

El Oceanográfico reprocha la tardanza en bajar a inspeccionar el pecio del "Prestige"

"Se lo están tomando con calma", se queja el investigador jefe de Contaminación Marina.

Paula Pérez / SANTIAGO

El Instituto Oceanográfico reprocha al Gobierno central su lentitud a la hora de organizar el dispositivo para inspeccionar el Prestige y evaluar el alcance de las fugas detectadas el pasado año en la zona del hundimiento. "Se lo están tomando con calma", advirtió el investigador jefe de Contaminación Marina del Centro Oceanográfico de Vigo, Juan José González. Hace dos meses la vicepresidenta primera del Gobierno, María Teresa Fernández de la Vega, se había comprometido a revisar el estado del petrolero hundido. Sin embargo, desde entonces no han trascendido avances sobre la operación.

Juan José González, que comandó el pasado mes de marzo la expedición que descubrió la existencia de manchas de hidrocarburos en la zona del hundimiento, explica que las malas condiciones del mar durante la temporada invernal no son motivo para retrasar el operativo. En su opinión, en un principio no será necesario enviar un minisubmarino, sino que bastaría con bajar un equipo de filmación que compruebe la gravedad de las fugas.

Sumergirse a más de 4.000 metros de profundidad es no sólo una operación costosa sino también de elevada complejidad técnica, y así se hizo patente durante el vaciado de los tanques del Prestige que desarrolló la compañía Repsol.

"El problema es que en España faltan medios y no tiene experiencia en este tipo de actuaciones", advirtió Juan José González. Según explicó, las malas condiciones climatológicas pueden ser peligrosas para un barco pequeño "pero no para un buque de 6.000 toneladas", del cual carece el Gobierno español.

"Además el mar está encrespado en la superficie pero a 4.000 metros de profundidad se podría trabajar tranquilamente", explica este investigador del Instituto Oceanográfico. Entretanto, el Servicio de Salvamento Marítimo (Sasemar), dependiente del Ministerio de Fomento, continúa realizando un seguimiento de los vertidos hallados en la zona del hundimiento. Juan José González asegura que el impacto que estas fugas puedan tener sobre el ecosistema marino depende de la cantidad de fuel que almacenan los tanques. "Si es cierto lo que dice Repsol, apenas queda hidrocarburo en el pecio, pero hay científicos que opinan que las bodegas del barco guardan más combustible del que se reconoce oficialmente y ahí estaría el problema", dice el investigador jefe de Contaminación Marina del Oceanográfico.

Es, por este motivo, que el científico ha apremiado al Gobierno central a dar los primeros pasos para comprobar el alcance real de las fugas y despejar las incertidumbres.

El Ejecutivo central le comunicó que tendría en cuenta la opinión de los técnicos a la hora de diseñar el operativo. Sin embargo, hasta el momento la Vicepresidencia Primera del Gobierno no se ha puesto en contacto con el Instituto Oceanográfico, ni les ha pedido los informes de los que disponen sobre las manchas halladas en la zona del



Una fotografía del fuel detectado hace dos meses en la zona del hundimiento del "Prestige". / EFE

hundimiento. "Se trata sólo de una decisión política", explicó el investigador Juan José González.

Llegan 59 inmigrantes irregulares a la isla de Tenerife a bordo de un cayuco

Un total de 59 inmigrantes irregulares llegaron esta tarde a la isla de Tenerife a bordo de un cayuco, según informaron a Europa Press fuentes de Salvamento Marítimo. Los inmigrantes llegaron por sus propios medios hasta la zona de La Tejita, en el municipio de Granadilla. La barcaza fue avistada por un marinero, que se encontraba faenando a poca distancia de la costa. Tras ser avisados los servicios de emergencia, hasta la zona se desplazaron efectivos de la policía local y agentes de la Guardia Civil. Entre los inmigrantes hay dos menores de edad y una mujer. Todos ellos son de origen subsahariano y presentan aparente buen estado de salud.

