PRESTIGE:

CRÓNICA DE UNA MAREA NEGRA

Greenpeace ©Armestre

PRESTIGE:

CRONICA DE UNA MAREA NEGRA

CRONOLOGÍA DE LOS HECHOS

CAUSAS DE LA MAREA NEGRA
- LOS RESPONSABLES.
- EL USO DE COMBUSTIBLES FÓSILES.
- EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PETRÓLEO.
- LOS PLANES DE EMERGENCIA Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN.

CONSECUENCIAS DE LA MAREA NEGRA
- EL EFECTO DE LA MAREA NEGRA SOBRE LOS ECOSISTEMAS MARINOS.
- LOS IMPACTOS DEL FUEL OIL EN EL MEDIO AMBIENTE Y LA SALUD.

PROPUESTAS DE GREENPEACE
- LA RESPONSABILIDAD ILIMITADA DE LAS EMPRESAS PETROLERAS Y EL PAPEL DE LA UNIÓN EUROPEA EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA.
- LA PREVENCIÓN: MEDIDAS PARA EVITAR OTRA MAREA NEGRA.
- EL PETRÓLEO MATA: UN NUEVO MODELO ENERGÉTICO ES POSIBLE.

Prestige: Crónica de una marea negra

Coordinación: Mario Rodriguez
Edición: Greenpeace España

Diciembre 2002

GREENPEACE

U.G.T.
PRESTIGE
A PLANTA DE GA

SANTIAGO DE COMPOSTELA (01-DIC-2002)
MANIFIESTO LEÍDO POR MANUEL RIVAS EN LA PLAZA DEL OBRADOIRO

Gracias irmáns:

Aquí está a dignidade, aquí está a conciencia libre, aquí está un pobo vivo, aquí está a honra de Galicia.

Si, gracias irmáns:

Nós tamén invocamos hoxe aquí a protección do Santiago Apóstolo, de Prisciliano, de Santo Andrés de Teixido, da Virxe do Carme, nai e señora da xente do mar, pero invocamos sobre todo a forza do pobo, a capacidade cívica, democrática, de nós mesmos para afrontar responsablemente e con coraxe esta situación de emerxencia, sen que se nos oculte a realidade, sen que se secuestre información, sen que se falte á dignidade pretendendo acalar as verdades cun tintinar de moedas.

Si, gracias irmáns:

Gracias a todos os que viñestes do Eo ao Miño, gracias especialmente ás familias do mar que están aquí, co peso da dor e destas noites de vixilia sobre os seus ombros, e gracias tamén moi especiais a humanidade sensible, alterta ao sufrimento da xente e da destrucción da natureza, que dende todo o mundo ten enviado o seu abrazo solidario e amosa o seu noxo e horror polo que acontece no mar de Galicia. Un mar fonte de vida, un excepcional ecosistema, o máis precioso horto da creación, velaí o tedes, en permanente ameaza, convertido nun vertedoiro de velenos, machacado polo cobiza duns e o desleixo, o abandono doutros.

Convocados aquí, dunha maneira libre e unitaria, en marea cívica fronte á marea negra do Prestige e na crise e na emerxencia en que Galicia está asolagada:

Esiximos a declaración de Galicia como zona catastrófica. Trátase dun desastre de dimensións nacionais. Cómpre, pois, a inmediata dotación de recursos de todo tipo para reparar as graves consecuencias económicas, sociais, medio ambientais e para a saúde provocadas por este sinistro. O que precisa Galicia non son remendos paliativos senón plans a longo prazo que contemplen o binomio tan estreitamente relacionado de protección do medio ambiente e o emprego e benestar da poboación.

As institucións españolas, a Comunidade Europea e os organismos internacionais deberían contemplar tamén a existencia do que poderíamos chamar unha Débeda Histórica de Catástrofes, pois temos sufrido xa seis deste tipo e de gravísimas dimensións en trinta anos, e é unha responsabilidade a asumir polas institucións galegas o demandar esas compensacións históricas. Non só quen contamina debe pagar senón tamén quen obtivo e quen obtén beneficios, as petroleiras, deberían pagar.

Reclamamos para Galicia a posta en marcha de mecanismos de prevención que impidan que a catástrofe vaia en aumento, coa posta a disposición dilixente dos medios económicos e loxísticos para impedir a contaminación de novas zonas, a intensificación nas xa contaminadas e a limpeza e restauración medioambiental na costa.

Reclamamos para Galicia a adopción de medidas determinantes, ben concretas, por parte do Goberno central e da Xunta para que feitos coma este non se volvan repetir nunca máis. Medidas para impedir xa, e é o momento agora, por respecto ao loito do mar, o paso de buques que non reúnan garantías de seguridade, apartar o corredor marítimo e establecer un control estricto do tráfico e do almacenamento de mercadorías peligrosas.

Reclamamos para Galicia a dotación dun verdadeiro dispositivo de salvamento, dun plan de emerxencia e dun operativo de reacción inmediata para loitar contra a contaminación mariña, con remolcadores axeitados e con buques anti-contaminantes. Aqueles que presumen de potencia mundial, ¿non se lles cae a cara de vergoña ao ver que aí, cunha nova marea negra nas nosas costas, non hai un só buque anti-contaminante con pavillón español?

Reclamamos para Galicia a ubicación inmediata nesta costa da Axencia Europea para a Seguridade Marítima.

Reclamamos dende Galicia que se impulse unha lexislación internacional que acabe con este tipo de capitalismo delincuente, amparado na comenencia e nos paraísos fiscais, que estragan a vida dos pobos e dos verdadeiros paraísos do mar e da terra.

E rematamos:

O sinistro do Prestige e o ocorrido despois pon en evidencia dun xeito inapelable a inexistencia de medidas de prevención axeitadas, a ausencia de plans de emerxencia para facer fronte a este tipo de catástrofes, a improvisación e a descoordenación nas tarefas de salvamento e de loita contra a contaminación e a total escaseza de recursos técnicos e humanos para facer fronte a este tipo de situacións.

Denunciamos as responsabilidades derivadas destas deficiencias.

Reclamamos a dimisión das autoridades que coa súa ineficacia e irresponsabilidade non souberon impedir que o accidente tivese as peores consecuencias. Dicímolo no código do mar: Delta India Mike India Sierra India Oscar November: Dimisión. É nas situacións críticas cando os gobernantes teñen que estar a carón do pobo, informando realmente, nos medios e no Parlamento, e activando os recursos dun país.

Polycommander, Urquiola, Erkowit, Andros Pátria, Casón, Mar Exeo..., e agora Prestige. Xa non queremos contar máis. Xa abonda. Xa estamos petroleados deica as praias da alma. Galicia, mobilizada de exemplar conseguiu nos anos oitenta que se pechara o vertedoiro de residuos radioactivos, o cemiterio nuclear fronte á costa de Fisterra. Pois ben. Hoxe dicimos: NUNCA MÁIS. Que non se desprece máis este S.O.S. dun pobo canso de aturar e de sufrir. Que se escoite en Santiago, Madrid e Bruxelas. Que se escoite onde se teña que escoitar.

Galicia é hoxe a humanidade que berra: ¡Nunca máis!

I. CRONOLOGÍA DE LOS HECHOS

Greenpeace ©Armestre

miércoles, 13 de noviembre día 1

A las 15:15 horas del 13 de noviembre, el barco *Prestige*, un petrolero monocasco con bandera de Bahamas, lanza un SOS a 28 millas (50 kilómetros) de Finisterre. Comienza así una pesadilla que de forma recurrente se repite en las costas gallegas.

El barco, construido en Japón hace 26 años, presenta una vía de agua debido probablemente a un golpe de mar en dos tanques vacíos de estribor, que le ha hecho escorar 45 grados. Con casi total seguridad, la antigüedad del barco ha sido la causante de la brecha. Curiosamente, ésta se ha producido en el costado derecho, que pocos meses antes había sido parcheado en un astillero chino.

Una hora después del aviso, los 24 tripulantes son evacuados por dos helicópteros, quedando sólo a bordo el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas.

A las cinco de la tarde, los primeros litros de crudo - fuel oil residual pesado - empiezan a contaminar el Atlántico.
Para intentar evitar la pérdida de más fuel oil, se equilibra el barco llenando los tanques del costado izquierdo con agua. De esta forma, el barco recupera la horizontalidad, pero presenta una "severa sobrecarga" según los técnicos. Según Capitanía Marítima, esta sobrecarga hace imposible que el barco pueda entrar en el Puerto de A Coruña, motivo que se aduce para enviarlo a alta mar. Comienzan así las equivocaciones, el calado del barco, una vez equilibrado al llenar los tanques de agua (14,3 metros) era más que suficiente para entrar en el Puerto (18 metros) y vaciar sus tanques sin provocar una marea negra.

A partir de ese momento, comienza una ardua discusión entre armador, Gobierno y empresas de salvamento contratadas por el dueño del barco, para decidir el destino del barco y sus 77.000 toneladas de fuel oil.

Tan sólo el remolcador Ría de Vigo se encuentra en ese momento en la zona del siniestro. Otros tres remolcadores se dirigen a la zona, uno de ellos tiene que dar la vuelta por avería.

A última hora del día, la compañía holandesa Smit Tak firma un contrato con el armador y se hace cargo del rescate. El barco ya ha perdido 6.000 toneladas de fuel oil que se reparten en una mancha de 10.000 metros de largo y 300 de ancho. El Gobierno informa de que el petrolero será alejado "de inmediato" a 120 millas de la costa gallega.

El desastre no ha hecho más que comenzar.

Nada más conocerse la noticia, la Agencia Marítima y de Guardacostas del Reino Unido se ofrece al Estado Español para ayudar a controlar la contaminación ocasionada por el *Prestige*: un equipo para el traslado de crudo de buque a buque, el sistema Sea Devil para absorber combustible del mar, una red Jackson para recoger el fuel, personal especializado en salvamento y limpieza, barreras flotantes de alta mar y sistemas para limpieza de la costa y el lavado de arena. Inexplicablemente, esta ayuda no será aceptada hasta el día 22 de noviembre.

PRESTIGE

ARMADOR: FAMILIA COULOUTHROS, GRECIA.
EMPRESA PROPIETARIA: MARE SHIPPING INC, LIBERIA.
EMPRESA GESTORA: UNIVERSE MARÍTIME, GRECIA.
AGENCIA DE CLASIFICACIÓN: AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, EEUU.
ASEGURADORA: LONDON STEAMSHIP OWNERE MUTUAN INSURANCE ASOCIATION LIMITED, REINO UNIDO.
BANDERA: BAHAMAS, CONSIDERADA COMO BANDERA DE CONVENIENCIA.
REGISTRO BRUTO: 44.000 TM
CAPACIDAD DE CARGA: 100.813 TM
CONSTRUCCIÓN: 1976. JAPÓN.
ESLORA: 243 METROS
CALADO: 18.7 METROS.
CASCO: SIMPLE
CLASE: AFRAMAX
PROPIETARIO DE LA CARGA: CROWN RESOURCES, SOCIEDAD CON BASE EN SUIZA. NO SE RESPONSABILIZARÁ DE LA MAREA NEGRA PROVOCADA POR EL ACCIDENTE PORQUE EXISTE UN ACUERDO CON EL ARMADOR QUE ASÍ LO ESTABLECE.

EL BARCO LLEVABA VARIOS AÑOS EN LAS LISTAS NEGRAS DE LAS GRANDES PETROLERAS INTERNACIONALES. DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS TRABAJABA FUNDAMENTALMENTE PARA INTERMEDIARIOS "INDEPENDIENTES". SU ANTIGÜEDAD Y PRECARIO ESTADO LE OBLIGABAN A TRABAJAR CON PRECIOS MUY POR DEBAJO DE LOS NORMALES.

jueves, 14 de noviembre día 2

El temporal ha jugado su baza y el *Prestige* se encuentra tan sólo a 4 millas de Muxía, en el corazón de la Costa de la Muerte. Los intentos por amarrar el petrolero a los remolcadores han resultado infructuosos y como resultado, el buque se avista desde la costa de Touriñán.

Durante toda la noche el obsoleto petrolero ha seguido vertiendo fuel oil al mar a escasa distancia de la costa, lo que hace temer que la marea negra llegue en muy poco tiempo a las costas gallegas. La mancha de fuel supera las 5 millas de longitud.

Esa misma mañana, la Administración central, a través del Delegado del Gobierno en Galicia, afirma que el *Prestige* no recalará en ningún puerto español y que será alejado de las costas. Con esta decisión, se acababan todas las posibilidades de limitar el impacto de la marea negra. Mucho tiempo después se sabrá que la decisión fue tomada desde el Ministerio de Fomento.

No es hasta medio día cuando los remolcadores se hacen con las riendas del viejo petrolero. Se decide encender los motores auxiliares del barco y comienza la errática y mortífera peregrinación del *Prestige*. Esa misma noche se encuentra ya a 65 millas y el Gobierno estima que de madrugada estará ya a 120 millas. Así, y según los portavoces gubernamentales, "los derrames estarán en gran medida mitigados".

El Ministerio de Fomento anuncia que dispone de 8 kilómetros de barreras de contención y 12 aspiradores (*skimmers*). Las cifras resultan inverosímiles, máxime si tenemos en cuenta que España cuenta con casi 8.000 kilómetros de costa y que por nuestras aguas pasan unos 6.000 petroleros al año. También anuncia acciones legales contra Grecia (de donde es el armador del barco) y Letonia (de donde salió la carga).

A última hora del día la mancha tiene una extensión de 37 kilómetros y está frente a las costas de Finisterre.

viernes, 15 de noviembre día 3

"*Las mareas alejarán el petróleo de nuestras costas*"
Arsenio Fernández de Mesa, Delegado del Gobierno en Galicia.

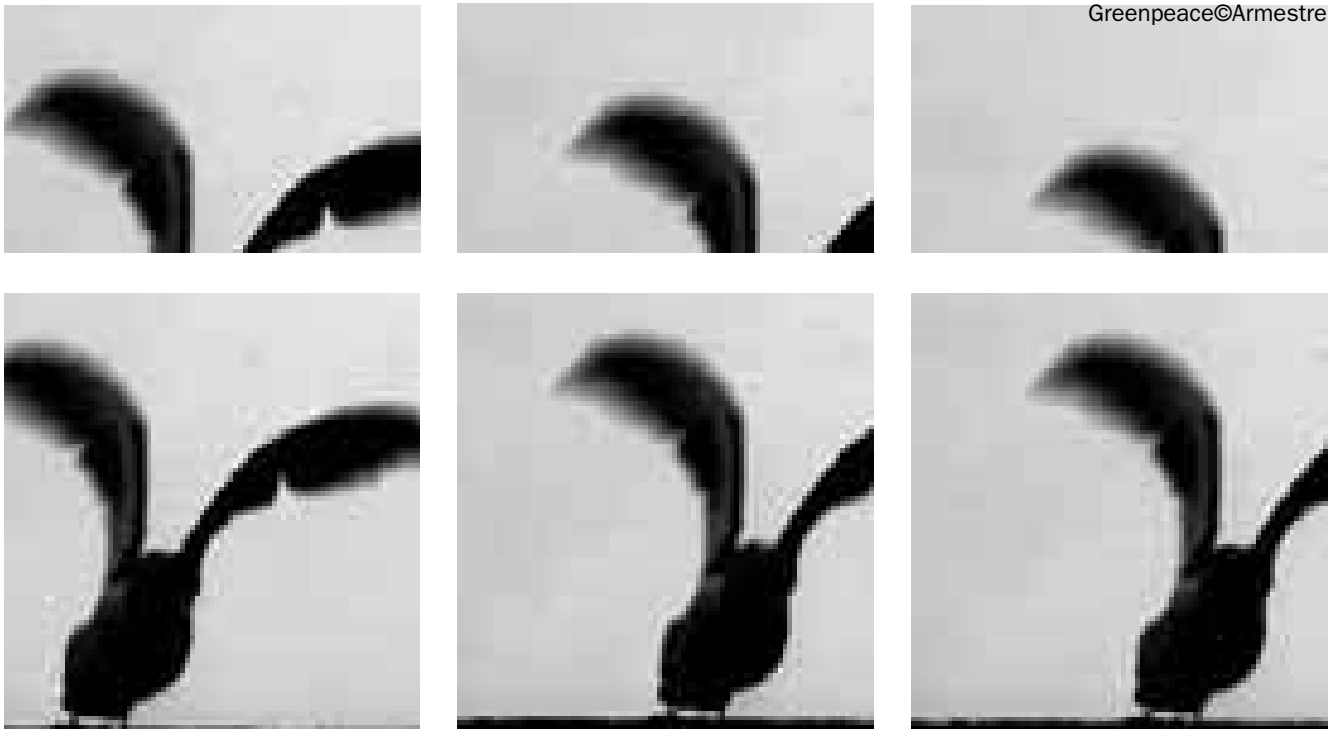
La grieta abierta en el barco es ya de 40 metros de largo y 10 de ancho. El *Prestige* se encuentra a 62 millas de la Costa de la Muerte. El mal tiempo obliga a parar los motores del barco, ya que se teme que pueda partirse en dos.

Tras permanecer 12 horas en el mismo punto, el barco comienza a ser remolcado en dirección sur, pero sin alejarlo de la costa. Su estela deja una mancha de 37 kilómetros que roza el litoral gallego. El capitán del buque es evacuado a tierra y detenido a su llegada.

En tierra, comienzan a aparecer las primeras aves petroleadas.

El dispositivo para luchar contra la marea negra todavía no se ha desplegado, se espera al "momento oportuno". En los puertos más cercanos, hay un desconcierto total por la falta de medidas para luchar contra la contaminación.

La primera mancha está a cinco kilómetros de las Islas Sisargas, enclavadas dentro de la Costa de la Muerte, espacio natural declarado como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), de gran importancia ecológica y económica para zona. Estas islas albergan zonas de cría de especies marinas, algunas en peligro de extinción como la subespecie ibérica del Arao común (Uria aalge), del que se estima queda una decena de parejas. Los percebes de Corme, famosos en todo el mundo, empiezan a ver amenazada su supervivencia. A última hora del día, la mancha está a 11 kilómetros.



sábado, 16 de noviembre día 4

Los peores temores se hacen realidad: 190 kilómetros de costa se ven anegados por la marea negra. La Costa de la Muerte recibe su primer baño de fuel oil.

España, a pesar de contar con 7.881 kilómetros de costa, que aportan cerca de un 15% al PIB tan sólo por turismo y pesca, no tiene ni un solo barco anticontaminación. A pesar de que la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobada hace 10 años determina que el Gobierno debe tener un Plan nacional de servicios especiales de lucha contra la contaminación del medio marino, que debía haber sido elaborado por el Ministerio de Fomento, tal plan no se pone en marcha. Quizá el ansia constructora de puertos, haya desviado tiempo y recursos económicos de una tarea tan esencial como la supervivencia de la costa en caso de una catástrofe ecológica de estas características.

Se prohíbe la pesca y el marisqueo entre Cabo Fisterra y Punta Seixo Blanco. Los percebes de O Roncudo no han podido escapar al chapapote, las aves marinas comienzan a llegar a centenares a la costa, teñidas de negro, heridas de muerte.

Comienzan a llegar barreras de contención del Cantábrico y del Reino Unido: 10 kilómetros más para intentar proteger los 1.195 kilómetros de costa gallega. El temporal hace saltar las primeras barreras colocadas, cuando no sobrepasa las mismas y sigue avanzando inmisericorde.

