

# ERAN AS TRES DA TARDE EN FISTERRA\*

Por: Xulio X. Pardellas



## 1. O QUE ACONTECEU

Martes, 12 de novembro de 2002, Galicia leva dous meses recibindo borrascas desde o suroeste e neste día o parte meteorolóxico anuncia galerna, con ventos de máis de 70 kms/h e ondas de 7-8 mts de altura, é o que os mariñeiros con longos invernos no seu lombo denominan o *Tren Canadiense* (unha sucesión continua de temporais procedentes do Atlántico).

Pouco antes das tres da tarde, un buque de nome Prestige navega por diante da costa de Fisterra, ten algo máis de 200 mts de eslora e unha carga de 70.000 Tm de fuel tipo M-100 (un hidrocarburo de moi mala calidade, só útil para combustión industrial). Xusto ás tres da tarde, unha forte explosión abaneou todo o buque, que comezou a escorar a estribor. Nese momento, o capitán, Apostolos Mangouras, de 67 anos, ordena ao segundo oficial pulsar o botón de alarma que emite un sinal por satélite (GMDSS, en inglés, Global Maritime Distress System Service), “perigo non definido”.

A esa hora algúns mariñeiros da costa galega descansan despois do xantar e outros volven a porto e descargan o escaso peixe que puideron coller a pesar do mal tempo. É o caso de Francisco Iglesias, patrón maior da confraría do Grove, que desde o seu barco *Vendaval*, aboca na lonxa unhas poucas caixas de pescadas pequenas e xardas. Será un destacado protagonista nos días seguintes, liderando as accións dos mariñeiros en tódalas rías baixas. A esa hora tamén, Rafael Mouzo, alcalde de Corcubión, descansa na súa casa despois de varias semanas con sesións de radioterapia, está de baixa médica por un tumor maligno. Uns días máis logo e xa co Prestige escorado e perdendo fuel diante da costa do seu municipio, deixará de lado a baixa e volverá a incorporarse á alcaldía para encarar un novo pesadelo de naufraxios, co recordo na cabeza do barco Casón, ardendo en 1987 na costa de Corcubión, cargado con produtos químicos.

Ás 3.20 da tarde e logo de escoitar a chamada de alarma do Prestige, Salvamento de Fisterra consegue falar co capitán Mangouras, quen solicita evacuar á tripulación, integrada na súa maioría por mariñeiros filipinos, contratados a baixo prezo, moi traballadores pero inexpertos, como recoñecerá o propio capitán meses despois nunha das sesións do seu xuízo. E velaí, que a partires dese momento, comeza a agonía do buque, navegando sete días no medio do temporal por diante do litoral galego, unhas veces remolcado e outras á deriva, primeiro ao nordeste, cara a costa, logo ao noroeste, despois afastándose ao sur e suroeste, para finalmente partirse en dous e afundir a 146 millas da Illa de Ons e a 3.600 mts de profundidade.

## 2. POR QUE ACONTECEU?

En canto se coñeceu a chamada de auxilio do Prestige iniciáronse dous procesos paralelos. O primeiro de todos o do negocio do salvamento, sempre complexo, pero moito máis ante o caso dun petroleiro con armador en Atenas, oficinas de representación en Londres, propiedade aparente en Liberia e orde da carga de fuel en San Petersburgo. O segundo proceso foi o que correspondeu ás decisións que foron tomando as autoridades (in)competentes con respecto ao destino final do buque.

Ás 6 da tarde só quedan 3 tripulantes a bordo, o capitán, o segundo oficial e o xefe de máquinas. O segundo tenta achegarse á fenda do buque en estribor, pero fracasa, porque as ondas eran tan altas que imposibilitaban moverse pola cuberta. Saben que están perdendo fuel pero non a cantidade nin a secuencia. O remolcador Ría de Vigo, avisado pola torre de control de Fisterra, chega a carón do buque, tenta un remolque e falla. Entre as seis e as nove da noite o capitán non permite outra tentativa e semella que ambos barcos simplemente obsérvanse, pero os satélites xa hai tempo que envían e reciben chamadas. Todo ten unha explicación: o valor do petroleiro, a carga e máis o buque, pode chegar aos 120 millóns de euros. Se é rescatado completo o salvador opta a unha recompensa de case o 30%, dado que a situación é grave. Sonan teléfonos na Coruña, en Londres, en Atenas, en Rotterdam, en Xenebra, en despachos de avogados, na casa do armador, en intermediarios, en aseguradoras.



