

1. TORREY CANYON.

El 18 de Marzo de 1967, el décimo tercer buque más grande del mundo decidió pasar entre las islas Scilly y las Seven Stones en las cuales embarrancó y se partió en dos . (Ver **FOTO 2**).



FOTO 2.Torrey Canyon.

La catástrofe en tierra afectó a millares de personas y, en consecuencia, trastocó seriamente la agenda de los “peces gordos” del reino. En la mar, las agendas de “peces chicos”, aves acuáticas y casi todo lo que se movía resultaron destruidos sin más.

El domingo día 19 la tripulación fue evacuada y finalmente el martes 21 fue cuando una explosión voló la sala de máquinas y parte de la superestructura, matando al experto civil del equipo de salvamento y originando algunos heridos. El Capitán se rindió a la evidencia y abandono su buque.

En la tarde del domingo 26 el vapuleado casco del “Torrey Canyon” se partió en dos y el mar se tiñó de negro, por lo que el Gobierno Británico, en un intento de incendiar la carga ordenó a su Aviación Naval bombardear el buque.(Ver **FOTO 3**).



FOTO 3. Torrey Canyon partido en dos.

Entre el martes 28 y el jueves 30, la Royal Navy arrojó consecutivamente sobre el casco 41 bombas convencionales, 11.600 galones de gasolina de aviación, 16 cohetes, 3000 galones de NAPALM y, de nuevo, más unas 100 Tn de bombas.

Se calcula que unas 107.000 Tn de petróleo acabaron en el agua, formando una mancha errante de 35 por 20 millas que alcanzó la costa inglesa el 26 de Marzo y la francesa el 19 de Abril. En Inglaterra alcanzó puntos situados a 145 millas, en Francia arruinó 100 millas de costa y en ambos casos, arrasó zonas de gran valor turístico, ecológico y pesquero.

El Reino Unido movilizó 3.300 militares para limpieza de playas y los franceses otros 3.000, llegando, en el caso inglés, a las 5.000 personas con los voluntarios civiles. La catástrofe fue grave murieron alrededor de 250.000 aves marinas.

2. MAPRESA.

La catástrofe ocurrió en Diciembre de 1969, el petrolero Mapresa naufraga frente a las costas de Kakar (Senegal) y vierte 10.000 Tn de crudo.

3. OTHELO.

El 20 de Marzo de 1970 en Suecia al menos 62.500 Tn (438.000 barriles) de petróleo se vertieron en una colisión del petrolero en la Bahía Tralhavet.

4. POLYCOMMANDER.



FOTO 4. Polycommander.

El petrolero noruego “Polycommander” vertió en la ría de Vigo 15.000 toneladas de petróleo crudo. En la madrugada del 5 de Mayo de 1970, el petróleo se acercó peligrosamente a la isla Norte de las Cíes y posteriormente se rasgó el casco por la aleta de babor con los arrecifes próximos a Punta Muxieira y la playa de Figueiras. A continuación se incendió una parte del barco y fluyó su peligrosa carga al mar. (Ver **FOTO 4**).

Después de recibir la orden de evaluación, los 39 tripulantes abandonaron el buque; no dándoles ni tiempo para salvar sus pertenencias personales.

Los habitantes asistían sorprendidos, atónitos y preocupados al dantesco espectáculo que ofrecía el petrolero noruego con una densa columna de humo negro que anunciaba a la gente de los alrededores, el trágico suceso.

De inmediato, las autoridades de Marina organizaron equipos de auxilio con el fin de detener el escape de crudo. Ante el peligro de marea negra, solicitaron refuerzos a los destacamentos de la armada en Marín y Ferrol. Pero la carencia de recursos adecuados provocaron que las primeras operaciones se llevasen a la práctica con más voluntad que acierto. Por ello, las autoridades españolas no tardaron mucho en pedir ayuda a la aviación norteamericana, la cual trajo una gran cantidad de dispersantes.

Al día siguiente, el petrolero dejaba de arder gracias a la llovizna que en aquellos días envolvía el litoral de las Rías Baixas. El petróleo llegaba a las costas y a las playas de Patos, Canido, Sobreira, Cangas y Samil.

Pasados dos días del accidente, comenzaron a trasvasar el crudo al Campalans y a más buques-cisterna de mucho mayor porte. El 25 de Julio el petrolero noruego era desencajado de su lecho rocoso.

5. PACIFIC GLORY Y ALLEGRO.



FOTO 5. Pacific Glory y Allego.

El 23 de Octubre de 1970 los petroleros “Pacific Glory” y el “Allegro” colisionan a seis millas de la isla de Wight (Inglaterra), vertiéndose unas 10.000 Tn de petróleo frente a la costa de Susse.(Ver **FOTO 5**).

6. TEXACO OKLAHONA.

El 29 de Marzo de 1971 el petróleo estadounidense “Texaco Oklahona” naufraga a cien millas de cabo Aterras, en la costa de Estados Unidos, vertiendo al mar 32.900 Tn.

7. TRADER.

El 1 de Junio de 1972 el buque Trader derramó 35.000 Tn de crudo a unas 100 millas al sur de Grecia.

8. TAXANITA Y OSWEGO GUARDIAN.

El 21 de Agosto de 1972 colisionan en la costa sudafricana los petroleros de bandera liberiana Taxanita y Oswego derramando 100.000 Tn de crudo.

9. SEA STAR.

El 19 de Diciembre de 1972, después de una colisión entre el petrolero brasileño Honta Barbosa y el petrolero surcoreano Sea Star éste se hunde.

Derrama alrededor de 115.000 Tn de petróleo en el Golfo de Omán.

10. METULA.

El 9 de Agosto de 1974 el superpetrolero Metula provocó una catástrofe ecológica por vertido de petróleo al mar. Su carga era de 193.472 Tn. El barco había decidido entrar al Estrecho de Magallanes que le permitía evitar los fuertes temporales del tan temido Cabo de Hornos.

Existían dos puntos en el recorrido del estrecho de mayor precaución: La Primera y la Segunda Angestura. De ambas la más complicada era la salida de la primera Angestura.

La maniobra debía realizarse tres horas antes de la pleamar de tal manera que al ingresar a la Primera Angestura tuviera corriente en contra. El banco de arena de la

salida de la Primera Angostura figuraba más cerca de la ruta que se había trazado como segura, quitándole margen a la maniobra.

