

CAS PRESTIGE. ELEMENTS PER MIRAR DE COMPRENDRE L'INCOMPRESIBILE

Escrit per:

Ricardo Beiras

Professor de Contaminació Marina
Laboratorio de Ecoloxía Mariña
Universidade de Vigo

6 de desembre del 2002

La deriva

El dimecres 13 de novembre del 2002 a les 15 hores, el petrolier *Prestige*, amb bandera de les Bahames, armador grec i noliejador anglo-suís pateix una via d'aigua (provocada, pel que sembla, per l'impacte d'un contenidor) mentre navega a 30 milles a l'oest de Fisterra, procedent de Lituània amb destinació Gibraltar. El buc és un monocasc de 25 anys d'edat, condicions que l'exclouien de la navegació als Estats Units, i transporta 77.000 TM de fuel pesat, un derivat del petroli particularment tòxic (per la seva riquesa en hidrocarburs poliaromàtics) i persistent (per la seva lenta degradació al mar). La via d'aigua, que afecta inicialment només a tancs de llast buits, segons l'informe pericial, i també a tancs carregats amb fuel, segons el capità, provoca una escora a estribord de 25°, posteriorment compensada omplint tancs de llast a bavor. Amb aquesta sobrecàrrega "a menys que el vaixell pogués fondejar en mar calmada, la força de les onades provoca el progressiu deteriorament del casc". Aquell mateix dia fracassen els intents d'enganxament per part dels remolcadors espanyols, atès el fort temporal i les greus deficiències a la coberta del buc, i el temporal acosta el vaixell a prop de la Costa da Morte. La Delegació del Govern a Galícia informa aleshores (22h) que la situació està controlada.

El remolc

El vaixell continua a la deriva i el dia següent ja està a només 4 milles de Muxía. A més dels problemes tècnics i climatològics, el regateig en el preu del remolc entre les empreses implicades contribueix a endarrerir el rescat. El dijous 14 pel matí s'imposa la voluntat del Ministeri de Foment i comença el remolc del petrolier per allunyar-lo de la costa en direcció nord-oest. Remolcadors presents: Ría de Vigo i Ibaizábal. Aquesta opció sembla ser que va rebre l'aval dels enginyers navals consultats per les autoritats i també de l'Instituto Español de Oceanografía, encara que els continguts d'aquestes reunions són secrets i no va transcendir si l'opció alternativa de portar el petrolier a la costa per tal de buidar-lo va tenir defensors o va ser com a mínim plantejada. En aquest sentit només sabem que el dissabte 16 el pràctic del port d'A Coruña va comunicar al Delegat del Govern a Galícia, Sr. Fernández de Mesa, la seva disponibilitat per atracar el vaixell a la dàrsena corunyesa en 4 hores.

El divendres 15 pel matí, quan el vaixell es troba a unes 60 milles al NO de Fisterra, a un lloc on les condicions oceanogràfiques (corrent de Nadal) fan pràcticament impossible que un eventual vessament amenaci les costes de la Península, els remolcadors varien el rumb i es dirigeixen cap al sud, acostant-se un altre cop a la costa. La decisió va ser presa per les empreses de salvament marítim (Smit i Tecnosub), que cobren entre el 30 i el 50% del valor de la càrrega (uns 10.000 milions de les antigues pessetes, variant segons les fonts) si aquesta s'acaba recuperant. No existeix explicació oficial congruent de per què el Govern de l'Estat va permetre aquesta decisió, i només es fa èmfasi en el mal estat de la mar, factor per altra banda ben previsible a l'escenari dels fets. Pot semblar sorprenent que els remolcadors Ría de Vigo (propietat del Sr. Fernández Tapia) i Alonso de Chaves treballin a les ordres de les companyies de rescat i no del Govern



espanyol, però cal recordar que aquest servei es troba privatitzat, i sota les lleis del Mercat la transacció comercial té prioritat enfront de l'interès social. Curiosament, el Sr. Rajoy faria acusacions posteriors de manca de patriotisme, però no als propietaris dels remolcadors que van perpetrar el "passeig", sinó al cap de l'oposició per exercir-la. També es podria argumentar que el Govern espanyol hauria pogut capturar el vaixell, una amenaça ecològica evident que va vessant fuel al seu pas (amb igual o més raó que l'esgrimida pel Marroc o el Canadà per capturar un pesquer gallec), i recuperar el rumb inicial per tal d'allunyar el vaixell de terra. Cap font ni tan sols va informar d'aquesta possibilitat. Curiosament el capità acabaria essent detingut, però no quan va aturar les màquines i va deixar el vaixell a la deriva acostant-se a les costes, sinó 3 dies després, quan el buc era remolcat per la companyia de salvament i quan la detenció no va afectar al rumb del petrolier, que va continuar escampant la seva càrrega cap al sud i davant de les costes gallegues.

