

El Ministerio de Medio Ambiente ha puesto en marcha medidas para la limpieza y regeneración de las costas afectadas por el vertido del Prestige

Todo contra el fuel



El 13 de noviembre de 2002, el petrolero Prestige emitió una llamada de socorro a 27 millas de la costa de Finisterre. Empezaba en ese momento a fraguarse la más grande catástrofe ecológica de la historia de España. Días después comenzaban a llegar las primeras manchas de fuel a las costas gallegas y, desde ese momento, en una tarea contra reloj, el Ministerio de Medio Ambiente y la Xunta de Galicia pusieron en marcha todos los medios económicos, humanos y técnicos existentes para paliar las consecuencias del accidente.



■ El Organismo Autónomo Parques Nacionales habilitó un crédito extraordinario de 500.000 euros, ampliables a 600.000 para la limpieza y recuperación del Parque Nacional de las Islas Atlánticas. Foto: Jose M^a Pérez de Ayala. O.A. Parques Nacionales.

Eran las 14,17 del 13 de noviembre de 2002. El Centro Zonal de Coordinación de Salvamento Marítimo de Finisterre recibe un entrecortado *May day* procedente del petrolero de bandera de Bahamas, Prestige.

En un principio se desconoce el tipo de emergencia pero un primer reconocimiento de un helicóptero de Salvamento Marítimo sobre la posición del petrolero expone la alarmante situación. El barco está escorado y tiene una vía de agua en uno de los tanques de combustible de unos cincuenta metros. Las primeras manchas de fuel empiezan a extenderse por el mar.

El petrolero Prestige, una *bañera* con bandera de conveniencia, había comenzado a verter su carga letal. El capitán y el armador griegos y la compañía de seguros tendrán que hacer frente a las consecuencias legales que tendrá la imprudencia temeraria de su acción y asumir la responsabilidad de la que ya se ha convertido en la mayor catástrofe ecológica de la historia de nuestro país.

Pero saber a ciencia cierta quienes son los responsables del desastre no ayuda a las ingentes tareas de contención, recogida, limpieza y regeneración surgidas de esa bomba ecológica que yace en el fondo del mar y que sigue soltando su veneno lentamente.

Por eso, en cuanto se conocieron los primeros datos concretos del acciden-

Texto: C.A. y M. del A.

Fotos: Jose María Pérez de Ayala y Xunta de Galicia

te, un ingente operativo se puso inmediatamente en marcha. El Ministerio de Medio Ambiente y la Xunta de Galicia, desplegaron en esa comunidad autónoma —la primera y más gravemente afectada— todos los medios técnicos, humanos y económicos existentes. Se reclutaron técnicos llegados desde todos los puntos. El Gobierno nombró una Comisión Científica y se dictaron normas de seguridad para todas las personas trabajando en las tareas de recogida. A partir de esos momentos se inició una tarea contra-reloj para combatir a ese enemigo viscoso que ha teñido de negro la costa cantábrica y atlántica.

UN GIGANTESCO OPERATIVO

El ministro de Medio Ambiente, Jaime Matas, compareció el pasado 12 de diciembre ante la Comisión de Medio Ambiente del Congreso de los Diputados para informar sobre el vertido del Prestige. En esta comparecencia Matas anunció que hasta el 11 de diciembre las playas afectadas por la marea negra en Galicia ascendían a 271, 18 de ellas totalmente afectadas; en Asturias estaban todas las playas parcialmente afectadas, y en Cantabria 47, mientras que en el País Vasco se habían constatado manchas en ocho playas. El vertido del buque Prestige, además de afectar al Parque Nacional de las Islas Atlánticas, ha contaminado 16 lugares de la Red Natura 2000, tres de ellos incluidos en el Convenio Ramsar.



■ Un mes después de la catástrofe trabajaban en la costa más de 8.000 personas en labores de limpieza.

La primera semana después del accidente se elaboró una previsión inicial de coste estrictamente material de la labor de limpieza de la costa, estimada en 43 millones de euros, habiéndose superado la cifra en 16 millones de euros debido a la magnitud de la catástrofe. Por lo tanto, la limpieza de las playas afectadas por el vertido tiene un coste de recuperación ambiental, por el momento, de 59 millones de euros, tal como anunció el ministro de Medio Ambiente.