A pesar de toda la destreza puesta de manifiesto por el capitán, el buque quedó encallado con 80 metros de su proa en el banco satélite. Empezaron a salir borbotones de petróleo por uno de sus costados.

El 11 de Agosto se unieron corriente y viento para girar el resto del casco, que terminó recostándose sobre el banco erizado.(Ver **FOTO 6**).



FOTO 6. Metula

El buque petrolero Harvella se encontraba en la zona para cumplir tareas de socorro, pero tenía una capacidad de 19.000 Tn inferior a la que ya el Metula había derramado. Su misión era minimizar el impacto por las pérdidas y tratar de aligerar al Metula a fin de sacarle del barco de arena que lo tenía prisionero.

Las tareas de aligerar carga del Metula eran muy lentas debido a las condiciones climáticas, y el Harvella recuperaba alrededor de 13.000 Tn por viaje.

El 25 de Septiembre de 1974 los remolcadores Zwarte Zee, North Sea y el Smith Salvor logran mover el Metula y dejarlo fondeado en lugar seguro a diez millas de ahí.

El Metula fue remolcado a Rio de Janeiro, donde encontró su final al terminar desguazado.

El petróleo que dejó el Metula fue extendido rápidamente por las corrientes y por la propia gravedad después de la descarga. Se informó que para el 20 de Agosto unos 2.560 km² estaban con petróleo entre la Bahía Felipe y el este de la Boca del Estrecho.

El estrecho de Magallanes es conocido por sus fuertes vientos, y ellos provocaron que rápidamente el petróleo terminara en las costas. Gran parte del petróleo que no se volatilizó o fuera absorbido por el mar, se dirigió hacia la orilla norte de la

Isla de Tierra Fuego. Esta deposición cubría una línea en la costa de 60 a 80 Kms de largo, de unos 15 a 60 m de ancho, con un espeso de 10 cms.

Parte del petróleo que no llegaba a formar estas franjas costeras, quedaba entrampado en las bajamares en las rocas poco profundas cercanas a la costa.

Poco se supo, sobre los impactos provocados al medio ambiente. Nunca se sabrá con exactitud cuanto afectó el derrame del Metula al medio biótico, al geofísico, al perceptual o al socioeconómicocultural.

11. JAKOLI MARSK.

La catástrofe ocurrió en 1975 en Oporto (Portugal) vertiendo 88.000 Tn.

12. SHOWA MARU.

El 7 de Junio de 1975, el petrolero japonés “Showa Mau” naufraga en el estrecho de Malaca, en el Océano Indico, con 237.000 Tn de petróleo en su interior.

13. OLIMPIA BRAVERY.

El 24 de Enero de 1976, el petrolero “Olimpia Bravery”, con una carga de 250.000 Tn de petróleo, se partió en dos frente a la costa norte de Quessant, en Francia. Provocando un vertido de 1.200 toneladas

14. URQUIOLA.

El 12 de Mayo de 1976, el buque petrolero “Urquiola” con destino al Golfo Pérsico quedó embarrancado en La Coruña cuando hacía entrada, hacia las 8 de la mañana, en la bahía coruñesa con 110.000 Tn de crudo a bordo con destino para la refinería. (Ver **FOTO 7**).



FOTO 7. Urquiola.

Una mala señalización de una aguja rocosa hizo que este gran buque sufriera el accidente.

Tocó fondo y en su casco se abrieron las primeras brechas. No sufrió muchos daños y pidió ser llevado a puerto; pero los organismos competentes tomaron la decisión de que el petrolero abandonase el canal y se alejase 200 millas de las costas españolas.

Esta decisión no resultó y por segunda vez, y con mayor fuerza, volvió a tocar en el bajo del casco. Fue entonces cuando reventaron varios tanques y comenzó el vertido de petróleo al mar, unas 20.000 toneladas.

Cuando la proa estaba casi sumergida debido a la inclinación que adoptó la nave, el capitán ordenó la evacuación inmediata. Sólo él perdió la vida. Hasta el último momento, un hombre permaneció en el buque, aunque cuando se produjo el incendio decidió lanzarse al mar y alcanzó a nado la costa de Canabal en Mera, a dos millas de distancia de donde se produjo la catástrofe.

15. ARGO MERCHANT.

El 15 de Diciembre de 1976, el Argo Merchant embarrancó en Nautucket (Estados Unidos), vertiendo 26.142 Tn de petróleo y afectando a un área de 160 Km largo y 97 Km de ancho.

16. HAWAIIAN PATRIOT.

El 25 de Febrero de 1977 el petrolero liberiano Hawaiian Patriot se incendió en el Pacífico Norte vertiendo 103.285 Tn.

17. AMOCO CADIZ.

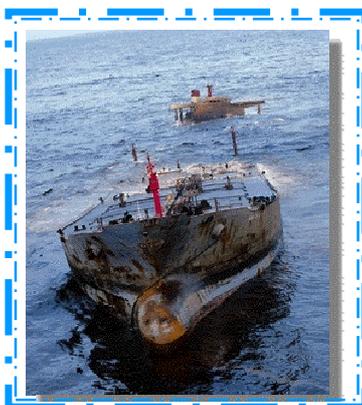


FOTO 8. Amoco Cadiz.

En 1978 ocurrió un descomunal vertido de crudo en las costas de la Bretaña Francesa. Fue un derrame histórico, y no solo por tratarse del mayor conocido hasta entonces, que lo eran 223.000 Tn de crudo. Estas son demasiadas toneladas para esconder bajo una alfombra (Ver **FOTO 8**).

Apenas pasado el dispositivo, el “Amoco Cadiz” se quedó sin gobierno por avería del servo. El comité concluyó que el fallo se debió en primera instancia a “Wave forces acting on the rudder” y en último a un diseño defectuoso, pero el servo de un superpetrolero es un chisme para echarle de comer aparte.

Los “maquis” negociaban con una avería que degeneraba en estropicio por minutos, al tragar aire y escupir líquido al degollado circuito del servo. La descomunal pala, que estaba suelta, oscilaba de banda a banda por efecto del balance y del oleaje, acelerando el desaguado hidráulico hasta terminar por cargarse otra de las líneas. Todo pasaba por intentar inmovilizar la pala y reparar el circuito, pero igualmente podía haberse intentado detener al giro de la tierra y un segundo después de colocado un diferencial la pala se cargó la cadena. No era trabajo para engrasadores con diferencial sino con contra maestres con cable de acero, mortazas, enormes grilletes, el auxilio de soplete y equipo de soldadura, mucho arte y valor físico.

