la compañía participó de dos acontecimientos difíciles: el despeje en 1968 del puerto La Plata, ante la voladura de tres petroleros —el *Cutral Co*, el *Islas Orcadas* y el *Fray*

Luis Beltrán- y en el de 1984 ante la voladura del petrolero Perito Moreno en el muelle Dock Sud. Al respecto señala: "Tuve que ver muchos choques en el mar, gente en el agua, pérdida de vidas... pero desde el momento en que uno empieza sabe que tiene en sus manos lo bueno y lo peor de esta difícil profesión, y hay que saber aceptar, enfrentar y sobrellevar todas las situaciones a las que le toca exponerse".

"Ver tantas tempestades en la proa, tanta agua que entra al barco y que te rodea hace que te endurezcas, pero buscás no darte cuenta, porque sos esposo, papá y abuelo y hay que aprender a combinar la dureza con la calidez de persona"; agrega que ser padre de familia teniendo que navegar no le fue difícil porque YPF programaba la mayoría de los viajes dentro del país. También lo ayudó mucho la compañía de su esposa, que era directora de una escuela primaria y que por eso sabía manejar a sus hijos durante las ausencias. Cuenta que con su mujer tuvieron dos hijos: "un varón que es arquitecto y una mujer que es abogada. Las nietas que me dieron son todas mujeres y eso me maravilla".

"Lo distintivo de navegar con buques petroleros se resume en que hay que tener un extremo cuidado. El trigo a granel, por ejemplo, en los buques cargueros, no tiene casi incidencia para el barco, el petróleo, en cambio, va corroyendo la estructura y los tanques que lo contienen. Entonces, cada dos o tres años hay que hacer un service, un cambio en chapas. Los componentes del petróleo producen gases que se desprenden y vuelven a los tanques muy explosivos". Continúa su explicación dibujando imaginariamente un barco con sus manos para marcar que un petrolero está compartimentado en quince o veinte tanques que se unen mediante tuberías internas para desplazar la carga, haciendo que la navegación resulte como uno quiere, más empopado por ejemplo. Existen planes de carga de barcos para hacer bien esa actividad, incluso puede haber dos petróleos diferentes que no se pueden mezclar o productos refinados que deben estar en tanques separados.

Su paso por YPF lo convirtió en un especialista en medio ambiente, en un experto para tratar derrames de hidrocarburos, planes de contingencia, limpieza y espejos de agua.

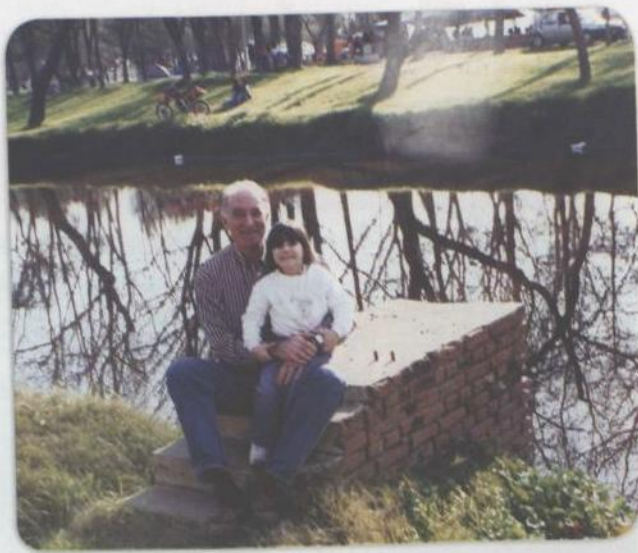
En 1985 se retiró de la compañía y de la navegación, pero comenzó a aplicar sus conocimientos en otras actividades desde tierra. De 1989 a 1992 fue consultor ambiental de la empresa ESSO SAPA de Campana. En aquellos años, Numerosky ya era miembro de la Comisión de Prevención de Derrames de Hidrocarburos en las Aguas y las Costas que funciona en el IAPG. Ya venía participando en ella como representante de YPF y luego se quedó como socio independiente.

En las reuniones del Instituto había un ingeniero representante de la empresa Total Austral que le ofreció armar un curso para instruir a la gente que la compañía tenía en Cullen, una planta en Tierra del Fuego con pozos *off shore*, con oleoductos que llevaban el petróleo a tierra para refinar y también con actividad de barcos. Para esa tarea se reunieron algunas personas de la comisión y se organizaron para instruir acerca de percances con buques petroleros, cargados o en carga, que tuvieran malos manejos o roturas y posibles derrames en el mar. Las lecciones se centraban en enseñar cuál iba a ser el comportamiento de la mancha de petróleo, hacia dónde iría y a quién le corresponde qué función en cada caso para subsanar el problema.



"Hay dos temas fundamentales en el comportamiento de la mancha, una es la marea, si crece o si baja, que está contemplada en la tabla de mareas que edita el Servicio de Hidrografía Naval para todos los días del año, y que responde al sol y a la luna. Dos veces por día corre en una dirección y dos veces en sentido contrario. Pero el viento y la lluvia y otros factores modifican la marea, entonces cambia la dirección de la mancha", continúa asegurando que no se pueden evitar los vientos ni la marea, "entonces deben buscarse movimientos posibles dados por las condiciones del ambiente. Sobre la carta náutica se hace la recta que daría la mancha de petróleo en una dirección por la marea y en otra por el viento y el resultante es a dónde iría la mancha, se yerra por muy poco a estos cálculos".