Las actuaciones del Gobierno intentaron atajar el problema con rapidez. A primera hora del día 14 de noviembre se constituye una Comisión de Coordinación de Crisis en la que se integran representantes de la Administración del Estado y Comunidad Autónoma. También se constituyó una Comisión Interministerial y se promulgó un Decreto Ley que contempla un plan conjunto de actuaciones.

PROGRAMA DE LIMPIEZA Y REGENERACIÓN DE PLAYAS

Por su parte, el Ministerio de Medio Ambiente, después de producirse el accidente del buque Prestige, participa activamente en el Gabinete de Crisis y se pone en marcha el Programa de Limpieza y Regeneración de Playas. Los vigilantes de Costas se trasladan a Galicia. Tres días después de producirse el accidente, el 16 de noviembre, el fuel llega a las costas gallegas y se cierra la laguna de Baldaio. A continuación la costa afectada gallega se divide en 16 zonas diferenciadas para coordinar mejor las labores de limpieza y regeneración. En cada una de ellas se establece un equipo de trabajo y un centro operativo que a su vez cuenta con un coordinador, varios supervisores, un administrativo y un técnico en salud e higiene laboral. Para llevar a cabo esta actuación con el mayor rigor, se establecen unas normas de obligado cumplimiento para las personas encargadas de realizar las tareas de limpieza.

Un mes después de la catástrofe trabajaban en la costa más de 8.000 personas en labores de limpieza entre personal fijo, miembros de las Fuerzas Armadas, personal contratado por la empresa pública Tragsa y voluntarios. En La Coruña estaban trabajando más de 4.500 personas; en Pontevedra 535; en Lugo 54 personas; en Asturias más de 800; en Cantabria 527 y en el País Vaco en torno a 100 personas.

En la limpieza y regeneración de playas, además del personal del Ministe-



rio de Medio Ambiente, están participando cuatro científicos de la Agencia Norteamericana para los Océanos y la Atmósfera y un especialista del Servicio de Guardacostas; 30 técnicos alemanes, 50 portugueses y 20 ciudadanos belgas de Protección Civil y el Ejército.

Este contingente ha recogido más de 18.000 toneladas de residuos repartidas de la siguiente forma: 11.500 toneladas de residuos en las playas de La Coruña, Lugo y Pontevedra; en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas 2.138 toneladas de residuos; 2.300 toneladas en Asturias; 2.209 toneladas en Cantabria y unas 75 toneladas en el País Vasco.

A mediados de diciembre ya se habían distribuido más de 100.000 equipos de protección —mascarillas, guantes, gafas, monos de trabajo y jabones especiales—, distribuidos así: 43.300 para las costas de Galicia; 8.500 para las

playas del Parque Nacional de las Islas Atlánticas y 46.000 entre los pescadores que colaboran en las tareas de limpieza; además de los aportados por la Xunta.

También se distribuyeron 44.000 equipos de trabajo —rastrillos, palas, cubos, etc.—, de los que 27.000 estaban destinados para la limpieza de playas; 6.600 para el Parque Nacional; 9.300 para los pescadores y 1.400 aportados por la Xunta de Galicia.

ACTUACIONES EN EL PARQUE NACIONAL DE LAS ISLAS ATLÁNTICAS

El Ministerio de Medio Ambiente, al igual que el programa activado en costas, al producirse el accidente del buque Prestige, puso en marcha las directrices del Plan de Prevención y Actuaciones del Parque Nacional de las Islas Atlánticas, para posibilitar la organización de me-

■ Foto: Jose M^a Pérez de Ayala. O. A. Parques Nacionales.

La limpieza de las
playas afectadas
por el vertido tiene
un coste de
recuperación
ambiental, por el
momento, de 59
millones de euros

LA GRAN MAREA BLANCA

Ivan Liviano es estudiante de 2º de Ciencias Ambientales de la Universidad Autónoma de Madrid. Llevaba esperando el puente de diciembre desde que comenzó el curso escolar. Quería aprovechar esos días para ir a ver a su familia y a sus amigos a su pueblo, Don Benito, en la provincia de Badajoz.

En vez de eso, el día 5 de diciembre estaba subiendo a un autocar para desplazarse a alguna playa de La Coruña y pasar el puente recogiendo fuel. Volvió el domingo completamente agotado pero diciendo: "en Navidad vuelvo".

