

NOVIEMBRE DEL 2002. PRECIO 1 EURO

# La Voz de Galicia

# OLA NEGRA

NOVIEMBRE DEL 2002:

El naufragio del «Prestige» se convierte en la mayor  
catástrofe ecológica de la historia de Galicia

# DESPRECIO E INDEFENSIÓN

**BIEITO RUBIDO RAMONDE**

DIRECTOR DE LA VOZ DE GALICIA

**E**n pocas ocasiones he palpado el desprecio como en esta. El desprecio hacia Galicia y sus gentes marineras y el desprecio hacia el mar. No es nada nuevo. España puede presumir de una ceguera histórica singular que se materializa en una desatención e indiferencia hacia la cultura marina. Pese a ser una potencia del mar y uno de los países europeos con más kilómetros de costa, desde Madrid siempre se vieron los asuntos marineros como cuestión de segundo orden. Ese atávico desprecio puede tener su origen en la derrota de la Armada Invencible de Felipe II, y desde entonces nuestra historia, salvo en Lepanto, estuvo surcada de gloriosas derrotas. La última la estamos todavía padeciendo: se llama *Prestige*.

España escribió una de sus gloriosas páginas gracias al mar: el descubrimiento del nuevo mundo, de América. El océano fue el camino. El mismo camino por el que entraron tesoros y riquezas. El mismo camino por el que aprendimos a navegar y faenar en los siete mares. El mismo camino que hace que desde el norte de Tasmania hasta Tierra de Fuego, desde Terranova al Índico, siempre haya habido españoles, y especialmente gallegos, tripulando o gobernando barcos.

Pese a esa ancestral relación de España y de Galicia con el mar, los gobiernos de Madrid siempre le dieron la espalda. Felipe González y su ministros negociaron de manera lamentable los acuerdos de pesca y desmantelaron los mejores astilleros

del mundo. Ahora, José María Aznar acaba de dar una muestra más de esa displi-cencia contumaz y vesánica: la marea negra apenas si le ocupa, hasta el ministro de Medio Ambiente llegó siete días tarde.

A Galicia ha llegado tarde todo, y algunas cosas ni han llegado. Después de sufrir siete -se dice pronto: siete- de los once mayores desastres marítimos de Europa en los últimos treinta años, se encuentra en las mismas condiciones de abandono que padecía al principio. Ni remolcadores con suficiente potencia para arrastrar moles como el *Prestige* o mucho mayores; ni recursos en tierra para prevenir la contaminación o eliminarla cuando se produzca; ni sistemas de vigilancia e intervención eficientes; ni protocolos de actuación para impedir el caos de las improvisaciones. Ni tampoco ideas claras en los políticos que tienen que tomar el mando en caso de crisis.

Si el mar importase algo a España, no habría que soportar el bochorno de ver cómo se destroza en diez minutos un avión que cuesta 72 millones de euros, mientras en la costa gallega ni siquiera se reúnen suficientes palas para limpiar la arena.

La situación geoestratégica de Galicia constituye un privilegio. Los gallegos son los primeros en valorarlo así. Pero ese beneficio lleva aparejada su carga. A sólo veinticinco millas de la costa circula diariamente el tráfico más letal que se pueda encontrar en

**Después de sufrir siete de los once desastres marítimos de Europa, Galicia se encuentra en las mismas condiciones de abandono**

Europa, con decenas de buques que transportan sustancias altamente contaminantes. Es suficiente motivo para no mantener la indefensión por más tiempo. Galicia debe estar pre-

parada para afrontar tragedias como la que estamos viviendo, y debe esperar del Gobierno una mayor implicación de sus efectivos, incluida la Armada, que ha tenido siempre -y debe mantener- una cabeza estratégica en Ferrol. Ni los recursos de la Marina ni la experiencia y el talento de sus oficiales e ingenieros fueron movilizados esta vez.

Incomprensiblemente, un pueblo noble y leal como el gallego se ha visto desamparado en esta tragedia, e incluso engañado. La Voz de Galicia, comprometida con él desde hace 120 años, no podía mirar para otro lado. Se propuso y consiguió, desde el primer día, liderar la información sobre la catástrofe, y expresar en sus páginas la crudeza de los hechos, sin paños calientes ni más obediencia que a la verdad. Fruto de ese compromiso es esta publicación, concebida para entender hoy la magnitud de la catástrofe y para mantener en el futuro la memoria bien fresca. Esa es la única manera de aprender de los graves errores del presente.

El Prestige avanza  
entre los cabos  
Tourinán y Vilán,  
dejando a su paso  
una enorme  
mancha de fuel.  
XURXO LOBATO



Momento en que el segundo avión impacta  
contra la torre Sur. | XURXO LOBATO



# SIETE DÍAS DE NOVIEMBRE

**LUIS VENTOSO**

**MIÉRCOLES, 13 DE NOVIEMBRE  
(PRIMER DÍA)**

## UN S.O.S. EN UN CASCAJO

En la tarde del miércoles 13 de noviembre el viento del suroeste asoló Galicia y aniquiló vidas y haciendas. Protección Civil había alertado de un temporal con rachas de hasta 90 kilómetros por hora. Pero un par de semanas atrás, otro aviso similar había pasado sin daños, así que el país se lo tomó con calma. Esta vez, sin embargo, la realidad enlutó todos los pronósticos. Comenzaba el castigo meteorológico más duro desde el huracán Hortensia, en el lejano 1984.

A las 8.40 de la mañana del miércoles 13, un aviso vía satélite desde Maspalomas le salvó la vida al tripulante solitario de un catarán galo, que había volcado a 55 millas de Fisterra. El yate quedó a la deriva y el navegante fue evacuado a Vigo en el helicóptero Pesca I. Por la tarde, voló el tejado de un colegio de Cambados, la vía férrea quedó cortada en varios tramos y un camión tumbado bloqueó durante seis horas el puente entre Galicia y Asturias.

A las tres y media, el drama gallego crepitaba ya en las emisoras de radio estatales: el vendaval acababa de derribar una grúa en la calle más emblemática de A Coruña. El brazo de hierro se llevó por delante una buhardilla y arrojó a un patio ciego a dos septuagenarias, que veían en su hogar la cola del *Telediario*.

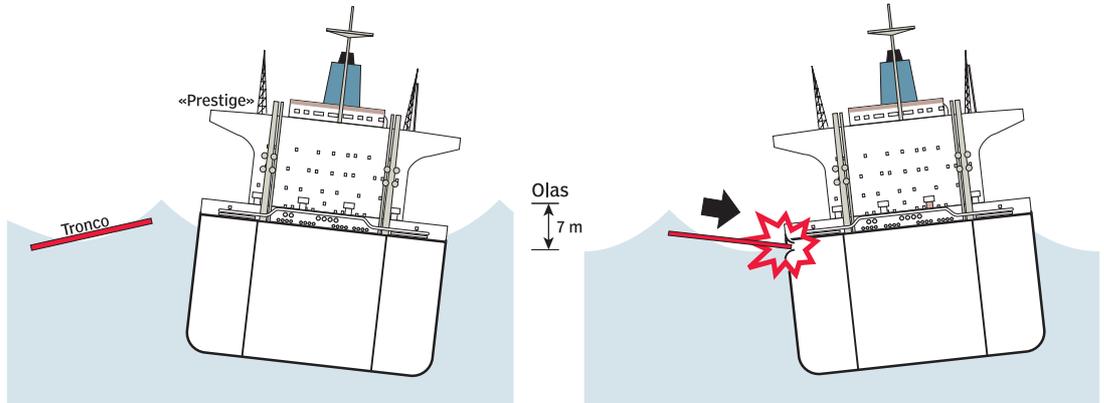
La cuota de drama de aquel día parecía más que cubierta. Pero un cuarto de hora an-

## El accidente

### Nueva hipótesis de la apertura de la vía de agua



Jueves, 14 de noviembre

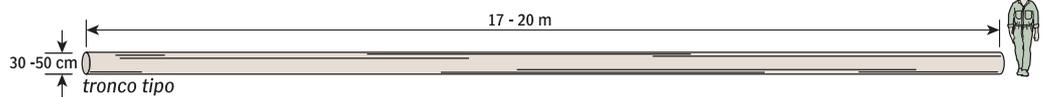


El día 13 un barco anunció que había perdido carga, sin definir, de 17 metros de largo por 30 centímetros de ancho. La carga resultó ser 200 troncos que más tarde llegaron a la costa

Un tronco a la deriva podría caer de una altura de 7 metros contra el casco del buque. Además estaría impulsado por la fuerza de arrastre de las olas



Viernes, 15 de noviembre



XOÁN G.

tes del fallecimiento de las dos ancianas en la calle Real, había comenzado otra tragedia: un petrolero (un casco de 26 años, con casco simple, esqueleto herido y corazón pirata) lanzó un S.O.S a 50 kilómetros de Fisterra. Nadie lo sabía entonces, pero estaba comenzando la mayor catástrofe ecológica de la historia de Galicia.

### Un barco bajo sospecha

El *Prestige*, construido en Japón en 1976, era un barco que ningún país sensato querría en sus aguas. Su bandera era de conveniencia (Bahamas) y su tripulación tenía escasa preparación (22 filipinos, algunos casi críos con bigotillo de pelusa, y dos rumanos). Sus antecedentes tampoco inspiraban confianza: la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos lo tenían vetado y en 1999 había sido sancionado en Nueva York y Rotterdam por sendos fallos de seguridad. El barco eludía tocar los puertos de la UE y había salido de Riga (Letonia), con rumbo a Singapur, previa escala en Gibraltar.

A las 15.15 de la tarde, el petrolero, uno más de los 1.400 que pasan cada año fren-

te a las costas gallegas, lanzó un S.O.S. Un golpe le había abierto una vía de agua en dos tanques vacíos de estribor y presentaba una escora de 25 grados. El capitán Apostolos Maguras (un griego de 68 años, corta estatura, gesto pétreo, corazón recauchutado por un *by-pass* y talante agrio) explicaría más tarde ante el juez que sintió «un ruido fortísimo», algo que corroboraron sus marineros. Ese mismo día, un mercante había alertado a su paso por el corredor gallego de la pérdida de 200 troncos de 17 metros de largo. La primera versión del accidente habla de una «vía de agua por fatiga». Pero hoy se especula con que un tronco impulsado por el oleaje pudo impactar como un proyectil en el costado derecho del barco, que había sido parcheado en mayo del pasado año en un ignoto astillero chino.

Una hora después del S.O.S, dos helicópteros evacúan a Vigo y A Coruña a 24 tripulantes. Visten mono, están ateridos y el arrojo y la cobardía se entremezclan: un marinero se orinó durante el rescate, pero otros dos se jugaron el pellejo para cerrar una escotilla y el mar llegó a zarandearlos sobre la cubier-



Sábado, 16 de noviembre



Los remolcadores logran enganchar el buque y tratan de moverlo bajo un intenso temporal. JOSÉ MANUEL CASAL

ta como peles. A bordo se quedan Maguras, su jefe de máquinas y su primer oficial. El capitán no iba a echar de menos a su tripulación: «Llévenselos, aquí ya sólo son un problema», gritó a los equipos de rescate. A las cinco de la tarde el petrolero comienza a expulsar su carga de fuel oil M-100, uno de los derivados más tóxicos del petróleo, un combustible en desuso; denso, viscoso, de difícil tratamiento y con alto contenido de azufre. Para corregir la escora, Maguras llena de agua los tanques de lastre de babor. El buque queda casi nivelado (sólo 5 grados de desviación), pero los técnicos estiman que a cambio sufre «una severa sobrecarga».

En la zona del rescate los vientos son de 74 kilómetros hora y las olas, de seis metros. El capitán ha apagado los motores. El reloj galopa mientras el armador, el Gobierno y las empresas de salvamento discuten sobre las condiciones del rescate. El viejo *Prestige* es un botín codicioso: sus 77.000 toneladas de fuel están valoradas en 60 millones de euros (10.000 millones de pesetas) y quién lo salve puede llevarse más de un 10% del pellizco.

En la primera noche, el *Ría de Vigo* es el único remolcador en la zona del siniestro. En camino van el *Ibaizábal I* y el *Chiruca*. El *Sertosa 32* tiene que dar vuelta por avería. A lo largo de la tarde-noche del miércoles, el Ministerio de Fomento asume (vía fax) el monopolio de la información oficial. A las 6.30 (tres horas después del accidente), Fomento emite un comunicado para dar cuenta de que un petrolero con bandera de Bahamas se está hundiendo a 50 kilómetros de Fisterra. A las ocho de la tarde, la compañía holandesa Smit (la que reflotó el submarino *Kursk*) firma con el armador el acuerdo que la hace cargo del rescate.

Al final del miércoles, el barco ha perdido unas 6.000 toneladas de fuel. La mancha es ya de diez kilómetros de largo y 300 metros de ancho.

«Xa tardaba, aquí a lotería non toca, pero as desgracias caen todas», masculla la clientela en el bar Miramar de Fisterra.

Galicia se acuesta con el anuncio del Gobierno de que el petrolero será alejado de inmediato a 120 millas de la costa.

Está arrancando un triste vodevil.

## «Las mareas alejarán el petrolero lejos de nuestras costas»

Arsenio Fernández de Mesa,  
delegado del Gobierno  
15-11-02



Un helicóptero llevó a bordo a los técnicos de la empresa holandesa Smit, que se hicieron cargo del rescate. JOSÉ MANUEL CASAL

**«La rápida intervención de las autoridades españolas, alejando el barco de las costas, hace que no temamos una catástrofe ecológica»**

Miguel Arias Cañete,  
ministro de Agricultura  
16-11-02

**JUEVES, 14 DE NOVIEMBRE  
(SEGUNDO DÍA)**

## ¿PERO QUÉ FAI ESO AÍ?

—¡Mi madriña! ¿Pero que fai eso aí?

