

Naufraios: Caso de la Barra de Pajarón Corregimiento de Pixvae, Provincia de Veraguas

Olga Sagel¹

Olga.sagel@up.ac.pa

<https://orcid.org/0009-0007-9707-2025>

Universidad de Panamá,
Centro Regional Universitario de Veraguas.
Panamá.

Franklin Cerrud Álvarez

franklin.cerrud@up.ac.pa

<https://orcid.org/0000-0003-2733-1806>

Universidad de Panamá,
Biblioteca del Centro Regional
Universitario de Veraguas. Panamá

RESUMEN

Los accidentes de navegación se propician en gran medida por situaciones de necesidad u obligación debido a que se deben desarrollar actividades comerciales, de subsistencia y familiares, sin embargo, en muchas ocasiones no se estudia a profundidad las causas y consecuencias para los involucrados. Este ensayo está orientado a conocer el impacto de los naufragios y ahogamientos en la historia, las estadísticas actuales para Panamá e ilustrar el caso de la Barra en el Corregimiento de Pixvae, Provincia de Veraguas. En base a los aspectos detallados, es necesario que se forme a las personas que están involucradas directamente con el uso de embarcaciones, de forma comercial o familiar para que se reconozcan los factores causantes, medios para prevenir y entidades responsables de ejecutar acciones específicas que minimicen los riesgos para la población y siendo la Barra, un paso obligado en las actividades diarias de los moradores y visitantes, es importante estudiar las causas y medidas a implementar con la intención de prevenir.

Palabras clave: naufragios; navegación; ahogamientos

¹ Autor principal

Correspondencia: franklin.cerrud@up.ac.pa

Shipwrecks: the Case of Barra de Pajaron Township of Pixvae, Province of Veraguas

ABSTRACT

Navigation accidents are caused to a large extent by situations of necessity or obligation due to the fact that commercial, subsistence and family activities must be carried out, however, on many occasions the causes and consequences for those involved are not studied in depth. This essay is oriented to know the impact of shipwrecks and drowning in history, the current statistics for Panama and to illustrate the case of La Barra in the Corregimiento de Pixvae, Province of Veraguas. Based on the detailed aspects, it is necessary that the people who are directly involved with the use of boats, commercially or family, be trained so that they recognize the causative factors, means to prevent and entities responsible for executing specific actions that minimize the risks for the population and since the Bar is an obligatory step in the daily activities of residents and visitors, it is important to study the causes and measures to be implemented with the intention of prevention.

Keywords: *shipwrecks; navigation, drowning*

Artículo recibido 18 julio 2023

Aceptado para publicación: 24 agosto 2023

INTRODUCCIÓN

Desde tiempos históricos, la navegación y sus naufragios (Pérez Díaz, 2019), son temas de escaso conocimiento por parte de dirigentes, investigadores y público en general. Por lo tanto, no se comprende el significado histórico y cultural, se desconocen las tipologías y consecuencias de estos accidentes y no se sabe qué ramas de la ciencia están interesadas en estudiar estos eventos y por qué lo hacen.

Según el estudio de Serrano (2021), un accidente de navegación o naufragio, esta caracterizado por hundimientos, varadas, vuelcos, incendios, inundaciones y colisiones, que surgen en las condiciones de seguridad la embarcación. Son accidentes múltiples que afectan tanto a la embarcación como a los tripulantes, que muchas, se cobran la vida de un porcentaje significativo de los trabajadores.

La navegación costera (Pérez y Blázquez, 2021), ha sido frecuente a lo largo de todo de la evolución de la humanidad, en donde sobresalen peligros derivados principalmente de la climatología y los escollos naturales, suponiendo un sinnúmero de accidentes y de naufragios repartidos por las costas.