Un puerto refugio, please

Publicado en: LA OPINION DE A CORUÑA. Antón Luaces

El tiempo parece dar siempre la razón a aquellos que dudan de la eficacia de determinadas normas establecidas por organismos supranacionales como pueden ser la OMI o la Unión Europea. Es, además, la constatación de que la no concordancia de opiniones no tiene porque ser mala en sus efectos, sino que puede ser esclarecedora para una de las partes que intervienen en el debate. Con motivo del accidente del Erika y, posteriormente, el del Prestige, la UE y a la OMI parecieron ser atacadas de repente por esas inmisericordes nubes de mosquitos que, en las inmensas llanuras del norte de América o las no menos inmensas de Mongolia o Rusia, se ceban en los caribús y los alces en su peregrinar permanente en busca de pastos. Asaetados por miles de ciudadanos del mundo, la Organización Marítima Internacional y la Unión Europea fueron padres de unos denominados paquetes con los que querían dejar claro el futuro de la navegación de buques con carga peligrosa que, en lo que atañe a España, fueron desviados más allá de las 50 millas y fuera del corredor del Separador de Tráfico Marítimo para que, en caso de repetición de un accidente similar a los citados, los daños en la costa fuesen mínimos. Pues no, la naturaleza es terca y demuestra que lo que aquí se programa para evitar males, ella lo reconsidera y actúa de otra forma. Por ejemplo, haciendo peligrar un buque relativamente nuevo, el Napoli, con su carga milagrosa de motos, pañales, elementos de vehículos de una marca de alta gama, ácidos, perfumes, etc y otros que oficialmente figuran en el manifiesto de carga pero que no se han dado a conocer si bien se ha dicho de ellos que son tóxicos y, a ver, contaminantes. La ciudadanía más flemática del mundo actuó como lo hicieran sus antepasados en las costas, en una rapiña televisada en la que, por años de servicio, no intervino esta vez Sir Francis Drake (me gustaría saber qué dirían los británicos si los abre-containers fueran gallegos). No hay doble casco, no hay navegación lejana (el Napoli venía de Inglaterra rumbo a Portugal) y, ante el problema de una escora evidente por corrimiento de la carga a causa del mal tiempo, se optó como solución al problema por varar o embarrancar ese buque con casi 2.500 contenedores de 20 pies a bordo. Doscientos de

esos contenedores fueron a parar al mar, del mismo modo que lo hizo parte de la carga de combustible del buque. Y en Inglaterra, al menos que se sepa, nadie ha preguntado por qué el Napoli no fue conducido u obligado a dirigirse a un puerto o zona de refugio de las islas. ¿No tiene el Reino Unido puertos refugio? Naturalmente que sí. Pero allí actúan pragmáticamente: embarranco el buque de 62.000 toneladas con sus más de 2.100 contenedores a bordo y 275 metros de eslora y, cuando pueda, lo refloto y me lo llevo allí donde me convenga, para reparar. ¿Se imagina alguien unan escena así en nuestro país? Enseguida estaríamos pidiendo responsabilidades y exigiendo dimisiones. Al capitán y los oficiales del buque, probablemente, les estaría esperando la Guardia Civil a pie de escalerilla. A los británicos, sin embargo, les importa más izar al coche propio una moto que viajaba en contenedor, que la explicación de por qué, en esta ocasión y con el mal tiempo que hacía, no se obligó a un buque en esas condiciones a entrar en un puerto o zona de refugio. ¿No estaría justificado que se hiciese así? ¿Es más efectivo el varamiento? Alguien debería explicarlo, sin resquemores.

El mar se cobró en el 2006 la vida de siete marineros de Pontevedra

La lista de fallecidos se redujo en A Coruña y Lugo y subió en el sur. El más grave fue el del incendio del «MF Díaz», en el que perecieron dos pescadores

Las actividades profesionales en el mar se cobraron la vida de nueve marineros gallegos en el 2006 (17 el año anterior), de los que siete eran naturales o residían en Pontevedra. La lista de fallecidos en la provincia costera del sur de Galicia se ha disparado, puesto que en el 2005 se registró la muerte de cinco pescadores, lo que representa un incremento del 46,7%, frente el notable descenso en Lugo y en A Coruña, provincias en las que se contabilizó el fallecimiento de un pescador en cada una, rebajando enormemente los *exitus* del 2005. Entonces añadieron a su ya larga lista de fallecidos en el mar nueve y tres personas, respectivamente.

