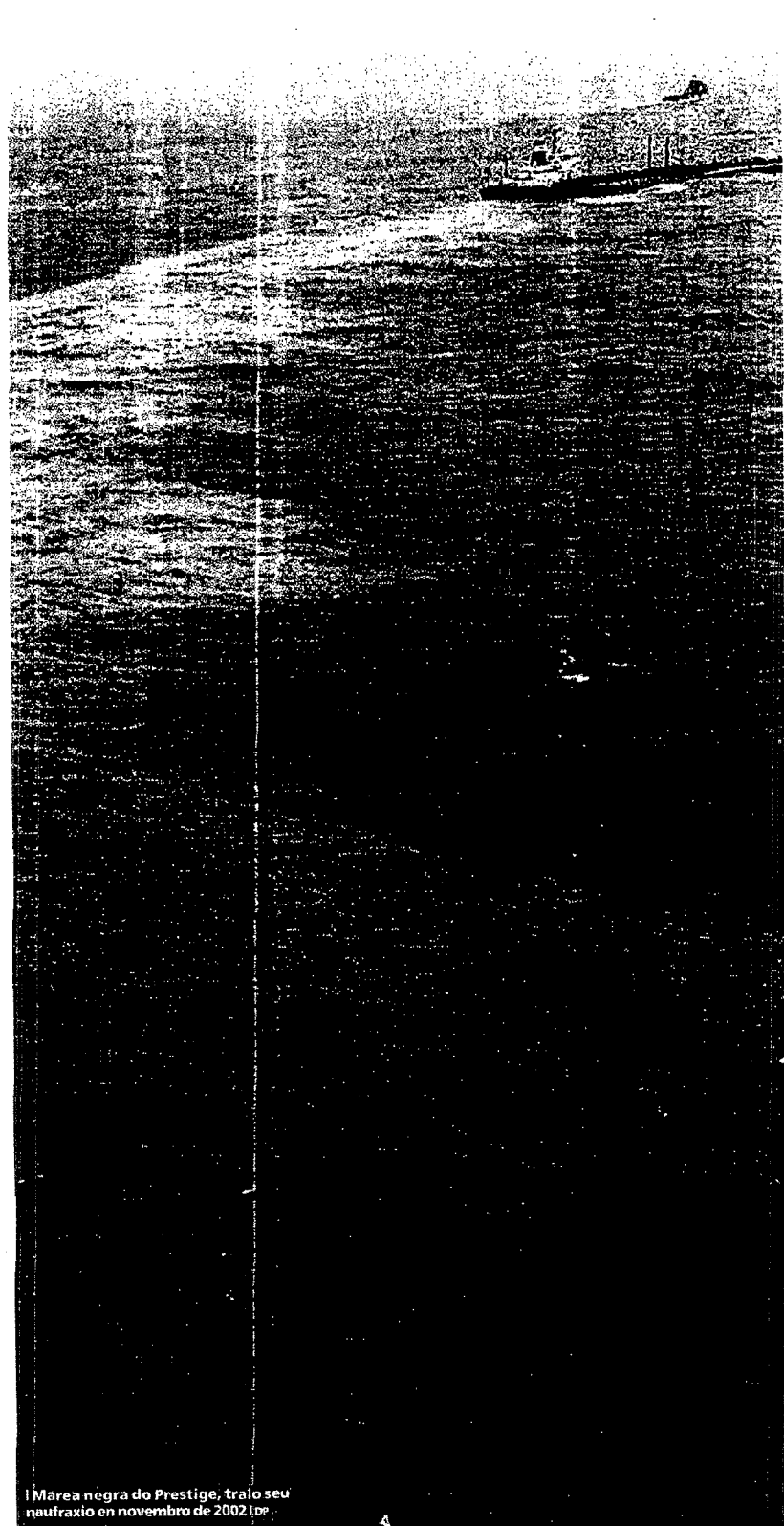


Cinco anos pasaron xa desde que escoitamos por vez primeira falar do Prestige para non esquecerlo endexa máis. O 13 de novembro fai un lustro dunha das máis célebres catástrofes sucedidas no mar de Galicia. Naufraxios de mariñeiros e accidentes de grandes buques sustentan a lenda dunhas augas que sufriron tanto como nos fan sufrir.