O Prestige escorado a estribor

Así, mentres o ministerio de asuntos exteriores de España tenta sen éxito contactar co armador, a empresa holandesa de salvamento Smit Salvage de Rotterdam ofrece os seus servizos a Londres e Atenas cun contrato LOF (Lloyd's Open Form), iso significaba que se rescataban o buque cobrarían aquel 30%, mais se afundía só recibirían o correspondente aos gastos que tivesen. Universe Maritime, a compañía do armador, acepta as condicións do contrato, o que se comunica a Mangouras para que permita ser remolcado. Sen embargo, tódolos esforzos fracasan, o Ría de Vigo tronza tódolos cabos de arrastre e o Prestige está cada vez máis veciño á costa, coas máquinas paradas, á deriva e empurrado polo temporal do suroeste cara a Fisterra. Desde a torre de salvamento avisan a outros dous remolcadores, hai xa tres en torno ao buque, Mangouras pide máis xente a bordo para realizar a manobra e un helicóptero deixa dous mariñeiros expertos na cuberta do Prestige.

Ás tres da madrugada o escenario é moi semellante ao das nove da noite, fallan tres intentos de enganchar o remolque e o buque segue achegándose á costa. Ás seis e media a torre de Fisterra considera que dous homes non chegan abondo para esa manobra no medio dun temporal que arrecía e volven a sonar os teléfonos e Fax. Cos tres remolcadores ociosos a carón do buque, brinca o desacougo nas oficinas dos intermediarios e aseguradoras, está en perigo o negocio e non se percibe unha solución.

Ás oito e media, xa no abreinte, un cuarto remolcador, pequeno pero máis áxil cá os outros, consegue pegarse ao costado do buque e suspender a súa deriva, así o Ría de Vigo pode finalmente facer firme o remolque e trazar desde ese momento o rumbo noroeste. Son case as dúas da tarde do xoves 14 e comeza a segunda fase da agonía, dirixida agora por unha mestura de autoridades políticas, técnicos da administración e detrás de todos, como non, as presións dos intermediarios e as aseguradoras amosando o citado contrato LOF.

Desde a tarde do martes 12, as autoridades políticas estiveron informadas da chamada de socorro do capitán Mangouras, pero a rápida aparición en escena do remolcador Ría de Vigo reduciu a alarma inicial. Pensemos que ao longo do ano navegan 60.000 buques por diante de Fisterra e nun número próximo á metade desa cifra transportan mercadorías perigosas, polo que non é nada raro que no medio dos temporais sucedan problemas, en xeral de limitada consideración.

Pero na madrugada do xoves 14, as evidencias da gravidade da situación xa non poden ser ignoradas e desde ese momento asistiremos abraídos ás noticias oficiais, contraditorias e falsas as máis das veces, que agochaban decisións políticas erráticas e insensatas. Os primeiros en decatárense do problema foron as autoridades da Xunta, o Conselleiro de Pesca, López Veiga e o propio Presidente Fraga, que apenas moveron un dedo para modificar aquelas decisións, saídas en todo instante do goberno de Madrid.

Mangouras só obedece as instrucións do seu armador, quen ordena ás súa vez que sexan os holandeses da Smit Salvage os encargados de dirixir o salvamento. Con todo, o capitán marítimo da zona de Fisterra, Ángel del Real, non está disposto a permitir esa manda, a menos que se comprometan a manter sempre o buque a máis de 120 millas da costa, orde directa do ministro de Fomento, Alvarez Cascos.

Venres 15 pola mañá, o armador envía a outro capitán, Witse Huisman, para dirixir o salvamento, quen solicita aos seus xefes holandeses que negocien levar o buque a un porto de abrigo, para evitar o seu deterioro cada vez maior polas batidas do mar, e salvar así a carga. No seu informe avisa que o fuel está saíndo para o mar en grandes cantidades. Un responsable de Smit Salvage chega a entrevistarse na Coruña co delegado do goberno, Fernández de Mesa e máis con López Sors, director da Mariña Mercante, mais a orde do ministro é terminante: o buque debe afastarse da costa. No entanto, as manchas de fuel son xa claramente visibles no mar e tamén desde terra, esténdense por varias millas de longo e case 200 mts de ancho, movéndose lentamente cara o litoral da Costa da Morte.

A pesar diso, pola tarde, Fernández de Mesa comparece na Coruña ante os medios para informar de que o barco está cada vez máis lonxe de Galicia e xa é un problema internacional. Case á mesma hora, o ministro de agricultura e Pesca, Arias Cañete, explica por televisión que “a acción rápida das autoridades españolas, que afastaron o barco da costa galega, impediron unha catástrofe ecolóxica e non hai ningún perigo para os recursos pesqueiros de Galicia”.