Según Soldevilla (2020), en la prevención de naufragios la eficiencia y seguridad de este tipo de los equipos y transportes depende en gran medida de las condiciones climáticas, del conocimiento del comportamiento de la embarcación, particularmente en condiciones adversas y, en última instancia, de las peculiaridades de las áreas de reviro y acceso al interior del puerto. La fundamentación de normas de buena práctica para situaciones concretas, poco frecuentes, es fundamental para evitar situaciones de riesgo que pueden conllevar pérdidas socioeconómicas, daños medioambientales, o atentar contra la integridad humana.

En esa misma postura (Romero, 2021), señala que sobre la seguridad integral marítima y la seguridad de la vida humana en el mar, se siguen visualizando cifras significativas de siniestros marítimos, plantea la necesidad de identificar la causa raíz de estos acontecimientos no deseados que en ocasiones se convierten en catástrofes para los seres humanos, debido a la alcance de los daños irreparables que incluyen la pérdida de vidas humanas en el mar y la destrucción parcial o total de los ecosistemas marinos.

El ahogamiento (OMS, 2021), se conceptualiza como la exposición a sufrir dificultades respiratorias por sumersión/inmersión en un líquido, con resultados que pueden estar entre: muerte, morbilidad y no morbilidad. Según este organismo:

- a. Los ahogamientos son la tercera causa de muerte por traumatismo no intencional en el mundo y suponen un 7% de todas las muertes relacionadas con traumatismos.
- b. Se calcula que en el mundo mueren cada año 236 000 personas por ahogamiento.
- c. Es posible que las estimaciones mundiales subestimen notablemente la magnitud real del problema de salud pública que suponen los ahogamientos.
- d. El riesgo de ahogamiento es mayor en niños, varones y personas con fácil acceso al agua. (OMS, 2021).

Los ahogamientos suponen la tercera causa de muerte no intencional en todo el mundo (Abajas Bustillo, 2017), sobresalen aspectos como la edad, sexo, acceso al agua e inundaciones catastróficas, las cuales, en gran medida aumentan en su magnitud de consecuencias debido a la falta de medios para prevenir, proteger y evacuar en caso de catástrofe natural.

A menudo los trayectos cotidianos (OMS, 2021) desde y hacia el lugar de trabajo, así como los viajes de migrantes o solicitantes de asilo, tienen lugar en embarcaciones sobrecargadas, poco seguras y carentes de material de seguridad, o pilotadas por personas que no tienen la formación necesaria para navegar ni para reaccionar en caso de incidente. Muy pocos, son los casos documentados en donde se exponga a través de organismos internacionales realidades ligadas a viajes por pasos obligados y que los accidentes sean detallados en base a realidades y consecuencias, es por ello, que este documento describe la realidad de un punto en la República de Panamá que ha dejado muchas conjeturas con el pasar del tiempo.

