

1. EL TEMPORAL DE 2008.

1.1. San Sebastián.

Un temporal con olas demás de once metros arrasó el litoral guipuzcoano y originó cuantiosos daños materiales en Orío, Zarauz, Getaria y Deba y, sobre todo, San Sebastián. Las calles más expuestas de la Parte Vieja, el puerto, el Paseo Nuevo, La Concha y Ondarreta amanecieron con un paisaje devastado. Las olas gigantes hicieron llover pedruscos de veinte kilos sobre las calles.

En la pleamar hubo rachas de viento que encresparon el oleaje y estuvieron las olas golpeando los puntos más expuestos de la costa guipuzcoana.

En la pleamar hubo rachas de viento que encresparon el oleaje y estuvieron las olas golpeando los puntos más expuestos de la costa guipuzcoana.

En el puesto de vigilancia de pasajes vieron olas de 11,5 metros de envergadura y 16 metros, cuarenta kilómetros mar adentro. Destrozaron pretilos, barandillas, farolas y mucho mobiliario urbano.

Las olas destrozaron la balastrada de piedra del río Urumea u el primer piso del edificio de la calle Aldamar. En el Paseo Nuevo las olas hicieron un socavón y 200 metros de potril.

Sobre las seis de la mañana las calles Aldamar, San Juan y Soraluze estaban llenas de piedras, barro, arena, ríos de agua, motos y bicicletas.

En la calle Aldamar las olas destrozaron tiendas, todo el mobiliario urbano, y el Kaxkazuri. En las calles San Vicente, el 31 de Agosto se llenaron de agua todos los baños de los restaurantes.

En la ria, la marea entraba muy fuerte, provocó daños en el tercer puente. Mas arriba había un grupo de surfistas surfeando las descomunales olas. Bahía dentro, las olas provocaron daños espectaculares. Una ola salvo el espigón de la reserva deportiva y hundió casi medio centenar de botes y lanchas. En la Concha, las olas se llevaron trozos de barandilla. El agua arrasó La Rotonda, el Bataplan, el Centro de Talasoterapia La Perla, el Club Atlético San Sebastián y el Club Eguzki. (Ver **GRAFICO 4**)

LUGAR BOYA	VALORES (m)	OLA, ALTURA MAXIMA (m)
Pasajes	9,5	11,5
Bilbao (2 millones adentro)		12,5
Bilbao (20 millones adentro)	11	16

GRAFICO 4. Principales olas registradas.

1.1.1. Cuarenta embarcaciones se fueron a pique.

Las olas de diez y once metros que registró el litoral guipuzcoano en Marzo de 2008 empequeñecieron la resistencia de los puertos. Muchas embarcaciones se hundieron, pero la cruz roja y los bomberos junto con los forales, lograron reflotar una treintena.

Los daños que sufrió el Náutico fueron impresionantes, las olas destrozaron el comedor de proa, las escaleras de embarque y los locales de la parte de abajo. En el puerto, los dueños de las embarcaciones que aun flotaban trataban de arreglarlas. La mayoría tenían daños en el motor o estaban llenas de agua, pero los propietarios les intentaban arreglar.

1.1.2. Los ancianos en peligro.

Un matrimonio de ancianos ha sido rescatado de su hogar ya que las olas han tirado la puerta de su hogar de su vivienda.

Su casa se empezó a inundar pero les rescataron sanos y salvos. Cuando les tiro la puerta no les dio por pura suerte. Han perdido mucho dinero porque hace poco tiempo hicieron reformas en su casa, pero todo se ha echado a perder.

La Guardia Municipal les dijo que no se preocuparan de en que sitio dormir, ya que se encargarían ellos de buscarles un buen sitio. La fuerza del mar fue increíble, porque tiro una puerta blindada de cien kilos.

1.1.3. La Brecha..

El mar empezó a entrar a las 5:30 horas por la calle Aldamar, el paseo de Salamanca y la calle San Juan de San Sebastián, y no se detuvo hasta llegar al mercado de la Brecha.

En la Brecha no había electricidad, así que las puertas permanecieron cerradas. En el edificio Miramar los bomberos tuvieron que tirar una balconada de piedra del primer piso porque quedó muy dañada. Las olas tiraron la puerta del portal de ese edificio, y los vecinos estaban muy asustados. En los comercios de la planta baja estaba todo hecho un desastre, parecía que había pasado un ciclón. El que rompió las ventanas del restaurante Kaskazuri, inundó la cocina y el pub.

Los dueños estaban desesperados.

1.1.4. La Brecha tras la inundación.

El centro comercial La Brecha abrió el 13 de Marzo, dos días después de las inundaciones. Todo estaba perfectamente, salvo las escaleras mecánicas, que no funcionaban.