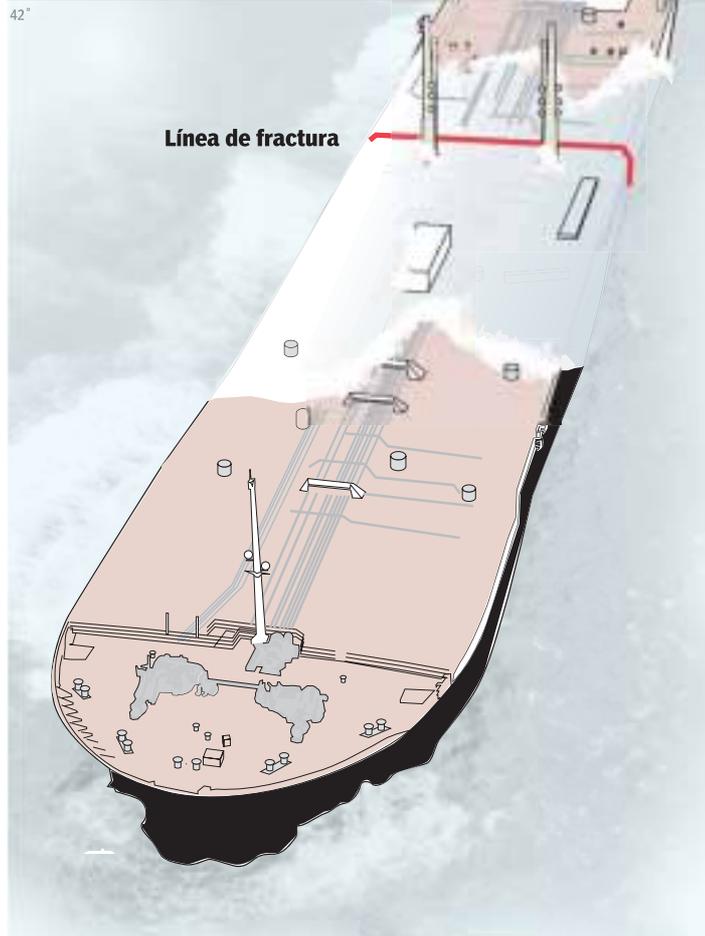
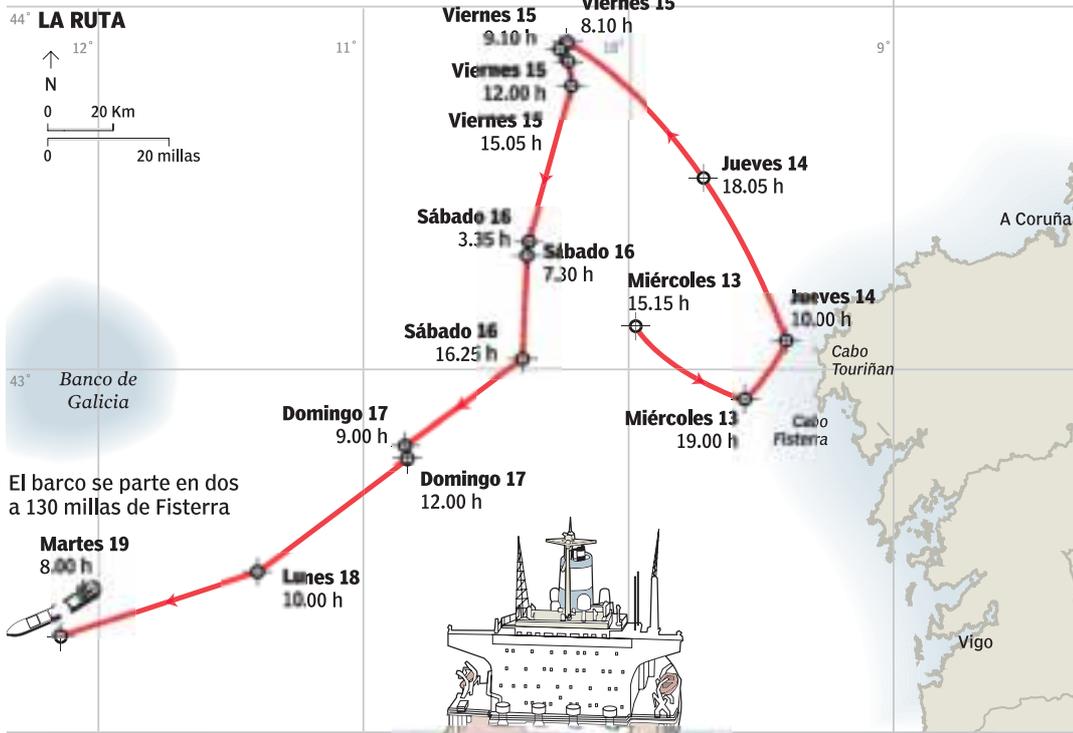
Galicia se despierta con el *Prestige* a sólo 4 millas de Muxía. A lo largo de la noche ha sido imposible amarrar el petrolero y el Gobierno filtra que el capitán se resistió al remolque. A las diez de la mañana el monstruo herido alcanza su punto más cercado a la costa. Se puede ver a simple vista y hay corrillos de curiosos en el santuario da Virxen da Barca, en la Punta da Buitra, en Touriñán. El fuel asoma a dos millas de una tierra donde se extienden algunas de las playas más salvajes, bravas y hermosas de Galicia. «El mar huele a gasolinera», comenta un marino que viene de marea. Los políticos con más reflejos (pocos) se acercan aquella mañana a Muxía. Primero llega Beiras, y más tar-

de lo hace el socialista Cortizo. El presidente Fraga habla en Santiago sobre el corredor y comenta que «hoxe os canales de paso están ben trazados, o importante é que todo o demás seña respetado».

Las autoridades dicen que confían en que la mancha se desplace al noroeste, rumbo al Reino Unido. Un tripulante del remolcador *Sertosa 32* da cuenta de la titánica batalla perdida que se libró durante toda la noche: «El barco se iba a las piedras y el fuel salía sin parar. Era algo impresionante».

La compañía de salvamento Smit baraja dos soluciones: trasvasar el fuel en una rada tranquila o llevar el barco a un puerto que quiera recibirlo y descargarlo (A Coruña está muy cerca y el pantalán de Repsol reúne todas las condiciones). El ferrolano Arsenio Fernández de Mesa, delegado del Gobierno en Galicia, inicia su semana de gloria mediática y sale a la palestra para anunciar que el *Prestige* no tocará puerto español. El Gobierno no quiere un engorro visible desde la costa. A los ecologistas les desagrada la táctica elegida:

# La agonía del «Prestige»



## ASÍ SE HUNDIÓ



**Miércoles 13.** El «Prestige» tiene una vía de agua de 15 metros en estribor



**Viernes 15.** La grieta en el casco llega a los 40 metros



**Martes 19.** Los golpes de mar y la debilidad del casco en el centro provocan la fractura



**El barco se parte.** Proa y popa emergen



Primero se hunde el puente de mando. La proa lo hace un tiempo después



Domingo, 17 de noviembre



Lunes, 18 de noviembre



Martes, 19 de noviembre

Fuente: Elaboración propia. Coordenadas buque: CEDRE - SASEMAR.

XOÁN G. / ÁLVARO VALIÑO / LA VOZ



Tres remolcadores tirán del *Prestige*, al fondo aparece la fragata *Cataluña* de la Armada Española, presente en toda la operación. XURXO LOBATO

## «No puede hablarse de marea negra, sólo de un vertido de fuel»

Enrique López Veiga,  
conselleiro de Pesca  
17-11-02

«Lo que están haciendo es esconder la basura debajo de la alfombra».

A la una de la tarde el *Ría de Vigo* y el *Sertosa 32* logran enganchar al *Prestige*. Una hora y media después se encienden los motores auxiliares del petrolero. A las doce de la noche, está a 65 millas y se anuncia que a las cuatro de la madrugada llegará a las 120. Según la autoridad competente, «a esa distancia los derrames estarán en gran medida mitigados».

El problema parece controlado. Fomento tiene 7.800 metros de barreras y 13 *skimmers* aspiradores. Se espera que esa noche los instalen para proteger Laxe, Muxía, Camariñas, Corme y Camelle. «As noticias son favorables, din que poderase evitar que a mancha chegue á costa», calcula esperanzado Evaristo Lareo, el presidente de la Federación Provincial de Cofradías.

Tras 24 horas de silencio, habla Álvarez Cascos, el ministro que tutela el caso, y anuncia acciones legales de España contra Grecia y Letonia. Bruselas califica al *Prestige* de buque «sospechoso» y añade algo que por entonces ya sabe toda Galicia: hace mucho tiempo que debió haber sido inmovilizado.

VIERNES, 15 DE NOVIEMBRE  
(TERCER DÍA)

## GRIETAS Y MALAS NOTICIAS

El barco, que tenía que estar a 120 millas a las cuatro de la madrugada, está a 62 millas y malherido cuando despunta el sol del tercer día. Sólo se ha logrado alejarlo a la mitad de la distancia prevista y presenta una brecha de 40 metros en el casco. Al mediodía se apagan los motores para que no crezca la grieta. El temporal machaca la zona y el buque permanece 12 horas sin avanzar. El capitán es detenido, acusado de desobediencia y delito ecológico. Ya no queda nadie a bordo y las malas noticias arrecian. Así que el Gobierno convierte la llegada de Apostolos Maguras a Alvedro en un pequeño espectáculo: paso libre a las cámaras y un fornido guardia civil sujetando al enjuto marino por cada brazo. La tensión acelera el corazón parcheado del capitán, que será ingresado unas horas en el Juan Canalejo por una crisis coronaria.

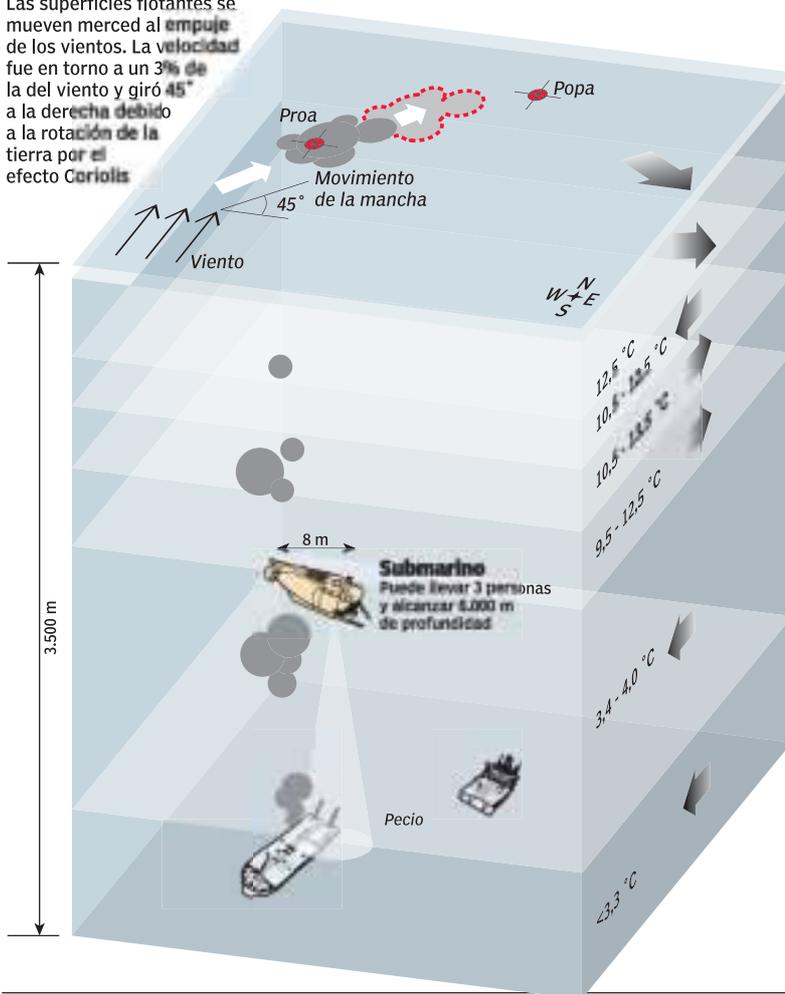
Los nervios se van destemplantando y los portavoces comienzan a derrapar. Dado el tamaño

## El mar en el lugar del naufragio

Las manchas que afloraron los primeros días procedían de la proa, separada cerca de 2 millas de la popa

### Los vientos

Las superficies flotantes se mueven merced al empuje de los vientos. La velocidad fue en torno a un 3% de la del viento y giró 45° a la derecha debido a la rotación de la tierra por el efecto Coriolis

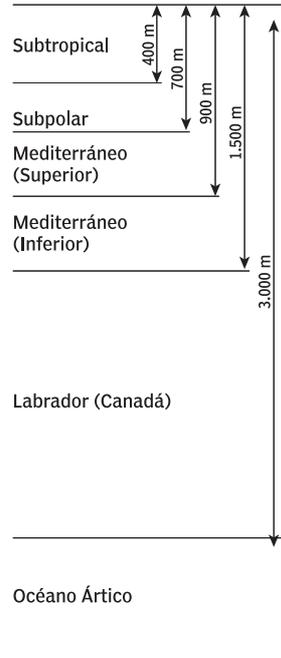


Fuente: Tese doutoral de H. Manuel da Mota dos Santos Coelho

### Corrientes en la zona

Las masas de agua se mueven a una velocidad de entre 7 y 18 km/h.

### Procedencia



Miércoles, 20 de noviembre



Jueves, 21 de noviembre



Viernes, 22 de noviembre

de la grieta, se especula con que el barco puede partirse. El delegado del Gobierno y Marina Mercante tranquilizan a la opinión pública: si el Prestige se tronza en dos, «se remolcarán de forma independiente proa y popa para alejarlas al máximo» (j). El conselleiro de Pesca garantiza a los marineros que «tendrán cubierta cualquier paralización de su actividad» y también da ánimos al país: estuvo a punto de producirse un nuevo Erika, «pero se ha evitado».

En la costa se ven las primeras aves manchadas de fuel. Pero el dispositivo contra la marea negra («vertido», según la versión oficial) aún no se ha desplegado, «a la espera del momento justo». La mancha está a 5 kilómetros de las Islas Sisargas, un pequeño paraíso

ornitológico, y a 11 kilómetros de O Roncudo, las rocas de Corme donde crecen unos percebes casi mitológicos.

**SABADO, 16 DE NOVIEMBRE (CUARTO DÍA)**

## LLEGA LA OLA NEGRA

La marea negra toca tierra y contamina 190 kilómetros de costa (una distancia equivalente a ir de A Coruña a Vigo por carretera).

Entre Fisterra y Mera (Oleiros) quedan prohibidos la pesca y el marisqueo. Vecinos y visitantes pasean sobrecogidos por Razo, Baldaio y Caión, cubiertos de mierda negra. Los percebes de O Roncudo ya son historia por este año. Hay cormoranes, alcatraces, gaviotas, araos, patos y delfines muertos. Seis mil trabajadores y 2.500 barcos están condenados al paro.

La sabiduría de la gente resume con exactitud sarcástica las proporciones del drama: «Non vai a quedar sitio en Canarias para tanta xenté». Mucha chavalada de la Costa da Morte está emigrada en las islas, donde abunda el choio de camarero y peón. De los que se quedaron, muchos viven del percebe. Un percebeiro puede levantarse en Navidad 2.400 euros en un mes (cerca de medio millón de pesetas).