A las 11:20 el jefe de Máquinas comunicó a Bardari, que la avería era irreparable.

Pasquale Bardari tenía 30 años, era su primer viaje mandando el “Amoco Cadiz” y, si se lee la prensa, había llegado a Capitán en 1975. Para Bardari su armador era un “manager” con oficina en Chicago al que, es evidente, habría largado muy gustoso el “muerto” de la carísima iniciativa.

Hacia la 11:00, poco antes de que el jefe se rindiera, Bardari ya había llamado a Brest Radio para preguntar y recalco preguntar, cual era el remolcador más cercano, siendo informado que el “Pacific” estaba en la zona. Poco más tarde, y ya con el informe del jefe, Bardari avisó a la costera de su situación solicitando un remolcador. Pero los remolcadores de salvamento que 1978 huroneaban por algunos puntos clave no pertenecían a sociedades benéficas, sino a empresas privadas que esperaban rentabilizar meses de inactividad con un “pelotazo” como el “Amoco”.

Indicando que no estaba interesado en ningún salvamento sino en un contrato de remolque a Lyen Bay. Pese al temporal de proa el “Pacific” llegó al costado del “Amoco” a las 12:12, dos horas y media tras la avería y una después de ser llamado, un récord que hoy sería difícil mejorar.

Ambos capitanes suspendieron la discusión hasta tener firme un remolque Weinert comenzó los preparativos para colocar un remolque en la proa del “Amoco” con idea de arrastrarla a estribor de su rumbo actual y sacar el buque del canal.

A las 13:36 consiguió pasar el remolque y hacia las 14:00 horas, con el tren firme en la amura de estribor y ya extendido, comenzó aplicar tracción. Se habían reanudado las negociaciones, que por mayor confusión se celebraban a través de sendos “intérpretes” dado que el inglés de ambos capitanes había resultado ser incompatible. Una observación de Weinert sobre la mala posición de Bardari para regatear debió ser como amenazante y en el puente de “Amoco” comenzaron a alterarse los ánimos.

A las 15:35 Bardari consiguió finalmente hablar con su manager. Durante todo este tiempo el “Pacific” había continuado tirando de la proa del “Amoco” sin conseguir llevarla más allá del 180 hasta que, a las 16:15, el remolque falló por su parte más débil, el improvisado enlace con el petrolero.

A las 14:00 Bardar y Weinert estaban en un embrollo que desbordaba su experiencia, pero un castizo refrán dice como se aprende a copear y a las 16:15 los dos ya eran poco más expertos. Por su parte Weinert ya había descubierto que, descartada la fuerza bruta, debía intentar técnicas de judoka para salirse con la suya, un estrategia sería dar el remolque por la popa, ganar barbovento por la línea de mínima resistencia y dejar “a su aire” la indomable proa del “Amoco”.

En el puente de petrolero, conscientes de las limitaciones del remolcador y de la proximidad de la costa, existía una comprensible irritabilidad, que debía servir de válvula de escape a preocupaciones más serias ante el furioso temporal y la noche que se avecinaba. Los alemanes también estaban irritados por la aparente falta de cooperación de los italianos que, sería más bien inexperiencia en una maniobra muy especializada. Poco antes de las 19:00 Weinert había recogido, reparado y alistado de nuevo el remolque. Inicialmente Bardari no estuvo de acuerdo en ser remolcado de popa, sabedor que durante los preparativos tendría que parar máquinas para no arriesgar su hélice aunque consciente quizás de la mayor experiencia de Weinert acabó aceptando.

A las 19:01 el más civilizado Bardari paró máquina a petición de Weinert para recibir el remolque por la popa. Por desdicha Weinert “actuaba” contra lo que Hamlet había llamado un piélagos de calamidades.

Tras largar el ancla de babor y ocho grilletes en unas veinte brazas de fondo se fue el diablo y apenas hizo cabeza.

Los buceadores de la Armada Francesa descubrirían posteriormente que la descomunal tracción había arrancado sin más las dos uñas de la cruz. La falta de previsión de Bardari en alistar el ancla de estribor le impidió el brindis al sol de fondearla, dando munición al comité que le juzgo.

A las 20:33 el “Pacific” consiguió colocar un remolque en la popa y a las 20:55 ya estaba hecho firme. Entonces Weinert solicitó al “Amoco Cadiz” atrás despacio y Bardari respondió lo evidente: inmediatamente por la popa tenía el roquedal y prefería dar avance con el “Pacific” tirando de la popa hacia babor. Pero ni eso podía hacer sin poner en peligro al remolcador, situado por su popa con el remolque de través y sin suficiente cancha para tirar.

Así estaban cuando a las 21:04 el “Amoco” se tragó la primera piedra, la cámara de bombas comenzó a inundarse, el petróleo a buscarse la vida y la atmósfera a llenarse de gases. El aspecto de la hélice sugiere que Bardar tiró de máquina para intentar escapar, finalmente, en previsión de que algún equipo eléctrico originara una explosión, ordenó parar los auxiliares y su buque comenzó a morir. A las 21:30, la popa golpeó las rocas otra vez a unas dos millas de la costa, esta vez para quedarse, y a las 21:45 se intentó arriar el bote salvavidas de babor, que resultó inmediatamente destrozado por la mar.

Weinert había continuado tirando del remolque hasta que a las 22:12 faltó de nuevo, a esa hora la sala de máquinas ya estaba inundada, el buque hundido de popa y sus tripulantes agrupados en el oscuro puente luciendo chalecos salvavidas. Una hora después llegó la caballería, el potente remolcador “Sinson”, que avisado demasiado tarde había aproado al temporal solo para hacer de espectador. El “Amoco Cadiz”, embarrancado y ensartado en pleamar, era ya un caso sin esperanzas. (Ver **FOTO 9**).



FOTO 9. El petrolero Amoco Cadiz hundiéndose.