O mar negro

Unha historia de catástrofes



! Marea negra do Prestige, traio seu naufraxio en novembro de 2002 | DE

[repOrtaxe] **Polycommander, Urquiola, Erkowit, Andros Patria, Casón, Mar Exeo, Prestige...** Nomes que resoan coa mesma gravidade cá dos temibles titáns clásicos

[escribe **Manuel Álvarez Moreira**] [Fotografía DE | EP]

As enciclopedias din que o Mar Negro é un mar interior, encaixado no sudeste de Europa, entre o Cáucaso e a península de Anatolia. Todo o mundo lle chama así dende que se estendera a través do continente o seu nome, un tradución demasiado literal do turco, aló polo século XVII. Vai sendo tempo e corríxese un bautismo que outros mares merecen máis. Non ha custr moito traballo modificar as cartas de navegación e trasladar o sinistro alcume a outro mar, un laporeión do océano Atlántico que baña 1.121 quilómetros de costa no noroeste da península Ibérica. Ao fin e o cabo, a lenda é sempre superior a historiografía. As dúas parécen da verdade, pero o lendario axunta emocións ao relato dos feitos, privilexia o sentimento sobre o dato e o cálculo frío. En Galicia hai material dabondo para construír a nova lenda do mar negro, tan fermoso coma funesto, tan prezado coma vingativo. Temos todos os elementos para erixir unha mitoloxía, e ninguén dixo nunca que estas tivesen que ser contos de fáidas.

Lembramos a Manuel Rivas recitar, como o bardo das idades, ao final daquela manifestación multitudinaria do 1 de decembro de 2002 en Santiago a lista terrible que non esqueceríamos: "Polycommander, Urquiola, Erkowit, Andros Patria, Casón, Mar Exeo..." e agora Prestige". Nomes estraños, coma de tempos perdidos, que resoan coa mesma gravidade que os dos temibles titáns clásicos. E contra os titáns e Poseidón, estiveron sempre os homes, os argonautas, que en moitos casos xamais volveron do seu periplo.

Temos os protagonistas da nosa historia e, dende logo sóbranos tinta coa que escribirla. Tintura acibeche como o chapapote, e tamén vermella como o sangue, que por toneladas repousa no fondo do mar que non fai por merecer o nome de fogar dos atlantes, e si por ser un depósito de espantos, negro como non se coñece outro. Temos, xa que logo, tinta e feitos para relatar unha lenda trágica, pero na-

mentres o paso dos séculos a redacta por nós, podemos conformar con esbozar unha cronoloxía.

5 de maio de 1970

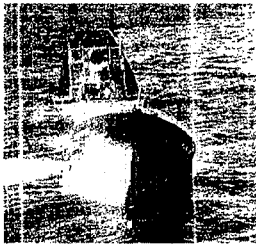
É 5 de maio. Un buque petroleiro noruegués achégase á ría de Vigo. Unha tripulante precisa atención médica urxente. A muller ingresa nunha clínica e preto dos peiraos fica o Polycommander, cargado con preto de 50.000 toneladas de petróleo que transporta cara Francia. A nave retoma o traxecto de madrugada, pero unha mala manobra lévaa contra a zona do faro de Monteagudo, nas Illas Cíes. De súpeto, unha grande fenda. Sen as catro no reloxo cando o cru comeza a manar do barco, cuxa tripulación é desaloxada con celeridade. A ría de Vigo recibe o verquido de 15.000 toneladas do ouro negro. A situación resulta nova para as autoridades, non moi preparadas para afrontar un desastre ecolóxico así. Pídesse axuda á aviación norteamericana para que traia dispersantes. O Polycommander deixa a súa sinatura contaminante no parque natural. Máis de trinta anos despois, chegaría o Prestige a repasar esa rúbrica.

31 de outubro 1970

Dous buques chocan á altura de Cabo Vilán. Un deles, o sudanés Erkowitz, moi afectado, desvíase cara A Coruña. A capital provincial inaugura a súa procura dunha non desexada plusmarca: a única cidade do mundo que sufriu tres grandes catástrofes marítimas. Estrea a xeira maldita o Erkowitz un día 31 de outubro, véspera de Defuntos. A vila herculina vístese cun loito máis sentido que nunca. No fondo da súa baía entérrase un barco cargado con 200 bidóns de pesticidas. A conciencia da necesidade dun porto exterior que saque o risco procedente do mar do centro da península coruñesa comeza ese día.

12 de maio de 1976

Urquiola é unha verba que en vasco significa "lugar de bidueiros".