Durant el seu periple, exposat als embats de l'Atlàntic, l'estat del casc del vaixell empitjora. La via d'aigua té ja 40 m i afecta a 2 tancs de fuel. El cap de setmana del 16 al 17 una marea negra assola la totalitat de la Costa da Morte, des de Fisterra fins a prop d'A Coruña, afectant

uns 200 km de costa. El fuel arriba en algunes zones a una espessor de 3 m i la Xunta de Galicia prohibeix la pesca i el marisqueig (informació de la Delegació del Govern minimitzant la importància del vessament). El ministre d'Agricultura declara en aquells moments (16/11/2002):

"la rápida intervención de las autoridades españolas alejando el barco de las costas ha permitido que no temamos una catástrofe ecológica ni grandes problemas para los recursos pesqueros".

Aquell mateix cap de setmana, diversos alts càrrecs del govern autònom de Galiza, incloent el seu president, Sr. Fraga Iribarne, acudeixen a una cacera a la província de Madrid. El ministre de Medi Ambient afirma el dia 21:

"El Gobierno ha actuado con diligencia. Nosotros hemos seguido esto desde el primer momento. No hay que olvidar que el Director General de Costas está aquí desde el sábado".

L'accident va tenir lloc 3 dies abans. Quan finalment el Sr. Fraga Iribarne s'incorpora al seu lloc, declara: "Estoy donde tengo que estar. Dios y Santiago nos van a ayudar". Es tracta potser de la més sincera de les declaracions considerant els mitjans tècnics disponibles

per combatre una marea negra. Diversos alts càrrecs del Govern i del Partit Popular (Ministre de l'Interior, Director General de la Marina Mercant, Conselleiro de Pesca de la Xunta) afirmen que la situació és "un vertido, no una marea negra"; el batlle de Muxía (una de les zones més afectades), del mateix partit, es nega també a utilitzar el mateix terme.

El dilluns 18, remolcat pel gegantí buc grua xinès De Da i rebent ordres de l'armador, el *Prestige* es dirigeix cap al sud-oest. El Delegat del Govern a Galicia informa per primera vegada des del començament de l'accident de les coordenades exactes en les quals es troba el vaixell, i afirma que aquestes coordenades corresponen ja a aigües portugueses. En realitat es tracta de la zona de salvament marítim portuguès, no de les seves aigües jurisdiccionals, denominades zona econòmica exclusiva de Portugal. La idea de l'armador i de la companyia de salvament segueix essent la de ficar el vaixell en port per tal de recuperar la càrrega. El Govern portuguès li denega el permís d'atrancament i envia la corbeta Joao Coutinho, i l'Institut Hidrogràfic Portuguès anuncia que el buc canvia de rumb un altre cop cap al nord-oest. Aquest canvi de rumb va contribuir a incrementar la fractura del casc. Sembla ser que, davant la

impossibilitat d'entrar al port, l'opció de l'armador i de la companyia de salvament passa a ser la de transvasar el combustible a un altre vaixell en alta mar, per la qual cosa van virar el petrolier per tal de rebre el vent i les onades per bavor, el seu costat "bo", gràcies a la col·laboració del remolcador xinès De Da. El Delegat del Govern, que havia vingut afirmant que el transvasament no es podia realitzar a menys de 120 milles de la costa (aigües exteriors), en virtut d'un document assignat entre la companyia de salvament marítim i l'Administració espanyola, reconeix llavors que no existeix aquest document sinó només un acord verbal amb l'armador i la companyia de salvament Smit per allunyar el petrolier del litoral gal·lec. El canvi de rumb cap a l'oest també es podria interpretar com un intent final a la desesperada per part de la companyia per tal d'allunyar el buc de la costa (i evitar així possibles responsabilitats), davant la imminència de l'enfonsament. Sigui quin sigui el motiu veritable de la variació del rumb final, la situació hauria estat encara pitjor per les Rías Baixas, i la repercussió econòmica de l'accident encara més gran si l'enfonsament s'hagués produït més cap al sud, atès que les dues primeres mareas negres que es van desplaçar en direcció nord-est tocant de ple a la Costa da Morte haurien entrat directament a les ríes. Lamentablement, la part externa de les Rías Baixas no es lliurarien d'una tercera marea negra posterior els dies 4 i 5 de desembre.