El *Prestige* sigue su peregrinaje, sigue avanzando hacia el sur, a una velocidad de un nudo. A mediodía se encuentra a 48 millas de cabo Touriñán. Se espera la llegada inminente de un remolcador chino, el *De Da*, con la potencia suficiente para poder arrastrarlo.

Greenpeace©Armestre

domingo, 17 de noviembre día 5

"Con el remolque del Prestige a aguas internacionales se ha conseguido evitar un desastre ecológico del que el sector pesquero hubiera tardado muchos años en recuperarse"
Miguel Arias Cañete. Ministro de Pesca.

El *Prestige* sufre una rotura en un tercer tanque mientras se encuentra parado frente a Corrubedo, casi a la entrada de las Rías Baixas, a una distancia de 60 millas.

Como desde el comienzo de la marea negra, los datos reales son difíciles de conseguir: el Gobierno no informa de la distancia real del barco (nuestras 60 millas son 80 para el Delegado del Gobierno), ni de la cantidad de fuel oil vertido (las 6.000 toneladas vertidas son sólo 3.000 ó 4.000 para el Gobierno), ni de la extensión de la zona afectada (los 190 Km. de costa afectados por la marea negra se transforman en unos insignificantes 33 kilómetros, que dos días después serán 50 y sólo cuando aparezca por la zona siniestrada el ministro de Medio Ambiente - desaparecido durante el comienzo de este desastre medioambiental - hablará de 150Km. de costa afectada). Los gobiernos francés y portugués - a través del Instituto Hidrográfico de Portugal - se convierten en referencia informativa sobre la evolución de la marea negra ante la lamentable política informativa del Gobierno español.

El remolcador chino sale de Vigo hacia el *Prestige* con la intención de girarlo para que el temporal deje de castigar el costado donde está la vía de agua.

Las labores de limpieza comienzan en tierra, según informa el Ministerio de Fomento, 350 personas retiran los restos de la marea negra de las playas más afectadas. Los datos ofrecidos por el Gobierno hacen referencia a 33 Km. afectados, lo que significaría una persona encargada de retirar el fuel-oil presente en 100 metros. Pero la realidad es bien distinta, ya que son 190 los kilómetros llenos de crudo, es decir cerca de 2 kilómetros de costa llenos de un fuel viscoso para cada uno. Un trabajo arduo, sobre todo en una zona como la Costa de la Muerte, donde las áreas de fácil acceso son minoría y los abruptos acantilados que tanta belleza dan a la zona dificultarán en gran medida estas tareas de limpieza.

Al igual que se minimiza la extensión de costa afectada, el Gobierno y la Xunta se esmeran en hacer lo mismo con la toxicidad del fuel: las personas que trabajan en la recogida de la marea negra no llevan las medidas de protección adecuadas para evitar los efectos tóxicos del hidrocarburo.

La solidaridad de los voluntarios se pone en marcha: comienza la recogida de aves petroleadas y empiezan a organizarse grupos para limpiar las playas.

Greenpeace denuncia la pasividad del Gobierno central y la Xunta de Galicia ante la mayor catástrofe ambiental a la que se ha enfrentado nunca Galicia.

Desde el Ministerio de Pesca, su titular alaba la actuación del Gobierno. Contradiciendo estas declaraciones, una segunda mancha de fuel es detectada a 2 millas de la costa y la Xunta de Galicia anuncia que, a partir del día siguiente, estará prohibido pescar y mariscar en la costa comprendida entre Cabo Fisterra y Oleiros, en una banda de 60 millas.

lunes, 18 de noviembre día 6

" *El vertido está controlado. No se van a derivar consecuencias para las poblaciones pesqueras de la zona ni para las especies marinas gracias a la rápida actuación de las autoridades*".
Miguel Arias Cañete. Ministro de Pesca.

El *Prestige* sigue rumbo al sur, derramando fuel oil a lo largo de todo su recorrido. Una grieta en otro tanque causa un nuevo derrame de combustible, una nueva mancha de tres millas de largo y una de ancho rodea al barco. La embarcación siniestrada se encuentra a 72 millas de Cabo Fisterra y 83 de Cabo Vilano.

El Gobierno hace público que el barco ha entrado en la Zona de Salvamento de Portugal y que ya no es competencia suya, aunque afirma que seguirá haciendo todo lo posible para evitar una catástrofe. Portugal desmiente la noticia y envía una fragata a la zona para hacer virar el barco nuevamente hacia el norte.

La marea negra sigue llegando a la costa gallega, Corrubedo, Noia y Muros están amenazados. Se amplía la zona de prohibición de pesca y marisqueo: hasta Cabo Prioriño, en Ferrol.

Escasos efectivos del Ejército y de la Armada comienzan a llegar a las zonas más afectadas: Camelle, Malpica y Caión con la intención de limpiar las playas. La mayoría de los soldados no lleva ningún tipo de protección, ni guantes, ni mascarillas ni gafas que puedan protegerles de los efectos tóxicos del fuel oil. Tampoco tienen contenedores suficientes para depositar los restos de la marea negra.

La descoordinación y falta de previsión no sólo se ve en este caso. Son los propios marineros de la Costa de la Muerte los que tienen que asumir la responsabilidad de desplegar los escasos medios anticontaminación que tienen.

El secretario de Comunicación y Transportes de CC.OO. en el Campo de Gibraltar denuncia que la Capitanía Marítima de Algeciras tan sólo tiene a dos personas encargadas de inspeccionar los 14.800 buques que pasan al año por estas aguas.

Las ayudas económicas comienzan a concretarse: 30 euros por cada día de inactividad para mariscadores y marineros afectados por "el vertido". El Gobierno se niega a pronunciar las palabras marea negra.

Pasado el fin de semana, el Gobierno central decide crear un gabinete de crisis. Quizá ahora comienzan a darse cuenta de la gravedad del desastre social, económico y ecológico. Aunque es difícil creerlo a la vista de sus declaraciones.

Mientras el Delegado del Gobierno habla de 50 kilómetros de costa afectada (olvidándose de otros 150), Manuel Fraga, presidente de la Xunta de Galicia, lo único que se cuestiona es la ubicación del corredor marítimo que días antes había defendido, y, para rematar, el Ministro de Defensa confesará abiertamente días después que sopesó la idea de bombardear el *Prestige*.

¿Cuánto cuesta un misil?. Quizá si el coste de 2 ó 3 misiles se hubiese invertido en prevención, no tendríamos que estar sufriendo esta marea negra, acompañada además por este tipo de declaraciones.

martes, 19 de noviembre día 7

"*Las cosas se han hecho razonablemente bien. El barco se hundió a una distancia razonable y prudencial*".
Mariano Rajoy, Vicepresidente del Gobierno

Diez minutos antes de las 9 de la mañana, se cumplen los peores temores: el *Prestige*, no ha aguantado los embates del mar y la brecha de 50 x 10 metros situada en su costado de estribor hace que el barco se parta en dos. Situado a 260 kilómetros de las Islas Cíes, incluidas en el recién nombrado Parque Nacional de las Islas Atlánticas, el barco comienza a hundirse sin remedio.

Según declara el vicepresidente Rajoy, portavoz oficial recién estrenado, se produce un nuevo vertido de 5.000 toneladas de fuel-oil. Los expertos duplican esta cifra. Los vientos empujan la mancha directamente hasta la costa atlántica.

El barco ha sido remolcado 6 días de un lado para otro, durante los cuales ha recorrido 243 millas - 437 kilómetros -. Nadie entiende qué ha motivado al Gobierno a autorizar este recorrido, que teñirá de negro un número exponencialmente superior de kilómetros de costa e incontables millas del océano. Se estima que cada tonelada de petróleo derramado se extiende por una superficie de 12 km^2.

Comienza un nuevo debate: qué pasara con las 50.000 toneladas de fuel oil que quedan en el interior del buque. Los científicos afirman que es difícil asegurar nada de forma categórica, pero apuntan a que los tanques explotarán debido a la presión submarina y que el fuel oil no se solidificará debido a su mezcla con gasoil. La temperatura a 3.600 metros de profundidad es estimada en 2-3º, y, si bien este tipo de fuel solidifica a 6º, el gasoil necesita temperaturas bajo cero para hacerlo. Sin embargo, desde el Gobierno, se da por hecho la solidificación del fuel en los tanques, que, igualmente afirman, aguantarán la presión.

Alemania, Italia y Gran Bretaña vuelven a ofrecer sus barcos para luchar contra la contaminación. Inexplicablemente nadie les contesta hasta varios días después.

La Xunta de Galicia anuncia, una semana después del comienzo de la catástrofe, que al día siguiente comenzará a llamar a los cientos de voluntarios que se han ofrecido desinteresadamente para colaborar en las tareas de limpieza.

Desde la Delegación del Gobierno se afirma que se han colocado 18.000 metros de barreras y que hay otras 13.000 disponibles para utilizar en "cualquier momento". Esta afirmación será desmentida al día siguiente por el vicepresidente Rajoy, que afirmará que tan sólo hay colocados 9 kilómetros de barreras anticontaminación.

Las poblaciones afectadas y amenazadas parecen ser las únicas que perciben la crítica realidad. Se vive una tensa jornada de movilización social. En las caras de los cientos de voluntarios que trabajan contrarreloj para paliar el desastre se percibe la incredulidad y la indignación ante la pasividad y la ocultación de datos por parte de la Administración.

miércoles, 20 de noviembre día 8

"*Se ha actuado de forma coordinada y diligente ante la catástrofe*".

El ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, en el Senado

La marea negra de entre 20.000 y 40.000 toneladas (11.000 según los datos oficiales) vertidas por el buque *Prestige* se reparte por una superficie extensísima y amenaza a toda la costa gallega, así como a las costas de Francia y Portugal.

En la Costa de la Muerte se sigue luchando contra la marea negra. Una mancha de combustible se sitúa cerca de la ría de Noia, amenazando al Parque Natural de Corrubedo y a las Rías Baixas.

El ministro de Medio Ambiente - o de Cuarto Ambiente como le llaman ya algunos-, Jaume Matas, aparece por primera vez en escena, se acerca a la playa de Barrañán, el arenal afectado por la marea negra más cercano al aeropuerto de A Coruña, se hace una foto tocando el chapapote y desaparece por donde ha venido. Informa de que son 90 las playas afectadas y estima en 42 millones de euros los perjuicios económicos. Esta valoración se refiere tan sólo a los daños materiales, ya que el ministro de Medio Ambiente ha omitido valorar el daño ambiental, que incrementaría exponencialmente el coste real de esta catástrofe.

Ante la falta de respuesta de la Administración, bateeiros, mariscadores y marineros de la ría de Arousa deciden tomar la iniciativa y proponen a la Consellería de Pesca la instalación de un dispositivo de protección en la boca de la ría, alternando sus embarcaciones con barreras anticontaminación. No reciben ninguna respuesta, así que comienzan a elaborar sus propias barreras artesanales y a organizarse ante la inminente llegada del crudo.

jueves, 21 de noviembre día 9

"*Hay una cifra clara, y es que la cantidad que se ha vertido no se sabe*"

Delegado del Gobierno en Galicia, Arsenio Fernandez de Mesa

El Gobierno se ve obligado a reconocer que desconoce la cantidad de hidrocarburos que ha vertido el *Prestige*.

La zona afectada por la marea sigue creciendo, ya son 295 los kilómetros de costa dañados. El temporal empuja una mancha de ocho kilómetros de largo y cuatro de ancho hacia la zona comprendida entre Camariñas y Muros, en el límite sur de la Costa de la Muerte. Otras dos machas, se sitúan a 40 millas de Cabo Fisterra.

El Instituto Hidrográfico de la Marina portugués coloca boyas de deriva en las principales manchas para conocer la evolución de las mismas y poder hacer predicciones. Las boyas, equipadas con un transmisor vía satélite, permitirán conocer la situación exacta de las manchas y realizar previsiones con dos días de antelación.

Manuel Fraga, presidente de la Xunta de Galicia, visita por primera vez la zona afectada.

El Delegado del Gobierno en Galicia, Arsenio Fernández de Mesa, afirma que es improbable que la marea negra alcance las Rías Baixas.

Se amplia la prohibición de pesca desde Cabo Prioriño hasta Ribeira y la de marisqueo desde Punta Seixo Branco hasta Monte Louro.

viernes, 22 de noviembre día 10

"*No hay más alternativa que la solidificación del fuel que queda dentro del Prestige*"

Mariano Rajoy, Vicepresidente del Gobierno

Los expertos confirman lo que Greenpeace venía denunciando desde días atrás, la cifra de fuel oil vertido por el *Prestige*, dobla los guarismos oficiales, se habla de 20.000 toneladas. Igualmente, algunos medios de comunicación dicen por primera vez lo que Greenpeace había avisado: la composición del fuel es muy tóxica y deben extremarse las medidas de precaución en las labores de limpieza. Como ejemplo, su contenido en azufre casi triplica el porcentaje que el del fuel utilizado en Europa, que no puede sobrepasar el 1%.

La Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia comienza a "sellar" mediante barreras "naturales y artificiales" los espacios naturales de la costa coruñesa y de O Grove: Valdoviño, Doniños, Eume, Mandeo, Baldaio, Anllóns, Traba, Carnota, Louro, Corrubedo y Umia-Groe. Hasta el momento tan sólo han sido detectadas manchas en la Laguna de Xuño, en Porto do Son.

Bandas de fuel de un kilómetro de largo por tres metros de ancho, separadas 50 metros entre ellas llegan en continuas oleadas a la Costa de la Muerte, entre Camariñas y Camelle, volviendo a teñir de negro el área que quedó asolada con la primera marea negra.

A última hora de la mañana, un equipo de voluntarios de Greenpeace comienza a limpiar el chapapote de la playa de Barrañán, en la Costa de la Muerte. Tras infructuosas gestiones con la Delegación del Gobierno y los responsables de la empresa Tragsa para conseguir un contenedor donde depositar el fuel oil recogido, finalmente reciben el siguiente mensaje desde el Ayuntamiento de Arteixo: "no necesitamos vuestra ayuda".

El vicepresidente Rajoy asegura que "no hay más alternativa que la solidificación del fuel que queda dentro del *Prestige*" y explica que en seis meses estarán limpias las costas gallegas afectadas. También explica que la discrepancia con la versión portuguesa en cuanto al fuel vertido se debe a "la imposibilidad de pesar la mancha", el ministro de Fomento, corrobora esta explicación sentenciando que "no hay báscula para pesarlo".

sábado, 23 de noviembre día 11

"*Afecta a una parte importante de A Coruña, pero no es una marea negra*".

Mariano Rajoy, Vicepresidente del Gobierno

Las autoridades galas y lusas alertan del riesgo de una grave contaminación procedente del fuel restante en el *Prestige*. Desde Portugal se insiste en la existencia de cuatro nuevas bolsas de fuel en la zona donde se hundió la proa del barco tras la ruptura del buque. Pero el Gobierno español las atribuye al crudo derramado por el barco antes de hundirse.

Mientras tanto, el fuel sigue destruyendo la costa y la zona intermareal. Son ya 400 kilómetros de costa los afectados, casi la mitad del litoral gallego, debido a la llegada de una marea negra. Las Rías Baixas ven la amenaza cada vez más cercana.

Greenpeace se manifiesta en la puerta de la Delegación del Gobierno en Galicia y lleva al vicepresidente Rajoy chapapote procedente de la playa de Barrañán que voluntarios de Greenpeace recogieron el día anterior. De esta forma expresan su indignación ante la falta de coordinación y medios necesarios para acometer las tareas de limpieza del litoral afectado por la marea negra.

Las manchas se reparten en tres frentes, el primero entre Punta Candelaria en Cedeira y Estaca de Bares, un segundo frente compuesto por numerosas manchas entre Cedeira y Cabo Ortegal y por último se detecta una gran concentración de manchas frente al cabo Fisterra, a una distancia de entre 50 y 100 kilómetros de la costa.

Los numerosos voluntarios que llegan desde todos los puntos hasta la zona afectada se encuentran con que la Administración no les proporciona medios para ayudar en las tareas de limpieza. La descoordinación es total.

La falta de información también es muy preocupante. Los datos de la Sociedad de Salvamento Marítimo (Ministerio de Fomento), sólo se pueden obtener a través del Instituto francés Le Cedre.

Mariscadores, bateeiros y pescadores inician un encierro en A Illa para protestar por la falta de medias ante la catástrofe.

Transcurridos once días, las primeras muestras del fuel derramado por el *Prestige* llegan al Centro de Documentación, Investigación y Experimentación sobre la Contaminación Accidental de las aguas, Le Cedre, para ser analizadas.

Greenpeace©Armestre

domingo, 24 de noviembre día 12

"*La labor del Ejecutivo de Aznar ha evitado lo peor*"

Loyola de Palacio, Comisaria de Transportes de la Unión Europea

Dos buques anticontaminación comienzan a limpiar una mancha situada a 150 kilómetros de la costa gallega. Su tamaño es enorme: 19 x 29 kilómetros. Una inspección aérea detecta vertidos en el norte de Galicia, entre cabo Ortegal y Estaca de Bares.

En Muxía, en pleno corazón de la Costa de la Muerte, se celebra una reunión de colectivos sociales y se constituye la plataforma "Nunca Máis".

Llegan a A Coruña expertos alemanes de la organización Technisches Hilfswerk (THW) para ayudar en la coordinación técnica de la limpieza del fuel. Ante la descoordinación y falta de técnicos que coordinar, se marcharán dos días después.

El balance a última hora del día es demoledor: la zona de litoral afectado por las dos mareas negras se extiende por 486 kilómetros y ha alcanzado a 134 playas.

La Xunta se ve obligada a ampliar por tercera vez la zona de veda de pesca, llegando la prohibición hasta Cedeira, tras detectarse bolsas de fuel oil entrando en el Cantábrico. Son ya 555 kilómetros vedados para la pesca y 307 donde el marisqueo está prohibido.

Mientras tanto, otro petrolero, el Express, efectúa su entrada en el puerto de A Coruña, donde descargará 88.000 toneladas de crudo comprados por la petrolera REPSOL. Tiene 22 años de antigüedad y bandera de Malta. Es uno más de los cientos de barcos que amenazan las costas y mares de todo el mundo. El barco figura en las listas negras de la MOU (Paris Memorandum of Understanding) encargada de inspeccionar los buques extranjeros en los puertos europeos. REPSOL afirma que se trata de un barco en perfecto estado. Contradiciendo estos datos, en la última inspección que se realizó al buque el siete de agosto de este mismo año en Italia, las deficiencias encontradas le valieron la calificación de "buque de riesgo medio".

Nueve días antes, el Star 2, con pabellón de Malta y 21 años de antigüedad, había pasado por este mismo puerto. Un mes antes de atracar en el puerto de A Coruña, en una inspección a la que se sometió en Rusia, presentó un total de 11 fallos.

lunes, 25 de noviembre día 13

"*No podemos tener un barco [anticontaminación] para un accidente aislado*"

Enrique López Veiga, Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia

La alarma de la marea negra se extiende hasta el Cantábrico, se detecta la presencia de dos manchas a 70 kilómetros de la costa asturiana, a la altura de Tapia de Casariego. Comienzan a llegar las primeras aves petroleadas a la costa: alcatraces, gaviotas y araos comunes son recogidos entre Ribadeo y Valdés. En Huelva y Cádiz comienzan a aparecer aves petroleadas.

Mientras la marea negra entra por tercera vez en la localidad de Muxía, la gran mancha situada 140 kilómetros de la costa gallega, avanza directamente hacia ella a una velocidad de 20 kilómetros al día. Los vientos dominantes la empujan lejos de las Rías Baixas.

El ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, culpa del vertido a la empresa encargada del rescate del *Prestige*, descargándose así de cualquier tipo de responsabilidad en el asunto. Intentaba zanjar la responsabilidad del Gobierno español respecto a la trayectoria que siguió el *Prestige* antes de hundirse. Tales declaraciones evidencian el desconocimiento por parte del titular de Medio Ambiente de los tratados internacionales. La Carta de Derechos del Mar de Naciones Unidas concede a los estados ribereños un amplio margen de actuación en las decisiones sobre el destino del barco siniestrado aunque éste se encuentre fuera de las 12 millas de soberanía territorial. El artículo 221.1 señala que los Estados tendrán derecho a "tomar y hacer cumplir, más allá de su mar territorial, medidas que guarden proporción el daño real o potencial a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la pesca, de la contaminación o amenaza de un accidente marítimo". Por tanto, el Gobierno español podía, y debía, haber evitado que el barco navegara de forma errática durante una semana, dejando a su paso una estela de muerte. Ahora queda por ver, quién asumirá la responsabilidad de tal negligencia.

Greenpeace pide a Kofi Annan que lidere un cambio en la regulación marítima internacional para evitar más "*Prestige*s" con motivo de la reunión anual de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El Instituto Hidrográfico portugués confirma que en la zona de hundimiento del *Prestige*, sigue aflorando fuel, que ya forma una mancha del 50 x 20 kilómetros y se sitúa a 110 kilómetros de la costa.

Los alcaldes de las Rías Baixas, ante la falta de respuesta y actuación del Gobierno español, piden a la Unión Europea los medios necesarios para evitar que la marea negra llegue a sus costas.

Veintitrés observadores de la Unión Europea inspeccionan las áreas de litoral afectadas por la marea negra. Su misión es elaborar un informe sobre los daños para que la Unión Europea adopte medidas para paliar la catástrofe.

martes, 26 de noviembre día 14

"*Calculo que en quince días podrán abrirse a la pesca zonas prohibidas*".
Miguel Arias Cañete, Ministro de Pesca.

El Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Enrique López Veiga, admite por primera vez en el Parlamento gallego que la cantidad de fuel oil vertida por el *Prestige* en su hundimiento es de 11.000 toneladas y no 5.000 como se dijo en un principio (los datos aportados por los técnicos apuntan a 20.000).

Aparecen nasas con fuel recogidas a 50 metros de profundidad por marineros de Porto do Son y Malpica, confirmando así que la marea negra ha llegado también a los fondos marinos. La cifra de playas afectadas por la marea negra se eleva a 141.

El fuel llega a la costa asturiana. Desde las delegaciones del Gobierno en Asturias y Galicia se apresuran a desmentir la noticia, afirman que la mancha no proviene del *Prestige*, sino de otro barco que habría aprovechado la catástrofe para limpiar sus tanques.

En la costa gallega la amenaza sigue presente, la gran mancha continúa acercándose y la previsión de los vientos la empujan directamente contra la costa de Fisterra. Los barcos anticontaminación se afanan extrayendo fuel de la superficie del mar.

Greenpeace solicita a los presidentes de Francia y España, reunidos en la cumbre Franco-Española, que impulsen en el marco de la Unión Europea la creación de un nuevo régimen de responsabilidad en los accidentes marítimos como el del *Prestige*.

El petrolero *Express* - monocasco, bandera de Malta, 20 años de antigüedad, incluido en las listas de la MOU (organismo encargado de realizar inspecciones a barcos extranjeros en los puertos europeos) - abandona el puerto de A Coruña, tras descargar 81.000 toneladas de petróleo para la empresa Repsol.

Llegan a Ribeira dos kilómetros de barreras anticontaminación para la ría de Arousa, en las Rías Baixas.

Greenpeace©Armestre

miércoles, 27 de noviembre día 15

"*No fletamos barcos que no sean seguros*".
Portavoz de la empresa Crown Resources AG, propietaria de la carga del Prestige.

Imágenes por satélite muestran que el *Prestige* sigue vertiendo fuel seis días después del naufragio. La credibilidad de los portavoces gubernamentales, que llevan desde el mismo día del hundimiento negando esta realidad, queda una vez más en entredicho.

La ministra de Ecología francesa, Roselyne Bachelot, visita junto a su homólogo Matas la zona afectada por la marea negra. En la rueda de prensa posterior, reconoce que los dispositivos franceses están en prealerta y que ya se están organizando grupos de voluntarios para empezar de inmediato las labores de limpieza en la costa de Francia. La previsión y la prevención son vitales para la ministra francesa, lo que contrasta y mucho, con la actuación - o falta de ella - de Matas.

En los bancos pesqueros situados lejos de la costa, donde todavía no está prohibido pescar ya que no ha llegado la marea negra, comienzan a sentirse los efectos de ésta, jureles y cigalas han "huido" de la zona en busca de aguas limpias donde sobrevivir y los pescadores se plantean si compensa seguir faenando.

El viento rola hacia oeste-noroeste, empujando la mancha hacia la costa a gran velocidad. El empeoramiento del tiempo impide salir a los barcos anticontaminación que trabajan en la zona.

La empresa propietaria de la carga del *Prestige*, *Crown Resources AG*, se dispone a fletar otro barco, el *Byzantio*, gemelo del buque siniestrado. Sus planes iniciales son realizar el mismo recorrido que el *Prestige*. Con 26 años de antigüedad, monocasco y bandera de Malta - país candidato a ingresar en la Unión Europea, a pesar de ser una de las más conocidas banderas de conveniencia - transporta 53.000 toneladas de un fuel muy parecido al que está causando la marea negra de Galicia. En agosto fue paralizado una semana en Dublín debido a todas las deficiencias que le fueron detectadas: fallos en la línea de carga, en los sistemas de lucha contra incendios, en el código internacional de seguridad del manejo... En abril, sufrió una colisión con un mercante en el Mar Mediterráneo.

España y Francia anuncian que a partir de hoy expulsarán fuera de las 200 millas a cualquier petrolero que transporte combustible pesado si sus servicios de inspección consideran que el buque no reúne las condiciones mínimas de seguridad.

Greenpeace, junto con otros grupos ecologistas, se reúne con el ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, para discutir sobre las medidas tomadas contra la marea negra y exige que se hagan públicos los resultados de la analítica del fuel oil debido a su alta toxicidad.

Se detectan nuevas manchas de fuel a 30 millas al norte de las costas asturianas.

jueves, 28 de noviembre día 16

"Parece ser que se trata de una variante de fuel que tiene algunas complicaciones"
Manuel Fraga, Presidente de la Xunta de Galicia

Le Cedre, el Centro galo de Documentación, Investigación y Experimentación sobre la Contaminación Accidental de las aguas, hace públicos los resultados de sus análisis del fuel procedente del *Prestige*. La presencia de hidrocarburos aromáticos es ya segura. Estos compuestos son extremadamente tóxicos y algunos de ellos potencialmente cancerígenos. Los expertos afirman que permanecerán en la cadena alimentaria durante años. Ha tenido que ser Francia quien informe sobre la composición exacta del fuel causante de la marea negra.

Un voluntario sufre el primer caso conocido de intoxicación por el fuel oil. Greenpeace ofrece su colaboración al Ministerio de Medio Ambiente para informar a trabajadores y voluntarios sobre la toxicidad del fuel del *Prestige*. Asimismo, solicita al ministro que haga públicos los análisis realizados por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. La verdad debe ser conocida.

En Suiza, sede de *Crown Resources*, la empresa propietaria de la carga del *Prestige*, Greenpeace lleva a cabo una protesta con pancartas en las que puede leerse "OIL KILLS" (EL PETROLEO MATA). De esta forma, denuncia la impunidad de la empresa propietaria, que sigue fletando buques basura que amenazan nuevamente el mar.

Mientras tanto, el petrolero *Byzantio* llega a Tallín dispuesto a cargar las 53.000 toneladas de fuel. Se desconoce el destino final de la carga. Tras una fuerte presión ejercida por el Gobierno francés, Estonia inspecciona el buque antes de zarpar. El Gobierno español no ha emprendido ninguna medida similar conocida.

La gran mancha que amenaza la Costa de la Muerte se ha dividido en dos grandes, de 100 x 60 metros cada una de ellas, y otras 100 más pequeñas. Forman un bloque de 500 kilómetros cuadrados que se encuentra a tan sólo 55 millas al suroeste de Cabo Fisterra. Todas las predicciones apuntan a que su llegada a la costa se producirá durante el fin de semana.

En el punto donde se hundió el *Prestige*, sigue aflorando fuel. La prensa saca a la luz un informe "secreto" del Gobierno donde se reconoce que se vertieron 20.000 toneladas. Es la tercera cifrafacilitada por el Ejecutivo. La lista de desmentidos y rectificaciones por parte del Gobierno crece tanto como los kilómetros de costa afectados por la marea negra.

Parte de este fuel no se ve, pero se ha extendido por la plataforma continental. Barcos arrastreros han descubierto manchas de fuel en los fondos marinos entre Estaca de Bares y Ribadeo, a profundidades comprendidas entre 100 y 500 metros en una extensión de al menos 25 millas.

Un grupo de científicos vaticina la muerte de 100.000 aves y la extinción de especies del fondo marino.

viernes, 29 de noviembre día 17

"La posibilidad de bombardear el barco antes de su hundimiento fue disparatada". *[La idea fue del ministro de Defensa]*
Mariano Rajoy, Vicepresidente del Gobierno

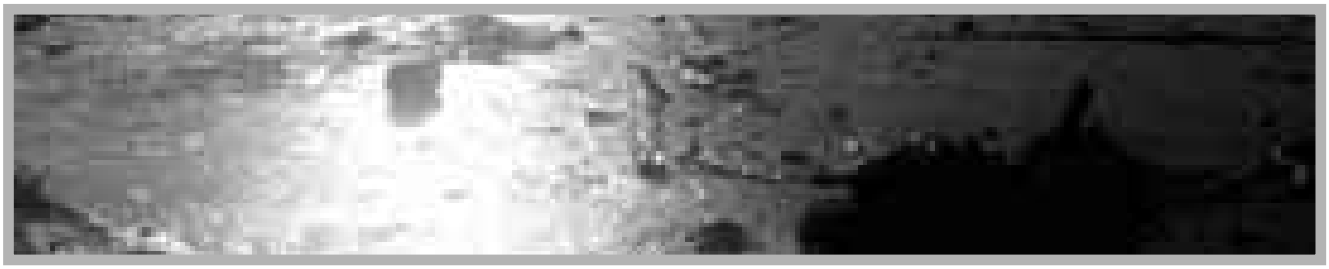
El Gobierno impide el acceso por aire al área de concentración de las manchas, decreta que es una zona aérea restringida para "facilitar las labores de inspección". Sin embargo, no informa de la situación de las manchas. Una vez más, es el Instituto Hidrográfico de Portugal quien informa de la situación de la mancha, localizada a 35 kilómetros de Cabo Fisterra.

Mientras la Xunta de Galicia asume que la nueva marea negra llegará el domingo a Galicia, la Plataforma Ciudadana Nunca Máis concentra a 3.000 personas en Muxía para protestar por la actuación de la Administración.

Las administraciones siguen sin equipar correctamente a las personas que están limpiando, poniendo en peligro su salud. El director del Instituto de Toxicología se une a las peticiones de Greenpeace sobre el equipamiento de las personas que están realizando los trabajos de limpieza de la marea negra.

El buque *Byzantio* pasa la revisión efectuada por las autoridades de Estonia y se dispone a partir hacia Rótterdam. Antes de su partida, activistas de Greenpeace se encadenan al barco y consiguen retrasar la salida del barco utilizando nadadores y zodiacs en el puerto de Tallin. Trece activistas son arrestados y puestos posteriormente en libertad..

Greenpeace©Armestre



sábado, 30 de noviembre día 18

"*El fuel del Prestige es el menos tóxico de todos cuantos vertidos ha sufrido Galicia*"
Mariano Rajoy, Vicepresidente del Gobierno

Galicia se prepara impotente a la llegada de una nueva oleada de fuel oil. El vicepresidente Rajoy explica que los vientos y la marea arrastran la mancha hasta la costa gallega.

En la zona de la mancha trabajan siete barcos españoles, holandeses, ingleses y alemanes, que han recogido hasta el momento,2.314 toneladas de fuel mezclado con agua.

El Gobierno niega que el fuel causante de la marea negra sea cancerígeno, salvo que se produzca una exposición muy prolongada o sea ingerido, pero sigue sin presentar ningún tipo de analítica que avale estos datos.

El partido Los Verdes-Izquierda Verde, presenta una denuncia contra los ministros de Fomento y Medio Ambiente debido a las "negligencias, deficientes, inadecuadas y extemporáneas medidas adoptadas por estos ministerios" en la catástrofe del *Prestige*.

La Xunta de Galicia presenta los resultados de sus análisis, donde no se han encontrado restos de sustancias cancerígenas. Poco después amplía la prohibición de pesca para los barcos arrastreros entre Ribeira y Cedeira en la franja de doce millas. Hasta ahora, la prohibición sólo afectaba a las artes fijas y de cerco.
alternativo de emergencia al presentado el día anterior por la Xunta de Galicia. El portavoz de la Plataforma considera "inaceptable" el plan presentado por el ejecutivo regional.

En la costa de Ferrol aparecen nuevas manchas que afectan a playas y espacios naturales protegidos. En Cabo Touriñan se avista una gran mancha a una milla de la costa.

La *Plataforma en Defensa da Ría de Arousa* presenta un plan alternativo de emergencia al presentado el día anterior por la Xunta de Galicia. El portavoz de la Plataforma considera “inaceptable” el plan presentado por el ejecutivo regional.

Los trabajadores de las televisiones públicas gallegas denuncian censura informativa.

La falta de medios, coordinación y apoyo de los afectados hace que los voluntarios que acuden a limpiar a la costa gallega se sientan rechazados.

A pesar de que Portugal confirma que el fuel oil sigue aflorando en la zona donde se hundió el *Prestige*, el vicepresidente Rajoy sigue manteniendo la tesis de que los vertidos originados en la zona de hundimiento del *Prestige* no son más que restos de combustible y aceites del propio barco y que en ningún caso corresponden al interior de sus tanques.

Las manchas siguen arribando, hoy han vuelto a llegar a Valdoviño, un espacio natural protegido. La gran mancha está a poco más de 30 kilómetros de Corrubedo, y muy cerca de Cabo Ortegal se sitúa otra.

Greenpeace vuelve a reunirse con el Ministro Matas y le reitera que se mantiene la falta de coordinación del voluntariado, así como una carencia total de datos oficiales sobre la composición del fuel, lo que complica la adopción de medidas que reduzcan el peligro de intoxicación de los voluntarios y trabajadores. Greenpeace manifiesta al ministro su preocupación por los resultados de la analítica hechos públicos por el instituto Le Cedre francés.

domingo, 1 de diciembre día 19

"*O do bigote, que limpe o chapapote*"
Consigna gritada en la manifestación que tiene lugar en Santiago de Compostela.

Los peores temores se confirman: la nueva marea negra llega a la costa gallega esparcida en múltiples manchas. Un frente de manchas se extiende hasta la ría de Cedeira por el norte y hasta Corrubedo por el sur, abarcando un total de 550 kilómetros, donde se incluyen ya 164 playas afectadas.

Las primeras manchas llegan a la playa de O Rostro en Fisterra. Poco a poco se van extendiendo hasta la ría de Lires para adentrarse posteriormente en Muxía. Al norte, la marea negra entra de nuevo en Porto do Son y Carnota. Más al norte aún, el chapapote alcanza la boca de la ría de Cedeira, llegando hasta San Antonio, donde se sitúan los bancos de percebe más importantes de Cedeira. La playa de Doniños volvió a verse inundada de fuel oil y en las playas de A Coruña, Orzán, Oza y Lazareto se detectan ya nódulos de fuel oil.

El Instituto Hidrográfico luso informa de que una corriente marina ha retrasado la llegada de más manchas al litoral gallego.

En Santiago, convocados por la plataforma *Nunca Máis*, se celebra la manifestación más grande vista nunca en Galicia. Entre 250.000 y 300.000 personas inundan las calles de la ciudad para expresar su indignación por la actuación de los Gobiernos central y autonómico en esta marea negra y reclamar soluciones. Concentraciones similares se repiten en Madrid, Barcelona y Bruselas para expresar su apoyo a Galicia. Greenpeace se suma a la manifestación.

Activistas de Greenpeace salen al encuentro del buque *Byzantio* a su paso por el estrecho entre Dinamarca y Alemania. Catorce miembros de la organización a bordo de tres zodiacs rodean el barco con pancartas en las que puede leerse "Hazard" (Peligro) para poner de manifiesto que buques como el *Prestige* continúan amenazando la salud y el medio ambiente de los océanos del mundo sin que los gobiernos hagan nada por evitarlo.

Centenares de voluntarios son atendidos por la Cruz Roja en Malpica y Muxía, con síntomas de intoxicación por el fuel oil. El Gobierno asegura que el fuel no es peligroso "con la protección adecuada".

El batíscafo Nautile llega a Galicia en una misión de ocho días para determinar el estado del *Prestige*.

El Histria *Prestige*, un petrolero monocasco, de 21 años de antigüedad y con una carga de 80.000 toneladas de petróleo para la empresa Repsol tiene previsto atracar en el puerto de Tarragona. La Armada expulsa de las 200 millas territoriales al petrolero monocasco *Moscowsky Festiva*l, que se dirige a Gibraltar, a tan solo 5 millas de las costas españolas, cargado de fuel.

Ministerio de Medio Ambiente, Xunta de Galicia y las organizaciones ecologistas Federación Ecoloxista Galega y ADEGA publican un anuncio en prensa con las "normas a seguir por el voluntariado para la recogida de residuos en las playas afectadas por el vertido procedente del *Prestige*". Han pasado 12 días desde que se inició la catástrofe y sigue evitándose el término "marea negra".

lunes, 2 de diciembre día 20

"Una cosa es el mal olor de los compuestos del azufre y otra lo que puede asociar la persona que limpia con lo que dice Greenpeace"

Mensaje "tranquilizador" de José Luis García Fierro, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas

Greenpeace hace públicas las analíticas realizadas por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), que confirman la presencia de hidrocarburos aromáticos policíclicos pesados, los más tóxicos y potenciales cancerígenos. Estos análisis coinciden con los del Centro de Investigación y Experimentación sobre Accidentes Contaminantes Francés (CEDRE). Ambas analíticas confirman los temores expresados por Greenpeace días antes. Sorprendentemente, los resultados difieren de los obtenidos por el Laboratorio de Medio Ambiente de Galicia, encargados por la Xunta de Galicia, donde no se detectan estas sustancias.

José Luis García Fierro, del Instituto de Catálisis y Petroleoquímica del CSIC desmiente la peligrosidad del fuel y afirma que "lo peor es el olor de los compuestos de azufre que pueden producir alergias". Igualmente asegura que "el contacto con el fuel no produce ningún efecto perjudicial para la salud". Admite que su inhalación puede causar una "toxicidad mínima" si la exposición es larga y en concentraciones elevadas.

Quizá desconozca que son ya cientos los trabajadores y voluntarios que han tenido que ser atendidos por los efectos del fuel: vómitos, irritación de ojos y garganta, alergias... Puede que estos síntomas no sean entendidos por este experto como efectos perjudiciales para la salud. La ministra de Sanidad no se atreve a refrendar las declaraciones del Sr. García Fierro.