El Gobierno reacciona: traen barreras del Cantábrico y del Reino Unido hasta completar los 18 kilómetros. Pero su esfuerzo resultará casi baladí: el temporal es inmisericorde y el oleaje hace que la macha salte por encima de las protecciones.

### ¿Y el barco?

¿Y el *Prestige*?, ¿dónde anda ahora la ruleta rusa de esta historia? Pues a 48 millas (86 kilómetros). Avanza hacia el sur con los motores apagados, a una velocidad de un nudo y a la espera de un súper-remolcador chino que lo aleje con más pulso que los exhaustos *Alonso de Chaves* y *Ría de Vigo*.

¿Y los políticos?, ¿dónde están los políticos? El presidente del Gobierno, anda por Punta Cana (República Dominicana), donde se celebra la cumbre de mandatarios iberoamericanos, y desde allí advierte que la crisis afectará «al contencioso de Gibraltar». El ministro de Pesca, Arias Cañete, está en Sevilla, y declara, con la seguridad del que lo ve desde lejos, que «la rápida actuación de las autoridades españolas ha evitado una verdadera catástrofe pesquera y ecológica». El ministro de Medio Ambiente, que ha estado pensando durante cuatro días en silencio, hace por fin sus primeras declaraciones (pura rutina) sobre la mayor catástrofe ecológica que ha sufrido España en este arranque de siglo. El presidente de la Xunta inicia un viaje secreto a Aranjuez; donde hoy y mañana asistirá a una controvertida cacería.



La grieta de estribor se convirtió con el paso de los días y las olas en un gran boquete y el hundimiento del barco comenzaba a parecer inevitable.  
TORRECILLA

**DOMINGO, 17 DE NOVIEMBRE  
(QUINTO DÍA)**

## POR FIN PALAS EN LAS PLAYAS

A modo de castigo ejemplar, el capitán griego, que remoloneó durante el rescate con el criterio de que alejar el barco llevaría a su destrucción, ingresa en la cárcel de Teixeiro, bajo una fianza de 3 millones de euros (casi quinientos millones de pesetas). El Gobierno y los armadores polemizan sobre el destino del petrolero, que ha sufrido la rotura de un



## «Esto es como el Ejército de Pancho Villa»

Marisol Soneira, diputada socialista  
19-11-02

tercer tanque. El *Prestige*, que sigue sangrando negro, está parado a la altura de Corrubedo, a unas 60 millas de la costa (80 según De Mesa; 65 según Smit y 55 para López Veiga). El *De Da*, el remolcador más grande del mundo, sale de Vigo a las nueve de la noche con el objetivo de girar el petrolero para que las olas dejen de aporrear su costado más débil.

En tierra se comienza a limpiar, muy tímidamente. Según Fomento trabajan 350 personas. Como la mancha se extiende a lo largo de 190 kilómetros, toca a 1,8 kilómetros de residuos por operario.

En medio del desasosiego, la Xunta y el Gobierno prometen que las ayudas se cobrarán antes de Navidad. O dicho en palabras de

# LODO NEGRO

CÉSAR CASAL GONZÁLEZ

Son imágenes reales, un drama de imágenes. Pasó hace veinte años, pasó hace diez años. Ha vuelto a pasar y estábamos tan en pelotas como siempre. ¿Cómo es posible? El lodo negro chapotea en nuestras costas, asesina la fauna. Ahora sólo queda mariscar miseria, pescar tinta. Nos han petroleado el corazón, nos han vaciado la cartera. En Galicia ha embarrancado la navidad más negra, la del hambre. Mean por encima de nosotros y decimos que llueve. No y no. Han saqueado nuestro sueño de parque nacional. Las rías gallegas son tan bellas porque Dios puso la huella de sus dedos en ellas cuando descansó. Hay que proteger esa belleza. Los piratas del mar han puesto las rías de luto. Duele ver cómo las aves comen mermelada de fuel, escuece la sábana negra, espesa, sobre la arena blanca de las playas. Es terrible la sonrisa muerta de los delfines. El *Prestige* clavó su ancla en el corazón de todos los gallegos. ¿Cuál es el rostro del culpable?



## «Esto es como el Ejército de Pancho Villa»

Marisol Soneira, diputada socialista  
19-11-02

tercer tanque. El *Prestige*, que sigue sangrando negro, está parado a la altura de Corrubedo, a unas 60 millas de la costa (80 según De Mesa; 65 según Smit y 55 para López Veiga). El *De Da*, el remolcador más grande del mundo, sale de Vigo a las nueve de la noche con el objetivo de girar el petrolero para que las olas dejen de aporrear su costado más débil.

En tierra se comienza a limpiar, muy tímidamente. Según Fomento trabajan 350 personas. Como la mancha se extiende a lo largo de 190 kilómetros, toca a 1,8 kilómetros de residuos por operario.

En medio del desasosiego, la Xunta y el Gobierno prometen que las ayudas se cobrarán antes de Navidad. O dicho en palabras de

# LODO NEGRO

CÉSAR CASAL GONZÁLEZ

Son imágenes reales, un drama de imágenes. Pasó hace veinte años, pasó hace diez años. Ha vuelto a pasar y estábamos tan en pelotas como siempre. ¿Cómo es posible? El lodo negro chapotea en nuestras costas, asesina la fauna. Ahora sólo queda mariscar miseria, pescar tinta. Nos han petroleado el corazón, nos han vaciado la cartera. En Galicia ha embarrancado la navidad más negra, la del hambre. Mean por encima de nosotros y decimos que llueve. No y no. Han saqueado nuestro sueño de parque nacional. Las rías gallegas son tan bellas porque Dios puso la huella de sus dedos en ellas cuando descansó. Hay que proteger esa belleza. Los piratas del mar han puesto las rías de luto. Duele ver cómo las aves comen mermelada de fuel, escuece la sábana negra, espesa, sobre la arena blanca de las playas. Es terrible la sonrisa muerta de los delfines. El *Prestige* clavó su ancla en el corazón de todos los gallegos. ¿Cuál es el rostro del culpable?

**«Estuvimos planteándonos el haber bombardeado el petrolero con nuestros cazas F-18 y los Harrier de despegue vertical»**

Federico Trillo, ministro de Defensa  
20-11-02



Tres voluntarias se toman un momento de descanso en Muxía, en el transcurso de las duras tareas de limpieza.  
DESMOND BOYLAND

López Veiga: «Aquí ninguén quedará sin o turron».

Galicia es un país de caras tristes. Aprovechando el día festivo, la pena muda de las legiones de paseantes se deja sentir por toda la costa mancillada. En las playas aún se suda poco. Los más activos son los ecologistas, que con mascarillas y cajas de cartón buscan por la arena aves petroleadas.

**LUNES, 18 DE NOVIEMBRE  
(SEXTO DÍA)**

## MENOS MAL QUE NOS QUEDA PORTUGAL

El *Prestige* se pasea, como si una mano negra se empecinase en extender su reguero viscoso por toda la costa gallega. El mal tiempo, la penuria de los medios de auxilio y las polémicas entre el Gobierno y las empresas de rescate han marcado su rumbo errático. El barco cae hasta la altura de Marín. El Gobierno comunica por escrito y verbalmente que el petrolero (una bomba de tiempo con 68.000 toneladas de fuel en su panza) ha entrado en la Zona Económica Exclusiva de Portugal. Pero los lusos se percatan del embolado: lo desmienten, lo rechazan y hacen zarpar a su fragata *Joao Coutinho*. El *Prestige* habrá de virar otra vez cara al norte.

Han transcurrido seis días de dudas, vueltas y derrames. El barco es un cadáver a flote. «La chapa de la cubierta ya no existe. Es como si le hubiesen dado un mordisco», describe un técnico de la firma de rescates Tecnosub. El *De Da* tira ahora del esqueleto del *Prestige*. El remolcador chino ofrece una potencia de 21.500 caballos (supera él solo a las cuatro naves españolas que han venido peleando con el petrolero; pues el *Alonso de Chaves*, el más potente, sólo tiene 3.500 caballos).

La mancha alcanza Porto do Son y amenaza la Ría de Arousa, la ría marisquera más rica del mundo. La prohibición de pescar se amplía hasta cabo Prioriño, en Ferrol. Además (y por fin) se decide recurrir a los efecti-

vos del Ejército y de la Armada, que se dejan ver pala en mano por los arenales. Las ayudas económicas se concretan. Por cada día de inactividad, los pescadores y mariscadores percibirán 30 euros (5.000 pesetas), unas 150.000 pesetas al mes.

Este lunes, acabado el *week-end* y seis días después del naufragio, el Gobierno de España se percató de la gravedad de la tragedia que está acaeciendo en el mar de Galicia. Así, en La Moncloa se crea un gabinete interministerial, coordinado por el vicepresidente Rajoy, en el que participan los subsecretarios de 11 ministerios.

Y siguen las declaraciones. Vázquez, el alcalde de A Coruña, que ha sellado con planchas metálicas el acuario de la ciudad, propone quemar el buque con bombas de fósforo. Días después, Trillo, el ministro de Defensa, reconocerá que el Ejecutivo sopesó esa idea. Manuel Fraga, de vuelta de su expansión

**«Aquí lo único que hay es un escaqueo general. Cada uno va por donde quiere»**

Rafael García, alcalde de Noia  
22-11-02





El Prestige se va a pique tras deambular siete días frente a la costa gallega; al hundirse suelta una nueva y enorme oleada de fuel oil. XURXO LOBATO

cinagética en Aranjuez, anuncia que el jueves, nueve días después del S.O.S en Fisterra, visitará la zona dañada. El presidente de la Xunta endurece sus críticas a un corredor que hace cinco días consideraba bien trazado y pide ahora que «lo aparten». El delegado del Gobierno calcula que hay 50 kilómetros de costa «realmente dañados». Se equivoca un poco: ha contado 140 kilómetros de menos.

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

Arsenio Fernández de Mesa,  
delegado del Gobierno  
22-11-02

**MARTES, 19 DE NOVIEMBRE  
(SÉPTIMO DÍA):**

**¡HUNDIDO!**

A las 8.50 de la mañana, en el séptimo día de atolondrada singladura hacia ningún sitio, sucedió lo que todo el mundo esperaba: el Prestige se partió. Se encontraba a 260 kilómetros de las Islas Cíes y había recorrido 243 millas (437 km). Sus bodegas albergan aún 66.000 toneladas de fuel y se calcula que al partirse pierde 5.000 toneladas más (según certificará Rajoy el viernes, tras el Consejo de Ministros). Vientos del Suroeste y olas de seis

metros empujan la nueva mancha en dirección a Galicia. La popa se hunde a las 12 del mediodía y la proa lo hará a las cuatro de la tarde. Los técnicos calculan que los restos del barco tardaron unas 20 horas en tocar el lecho oceánico, a 3.500 metros de profundidad. Se abre un gran debate: ¿qué ocurrirá con los tanques de fuel en esas aguas abisales, donde la temperatura es de 2,3 grados? El Gobierno, enarblando a la bandera del optimismo hasta el final, da por hecho que el fuel se solidificará en los tanques, debido al frío. Algunos técnicos replican que los contenedores estallarán por la presión y la erosión y que el combustible, al ser menos denso que el agua, saldrá a la superficie. Al día siguiente, observadores franceses y portugueses detectarán nuevas bolsas de fuel en la zona donde se tronizó el petrolero. El Gobierno español lo desmentirá.

Tras el hundimiento, se abre otro debate: ¿cuánto fuel ha derramado el Prestige? Álvarez Cascos lo resume así: perdió 6.000 toneladas en los primeros días y 5.000 al hundirse. La Voz de Galicia concreta que fueron 9.000 toneladas en la ruta costera y 11.000 en el naufragio. Arsenio Fernández de Mesa, pa-



Un grupo de voluntarios realiza labores de limpieza en la playa de O Coído, en el municipio de Muxía. X. REY

rafraseando el «sólo sé que no sé nada» de Sócrates, lo resuelve con esta frase: «Hay una cifra clara, y es que la cantidad que se ha vertido no se sabe». El *Erika*, el referente en el que todos piensan con congoja, dejó 10.000 toneladas hace tres años y Bretaña aún no ha cicatrizado la herida. Siete días después de que el océano se tragase al *Prestige*, el conselleiro de Pesca confirmará que el buque perdió 11.000 toneladas al irse a pique: el doble de lo que afirmó el Gobierno en un primer momento.

### Aterriza Rajoy

En la mañana del hundimiento llega a Galicia Mariano Rajoy, la máxima autoridad que ha visitado hasta ahora la zona afectada. El vicepresidente se sube a un helicóptero y perita los daños desde el aire. Luego ofrece una rueda de prensa en la sede de la Cofradía de Caión (una villa mínima, un roca encajonada en el mar que por causa de su desgracia ha visto estos días su nombre impreso en las primeras planas de los periódicos de medio mundo). Rajoy anuncia que se declarará la «zona de emergencia». Fiel a una coetilla que ha hecho fortuna entre nuestra clase po-

lítica, explica que «las cosas se han hecho *razonablemente bien*», que el barco «se hundió a una distancia *razonable y prudencial*».

Esa misma noche, Rajoy estará ya en un acto en Sevilla. En el día del hundimiento, Cañete, el ministro de Pesca, se encuentra en Madrid, participando en una conferencia sobre agricultura y desarrollo rural. Álvarez Cascos, el responsable de Fomento, ministerio que parece estar al mando del operativo, se halla también en Madrid. Jaume Matas, el ministro de Medioambiente, está en Málaga, donde la inauguración de una depuradora reclama su atención. En el Parlamento de Galicia, los grupos son incapaces de consensuar una declaración institucional sobre la mayor tragedia ecológica de la historia del país.

En el extranjero se escuchan palabras más duras. Chirac truena en el Eliseo contra «la incapacidad» de la UE para evitar castástrofes náuticas y se declara «horrorizado» por la marea negra que salpica Galicia. *The New York Times*, el rotativo más prestigioso del orbe, escribe que el desastre gallego «podría ser mayor que el que causó en Alaska el *Exxon Valdez* en 1989». En Inglaterra, *The Guardian*, opta por una mala uva cruel: «¿Tie-



Sábado, 23 de noviembre



Domingo, 24 de noviembre

Un niño observa un cormorán muerto en la playa de Langosteira, en Fisterra.  
LAVANDEIRA JR



ne un problema pegajoso? No se preocupe, puede verterlo en las costas africanas».