A las 22:36 Bardari se arriesgó a activar la alimentación de emergencia para radiar una petición de auxilio y evacuar su dotación. Cuarenta y tres minutos más tarde el piloto de avión “Martín “ abandonó la escena con veinticinco náufragos a bordo y un segundo helicóptero ocupó su lugar, evacuando otros nueve. Cuando ya habían subido a un tercer helicóptero cuatro tripulantes más, Bardari y Maynard se negaron a abandonar el buque. Solos a bordo, Bardar y Maynard comenzaron a asfixiarse con gases de hidrocarburo y al salir el alerón de barlovento para ventilarse, Maynar creyó ver relámpagos. El buque se estaba partiendo en dos. Tras disparar tres bengalas, ambos fueron evacuados por otro helicóptero a las 05:10. (Ver **FOTO 10**).

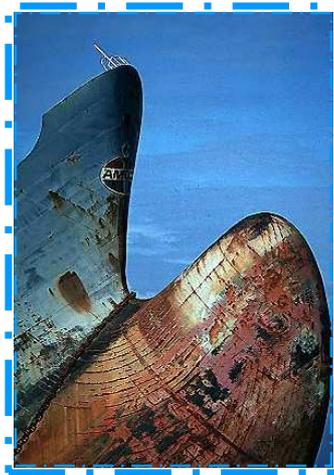


FOTO 10. La proa de Amoco Cadiz.

El amanecer del 17 de Marzo trajo a la administración náutica francesa una situación que no podía haber imaginado ni en sus peores pesadillas. El buque había embarrancado en el peor lugar posible a una dos millas de tierra y en un roquedal que, de puro impracticable, apenas si estaba cartografiado. Descartado el trasvase del crudo a tierra o a lugares menores, y con la experiencia de su difícil inflamabilidad adquirida en el “Torres Canyon” solo quedaba el recurso de invertir algunos millones de francos en fregonas y confiar en el efecto detergente de la madre naturaleza pues, a corto plazo, ni siquiera era rentable limpiar las playas por las pleamares equinocciales previstas para el día 26.

Se decidió volar los restos para que lo que tuviera que salir saliera de una sola vez. El 28 de Marzo la mar gruesa impidió a los buceadores colocar cargas explosivas, pero nada impidió que el 29 de Marzo 3 helicópteros antisubmarinos de armada francesa endosaron al petróleo doce cargas de profundidad de 350 libras reguladas 924

pies. El día 30 los buceadores informaron que los tanques verticales de fuel todavía podían estar de una pieza y los helicópteros dieron otro repaso a la popa hasta que el último mejunje vio la luz.

Los desmoralizados restos del “Amoco Cadiz” permanecieron en su sitio 11 meses más, hasta que el invierno siguiente otro temporal se los tragó.

18. IXTOC ONE.

El 3 de Junio de 1979, el pozo petrolífero “Ixtoc one” es protagonista de otro de los vertidos más grandes de todos los tiempos al derramar 560 millones de litros de hidrocarburos en la Bahía de Campeche, Ciudad del Carmen, en el Golfo de México.

19. ATLANTA EMPRESS Y AEGEAN CAPTAIN.

El 19 de Julio de 1979, se produjo un inmenso vertido debido a la colisión de los superpetroleros “Aegean Captan” y el “Atlanta Empress”, cerca de Trinidad y Tobago.

La tripulación del Aegean Captain tiene éxito dominando el fuego del buque que se remolca los días siguientes hacia Trinidad perdiendo cantidades pequeñas de aceite que un remolcador va dispersando.

No corrió la misma suerte el “Atlantia Empress” que el día 3 de Agosto se hundió tras una violenta explosión después de haber permanecido 15 días entre llamas. Esta catástrofe tuvo la culpa del vertido de 314.285 Tn.

20. BURNAH AGATE.

El 1 de Noviembre de 1979 el “Burnah Agate” colisionó con el Minosa, al suroeste de Galveston Entrance, en el Golfo de México. Se estimó un vertido de hidrocarburo de solo 650.000 litros en medio marino, sin embargo, alrededor de 1.900.000 litros ardían y se perdían en la atmósfera.

21. ANGELA PANDO.

En Julio de 1986, el buque de transporte de minerales Ángela Pando, de 70.000 Tn encalla próximo al puerta de la luz y de las Palmas (Gran Canaria), vertiendo al mar 50 Tn de fuel y aceite a través de una vía de agua en la popa.

22. ODDYSSEY.

En 1988 a 700 millas náuticas de Nueva Escocia (Canadá) el petrolero Odyssey derramó 132.000 Tn.

23. EXXON VALDEZ.

El 24 de Marzo de 1989 el petrolero Exxon Valdez, con una carga de 1,48 millones de barriles de crudo, derramó en Alaska 41.600 Tn de hidrocarburo.

Se cuenta que en el momento de partir este barco con destino a California el capitán Hazelwood se encontraba ebrio, por lo que el piloto sacó el barco hasta el final de la Bahía, y después, el capitán retomó el mando del petrolero. El capitán sorteó varios icebergs disminuyendo la velocidad y desviando el barco. (Ver **FOTO 11**).



FOTO 11. Exxon Valdez.

Posteriormente, el tercero en el mando tomó el mando. Es cuando se desvió y fue a parar a los arrecifes de Bligh, donde chocó y se derramó miles de toneladas de crudo. En una sola semana generó una marea negra de 6700 km², poniendo en peligro la fauna silvestre y las pesquerías de la zona. Para la limpieza de esta marea negra se utilizaron aspiradores y mangueras de agua caliente a presión.

El crudo que contenía el Exxon Valdez se trasladó a otro petrolero, y el casco del barco fue trasladado a San Diego para estudiar y determinar las causas del accidente.

24. PUPPY.

El 28 de Junio de 1989, el petrolero de bandera maltesa “Puppy” choca contra otro navío a 1.350 millas de Bombay (India). Se derraman 40.000 Tn.

25. ARAGON.

En Diciembre de 1989 el petróleo español Aragón vierte unas 25.000 Tn de crudo a unas 33 millas al noroeste de la isla de Madeira (Portugal), tras sufrir una avería en los tanques y sistemas de navegación.

26. KHARK-5.

El 18 de Diciembre de 1989, el superpetrolero iraní Khark-5 que iba cargado con 273.000 Tn de crudo ligero, sufría los embates del Atlántico mientras remontaba la costa africana con rumbo a Rotterdam.

El golpe continuo de las olas, hizo saltar los anclajes de la escala principal del navío y los hierros empezaron a golpear contra los registros de los tanques. Algunas de las chispas causadas por los golpes provocaron una gran explosión que abrió un inmenso boquete por el que se derramaron 50.000 Tn de crudo.