Ivan es un ejemplo de los más de 12.000 voluntarios que han ayudado a recoger fuel de las costas. En un principio sólo fue Galicia. Más tarde Asturias, Cantabria y País Vasco. Un ejército blanco dispuesto a luchar sin descanso contra el pertinaz enemigo negro.

Estudiantes de todas las universidades españolas han ido ya o están en lista de espera para acudir en próximas fechas, sin importarles las condiciones de alojamiento, las horas de trabajo y la ingratitud de la tarea que parece no acabar nunca. Y no sólo han sido los más jóvenes, gente de todas las edades ha querido poner sus dos manos para ayudar en lo posible. Funcionarios de todos los ministerios y otros organismos afectados, al margen de su trabajo diario, se han apuntado como voluntarios los fines de semana para aportar su ayuda directa y personal.

Ha sido la respuesta solidaria más grande vivida en nuestro país. Nunca se había visto una movilización social de estas características, que da una idea muy precisa de la importancia que ha adquirido el medio ambiente en la sociedad actual. No han querido permanecer como observadores, escuchando pasivamente la narración de los medios de comunicación y han cambiado el cómodo sillón frente al televisor por un mono impermeable blanco, guantes, botas, mascarilla y gafas para convertirse en integrantes anónimos de esa gran marea blanca que ha invadido las costas atlánticas y cantábricas.

Pero para que la labor esos miles de voluntarios fuera eficaz existe en cada playa un coordinador y varios supervisores que explican a los recién llegados, que acaban de soltar los libros o los oficios, cómo hay que recoger el fuel, en las más absolutas condiciones de seguridad, y de tal manera que sus esfuerzos sean más eficaces y que no dañen los ecosistemas. Es fundamental que las labores de recogida se realicen siguiendo las instrucciones de coordinadores y supervisores. Además se prohíbe expresamente que realicen labores de recogida todas aquellas personas que sufran patologías respiratorias, cardíacas, hepáticas, afecciones cutáneas y mujeres en estado de gestación.

Los coordinadores vigilan escrupulosamente que cada voluntario lleve todo su equipamiento de seguridad: mono, botas, guantes y gafas y las mangas y las perneras del mono selladas con cinta para que ni un milímetro de piel quede expuesto al fuel. Luego, ya en faena, se vigila que los trabajos se lleven a cabo de la mejor y más eficaz manera. El mensaje que se ha lanzado desde las diferentes administraciones ha sido aceptar la llegada de voluntarios, pero siempre de manera escalonada y coordinada. Al final de la jornada los contenedores de cada playa se alinean llenos de fuel. La Xunta de Galicia es la encargada de recoger este material y transportarlo a las plantas autorizadas para el tratamiento de este tipo de residuos.

Mañana la marea blanca, compuesta de miembros de las fuerzas armadas, técnicos y voluntarios volverá a llenar las playas.

dios preventivos y de limpieza y recuperación de este espacio protegido contra los vertidos. El Organismo Autónomo Parques Nacionales habilitó, a tal fin, un crédito extraordinario de 500.000 euros, ampliables a 800.000, para la adquisición de elementos defensivos y de vigilancia. También se creó una Oficina Permanente del Organismo Autónomo Parques Nacionales en Pontevedra.

Se trasladó al Parque Nacional un equipo de 50 personas y 22 equipos especializados procedentes de la Red de Parques Nacionales del Ministerio compuesto por biólogos, veterinarios, téc-

nicos en gestión medioambiental y carpataces. También se puso en marcha un equipo interdisciplinar en los tres núcleos que conforman este Parque Nacional (Cíes, Ons y Sálvora), para evaluar la afección ambiental.

A mediados de diciembre, se encontraban operativas más de 1.000 personas: 200 de Parques Nacionales, a los que hay que añadir más de 500 voluntarios en las islas, y casi 400 efectivos de las Fuerzas Armadas; además de la colaboración de organizaciones ecologistas, ayuntamientos y cofradías de pescadores. Todos cuentan con equi-



pos de autoprotección y material de trabajo.

En esas fechas, se habían recogido un total de 2.049 toneladas y varios equipos de buceadores estaban realizando una primera evaluación de los daños en los fondos marinos, la fauna y la flora.