Salen a la luz datos para el sonrojo: ni en Galicia ni en ningún puerto de España hay un solo barco anticontaminación. Se sabe también que el Gobierno ha rechazado ofertas de ayuda de Alemania, Italia y Gran Bretaña. Los servicios de limpieza anuncian que mañana (al octavo día del desastre) comenzarán a contactar con los voluntarios que han llamado al teléfono de colaboración.

En la Ría de Arousa, los marineros, nerviosos e impotentes, proponen blindar la ría formando una barrera con sus barcos. En otros puertos, se habla de armar protecciones trenzando los aparejos de pesca. En Noia y en las bateas se apura la recolección de berberechos y mejillones mirando el reloj, porque el tiempo acerca nuevas manchas. Las mariscadoras de A Costa da Morte, embadurnadas hasta las cejas, ya sólo cosechan petróleo.

Mañana, ocho días después del día en que empezó todo, vendrá Jaume Matas a tocar las papas de fuel de Barrañán con un mano enguantada. El jueves el turno de gira será para Rodríguez Zapatero y Manuel Fraga. El presidente de la Xunta llega a Caión con el aguilardo, porque él «trae cartos» no como otros, que «sólo traen palabras». Lo sorprendente es que la ocurrencia de Fraga será saludada con aplausos por los vecinos.

### El futuro

En los últimos 30 años, Galicia, la región más dependiente del mar de la UE, ha sufrido siete de los once mayores desastres náuticos de Europa. Unas 300.000 toneladas de petróleo han degradado las costas gallegas en esas tres décadas. El *Prestige*, a falta de los daños que puedan venir de los tanques que reposan bajo el Atlántico a 3.500 metros, ha propagado su peste a lo largo de más de 500 kilómetros del litoral gallego. Por extensión, es ya la mayor catástrofe ecológica de la historia de Galicia.

El *Prestige* dejará lecciones y tendrá consecuencias de toda índole. La catástrofe sufrida por Galicia ha agitado las conciencias europeas. Sin esperar al concurso de Aznar, el presidente del país afectado, Chirac y Schröder pactaron el 22 de noviembre la toma de medidas para adelantar la prohibición de los buques de un solo casco, que estaba prevista para el lejano 2015. Por su par-



El vertido ensucia las rocas frente a Cabo Vilán. J. M. CASAL

te, el Gobierno anunció que comprará nuevos remolcadores, de mayor potencia, y pretende imponer a las petroleras españolas la adquisición de barcos anticontaminación.

La desgracia servirá a los científicos para aclarar qué sucede cuando los tanques de fuel se hunden en aguas profundas. Un robot submarino francés, similar al *Abyssub 5000* que hurgó en las entrañas del *Titanic*, descenderá hasta la tumba del *Prestige*.

Los restos del barco abren grietas además en la política doméstica. El golpe medioambiental provoca que los socialistas gallegos presenten una moción de censura contra el presidente de la Xunta, al que reprochan el haberse ido de caza a Aranjuez en el fin de semana del 17 y 18 de noviembre (un hecho que negó por dos veces ante la opinión pública). El petróleo ha embadurnado también la luna de miel entre Fraga y Beiras: tras la tregua de la merluza al albariño que escenificaron en un restaurante de Santiago vuelven a intercambiar epítetos hostiles con el vigor de antaño.

Pero lo más importante del futuro se juega hoy en la costa. Galicia observa demudada una marea negra que navega totalmente fuera de control.

**«No se trata de una marea negra sino de manchas muy localizadas»**

Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno  
23-11-02

**«Estuve en la cacería y me vine sin participar en ella, pero estuve hablando con el presidente de la Cámara de Comercio de Madrid, el vigués Fernández Tapias, que sabe mucho de petroleros. Luego me vine para Galicia sin comer»**

Manuel Fraga, presidente de la Xunta  
24-11-02

# NUESTRA PEOR PESADILLA

Tras recorrer sin rumbo 437 kilómetros en siete días y dejar una marea negra de 19.000 toneladas, el *Prestige* se rompió en dos a 130 millas de Fisterra, a la altura de las Illas Cíes, llevándose consigo las 58.000 toneladas de fuel que aún cargaba en sus tanques. Galicia se encaraba sin remedio a la mayor crisis ecológica, económica y social de su historia.



**LOS PEORES AUGURIOS.**

La rotura de la estructura del buque se llevó por delante tres tanques de más de 3.000 tonealdas cada uno. A las ocho de la mañana del martes 19, la proa y la popa del barco comenzaban a hundirse, a pesar de que el Ministerio de Fomento había apelado a la posibilidad de remolcar cada parte por separado, ya que creían que el barco seguiría a flote.



**DECISIONES DUDOSAS.**

Aunque el capitán del barco insistió en que no se encendieran los motores debido al mal estado del barco, Fomento hizo caso omiso y los activó para remolcarlo a alta mar. A la postre, esta decisión provocaría la rotura de dos tanques. JOSÉ MANUEL CASAL





# MERLÍN NO ACUDIÓ

LOIS BLANCO

**M**erlín no se aparecerá en la Costa da Morte para volatizar petroleros a la deriva. No lo hizo nunca y no lo hará. La responsabilidad de solucionar los problemas pertenece a seres tangibles que, en situaciones de crisis, sólo pueden echar mano a una bolsa de valeriana, porque las pociones fantásticas no traspasan el muro que separa el país de las maravillas en el que nos cuentan que vivimos del mundo real. En el primero, los caballeros siempre dan caza al dragón; en el segundo, nuestros dirigentes dejaron por incapacidad y falta de medios que el Prestige deambulase desangrándose cual monstruo herido entre Finisterre y las Cíes. Mientras aquellos caballeros del país mitológico tenían propósitos ambiciosos como hallar el Santo Grial, en el planeta real presenciamos una ocasión y otra también que los problemas se reproducen por la ausencia de voluntad para resolverlos. Ayer, hoy y mañana escucharemos voces comprometiendo medios y formación para que el Finisterre europeo combata con sólida armadura al próximo dragón que envíe el mar, pero veremos como una vez más se tergiversa a Pablo Neruda: ¡Cuan corto es el olvido!

El Prestige clavó su ancla en el corazón de todos los gallegos. ¿Cuál es el rostro del culpable?



En los dos primeros días, el Prestige ya había vertido unas tres mil toneladas de fuel, formando una marcha de 37 metros de longitud. XURXO LOBATO



En las primeras horas tras el accidente, el petrolero presentaba una acusada inclinación y visibles daños en estribor. MIGUEL VIDAL



Las olas entraban libremente por la parte más hundida del petrolero. MIGUEL VIDAL

# MERLÍN NO ACUDIÓ

LOIS BLANCO

**M**erlín no se aparecerá en la Costa da Morte para volatizar petroleros a la deriva. No lo hizo nunca y no lo hará. La responsabilidad de solucionar los problemas pertenece a seres tangibles que, en situaciones de crisis, sólo pueden echar mano a una bolsa de valeriana, porque las pociones fantásticas no traspasan el muro que separa el país de las maravillas en el que nos cuentan que vivimos del mundo real. En el primero, los caballeros siempre dan caza al dragón; en el segundo, nuestros dirigentes dejaron por incapacidad y falta de medios que el Prestige deambulase desangrándose cual monstruo herido entre Finisterre y las Cíes. Mientras aquellos caballeros del país mitológico tenían propósitos ambiciosos como hallar el Santo Grial, en el planeta real presenciamos una ocasión y otra también que los problemas se reproducen por la ausencia de voluntad para resolverlos. Ayer, hoy y mañana escucharemos voces comprometiendo medios y formación para que el Finisterre europeo combata con sólida armadura al próximo dragón que envíe el mar, pero veremos como una vez más se tergiversa a Pablo Neruda: ¡Cuan corto es el olvido!

El Prestige clavó su ancla en el corazón de todos los gallegos. ¿Cuál es el rostro del culpable?



En los dos primeros días, el Prestige ya había vertido unas tres mil toneladas de fuel, formando una marcha de 37 metros de longitud. XURXO LOBATO



En las primeras horas tras el accidente, el petrolero presentaba una acusada inclinación y visibles daños en estribor. MIGUEL VIDAL



Las olas entraban libremente por la parte más hundida del petrolero. MIGUEL VIDAL



**UN DESPROPÓSITO.**

El *Prestige*, una bomba de relojería con miles de toneladas de fuel en sus bodegas, comenzó a ser remolcado, cuando comenzó a perder combustible, entre los cabos Touriñán y Vilán. Su periplo continuó frente a las costas de Galicia sin rumbo definido hasta que su estructura se partió. «¡Pero qué dársena va a querer recibir nuestro barco», reconocía el responsable de la empresa propietaria del barco.

XURXO LOBATO

**PÁNICO:** Un helicóptero de rescate evacúa a la tripulación del *Prestige*. El nerviosismo se hizo presa de muchos de estos bisoños marineros, que llegaron a lanzar un bote salvavidas que se quedó atascado. Las operaciones se realizaron en medio de un viento de 50 nudos y con olas de cuatro a seis metros.

JOSÉ MANUEL CASAL





Un tripulante del helicóptero de rescate entrega un rosario a los marineros filipinos del «Prestige»



Siete de los tripulantes fueron conducidos a Vigo. En sus rostros se podía ver la desesperación y en la primera hora tras el accidente temieron por su vida



El capitán del Prestige, Apostolus Maguras, un griego de 68 años, fue detenido y puesto a disposición judicial por delitos de desobediencia y contra el ecosistema marino. TORRECILLA

El barco llegó a estar a cuatro millas de Muxía y se veía desde tierra. ANA GARCÍA



Un veterano marineru muestra su preocupación en el puerto de Fisterra ante las previsibles pérdidas económicas. LAVANDEIRA JR



Eduardo Eiroa, redactor de la Voz de Galicia, fue el único periodista que llegó acercarse al costado herido del petrolero. CASAL

Miembros de Protección Civil controlando desde la costa de Muxía las maniobras del petrolero. CASAL





Fotografía exclusiva de La Voz, tomada desde el puente de mando del Prestige, horas antes de la evacuación de los tripulantes y expertos de la empresa de rescate



Con la ayuda de los expertos que subieron a bordo, el barco recuperó parte de su estabilidad hasta quedarse con una escora de tan sólo dos grados. Aún así el buque mostraba el resultado de los embates del mar, con parte de su cubierta levantada. TORRECILLA



**UN DESASTRE ANUNCIADO.**  
El petrolero, partido en dos,  
pocas horas antes de  
hundirse a la altura de  
las Illas Cíes, a 130 millas  
de la costa





El *Prestige*, camino del lecho marítimo, a 3.500 metros de profundidad, mientras deja a su alrededor una gran mancha negra de fuel-oil

# EL HUNDIMIENTO



La popa y la hélice del *Prestige*, poco antes de hundirse en el Atlántico

Parte de la proa del *Prestige*, momentos antes de que el petrolero se hundiese totalmente.  
XURXO LOBATO





La proa del petrolero fue la última parte del buque en hundirse, mientras la carga de otros tres tanques teñía de negro el mar. XURXO LOBATO



Unas diez mil toneladas de fuel se sumaron a las ya vertidas al Atlántico en las horas posteriores al hundimiento de Prestige. XURXO LOBATO



A pesar de la terrible imagen de la marea negra extendiéndose hacia la costa, el Gobierno español defendía su actuación y confiaba en que la carga se solidificase en el fondo. XURXO LOBATO



Una de las últimas imágenes del Prestige, mientras las olas batían contra su casco. PAUL HANNA





**EL FIN.** En sólo unas horas, todas las teorías sobre lo que podría suceder y los planes acerca del destino del petrolero se vinieron abajo. Con el Prestige camino del fondo del mar, la principal incógnita se centraba ya en conocer la gran mancha provocada por la quiebra de la nave.

PAUL HANNA



# IAS

Una mujer observa los restos de fuel oil que llegaron al puerto de Camelle, muy cerca de donde el alemán Man tiene su peculiar museo de piedra. CASAL

# SECUELAS



Un cormorán impregnado de petróleo lucha por sobrevivir en Camelle, una de las villas más afectadas por la marea negra. LAVANDEIRA JR



Algunos barcos de Portosín regresaron a puerto con sus redes y demás aparejos inutilizados tras quedar impregnados por el fuel oil. SIMÓN BALVÍS



Un hombre muestra un congrio que apareció muerto en el arenal de Baldaio. CASAL



Un delfín mular muerto debido a la marea negra fue encontrado en la playa de Alba, en Arteixo



La playa de Traba, en Laxe, tampoco pudo escapar al desastre. Alguien escribió la palabra «muerte» sobre el arenal impregnado de petróleo. ANA GARCÍA



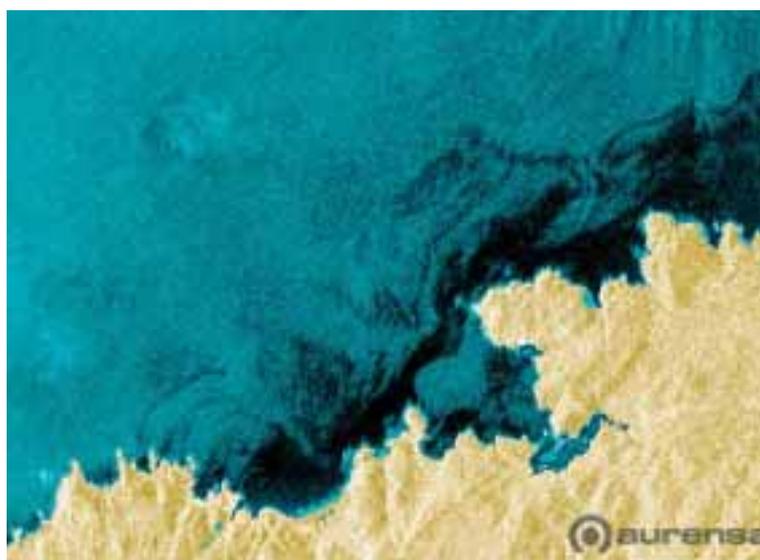
Una imagen tomada desde el aire de la costa de Caión, en la que puede apreciarse la contaminación provocada por el Prestige. XURXO LOBATO



Una vista aérea de la playa de Barrañán, contaminada por el fuel-oil. TORRECILLA



Las imágenes de Caión teñido de negro dieron la vuelta al mundo.  
XURXO LOBATO



Fotografía hecha desde un satélite en la que se puede apreciar la mancha de fuel-oil a lo largo de la costa gallega



Un hombre camina sobre las rocas ennegrecidas en la playa de Traba.  
PAUL HANNA



Unos operarios limpian los restos de fuel en el paseo marítimo de Muxía y las olas escupen petróleo. LAVANDEIRA JR



Preparación de una barrera de arena en el parque natural de Corrubedo. XURXO LOBATO



Un grupo de voluntarios limpian la playa de Barrañán. PAUL HANNA



Un «skimmer» de bombeo de fuel, en acción en el puerto de Camelle. JOSÉ MANUEL CASAL



Soldados de la Armada haciendo tareas de limpieza en Malpica. JOSÉ MANUEL CASAL



Un grupo de ecologistas se postraron desnudos sobre la mancha de fuel-oil en la playa de Barrañán. GALICIA EN FOTOS

CRISTINA FERNÁNDEZ

# FARERA

## «HABÍA QUE TENER UN PLAN»

**C**ristina se hizo farera por amor. No es una metáfora fácil. Lo que pasa es que el padre de su entonces novio trabajaba en un faro. La relación cuajó en el matrimonio con Antonio Alonso, también torrero, y, a los 22 años, Cristina se convirtió en una de las tres mujeres fareras de España. Ahora, a sus 51 años, Cristina contempla el mundo en su atalaya del Cabo Vilán. Desde el impresionante promontorio que es su faro, Cristina también contempló el naufragio del *Prestige* frente a Muxía.