El barco en llamas quedó a la deriva hasta que llegaron tres remolcadores holandeses que fletó la compañía armadora.

La intención era aproximar el petrolero hasta la costa, pero no contaban con la firme oposición del gobierno español, temeroso de que aquel buque causara una desastrosa contaminación en las costas nacionales.

Khark-5 fue obligado a retroceder, comenzando una larga travesía que no finalizaría hasta quedar situado a un punto distante 200 millas al suroeste de las islas Canarias.

Ya en un lugar remoto y tranquilo se procedió al trasvase del crudo bajo vigilancia. El 12 de Febrero de 1990, ya libre de su carga, el superpetrolero entraba en el puerto de Las Palmas para efectuar las reparaciones necesarias.

En aquella ocasión y en esas latitudes se tuvo la fortuna, negada a Galicia, de disponer de un tiempo más estable y aguas más calmadas, que permitieron evitar el hundimiento del barco y una grave contaminación.

27. AMERICAN TRADER.

El 7 de Febrero de 1990 el petrolero American Trader hizo aguas y 1.000 Tn de petróleo produjeron una mancha de 22 Km. contaminando Bosa Chica, una de las mayores reservas naturales de California.

28. CIBRO SAVANNAH.

El 6 de Marzo de 1990, el Cibro Savannah, explota y se incendia en hinden, New Jersey, vertiendo alrededor de 32.000 litros de hidrocarburos.

29. SPRING FLACON Y MAYO 8.

El 8 de Junio de 1990 dos buques el Spring Falcon y el Mayo 8 colisionaron en las costas chinas y provocaron una mancha de petróleo de 70 por 18 de ancho Km de longitud.

30. MEGA BORG.

El 8 de Junio de 1990 el petrolero “Mega Borg” derramó 20,5 millones de litros de hidrocarburos a 60 millas al sur-sureste de Galveston, Texas (EEUU), tras un accidente y posterior incendio. Este accidente ocurrió mientras el Mega-Borg descargaba crudo en otro petrolero, es cuando explosionó la sala de máquinas.

31. SEA SPIRIT Y HESPERUS.

En Agosto de 1990 colisionan en aguas del Estrecho de Gibraltar el carguero de bandera Chipriota Sea Spirit y el buque Noruego Hesperus, provocando un vertido de 10.000 Tn de combustible.

32. IRAK.

El 25 de Enero de 1991 Irak arrojó al Golfo Pérsico unos 11 millones de barriles de crudo de los pozos de Kuwait para dificultar el desembarco aliado, causando el mayor desastre ecológico de la historia.

33. HAVEN.

El 11 de Abril de 1991 el petrolero Chipriota Haven de 144.000 toneladas se incendió debido a una explosión a una milla del puerto italiano de Génova y derramó 80.000 Tn de crudo que causaron una mancha de 25kms².

34. ABT SUMMER.

El 28 de Mayo de 1991 (Angola / Liberia), el superpetrolero liberiano, ABT Summer vierte petróleo después de una explosión en Angola causando una mancha de 17 millas náuticas por tres.

35. NAGASAKI SPIRIT.

El 19 de Septiembre de 1992 en Indonesia, el petrolero liberiano Nagasaki Spirit choca con el buque Container Ocean Blessing en las Malaca Straits vertiendo 12.000 Tn de crudo.

36. AEGEAN SEA.

El 3 de Diciembre de 1992, entre las 4 y las 5 de la madrugada, el petrolero de la bandera griega AEGEAN SEA, embarrancaba en Punta Herminia mientras se dirigía con su carga de combustible al pantalán petrolero que la empresa Repsol tiene en el puerto de Coruña. (Ver **FOTO 12**).



FOTO 12. Aegean Sea

Más tarde, una serie de explosiones en el barco ocasionarían la quema de una gran cantidad de petróleo, con la consiguiente emisión a la atmósfera de los nocivos gases.

Las costas de la zona afectada, que comenzaban a recuperarse tras el accidente del buque Urquiola, 16 años atrás, sufrieron un golpe brutal, y no se recuperarán jamás.

La economía de la zona quedó gravemente dañada. Los afectados eran mariscadores y pequeños pescadores. Más de 50 especies de aves, la mayoría de ellas

protegidas, se vieron afectadas por el derrame de crudo, al ser ésta una época de invernada de gran número de aves.

Zonas de gran interés ornitológico resultaron seriamente dañadas. El caso de los cormoranes resulta particularmente grave, ya que zonas de cría de cormorán moñudo que habían tardado 10 años en recuperarse en las zonas más afectadas tras la catástrofe del Urquida, desaparecieron de nuevo.

Hay que resaltar el nefasto mantenimiento por parte de las autoridades de un control de las costas y un seguimiento adecuado del problema.

El petróleo que el buque transportaba es el conocido como "Brent", el más soluble.

A través de las distintas informaciones hubo todo tipo de especulaciones en torno a las responsabilidades, tanto del capitán del Aegean Sea, como del práctico del puerto de Coruña en la catástrofe, con el fin de ocultar la verdadera responsabilidad civil y social tanto de la Administración como de la propia empresa Repsol.

Esta negligencia y falta de responsabilidad social de la administración eran bien patentes ante la falta de medidas de seguridad que acusa el puerto de Coruña.

Las autoridades fueron practicando una política de desinformación encaminada a que los habitantes de las zonas afectadas, no se cuestionasen la actual situación del puerto petrolero de la propia refinería del oleoducto que corta la ciudad o de la seguridad de estas instalaciones.

Por último, hay que mencionar la ineficacia del Centro de Recuperación de Fauna Salvaje de la Xunta de Galicia en el rescate y tratamiento de las aves afectadas por la marea negra.

37. MAERSK NAVIGATOR Y SANKO HONOR.

El 20 de Enero de 1993 el superpetrolero Danés Maersk Navigator, con unas 225.000 toneladas de crudo, chocó contra el japonés Sanko Honor con 96.000 toneladas, frente a la isla Indonesia de Sumatra.

38. BOUCHARD B155, Balsa 37 Y EL OCEAN 255.

El 10 de Agosto de 1993, colisionan tres buques en la Bahía de Tampa; el Bouchard B155, el Balsa 37 y el Ocean 255. El bouchard B155 derramó alrededor de 84.000 litros de combustible de nº6 que se extendió por toda la Bahía.