O Prestige segue rumbo noroeste coa fenda aberta a estribor e perdendo fuel e esa fin de semana, sábado 16 e domingo 17, xa despreocupados porque está indo fora da costa galega, Fraga acude a unha cacería en Madrid, Álvarez Cascos a outra nos Pirineos e Jaime Matas, ministro de Medioambiente, xunto coa de Sanidade, Ana Pastor e o de Interior, Angel Acebes, viaxan a Doñana. Todo semella tranquilo para os ministros do goberno de Madrid.

Desde logo, a deriva do Prestige vai converténdose nun problema internacional, Francia anuncia que enviará unha fragata de guerra se o barco se achega ao Cantábrico e Inglaterra avisa o mesmo se continúa navegando para o norte. Desde

Madrid ordenan mudar o rumbo para o sur, mais na noite do luns 18, a fragata portuguesa João Coutinho comunica á torre de control da Coruña que de ningunha maneira permitirán a entrada do buque na zona económica exclusiva de Portugal. Intercambio de chamadas e nova orde para novo cambio de rumbo cara o oeste (nunca quedou claro de quen partiu), o tempo de vida do Prestige está xa no remate.

Finalmente, pouco antes das 11 da mañá do martes 19, o Prestige afunde como dixemos, a 146 millas da illa de Ons e a 3.600 mts de profundidade.

En todo caso, o fuel leva varios días aparecendo pola costa galega, en Laxe, en Muxía e en Camariñas, o mar está cheo de manchas negras. Os alcaldes telefonan á Delegación do Goberno en Coruña pedindo información e instrucións, pero ninguén os atende en varias horas e moito despois, na noite do sábado, reciben un Fax e un cuestionario para cubrir cos detalles de cadansúa situación. Os xornais do pasado domingo incluían a foto dunha gaivota negra de petróleo, xa non é posible confiar nas informacións oficiais respecto da inexistencia de marea negra.

Aínda así, continuaron as declaracións optimistas, algunhas raiando no delito, como a do conselleiro de pesca, López Veiga, que asistiu o martes 19 a unha reunión no concello do Grove, e claramente coñecedor da gravidade da situación, afirmou sen o menor escrúpulo, que algunhas manchas de fuel estaban chegando á Costa da Morte, mais sen ningún perigo para as Rías Baixas, por iso non eran necesarias as barreiras que pedían os alcaldes desta zona. Esa mesma noite, por fortuna para todos e sen dar crédito a tal afirmación, os mariñeiros do Grove, de Bueu, de Portonovo decidiron organizar quendas para saír a loitar contra o fuel que xa chegaba ás praias de Cíes e Ons.

Desde ese momento todo semella unha turbulencia de comentarios: entre a clase política, os de Mariano Rajoy: “do buque afundido saen uns pequenos fíos de plastilina que se van solidificando ao subiren ás superficie”. Entre o mundo científico, dos catedráticos da Universidade de Vigo, Federico Vilas e Emilio Fernández: “a zona onde afundiou o barco ten unha corrente á que os ingleses denominan corrente do nadal, que xira para o nordeste e espalla o fuel cara as costas de Galicia, Asturias e o Cantábrico”. Entre por último, na poboación máis nova e concienciada ecoloxicamente de toda Galicia e España, que decide acudir en masa a limpar a costa do chapapote (nova palabra que se fará veciña en todo o país nos seguintes meses).

Logo, as imaxes que aparecerán os medios de comunicación de todo o mundo serán as dos voluntarios vestidos con monos brancos (se cadra, para contrastar co negro chapapote que limpan), recollendo o fuel das pedras, das praias e dos cons da costa galega. E non serán só voluntarios, aos poucos días chegará o exercito, e aquí preto, os militares aspirantes a oficiais da Escola Naval de Marín, enviados a limpar as praias da illa de Ons, outra imaxe que se repetirá nos medios por moitos días.

### 3. CONSECUENCIAS DO QUE ACONTECEU E UNHA ELEMENTAL REFLEXIÓN

Esta non era a primeira vez que Galicia sufría un desastre de negro impacto para os mariñeiros e para a economía do litoral. Nos últimos 50 anos, seis barcos naufragaron na costa galega: en 1970, o Polycomander na entrada da ría de Vigo, en 1976, o Urquiola na ría da Coruña, en 1978, o Andros Patria na costa de Malpica, en 1987, o Casón na costa de Corcubión, en 1992 o Mar Egeo ao pé da torre de Hércules e en 2002, o Prestige. Todos eles xeraron mareas negras ou químicas (o Casón), de notables e negativas consecuencias para a poboación galega.