L'enfonsament

El dimarts 19 de novembre, amb la mar en calma, el *Prestige* es trenca en dos i les meitats s'enfonsen a unes 140 milles a l'oest del recentment declarat Parc Natural das Illas Cíes, després d'estendre en un radi de 450 km una quantitat de fuel que s'estimava, abans de l'esfondrament, d'entre 10.000 i 12.000 TM. Al dia següent, l'Agència Espacial Europea difon una imatge satèl·lit de la reguera de fuel, d'uns quants centenars de quilòmetres, en la qual s'aprecia clarament, a més, que l'enfonsament provoca el vessament d'una important quantitat addicional. L'eloqüència de la imatge de satèl·lit no va fer variar l'actitud de les autoritats espanyoles en

la seva línia de minimitzar la importància de la catàstrofe. El Delegat de Govern declara (19/11/2002): "A ojo de buen cubero, el petroliero pudo perder entre 3000 y 4000 TM de fuel", quan un informe confidencial del Govern, posteriorment filtrat a la premsa, quantifica en 20.000 TM el fuel vessat. Ben al contrari, a partir de l'enfonsament de les dues parts del petrolier s'anuncia una curiosa especulació, convertida en norma de catecisme per boca del Sr. Rajoy i del Sr. Fernández De Mesa: els tancs romandran intactes a 3800 m de profunditat i el fuel se solidificarà, essent "pràcticament descartable que el combustible salga de los tanques". S'avalua l'especulació citant a un investigador del CSIC, Sr. Cortés Arroyo, i es censura l'opinió sensata dels tècnics de l'Institut Espanyol d'Oceanografia segons els quals els tancs de fuel es col·lapsarien abans que el vaixell arribés al fons, i una massa de dotzenes de milers de TM no se solidificaria de cop.

La informació veraç arriba de Portugal i França

Enfront d'aquestes especulacions, la informació objectiva prové de Portugal. L'Institut Hidrogràfic Portuguès va col·locar 2 radio-boies de deriva sobre la taca principal, i difon prediccions de la seva possible trajectòria en funció de la meteorologia, que s'obstina en apropar la taca a la costa. A internet, el CEDRE francès i el propi Institut Hidrogràfic Portuguès proporcionen la informació (puntualment reflectida a la web de la Universitat de Vigo) que no tenen o no donen les autoritats espanyoles de Madrid o Santiago, encara que avui sabem que els investigadors catalans van oferir a l'administració models predictius similars als dels portuguesos sense tenir cap èxit. Els ajuntaments de la costa, des del de Vigo fins al d'A Corunya, denuncien que no són informats de la situació i trajectòria de les taques de fuel. Enfront de la manca d'informació veraç, el pànic s'apodera de les confrades i se succeeixen espectacles dantescos i reaccions desesperades. Els vaixells pesquers es fan a la mar rumb a l'horitzó en el seu intent per trobar les taques i evitar com sigui que arribin a tocar la costa. Els mariners i les seves famílies

confeccionen barreres artesanals, els voluntaris surten a netejar les platges sense els mitjans mínims, coordinació ni assessorament. Dies després apareix una empresa intermediària, Tragsa, amb potestat en exclusiva per contractar els voluntaris, la Conselleria de Medio Ambiente de la Xunta expulsa de les platges als voluntaris sense papers i el Delegat del Govern ordena que es dissolgui el dispositiu de neteja organitzat per l'Ajuntament de Ferrol.

El mateix Institut Hidrogràfic Portuguès és qui ha d'informar el divendres 22 de l'aparició de noves taques al lloc de l'enfonsament, al temps que el govern espanyol, embarcat en la seva teoria de la solidificació del fuel dins els tancs intactes, nega l'existència de fugues i especula que els veritables causants de les noves taques poden ser vaixells oportunistes que aprofiten per netejar els seus tancs. El vicepresident Sr. Rajoy aporta la seva pròpia visió i durant 6 dies manté que les noves taques són combustible del propi *Prestige*, no part de la seva càrrega.

El petroli ha arribat ja pel sud fins a Corrubedo i pel nord fins a cabo Prior (Ferrol), els quilòmetres de costa afectats rondan ja els 400 i algunes autoritats comencen a prendre's seriosament el problema. El Conselleiro de Pesca Sr. López Veiga se salta la consigna inicial i declara: "una marea negra es una marea negra, y es muy difícil de atajar". Tres dies després anuncia algunes opinions més interessants: "No podemos tener un barco (anticontaminación) para un accidente aislado". De fet, té raó, un vaixell com l'Ailette francès, que va ser acceptat pel govern espanyol per col·laborar en les tasques de recollida de fuel al mar, recull unes 400 tones diàries, per la qual cosa es demostra que un únic vaixell anticontaminació és clarament insuficient.