La incalculable hostilidad de un medio que tiene una incansable sed de vidas humanas gallegas, tiene su último ejemplo hasta la fecha en el naufragio registrado en el pasado mes de noviembre en aguas de Namibia, en el buque *MF Díaz*, propiedad de una filial de Pescanova. La nave se incendió y se fue a pique llevándose en su interior al jefe de máquinas Luis Rodal y a su segundo Juan Manuel Filgueiras, además de al engrasador local Thomas Singone.

Precisamente, para evitar que marineros que mueren sean los únicos testigos de cómo perecen otros compañeros, y esclarecer las situaciones y los orígenes de los hundimientos, la asociación de familias de marineros ha propuesto que se instalen cámaras web a bordo, que funcionarían como las cajas negras de los aviones, en las que se graban los últimos momentos de los aeroplanos.

Desde 1991 han muerto 366 tripulantes

Desde 1991 han muerto 366 marineros gallegos. Aunque la cifra ha ido descendiendo paulatinamente en términos generales, es preciso recordar los trágicos años 2000, con 35 profesionales fallecidos, o 2001 y 1998, con 28 pescadores engullidos por el mar

cuando desarrollaban su trabajo. Pero nada comparable con el año 1991, en el que la lista se agrandó hasta la terrible cifra de 70 personas fallecidas.

En la presente década, uno de los años más tristemente recordados será el 2004, cuando se produjo el hundimiento del *O Bahía* en la costa de Lugo. La muerte de los dos marineros gallegos del *MF Díaz* en aguas de Namibia en noviembre pasado, elevó a cien el número de personas que perecieron o desaparecieron en el mar desde 2000 en España. En julio del 2006 fallecieron ahogados dos pescadores en Las Palmas.

«El silencio de las empresas es inhumano»

Entrevista / Cristina de Castro.

De Castro ha acuñado la máxima de que «los pescadores son los esclavos del siglo XXI».

-No lo sabemos, ni creemos que pueda ocurrir tal y como están las cosas. Lo que sí sabemos con toda seguridad es que a las empresas armadoras sólo les importa el dinero, y cada vez está situación es peor. Desde la asociación vemos que cuando se produce un naufragio con consecuencias terribles, casi siempre se levanta un muro de silencio y de incompresión por parte de las empresas hacia los familiares de los fallecidos. Este silencio de las empresas es simplemente inhumano. **-Las Administraciones no hacen caso.** -En la medida en que el sufrimiento de las familias está permitido, este mundo seguirá siendo imperfecto. Los Gobiernos deberían velar mucho más por el bienestar de los trabajadores.

El buque Greenpeace zarpó con destino a la Antártida con un sólo objetivo: impedir la matanza de ballenas.

“Este año nos enfocaremos a hacer que el gobierno japonés escuche la oposición de su propia población. Estaremos regresando del océano meridional no sólo para mostrar la realidad de la caza de ballenas, también para utilizar una acción directa y no violenta como la que realizamos el año pasado”, comentó Karli Thomas, líder de la expedición Greenpeace.

En la expedición del año pasado logró salvar 82 cetáceos. Aunque desde 1986, existe una moratoria internacional para la pesca comercial de ballenas, Japón continúa cazándolas bajo el argumento de que son parte de programas científicos.

En 2007, el gobierno nipón pretende capturar 945, pese a que el 77% de la población japonesa está en contra de esta cacería, y sólo 1% consume carne de ballena.

Greenpeace lanzó una campaña bajo el lema "Tus ideas pueden salvarlas" para invitar a los japoneses a sumarse a la lucha; de acuerdo con la organización, Japón tiene más de 4 mil 800 toneladas de carne de ballena congelada y almacenada.

Además, pretenden convencer a la mayoría de los 42 países que conforman la comisión ballenera internacional, para que voten en contra de esta cacería.