Se amplia nuevamente la prohibición para las actividades de marisqueo, incluyendo las rías de Ferrol y Cedeira.

El alcalde de A Coruña lamenta en la prensa que "tenga que acudir a servicios portugueses, franceses y estadounidenses para conocer el estado de la marea negra. No puedo contar ni con la Universidad de Santiago ni con el Centro Metereológico, sólo con los informes que llegan desde el extranjero".

El Gobierno contrata al petrolero británico *British Shield*, como buque nodriza para recoger el fuel de los barcos anticontaminación. Se trata de un barco de 23 años de antigüedad y con algunas deficiencias, según reconoce la Organización Marítima Internacional.

La Xunta de Galicia decide personarse en la causa judicial contra el petrolero para reclamar responsabilidades económicas a las empresas petroleras y demandar a la Unión Europea más fondos para combatir los efectos y daños de la marea negra.

martes, 3 de diciembre día 21

"*Yo no veo ninguna crispación social por el Prestige*"

Jaume Matas, Ministro de Medio Ambiente.

Se cumple el décimo aniversario de la marea negra causada por el petrolero Mar Egeo, que embarrancó frente a la Torre de Hércules en A Coruña derramando 40.000 toneladas de crudo y causando una marea negra de la que todavía no se ha recuperado totalmente la costa gallega.

El Principado de Asturias alerta de la llegada inminente de vertidos a sus costas. Se han avistado una veintena de manchas de fuel que se extienden desde la ría del Eo hasta Llanes.

Francia anuncia que no dejará pasar al *Byzantio* por el canal de la Mancha.

La Comisión Europea demanda a los Estados Miembros que pongan en marcha las medidas de seguridad que se acordaron después del desastre del *Erika*, hace tres años. Medidas, que llegan tarde y no son en absoluto suficientes para prevenir otros desastres. También hace pública una lista con 66 petroleros multados durantes los tres últimos años en los puertos europeos. Como puede leerse en el comunicado de prensa, esta lista corresponde a los buques de riesgo cuya entrada se prohibiría si las nuevas normas europeas de seguridad marítima ya hubieran entrado en vigor. Es decir, la lista es simplemente a "título indicativo". La sensación de impotencia es mayúscula, si bien ya sabemos cuales son los buques más peligrosos, eso no significa que la Unión Europea vaya a hacer nada para impedirles que causen más mareas negras. El petróleo sigue ganando la batalla a los gobiernos.

Cientos de pescadores se movilizan contra la marea negra en las Rías Baixas, con sus propias embarcaciones y medios se hacen a la mar para tratar de retirar todo el fuel que sea posible antes de que éste inunde el Parque Nacional de las Islas Atlánticas y las Rías Baixas.

©2002-Thomas Haentzschel/Nordlicht/Greenpeace

miércoles, 4 de diciembre día 22

"*Desde mediados de noviembre nos veníamos preparando para esto. Luego nos dijeron que no llegaría y casi nos lo creímos. Eso no nos indujo a bajar la guardia. Menos mal que nos quedamos pendientes*"
Basilio Rada, Director de Parques Nacionales

La marea negra llega a las puertas de las Rías Baixas, alcanza las Islas Cíes y se extiende por Asturias, Cantabria y Portugal. La Armada francesa retira sus barcos de Galicia al descubrir 200 manchas en el Cantábrico y los envía a proteger las costas galas, cada vez más amenazadas.

Miles de pescadores se unen a los que desde ayer están saliendo a "faenar" chapapote. Unos mil barcos salen en busca de las manchas que amenazan con inundar de muerte las Rías Baixas.

El vicepresidente Rajoy declara en una rueda de prensa en A Coruña que el fuel no ha penetrado en las Rías Baixas. La indignaciones de los cerca de 6.000 marineros que se afanan en luchar contra la marea negra alcanza su cota máxima.

La zona donde la pesca está prohibida se extiende por enésima vez, desde la desembocadura del Miño, en la frontera con Portugal, hasta Estaca de Bares, el 80% de las costa gallega está vedada a la pesca y al marisqueo.

El Parque Nacional de las Islas Atlánticas sigue recibiendo los embates de la marea negra. El ministro Matas no tiene ningún reparo en asegurar que "este Parque Nacional ha tenido un mal estreno"; omite decir que las medidas de protección y el plan de contingencias para protegerlo han tenido igualmente, sin duda, otro "mal estreno".

A primera hora de la mañana, activistas de Greenpeace en Suiza se manifiestan en la entrada de las oficinas de la empresa propietaria de la carga mortal del naufragado *Prestige*, la *Crown Resources*. En las pancartas pintadas con fuel procedente de la marea negra podía leerse: *Clean up your mess now!* (¡Limpia tu mierda ahora!). Además se impregna con fuel la entrada de la sede de la empresa. Con esta acción, Greenpeace demanda que los fletadores del barco deben ser los que asuman la responsabilidad del desastre ecológico que inunda Galicia y el Cantábrico.

Ya por la tarde, activistas de Greenpeace abordan por tercera vez el "buque basura" *Byzantio*, en el Puerto de Rotterdam. Varios activistas pintan el mensaje "Oil Hazard" (Petróleo Peligroso) en el monocasco de este barco, gemelo del hundido *Prestige*.

El *Rainbow Warrior*, buque insignia de Greenpeace, sale de Ipswich (Reino Unido) en dirección a Galicia. Greenpeace quiere simbolizar así la solidaridad de todos los ecologistas del mundo con los afectados por la marea negra del *Prestige*.

10.083 personas han escrito al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) pidiendo el fin de las banderas de conveniencia a través de una cyberacción promovida desde la página web de Greenpeace.
El petrolero con bandera de Malta *Moskowsky Festival*, un monocasco de más de 15 años de antigüedad, que fue expulsado recientemente de aguas españolas, entra en la bahía de Algeciras y fondea a menos de 400 metros de Gibraltar.

jueves, 5 de diciembre día 23

"*En esta catástrofe se ha actuado con una celeridad y una cantidad de medios sin precedentes*"
Mariano Rajoy, Vicepresidente del Gobierno

La prohibición de pesca afecta a 913 de los 1.121 kilómetros de costa gallega.

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC, convoca una rueda de prensa para presentar "el plan científico de evaluación sobre el impacto del vertido del *Prestige*". A primera hora de la mañana, una nota enviada a los medios desconvoca la rueda de prensa por "razones técnicas".

El ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, pide que no vayan más voluntarios a Galicia durante el puente de la Constitución, ya hay 3.000 y considera que son suficientes. Aunque el titular de Medio Ambiente lo niega, estas declaraciones parecen corresponderse con una realidad que tiene que ver con la falta de medios: ni tienen suficientes contenedores para depositar el fuel, ni los equipos de protección adecuados para efectuar las labores de recogida.

El ministro de Defensa decide enviar a 500 militares a limpiar las playas.

Las mariscadoras de O Grove, ante la falta de medios, elaboran a sus propias barreras artesanales para intentar impedir la entra del fuel: mantas, colchones y redes son sus materiales.

El vicepresidente Rajoy se ve obligado a reconocer que sigue saliendo fuel del *Prestige*. El batíscafo *Nautile* que lleva varios días en la zona del hundimiento muestra las imágenes de la fuga de fuel oil de los tanques del buque. Rajoy resta importancia a estas fugas y dice que se trata de "pequeños hilitos". Han pasado 15 días desde el hundimiento del *Prestige*, durante los cuales el Gobierno no ha hecho absolutamente nada para tratar de atajar esta posibilidad, se ha creído ciegamente en la solidificación del fuel y ahora hay que enfrentarse a la realidad: ¿Cuántas mareas negras le quedan por sufrir a Galicia? ¿Cuántas toneladas podrían no haberse derramado al mar si el Gobierno hubiese admitido la realidad desde el principio?.

La marea negra se extiende por la costa de Cantabria, durante el día se retiran 10 toneladas desde la playa de Portío hasta la de Berria. En las marismas de Santoña, una de las joyas ecológicas del Cantábrico, hay preparados 2.300 metros de barreras anticontaminación.

Las costas vascas tampoco se libran de la marea negra del *Prestige*, 200 pequeñas manchas de 30 centímetros de diámetro entran en el Abra Exterior del Puerto de Bilbao y otras recalan en Aizkorri (Getxo), Sopelana y Bakio. Frente a la costa de Vizcaya se avista una gran mancha a 100 millas y otras 44 de entre 15 y 20 metros al norte de Asturias y Cantabria.

En Asturias el fuel ha llegado hasta la playa de Xivares en Carreño. También se recogen restos en Castrillón y Carnieciega.

Desde multitud de puntos de España, salen autobuses cargados de voluntarios que se dirigen a Galicia para pasar el puente limpiando chapapote.

Comienza en Bruselas la reunión de Ministros de Transporte, Energía y Telecomunicaciones de la Unión Europea. Se espera que de ella salgan medidas claras y eficaces sobre seguridad marítima.

viernes, 6 de diciembre día 24

"¡Con traje y zapatitos! ¡Vaya con el ministro!
Voluntario limpiando en la playa de Basoña refiriéndose al ministro Matas, de visita en la zona.

Los vecinos de Arousa consiguen frenar la marea negra tras trabajar sin descanso durante dos días. Al mismo tiempo, Rajoy se ve obligado a reconocer la existencia de dos grandes manchas de fuel en el punto donde se hundió el *Prestige*, pero defiende que se trata del combustible que perdió el barco antes de hundirse.

El ministro de Defensa Trillo afirma que al mejorar el tiempo, no es necesario que se desplacen más tropas a Galicia para limpiar los restos de la marea negra. Mientras tanto, 10.000 voluntarios se afanan en limpiar la costa gallega.

La marea negra se sigue extendiendo por la costa cantábrica, ya afecta a 68 playas, 42 en Asturias, 26 en Cantabria y 5 en el País Vasco, donde se ha prohibido ya el marisqueo.

Francia espera la marea negra en menos de una semana. Unas 150 manchas de entre 2 y 20 metros se desplazan hacia sus costas. Las autoridades galas han requisado una flotilla de barcos de pesca para luchar contra la marea negra. Los propietarios y las tripulaciones han firmado contratos que les garantizan una indemnización a cargo del Estado.

Portugal moviliza a cientos de funcionarios y voluntarios ante la proximidad del fuel. Sus actuaciones se reparten en dos planes, el *Mar Limpio*, dirigido a evitar la entrada de fuel y a limpiarlo en caso de que manche las costas, y otro llamado *Pato-Ganso,* destinado a la recuperación de espacios naturales afectados y especies amenazadas. El responsable de los dispositivos está convencido de que lo más importante es la prevención.

Greenpeace y otras organizaciones ecologistas gallegas se reúnen con el Ministro Matas y la Comisaria Europea de Medio Ambiente, Margot Wallström. En la reunión, Greenpeace exige a Matas que defienda la responsabilidad ilimitada para la industria y expone a la Comisaria de Medio Ambiente la desastrosa gestión de la catástrofe por parte de las autoridades españolas, así como su falta de medios y la manipulación informativa.

67 expertos en el mar de la Universidad de Vigo critican las medidas tomadas por el Gobierno en la crisis del *Prestige* en un manifiesto que se publica en prensa.

Cuarenta activistas de Greenpeace simulan un desastre petrolero a las puertas de la reunión de ministros europeos de Transporte, Energía y Telecomunicaciones, convocada para discutir sobre Seguridad Marítima. Greenpeace demanda una responsabilidad plena e ilimitada a través de toda la cadena de custodia del petróleo, incluyendo a los dueños, gestores y operadores de los barcos, compañías fletadoras y dueños de la mercancía. Lamentablemente, tres Estados, Grecia, Holanda y Reino Unido vetan la posibilidad de cualquier acuerdo, poniendo de manifiesto claramente que los intereses de las compañías petroleras y armadores están por encima del medio ambiente marino y de la gente que depende de él. Finalmente, y ante la vergüenza de no llegar a ningún tipo de acuerdo, Bélgica propone una serie de medidas descafeinadas y aplicables en un futuro, que son aceptadas unánimemente por los ministros de la Unión Europea.

En una entrevista al diario El Mundo, el ministro de Fomento señala que en el plan de salvamento aprobado en julio de este año se prevén cuatro barcos que serán los más modernos de Europa. ¿Para cuándo se prevén?

©2002-GREENPEACE/Eric de Mildt

ACT NOW !

sábado, 7 de diciembre día 25

"*Faltan a la verdad quienes creen demostrado que el casco [del Prestige] pierde petróleo*"
José María Aznar, Presidente del Gobierno

El vicepresidente Rajoy se ve obligado a reconocer que una tercera marea negra podría estarse acercando a la costa de Galicia. Asegura que el Gobierno está preparado para afrontar la llegada del fuel oil.

La marea negra sigue extendiéndose por el Cantábrico y se acerca a tan sólo 10 kilómetros de la costa francesa. Un centenar de manchas de fuel oil navegan esparcidas por el mar.

Asturias tiene ya la práctica totalidad de su costa afectada por los restos de la carga vertida por el *Prestige*. El extremo oriental es el más afectado. Frente a las costas de Ribadesella, Llanes y Rabadedeva se mueve una mancha de 300 metros de diámetro. Hay 75 playas afectadas en mayor o menor medida.

En Cantabria, la marea negra ha superado las barreras y ha penetrado en la ría de San Vicente de la Barquera hasta llegar al casco urbano. 150 kilómetros de su litoral está ya contaminado por el fuel, 31 playas sufren los efectos de la marea negra.

domingo, 8 de diciembre día 26

"*No se sabe si habrá solidificación [del fuel que queda en el Prestige] ni cuando se producirá*"
Declaraciones de Mariano Rajoy, Vicepresidente del Gobierno

El *Rainbow Warrior*, buque insignia de Greenpeace, llega al puerto de A Coruña y es recibido por una flotilla de 150 barcos. En el puerto le esperan unas 2.000 personas con pancartas y crespones negros en señal de duelo y protesta por la marea negra del *Prestige*.

Continúan las tareas de limpieza en Galicia por parte de los 10.000 voluntarios llegados desde todos los puntos de la península. En Asturias, Cantabria y País Vasco hay también cientos de personas que dedican su fin de semana a limpiar la marea negra.

El Gobierno admite la existencia de tres enormes manchas en la zona donde se hundió el *Prestige*. La mayor de ellas tiene un superficie de 700 kilómetros cuadrados. Rajoy sigue manteniendo que el buque tiene tan sólo "dos grietas pequeñas".

A última hora de la tarde, el *Rainbow Warrior* se dirige a la zona donde se hundió el *Prestige*. La mitad de su tripulación son periodistas, ávidos de conocer la situación real.

Los vientos han llevado la mayor parte de las manchas del Cantábrico a la costa asturiana. Entre Lemóniz y Baquio, en la costa vizcaína, se observa la llegada de una mancha de bolas de fuel dispersas de hasta 100 metros de perímetro.

La Sociedad Española de Ornitología calcula que serán unas 20.000 las aves afectadas.

Greenpeace©Armestre

lunes, 9 de diciembre día 27

"Nos engaña a todos; a ver si viene por aquí"
Declaraciones de un marinero gallego mientras ve la entrevista de Aznar en TVE

El Gobierno anuncia que no descarta que el *Prestige* suelte la totalidad del fuel oil que le queda en sus tanques. El batíscafo Nautile ha encontrado nuevas grietas en el barco naufragado.

El presidente del Gobierno, en una entrevista concedida a Televisión Española, asume "equivocaciones" en la gestión de la marea negra, que define como la "peor catástrofe ecológica en España".

El *Rainbow Warrior* llega a las inmediaciones del área del hundimiento. Antes de llegar, el buque anticontaminación noruego *Far Scout* sale a su paso y entabla conversación con él. Inmediatamente tras la conversación, el remolcador Ría de Vigo pide al *Far Scout* que se dirija a 17 millas al este, donde hay dos supuestas nuevas manchas. El *Rainbow Warrior* decide seguir al buque anticontaminación, pero tras horas de navegación, se confirma que la única idea que perseguía el remolcador era despistar al barco de Greenpeace. Esto se hace aún más evidente cuando el Ría de Vigo se pone de nuevo en contacto con el *Far Scout* para ordenarle volver al punto de partida. Ese mismo día, el director del Instituto Hidrográfico portugués indica a miembros de Greenpeace en tierra la ubicación de la zona de mayor densidad de manchas en el área de hundimiento: exactamente en dirección contraria a donde el *Ría de Vigo* envió al *Far Scout*. Ya es demasiado tarde para volver al punto de partida, porque la luz se agota, así que el barco emprende su ruta rumbo al Parque Nacional de las Islas Atlánticas. La indignación se "masca" en el ambiente. Nadie, ni la tripulación ni los periodistas entienden quién y por qué ha dado la orden de "despistar" al buque de Greenpeace.

El Ministerio de Defensa ha enviado ya a más de 6.000 militares a Galicia y al Cantábrico para colaborar en las labores de limpieza. La Xunta comienza a pagar las ayudas a los afectados por la marea negra.

El viento parece alejar las grandes manchas que se situaban cerca de la costa cantábrica mar adentro, pero siguen cerca de las playas.

martes, 10 de diciembre día 28

"No se prevé que aparezcan nuevas grietas [en el casco del Prestige]".
Declaraciones de Mariano Rajoy, Vicepresidente del Gobierno.

El vicepresidente Rajoy se ve obligado a admitir que los "pequeños hilitos como de plastilina" se han transformado en 125 toneladas de fuel oil expulsado al día por el *Prestige*. Son ya 14 las grietas presentes en la proa y la popa, algunas de ellas de un metro de ancho. A pesar de esta evidencia, Rajoy confía en que no se produzcan más. Esta actitud está impidiendo afrontar la realidad y sobre todo, buscar las soluciones posibles para que no se siga vertiendo fuel cada día al océano Atlántico. El CSIC señala que, de seguir al mismo ritmo, la marea negra durará un periodo estimado de entre 5 y 39 meses.

El *Rainbow Warrior* visita las Islas Cíes y se confirma que el 95% del Parque Nacional de las Islas Atlánticas se ha visto afectado por la marea negra. Buceadores de Greenpeace se sumergen a 10 metros de profundidad frente a la playa de la Isla de San Martín para examinar los fondos marinos. Aunque las playas de esta zona no están muy afectadas en su superficie, las imágenes tomadas por estos buceadores no dejan lugar a dudas, el fuel oil en forma de nódulos corre por el fondo del océano, arrastrando a su paso la vida marina.

Greenpeace se reúne con el director en funciones del Parque Nacional de las Islas Atlánticas, quien confirma que la marea negra afecta a la práctica totalidad del Parque. La prevención no ha funcionado una vez más, el Ministerio de Medio Ambiente ha permanecido impasible esperando a que la marea negra dañara la zona de mayor valor ecológico de Galicia. Greenpeace reclama que los culpables de esta negligencia asuman su responsabilidad.

El Gobierno anuncia que demandará al armador del remolcador *Ría de Vigo* por no cumplir su contrato de rescate. Por su parte, Remolcanosa afirma que fue contratada por el armador del *Prestige*, y las empresas contratadas para intentar salvar la carga del barco, *Smit Savage y Tecnosub*

miércoles, 11 de diciembre día 29

"*Shell, ayúdame / en nuestro mar has puesto todo tu fuel /.../ y tiéndeme la mano, como a Mariano...*"

Versión de la canción Help de Tony Ronald cantada en la manifestación de Vigo convocada por la Plataforma Nunca Máis.

La marea negra sortea las islas Cíes y se cuela en la Ría de Vigo, poniendo en peligro toda la riqueza de la ría. La de Pontevedra corre la misma suerte, de momento, sólo la de Arousa se escapa al peligro. La alerta ante la llegada de una tercera marea negra es general.