13 DE NOVIEMBRE DE 2002

Como sempre, as primeiras novas non alarman demasiado. A información flúitrase paseniño. O día é o 13 de novembro e un potente temporal de chuva e vento golpea Galicia. E sen aviso chega un nome que ficará para sempre: Prestige. E un petroleiro con bandeira de conveniencia de Bahamas. O seu capitán chámase

Apóstolos Mangouras. Ven de se accidentar a 27 millas de Fisterra e transporta 77.000 toneladas de fuel-oil. A secuencia de feitos acelérase. O remolcador de Salvamento Marítimo 'Ría de Vigo' conduce o buque cara o interior do mar. Conforme chegan as novas enténdese a magnitude do feito: o barco está condenado. A súa

estrutura colápsase. Vai partir e afundirse e xa non hai remedio. Os 17 tripulantes son rescatados. Na costa só se fala dunha cousa: marea negra. Marea resulta unha palabra que se queda curta. É como se o mar enteiro se volvese pegañento combustible. As fotos de satélite retratan unha gran mancha espallándose en todas as direccións. A Administración central demostra pouca cintura no manexo da crise. Tenta minimizar ("pequenos fios de plastilina") un desastre medioambiental sen precedentes. Das Rías Altas ás Baixas, de Galicia ao norte de Portugal, non hai unha praia limpa. Todo o mundo aprende o que é o chapapote, sobre todos os miles de voluntarios que, chegados de todo o mundo, toman parte da maior e máis espontánea acción

ecolóxica do século. É a parte agradable do desastre. O resto é unha desgraza sen volta: danos case imposibles de cuantificar á natureza costeira do país; a actividade pesqueira que sostén boa parte da economía, mediatizada durante meses ou anos. Na mente de todos, un só cesexo: "nunca máis".



'Peligro de marea negra en la Ría de Vigo. Petrolero encallado y ardiendo junto a las Cies'. Así informaba el DIARIO DE PONTEVEDRA na mañá seguinte ó naufraxio do Polycommander o 6 de maio de 1970. Nas imaxes desta páxina asistimos ó momento no que o Prestige comeza a afundir no Atlántico, en novembro de 2002, ó accidente do Siempre Casina no 2005, na Mariña Lucense e ó do Mar Exeo, en 1992 en A Coruña.



3 DE DICIEMBRE DE 1992

A Torre de Hércules non se moveu do sitio dende o século II da nosa era. Sen embargo, o vello faro romano nunca fora testemuña de tal cousa como a que sucedeu aquel 3 de decembro. En España aquel ano só se falaba das Olimpíadas de Barcelona e a Expo de Sevilla. Para os coruñeses non ficará outra imaxe máis vivida que a da Torre e a cidade aos seus pés envoltas nunha noite de espeso fume negro a plena luz do día. O colosal incendio procedía do Aegean Sea, pronto adoptado para a historia propia como Mar Exeo. O vello petroleiro grego, fabricado no ano 1973 encalla na entrada da costa da Coruña. As 80.000 toneladas de carga comezan a arder. A nave pártese e afúndese. A tripulación é rescatada de xeito dramático, entre as lapas. Caen ao mar máis de 60.000 toneladas de petróleo. A mancha espállase como un cancro por 300 quilómetros de costa coruñesa, subindo ata Ferrol. Toda a industria pesqueira da comarca queda inutilizada. O impacto ecolóxico e económico é o maior coñecido. A Coruña completa a súa tema de traxedias marítimas. Esta última non a esquecerá de canto doado. Dez anos máis tarde, os mariñeiros aínda agardan por indemnizacións.

facía poucos días antes fronte á costa de Ribadeo. Peruanos, senegaleses, caloverdianos e galegos que compartían oficio faleceron nun desgraciado accidente. Só o fillo do patrón foi quen de se poñer a salvo aqueia xornada fatídica. Seis tripulantes máis quedaron fatalmente atrapados na embarcación e outros dous foron dados por desaparecidos.

Quixérase pensar que a desgraza dun naufraxio é excepcional, pero o eterno retorno forma tamén parte das lendas como esta. A Mariña Lucense reviviu o drama de fai dous anos co naufraxio do Nuevo Amadorín, tamén con base en Burela, este pasado mes de maio de 2007. Tres dos tripulantes do pequeno pesqueiro faleceron. O outro mariñeiro esquivou o infortunio ao non poder embarcar ese día. Tivo esa clase de desagradable fortuna imposible de apreciar cando te salvas pero ves morrer aos teus. El, que pode vivir para cantalo, falará a outros de todas estas historias trxicas que alimentan o mito deste mar negro, deste mar noso.