DESARROLLO

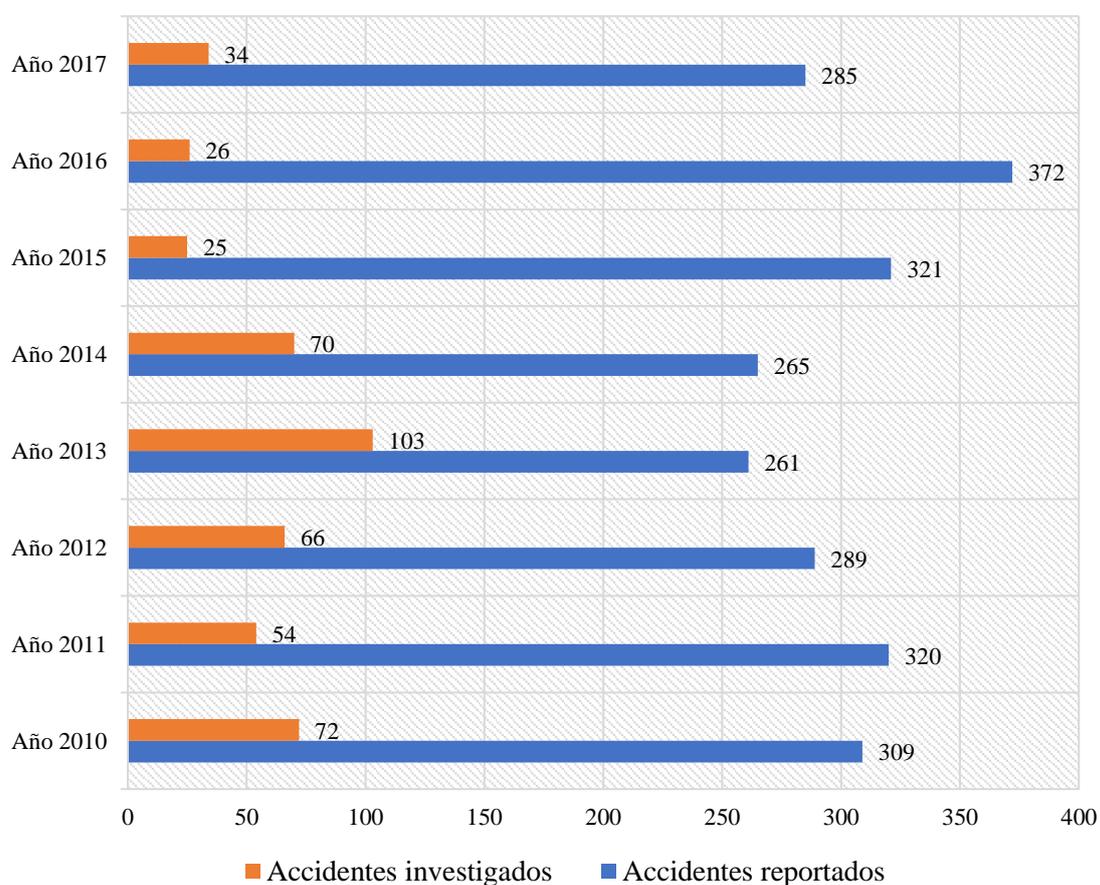
Estadísticas para Panamá

La entidad encargada de realizar investigaciones sobre los accidentes e incidentes sobre seguridad marítima directamente relacionados con el funcionamiento y operación del buque, de Bandera Panameña, y en nuestras aguas territoriales, independientemente de la Bandera del buque es la Autoridad Marítima de Panamá. Esta organización determinará las causas y los factores del

accidente o del incidente marítimo que contribuyeron a las causas y formular recomendaciones pertinentes para prevenir situaciones peligrosas y amenazas similares en el futuro (AMP, 2022). Los datos que proyecta el Departamento de Investigación de Accidentes Marítimos, están actualizados al año 2017, las cifras se proyectan de la siguiente manera:

En la figura 1, se evidencia como que los accidentes marítimos son reportados a la Autoridad Marítima de Panamá, en un rango aproximado de 250 a 380 según los datos de los últimos años, pero al observar cuantos han sido investigados el rango está en un 30% del total.