Es crítica con la actual situación posdesgracia: «Los marineros todavía no valoran suficientemente lo que ha pasado. Están viviendo en el sueño de los 40 euros que les van a dar al día». La farera de Cabo Vilán piensa que una crisis, además de un revés de la fortuna, es una oportunidad: «El petróleo podría servir para buscar alternativas al mar. Se deberían buscar fórmulas para la creación de nuevas empresas que proporcionen otros medios para vivir. Me preocupa cuánto tiempo durarán las ayudas».

Cristina también ofrece una clave

de índole psicológica sobre los accidentes marítimos: «Los marineros me han contado que muchas veces los barcos se acercan a la costa porque se sienten más seguros». También ofrece gratis una ración de sentido común a los políticos: «A partir de ahora hay que tener un plan». Se puede decir más alto, pero no más claro.

**«Los marineros están viviendo el sueño de los 40 euros que les van a dar cada día»**

La conversación se interrumpe. Es que si uno visita Cabo Vilán y no sube al faro se está perdiendo una de las mejores vistas del mundo. Primero, hay que vencer los 250 escalones que guían al visitante hasta la cúspide. Tras los jadeos de rigor, un paraíso visual. Los ojos pueden observar kilómetros y kilómetros de un cuadro formado por rías, furioso oleaje, rocas, playas, aves... Desde esas alturas no se distingue el petróleo. Pero se vislumbra una gran parte de lo que un simple barco viejo puede echar a perder.

**ÁNGEL VARELA**

TEXTO

**XURXO LOBATO**

FOTOS



## HOSTELERO

MANUEL VARELA

«NECESITAMOS  
UNHA CAMPAÑA  
DE IMAXE XA»

**S**i no fuese porque la Costa da Morte está llena de fuel, con Manuel Varela se podría hablar de asuntos muy divertidos. Como, por ejemplo, de su trabajo como sumiller en un casino del centro de Londres. «Era o Aspinall's e teño falado moitas veces con clientes como os cantantes Bryan Ferry e Demis Roussos ou actores como George Hamilton ou Telly Savallas, o que facía de Kojac na televisión». Aparte de explicarle las virtudes del vino a los famosos, Manuel disfrutaba de un piso al lado del Támesis y de un nivel de vida de bastante calidad. «A verdade é que gañaba un sueldazo», concluye. Pero había nacido en Malpica. Ese dato suele provocar una sensación conocida por morriña a lo que, en el caso de Manuel, se unió un enamoramiento súbito. «Unha vez que estaba de vacacións vin unha casa de pedra vella, e en amoreime da paisaxe que se contemplaba desde a súa ventana». Así nació el restaurante Mar de Ardora en Cabana de Bergantiños, que en cinco años se ha convertido en una referencia para los amantes de la cocina que une calidad e imaginación.

Con el petróleo destrozando el paisaje que lo enamoró, Manuel re-

clama que los gobernantes no se olviden de los últimos eslabones de la cadena económica de la Costa da Morte: los hosteleros. «Necesitamos que se faga unha campaña de imaxe xa. Aquí vén un turismo que fundamentalmente é ecolóxico e gastronómico». La ecuación está clara: si los visitantes no pueden disfrutar de los escenarios salvajes de Galicia, y tampoco pueden comer las viandas que salen de su mar, entonces el turismo se acaba. «A nós non nos van dar axudas, pero si que deberían pelexar por salvar a nosa imaxe. Os turistas

**«Aquí ven un turismo ecolóxico e gastronómico. Se pensan que esto está cheo de petróleo, non virán»**

que veñen a Galicia están moi informados, e se pensan que isto vai estar morto polo petróleo e que o que van comer non é bo, irán a outra parte». Manuel advierte que se ha venido abajo todo el trabajo realizado durante años para que la gente de otras comunidades de España y de Europa considerase a Galicia como una reserva natural: «Agora teremos que empezar de cero outra vez». Como los percebebes.

**ÁNGEL  
VARELA**

TEXTO

**XURXO  
LOBATO**

FOTOS



# VOLUNTARIO

## ENRIQUE CASTRO

# «TROUXEN A MIÑA PROPIA PALA»

**E**n O Pindo se podría rodar una película de ciencia ficción. Y es que sus montañas de pelado granito rosa no parecen de este mundo. La impresión de estar en otro planeta se ha reforzado estos días. Sobre todo cuando el sol de tormenta se refleja en las piedras pintadas de fuel de la playa. Una docena de voluntarios de sentir ecologista se afanan en que el paisaje vuelva a ser el de antes. Lo tienen difícil. El petróleo abunda. A pesar de los esfuerzos de idealistas como Enrique Castro. Es contable en una agencia de viajes en Santiago y ha venido tras haber respondido a una convocatoria realizada por Internet. «Puxen a roupa de augas e trouxen a miña propia pala. Vin ó Pindo porque é unha das miñas praias preferidas. Veño moito no verá», explica. Habla mientras esquiva los trozos de chapapote de la arena. En ese momento, llega un hombre con un uniforme oficial de la Xunta. La libreta y el bolígrafo delatan al periodista. Interrumpe la conversación para advertir al plumilla que «hay ser objetivos». Baja el dedo que había puesto en alto y no dice nada más. Sigue andando hacia las piedras cubiertas de petróleo. Enrique rompe el momento de tensionado silencio con una ironía: «Teño trinta e nove anos,

aínda que non o pareza». Es necesario tener mucho humor para dedicar el fin de semana de descanso a llenar de fuel un contenedor. «A maioría dos voluntarios viñeron de forma individual. Hai moita vontade», se justifica Enrique. El enfado ante la gigantesca adversidad es otro de los motores que mueven su pala: «Teño unha indignación moi grande. O que máis me fastidia é que ninguén asuma a súa responsabilidade. E desde logo non hai que deixar que se minime o problema».

Mientras Enrique lanza sus quejas

**Una pareja de periodistas japoneses rastrea una las imágenes más buscadas por la prensa internacional: un ave manchada de petróleo**

contra el viento, la película de ciencia ficción de O Pindo se refuerza con nuevos personajes: un hombre y una mujer de aspecto oriental caminan un poco perdidos por la playa. Son periodistas de un periódico japonés que ellos pronuncian «Asaji». Están buscando uno de los objetivos más preciados para los medios de comunicación extranjeros: la imagen de un ave manchada de petróleo. No lo tienen complicado.

**ÁNGEL VARELA**

TEXTO

**XURXO LOBATO**

FOTOS



# MARINERO

## GERMÁN MARTÍNEZ

### «VIN PASAR MERCANTES A MENOS DE DOCE MILLAS DA COSTA»

**L**a cara de los marineros de Fisterra parece esculpida en piedra. Ese aspecto rocoso, producto de cientos de días de viento y mar, dificulta saber lo que pasa por su cabeza. Pero cuando por fin las palabras brotan, el mensaje se escucha alto y claro. Por lo menos en el caso de Germán Martínez, que a sus cincuenta años ha derrochado sudor en un barco «desde que teño uso de razón». Cuando se le pregunta por el dificultoso presente, Germán recuerda en primer lugar el pasado: «Agora hai moitas promesas, pero a hora de dar os cartos veremos se é así. Cando foi o do Casón déronnos 10.000 pesetas a cada mariñeiro». Su protesta no le impide seguir arreglando la red que reposa en su regazo. Viendo sus manos (dedos fuertes como garfios, callos con aspecto de llevar ahí decenios), el precio del pescado se antoja ridículo. Germán lo corrobora. «A nós págannos polo peixe o mesmo que hai quince anos. Se daquela unha determinada especie se pagaba a setecentas o quilo, agora está a 1.000 pesetas, por exemplo. Subiu moito para o consumidor, pero non para o mariñeiro». La marea negra (la nombraremos así, aunque Rajoy afirme que no se le debe llamar de esa manera) ha llegado en el momento más

provechoso del año. «En novembro e en decembro mátese moito máis, porque a baja de mar fai revoltixo e trae máis comida para os peixes. Ademais en Nadal o peixe págase máis. Para nós o próximo mes tiña unha paga extra».

Germán se enfada un poco conforme avanza la conversación, pero cuando descubre que tiene que mantener a cuatro hijos, el periodista sólo puede pensar que su tranquilidad es admirable, y que el hombre tiene un temple a prueba de desgracias petroleras. Aparte de la economía, la otra palabra que marca el tempo de las

**«O prezo que se lle paga ó mariñeiro polo peixe subiu moi pouco nos últimos quince anos»**

conversaciones en Fisterra es la seguridad. Germán ha soportado sentado el análisis de la maltrecha economía actual de la Costa da Morte. Pero ahí no aguanta más. Se levanta de su taburete como impulsado por un muelle y arenga a dos paisanos de su oficio. «¡Teño visto pasar cargueiros a menos de doce millas da costa! ¡Nós pescando a menos de doce millas, e os mercantes pasando entre o noso barco e a costa!». Después, echa una mirada al mar y recoge su red.

**ÁNGEL VARELA**

TEXTO

**XURXO LOBATO**

FOTOS



## PERCEBEIRO

SUSO LISTA

«O ARMADOR DO  
'PRESTIGE' TIÑA  
QUE IR PRESO»

**S**uso Lista es uno de los grandes personajes de la Costa da Morte. Este percebeiro de Corme tanto está trepando por las piedras, como actuando en series de televisión como *Mareas Vivas*, como montando conciertos imposibles en la cueva de un acantilado (los celeberrimos «Concertos da Furna»). No podrá desarrollar una de esas tres actividades en los próximos meses o, quien sabe, tal vez años. Suso tuvo que contemplar como el *Prestige* acaba con los euros que albergaban los percebes de Cabo Roncudo: «Cando chegou o petróleo, dóume unha depresión». Mucha gente de la costa se pregunta por qué no se recogió el marisco que había en piedras y playas antes de que llegase el fuel. Suso lo explica, en parte. «Ninguén pensaba que nos ía tocar a nós».

Por si fuese poco, el desastre llegó en el peor momento del año para los percebeiros: «Na campaña de Nadal, pódese sacar o vinte por cento dos cartos de todo o ano. Eso como mínimo, en moitos casos é moito máis». Lista cifra la esperanza de resistencia de la

población en un triste dato: «A sorte é que en moitas casas hai un xubilado que trae algúns cartos».

Con la experiencia que le han dado los años que pasó en la marina mercante, Suso señala que tomar como chivo expiatorio al capitán del barco no es del todo correcto: «Ese home facía o que lle mandaba o armador. O que ten que ir ó cárcere é o armador, que foi o verdadeiro culpa-

**«A sorte é que en moitas casas  
hai un xubilado que trae cartos»**

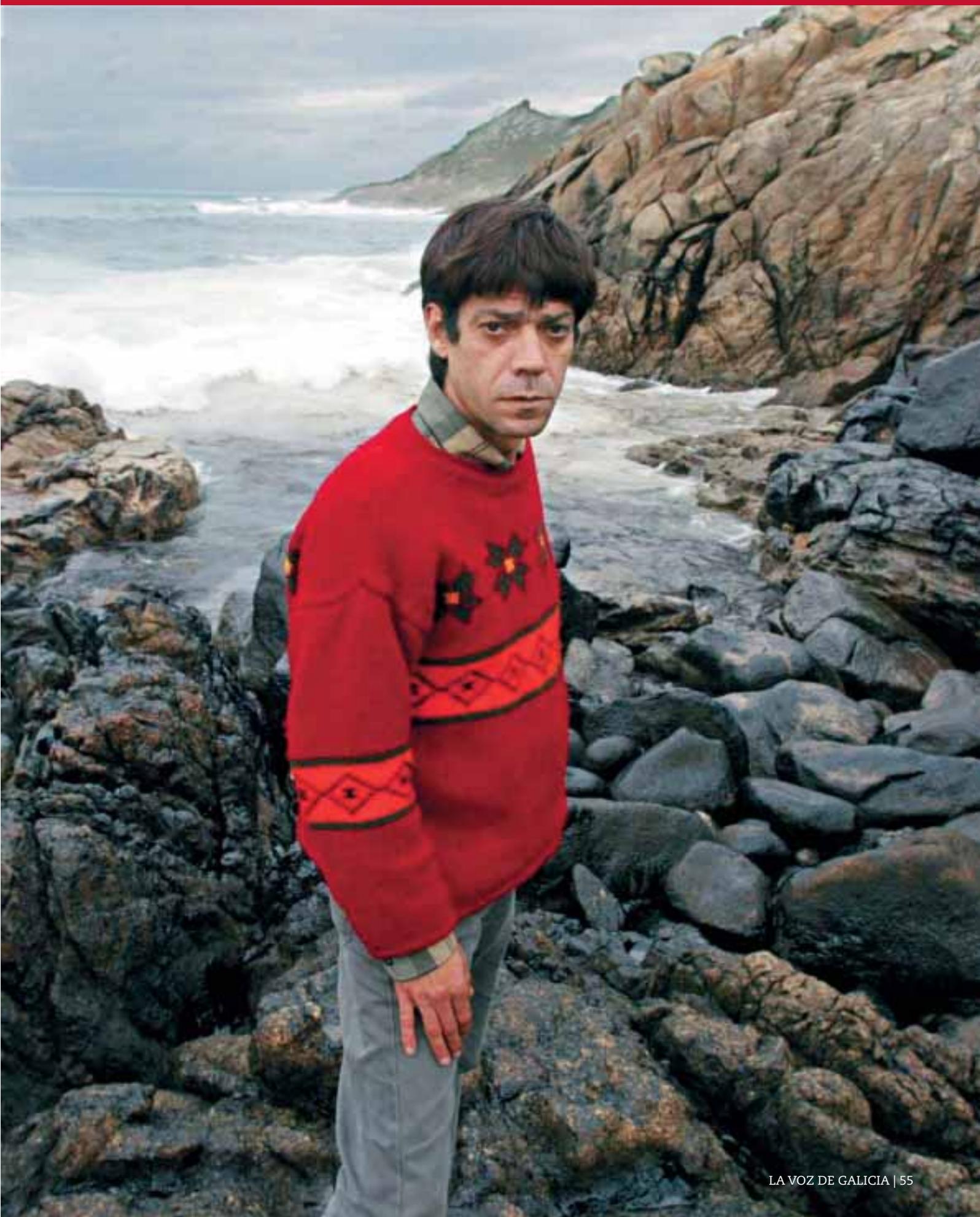
ble de todo». Al errático plan montado por las autoridades alrededor del desastre, este percebeiro ya sólo le dedica dosis de ironía. «O único que faltou era que os gobernantes chegasen as cofrarías, puxesen os pés enriba da mesa e lle dixesen ós mariñeiros: '¿vós que queredes?'». Tampoco se muestra más optimista respecto a los posibles planes de recuperación ecológica. «A única actuación é que o mar recupere a costa». Esperemos que el mar pueda con ello.