39. PETROLERO Y SUBMARINO NUCLEAR.

El 18 de Agosto de 1993 un submarino francés de propulsión nuclear y un petrolero colisionaron en el golfo de Fos-sur-mer, en la costa mediterránea gala, y unas 2.800 toneladas de hidrocarburos se derramaron en el mar.

40. JÚPITER.

El 16 de Septiembre, el Júpiter, que transportaba gasolina, arde por completo en City Bay, Michigan, por un incendio declarado a bordo.

41. COSMAS.

El 24 de Enero de 1994, el petrolero maltés “Cosmas” explotó en el mar de China, a 530kms al SE de Hong-Kong, cuando transportaba 23.000 Tn de crudo.

42. SAN JORGE.

El 8 de Febrero de 1994, el petrolero panameño “San Jorge” encalló frente a las costas uruguayas vertiendo al mar parte de las 80.000 Tn de petróleo y el combustible que llevaba.

43. SEA EMPRESS.

El 15 de Febrero de 1994, el petrolero Liberiano “Sea Empress”embarrancó en Milford Haven (Costa de Gales), derramando aproximadamente 70.000 Tn de crudo. Se da la circunstancia de que, solo cuatro meses antes de este accidente, otro petrolero había embarrancado en el mismo lugar. En aquella ocasión el doble casco evitó el derrame, pero el Sea Empress construido en España no lo tenía.

44. NASSIA.

El 23 de Marzo de 1994, el petrolero “Nassia”, con 98.000 toneladas de crudo y un carguero, ambos Chipriotas, se incendiaron tras chocar en el estrecho del Bósforo, 5.000 toneladas de crudo se vertieron al mar.

45. CASTILLO DE BELLVER.

El 5 de Agosto, el naufragio del petrolero español “Castillo de Bellver” frente al cabo de Buena Esperanza, en la costa sudafricana, causó el vertido al mar 250.000 Tn

de crudo. La corrosión del petrolero español Castillo de Bellver, que naufragó en 1989 en las costas sudafricanas, provocó un nuevo escape en el buque que aún contenía más de 100.000 litros de crudo en su interior el 25 de junio de 1994.

46. NAJODKA.

El 2 de Enero de 1997, el petrolero ruso Najodka naufragó a unos 160 Km. de las costas de la isla nipona de Oki, en el mar de Japón, a causa de un fuerte temporal.

El barco se hundió a 2.500 metros de profundidad, aunque su proa no se hundió del todo y llegó frente a las costas el día 7 de Enero junto con la primera marea negra.

El vertido total de petróleo fue de 6.250 Tn, formando unas 60 manchas que se acercaron a la costa, teniendo la más grande una dimensión de 18 por 1,8 Km.

La primera oleada negra llega a la costa el día 7 de Enero en forma de emulsión muy viscosa y espesa.

El mal tiempo impidió recuperar parte del hidrocarburo del barco. El día 8 de Enero comenzó a utilizarse los skimmers con los que se recogieron el 70% de las 21.000 Tn que transportaba el buque.

Aunque hubo pérdidas humanas, se consiguió salvar a la mayoría de la tripulación.

47. ERIKA.

El 12 de Diciembre de 1999, el Erika un petrolero de bandera maltesa y casco único con 25 años de antigüedad se partía en dos a 40 millas al sur del extremo de Bretaña, en la Punta de Penmarch y contaminaba cerca de 400 Kms de costa del litoral francés, liberando más de 10.000 toneladas de fuel.

Se calcula que quedan en el Erika, hundido a 120 m de profundidad y a 70 Kms de la costa unas 20.000 Tn de fuel, de las 50.000 que llevaba en sus bodegas. El accidente ocurrió justo cuando la mayoría de pájaros marinos estaban invernando frente a las costas atlánticas francesas.

Los peritos señalan que el petrolero no debería haber navegado jamás y critican abiertamente el sistema de selección empleado por la empresa Total para elegir sus buques. Los peritos consideran que Total debería de haberse negado a contratar este navío.

El experto apunta que la visita de inspección realizada al petrolero 18 meses antes del accidente fue insuficiente. Los tres especialistas navales consideran que el hundimiento del buque pudo haberse evitado, ya que, los daños iniciales como escora excesiva, roturas y ondulaciones en el puente, constituían claras señales de alarma que anunciaban el riesgo de una rotura en el casco. Tampoco el navío había sido preparado para navegar con mal tiempo, con unas condiciones de mar y olas difíciles. (Ver **FOTO 13**).



FOTO 13. El petrolero Erika hundiéndose.

La marea negra ocasionó y causará, en un futuro próximo, la muerte de entre 100.000 y 300.000 aves. Ha sido calificada como la mayor catástrofe ornitológica del litoral atlántico. Las aves pelágicas son las más afectadas, seguidas de las costeras y de aves propias de estuarios.

El turismo de playa y la pesca son sectores económicos básicos en Bretaña que se verán gravemente afectados.

Este accidente es el octavo que se produce en la costa de Bretaña en los últimos 32 años.

Varios barcos trataron de recuperar el negro combustible que flotaba en el mar mediante el sistema de aspiración, pero por culpa de la mala mar, que presentaba olas de entre 4 y 6 metros, y el grosor del combustible que imposibilitaba su aspiración por los sistemas convencionales, tuvieron que desistir durante varios días. Entre tanto, la mancha se iba dividiendo y una semana después del accidente la zona aparecía contaminada por una docena de grandes manchas flotantes que se estaban desplazando hacia el sur y estaban ya situadas a 60 Kms de la isla francesa de Yeu. Poco después, la marea negra llegó a la costa francesa continental de L'Orient y a la isla de Yeu, cuya principal fuente de ingresos es la pesca.

Para combatir la mancha dos barcos franceses emplearon un nuevo sistema de bombeo llamado foclex. Un holandés y otro alemán se sirvieron de grúas especiales: un remolcador británico empleo una especie de esponja gigante, mientras que dos barcos españoles distribuyeron sus 600 metros de dique flotante para intentar evitar la deriva de alguna de las manchas de fuel.

El Erika perdía combustible de sus tanques al no solidificarse como predecían algunos expertos, ni soportar las bodegas los embates marinos (Ver **FOTO 14**).



FOTO 14. El Erika.