Sobre la situación en el Parque Nacional, el archipiélago de Cíes ha sido afectado en un 90 por ciento del perímetro del mismo, aunque las zonas afectadas por depósitos de fuel son del orden del 45 por ciento del perímetro de las islas. Se ha confirmado que aún persiste bastante material en suspensión, aunque disperso y poco concentrado, en las aguas que rodean el archipiélago. En el archipiélago de Ons ha sido impactado el 95 por ciento del perímetro de las islas, aunque las zonas afectadas por depósito de fuel son del orden del 50 por ciento de su perímetro. La tercera isla, Sálvora, se ha visto afectado un 90 por

ciento del perímetro de la isla y se observan depósitos de fuel en un 35 por ciento del mismo.

Según una primera prospección no científica realizada en los primeros días del mes de diciembre, se calcula que el 14 por ciento de las aves del parque están muy petroleadas, el 40 por ciento poco petroleadas y el 46 por ciento limpias. Se recogieron en un principio 36 aves afectadas, destacando el arao —especie en peligro de extinción—, cormorán, cormorán moñudo, gaviota patiamarilla y alca. Las aves que estaban vivas fueron trasladadas al Centro de Recuperación de Aves de la Xunta en Campiño (Pontevedra).

TRABAJOS EN EL MAR

Mientras se llevaban a cabo las labores de limpieza en las playas y en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas, los trabajos continuaban en la mar. El Minis-

■ A mediados de diciembre se encontraban operativas más de 1.000 personas en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas. Foto: Jose M^º Pérez de Ayala. O. A. Parques Nacionales.

El Ministerio de Medio Ambiente, tras producirse el accidente del Prestige, puso en marcha el Programa de Limpieza y Regeneración de Playas

terio de Fomento puso en marcha un dispositivo para recoger fuel en alta mar.

Los buques de limpieza habían recogido un mes después del accidente del Prestige unas 11.500 toneladas de vertido de fuel en la mar. El total recogido es de unos 11.500 m³ aproximadamente de sólidos y más de 1.500 m³ de agua oleosa, que una vez decantada podrán incluirse en el total recogido. La mayoría de barcos de limpieza trabajan junto a las embarcaciones de pescadores. Existen dos dispositivos, el primero contra las manchas de mayor tamaño en alta mar y un segundo contra las manchas en las cinco millas del litoral.

Además, con el fin de intensificar estas operaciones de limpieza, se está procediendo a la contratación de armadores y tripulantes de las Cofradías de pescadores de la zona. También trabajan en labores de vigilancia un elevado número de aviones españoles, portugueses, franceses y británicos.

Asimismo se han instalado más de 21.000 metros de barreras flotantes. El número de barreras disponibles para su despliegue y colocación asciende a 32.000 metros repartidos por distintas bases, quedan pendientes de suministrar por países de la Unión Europea, 11.355 metros de barreras, y 10.000

■ El 90 por ciento del perímetro del archipiélago de Cíes ha sido afectado por la marea negra.

Foto: Jose M^a Pérez de Ayala. O. A. Parques Nacionales.





■ El 13 de diciembre se habían recogido en la costa 15.800 toneladas de residuos.

16 ZONAS EN GALICIA

Para facilitar la coordinación en las tareas de limpieza de las playas, el Ministerio de Medio Ambiente ha puesto en marcha un Programa de Limpieza y Regeneración de Playas. Este programa divide el área de Galicia afectada por la marea negra en 16 zonas. En cada una de ellas se ha instalado un centro operativo con los medios necesarios. Cada centro cuenta con un supervisor. Las 16 zonas son:

- Zona 1: Del límite de la provincia de Lugo al límite del municipio de Arteixo
- Zona 2: Arteixo -Carballo
- Zona 3: Carballo- Punta Roncudo en Ponteceso
- Zona 4: Punta Roncudo -Traba-Mórdomo (Laxe)
- Zona 5: De Traba- Mórdomo hasta Punta da Barca (Muxía)
- Zona 6: Punta da Barca- Cee
- Zona 7: Cee- Laguna de Louro en Muros
- Zona 8: Laguna de Louro- límite del río Ulla (Dodro)
- Zona 9: Villagarcía- Catoria
- Zona 10: Cambados-Vilanova-Ailla
- Zona 11 Sanxenso-O Grove- Meario-Rivadavia
- Zona 12: Marín-Pontevedra-Poio
- Zona 13: Moaña-Cangas-Bueu
- Zona 14: Redondela-Sotomayor-Vilaboa
- Zona 15: Baiona-Nigrán-Vigo
- Zona 16: A Guardia-Rosa-Oia

Nota: estas zonas irán variando según vayan evolucionando las playas afectadas.