**ÁNGEL  
VARELA**

TEXTO

**XURXO  
LOBATO**

FOTOS



# UN MAR DE DUDAS

CARLOS AGULLÓ

**L**ueve, hace viento y hay niebla. Un camión cisterna que transporta fuel tiene un accidente en la autopista, se cruza en uno de los carriles y empieza a verter la carga. El tráfico se detiene y la Guardia Civil tarda más de seis horas en actuar porque espera a que se pongan de acuerdo el propietario del camión, la empresa que compró la carga, la compañía de seguros y el operario de la grúa. ¿Inconcebible? En tierra sí; en un accidente en el mar, no. Así ilustra un profesor de biología de un instituto ferrolano ante sus alumnos la rocambolesca respuesta a la llamada de socorro del *Prestige*. Desde que a las 15.15 del día 13 lanzó el SOS hasta que a las 8 de la mañana del día 19 se hundió, el *Prestige* navegó en un mar de dudas, contradicciones y medias verdades.

**1 ¿Por qué el capitán pidió auxilio?** Lo único que está claro es que el barco tenía una vía de agua en estribor. Lo que no se sabe es qué la causó. Es posible que el fuerte golpe que se escuchó a bordo se debiese a que los vientos de 90 kilómetros hora y las olas de hasta ocho metros lanzasen contra el casco uno de los enormes troncos que perdió otro mercante. Pero no se descarta que la fuerza del mar y una mala maniobra quebrasen la fatigada chapa del buque.

**2 ¿Por qué se evacua el petrolero?** En un primer momento se dijo que había fuego en la sala de máquinas. No era cierto, pero la pérdida de fuel provocó una gran escora y existía riesgo de hundimiento. El capitán se queda para intentar salvar el barco y la carga, valorada en 60 millones de euros.

**3 ¿Por qué no se hizo el remolque de inmediato?** Las malas condiciones del mar lo dificultan. Pero hay otras razones. El capitán se niega durante más de seis horas a que el *Prestige* sea enganchado porque en ese tiempo el armador negocia el precio del sal-

**La falta de medios, la improvisación y las medias verdades añadieron dificultades a unas tareas de rescate que resultaron ser un fracaso**

vamento. Durante toda la madrugada siguen las dificultades para que tres remolcadores controlen el barco. Se da la orden de alejarse de la costa y ya hay una mancha de nueve kilómetros.

**4 ¿Por qué amaneció el buque a 3 millas de Muxía?** Las maniobras dilatorias del capitán y la impotencia de los remolcadores empujaron el barco hacia la costa. Parece claro que el patrón quiere ganar tiempo para evitar el pago de una operación de rescate. Veintidós horas después del accidente se pone rumbo al norte, con la máquina encendida y ayudado por remolcadores. La empresa de salvamento holandesa Smit se hace cargo del barco y el Gobierno le ordena alejarse a 120 millas. En el mar ya hay 3.000 toneladas de fuel. Las primeras horas evidencian que Galicia carece de medios para hacer frente a catástrofes de estas características: el remolcador chino que llegaría días después tiene más potencia que los cuatro que operan juntos aquí. Tampoco existen barcos anticontaminación ni barreras de contención oceánicas.

**5 ¿Por qué inicia un periplo errático a lo largo de la costa?** Inicialmente es arrastrado al norte-noroeste porque España quiere alejarlo. Los técnicos holandeses pretenden acercarlo a un puerto y trasvasar la carga. Sólo así cobrarán su premio, que puede llegar a un 30% del valor total. Pero comprueban que el encendido de la máquina agrando la grieta, el fuel se sigue derramando y el riesgo de que se parta en dos aumenta. Además, al igual que España, Francia y Gran Bretaña le prohíben acercarse a sus aguas. Es entonces cuando ponen rumbo sur-contraviento, marea y la orden española, con la intención de entrar en Portugal o en un puerto africano. Smit se niega a alejarse más de la costa y España no autoriza un trasvase a menos de 12 millas. Las dos partes sólo estaban de acuerdo en una cosa: el barco no se partiría. Se equivocaron. Portu-



Un grupo de expertos se subieron a bordo para corregir la escora del *Prestige*

gal tampoco accede a que el *Prestige* entre en sus aguas y se vuelve a modificar el rumbo. Hasta el momento del hundimiento recorrió más de 430 kilómetros y dejó un reguero de 19.000 toneladas de fuel.

**6 ¿Podía España imponer sus órdenes?** Sí, en las 12 millas de aguas jurisdiccionales. La discusión empieza a partir de las 24 millas y hasta las 200 de la zona económica exclusiva. El Gobierno no puede impedir la navegación por esa área, pero algunos expertos en derecho marítimo afirman que España pudo haberlo hecho al existir un riesgo evidente de contaminación. Incluso en los primeros momentos, cuando el capitán se oponía al remolque, las autoridades tenían potestad para tomar el control y evitar la pérdida de unas horas clave en una emergencia con riesgo de marea negra. De hecho, se dijo que el capitán accedió al remolque, seis horas después del SOS, cuando se le amenazó con enviar a la Guardia Civil.

**7 ¿Pudo salvarse el barco y la carga?** Desde un primer momento, numerosos expertos advirtieron de que dadas las condiciones del barco, el estado del mar y los esfuerzos a los que estaba siendo sometido, el *Prestige* no tardaría en hundirse. Las autoridades y el armador dicen que aguantará. También se aseguró desde la Delegación del Gobierno que aunque quebrase, los remolcadores podrían aguantar la proa por un lado y la popa por otro para seguir alejándolo en alta mar. Tampoco se cumplieron las previsiones. La hipótesis de que en caso de hundirse el casco soportaría la presión y la carga se solidificaría quedó desmentida por las bolsas de fuel que emergieron en las horas siguientes.

**8 ¿Hubiese sido mejor acercar el barco a la costa para hacer el trasvase?** Visto con la perspectiva de lo que sucedió, parece que el daño hubiese sido menor. Faltó coraje político para tomar una decisión de ese tipo, que es defendida desde secto-

res profesionales y de las asociaciones de protección ambiental. Las autoridades españolas sólo se fijaron un objetivo: alejar el barco. Finalmente no se evitó el desastre e incluso se amplificaron sus efectos. Sin embargo, para poder adoptar la decisión de acercar a una ría un buque averiado y perdiendo fuel falta un protocolo de actuación y medios para desarrollarlo con garantías. Diez años después del desastre de *Mar Egeo*, Galicia no dispone de una cosa ni de otra. Será preciso, además de establecer una dirección política y técnica adecuada y alejar los buques peligrosos, conocer el comportamiento de las corrientes y de los temporales, establecer los mejores refugios y coordinar a los profesionales de los diferentes sectores implicados. Y, además de todo eso, es necesario disponer de medios de rescate, remolque, trasvase de mercancías peligrosas y lucha contra la contaminación adecuados para un litoral que soporta el 70% tráfico mundial del petróleo.

# GALICIA IGNORA SU PASADO

MANUEL BLANCO

**G**alicia no tiene memoria. A pesar de que en los últimos 30 años ha sufrido siete de los once mayores desastres marítimos de Europa, el naufragio del *Prestige* ha puesto en evidencia una latente falta de medios anticontaminación y de planes para afrontar un tipo de catástrofe que, hasta la fecha, se repite de forma cíclica en las costas gallegas. Esta es una relación de todas las incógnitas sembradas tras la desaparición del barco.

**1 ¿De qué medios anticontaminación dispone Galicia?** Si algo ha quedado claro en el caso del *Prestige* es que Galicia no dispone de un plan anticontaminación para hacer frente a estos siniestros. Las 300.000 toneladas de crudo que han impactado en las costas gallegas en las tres últimas décadas no han servido para aprender lección alguna. El día en el que el petrolero comenzó a verter su veneno, las autoridades sólo disponían de poco más de 8.000 metros de barreras anticontaminación. La primera oleada de fuel que llegó a la Costa da Morte arrasó algo más de 200 kilómetros de litoral. Por si fuera poco, el procedimiento que se utilizó en el despliegue de estos dispositivos no fue, en un primer momento, el adecuado. El delegado del Gobierno, Arsenio Fernández de Mesa, insistió en sus intervenciones de los primeros días, quizás para tratar de amortiguar las numerosas peticiones de medios, que las barreras debían colocarse casi en el mismo instante en el que el fuel llegaba a la costa. Los técnicos de las organizaciones ecologistas rebatieron con celeridad esta tesis: los diques flotantes deben instalarse cuando la marea negra se encuentre al menos a entre diez y cinco millas de la costa y, si están en buen

**El naufragio del «Prestige» ha puesto en evidencia la falta de previsión en la lucha contra la contaminación y de la engañosa información oficial sobre la magnitud de la marea negra**

estado, aguantarán en el mar al menos dos semanas. El cóctel de despropósitos se completaba con la falta de formación de muchas de las personas que intervenían en las tareas de ubicación de las barreras.

En estos momentos la comunidad no dispone de un potente buque anticontaminación que pueda recoger el fuel del mar y han sido barcos de Francia, Holanda, Alemania o Bélgica los que realizan estas tareas. Las explicaciones oficiales que se dieron en este sentido fueron sorprendentes: «España no se lo puede permitir», a la que apeló el ministro Rajoy, o incluso la no menos rocambolesca «es que de estos países llegan muy rápido a nuestras costas», que arguyó el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga. Un auténtico despropósito. Tampoco dispone la comunidad de barcos con la suficiente potencia para remolcar un petrolero como el *Prestige* en unas condiciones de gran oleaje y fuerte viento. Paradójicamente, el más potente, el *Alonso de Chaves*, tiene su base en el puerto de Gijón.

**2 ¿Se actuó correctamente en la limpieza de las playas?** La respuesta de los técnicos y de muchos de los responsables de los municipios afectados fue no. La de la Administración, evidentemente, fue la contraria. En cualquier caso, lo cierto es que una semana después de que el petróleo comenzara a llegar a las playas gallegas el caos y la falta de medios torpedeaban aún la recogida del fuel. Playas sin limpiar, carencia total de material para realizar estas tareas... Las organizaciones ecologistas se quejaron de la ausencia de un protocolo que permitiese mecanizar estos trabajos y, por tanto, optimizar los esfuerzos.

Muchos voluntarios que llamaron al número de teléfono facilitado por la Consellería de Medio Ambiente para ayudar se encontraron con que la escasez de medios frenaba



sus intenciones. Los nervios se encresparon cuando países como el Reino Unido hicieron público que el Gobierno español había rechazado su oferta de prestar medios técnicos a España para colaborar en las tareas de limpieza. Italia, Alemania o Estados Unidos también pusieron a disposición del Ejecutivo sus equipos anticontaminación. La sorpresa llegó cuando el vicepresidente primero, Mariano Rajoy, admitió en la rueda de prensa del viernes 22 de noviembre, días después de que Londres explicara su oferta, que nuestro país no tenía los medios suficientes para afrontar una crisis como la provocada por el *Prestige*.

**3 ¿Se informó correcta y puntualmente a la opinión pública de lo que ocurría con el petrolero?** Al igual que en las cuestiones anteriores, cofradías y ayuntamientos discrepan con la Administración. Lo cierto es, no obstante, que la Delega-

ción del Gobierno evitó dar, durante días, las coordenadas exactas en las que se encontraba el barco y se mostró contradictoria a la hora de valorar la marea negra. El propio Fernández de Mesa llegó a asegurar el miércoles 20 de noviembre que «a ojo de buen cubero» el *Prestige* había vertido 3.000 o 4.000 toneladas. Un día después señalaba, respecto a la marea negra, que «hay una cifra que está clara, y es que la cantidad que ha vertido no se sabe».

**4 ¿Es una marea negra o un vertido?** Probablemente sea esta la cuestión que más ha enervado el sentimiento de los afectados y de la opinión pública en este suceso. Desde el principio, políticos como el conselleiro López Veiga, el ministro Rajoy o el director xeral de Conservación da Natureza, Francisco García-Bobadilla, se han negado a admitir que el petrolero ha dejado una marea negra en Galicia y hablan únicamente de un

vertido. Esta negación del problema suscitó una gran controversia, especialmente en las localidades asoladas y amenazadas por el combustible, así como entre las organizaciones ecologistas.

**5 ¿Será esta la mayor catástrofe económica y ecológica en la historia de Galicia?** Si el fuel entra en las Rías Baixas, sin duda. En todo caso, los más de 500 kilómetros de costa arrasados por la marea negra han causado ya un perjuicio que ha llevado a destacados expertos como Victoriaño Urgorri, profesor de la Universidade de Santiago, a calificar esta catástrofe marítima como la mayor, por encima de los siniestros del Mar Egeo o el Urquiola. Miles de familias y pueblos enteros afectados por el accidente del *Prestige* viven directamente del mar. Las autoridades, por el contrario, lo niegan y hablan, exclusivamente, de unos meses difíciles que el sector podrá superar gracias a las ayudas habilitadas.