Más tarde una gran mancha de fuel empezaba a remontar el estuario de Loira, considerada como zona de interés especial por la riqueza de su fauna y flora.

Los centros turísticos de Bretaña que en invierno se mantienen gracias a la talasoterapia, manifestaron su profundo malestar.

Mientras el fuel del Erika se iba convirtiendo en la pesadilla de centenares de kilómetros de costa, desde la rocosa y recortada Bretaña, hasta la arenosa y rectilínea de Aquitania, los pescadores que faenan en el Cantábrico temían que la marea negra, que ya había penetrado en el Golfo de Vizcaya, alcanzara la costa Cantábrica, y muy especialmente la costa vasca.

Un equipo de Greenpeace y numerosos voluntarios llegaron hasta la costa vasca para colaborar en la lucha contra la marea negra.

Tras el envío de dos mini-submarinos al fondo de dónde se hallaba el Erika, los expertos comprobaron que el petrolero tenía tres fugas que vertían varios litros por hora, formando emanaciones intratables en la superficie.

Aquí se recogieron en Bakio, Santurtzi y Arrigunaga aves afectadas por la marea negra y se llevaron al Centro de recuperación de animales de Goritz.

El informe encargado por el Gobierno francés a la Oficina de Investigación de Accidentes Marítimos culpa al armador, a los fletadores y a los inspectores que autorizaron la salida del buque, y desvela que la transnacional Total conocía bien el barco.

El capitán Krun Sundar Mathur era natural de la India. Tras el accidente fue encerrado en Brest y realojado en una prisión parisina, tras ser presentado ante la juez acusado de poner vidas en peligro y contaminación marina.

La tripulación formada por 26 personas pudo ser rescatada por un helicóptero de la marina francesa y otros dos de la Armada británica.

Las estadísticas indican que el riesgo de hundimiento se multiplica por 25 cuando los buques tienen más de 20 años.

Los ya existentes tendrían que, al cumplir los 25 años, dotarse de mayores medidas de seguridad para prorrogar su vida y dejar de utilizarse a los 30 años.

Sólo están permitidos los de más de 20.000 Tn para crudo y los de más de 30.000 Tn para productos petrolíferos refinados o químicos.

48. VERGINIA II.

El buque petróleo Verginia II, que chocó contra un muelle del puerto de Sao Sebastiao, al suroeste de Brasil, derramó 86.000 litros de crudo. La nave transportaba unos 100 millones. La nave chocó contra el muelle y así fue como perforó su tanque.

Los trabajadores, colocaron barreras flotantes y utilizaron aspiradoras para intentar aspirar el fuel. El derrame se prolongó durante 20 minutos, esto fue suficiente para manchar varias playas cercanas al área turística.

La empresa causante del derrame, deberá hacer frente a una multa de unos 13.000 dólares por el incidente. Esa suma se agregó a la lista de otras multas que la compañía tendrá que pagar por otros vertidos similares a estas.

49. TREASURE OFF CAPE TOWN.

El 23 de Junio del 2000 (Sudáfrica), 1.400 Tn de petróleo pesado vertido por el buque Treasure off Cape Town provocaron el rescate masivo de pingüinos en la Isla Dassen y Robber.

50. REFINERÍA .

El 16 de Julio de 2000 un escape en una refinería al Sur de Brasil derrama 4 millones de litros de crudo al río Barigui, afluente de Panamá, amenazando las cataratas de Iguazú.

51. ALLEGRA.

El 3 de Octubre del 2000, el petrolero “Allegra” con 900 Tn de aceite de palma colisiona y derrama 250 Tn en el Canal de la Mancha.

52. NATUNA SEA.

El buque de Panamá, Natuna Sea, encalló, el 3 de Octubre del 2000, en el Estrecho de Singapur a la altura de Batu Beharti, Indonesia. El buque transportaba una carga de 70.000 Tn de hidrocarburos crudos Nile Blend y se estima que se derramaron 7.000 Tn a consecuencia de la encalladura.

53. DERRAME.

El 21 de Noviembre de 2000 se derraman entre 20.000 y 25.000 litros de aceite CM 30, utilizado como materia prima del asfalto, en un pequeño riachuelo que atraviesa Manans, en la Amazonia brasileña. La mancha fue contenida antes de llegar al río Negro.

54. JESSICA.

El 16 de Enero de 2001 el buque Jessica naufragó a 800 metros de la isla de San Cristóbal (Galápagos) con 604.000 litros de diésel y 302.000 litros de combustible para barcos. En un principio no vertió la carga pero a medida que fueron pasando los días, el oleaje y el mal estado de la nave provocaron el derrame de medio millón de litros de combustible.

FOTO 15. El petrolero Jessica hundiéndose.



Desde que tuvo lugar el accidente hasta cuatro días después, las autoridades ecuatorianas no dieron la voz de alarma, y lo hicieron, porque el viernes 18 de Enero por la mañana el buque empezó a derramar aceite y gasóleo por la sala de máquinas, y por la tarde, reventó uno de los tanques de almacenamiento de combustible (Ver **FOTO 15**).

El buque, construido en Japón en 1971, cubría la ruta entre puerto Guayaquil y puerto Baquerizo, en la isla de San Cristóbal. Viajaba sin bitácora, sin carta de navegación y sin seguro contra daños ambientales.

El capitán se equivocó al intentar atracar de noche en puerto Baquerizo y encalló a 800 metros de la costa.

El Gobierno ecuatoriano se apresuró a declarar que el Ejecutivo estaba libre de toda culpa. Pero la verdad es todo lo contrario pues la Dirección General de la Marina mercante autorizó al Jessica a navegar por las aguas de estas islas.

El mismo sábado, 20 de Enero, la Embajada estadounidense en Ecuador manifestaba que tenían preparado un servicio de guardacostas dispuesto para colaborar en las labores de rescate del buque en cuanto el Ejecutivo Ecuatoriano lo solicitase. Hasta entonces, la compañía estatal Petroecuador sólo había podido trasladar unos 117.000 litros de carburante a otro barco. También había desplegado una red de contención. El domingo, 21 de Enero, el buque ya había derramado 113.000 litros y la marea negra se extendía sobre un perímetro de 112.000 Km hacia el noroeste y hacia la isla de Santa Fe.



FOTO 15. Barrera de contención del vertido del petrolero Jessica.