S'obre un nou front, comença a aparèixer fuel en el fons marí. El dimarts 26 apareixen "nasas" (aparells de pesca) petrolejades a la Ría de Muros, i al dia següent a l'altre extrem de la zona afectada, arrossegadors de Burela que treballen a profunditats d'entre

100 i 500 m porten els aparells fets malbé per l'hidrocarbur fastigós. Aquest fet és conseqüència típica del procés de “envelliment” dels hidrocarburs al mar. Una tona de petroli comença per perdre els components més volàtils, posteriorment els solubles i finalment es desfà dels més degradables. Tots aquests components són els de menor pes molecular. Com a conseqüència augmenta la densitat de la taca de fuel. Aquest procés és particularment ràpid en el cas que ens ocupa, on el fuel pesat, ja per si sol, té una densitat superior a 0.9, molt pròxima a la de l'aigua de mar. D'aquesta forma, de la taca es desprenen les parts més denses que “bombardegen” el fons marí al seu pas. Durant aquest procés es creen acumulacions de fuel que naveguen entre aigües, especialment en condicions de fort hidrodinamisme, com a l'Atlàntic. La part bona d'aquest fet és que accelera la velocitat de degradació del fuel, la dolenta, que la taca ja no és localitzable visualment des de la superfície i també que passa a afectar als organismes nedadors que viuen a la columna d'aigua. La Xunta de Galícia proporciona informació a través d'internet. En els seus mapes, basats en vols de reconeixement, aquest fuel no apareix. La Xunta aventura també les seves pròpies prediccions, molt pobres en basar-se únicament en les prediccions de vent, sense tenir en compte els corrents marítics que sí alimenten al model matemàtic dels portuguesos.

Les primeres dades públiques de la composició del fuel les aporta l'institut francès CEDRE, i el dijous 28 l'Institut Hidrogràfic Portuguès localitza dues noves taques de 2 km² cadascuna al lloc on es va enfonsar el *Prestige*. Durant la setmana següent, els esdeveniments es van anar precipitant. El dilluns dia 2 de desembre, la Conselleria de Pesca marca de sobte a la seva pàgina web una taca de dotzenes de km² tocant ja cabo Corrubedo i estenent-se fins a la boca de la Ría de Arousa. El fuel tenyeix les primeres localitats de la ria que alberga la major concentració mundial de producció aquícol la marina. Se succeeixen escenes com les de mariners tractant d'agafar petroli des dels seus vaixells fins i tot

amb les seves pròpies mans. El dimarts dia 3 una nova imatge satèl·lit, a la qual té accés la Universitat de Vigo, mostra una nova taca a sobre de les coordenades del punt d'enfonsament del petrolier. Aquell mateix dia, el Sr. Rajoy declara als mitjans de comunicació que no hi ha noves fuites de fuel al vaixell esfondrat. Aquell mateix matí, les forces públiques de l'Estat impediran que un vaixell amb periodistes es faci a la mar per tal d'intentar treure fotografies de la taca. Encara que s'ha prohibit sobrevolar la zona del vessament, un pilot portuguès contacta amb la torre de control de l'aeroport de Santiago tractant d'alertar de que la taca ja es troba a les proximitats del Parc Nacional de les Illes Cíes. Òbviament, el govern ja ho sap, però la notícia es transmet per internet de boca en boca.

Sense constància oficial de petroli dins les Ries

Els dies 4 i 5 el petroli arriba a les illes Sálvora, Ons i Cíes, recentment declarades Parc Nacional, penetrant fins a les corresponents entrades de les ries d'Arousa, Pontevedra (fins a Bueu) i Vigo (fins a cabo Estay). El 80% del perímetre de Sálvora, el 70% del de Ons i el 30% del de les illes Cíes resulten afectats. Al mateix temps que una improvisada munió de mariners combat la taca per dins de les Cíes literalment a força de braços, el Sr. Rajoy declara “No tengo constancia de que el fuel haya entrado en la Ría de Vigo”. Amb l'excepció del J.M. Navaz, de l'Institut Espanyol d'Oceanografia de Vigo, cap vaixell de cap institució col·labora en la neteja; això sí, el Sr. Pedrosa i el Sr. Egerique, presidents de l'Autoritat Portuària (institució de la qual depèn un dels remolcadors que van portar el petrolier cap al sud) i de la Zona Franca, es passegen per la zona a bord d'una “patrullera” d'Omán, mantenint-se a una distància prudencial dels mariners. L'Estat està desaparegut. Els seus caps: de cacera, presentant llibres, fent lliuraments de premis o de vacances a la neu. Creix la indignació popular. El batlle de Ribeira, Sr. Torres Colomer, va ser increpat a Aguiño, el Ministre de Medi Ambient, Sr. Matas, canvia de plans i es desplaça a Sálvora directament en helicòpter sense agafar el vaixell a O Grove,