En la Parte Vieja trataron de arreglar todos los comercios. Los comerciantes de la Brecha tuvieron una frenética jornada que comenzó con decomiso de toneladas de productos y alimentos inutilizados y concluyó con una limpieza exhaustiva. Todo lo que hubiera tocado el agua, al contenedor.

El salitre estropeó las máquinas, que acabaron oxidadas por completo.

1.1.5. Los negocios de primera línea de costa..

La Perla, el Centro de Talasoterapia, fue afectada. El oleaje reventó barreras de protección de madera, y cayeron unos inmensos ventanales instalados hace unos once días. Toda la maquinaria se estropeó, y la zona estética estaba inundada por varios metros de agua. En el centro de Talasoterapia había piedras y había mucha arena en los vestuarios.

En el Bataplan pusieron varias defensas, pero no sirvieron. Las olas traspasaron las ventanas y destrozaron el local. En el sótano había dos metros de agua, y los equipos de música, las cámaras frigoríficas y el mobiliario acabaron destrozados.

En la discoteca “la rotonda” la situación era similar a la del Bataplan. Tiro los ventanales al mar y inundó la pista de baile. El local se quedó lleno de arena.

También hubo problemas con el club Atlético San Sebastián. Varios jóvenes sacaron un centenar de piraguas de un almacén anegado.

1.1.6. Paseo Nuevo.

El agua se llevo el muro del paseo nuevo y provoco un enorme socavón de 12 metros de diámetro, además de que desapareció el muro de la costa en largos tramos. El mar arranco todo el mobiliario urbano. Dijeron que cualquier solución provisional impediría el tráfico rodado en el Paseo Nuevo.

El paseo nuevo se cerró durante tres meses y se abrió a principios de Verano. El socavón de 9 metros de profundidad pensaron llenarlo de hormigón, pero el diagnostico fue de mayor gravedad. En el paseo nuevo movían con excavadoras bloques de piedra de 5000 Kg.

1.1.7. Resaca del temporal..

Eduardo Quevedo se quedo sin barco. Se llamaba Juantxo y lo engullo el mar la madrugada del temporal.

Juantxo se convirtió en la principal aflicción de este hombre: hombre desde hace 8 años, le tenía mucho cariño. Juantxo tenía 56 años y fue construida en San Juan, a el se la dieron hace 15 años.

Karmele Aguirre, gestora de la asociación de asentadores del mercado, fue afectada por el temporal, pues la marea le destrozó la oficina, pero consiguieron salvar todos los escritos.

En Zarautz, la cafetería La Perla sufrió algunos desperfectos, el mar les destrozó el local y la maquinaria.

1.2. Hondarribia, Deba y Mutriku.

El mar estuvo más tranquilo, las olas arrastraron algunas piedras del espigón que hicieron varios agujeros, pero no fue nada grave lo que paso en Hondarribia.

En Deba, las olas arrasaron el mobiliario urbano del paseo Cardenas. Las villas situadas a pie de playa también sufrieron algunos desperfectos.

En Mutriku, hubo baldosas destrozadas en el paseo de la playa de Saturaren, y se hundieron un bote y una txalupa.

1.3. Getaria.

Los olas atravesaron el puerto, arrasando lo que venia por delante, como dos vehículos. También sufrió daños la escuela de vela Kostabela. Dentro del puerto, uno de los pantanales se soltó de su guía y tubo que ser arrancado con cuerdas. En la playa de Gaztelape el mar arraso toda la arena, y en las faldas del monte San Antón, los adoquines de piedra.

1.4. Orio y Zumaia.

En Orio, los mayores desperfectos se centraron en el pretil del dique exterior del puerto y en el contradique.

Zumaia: la zona del paseo del faro y del espigón fue la mas afectada. Las olas derribaron la parte superior del espigón en dos tramos diferentes, de cerca de veinte barrieron la plazoleta del talaípe y se adentraron en Julio Beobide destrozando varios alfeizares.

1.5. Otros lugares costeros.

Galicia tuvo vientos huracanados y olas de mas de once metros. Huvo barios daños a causa de inundaciones. En A Coruña fue herido un hombre a causa de los vientos de 132 km/h.

En Cantabria, hubo destrozos, inundaciones y vientos huracanados. En Santander hubo olas de siete metros que causaron inundaciones en hoteles y restaurantes. Se dañaron 80 metros de barandilla, 300 de pasarela, 50 de muro y 40 árboles.

En Bizkaia (Bermeo, Ondarroa) y Asturias las olas inundaron locales comerciales, bajos y coches. Muchas embarcaciones se hundieron. En Bermeo se enanco 25 metros de rompeolas.