El capitán se ríe al contar que varias veces hacían simulacros inesperados de derrames que ellos diseñaban específicamente para que fueran a impactar contra la costa. Resultaban ser situaciones "como de ebullición, como salidas de una comedia, porque al principio tenían un momento donde reinaba el factor sorpresa", luego todo se calmaba para poner manos a la obra en el control del hecho. Para ellos significaba una diversión, pero a la vez les permitía evaluar el aprendizaje efectivo de los empleados.



Uno de los aciertos del equipo de capacitación fue el de encontrar un producto inofensivo y barato que fuera especial para poder simular las manchas de petróleo, sin afectar al ambiente. Se les ocurrió que las cáscaras de semilla de girasol eran una buena alternativa, porque al arrojarlas al mar flotan como si fuesen un derrame y sobre ellas accionaba el viento y la marea. Este elemento hoy es indispensable para la realización de los cursos.

La vida lo llevó a trabajar en algo que disfrutó mucho: el Comité Ejecutor de la Limpieza del Río Matanza-Riachuelo. Manifiesta que los argentinos usamos los ríos como desembocaduras para todos los servicios domésticos, cada municipio agrega lo suyo y todo va a parar al Río de la Plata. Esto empeoró con el surgimiento de las industrias que tiraban sus efluentes al agua. "Por más que en los presupuestos de limpieza y desinfección esto se tenga en cuenta, nunca alcanza. Hay que reformar todos los municipios, uno por uno. Allí trabajé como nueve años, porque precisaban un marino. Estaba lleno de barcos hundidos y se necesitaba a alguien con conocimientos de lo que es un barco y de cómo se comporta".

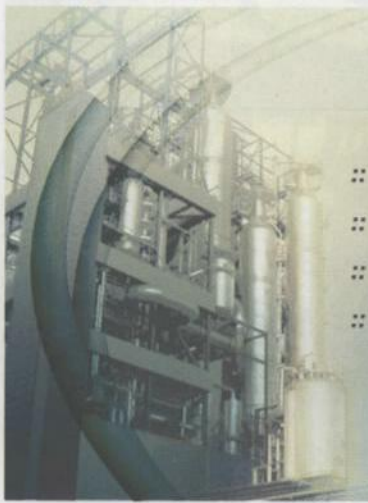
Recuerda que había nueve o diez barcos en las profundidades del agua de zona de La Boca, que impedían el libre escurrimiento funcionando como tapones. Se alquilaban los servicios de una gran grúa flotante y con la ayuda de buzos que bajaban y que explicaban cómo estaba colocado el buque bajo el agua, Numerosky analizaba cómo podía sacarse. Decidía si necesitaba cortarse o si sólo con levantarlo alcanzaba y así los buzos seccionaban el buque en sectores lo que se podía izar con la grúa que manejaba hasta 200 toneladas. Para el capitán, esta actividad "fue muy gratificante. Me permitió seguir en actividad, con el espíritu de limpieza que me había enseñado el petróleo".

Natalio Numerosky considera que la operación de transportar petróleo por agua es simple y a la vez compleja. Como lo desarrolló en una nota publicada en *Petrotecnia* en agosto de 2003, hace casi cincuenta años era normal realizar las operaciones de carga provocando pérdidas de aguas negras de petróleo que iban a parar al mar. Con el tiempo, distintas catástrofes de los buques de la industria, como la de Exxon Valdéz, ocurrida en Alaska en



1989, provocaron un "remolino de presiones internacionales, de enmiendas de las reglas y de modificación de legislaciones". Para el marino, "estos cambios encarecieron a las embarcaciones y complicaron las tareas de mantenimiento, pero lograron un avance en el comportamiento de las compañías que navegan los mares, haciéndolas más cuidadosas del medio ambiente".

"Por suerte pude ver a lo largo de mi carrera cómo cambió la mentalidad del hombre, que ya no tolera que se contaminen las aguas del planeta. Al mismo tiempo, las terminales petroleras entendieron el mensaje y avanzaron en su espíritu ecologista". Concluye confesando que para él navegar es "muy lindo, extrañé mucho cuando dejé de hacerlo. Pero hoy siento que con mis actividades, las de capacitación por ejemplo, de alguna manera dejo mi mensaje a los que están construyendo el presente de la navegación". ■



Petroconsult

- :: MANAGEMENT DE PROYECTOS**
- :: ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD**
- :: EVALUACIONES TECNICO - ECONOMICAS**
- :: ASISTENCIAS EN NUEVAS OPORTUNIDADES DE NEGOCIOS**

BUENOS AIRES
 Tucumán 540 - Piso 12 - C1049AAL
 Tel.: (5411) 4394-1783

HOUSTON
 4801 Woodway, Suite 100W, TX 77056
 Phone: 281-914-4738

www.petroconsult-co.com - info@petroconsult-co.com