Finalmente, afunde o Prestige



Veciños de Ons, participando na recollida do chapapote

Nunca saberemos con exactitude a totalidade dos efectos económicos do fuel verquido polo Prestige (máis de 40.000 toneladas), que se espallaron ao longo de 900 kms da costa, desde Baiona e as illas Cíes e Ons até case a entrada da ría da Coruña, estragando principalmente os recursos da Costa da Morte.

Un estudo no que participou este autor, dirixido polo cate-drático da Universidade da Coruña, González Laxe, fixo unha estimación de 20.000 persoas directamente prexudicadas na súa actividade económica pola marea negra, ben na pesca de baixura, ben no marisqueo, ben na acuicultura, ben no turismo. Estes cálculos coincidían con outro estudo da Universidade de Santiago, que establecía en máis de 3.500 millóns de euros as perdas que a paralización do traballo no mar implicaría para a economía galega nos primeiros dous anos, e unha lenta recuperación como mínimo doutros cinco ou seis. E iso sen agregar o custe das horas traballadas polos centos de voluntarios e os soldados do exercito que estiveron varios meses recollendo o chapapote das praias e as pedras.

A pregunta e a reflexión que cómpre facer de seguido está referida ao que se aprendeu logo da desfeita do Prestige. Por unha banda o que aprenderon as administracións e pola outra, a propia poboación da Galicia costeira: pode garantirse neste momento que non se volverá a repetir esa desfeita?

Quedou evidenciada unha grave responsabilidade das administracións naquel momento (a Xunta de Fraga e o goberno de Aznar), por negligencia, descoordinación e falta de medios para evitar a tempo e con eficiencia a contaminación, e semellou obvia tamén a escasa capacidade das organizacións mariñeiras para encarar aquela situación. Con respecto a estes últimos non se observa hoxe ningún cambio significativo: nin as confrarías de pescadores, nin as organizacións de produtores pesqueiros (OPPs na normativa europea), estarían actualmente máis preparadas que hai vinte anos ante unha eventualidade como aquela.

Con respecto ás administracións destaca a modernización do Centro de Control de Tráfico e Salvamento Marítimo de Fisterra (xa creado en 1994), ubicado no monte Enxa do municipio de Porto do Son. Conta con catro radares de control que manteñen unha vixilancia permanente do dispositivo de separación do tráfico marítimo, que hoxe funciona como unha autoestrada, con catro direccións, dúas en sentido norte-sur e outras dúas sur-norte, coa separación máxima para os buques petroleiros.

Tal sistema, en lóxica, proporciona unha maior seguridade que o de hai vinte anos, mais os barcos seguen navegando, moitos con cargas perigosas e todos co necesario combustible para movérense, polo que o risco cero non existe. Pensemos que hai pouco, a primeiros do pasado setembro na badía de Algeciras, o buque OS35 bateu contra outro fondeado fronte a Gibraltar e xerou unha marea negra de fuel que moi logo chegou ás praias da Línea de la Concepción. En Algeciras existe un dos mellores Centros de Control de Tráfico Marítimo do mundo, o que demostra que algo semellante podería acontecer tamén aquí.

Non podemos rematar estas elementais reflexións sen salientar a fragilidade xeral dos mares, verificada no eneísimo fracaso dos representantes políticos á hora de establecer un tratado para protexer os océanos, o que impide ás súa vez a creación de áreas de protección mariña. O tratado debía acordarse na reunión celebrada na sede da ONU en Nova York, a fins de agosto pasado e outra reunión quedou suspendida sine día.

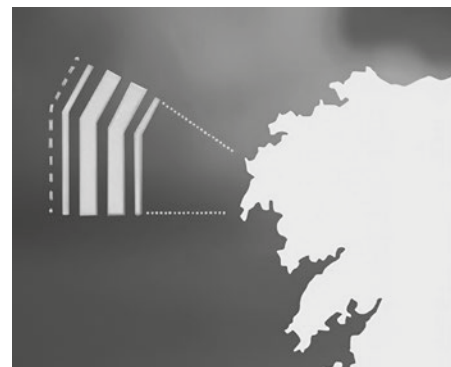
O 1º de decembro de hai vinte anos levouse a cabo en Santiago a manifestación máis numerosa da historia de Galicia, con 200.000 persoas. Alí esixiron que NUNCA MAIS se repita outro Prestige.

(\*) Este relato ten como base o libro *Crónica Negra del Prestige*, de L. Gómez e P. Ordaz (Ed. El País. 2003), así como as crónicas publicadas nos xornais La Voz de Galicia e Faro de Vigo, no mes de novembro de 2002.

Minixornal Onstopus nº 20, 2020, Especial 18 anos do Prestige.



As praias de Ons comezan a tinxirse de loito



Mapa da separación actual do tráfico marítimo en Fisterra