2. CONSECUENCIAS EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR.

Ecologistas en acción del campo de Gibraltar y Ceuta demandan a las administraciones una explicación ante el alto índice de siniestralidad marítima en el Estrecho de Gibraltar. Tan solo en el ultimo año han sucedido 5 accidentes de gravedad.

El último de ellos ha sido el buque mercante de bandera Alzaharaa que embarrancó a media milla de las costas de Ceuta.

Este hecho supone un gran riesgo ambiental, más si cabe cuando algunos puertos rebajan sus exigencias de seguridad para alcanzar mayores cuotas de competitividad en el mercado de buques.

Se deberían prohibir las actividades de burkering fuera de los recintos portuarios como actualmente sucede en la avía de Ceuta, que debería Haber activado el plan territorial de concienciar por contaminación Marina accidental, aprobado en 2006.

3. EL PRESTIGE.

Un informe dice que la costa vasca presenta el nivel de solución anterior al vertido. Por tanto la costa vasca se ha recuperado del vertido del Prestige, ya que en el estadio presento niveles de contaminación similares a los anteriores al accidente.

El fallo que hundió al “Prestige” era conocido desde 1996.

La clasificaron ABS, detecto el fallo en dos buques gemelos, del petróleo. España pide muchísimo dinero porque ese accidente se podía haber evitado.

4. ERIKA.

Un fallo histórico, un reconocimiento de los daños específicos al medio ambiente y ante todo un precedente capaz de alterar el rumbo de las consecuencias que hasta ahora han tenido los desastres ecológicos provocados por el hundimiento de buques petroleros.

La universidad del País Vasco hallara, no obstante, que habría que esperar a leer la sentencia con detenimiento para conocer toda la argumentación y tener una visión más exacta de este asunto. Empiezan a cuantificar lo que son daños al medio ambiente al margen de los perjuicios a la economía y a aquellos elementos afectados por el vertido. Es un paso adelante; afirma con rotundidad.

A su entender, la sentencia marca “un antes y un después”, especialmente en esa distinción entre los daños económicos y medioambientales.

“por primera vez en Europa se reconoce una condena de esa naturaleza para restaurar los perjuicios”. “Eso tiene que pesar” insiste. Hace eso si deja de ser una sentencia de la jurisdicción francesa que formalmente solo tiene Vigencia en ese ámbito territorial.

5. ACCIDENTE EN EL PUERTO DE TARRAGONA.

Un barco de gasoil que llevaba combustible a otras embarcaciones se hundió el 9 de septiembre de 2008 en el puerto de Tarragona. A consecuencia del hundimiento la nave perdió ente 10 y 25 toneladas de combustible, según informo la autoridad Portuaria.

La zona fue rápidamente acorralada por el personal del puerto y salvamento marítimo, lo que impidió que la mancha se extendiera fuera del puerto.

A media tarde las aspiradoras limpiaban manchas del fuel, que se mantenían dentro de la primera de las dos barreras establecidas por los equipos de emergencia. Antes los buzos habían sellado los respiradores de los tanques para evitar que el vertido aumentara.

De los 10 depósitos de combustible del barco los 4 que contenían gasoil y los 3 de los que llevaban fuel perdieron parte de su carga, ya que quedaron en la zona mas profunda al producir le el hundimiento.

6. MARO

6.1. Desguace del mercante “Maro”.

La capitanía marítima de Pasajes ha abierto un expediente al capitán del barco “Maro”. El mercante encallo en Jaizkibel en Marzo de 2008, por falta de vigilancia la empresa puede ser sancionada con una multa. Por ahora el desguace del barco “Maro”.

El maro encallo en Jaizkibel a la noche el día 6 de Marzo cuando llevaba rumbo a Pasaia. El mercante había salido de Bayona y termino en Jaizkibel. El mercante de 96 metros de eslora y con 54 toneladas de gasoil quedo destrozado por el temporal.

Las investigaciones que se han practicado hasta el momento para esclarecer las circunstancias que concurrieron en el naufragio no parecen albergar demasiadas dudas para la capitanía marítima. Todos los indicios apuntan a que las oficiales del barco, principalmente su capitán tuvieron una actitud negligente.

6.2. Piezas bajo el mar.

Cuando el mercante salio de Bayona a Pasaia la persona que dirigía el barco, el capitán a su primer oficial, introdujo el sistema de navegación las coordenadas del puerto de pasajes para que el piloto automático guiase el buque hasta Pasaia.

Tras el accidente fuentes cercanas a la empresa armadora comentaron que el accidente ocurrió a causa de una avería.

Los resto del barco ya están siendo desguazados, especialistas de la empresa Bizkaina Baw, llevan barias semanas trabajando en ello. Con lo que piden descansar para poder ver a sus familias. Las piezas del barco, recuperadas del mar están siendo arrastradas desde el agua hasta un promontorio muy cercano de la zona.