FOTO: Oriol Aixalà (2003)

com estava previst. Es transmet la sensació d'abandonament i engany per part del poder central, i la indignació per la manipulació informativa dels mitjans de comunicació públics. Aquells dies, el telenotícies de TVE "informa": l'exèrcit espanyol va estar lluitant contra la catàstrofe des del primer dia, els alcaldes agraeixen els mitjans aportats i estimen que són suficients, milers de voluntaris de tota Espanya es desplacen a Galícia per tal de col·laborar en les tasques de neteja. La realitat virtual continua confortablement instal·lada en els mitjans de comunicació afins al Govern.

Si la realitat es mostra especialment difícil d'amagar a la costa, al fons del mar tampoc es pot ocultar per més temps. Les noves taques detectades pels portuguesos en el punt de l'enfonsament es deuen segons el Sr. Rajoy, primer a vaixells oportunistes, i després (durant 6 dies) a restes d'oli i combustible (no de la càrrega, que romandria a dins

dels tancs intactes). Aquesta postura espanyola s'enfronta de manera oberta amb la informació oficial del govern portuguès, avalada també per la ministra francesa d'ecologia, que afirmen que el fuel continua sortint del vaixell. Es decideix comprovar-ho amb el batiscaf francès Nautile, que porta ja uns quants dies d'immersions sense que transcendeixi res d'alarmant, per tal de certificar l'absència de fuites. Però el dia 5 surten a la llum per fi les imatges del batiscaf, mostrant 125 tones diàries de fuel pastós sortint de la proa del vaixell. El fuel desafia el seu destí de convertir-se, en boca del Sr. Fernández De Mesa, en "adoquín". El Sr. Rajoy califica d'"hilitos" aquestes fuites, i els redactors de TVE revolucionen el concepte d'estat sòlid. El Sr. Fraga Iribarne demana perdó per la possible manca de coordinació, i s'apunta amb retard a la teoria de l'"adoquín": "(el vaixell enfonsat) puede tener alguna abolladura (...) pero salvo que alguien vaya allí a poner una bomba

no parece normal que suelte más fuel". Els mitjans de comunicació afins donen mitja volta i continuen avançant. Ja no es pot negar que el fuel surt, es tracta ara de minimitzar les fuites. Una dada històrica: el 5 d'agost de 1983 naufraga a Sudàfrica el petrolier espanyol "Castillo de Bellver" amb 250.000 TM de cru. La corrosió dels seus tancs va provocar 11 anys després una nova fuga, quan el buc encara contenia més de 100.000 tones de cru en el seu interior. En efecte, el petroli no es degrada a dins dels tancs, però el ferro es va corroent. Per cert, al fons del mar sí que n'hi ha d'oxigen, en contra de les opinions d'experts de no se sap exactament què, i les làmines de ferro s'oxiden i acaben esquarterant-se.

Avui dia 6 de desembre finalitza amb presses l'elaboració d'aquest document, en el qual, per desgràcia, falten per escriure molts capítols. El fuel s'escampa en direcció sud més enllà de cabo Silleiro, i pel nord arriba ja fins Astúries i Santander. Exceptuant zones de la costa de Lugo i les parts internes de les rieres, el fuel ha impregnat gairebé la totalitat de la costa gallega. Encara que es necessita temps per tal de contrastar les dades, aquesta és sense cap mena de dubte una de les majors catàstrofes ecològiques de tota la història en termes de quilòmetres de costa afectats. El balanç és trist i descoratjador. Ni previsions ni mitjans, i el fuel no es dissol en la mentida oficial. Únicament la reacció espontània del meu poble, al qual ja ningú anomena poble però que a pesar d'això —com el fuel— segueix existint, em fan concebre alguna esperança. Que tot això, per un cop, no caigui en un pou sense fi i Nunca Más ens deixem enganyar —com em deia aquests dies un mariner de Vigo— "como chinos" per les falsedats dels incompetents que avui ocupen el poder.



FOTOS: Oriol Aixalà (2003)