**6 ¿Saldrá el fuel que está sumergido a 3.500 metros de profundidad a la superficie?** El Gobierno insistió durante días en que, una vez hundido, el fuel que el buque almacenaba en sus tanques se solidificaría por las bajas temperaturas. Numerosos expertos consultados por La Voz cuestionaron abiertamente esta tesis y auguraron fugas de fuel debido a la presión sobre los depósitos o incluso al impacto del petrolero con el fondo. Sólo dos días después del hundimiento, la proa del *Prestige* comenzó a soltar combustible y Portugal confirmó lo que estos ingenieros navales ya advertían que pasaría. Una vez más, la enésima, el Ejecutivo lo negó. Su argumento en este caso era que esos vertidos detectados en la zona del hundimiento no eran más que los restos de la mancha que dejó el barco cuando se partió en dos.



Una gaviota totalmente cubierta de fuel en la playa de Doñiños. DESMOND BOYLAND

# LA DEVASTACIÓN DEL ECOSISTEMA

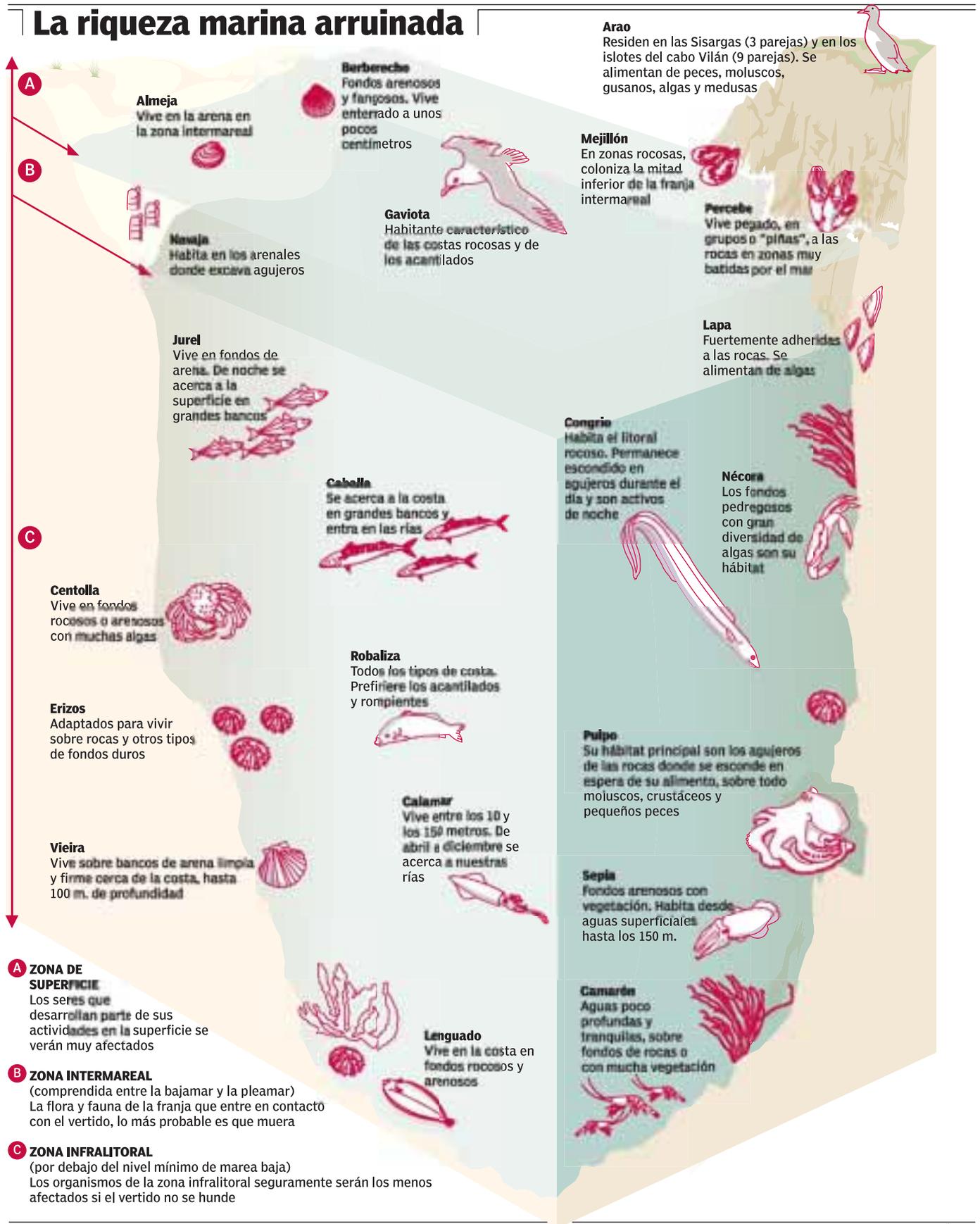
**TOMÁS GARCÍA**

**L**a fachada atlántica gallega es mucho más que un inhóspito escenario de tragedias, naufragios y viajes con billete sólo de ida. En otoño, cuando cambia el tiempo, la costa gallega es lugar de paso para más de 20 especies de aves procedentes del Atlántico y el Mediterráneo que, en caso de temporal, se detienen aquí hasta que amaina. La catástrofe del *Prestige* pilló a miles de estas aves

guarecidas en los arenales de la Costa da Morte. La organización ecologista SEO/Birdlife estima que, aunque sólo han sido recuperados varios cientos de ejemplares muertos o heridos, el accidente puede afectar a decenas de miles de aves. La Federación Ecoloxista Galega ha estimado que el 40 por ciento de las aves pertenecientes a 38 especies protegidas morirán por la contaminación, que también afectará al 30 por ciento de los criaderos de fitoplancton, pescado y marisco. En un primer in-

**Las aves marinas son el grupo más afectado por el vertido**

# La riqueza marina arruinada



Fuente: Museos Científicos Coruñeses. Elaboración propia.



El accidente afectó a cientos de aves. PAUL HANNA

forme la organización Greenpeace ha anunciado que las costas alcanzadas por el fuel necesitarán entre tres y cuatro años para recuperarse. El ejemplo más cercano en tiempo y espacio está en Bretaña. Allí aún se sienten los efectos del desastre causado por el petrolero *Erika*, que hace tres años vertió 10.000 toneladas de crudo causando una gran marea negra en una de las zonas de nidificación de aves marinas más importantes de Europa. Se estima que murieron unos 300.000 ejemplares, de los cuales sólo se encontraron 44.000.

Pero el infortunio se ha cebado más aún si cabe con Galicia. La carga derramada por el *Prestige* no es crudo, sino lo que se conoce como fuel residual, uno de los de mayor peso específico y, en consecuencia, uno de los más dañinos para los ecosistemas. Con un alto contenido de metales pesados y azufre, el fuel residual presenta una bajísima solubilidad en agua y además provoca una gran dificultad para las tareas de limpieza por su viscosidad y adherencia. Esta dificultad se incrementa con el tiempo. La degradación del medio ambiente es lenta y, si bien la toxicidad aguda a corto plazo es menor que la de otros tipos de fuel, la alta presencia de materiales pesados hace que suelos, aguas contaminadas y sedimentos presenten un riesgo de toxicidad mucho mayor a largo plazo.

Las primeras manchas que llegaron a la costa afectaron directamente a espacios protegidos como la laguna y el arenal de Baldaio, las islas Sisargas, el monte Louro, el arenal de

## El carburante destruye la capa impermeable de las plumas

## El riesgo de toxicidad del fuel es mayor a largo plazo

Traba o el parque natural de Corrubedo. De los 16 hábitats de la provincia de A Coruña candidados a formar parte de la Red Natura 2000, fueron dañados. En la provincia de Pontevedra la marea negra afectó a siete de estos espacios.

Las aves marinas constituyen el grupo más castigado por un vertido de petróleo. La vulnerabilidad viene condicionada por el tiempo que pasan volando, nadando o buceando. El fuel destruye la impermeabilización de las plumas, lo que hace que el pájaro quede completamente empapado y sin protección al frío, lo que le lleva a su muerte por hipotermia. Por otro lado, las plumas mojadas dificultan enormemente su vuelo, ya que aumentan su peso, y la reducción de su flotabilidad les llevan a ahogarse. Además, muchas aves ingieren petróleo al tratar de limpiarse del plumaje, lo que resulta letal.

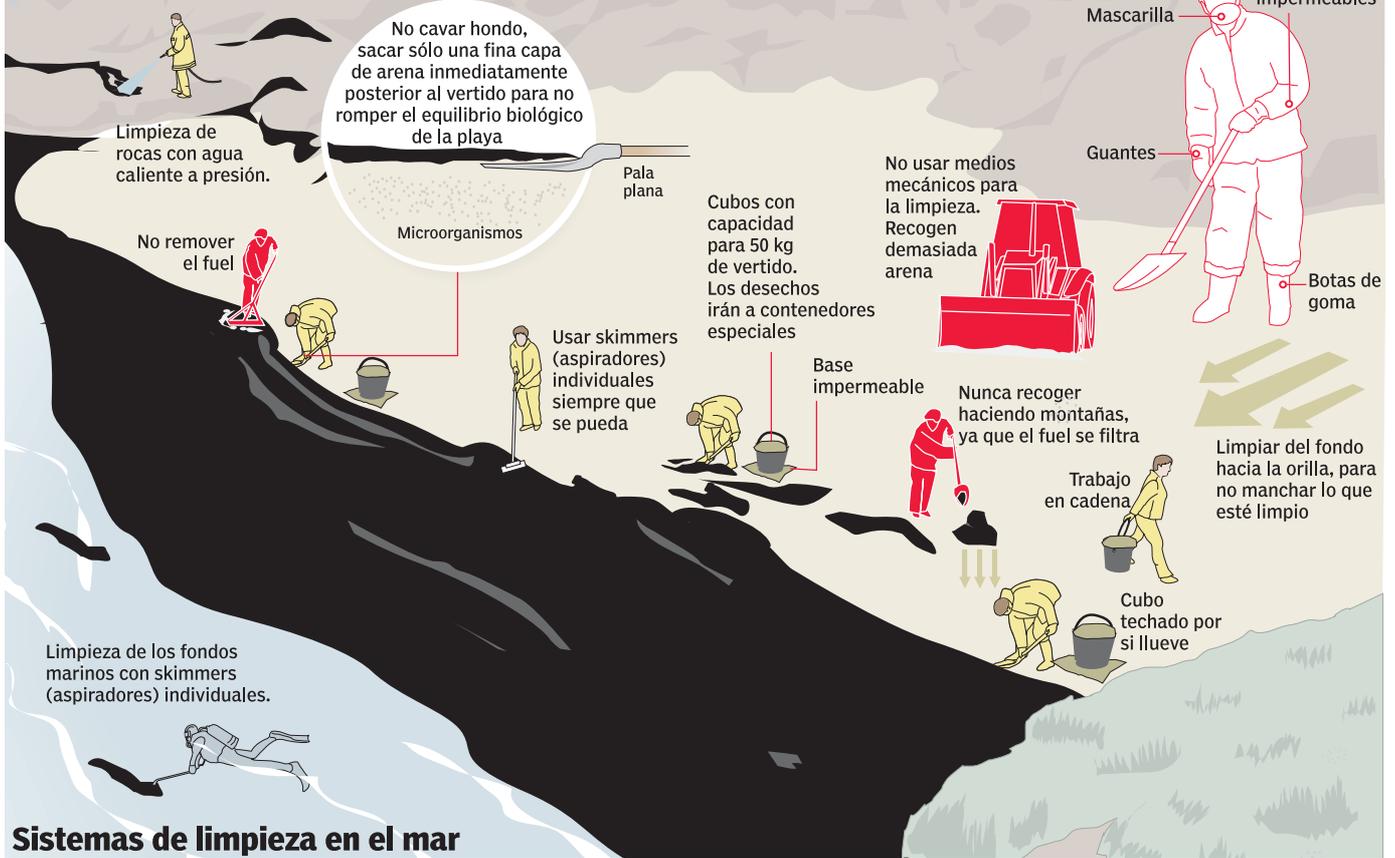
Desde un punto de vista medioambiental, preocupan sobre todo especies como el colimbo grande, la gaviota tridáctila, el alca común, el alcatraz y la parcela balear. En los primeros días de la catástrofe, los centros de recuperación de aves que tiene la Xunta en Cotorredondo y Santa Cruz (Oleiros) recogieron unos 300 ejemplares de estas aves, si bien se estima que podría ser menos de un 10 por ciento de la población afectada. El grado de recuperación de estos ejemplares es, asimismo, escaso. Cuando un ave marina petrolada se deja capturar, suele estar ya muy afectada y normalmente poco o nada se puede hacer por ella.

Además, el *Prestige* podría darle la puntilla a las últimas poblaciones que formaban la subespecie ibérica del arao común, del cual sólo se conservaban cinco parejas en las islas Sisargas y otras dos en Cabo Vilán.

Capítulo aparte merece la zona en alta mar donde se hundió el petrolero. Según Adena, el lugar donde descansa el barco partido alberga una elevada biodiversidad marina aún sin investigar. El sitio del hundimiento, a unos 2.500 metros de profundidad, es un canal submarino que separa el Banco de Galicia de la Plataforma Continental, una auténtica montaña submarina en la que se produce una gran concentración de especies. Entre ellas destacan once tipos diferentes de tiburones, noventa de peces, esponjas, estrellas marinas. Un auténtico tesoro bajo el mar cuyo destino depende de lo que ocurra en las siniestras bodegas del petrolero mutilado.