Proyecto comunitario de buque descontaminante

El proyecto comunitario «Oil Sea Harvester» tiene como objetivo el diseño innovador de un buque de recogida de vertidos de petróleo en mar gruesa.



La decisión se tomó a raíz de las catástrofes provocadas por el hundimiento de dos grandes petroleros en aguas europeas. Así, el 12 de diciembre de 1999, el petrolero Erika, cargado con unas 30.000 toneladas de gasóleo pesado, naufragó partiéndose en dos frente a las costas francesas de Bretaña. Unas 13.000 toneladas de petróleo se derramaron en el mar. Tres años más tarde, el petrolero Prestige, con un cargamento de 70.000 toneladas de crudo pesado iba a correr una suerte parecida frente a la costa noroccidental de la península Ibérica. En esta ocasión, el buque, antes de hundirse, vertió al mar unas 4.000

toneladas de fuel. Las malas condiciones meteorológicas impidieron que pudieran llevarse a cabo eficazmente las operaciones de limpieza, alcanzando los vertidos los litorales francés y español.

«Con la catástrofe del Erika quedó patente que los buques descontaminantes eran incapaces de operar en condiciones de mar gruesa o de recoger toneladas de fuel de gran viscosidad», comentó a Noticias CORDIS Christian Gaudin, arquitecto naval y coordinador del proyecto «Oil Sea Harvester».

En situaciones de esta índole y magnitud, no se puede esperar a que cambie el tiempo, explica el señor Gaudin. Cuanto más se tarda en efectuar las tareas de limpieza, más probabilidad hay de que el petróleo se separe y se mezcle con agua y otros residuos, haciendo más complicada su extracción. «Se me ocurrió que lo mejor sería contar con un barco que pudiera responder rápidamente a catástrofes y operar en condiciones meteorológicas adversas», puntualiza.

Pues bien, el señor Gaudin y su equipo diseñaron un trimarán de 138 metros de eslora y 32 metros de manga, dotado de un gran monocasco central y dos cascos laterales. Los cascos laterales actúan como balancines, pudiendo trabajar con vientos de fuerza nueve y marejadas con fuerza siete. Además, los dos cascos crean dos canales de ocho metros en los que se confina el agua para la extracción del petróleo. «Este diseño es único si se compara con los buques de suministro dotados con instrumentos de recogida pero incapaces de trabajar en días de mar picado», asevera el señor Gaudin.

Los instrumentos de descontaminación van colocados en los canales. Constan de una cinta transportadora con cepillos para la recogida de petróleo muy viscoso y una espumadera de tipo presa para el petróleo más ligero. «La espumadera está para dar el toque final a la recogida del 99% de los vertidos», explica el coordinador del proyecto. El diseño incluye además botavaras de contención que se pueden desplegar por separado para aumentar la zona de limpieza, y dos embarcaciones ligeras de control remoto, equipadas con detectores de toxicidad y explosivos, y encargadas de determinar el grado de volatilidad de los derrames. El trimarán también podrá llevar a bordo

bobinas térmicas y material para el tratamiento del petróleo.

Los estudios de viabilidad apuntan que el trimarán «Oil Sea Harvester» podría recoger hasta 250 toneladas de crudo por hora y tendrá capacidad para almacenar nada menos que 6.000 toneladas de petróleo. Con una velocidad de crucero de 20 nudos, el trimarán podrá desplazarse rápidamente a cualquier zona, según aseguran los socios del proyecto. Una vez en la zona del naufragio, podrá reducir la velocidad a un nudo para llevar a cabo la tarea de limpieza.

A falta de unos meses para que concluya el proyecto, en diciembre próximo, el consorcio se plantea buscar socios interesados en financiar la construcción del prototipo. Ahora bien, los beneficios del «Oil Sea Harvester» se cotizan a precio de oro. El señor Gaudin calcula que el coste de construcción podría situarse entre 50 millones y 100 millones de euros. Otro de los puntos a su favor es que el catamarán pueda desempeñar misiones de vigilancia costera y aduanera, remolque, investigación científica y recogida de contenedores.