Figura 1
Accidentes Marítimos reportados e investigados del 2010 a 2017

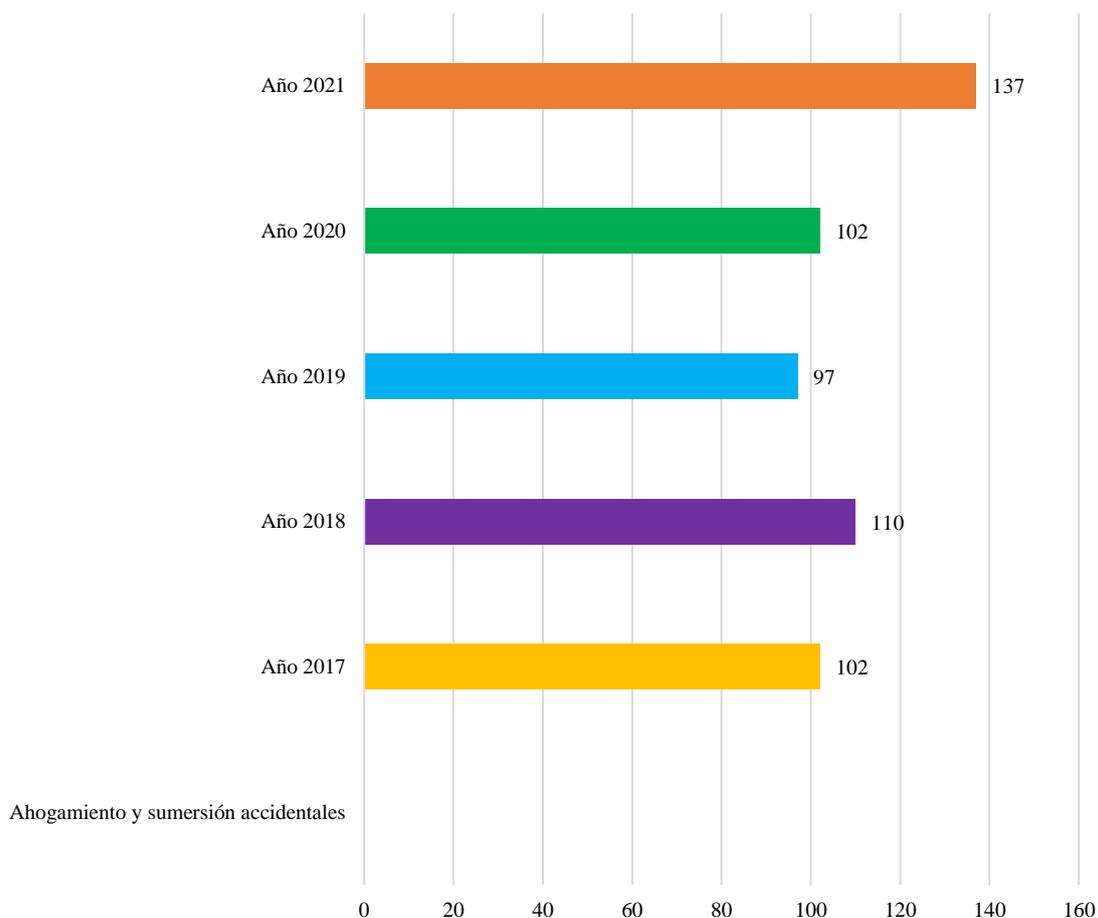


Fuente: Autoridad Marítima de Panamá (2022)

Referente a las defunciones registradas del 2017 al 2021 por el Instituto Nacional de Estadística y Censo, se visualiza (ver figura 2), como en los últimos años ha aumentado el número de las mismas, reconociendo que el volumen está por encima de las 100 defunciones por año.

Figura 2

Accidentes de ahogamiento y sumersión en los últimos cinco años



Fuente: INEC (2023)

Caso de la Barra Corregimiento de Pixvae

Considerado, paso obligado para los moradores de la costa del sur de Veraguas, principalmente para los habitantes del Corregimiento de Pixvae, quienes, para comunicarse con Santiago, con la cabecera del distrito de Soná, para suministros de alimentación, educación y salud, era necesario atravesar este paso. Al igual que para los tramites de índole legal en la cabecera del distrito de Las Palmas al cual pertenece el Corregimiento.

La Barra es un banco o bajo de arena que se forman en la desembocadura de algunos ríos y en las estrechuras de ciertos mares, que hacen peligrosa la navegación. La Barra de Pajarón se formó por la acumulación de arena arrastrada por los ríos Lovaina, Bubí y un brazo del río Tabasará, donde desembocan entre isla Corocita y Punta Pajaroncito Corregimiento de Pixvae.