Se detectan tres manchas, la primera en la zona del hundimiento del *Prestige*, de 57 x 18 kilómetros, la segunda a 90 kilómetros de Cabo Silleiro y una tercera frente a Cabo Fisterra. Allí, la playa de A Langosteira, que hasta el momento permanecía a salvo de la marea negra, se ve inundada por la marea negra.

El Instituto Técnico Superior de Lisboa apunta a que la mancha más voluminosa de fuel llegará mañana a las Rías Baixas.

Las barreras colocadas en el Parque Natural de Corrubedo no han aguantado el embate de las olas llenas de fuel oil, y se teme que la marea negra haya entrado en una de sus lagunas.

En Cantabria, se prohibe el marisqueo en toda la costa, la pesca es prohibida desde Santander hasta Unquera. Los pescadores de sardina de Asturias renuncian a salir a faenar debido a la presencia en el agua de fuel.

A bordo del *Rainbow Warrior*, Greenpeace presenta una declaración conjunta con 100 científicos pertenecientes a las tres Universidades gallegas. En ella solicitan responsabilidad ilimitada para la industria, cambios en la política energética, la reforma del transporte marítimo y la dotación de medios y planificación para la lucha contra la contaminación. Igualmente, tanto los universitarios como Greenpeace dejan bien claro que esta catástrofe tendrá serias consecuencias a largo plazo y condenan la minimización del problema por parte de las autoridades. Además, en ningún momento se ha contado con los expertos de las Universidades para tratar de paliar las consecuencias de la marea negra.

El *Nautile* vuelve a sumergirse para proporcionar más datos sobre el estado real de los restos del *Prestige*. El presidente del comité científico que asesora al Gobierno, Emilio Lora-Tamayo, asegura que es "erróneo hablar de solidificación" del fuel oil, tan sólo se producirá un aumento de la viscosidad. No se entiende entonces cómo el vicepresidente Rajoy lleva defendiendo esta teoría desde que se produjo el hundimiento del *Prestige*.

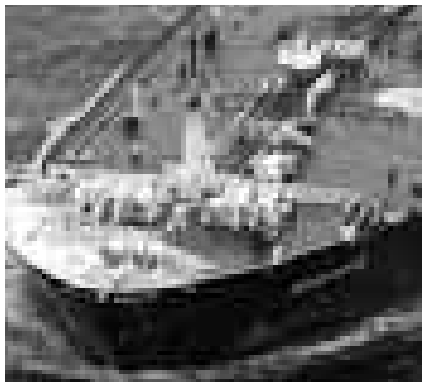
Más de 60 técnicos del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo, perteneciente al CSIC, plantan cara y arremeten contra las decisiones tomadas por el Gobierno en la catástrofe del *Prestige*. Según palabras de su portavoz "de todos los escenarios posibles se ha optado claramente por el peor".

Por la tarde, 11 manifestaciones recorren las calles de distintas localidades de Galicia.

Ante la próxima Cumbre de Ministros de la Unión Europea en Copenhague, Greenpeace demanda medidas concretas para evitar más catástrofes. Activistas despliegan una pancarta donde se lee "Oil Hazard: *EU Clean up your act*!" (¡Petróleo peligroso: UE limpia tus actos!) en referencia al desastre del *Prestige*.

Greenpeace, acompañado de pescadores gallegos afectados por la marea, mantiene una reunión en el Parlamento holandés con el Primer Ministro y el Ministro de Medio Ambiente en la que pide al Gobierno holandés que deje de obstaculizar la adopción de medidas contundentes sobre seguridad marítima. El Primer ministro holandés se compromete a abordar este tema en la próxima Cumbre de Copenhague.

©2002-Thomas Haentzschel/Nordlicht/Greenpeace



jueves, 12 de diciembre día 30

***"No está uno en absolutamente todos los temas y no puede acertar siempre"**. Declaraciones en el Congreso de Mariano Rajoy, Vicepresidente del Gobierno, justificando declaraciones" incorrectas" realizadas el día anterior sobre quién tomó la decisión de alejar el Prestige.*

Se celebra la reunión de Jefes de Gobierno de la Unión Europea, donde se espera que se tomen importantes medidas sobre Seguridad Marítima. También tienen previsto hablar de la ampliación de la Unión Europea, siendo Malta, conocida bandera de conveniencia, uno de los diez países candidatos.

Mientras tanto, la amenaza de la tercera marea negra sigue presente, la franja comprendida entre Camiña y el norte de las Islas Cíes es la de mayor riesgo.

En el Cantábrico, el viento sigue alejando las manchas de la costa, desplazando las manchas mayores de la costa asturiana a la de Cantabria.

A medio día, la totalidad de los barcos pesqueros de Muxía salen a recibir al *Rainbow Warrior* al Puerto. El Patrón Mayor de la Cofradía de esta localidad agradece a Greenpeace la gran difusión que está dando a esta catástrofe y expresa la preocupación del sector pesquero ante el futuro incierto que les espera.

El ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, comparece a petición propia ante la Comisión de Medio Ambiente del Congreso para informar sobre el vertido del *Prestige*. La presidenta de esta comisión, perteneciente al Partido Popular, dimite de su cargo y dice que al día siguiente informará de sus motivos.

Los marineros se niegan a firmar un contrato para recoger fuel cobrando. Denuncian que se trata de una maniobra de la Xunta para romper la unidad de las rías "a golpe de talonario".

Por la noche, el *Rainbow Warrior* emprende viaje hacia el norte de Europa. En su camino hacia el Mar Báltico irá documentando las manchas de fuel que vaya encontrando con el fin de evaluar los daños sobre el ecosistema marino.

El *Princess Pia*, un petrolero de doble casco, embarranca a la entrada del puerto de Klaipeda en Lituania. Va cargado con 55.000 toneladas de crudo. Los fuertes vientos imposibilitan cualquier intento de trasvasar el crudo a otro buque para evitar una catástrofe similar a la del *Prestige*.

Greenpeace

©2002-GREENPEACE/Klavs Bo Christ

CAUSAS DE LA MAREA NEGRA

Las mareas negras comienzan a constituir una pesadilla recurrente en nuestra memoria. Tan sólo Galicia ha sido testigo de 5 catástrofes de esta naturaleza en los últimos treinta años. Es imprescindible que aprendamos definitivamente la lección y pongamos en marcha todos los mecanismos necesarios para que la marea negra del Prestige sea el último desastre anunciado al que nos enfrentamos. Para ello es fundamental desenmascarar a los responsables y que éstos asuman la responsabilidad que les corresponde.

El Ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, señalaba en una entrevista a la prensa, que la empresa contratada para rescatar al petrolero *Prestige* era la responsable del vertido de fuel que ha contaminado las aguas y costas gallegas. Estas declaraciones ponen de manifiesto el afán del Gobierno español para eludir la responsabilidad derivada de su actuación durante la catástrofe. No podemos seguir tolerando que los responsables se laven las manos y dejen que seamos los ciudadanos los que nos las ensuciemos al retirar el chapapote.

Greenpeace ha identificado una serie de causas sobre las que considera primordial actuar. Son las siguientes:

LOS RESPONSABLES

¿Quién debe hacerse cargo del coste de esta catástrofe ambiental? Greenpeace defiende que las empresas petroleras son las principales responsables.

En 1.999, cuando el petrolero de bandera maltesa Erika naufragó frente a la costa de la bretaña francesa, el Gobierno francés se encargó de que la compañía petrolera dueña de la carga, la francesa Total-Fina, se hiciera responsable de al menos parte del coste de recuperación de la marea negra, si bien esta cantidad fue más que insuficiente para cubrir todos los costes derivados de la marea negra.

En el caso que nos ocupa, la situación es bien distinta. El Gobierno español no parece preocupado por buscar a los responsables que asuman los costes económicos que se deriven de esta catástrofe.

La Abogacía del Estado se ha personado en proceso penal contra el capitán del barco, el primer oficial y el jefe de máquinas. Según el vicepresidente Rajoy, "la responsabilidad civil derivada del delito es exigible a condenados penalmente y, solidariamente, a la compañía inglesa aseguradora hasta los 25 millones de euros y en el exceso, no cubierto por el seguro, al Fondo Internacional hasta los 154 millones de euros".

Asimismo, ha decidido emprender acciones legales contra el armador *Mare Shipping* (Liberia), su gestora en Atenas *Universe Shipping*, *Crown Resources* como fletador del barco, la aseguradora inglesa *London Club P&I*, la agencia clasificadora estadounidense *ABS* y *A Nosa Terra*, dueña del *Ría de Vigo*, responsable de remolcar los barcos siniestrados por contrato con la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo.

La aseguradora de la responsabilidad civil del *Prestige*, la firma británica *London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd*, conocida por *London Club P&I* y administrada por *A. Bilbrough & Co. Ltd*., aseguró que su responsabilidad máxima por todos los daños causados por el hundimiento del petrolero frente a Galicia se sitúa en 26 millones de euros.

El responsable de la aseguradora, Paul Hinton, afirmó que ni el Gobierno ni los demandantes privados pueden reclamar al *London Club P&I* una indemnización mayor, debido a los convenios internacionales que España ha firmado sobre responsabilidad máxima de las aseguradoras en casos semejantes. Entre ellas figuran la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por Contaminación por Petróleo, de 1969, y los Protocolos de Compensación, firmados en 1971 y 1992.

El Fondo Internacional para la Compensación de la Contaminación por Petróleo, del que España es firmante, cubre una indemnización total -se descuenta la proporcionada por la aseguradora- de 180 millones de euros. En el caso Erika, la aseguradora pagó 11 millones de dólares y el fondo de compensación 145 millones de dólares. Los expertos en derecho marítimo dicen que la única vía para conseguir una indemnización mayor sería perseguir al armador del barco por una "gravísima negligencia", algo difícil de probar. Los abogados temen que las indemnizaciones tarden años en cobrarse si prosigue la vía penal, y por este motivo se ha encarcelado al capitán del Prestige.

En este punto entra en juego, un nuevo actor: ABS, American Bureau of Shipping, la sociedad clasificadora, que debe garantizar y certificar la seguridad de los barcos. El 2 de abril de 2001, dos de los técnicos de esta empresa inspeccionaron el Prestige en un astillero chino de la empresa estatal Cosco y encontraron una corrosión mayor de la permitida en los depósitos centrales del barco. La reparación consistió en cambiar las chapas del costado de estribor, curiosamente por donde se abrió la vía de agua y posteriormente se partió el buque, y en los marcos superiores de los tanques.

En mayo de 2002, el barco navegó desde Emiratos Árabes Unidos a San Petersburgo, pasando por Gibraltar. En su fatídico último viaje fletado por *Crown Resources AG*, empresa integrada en el consorcio ruso Alfa Group, el capitán del barco, a su paso por Dinamarca, pidió la ayuda a un piloto danés para navegar por aquellas aguas. En declaraciones posteriores, el práctico danés aseguró que, en los cuatro días que estuvo a bordo del *Prestige*, no funcionaba el radar ni el sistema anticolisión y que "sólo servía como chatarra". Y ello fue transcurridos únicamente 6 meses después de pasar una inspección superficial en Dubai.

Un técnico de la Capitanía Marítima de A Coruña, que estuvo en el barco antes del trágico desenlace, declaró judicialmente sobre la hipótesis de que el hundimiento hubiera podido estar provocado por el desprendimiento de una placa del casco.

En este contexto, los dueños de la carga quedarán totalmente libres de asumir cualquier tipo de responsabilidad y coste en esta marea negra, precisamente por las leyes que los propios gobiernos han puesto, las cuales favorecen al culpable y dejan desprotegido al inocente, que sufre las consecuencias de la negligencia e irresponsabilidad de los gobiernos, empresas petroleras, aseguradoras y empresas de supervisión.

La jugada es perfecta; se contrata el barco más ruinoso e inseguro, a ser posible con bandera de conveniencia, porque su coste es muy inferior, se llenan sus tanques con uno de los hidrocarburos más contaminantes y tóxicos que existen, y se lanza a recorrer unas aguas europeas donde no existe ninguna limitación ni traba para navegar a pesar de la peligrosidad del buque y su carga. Y si el barco tiene algún problema y naufraga, no pasa nada, nadie reclama a la empresa que asuma ningún coste. Y mientras su carga tóxica inunda Galicia, la empresa fleta un barco gemelo al anterior, el *Byzantio*, y lo carga con el mismo tipo de combustible e inicia la misma travesía que el petrolero hundido.

Si, además, el propietario de la carga se ha ocupado de asegurarla, el beneficio puede ser superior al obtenido por su venta. Pero no termina aquí el negocio. Al día siguiente del accidente del *Prestige*, en Singapur, el destino final de su carga, el precio de este fuel oil se disparó, con lo que la carga del *Byzantio*, fletado por la misma empresa, de haber llegado a su destino, hubiese tenido un precio mucho más elevado del habitual. De esta forma, *Crown Resources*, habría hecho el negocio del año, sin duda alguna. Las sucesivas acciones de Greenpeace contra el *Byzantio* desde que partió de Tallín, hicieron que finalmente la empresa descargase su peligrosa carga en el puerto de Rotterdam.

Esta es la realidad de la que hemos sido testigos estos días, y a la vista de esta situación, resulta extraño que no tengamos más accidentes como el que estamos padeciendo.

¿Por qué no se exige a las empresas una responsabilidad ilimitada? ¿Qué impide a la Unión Europea reclamar lo que es justo?. Greenpeace cree que ahora más que nunca, es momento de acabar con la falsa hipocresía de los Gobiernos, que permiten a las empresas petroleras enriquecerse a costa de la ruina de los ciudadanos y del medio ambiente que les rodea, proporcionando su modo de vida.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PETROLEO

Cada año, son miles los barcos que circulan por nuestras aguas. Muchos de ellos no cumplen las normas de seguridad internacionales y pasan a engrosar las listas negras de las organizaciones internacionales. Pero, ¿de qué sirve formar parte de estas listas si siguen entrando y saliendo de los puertos españoles?. Hay infinidad de casos, barcos que cuando entran en un puerto español son inspeccionados, como el carguero Legent 1, con bandera de Camboya y 30 años de antigüedad, etiquetado como de "riesgo muy alto", que fue inspeccionado el 13 de noviembre en el puerto de Cádiz. Fueron detectadas 24 deficiencias, por lo que fue retenido en el puerto. Sin embargo, partió de Cádiz antes de que las solventara. Y, por desgracia, esa parece ser la tónica general.

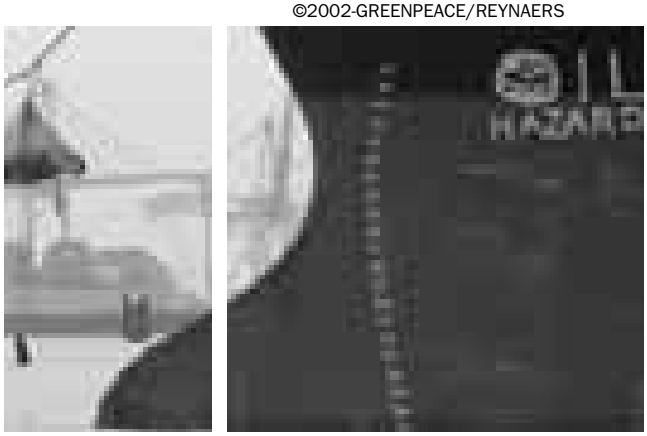
Los puertos españoles reciben de continuo este tipo de barcos, Tarragona en primer lugar, seguida de Las Palmas y Huelva. Mientras se siga consintiendo que las empresas petroleras utilicen estas auténticas bombas de relojería, las mareas negras seguirán siendo una amenaza real.

El Prestige había sido reparado el año pasado en un astillero chino. El arreglo consistió en cambiar una parte de la chapa del costado de estribor. Cuando se produce una reparación de estas características, no suele ser suficiente cambiar la chapa, también es necesario reforzar la estructura interna que "soporta" al barco y que le permite aguantar los embates del mar. Pero estas reparaciones son caras y, posiblemente en un barco de 26 años de antigüedad, no compense el gasto. Resulta más rentable cambiar sólo unas cuantas toneladas de chapa, aunque no tengan la misma plasticidad que el resto y sean un punto fácil de fractura.

Lamentablemente, la historia del Prestige, es la historia de muchos otros buques dedicados al transporte de hidrocarburos a lo largo y ancho del mundo: banderas más baratas y menos exigentes, reparaciones de saldo, tripulaciones tratadas en régimen de semi-esclavitud, carencia de medidas de seguridad, mantenimiento escaso… conforman un cóctel explosivo que termina explotando en nuestras costas con espantosa regularidad.

Cada año, unos 3.5 millones de toneladas de petróleo y sus derivados acaban en el mar. En general, se estima que cada tonelada de petróleo se extiende sobre una superficie oceánica de 12 km^2.

©2002-GREENPEACE/REYNAERS



LOS PLANES DE EMERGENCIA Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN

Según las declaraciones efectuadas por varios miembros del Gobierno, las órdenes durante el naufragio del Prestige se dieron desde el Ministerio de Fomento. Será, por tanto, este ministerio el que deba que responder y asumir la responsabilidad de las actuaciones que se llevaron a cabo desde que el Prestige lanzó el SOS hasta que se hundió.

Pero no queda ahí la responsabilidad del Ministerio de Fomento, más allá de la idoneidad de las decisiones tomadas, este Ministerio es el responsable de la elaboración y puesta en marcha de los planes de emergencia en caso de una catástrofe de estas características.

La **Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante** explicita en su artículo 87, apartado 2 que el Gobierno, a través del ministerio competente, aprobará un Plan Nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino. El citado plan tendrá como objetivos básicos: coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operación de lucha contra la contaminación marina, implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina y formar al personal especializado. ¿Dónde estaba el citado plan cuando fue necesario? ¿En base a qué criterios se tomaron las decisiones?

El **Convenio MARPOL para el control de los buques y sus vertidos** es un convenio internacional que recoge medidas y reglas especiales de construcción y equipo para la prevención de la contaminación accidental. Este Convenio obliga a los estados firmantes - España entre ellos - a disponer de medios y equipos para hacer frente a la lucha anticontaminación. En el caso que nos ocupa, España ha demostrado que los medios de que disponía eran absolutamente insuficientes para luchar contra una marea negra.

El pasado 12 de julio, el consejo de Ministros aprobó el **Plan Nacional de Lucha contra la Contaminación del Medio Marino para el periodo 2002-2005**. En el documento queda plasmada la puesta en marcha de un sistema de alerta temprana para accidentes como el del Prestige. Las actuaciones del Ejecutivo han dejado en evidencia la carencia de cualquier plan de actuación que pudiera paliar en gran medida los efectos que durante años dejará la mortal carga del petrolero hundido.

Una vez examinadas estas normativas, y habida cuenta de las anteriores mareas negras sufridas en nuestras costas, no resulta fácil entender cómo se carece de las medidas necesarias para luchar contra una marea negra, uno de los tipos de contaminación marina más brutal a los que nos tenemos que enfrentar desgraciadamente cada poco tiempo.

En el caso de Galicia la historia se repite. No una, sino cinco veces en los últimos treinta años. Aún así, carecemos de barcos anticontaminación, de remolcadores adecuados, de barreras flotantes anticontaminación, de personal formado adecuadamente, del material idóneo para efectuar la recogida del fuel, de equipamiento de seguridad para no poner en riesgo la salud de las personas que efectúan las labores de limpieza...