Donde son cargados con camiones y trasladadas a terrenos de la empresa Algeposa.

6.3. La final del “Maro”

el mercante “Maro” días después de encallar en Jaizkibel, por causa del temporal se partió en dos. Esto dificultó el trabajo, y tardaron más días de lo previsto.

La chatarra cuyo montaje se desconoce, ha ido trasladándose a una fundación de Sestao, para su reutilizarlo. Los operarios entre 8 y 16 según las épocas, llevan 136 días sin volver a casa y mas de uno añora a sus hijas a las que no han visto en todo este tiempo, muchos de ellos han realizado estas mismas tareas de asistencia durante los últimos accidentes marítimos entre ellos, en Prestige.

Todavía se desconoce la causa por la que el mercante “Maro” encallo en Jaizkibel, pero un grupo de trabajadores intentan averiguar como sucedió este accidente.

Los técnicos, que han estado raptados durante junio y parte de julio por el fuerte oleaje, no creen que la zona quede contaminada.

6.4. Trabajando para el “Maro”.

Han pasado cuatro meses desde que el mercante encallo en las rocas de Jaizkibel, y todavía siguen quedando restos del mercante “Maro”. Algunos restos del barco están sumergidos bajo el agua. Están situados en una zona de fuertes corrientes, donde se pueden desplazar las estructuras.

El oleaje ha movido varias piezas de su sitio con lo cual tiene que encontrar las piezas que se han movido. Han tenido que contribuir buzos para poder encontrar las piezas desplazadas a causa del temporal contra las rocas.

En estos momentos, en la cala de Jaizkibel queda encajado el doble fondo del barco donde se sitúan las maquinas. “esto es lo mas pesado de todo, porque las piezas están forjadas y cuesta mucho cortarlas y luego subirlas por el acantilado”.

Tras este trabajo se inicia la subida de las estructuras por el acantilado de 30 metros de altura. El barco se fue hacia las piedras y quedo suspendido. Poco después se levanto de atrás, de la papa, giro, por su propio peso, se partió.

6.5. Lo más costoso del trabajo.

Buzos y operarios se acercaron al lugar e iniciaron las labores de retirada y de limpieza de todos los materiales contaminantes del interior del barco, trasteso trabajo empezara el desguace que durara una semana mas. Una de las piezas que había que sacar se resbalo y volvió a caer al agua con lo cual tardaron mas en sacar todas las piezas del agua.

Fue una desesperación para todos los obreros que estaban trabajando allí. Tuvieron que ayudar entre todos a sacar aquella pieza y hacer otro recorrido para poder

subir bien la pieza, lo que realmente quieren los trabajadores que llevan más de cuatro meses fuera de casa en volver a su hogar. Las órdenes las reciben a traves del walkie talkies, aunque muchas veces las noticias que llegan no son del todo buenas.

Además durante esta jornada una de las piezas quedo atrapada entre las rocas y los técnicos tuvieron que trazar otro recorrido para conseguir elevarla hasta arriba. Lo que realmente quieren estos operarios es “si no viene la familia aquí, con el trabajo que tenemos es imposible verles”.

6.6. Peligro con las personas.

Normalmente las personas se sitúan a escasos metros del mar, donde esta colocada la chatarra.

La gente se pone muy cerca del mar y por eso los obreros tienen miedo que se golpeen con alguna pieza, o que simplemente el oleaje les lleve al mar y la corriente, por eso los obreros han decidido decir a la gente que no se sitúen ten cerca del mar y que tengan cuidado.

Han colocado una valla para que nadie corra peligro, y todos aquellos que se asomen estén a salvo.

6.7. Ladrones.

Los ladrones no tenían hora fija, por la mañana, por la noche, por la tarde...han robado entre un 3% y un 5% del acero del barco. Se habrán llevado unos 50.000 kilos, además de más de 1.000 kilos de gasóleo que tenían para las escarbadoras que han utilizado para el desguace del mercante Maro-

En la parte de las rocas ya no queda nada del mercante, señala el responsable de la empresa. Las mismas fuentes confían en poner fin a la tarea esta misma semana. El desguace ha permitido descubrir que prácticamente todo el cableado de cobre del barco fue robado antes de que comenzasen los trabajos de desguace.

6.8. Expediente al capitán del barco.

La legislación marítima obliga a que, por lo menos, dos personas: el oficial de guardia y además un marinero, vayan en el puente de mando durante una travesía.

En este sentido, se sospecha que en el momento del siniestro, el barco era guiado por el piloto automático y que la tripulación no se percató de que se dirigía a las rocas. De lo contrario no se explican que no se hubiese arrojado en ancla, cuando solo esta medida hubiera bastado para romper el embarranca miento.