En este punto el banco de arena no tiene profundidad uniforme ni cauce fijo por donde desembocar; las corrientes de los ríos en la época lluviosa desembocan por un lugar, lo saturan de arena y luego se desvían por el suelo marino más profundo, y así se repite el ciclo que hacen variar las profundidades. Con marea baja de aguaje, una franja de arena de 300 metros de largo queda descubierta en dirección este oeste; es el área más peligrosa de La Barra cuando la cubre la marea. Este fenómeno de cambios que se dan en esta área debe ser del dominio sobre todo de los capitanes de embarcaciones que transitan por este lugar. Las olas aquí se elevan más de lo normal debido a varios factores:

- A que las olas se desplazan por el fondo marino de igual profundidad, y de repente se encuentran con un banco de arena menos profundo.
- A la fuerza de la marea con creciente y vaciante para entrar o salir de los ríos.
- A la corriente de los ríos cuando hay lluvias fuertes.
- Al choque de dos trenes de oleaje, uno procedente del suroeste y otro del noroeste, que al encontrarse genera olas montículos repentinos.
- A la fuerza de los vientos sur y suroeste.

Además, surgen movimientos en La Barra, como cuando se echa agua en un plato y se le mueve, fenómeno que algunos moradores le llamaban “chicheme hirviendo”. Es posible que este movimiento inusual del mar en este paso se deba a las vibraciones de la falla tectónica, que inicia en la península de Azuero y atraviesa la península de Las Palmas en la desembocadura del río Lovaina- San Rafael, que empieza en punta Pajaroncito, donde confluyen el mar y los ríos. Más adelante, a unos 100 metros de playa Pajaroncito, está punta La Cebolla, donde se sienten y se escuchan sonidos similares a los gemidos de las vacas, y muchas personas han creído, a través del tiempo, que es alguna vaca encantada o un pez misterioso.

A lo largo de la historia del poblamiento del Corregimiento de Pixvae se han investigado 27 accidentes significativos por el grado de dificultad que pasaron los viajeros de las embarcaciones, sin embargo, podemos señalar que en sólo tres de ellos hubo víctimas que lamentar, esto se debe a la experiencia de los capitanes de las embarcaciones que de una u otra manera pudo evitar que

hubiese más víctimas que lamentar, en la barra de Pajarón, lugar perteneciente al Corregimiento de Pixvae.

Otro misterio de La Barra era que no se encontraban los cadáveres de los naufragos; los cinco de 1956 ni los cuatro de 1971, ninguno se encontró, a pesar de minuciosa búsqueda. La madre de una de las víctimas del naufragio de 1956 repetía que había soñado que su hija había arribado a una playa de isla Contreras, pero nadie le hizo caso. Al encontrarse dos cadáveres del naufragio de 1998 llegando a islas Contreras, sugiere que la madre que soñaba tenía la razón.

A continuación, se expone una breve reseña que describe los naufragios en La Barra de Pajarón con víctimas fatales:

Tabla 1

Naufragios en La Barra de Pajarón con víctimas fatales

Nombre	Fecha	Hora	Características
Saturnino González	12 de junio de 1956	6.30 p.m.	Olas encrespadas, viento, corriente de vaciante, lluvia.
Matilde calles	20 de agosto de 1971	5:00 a.m.	Grandes oleajes, Lluvia persistente, desperfectos mecánicos, falta de remo, corrientes, viento
Miembros del partido panameñista	15 de agosto de 1998.	3:00 p.m.	Marea creciente, corrientes de ríos en la desembocadura

Fuente (AEVE, 2020).

Reflexiones del caso

Los accidentes (naufragios), en la mayoría de los casos cuando son repetitivos en un mismo punto o zona, deben ser estudiados a profundidad a través de la conformación de expertos o especialistas que brinden una explicación científica, más allá de las conjeturas a la población, propiciando la formación y capacitación de los mismos al estar expuestos cotidianamente a el uso obligado de pasos acuáticos peligrosos como el de la Barra en el corregimiento de Pixvae en la provincia de Veraguas.