¿Y de quién es la culpa? Sobre el papel existe un plan de lucha contra la contaminación, pero debe estar olvidado en algún cajón del Ministerio de Fomento, no hay otra forma de explicar su actuación. El **Plan de Contingencias por Contaminación Marina Accidental**, fue aprobado por Orden comunicada el 23 de febrero de 2001. Este plan debía haber sido puesto en marcha desde el primer momento. Sin embargo, las decisiones tomadas hacen dudar de la existencia de cualquier plan coordinado. Sirva como ejemplo que en un simulacro llevado a cabo el 19 de septiembre de 2001frente al puerto de A Coruña, en el que se simulaba un accidente de un petrolero, la Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, como consecuencia de la activación del citado plan, adoptaron la decisión de llevar el barco a puerto y allí extraer el petróleo que había en su interior. ¿Por qué no se hizo lo mismo con el Prestige?

El Plan de Contingencias se enmarca dentro del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha de 1990 (OPRC90). En una comparecencia del Director General de la Marina Mercante en el Congreso de los Diputados en marzo de este año, el Sr. López-Sors González explicó los objetivos de este plan de contingencia: el establecimiento de operaciones básicas de actuación en caso de accidente o por producción de una contaminación en el mar; la coordinación de los distintos medios materiales y humanos que intervienen en un suceso de esta naturaleza, que serán la Administración central, las Comunidades Autónomas y las Administraciones locales. También reconocía la importancia de crear zonas de refugio para barcos accidentados. En la misma comparecencia, Lopez-Sors reconoció que el plan se estaba poniendo en marcha, pero que era "tenue" y adolecía de infinidad de defectos.

El Gobierno español tenía como obligación tener a punto todos los mecanismos para luchar contra una marea negra. Con 7.881 kilómetros de costa y miles de buques con mercancías peligrosas circulando cada año por sus aguas, la prevención y actuación rápida ante una marea negra era su responsabilidad. Y falló.

El **Ministerio de Fomento** es el responsable de la elaboración y puesta en marcha de los planes de emergencia en caso de una catástrofe de estas características.

EL USO DE COMBUSTIBLES FÓSILES

La causa de las mareas negras hay que buscarla, por un lado, en la falta de responsabilidad de las compañías petroleras, que para ahorrarse costes transportan el petróleo sin las mínimas condiciones de seguridad. Pero por otro lado hay un hecho de fondo que no debemos olvidar: se transporta demasiado petróleo, y se consume demasiado petróleo.

El petróleo es la principal fuente de energía del mundo (38% de la energía primaria), y más aún en los países ricos (42% de la energía primaria en la OCDE). En 2001 se extraía un 25% más que en 1973, cuando ocurrió la primera "crisis del petróleo", de la que parece que no hemos aprendido mucho. La mayoría de la extracción de crudo (el 30%) proviene de Oriente Medio, siendo Arabia Saudita el principal productor mundial (12%, 423 millones de toneladas). La mitad de las exportaciones de crudo salen también de Oriente Medio (49,8%, 839 MT); más de la mitad de las importaciones se reparten entre Europa (465 Mt) y EE.UU. (455 Mt). Europa importa por mar cada año tanto petróleo como el transportado por 4.500 barcos como el Prestige.

El 22% de los derivados del petróleo salen de las refinerías de EE.UU. (15,1 millones de barriles diarios) y el 21% de las refinerías europeas (14,8 millones de barriles al día), siendo los mayores exportadores de estos productos Oriente Medio (2,3 millones de barriles diarios) y el mayor importador EE.UU. (2,5 millones de barriles) seguido de Europa (2,2 millones). El conjunto de países de la OCDE refina el 57% del petróleo mundial.

El 30% del petróleo mundial se consume en América del Norte, sobre todo en EE.UU. (25,5%). España consume el 2,1% del petróleo del mundo, siendo el 14º país de mayor consumo: 73 millones de toneladas de petróleo al año (¡el equivalente a 944 barcos como el Prestige!).

El consumo de energía final en el mundo (datos de 1999) sigue siendo mayoritariamente de productos petrolíferos (43%) y más en la OCDE (53%). El 58% de esos productos los consume el sector transporte (1.577 millones de toneladas equivalentes de petróleo).

Y claro, de los 23.172 millones de toneladas de CO2 emitidas por la humanidad por la quema de combustibles fósiles en 1999 (un 43% más que en 1973), la mayoría se debían al petróleo (42%). Los países ricos emitimos el 53% del CO_2.

El consumo de petróleo en España en 1999 supuso el 67% de la energía total consumida y un 52% como fuente de energía primaria, lo que supuso un incremento del 2,3% respecto al año anterior. La mayor parte de este petróleo vino de Arabia Saudí, Nigeria, Libia y México. Gran parte de este consumo se produjo en gasóleos (39%), fuel oil (18%), gasolinas (13%) y aceites lubricantes, productos asfálticos, coque y otros (18%).

La totalidad del petróleo que importamos nos llega por vía marítima, y expone a todo el litoral a graves riesgos de accidente como demuestra el hecho de que 8 de las 9 refinerías que existen en nuestro país están situadas en el litoral: Cartagena, A Coruña, Tarragona, Bilbao y Puertollano (interior) de Repsol; Huelva, San Roque y Tenerife de Cepsa; y Castellón de BP.

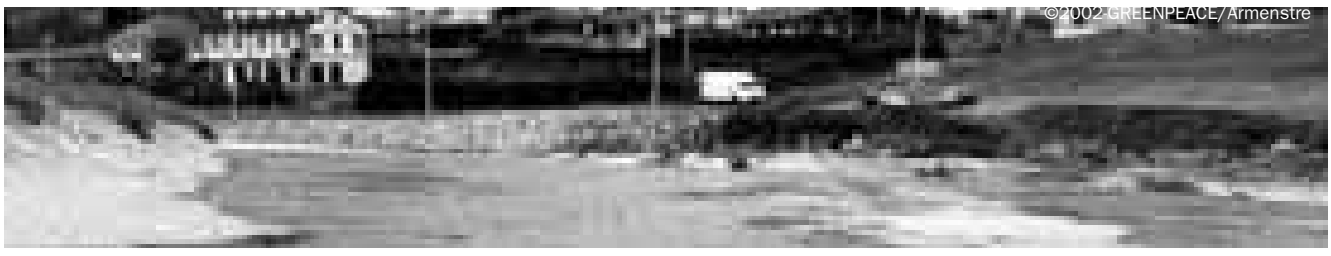
Es evidente que el sistema energético en el que estamos desarrollando nuestras actividades impide, precisamente, mantener la realización de esas actividades a largo plazo, por los graves problemas sociales y medioambientales que genera y por estar basado en combustibles que tienen un final.

La extracción de petróleo y su control está provocando conflictos políticos entre países y guerras; la manipulación y transporte provoca accidentes, vertidos y mareas negras que contaminan y destrozan el medio ambiente y la forma de vida de la sociedad; y su uso, junto a otros combustibles fósiles como carbón y petróleo, está provocando el peligroso cambio climático y la contaminación atmosférica. Estos problemas no pueden ser solventados por la industria nuclear, que presenta graves problemas como los residuos radioactivos, accidentes en el uso, manejo y transporte de material radioactivo y su completa inviabilidad económica.

La solución ha de venir por las energías renovables, la eficiencia energética y el ahorro. Sin embargo, las energías renovables y la hidráulica suponen apenas un 6,5% del consumo de energía primaria en España. Esto a pesar de tener un Plan de Fomento de Energías Renovables que tiene un pobre objetivo de conseguir que el 12% del consumo total de energía primaria provenga de fuentes renovables y eficientes para el 2010. Y las perspectivas de siquiera poder cumplir con este plan no son muy halagüeñas, a menos que el Gobierno decida mejorar el sistema de bonificaciones a las energías renovables, mejorar las ventajas fiscales y económicas y realizar campañas de difusión.

¿A quién le extraña, pues, que haya mareas negras? Mientras estas demoledoras cifras no cambien, todo es cuestión de apostar dónde será la próxima marea negra. Pero mientras la marea negra deja de verse al cabo del tiempo, el CO2, producido en la quema de combustibles fósiles, se sigue acumulando en la atmósfera, y en consecuencia el planeta se calienta: la década de los 90 registró las temperaturas más altas del milenio. Por este camino, en 25-30 años habremos quemado combustibles fósiles suficientes para rebasar los límites ecológicos del cambio climático. Y todavía nos quedarían disponibles 3 veces más en las reservas conocidas.

Es evidente que necesitamos un cambio de modelo energético, antes de que el modelo actual nos haga naufragar definitivamente. Pero existen soluciones: por ejemplo, aprovechando la energía eólica, Europa podría producir tanta energía como el petróleo de más de 3.000 barcos como el Prestige. Y están todas las demás energías renovables...



©2002-GREENPEACE/Armenstre

CONSECUENCIAS DE LA MAREA NEGRA

Greenpeace ©Armestre

CONSECUENCIAS DE LA MAREA NEGRA

Las consecuencias de la marea negra permanecerán en las costas gallegas, asturianas, cántabras y vascas durante mucho tiempo. Los efectos ecológicos, económicos y sociales son y seguirán siendo durante años, una realidad que deberemos enfrentar todos con rigurosidad.Debemos aprender la lección del Prestige: esto no ha sido una catástrofe natural, como algunos se empeñan en vendernos, ha sido un desastre causado por el modelo energético que tenemos y por el escaso valor que nuestros gobernantes dan al medio ambiente.

Ahora más que nunca el mensaje que Greenpeace lleva lanzando más de treinta años, debe ser asumido: la economía - local, estatal y mundial - está íntimamente ligada al medio ambiente. Cuidar y proteger al medio ambiente significa invertir en un ganador seguro a corto, medio y largo plazo.

Mientras no se asuma esta realidad, seguiremos sufriendo las consecuencias de las mareas negras.

EL EFECTO DE LA MAREA NEGRA SOBRE LOS ECOSISTEMAS MARINOS

Cuando se produce una marea negra, el hidrocarburo vertido en la superficie del mar se extiende inmediatamente y de manera impredecible. Manchas espesas y grumos entremezclados con finas capas oleosas se distribuyen tanto por la superficie como por el fondo marino dependiendo de varios factores: la velocidad y el rumbo de la corriente, la velocidad y dirección del viento y el sistema de olas.

El impacto de la marea negra sobre los ecosistemas costeros y marinos, se dejará sentir durante décadas. El impacto ecológico de un accidente de estas características incluye efectos tanto a corto, como a medio y largo plazo. Estos efectos ecológicos se traducirán de manera directa, en costes económicos, sociales y culturales dramáticos. El petróleo, en cualquiera de sus formas, ahoga la vida en el mar.

A los efectos a corto plazo derivados de la toxicidad aguda del combustible y de sus efectos físicos sobre el sustrato y la penetración de la luz, les seguirán otros efectos a más largo plazo, relacionados con la alteración de la estructura y dinámica del sistema, de muy difícil predicción cuantitativa y muy relevantes desde el punto de vista ecológico y económico. Las características persistentes y bioacumulativas de algunos de los componentes del fuel oil causante de esta marea negra hacen sospechar la posibilidad de que éstos permanezcan en la cadena trófica durante generaciones.

Las rías gallegas presentan una riqueza única en el mundo. El sistema de circulación del agua en los estuarios que se forman en las rías favorece la concentración de nutrientes, lo que posibilita la explosión de vida presente hasta la marea negra. La mezcla de agua dulce y agua salada que entra en la boca de la ría, rica en sales nutrientes, es catalizada por la luz, produciendo una gran cantidad de alimento, que se transforma directamente en una abundancia de vida marina difícil de encontrar en otros parajes. Estamos hablando de un auténtico paraíso natural.

La falta de luz provocada por la película de fuel oil reduce el aporte de oxígeno al ecosistema marino. Además, estas manchas contaminan o matan al plancton, formado por multitud de pequeños organismos que viven cerca de la superficie y que constituyen la base de toda la cadena alimentaria.

Las aves marinas, que llegan a la costa atlántica a pasar el invierno, han sufrido de lleno el embate de las olas llenas de fuel-oil. Con los temporales, las aves marinas que viven generalmente alejadas de la costa, se acercan a ella para protegerse del mal tiempo. Para ellas, las manchas de fuel vistas desde el aire, se asemejan a rocas o islotes, por lo que se posan confiadas. Pero nada más lejos de la realidad: al impregnarse sus plumas de fuel oil, se rompe su estructura y con ella su capacidad para aislarse del agua y el frío. Al mismo tiempo, las aves tratan de limpiarse con el pico, con lo que van ingiriendo el crudo. La combinación de frío, intoxicación y pérdida de impermeabilidad resulta en una mortalidad elevadísima. La Sociedad Española de Ornitología, SEO/BirdLife, calcula, en una primera estimación, que se verán afectadas 20.000 aves de una treintena diferente de especies, pero todavía es pronto para dar datos definitivos. Especies como el Arao Común o la Gaviota Tridáctila, que tienen sus últimas colonias de cría en la costa gallega se encuentran ahora más que nunca en peligro de extinción.

Greenpeace ©Armestre

Esta contaminación mortal afectará además a una gran parte de los criaderos de fitoplancton, algas, pescado y marisco de la costa atlántica. Es difícil predecir el porcentaje exacto, la costa de la Bretaña francesa todavía no se ha recuperado de la marea negra del Erika hace ya tres años. Entonces fueron 10.000 las toneladas de crudo vertidas. Si bien los expertos hablan de "al menos cinco años" como el tiempo necesario para que las especies se recuperen de la catástrofe, la regeneración nunca será completa. Aún cuando aparentemente el litoral se recupere, nunca será el mismo. Aparecerán especies diferentes de las originales, como consecuencia del efecto nocivo del fuel oil vertido.

Los mamíferos marinos tampoco se librarán de este manto negro de muerte que inunda el Atlántico gallego. Diferentes especies, tanto de paso como habituales se verán afectadas. Delfines y marsopas serán los más dañados.

El hundimiento del Prestige se produjo en las cercanías del denominado Banco de Galicia, zona de gran biodiversidad. A 200 kilómetros de la costa gallega, es una gran montaña marina, de unos 5.000 metros de profundidad, separada por un valle de 2.000 metros de la plataforma continental Las especies que lo habitan, pese a no tener valor comercial, contribuyen a mantener una riqueza marina excepcional. Entre las especies presentes en la zona del hundimiento cabe destacar 90 tipos diferentes de peces, 11 de tiburones y numerosas especies de esponjas, estrellas y corales.

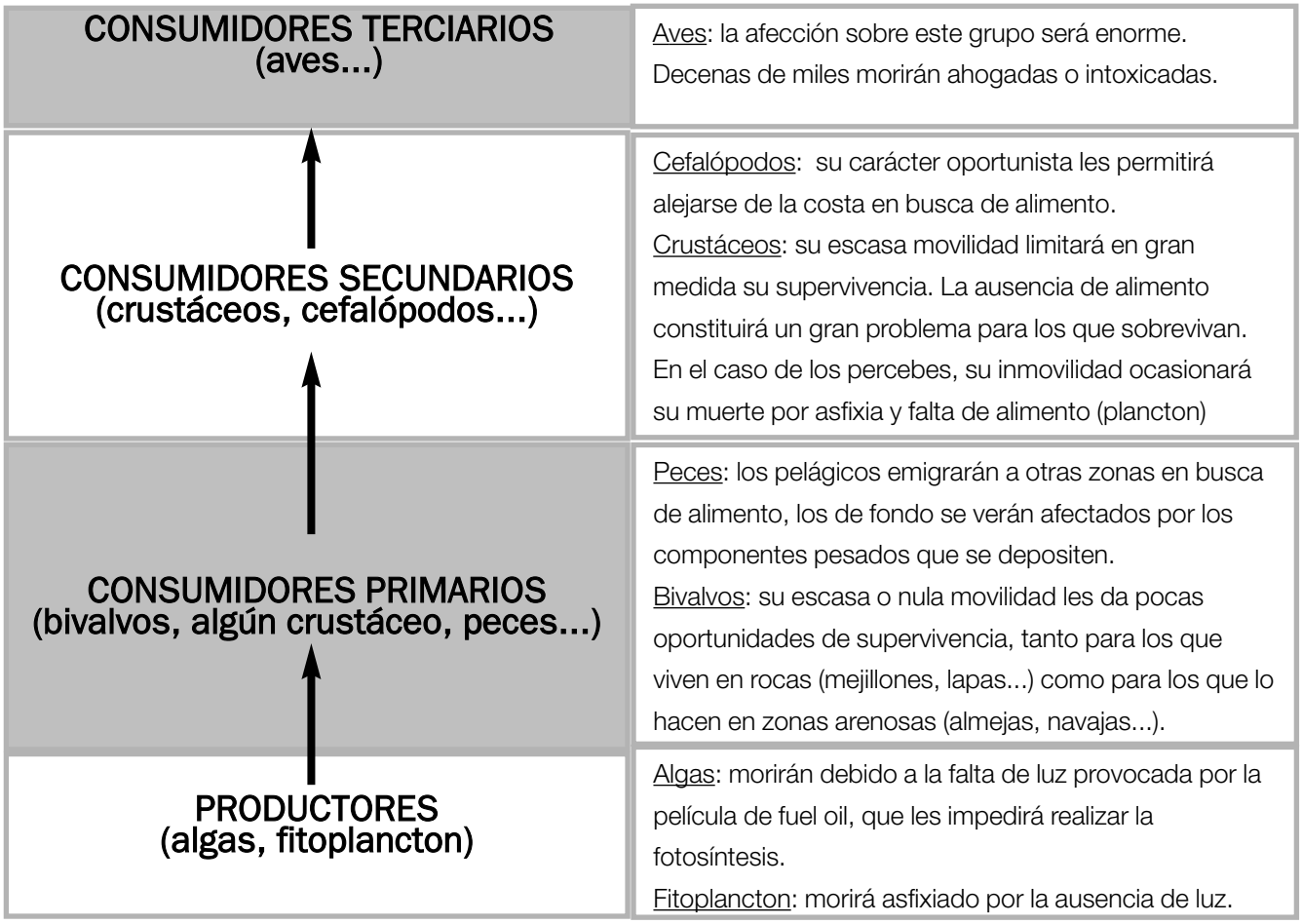
La práctica totalidad de los caladeros gallegos se han visto afectados. La lista de especies es interminable: abadejo, acedía, bacaladilla, besugo, boja, cabracho, calamar, carioca, castañeta, centollo, cigala, congrio, doncella, faneca, gallo, jurel, langosta, lenguado, lubina, merluza, pancha, pargo, pulpo, rape, raya, rey, rubio, sargo y solla.

En la misma situación se encuentran los mariscadores. Almeja, berberecho, camarón, centolla, langosta, langostino, mejillón, nécora, ostra, percebe y vieira son las especies que se han visto inundadas por la marea negra.

La repercusión social, económica y ecológica será brutal.

Y por desgracia, no está todo dicho, el Cantábrico ha visto llegar ya la marea negra. Sus caladeros y espacios naturales protegidos están amenazados en su totalidad.

Toda la cadena trófica marina se verá afectada. Desde su base, el plancton, que morirá asfixiado por la ausencia de luz o envenenado por el fuel hasta la punta de la pirámide que sufrirá la falta de alimento además de los efectos directos del fuel.



LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS: HUMEDALES COSTEROS Y MARINOS

Galicia cuenta, según el Inventario de humedales gallegos, con aproximadamente 150 humedales marinos y costeros repartidos por su litoral. La mayoría de ellos se encuentran en la provincia de A Coruña e igualmente, la mayoría de ellos ha sucumbido bajo la marea negra del Prestige.