# Cómo se controla la marea negra

## Sistemas de limpieza en las playas



## Sistemas de limpieza en el mar

**Efectivos**

**11 barcos**

**4 aviones**

### Absorbentes

- Se pegan a la mancha y aceleran la degradación natural
- Problemas de toxicidad

### Combustión in situ

- Reduce la extensión de la marea negra, eliminando el fuel
- Traslada la contaminación a la atmósfera

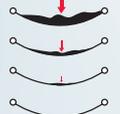
### Barreras acuáticas

- Usada para la contención del vertido
- Poco útil con oleaje

**Disponibles 18 km**

(Algunas de las barreras colocadas se rompieron con el temporal)

Para más efectividad con oleaje, se colocan deformas concéntrica

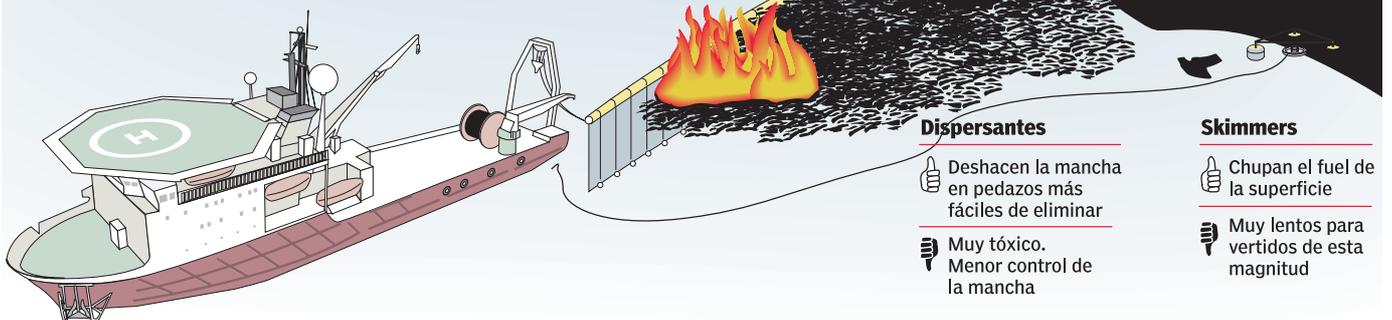


### Dispersantes

- Deshacen la mancha en pedazos más fáciles de eliminar
- Muy tóxico. Menor control de la mancha

### Skimmers

- Chupan el fuel de la superficie
- Muy lentos para vertidos de esta magnitud



Fuente: ADEGA, Xunta de Galicia, Delegación de Gobierno, Adena

CHIQUI ESTEBAN, MANUELA MARIÑO, LUCÍA PÉREZ

# GOLPE MORTAL A 7.000 FAMILIAS

M.<sup>a</sup> CARMEN GONZÁLEZ

Las pérdidas económicas causadas por la marea negra del *Prestige* son incalculables. El fuel ha arrasado algunos de los mejores bancos de pesca y de marisco de la costa coruñesa, lo que supone acabar con la principal fuente de ingresos de 7.000 familias gallegas y paralizar la actividad de más de 2.500 barcos.

La catástrofe se produce, además, en vísperas de la Navidad, una época en que las ventas suponen, para algunos profesionales, hasta un tercio de los ingresos de todo el año. En el caso del sector mejillonero, la situación se agrava por el hecho de que la producción de las bateas está en niveles máximos después

de que otra marea, en aquella ocasión roja, impidiese a principios del otoño extraer bivalvos durante muchas semanas.

Este cúmulo de factores ha llevado a que las primeras estimaciones sitúen en un mínimo de 100 millones de euros los daños causados por la marea negra sólo en la Costa da Morte. No ha habido pronunciamiento oficial en este sentido pero sí puede resultar indicativo el hecho de que, entre las ayudas previstas, la Administración haya puesto a disposición de los afectados dos líneas de crédito que suman 200 millones de euros.

Pero siempre habrá una parte de los daños sufridos por este sector



Nasas impregnadas de fuel en el puerto de Malpica. XURXO LOBATO

que nunca salga a la luz y, mucho menos, reciba compensaciones: la economía sumergida. Aunque en algunas actividades, como el marisqueo, el fraude es bastante limitado, los expertos explican que el porcentaje de producción pesquera gallega que escapa al control del fisco puede elevarse hasta un 40% del total. Por ello, los representantes de los afectados ya han advertido de que cuando lleguen las indemnizaciones apenas cubrirán la mitad de las pérdidas ocasionadas. Y es que el recuerdo y la experiencia del *Mar Egeo* están todavía muy frescos.

¿Y qué tipo de compensaciones recibirán los perjudicados? Unos

1.200 euros cada mes (200.000 pesetas al mes), cantidad que resulta insuficiente para el sector. Recuerdan que un percebeiro del Roncudo puede ingresar, en los días previos a la Navidad, más de 300 euros cada día. El Ejecutivo también ha aprobado rebajas en el IRPF, IVA y Seguridad Social y dos líneas de crédito.

La Administración ha insistido en que son ayudas para que los afectados puedan salir adelante porque las verdaderas indemnizaciones deberán abonarlas la aseguradora del barco y el Fidac. Entre ambos podrán desembolsar hasta un máximo de 180 millones de euros. La cuestión es saber cuándo. Los afectados del *Mar Egeo* tardaron diez años.

Todas estas medidas únicamente sirven para paliar los daños directos más inmediatos. Porque ¿qué compensación va a recibir un pescador de las Rías Baixas cuyo producto deje de venderse en algún punto de la Península por desconfianza? ¿Y las empresas que pierdan clientes por no poder proveerles? ¿Y transportistas, hosteleros y demás actividades que dependen del sector pesquero?

Además, a medio plazo, el *Prestige* seguirá haciendo daño. Los habitantes de Bretaña lo saben y lo advierten: el turismo bajará porque habrá muchas dudas sobre la calidad de las playas y de los productos que salgan del mar gallego.



Manuel Fraga, en Caión.  
ANA GARCÍA



Beiras, en el Santuario da Barca.  
ANA GARCÍA



Zapatero aprovechó su visita a Muxía para criticar la actuación del gobierno del PP. CASAL

# POLÍTICOS A LA DERIVA

JESÚS FLORES

En 1966 Manuel Fraga le hizo un flaco favor a la marca Meyba de bañadores y de paso convenció a los ciudadanos de que la bomba perdida por un avión estadounidense en el Mediterráneo no encerraba peligro de radiación. Pero el veterano político se ha apaciguado ante el mayor desastre ecológico de toda la historia de Galicia, que le pilló en un coto de caza de Aranjuez. Quede claro, eso sí, que a su regreso, después de inaugurar las Jornadas de Petróleo y Medio Ambiente, se defendió con gallardía a las críticas por su ausencia asegurando que había estado «trabajando por Galicia» y que él «traía dinero» para los afectados «y otros vienen a hablar».

Pero esta falta de reflejos no fue exclusiva del presidente gallego. José María Aznar, sonriente y en guayabera, aprovechaba desde la República Dominicana el accidente del Prestige para echar leña al fuego en el contencioso de Gibraltar. Eso, mientras el Gobierno rechazaba la ayuda

de Inglaterra para alejar el peligro que suponía el petrolero. Seguramente porque al ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, estaba también demasiado lejos de Galicia para ver las primeras manchas en las playas de Muxía. A lo mejor se había tranquilizado al escuchar la teoría de Federico Trillo de bombardear el petrolero con F-18. O puede que pensase que Arias Cañete tenía razón cuando aseguró aquello de «no se prevé una catástrofe ecológica». En todo caso, ya le habría dicho Arsenio Fernández de Mesa, delegado del gobierno, que «las mareas alejarán el petróleo lejos de nuestras costas». Mariano Rajoy, que para eso es gallego, fue uno de los primeros políticos en asomarse a la Costa da Morte, aunque también dejó frases para la posteridad, como: «Hay que estar muy atentos a las mareas para que no se acerque la mancha». Y Zapatero aprovechó la ocasión para acercarse a Galicia e intentar pescar algo en río revuelto.

Bueno, al menos todos estos hablaron, porque ¿quién le ha escuchado decir algo a los nacionalistas?



Mariano Rajoy y Arsenio Fernández de Mesa, en la Cofradía de Pescadores de Caión. J. M. CASAL



El ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, saluda a un grupo de voluntarios. XOSÉ CASTRO

# EL CORREDOR DE LA MUERTE

CARLOS AGULLÓ

**E**n los próximos cincuenta años, buena parte de los 150.000 millones de toneladas de las reservas de petróleo conocidas circularán por los mares de todo el mundo. El setenta por ciento pasará frente a Galicia. Si esto sigue así, la costa gallega sufrirá en el próximo medio siglo al menos otras diez catástrofes. Desde la marea negra del *Torrey Canyon* en 1967, que arrasó los litorales de Cornualles y Bretaña, no ha habido siniestro que no se haya traducido en nuevas disposiciones para la protección del medio marino. Pero, una vez más, el hundimiento del *Prestige* ha puesto de manifiesto la ineficacia de las normas y el escaso rigor con que se aplican.

Hasta 1990, tres años después de que el *Cason* embarrancara en la Costa da Morte, la Organización Marítima Internacional no aprobó el dispositivo de separación del tráfico marítimo de Fisterra, un pasillo situado a 25 millas de la costa por el que han de circular los buques con mercancías peligrosas. Más de cien millones de toneladas de petróleo pasan cada año por ahí. En su mayoría navegan bajo banderas de conveniencia, en deficientes barcos con una edad media superior a los 18 años. Sólo dos de cada cinco tienen doble casco. Es el escenario propicio para que Galicia haya padecido siete de los once accidentes más graves desde principios de los 70. En ese tiempo, las rías, playas y acantilados gallegos han sido castigados con 300.000 toneladas vertidas. Pero esa cantidad es sólo un 5% del petróleo que acaba en el mar -el resto se arro-



Imagen de satélite de la costa gallega. Las luces blancas son los barcos que atraviesan el corredor de Fisterra. ESA

ja desde tierra o en prácticas prohibidas como la limpieza de tanques en alta mar-, de modo que las aguas gallegas soportan cada año una media de 200.000 toneladas, casi tres veces la carga del *Prestige*.

No es extraño, pues, que se pretenda alejar todavía más el dispositivo de separación, un auténtico corredor de la muerte para una costa altamente dependiente de la pesca y de alto valor natural. Pese a las dudas iniciales de la Xunta y del Gobierno, que todavía en mayo del 2001 afirmaba que «satisface de manera adecuada la seguridad de la navegación», España plantea ahora a la Unión Europea la necesidad de desplazar mar adentro el dispositivo. A la medida se oponen las poderosas empresas que operan en el transporte de hidrocarburos, que alegan merma en la eficacia de los sistemas de radar y de emergencia. Navegar a más distancia aumentará los costes.

Con todo, será insuficiente si Europa no ataca con decisión todos los frentes. Estados Unidos, tras la catástrofe del *Exxon Valdez* en 1989, puso en marcha unos estrictos mecanismos que, en la práctica, empujan hacia Europa a los barcos de casco único y a las empresas menos transparentes. Mientras, la UE aplaza la aplicación de medidas similares aprobadas tras la marea negra del *Erika*, en 1999. El desastre del *Prestige* ha venido a confirmar la necesidad de suspender la moratoria que permite a los barcos-basura navegar hasta el 2015 y, sobre todo, la urgencia en poner coto al modelo actual del transporte, en el que la opacidad en la que se mueven productores, armadores, fletadores, consignatarios y distribuidores hace muy difícil imputar responsabilidades.

Mientras eso sucede, la cuenta atrás ha vuelto a empezar para Galicia.



Una cruz, sobre las rocas de O Roncudo. JOSÉ MANUEL CASAL

# CINCO LECCIONES PARA NO OLVIDAR

## XOSÉ LUÍS VILELA CONDE

**L**a inagotable capacidad de regeneración del mar, y de las gentes que de él viven, harán que en algún tiempo la costa gallega recupere la normalidad. Cuando crezcan de nuevo los percebes y el pescado no sepa a petróleo habremos entrado en el peor momento de esta crisis. El del olvido. Si fuese así, está calamidad sólo habrá servido para repetirla. Por eso debemos aprender de sus lecciones.

**1ª Demasiado cerca.** El Prestige tuvo el primer reventón cuando navegaba a 28 millas de la costa. Su ruta era correcta. Utilizaba el corredor marítimo por el que pasan diariamente centenares de mercantes, cargados, en muchos casos, con sustancias de alta peligrosidad. Semejante autopista marítima presenta varios problemas: atraviesa una zona azotada por fuertes temporales; linda con concurridos caladeros de pesca, y, sobre todo, está demasiado cerca de la costa gallega. Alejar el dispositivo de separación de trá-

fico y garantizar una zona de seguridad para Galicia debe ser la primera lección de esta catástrofe, por cara que resulte la medida para los armadores y por mucho que complique la vigilancia a las autoridades marítimas españolas.

**2ª Demasiado lejos.** El accidente reveló que Galicia carece de capacidad de reacción para evitar un desastre marítimo. Así como ha demostrado disponer de medios para rescatar a una tripulación en caso de naufragio, los recursos necesarios para socorrer a un buque de grandes dimensiones son inexistentes. El remolcador más potente de todos los próximos tiene base en Gijón -el punto más alejado del corredor-, y los que surten en puertos gallegos se vieron superados por el tonelaje del petrolero y las condiciones de temporal. Es difícil de entender que la situación de alto riesgo que corresponde a Galicia por su situación geográfica no se compense con el despliegue de medios suficientes para garantizar la pronta intervención.

**3ª Demasiado lentos.** Desde que el Prestige comenzó a verter el letal fuel estaba claro que Galicia se iba a enfrentar a una marea negra de proporciones incalculables. Sin embargo, las medidas de prevención fueron inexistentes en las primeras 48 horas, y ridículas en las siguientes jornadas. Pero todavía peor fue el bochornoso espectáculo del caos contra el que se estrellaron cuantos afectados y voluntarios se movilaron para limpiar las zonas dañadas. Ni palas, ni organización, ni ideas. Teniendo todo el año una red que denominamos Protección Civil, es difícil de entender que en una situación de emergencia no esté perfectamente planificado un protocolo de actuación, ni preparado y formado en cada concello un equipo de dirección integrado por técnicos.

**4ª Demasiado buenos.** Las pésimas condiciones en que navegaba el petrolero -bandera de conveniencia, 25 años de antigüedad, tripulación en precario, casco único, reparación sin garantías, dudosos controles- demuestran que la UE está siendo muy permisiva. Es hora de exigir el doble casco y todas las garantías para minimizar el riesgo de esas bombas ecológicas. Es hora de contar con una Agencia de Seguridad Marítima, y de pensar de nuevo en situarla en Galicia, puesto que ostenta el triste récord de las mareas negras.

**5ª Demasiado malos.** Decidir qué hacer con el barco en el momento en que se logró atraparlo era, desde luego, un dilema. Ninguna alternativa carecía de riesgo. Pero pasarlo ante la costa gallega para diseminar su carga dista mucho de lo que se puede entender por conducta sensata. Intentar pasar el muerto a otros países está muy lejos de lo que se considera comportamiento leal. Y empeñarse en negar la evidencia, ocultar información de interés público y cabalgar de error en error hasta la derrota final es mucho más de lo que los gallegos se merecen. También es justo aprender esa lección.



Cala cubierta  
de fuel-oil en  
Malpica.  
ANA GARCÍA



Un productor  
descarga mejillones  
en O Grove, ante la  
posibilidad de que la  
marea negra del  
Prestige llegue a las  
Rías Baixas  
VITOR MEJUTO





Un grupo de voluntarios forma una cadena para limpiar de fuel-oil la playa de O Pindo, en Carnota. MIGUEL VIDAL