Según las estadísticas presentadas (ver figura 1 y 2), la cantidad de accidentes en zonas de travesías por mar y ahogamiento como tal, se ha mantenido en aumento, lo cual, se traduce en que es un aspecto de interés nacional que invita a fortalecer las políticas existentes de prevención

y desarrollo e implementación de estrategias en coordinación con las personas que por su cotidianidad (trabajo, negocio, vida familiar), se mantienen en movimiento a través de rutas marítimas costeras.

El caso de la Barra, expuesto en este documento, además de presentar una perspectiva global de la navegación, investigación de los naufragios a través de la historia, estadísticas vigentes para nuestro país, presenta una descripción común en lenguaje de comunidad, a través de la interacción directa con los pobladores, lo cual, otorga la posibilidad de comprender el sentimiento existente de personas que constantemente están expuestas a situaciones riesgosas debido a sus quehaceres diarios.

CONCLUSIONES

Es necesario la formación en cuanto a los accidentes de navegación y sus consecuencias, además del fortalecimiento de las políticas de prevención y estudio de las causas y posibles secuelas para los involucrados, de manera que se otorguen herramientas y planes de seguimiento que minimicen este tipo de situaciones.

Lugares como la Barra, en el Corregimiento de Pixvae Provincia de Veraguas, se caracterizan porque sus pobladores mantienen aun mucha tendencia tradicional en la ejecución de sus actividades diarias, para ellos este es un paso obligado en sus quehaceres y de igual forma para los visitantes, por lo que es necesario estudiar las causas y medidas a implementar con la intención de prevenir.

En base a la información recopilada es necesario que se forme a las personas que están involucradas directamente con el uso de embarcaciones, de forma comercial o familiar para que se reconozcan los factores causantes, medios para prevenir y entidades responsables de ejecutar acciones específicas que minimicen los riesgos para la población.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abajas Bustillo, R. (2017). Ahogamientos por Inmersión y Estrategias Preventivas. Universidad de Cantabria.

<https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/11698/Fern%C3%A1ndez%20Sainz%20-Maza%20Emma.pdf?sequence=4>

- AMP. (2022). Departamento de Investigación de Accidentes Marítimos. <https://amp.gob.pa/servicios/marina-mercante/investigacion-de-accidentes-maritimos/>
- INEC. (2023). Información y documentación estadística. <https://www.inec.gob.pa/archivos/P0705547520221229153331Cuadro%2017.pdf>
- OMS. (2021). Ahogamientos. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/drowning>
- Pérez Díaz, J. F. (2019). Naufragios coloniales do Caribe colombiano. Considerações investigativas, políticas e patrimoniais. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, (38), 7-45. <http://www.scielo.org.co/pdf/memor/n38/1794-8886-memor-38-7.pdf>
- Pérez, A. P., y Blázquez J. B. (2021). Naufragios y navegación de época moderna en la costa alicantina. *Canelobre: Revista del Instituto Alicantino de Cultura "Juan Gil-Albert"*, (72), 267-278. https://www.academia.edu/download/81588460/Naufragios_y_navegacion_de_epoca_moderna_en_la_costa_alicantina.pdf
- Romero Donado, M. E. (2021). Prevención de siniestros marítimos, una tarea interminable para capitanes y comandantes de buque. <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/39464/RomeroDonadoMarcoEnrique2021.pdf.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Serrano, A. C. (2022). Formación en la flota pesquera artesanal. *Edunovatic 2022. Conference Proceedings: 7th Virtual International Conference on Education, Innovation and ICT, December 14-15, 2022* (pp. 101-102). REDINE (Red de Investigación e Innovación Educativa). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8835035>
- Soldevilla, M. J. M. (2020). La seguridad en el tráfico marítimo. Influencia del clima en los accidentes marítimos. *Revista Digital del Cedex*, (197), 24-38. <http://ingenieriacivil.cedex.es/index.php/ingenieria-civil/article/view/2428>
- AEVE. (2020). 49 años del trágico naufragio de La Barra. <https://aevopanama.org/49-anos-del-tragico-naufragio-de-la-barra/>