El lunes, 22 de Enero, aparecían los primeros animales afectados, que eran atendidos por el personal del parque Nacional de las Galápagos. En el mar los trabajos se centraban en extraer manualmente la mancha de combustible que era de 1.200 m² y en controlar el buque que permanecía escorado unos 25°. Se colocaron mallas de nylon para evitar que los lobos marinos se desplazaran hasta la mancha negra, así como barreras flotantes para la contención de combustible, y se vertieron materiales dispersantes y absorbentes para disminuir la contaminación. (Ver **FOTO 16**).

El biólogo de la Fundación Charles Darwin, Mauricio Velásquez, explicó que el combustible vertido flotaba durante unas horas, pero después iba al fondo del mar, destruyendo a su paso las algas y a otros organismos marinos de los que se nutren los peces.

El martes, 23 de Enero, la capacidad de combustible vertido superaba los 500.000 litros que formaban una mancha de 3.000 m² y una anchura en algunas zonas de 150 m de diámetro. Los expertos aseguraban haber vaciado casi todo el combustible que quedaba almacenado -aún faltaban 75.000 litros-.

Pero ese mismo día el ministro de Medio Ambiente ecuatoriano, Rodolfo Rendón, admitió que debido al oleaje, en el casco del Jessica se había abierto una segunda grieta por la que se había vuelto a escapar gran cantidad de combustible (unos 1000 litros) y éste alcanzaba a tres colonias de lobos marinos de las islas de Santa Fe, San Cristóbal e isla de Lobos. Hasta el martes, las especies que fueron afectadas fueron el piquero de patas azules (se recogieron 8 ejemplares), los lobos marinos (16 ejemplares) y el pelícano (20 ejemplares). Además, el símbolo de las Galápagos, las iguanas marinas, también se vieron afectadas.

El miércoles, 24 de Enero, la marea negra llegaba a la isla de Santa Cruz, mientras el personal de la Marina, del P.N.G. y pescadores con sus pequeñas embarcaciones, se afanaban por recoger el combustible esparcido en el mar hasta llegar a recoger 260.000 litros.

El jueves, 25 de Enero, la mancha negra llegaba hasta la Bahía Tortuga, en la isla de Santa Fe, pero gracias a un infatigable esfuerzo realizado por centenares de voluntarios, se pudo recoger hasta 7 Tn de combustible.

55. OLEODUCTO.

El 17 de Febrero de 2001 un fallo en un oleoducto de la estatal petrolera brasileña Petrobrás vierte en el río Sagrado, en el estado de Paraná, unos 50.000 litros de combustible diesel.

56.TARIO.

El 7 de Marzo el petróleo malayo “Tario” con 26.000 Tn de petróleo tipo 2, en medio de un fuerte temporal se parte en dos próximo a la isla de Batz, derramando unas 6.000 Tn. Una rápida intervención consiguió remolcar una de las partes hasta el puerto de Le Houré donde es vaciado.

57. PLATAFORMA.

El 20 de Marzo del 2001 una plataforma petrolera brasileña, la mayor del mundo en su género, se hunde a 120 Km de la costa de Río de Janeiro con una carga de 1,5 millones de litros de combustible diesel.

58. ZAINAB.

El 16 de Abril del 2001, se hunde frente a las costas de los Emiratos Árabes Unidos el petrolero “Zainab”, que transportaba 1.300 Tn de carburante de Pakistán.

59. LIMBURG.

El 6 de Octubre del 2002, el petrolero de doble casco “Limburg” de 300.000 Tn sufre un atentado a 3 Km de la terminal de D’Ash Shihs provocando un incendio que tardaría 36 horas en ser sofocado.

60. PRESTIGE

El 13 de Noviembre de 2002, el petrolero Prestige sufre una avería en las costas gallegas, 6 días después se hunde y provoca una marea negra de gran gravedad (Ver FOTO 17).

Aunque más de 700 playas se iban limpiando mediante la recogida de fuel manualmente con el lavado con agua o biorremediación, otras aún reciben restos de fuel, una media de 12 toneladas diarias en Galicia y en la costa Cantábrica.

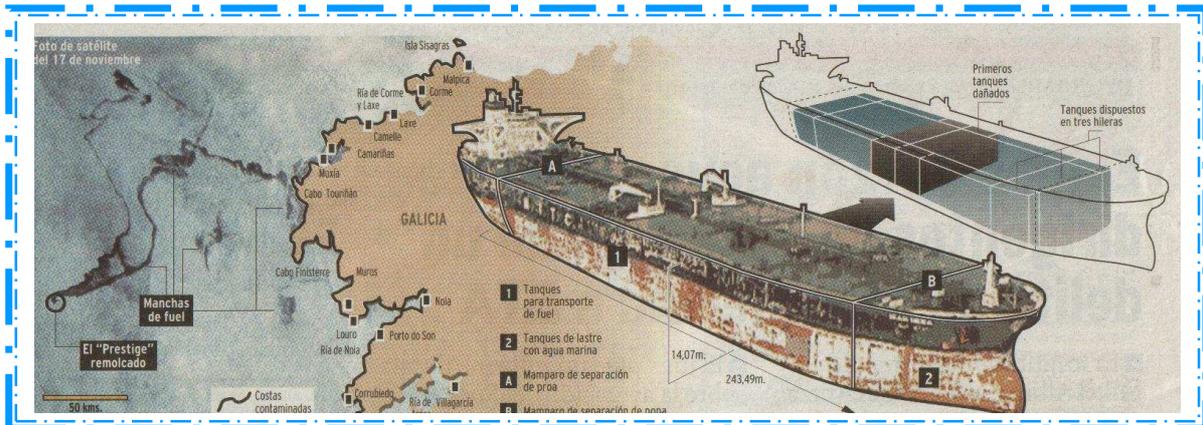


FOTO 17. “Prestige” hundido en Galicia en Noviembre de 2002.

Aunque el trabajo de los voluntarios y de los propios pescadores fue intenso y duro, no sirvió para mucho, ya que cada vez que limpiaban las costas, se volvían a impregnar del fuel-oil que desprendía y desprende el petrolero Prestige.

Los primeros frutos empezaron a llegar hacia el mes de Septiembre pero aún y todo sigue llegando manchas pequeñas manchas de chapapote.

En el siguiente apartado se podrá observar el primer mes de la catástrofe del Prestige día a día.