■ El día 13 de diciembre se habían recogido un total de 2.049 toneladas de residuos en el Parque Nacional. Foto: Jose M^a Pérez de Ayala. O. A. Parques Nacionales.

Para posibilitar la organización de medios preventivos y de limpieza y recuperación, se activó el Plan de Prevención y Actuaciones del Parque Nacional de las Islas Atlánticas

VIENTOS, MAREAS Y TEMPORALES

Los fenómenos meteorológicos han sido determinantes desde el comienzo de la catástrofe del Prestige. En un primer momento, cuando el petrolero aún no se había hundido, el gran temporal que se desencadenaba en la zona impidió que se pudiera barajar la posibilidad de realizar un trasvase del fuel a otros barcos, ya que dicha maniobra resultaba imposible dada la magnitud del temporal. Además, cientos de kilómetros de barreras anticontaminación se han roto por efecto de los vientos y del oleaje. Pero además de estos fenómenos adversos, toda España ha estado pendiente de los boletines meteorológicos informando sobre las direcciones de los vientos, corrientes y mareas.

Conocer esta información puntualmente ha sido fundamental a la hora de desplegar los medios de prevención y contención en las zonas, donde, por efecto de la acción combinada de vientos mareas y corrientes, se supiera que podían llegar las manchas de fuel. En este sentido, la labor realizada por el Instituto Nacional de Meteorología, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente, ha cobrado especial relevancia.

El Instituto, como hace habitualmente, ha emitido dos boletines marítimos diarios, por la mañana y por la tarde. Además, esta información se ha complementado con un adelanto de las previsiones para los dos días siguientes.

Por otra parte, existe un Protocolo relativo específicamente a las emergencias de contaminación marítima por vertidos de fuel. Este Protocolo, creado por la Organización Meteorológica Mundial, establece unas zonas y un coordinador para cada zona. La zona del vertido es concretamente Metáresa 1, coordinada por Meteofrans. Entre esta organización meteorológica francesa, SASEMAR (Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima) y el Instituto Nacional de Meteorología, se ha elaborado la información adicional necesaria solicitada y se ha enviado a los diferentes organismos.

metros más procedentes de Estados Unidos.