La riqueza biológica de Galicia se basa en gran medida en estos espacios húmedos, donde la vida viene determinada por la turbulencia de las corrientes marinas y la energía del oleaje, que satura de oxígeno el agua y genera gran cantidad de materia orgánica e inorgánica que es transportada en suspensión.

Estas mismas características son las que han determinado que los espacios naturales a los que nos referimos no hayan podido escapar a la marea negra. La afección al ecosistema y a todos los seres vivos que lo componen - muchos de ellos de gran importancia comercial - perdurará mucho tiempo.

Las primeras manchas de fuel oil que llegaron a la costa amenazaron espacios protegidos como la laguna y el arenal de Baldaio, las islas Sisargas, el monte Louro y la laguna y el arenal de Traba, todos ellos designados por la Xunta de Galicia como Lugares de Importancia Comunitaria y destinados a formar parte de la Red Natura 2000 europea.

El litoral de la provincia de A Coruña concentra el mayor número de humedales marinos y costeros, el 70%. Tanto Pontevedra como A Coruña, las más afectadas por la marea negra, tienen en sus costas todos los tipos de humedales incluidos en el Convenio Ramsar, creado para proteger los espacios húmedos de todo el mundo.

Algunos de los espacios naturales afectados están incluidos en las listas de protección de numerosos convenios internacionales, dada su excepcional importancia. Algunos de ellos, por desgracia han sido muchos más los afectados, son examinados a continuación.

LAGUNA Y ARENAL DE VALDOVIÑO

La laguna y el sistema dunar de Valdoviño constan de varias figuras de protección. Ha sido declarada Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y Humedal de Importancia Internacional Ramsar. Igualmente está incluido dentro del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Costa Artabra, formando parte de la propuesta gallega de la Red Natura 2000.

Este espacio, situado entre las puntas Frouxeira y Faluchos al norte de Ferrol, acoge a la Laguna de A Frouxeira, una amplia laguna costera de agua salobre que presenta comunicación estacional con el mar a través de un canal de desagüe. Un extenso sistema de dunas configurado por la playa separa a la laguna del frente costero, que a su vez, es atravesado por la desembocadura del Río Magno.

Para protegerla se colocó una barrera de arena reforzada con sacos de 1 metro cúbico. Dicha barrera ha tenido que ser levantada nuevamente varias veces. La idea partió de un guarda forestal, que a pesar de su enfado con la administración por la descoordinación y falta de medios, gracias a su buen hacer consiguió convencer al ayuntamiento y que éste le ayudara. El problema de esta barrera es la renovación del agua del interior de la laguna, así que, pendientes de la previsión del tiempo, abren un canal cada 2 ó 3 días para que pueda producirse el necesario recambio del agua. La laguna tiene vigilancia durante el día.

LAGUNA DE BALDAIO

Incluida también en el LIC Costa Artabra, esta laguna se sitúa entre Caión y Malpica. Se trata de un complejo litoral de grandes dimensiones en el que encontramos una laguna litoral, una barra de dunas formada por dunas móviles casi sin vegetación y paleodunas, fijadas por una extensa cubierta vegetal, que separa el mar de la laguna y por último, una zona de marisma con una gran cantidad de canales que van a desembocar a la laguna. Su interés es tanto por su vegetación como por la avifauna que alberga.

Como el resto de espacios naturales de interés de la Costa de la Muerte, la marea negra ha dejado su estela en esta laguna. Las barreras colocadas, tanto naturales - arena y piedras - como artificiales - barreras anticontaminación, no han podido impedir que el fuel se cuele en sus aguas. Como en otros casos, las barreras han sido desplazadas por el oleaje y los vientos en numerosas ocasiones. No hay vigilancia continua.

Greenpeace ©Caballero

Greenpeace ©Caballero

ISLAS SISARGAS

A una milla escasa de Malpica, uno de los puntos más afectados por la primera marea negra, las Sisargas conforman un pequeño archipiélago formado por las islas Grande, Chica y Malante e islotes como Chalreu o Xoceiro.

Están incluidas dentro del Lugar de Importancia Comunitaria de la Costa de la Muerte, también declarado Área Importante para las Aves (IBA). Su paisaje, marcado por los constantes vientos que imposibilitan el crecimiento de cualquier tipo de especie arbórea, deja sólo ver algunos arbustos atlánticos, que sirven de refugio a las aves, constituyendo una auténtica reserva ornitológica. Sus imponentes acantilados protegen a una gran colonia de aves marinas que encuentran aquí el lugar apropiado para su reproducción. Entre estas, se encuentra alguna rara especie en vías de extinción como el Arao común (Uria aalge ibericus), o la mayor colonia ibérica de Gaviota tridáctila (Rissa tridactyla).

La práctica totalidad de las islas se vieron anegadas por el fuel oil. Hicieron falta muy pocos días para que comenzaran a aparecer los primeros ejemplares de Arao común petroleados. En este primer mes ya se han identificado 18 araos muertos, muchos de los cuales deben pertenecer a la diminuta colonia de las Sisargas, cifrada entre cinco y once parejas, lo que puede suponer la extinción de la especie en España.

LAGUNA Y ARENAL DE TRABA

Situado en el tramo de costa del noroeste coruñés, está incluida dentro del LIC Costa de la Muerte, formando parte de la Red Natura 2000.

Situada en pleno centro de la Costa de la Muerte, fue blindada a la llegada de la primera marea negra. Pero el fuel se saltó las barreras y penetró en la laguna. La playa quedó cubierta en casi su totalidad por la marea negra, si bien la arena superficial fue limpiada, el talud de la playa muestra todavía los restos del fuel oil. Ha sufrido la llegada de sucesivas manchas de fuel. A la entrada de la laguna desde el mar, se ha colocado una barrera de arena con la que se intenta taponar la entrada y proteger a este valioso ecosistema.

COMPLEJO HÚMEDO DE CORRUBEDO

Situado en el extremo suroeste de la Península de Barbanza, entre las rías de Muros-Noia y Arousa, pertenece al término municipal de Ribeira, en A Coruña.

Este humedal está calificado como Humedal de Importancia Internacional dentro del Convenio Ramsar y está incluido en la propuesta de Galicia para la Red Natura 2000. Se engloba dentro del Parque Natural Complejo dunar de Corrubedo y Lagunas de Carregal y Vixán. Igualmente ha sido declarado como Zona de Especial Importancia para las Aves.

El conjunto del complejo constituye un ejemplo excepcional de todos los tipos de humedales costeros. Está conformado por un sistema dunar, formado por dos cordones de dunas. Destaca una duna móvil de más de 1 kilómetro de longitud, 200 metros de ancho y 15 de altura. Esta barrera ha favorecido la creación de un espacio sedimentario interior compuesto por dunas estabilizadas, ambientes de marisma y dos lagunas litorales, una de ella, la de Carregal, en contacto con el mar a través de un sistema de canales.

Esta diversidad de ambientes constituye un espacio de gran importancia ornitológica, así como de flora, contando con la presencia de varias especies endémicas.

Para proteger este excepcional espacio, se colocaron barreras de arena recubiertas de plástico y reforzadas con tablones de madera, que a duras penas han soportado los embates del mar. El 8 de diciembre, el chapapote superó las barreras y avanzó cientos de metros hacia el interior, entrando en la laguna de Carregal. Esta laguna era utilizada como un vivero natural de donde recogían las crías para repoblar las playas vecinas.

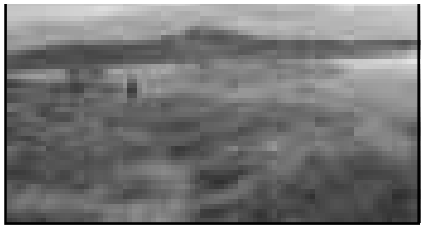
PARQUE NACIONAL DE LAS ISLAS ATLÁNTICAS

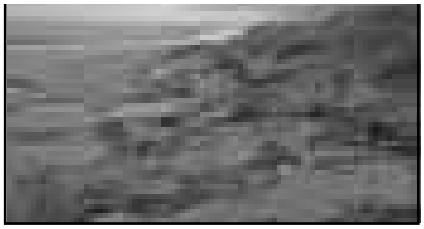
Con fecha 1 de julio de 2002 se aprobaba la Ley 15/2002, por la que declaraba el Parque Nacional marítimo-terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia, en el que se incluían los archipiélagos de las islas Cíes, Ons, Sálvora e islotes de su entorno y la isla de Cortegada, Malveires y otras islas próximas. En total, el Parque tiene una extensión de 1.200 hectáreas terrestres y 7.200 marítimas, estando incluido en este parque el 95% de las plataformas continentales.

La declaración de este nuevo Parque Nacional - que todavía no figura en la página web del Ministerio de Medio Ambiente - se hizo en base a la singularidad y riqueza faunística que alberga, a la variedad de sus formaciones vegetales y a su espectacularidad paisajística de interés geomorfológico.

En el medio terrestre destacan las playas, dunas y los biotopos rocosos de acantilados y bloques. En el medio marino, destaca la abundancia de especies de algas, que sirven de soporte a la rica comunidad de invertebrados. Esta zona es un excelente punto de cría de todo tipo de peces y mariscos.

Lamentablemente, este privilegiado espacio, tampoco se ha librado de la marea negra del Prestige. Según reconoció el director de Parques Naturales, la situación en el Parque es "desastrosa": la primera oleada de fuel contaminó el 85% del perímetro de la Isla de Sálvora, el 70% de la de Ons y el 30% de las Islas Cíes. A esta oleada le siguieron otras posteriores, con el resultado del 90% del total del Parque afectado por la marea negra. En este caso, la escasa protección que se colocó no sirvió de nada.





Greenpeace©Caballero

LOS IMPACTOS DEL FUEL OIL EN EL MEDIOAMBIENTE Y LA SALUD

El fuel que transportaba el buque Prestige es lo que en terminología rusa se conoce como M100 y equivale al IFO 380, un fuel intermedio. Los IFOs son combustibles basados principalmente en fuel oil residual (Bunker C)

El fuel residual contiene mezclas complejas de componentes con un peso molecular relativamente elevado. **Contiene hidrocarburos aromáticos policíclicos (fenantrenos, benzopirenos, antracenos,...) y en pequeña proporción hidrocarburos aromáticos menos pesados (tolueno, etilbenceno, xileno,...), metales pesados y azufre**. Se trata de un producto de gran toxicidad, catalogado por la Agencia Internacional de Investigación del Cáncer (IARC) como posible carcinógeno humano (2B).

Los resultados de las diversas analíticas realizadas han sido controvertidos, y aunque los resultados "oficiales" señalaban la presencia de componentes cancerígenos el Gobierno ha tratado de enmascarar esta información.

La muestra homogénea de fuel, procedente de los diferentes tanques del *Prestige*, realizada por el Instituto de Investigaciones Químicas y Ambientales de Barcelona, perteneciente al CSIC, confirmaron la presencia de hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAHs) pesados, los más tóxicos y potenciales cancerígenos, como el benzo(a)pireno, benzofluorantenos y indeno(1,2,3-cd) pireno, coincidiendo con la del Centro de Investigación y Experimentación sobre Accidentes Contaminantes Francés (CEDRE).

La valoración toxicológica del informe preliminar del CSIC indica que "La fracción mayoritaria es más refractaria a la degradación y, por ello, altamente persistente en el medio. Aunque el impacto agudo es más bien de tipo físico, al impedir la capa de hidrocarburos acumulada el paso de la luz y el oxígeno, hay que considerar la aparición de efectos ecotoxicológicos a medio-largo plazo. Estos pueden ser derivados de la presencia de hidrocarburos aromáticos de elevado peso molecular, que pueden acumularse en el sedimento, y, no menos importante, de la aparición en fases posteriores del derrame de compuestos de oxidación más tóxicos que los productos de partida".

La Xunta de Galicia ni siquiera reconoce la existencia de estos compuestos en el fuel oil. En sus análisis, realizados en el Laboratorio de Medio Ambiente de Galicia, se reconoce la existencia de entre un 20 y un 25% de hidrocarburos aromáticos, pero no encuentran los de tipo policíclico. Concluye el informe que en la muestra analizada "los compuestos aromáticos más altamente tóxicos no se han detectado", nada se dice sobre la presencia de otros, que sin ser los más tóxicos, también llevan aparejado un alto potencial cancerígeno.

De las diferentes fracciones de hidrocarburos contenidas en este fuel, las más preocupantes son los PAHs y sus derivados. Los PAHs se consideran compuestos orgánicos persistentes, ya que su estructura molecular es muy estable, por lo que pueden permanecer en el medioambiente durante largos periodos de tiempo. Presentan una baja solubilidad en agua, pero en cambio son liposolubles y pueden acumularse en los tejidos grasos de los organismos (bioacumulación) incrementando de esta forma su peligrosidad.

La alta presencia de los hidrocarburos aromáticos policíclicos más pesados y persistentes, hace que suelos, sedimentos y aguas contaminadas presenten un riesgo de toxicidad a largo plazo mayor. Los principales impactos de los PAHs en la salud humana se centran en sus propiedades genotóxicas, es decir, causan daños al material genético pudiendo generar efectos mutagénicos y promover el desarrollo de tumores (carcinogénesis).

Se han detectado diversas concentraciones de los 16 PAHs, designados por la Agencia Americana de Protección Ambiental (EPA) como contaminantes prioritarios. Seis de ellos están clasificados en los catálogos del IARC como posibles o probables carcinógenos: benzo(a)antraceno, benzo(b)fluoranteno, benzo(k)fluoranteno, benzo(a)pireno, dibenzo(ah)antraceno e indeno(1,2,3-cd)pireno.

Aunque los compuestos más estudiados han sido los PAHs, **no hay que infravalorar la peligrosidad de sus derivados alquílicos.** Éstos son más persistentes que los primeros y en algunas ocasiones también más tóxicos. La alquilación de los PAHs (la introducción de una cadena de hidrocarburo en una molécula orgánica, en este caso de PAH) disminuye la solubilidad en agua pero incrementa su concentración en tejidos grasos y por lo tanto su bioacumulación.

Algunos PAHs, como es el caso del fluoranteno y el antraceno, presentan fototoxicidad, es decir pueden incrementar su toxicidad por exposición a radiación ultravioleta, incluso cuando estas sustancias ya están incorporadas a los tejidos de los seres vivos. Estas moléculas absorben la radiación ultravioleta y generan radicales libres que lesionan tejidos y macromoléculas biológicas como puede ser el ADN.

Tres son las vías de exposición a hidrocarburos aromáticos: respiratoria, dérmica y digestiva. Durante las labores de limpieza son la respiratoria y la dérmica. Entre los efectos inmediatos que puede causar la inhalación de los vapores que se desprenden de este fuel están los daños pulmonares y depresión transitoria del sistema nervioso central. A través de la piel, aunque los efectos inmediatos no son de extrema gravedad, puede producirse irritación, dermatitis... Igualmente, se pueden absorber PAHs, dada su liposolubilidad, y a largo plazo fomentar el desarrollo de cáncer de piel.

Estos datos deberían ser suficientes para tomar todas las medidas que garanticen que los ciudadanos que están participando en las tareas de limpieza extremen el cuidado en su manipulación. **Es necesario que todas las personas que accedan a las áreas contaminadas lo hagan con el equipo necesario: buzo, botas, guantes, mascarilla con filtro para vapores orgánicos y aerosoles, y gafas de protección. Lamentablemente, la realidad no es ésta.** Una vez más, la información recibida es sesgada y poco clara, y una parte importante de las personas que están colaborando en las labores de limpieza lo están haciendo sin las medidas de protección adecuadas, lo que puede hacer que la catástrofe sea aún mayor...

PROPUESTAS DE GREENPEACE

Greenpeace ©Armestre

PROPUESTAS DE GREENPEACE

Greenpeace, como organización ecologista internacional que lleva más de 30 años defendiendo el medio ambiente, ha aportado sus soluciones para que no vuelva a repetirse jamás una marea negra. Estas son:

LA RESPONSABILIDAD ILIMITADA DE LAS EMPRESAS PETROLERAS Y EL PAPEL DE LA UNIÓN EUROPEA EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA

Tras el accidente del petrolero maltés Erika, la Unión Europea adoptó un paquete de medidas bautizado con el nombre del buque siniestrado. Las directivas Erika I y Erika II, han demostrado claramente ser inadecuadas para prevenir una nueva marea negra.

Éste es el resultado de una política en la que las demandas de las petroleras tienen mucho más peso que la protección del medio marino y costero. Las normativas referidas a los buques petroleros no son más que compromisos y un endurecimiento selectivo de las normas que se ajustan a los intereses comerciales.

Ahora más que nunca es necesario que la Unión Europea actúe decididamente y ponga en marcha de inmediato un conjunto de normativas adecuadas y coherentes que eliminen el transporte marítimo inseguro y protejan el medio ambiente y las economías de los estados ribereños.

No podemos consentir más mareas negras. Para ello es imprescindible que el transporte de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas cumpla los siguientes requisitos:

1. Responsabilidad ilimitada a lo largo de toda la cadena, incluyendo a los dueños de la carga (compañías petroleras), los armadores, administradores y operarios de los barcos de transporte. De esta forma se asegurará una compensación completa a las víctimas de los accidentes en el mar.

2. Prohibición del transporte de mercancías peligrosas en buques monocasco, incluido el petróleo y todos sus derivados.

3. Exclusión de las Áreas Marinas Especialmente Sensibles de las rutas de navegación de petroleros.

De la voluntad y la firmeza de actuación de la Unión Europea dependerán los siguientes pasos. Podremos comprobar si sus actuaciones han sido correctas cuando el próximo mes, o el próximo año, se produzca una nueva llamada a los ciudadanos para limpiar las playas debido a que otro barco haya esparcido por el mar una nueva carga tóxica.

Greenpeace ha elaborado una propuesta para que la Unión Europea establezca un régimen de responsabilidad ilimitada para el transporte marítimo de mercancías peligrosas. En él se analizan diferentes puntos referentes a las indemnizaciones actuales y a la responsabilidad sobre estos accidentes.

En este documento, Greenpeace pone de manifiesto que en la actualidad el dispositivo de indemnizaciones vigente en Europa se basa en la responsabilidad limitada del propietario de la nave de acuerdo con el tonelaje del buque. Así, en el caso del Erika, naufragado hace tres años en la costa francesa, la responsabilidad estaba limitada a 13.5 millones de euros, por unos daños acumulados que se aproximaban a los mil millones. El propietario sólo pierde su derecho a limitar la responsabilidad si se establece que el daño causado por la contaminación es el resultado de un hecho u omisión personal. El gerente, el fletador y el armador causante de la catástrofe, están expresamente protegidos contra toda responsabilidad.

Greenpeace©Armestre

Indudablemente, dentro de este contexto, ni los propietarios de los buques cargueros tienen interés alguno en invertir para mejorar la seguridad de sus naves, ni las aseguradoras encuentran ningún motivo para ejercer presión sobre los dueños de los barcos, puesto que los riesgos que cubren están limitados a un nivel bastante bajo.

Se cumple así el principio de que quien contamina paga, pero la Unión Europea nos oculta que la cantidad desembolsada por el infractor es ridícula. El resto de los costes es asumido por el conjunto de la ciudadanía y el medio ambiente.

El Estado que sufre la marea negra, cuenta además con un segundo dispositivo de indemnización, el Fondo Internacional de Indemnización por los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIPOL), instaurado bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional. Dicho fondo permite indemnizar a las víctimas cuando la responsabilidad del propietario no es suficiente para cubrir los daños, lo cual está prácticamente asegurado en una marea negra. La capacidad de indemnización del FIPOL llega hasta los 200 millones de euros, cantidad patentemente insuficiente.

El FIPOL está alimentado por las industrias petrolíferas, quienes prorratean su aportación en función de su cuota de mercado de los hidrocarburos transportados por mar. Esta forma de compartir los riesgos no incita a la precaución, ya que prefieren correr el riesgo de tener que aportar su contribución en caso de marea negra, antes de la certeza de los gastos suplementarios que supone transportar el petróleo en buques que cumplan todos los requisitos de seguridad. Incomprensiblemente, FIPOL prohíbe las demandas de indemnización contra los gerentes, fletadores y armadores de los buques.

A raíz de la catástrofe provocada por el naufragio del Erika, la Unión Europea propone la instauración de un fondo complementario denominado COPE, que no cambia en gran cosa el mecanismo actual, simplemente equivale a un aumento de la capacidad de indemnización. El COPE tiene las mismas limitaciones que el FIPOL y no tiene el carácter preventivo y disuasorio exigible y deseado.

Greenpeace recomienda que el actual sistema FIPOL y su prolongación en el COPE sea reemplazado por un mecanismo de responsabilidad ilimitada, imponiendo al tandem armador-fletador la contratación de un seguro que permita cubrir la totalidad de los daños causados en caso de accidente.

Dicho mecanismo tomaría las disposiciones que actualmente están en vigor en las costas de Estados Unidos (tras la catástrofe ocasionada por el Exxon Valdez, todo barco que entra en aguas americanas debe demostrar que tiene esta cobertura ilimitada de los daños ocasionados por un posible accidente). La Unión Europea debe mostrar su voluntad más firme para adoptar una normativa que le permita proteger eficazmente sus aguas. De esta forma estará al servicio de todos los ciudadanos, y no sólo al de las empresas petroleras.

La adopción de esta medida conduciría a subsanar rápidamente la flota mercante. Los aseguradores obligados a cubrir los daños, serán los primeros en imponer controles rigurosos sobre los barcos que aseguren.

Pero la Unión Europea parece no querer, o no poder, actuar para evitar más catástrofes como la del Prestige. En la reunión celebrada los pasados días 5 y 6 de diciembre sobre Seguridad Marítima por los ministros europeos de Transporte, Energía y Telecomunicaciones, quedó claro que aún estamos muy lejos de ver nuestros mares seguros. Lamentablemente, tres Estados miembros, Grecia, Holanda y Reino Unido vetaron la posibilidad de cualquier acuerdo, poniendo de manifiesto claramente que los intereses de las compañías petrolíferas están por encima del medio ambiente marino y de la gente que depende de él. Ante la vergüenza de no llegar a ningún tipo de acuerdo, Bélgica propuso una serie de medidas descafeinadas que finalmente fueron aceptadas por unanimidad por los ministros de la Unión Europea.

Se acordó que cualquier barco que transporte sustancias peligrosas podrá ser alejado de las costas más allá de las 200 millas y que los petroleros monocasco cargados con fuel pesado, brea, betún o crudo verán cerrado el paso a los puertos y zonas de fondeo europeos antes de mediados de 2003. Igualmente las inspecciones se centrarán en los barcos más peligrosos. Esta medida debe tomarse "preferiblemente antes del 1 de enero de 2003". Con respecto a los puertos de refugio, el acuerdo señala que los países de la Unión Europea deben establecer "no más tarde del 1 de julio de 2003" áreas de refugio para barcos en dificultades. Por último, la UE pidió el establecimiento de un mecanismo común mediante el cual las compañías petroleras, los armadores, los fletadores y las aseguradoras adopten medidas para prevenir y combatir eficazmente los posibles desastres ecológicos.

La laxitud y la imprecisión de estas medidas plantean un futuro nada halagüeño para los estados ribereños que, como España, están expuestos constantemente al paso de buques cargados de sustancias tóxicas y peligrosas.

Greenpeace©Armestre

LA PREVENCIÓN:MEDIDAS PARA EVITAR OTRA MAREA NEGRA

Seguimos sin contar con los medios y la planificación mínimos para tratar de paliar en la medida de lo posible los efectos de un accidente de estas características. Pese a que algunos de portavoces gubernamentales de esta catástrofe no compartan la idea, la prevención es fundamental en estos casos.

Hemos tenido que escuchar al Ministro de Fomento, Sr. Alvarez Cascos, cuyo ministerio es responsable de la aplicación y puesta en marcha del Plan de contingencia para luchar contra la contaminación marina, que es "imposible prever un accidente de estas dimensiones". La realidad es que no sólo es posible, sino que la Ley de Puertos y de la Marina Mercante y el Convenio MARPOL para el control de los buques y sus vertidos así lo exigen.

Resulta imprescindible la adopción inmediata de un paquete de medidas tendentes a prevenir y combatir los efectos de un accidente similar que en cualquier momento podría producirse en el mismo lugar o en otra zona del litoral español. Aunque la trágica experiencia que estamos sufriendo, excusaría de la necesidad de expresar mayores justificaciones, reseñaremos muy brevemente las razones que exigen la inmediata aprobación y puesta en práctica de dichas medidas.

1º La constante navegación de gran número de buques de características similares a las del "Prestige" por aguas jurisdiccionales españolas, incluso con acceso a los excesivos puertos de interés general existentes en nuestro litoral (nada menos que 43) y la existencia de grandes rutas de navegación internacional en aguas próximas a nuestro litoral (Galicia, Canarias, Baleares y, muy señaladamente, el Estrecho de Gibraltar).

2º La dramática comprobación por la sociedad y la clase política española de los brutales efectos de muerte y destrucción que un solo cargamento de mercancías peligrosas de los miles que están transitando por los mares, puede causar en nuestros recursos naturales y la trascendencia que ello tiene en la economía y en la propia vida del ser humano. Un solo accidente de un petrolero ha provocado la destrucción de más de 1000 Km lineales de costas (por el momento) y de los seres vivos que las habitaban quebrando de golpe el equilibrio biológico que hacia posible su existencia, provocando a su vez la ruina de miles de familias que vivían de ellos.

3º La falsedad de la idea de progreso que insistentemente se nos ha querido transmitir, vinculándolo a las actuaciones artificiales de transformación de la naturaleza y agotamiento de sus recursos realizadas por el hombre (principalmente industria e infraestructuras), en lugar de a la conservación del patrimonio común natural biótico y abiótico del que el ser humano es simple administrador

4º La evidencia de que el ser humano realiza actividades cuyos devastadores efectos no es capaz de controlar. Frente a la autenticidad del medio natural, quienes se dedican a su transformación sólo pueden, ante sus fracasos, buscar culpas ajenas y mostrar su propia incompetencia.

5º La constatación de que para España son sus recursos naturales la principal fuente de riqueza no sólo a largo plazo sino también a corto y medio plazo, lo que obliga a reconsiderar las prioridades de inversión y preocupación del Estado. Los miles de millones de Euros destinados por el Plan de Infraestructuras 2000-2007 a transformar el medio natural (ampliación de puertos y aeropuertos, nuevas autovías y autopistas que fraccionan el territorio, con sacrificio de amplios espacios naturales, aumentando extraordinariamente los riesgos derivados del transporte) deben destinarse, al menos en una importante proporción, a preservar el medio natural y a la mejora de los sistemas de reacción frente a sus amenazas y deterioro.

A efectos sistemáticos dividiremos las medidas cuya adopción consideramos ineludible para evitar catástrofes similares a la producida por el "Prestige" en tres grupos:

1) jurídico-políticas

2) I+D

3) inversión material directa.

Grupo I: Medidas jurídico-políticas:

A) Prohibición absoluta de entrada en puerto español y de tránsito por mar territorial, zona económica exclusiva y aguas suprayacentes a la plataforma continental españolas, de toda embarcación que transporte mercancías peligrosas para el medio biótico marino, salvo que reúna las siguientes características: antigüedad inferior a diez años; doble casco con compartimentos estancos a proa y popa; certificado de navegabilidad y seguridad anual, emitido por entidad competente que se corresponsabilice en caso de accidente debido a fallo de material; seguro vigente que cubra responsabilidad ilimitada por todos los daños causados intencionadamente o no, incluido los daños puramente ecológicos.

Aunque dicho acuerdo se debe procurar adoptar en el ámbito regional europeo con pretensión de reconocimiento por el Derecho Internacional General, España estaría plenamente legitimada en el momento actual, ante la magnitud de la catástrofe sufrida, para su adopción unilateral, debiendo en todo caso modificar inmediatamente su legislación interna en el sentido indicado.

B) Declaración de Zonas Marítimas Especialmente Protegidas por su riqueza biológica o su vulnerabilidad ecológica, con limitaciones a la navegación, la pesca, y la explotación de hidrocarburos o cualquier otra actividad que pudiera perjudicar su equilibrio biológico (por ejemplo el Banco de Galicia).

C) Establecimiento de protocolos de actuación en las distintas zonas marítimas españolas ante supuestos de accidente, sobre bases realistas y no meramente voluntaristas, ordenando las medidas de reacción en atención a las distintas hipótesis posibles según el tipo de buque, de carga y de accidente. Asimismo se deberán prever zonas de abrigo especialmente acondicionadas para recibir un buque accidentado, con el fin de acotar espacialmente los efectos del siniestro.

D) Redefinición de las competencias en materia de protección y conservación del medio marítimo-costero para garantizar una respuesta inmediata y una gestión eficaz, con predominio de la salvaguardia del medio ambiente frente a intereses comerciales o corporativos y capacidad para movilizar todos los recursos disponibles, con representación de la sociedad.

E) Exigencia a los puertos y a las compañías petroleras de medios anticontaminación suficientes para hacer frente a la contaminación provocada por las sustancias transportadas, cargadas, descargadas o manipuladas, en caso de accidente.

Grupo II: I + D

A) Realización de ecocartografías completas del litoral español hasta las 200 millas, en las que de forma accesible y sistemática puedan conocerse rápidamente los recursos naturales existentes en cada zona, tipos de hábitats, perfil de la plataforma continental, régimen de corrientes, mareas y vientos.

B) Creación de sistemas de vigilancia y detección de episodios de contaminación en las aguas interiores, mar territorial y zona económica exclusiva, con las mejores técnicas disponibles, incluida la observación permanente por satélite.

C) Creación de modelos que permitan predecir la evolución de los episodios de contaminación sobre cartas náuticas en las distintas zonas del litoral español, en atención a vientos, mareas, corrientes y oleajes, con posibilidad de corrección/adveración mediante el seguimiento por satélite referido en el apartado anterior.

D) Investigación en productos que puedan contribuir a la limpieza y biodegradación de las sustancias contaminantes sin perjuicio para el medio ambiente.

Grupo III: Inversión material directa en medios anticontaminación

A) Adquisición de al menos 14 embarcaciones con capacidad para absorber y almacenar las sustancias contaminantes (entre las 2000 y las 6000 toneladas de carga) que podrían distribuirse de la siguiente forma por zonas marítimas: Cantábrico (2); Galicia (2); Andalucía Oriental (2); Andalucía Occidental (2); Mediterráneo Norte (2); Baleares (2) y Canarias (2).

B) Adquisición de barreras anticontaminación para hacer frente en las peores circunstancias posibles de mar y viento a episodios graves de contaminación, distribuidas también en número suficiente por las distintas zonas marítimas, con los medios precisos para su instalación.

La inversión necesaria para la adopción de los tres grupos de medidas propuestas se estima que no superaría los 1.200 millones de euros (unos 200.000 millones de pesetas) equivalente aproximadamente al coste de la ampliación de los puertos de Ferrol y Sagunto, representando escasamente un 1,7% del Plan de Infraestructuras 2000-2007. En el improbable caso de que no se dispusiera de crédito suficiente para su adopción, se sugiere que se destine a sufragar dichas medidas la inversión prevista en dicho Plan para la ampliación de nuevos puertos. Con ello se conseguiría un doble efecto beneficioso para nuestras amenazadas costas: evitar su destrucción con nuevos espigones, instalaciones industriales y urbanizaciones portuarias y prevenir su contaminación con un grado aceptable de seguridad, eliminando nuevos riesgos.

La ampliación en curso de los puertos de interés general, sobre los 43 puertos ya existentes (disputándose entre ellos la captación de nuevos tráficos marítimos para subsistir) no hace sino aumentar extraordinariamente los riesgos en perjuicio de nuestras amenazadas costas. Se hace imprescindible revisar el citado Plan de Infraestructuras y priorizar el objetivo de protección ambiental de las costas frente a la opción de su industrialización, consiguiente deterioro y aumento de riesgos, porque ambas alternativas resultan incompatibles entre sí.

EL PETROLEO MATA: UN NUEVO MODELO ENERGETICO ES POSIBLE

La industria petrolera sigue transportando hidrocarburos de forma insegura con el fin de ahorrarse dinero. Lejos de tener que hacer frente a los enormes costes medioambientales, sociales y económicos que genera, esta industria sólo tiene que asumir una pequeña parte de los daños que ocasiona.

El petróleo tiene un gran impacto ambiental desde su extracción inicial hasta su posterior consumo. El impacto de los combustibles fósiles no está restringido al ámbito local.

El uso de este combustible, junto con el carbón y el gas, está intensificando el cambio climático con impactos en todos los ecosistemas del planeta. Alrededor de 3.000 expertos internacionales sobre el cambio climático prevén severos impactos sobre los ecosistemas marinos oceánicos, así como una aumento del nivel del mar de entre 8 y 90 centímetros durante el próximo siglo, que tendrá su reflejo directo sobre la economía de las poblaciones que viven y desarrollan su actividad en zonas costeras.

Llama la atención que, ante la evidencia del enorme daño ambiental y social que el petróleo puede llegar a causar, se esté pasando por alto el fondo de la cuestión: la enfermiza dependencia del petróleo que padece nuestra sociedad. Y no será por falta de datos: Europa importó el pasado año 465 millones de toneladas de petróleo, un 35% más que diez años antes. Es decir, para satisfacer nuestras necesidades energéticas estamos importando tanto petróleo, mayoritariamente por mar, como el transportado por más de 6.000 barcos como el Prestige.

Los avisos para quien quiera ver los perjuicios de esta situación son continuados, tanto los que nos muestran que caminamos hacia un cambio climático que va a afectar a la Tierra en su conjunto, y a los menos favorecidos de la Humanidad, como estos otros que se muestran de forma más clara y tangible en un ecosistema concreto.

Es evidente que la solución no puede ser construir nuevos oleoductos para importar el mismo petróleo. No se puede seguir escondiendo la realidad que tozudamente se impone: el problema viene del uso y abuso de los combustibles fósiles. Sabemos que el esquema energético ha de llegar a estructurarse sobre la base del uso eficiente de la energía, y a que los vectores primarios sean mayoritariamente energías renovables. Mientras mantengamos la dependencia de los combustibles fósiles, incrementaremos los problemas que ya nos afectan, pero que incidirán de forma dramática en las generaciones futuras, y eso no es desarrollo sostenible.

Hemos de tomar medidas firmes hacia ese cambio, aunque esas acciones no sean compatibles con los esquemas económicos en que nos movemos. Entre esas medidas se debería tomar en primer lugar las siguientes:

Es preciso volver a las políticas de ahorro y uso eficiente de la energía en todos los países y usos. Información clara a la sociedad, y a los jóvenes desde la primera etapa de formación; buscando un consenso social en torno a la valoración de los problemas que nos aquejan y a las soluciones a tomar entre todos.

Además, hay que fomentar un desarrollo intenso de las energías renovables, tanto en los países desarrollados como en los menos favorecidos, aunque estos carezcan de recursos económicos al efecto, y éstos deban ser aportados por los países ricos.

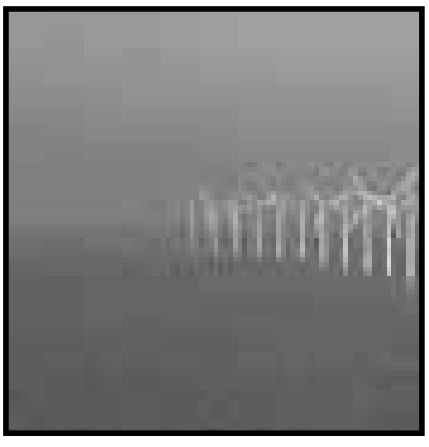
Para ello es preciso por un lado incrementar sensiblemente las actividades de investigación y desarrollo tecnológico en energías renovables. El hecho de que los fondos de investigación energética se hayan reducido sensiblemente a escala mundial en la última década, la de la liberalización, es una muestra clara de lo que está aconteciendo en el fondo de la cuestión. En España se debe hacer un esfuerzo prioritario en campos como: mejora de la tecnología eólica, mayor penetración en la red de la electricidad de origen eólico, avances en las tecnologías solares, nuevos procesos en obtención de biocombustibles líquidos, en estructuración del vector hidrógeno, y en pilas de combustible para automoción.

De otro lado hay que establecer mecanismos económicos que permitan el rápido avance de las energías renovables, no sólo en los países que ya cuentan con alguna estructura al respecto, sino también en todos aquellos menos favorecidos. Es preciso fijar ya las vías de transferencias de recursos económicos desde el Norte al Sur, en una línea de deshacer los entuertos ambientales y sociales que hemos introducido en las últimas décadas.

Es necesario apoyar firmemente la generación de energía con fuentes renovables, fijando unas compensaciones económicas suficientes para garantizar la rentabilidad de cada tecnología de aprovechamiento de energías renovables.

Y hay que asegurar la capacidad de los consumidores de elegir energía limpia, obligando a todos los suministradores de energía a informar en sus facturas del impacto ambiental de la energía que nos venden, detallando al menos las emisiones de CO_2 y los residuos radiactivos producidos por la actividad de esa compañía.

Pero todas estas medidas han de converger un planteamiento tan básico como ineludible: la energía nos ha de costar bastante más cara a los ciudadanos más favorecidos económicamente, para con ese extracoste poder hacer un desarrollo energético sostenible en el mundo. Los precios de la energía, de cada fuente y vector energético, deben reflejar íntegramente los costes que su obtención, transporte y uso imponen a la sociedad y al medio ambiente. Pues de lo contrario esos costes, tan reales como la vida misma, seguirán siendo pagados por el conjunto de la sociedad (no sólo por los que hayan consumido esa energía), por el medio ambiente y por las generaciones futuras. Cualquier regulación del sistema energético necesita incorporar ese cambio desde ya, sin que haya que someterse a la maximización de beneficios que propugna el sistema liberalizado, que va a buscar siempre que el consumo crezca, que se haga de la forma más barata, a pesar de los costes ambientales que ello conlleva, y sin invertir para el futuro. El accidente del Prestige y otras "desfeitas ambientais" no son más que la prueba tangible de esta gran demanda de cambio.

La energía eólica en España podría sustituir a la energía equivalente al petróleo transportado por 280 "prestiges". Y en el conjunto de Europa, el potencial eólico existente podría producir tanta energía como el petróleo de más de 3.000 barcos como el Prestige. Además de la eólica, disponemos de una enorme variedad de tecnologías renovables como la energía solar en sus múltiples variables.

Nuestras sociedades modernas disponen ya de un amplio conjunto de energías alternativas a los combustibles fósiles y de la capacidad de disminuir significativamente el consumo de energía a través del ahorro y la implantación de tecnologías más eficientes. La transición hacia un modelo energético basado en energías renovables es la solución última a este tipo de accidentes.