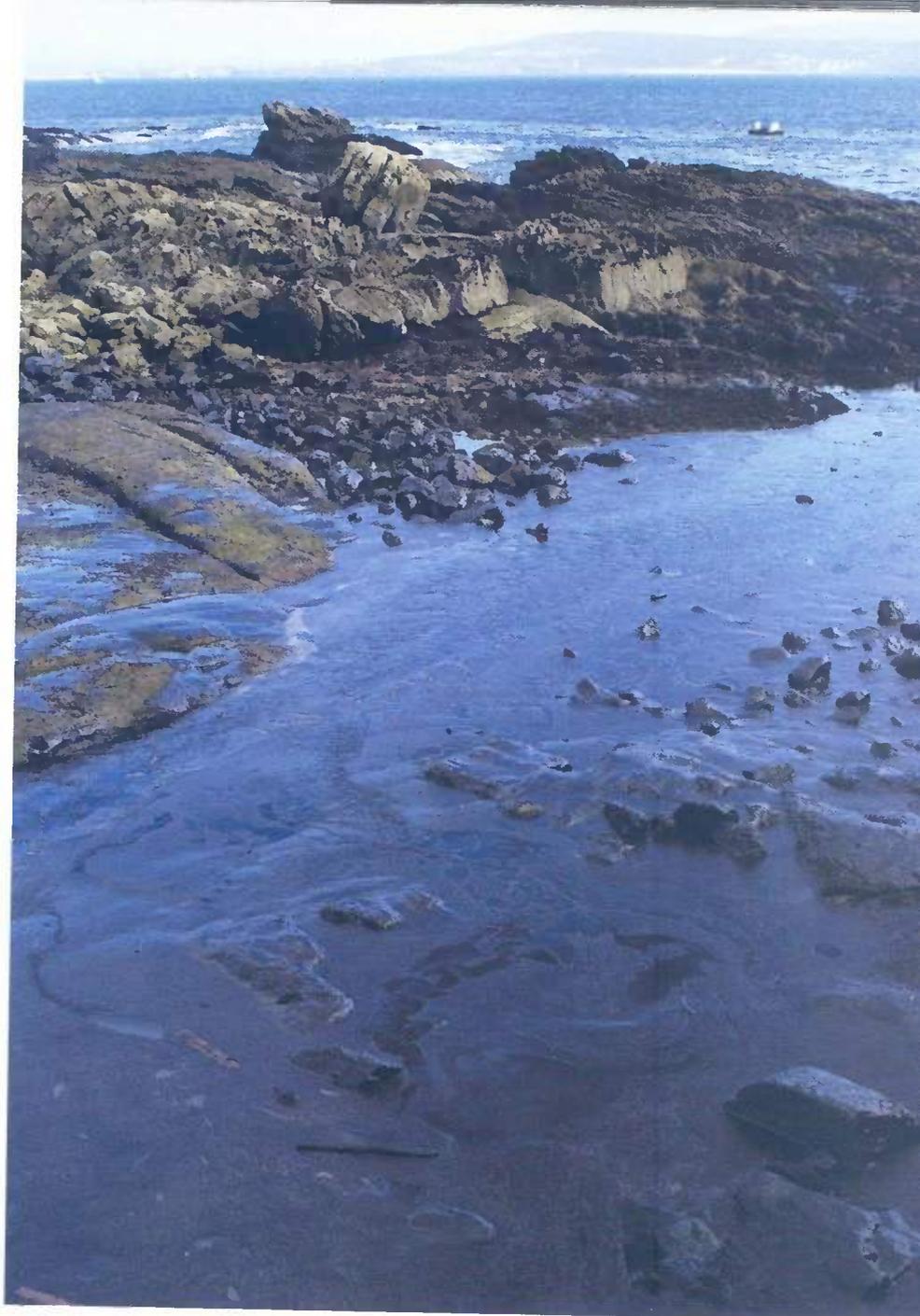
COMISIÓN CIENTÍFICA

El pasado 9 de diciembre se constituyó una Comisión Científica una vez que el batiscafo Nautilo llegó al puerto de Vigo. Esta Comisión, integrada por miembros del CSIC, del CIEMAT, de la empresa Izar y de las Universidades Politécnicas de Madrid y de La Coruña, se encarga de analizar y valorar toda la información que este submarino ha recogido tanto de la zona de popa como de la de proa.

En una primera valoración ofrecida por el presidente de la Comisión Científica, Emilio Lora-Tamayo, el buque podría haber vertido 17.000 toneladas de fuel y mantener en su interior unas 56.000 toneladas. Lora-Tamayo también informó de que se han detectado 14 grietas en el buque —9 en proa y 5 en popa—, y señaló que la estimación, a partir de la observación de los chorros o hilos de fuel y su velocidad, es que el buque vierte en total unas 125 toneladas de fuel al día. Sin embargo, Lora-Tamayo explicó que la velocidad de salida del fuel depende de su temperatura, ya que cuanto más baja se produce mayor es la viscosidad en el fuel y se ralentiza su salida. Los expertos entienden que el plazo de homogeneización del fuel en todos los tanques a la temperatura de 2,6 grados del fondo marino, puede tardar entre dos o tres meses.

Según los informes de los primeros resultados de los análisis de muestras recogidas de la carga transportada por el Prestige y encargados al Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA), al Centro de Documentación de recherches et d' experimentation sur le pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), SGS Española de Control y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), dictaminan que "en cuanto a la toxicología y equipos de protección a utilizar no existe ningún indicio que haga aconsejable utilizar equipos adicionales a los que actualmente se emplean al aire libre: mono, botas, guantes, traje impermeable y mascarilla".

En cuanto a la implicación de la Unión Europea en el desastre del Prestige, el pasado 9 de diciembre la comisaria de Medio Ambiente de la UE, Margot



Wallström, y el ministro de Medio Ambiente, Jaime Matas, realizaron una declaración conjunta por la que confirmaron el acuerdo para la elaboración de un estudio sobre las consecuencias ambientales del vertido del Prestige. Esta declaración se realizó en el marco del Consejo de Ministros de Medio Ambiente de la Unión Europea celebrado en Bruselas el 9 y 10 de diciembre y donde se abordó el problema producido por el vertido del Prestige.

■ La costa gallega afectada por el vertido del Prestige se divide en 16 zonas diferenciadas.

NOTA: Todos los datos y cifras recogidos en este reportaje datan del día 16 de diciembre de 2002, momento en el que se cerró la edición de esta revista. ■