E coma se fose madeira, así ardeu o superpetroleiro bilbaíno Urquiza logo de embarrancar en augas da Coruña por un erro nas cartas de navegación. O flamante buque só tiña tres anos de vida cando se aproximou á ría un día 12 de maio. No seu interior, unhas 110.000 toneladas de cru procedente de Arabia Saudita. Case 40.000 toneladas da carga estaban: días despois no mar, ben ardent, ben contaminando as Rías Altas, estendéndose a Ares e Ferrol.

31 DE DICIEMBRE DE 1978

A Nitevella de toda unha xeración. É 31 de decembro. Mentres todo o mundo se prepara para despedir o ano, un enorme buque con bandeira grega, o Andros Patria, navega a 30 millas das Illas Sísirgas. O mar está batido e, de súpeto, un forte golpe estoura contra o casco do petroleiro que protexe 200.000 toneladas de petróleo pesado iraní. Cando a escuma se retira, asoma unha fenda de 15 metros no tanque número 3. A continuación, un estoupido e,

de novo, fume sobre a auga, que cantarían os Deep Purple. O verquido contaminante é de decenas de miles de toneladas. As contas varían, pero non é a cifra que máis importa. No accidente do Andros Patria morren 34 dos seus 37 tripulantes.

5 DE DICIEMBRE DE 1987

Xa pasouse unha década dende o derradeiro gran accidente marítimo en Galicia. Estamos no 5 de decembro. Mala época para andar na mar, e máis na fin do mundo. Non o ten en conta o cargueiro panameño Casón, que fica atrapado cando pasa fronte a praia do Rosstro, en Fisterra. O forte temporal provoca o movemento da carga e o posterior incendio do material tóxico transportado, sobre o cal non se dan moitas especificacións. Sucédense as explosións tralo impacto. De resultados do accidente morren 23 membros da tripulación. Unhas 1.100 toneladas da carga química son botadas ao mar, coa conseguinte alarma entre a poboación, que descoñece a natureza dese material.

26 DE FEBREIRO DE 2005

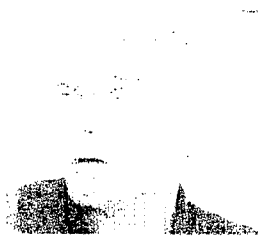
Pero non é esta unha historia de agresións nun só sentido. O mar de Galicia, de cando en vez, revélase máis negro que ningún polo fúnebre das súas peaxes. quen sabe se como tributo polas riquezas que ofrece, ou ben en vinganza polos atentados contra a súa saúde, o certo é que devolve os crimes con crueldade. Por cada desastre ecolóxico, hai cando menos un naufraxio que chorar. Nas mesmas augas onde se axonllan os xigantescos petroleiros, aí tamén navegan os mariñeiros, procurando pasar inadvertidos á traizón das ondas. Cuse sempre volven, pero por cada vez que non o fan, unha nova crise de confianza mutua se abre na nosa relación coas augas. Poucos saben destas feridas profundas como os veciños de Burela. O día 26 de febreiro de 2005 houbo un sentido funeral nunha igrexa da vila lucense. Os reporteiros gráficos captaron as bágoas que caían polas fazulas de xentes de moí diversa pel. Eran os familiares da tripulación do pesqueiro Siempre Casina, afundido

"Tememos que o Prestige se repita"

José Antonio Gómez Castro
[Patrón Maior da Confraría de Portonovo]

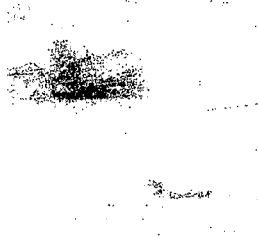
Hoxe, cinco anos despois, aínda está presente a lembranza do Prestige?

–Non se fala moito daquelo. Recórdanmo algunha vez en charlas, nalgunha situación fálannme dalgún detalle, pero pouco máis. O que acontece é que aquí, na nosa zona, a xente do mar involucrouse moito nas axudas e na limpeza, e hai que lembrar que o 90 por cento do traballo que fixemos nós foi no mar. Entón, esta xente toda que traballaba xunto a min non mo recorda. Si o fan noutros ámbitos, por exemplo, nas reunións coa xente da Administración, onde se fala deses días. A verdade é que se o lembramos entre os compañeiros é so para pensar: ¿que pasaría agora se isto volvесе a acontecer? Teño un sentimento de que pasou rápido todo este tempo, porque logo da catástrofe non atopamos moitas repercusións no noso traballo.



Como traballou vostede fronte aquel desastre?

–Nós, en Portonovo xuntámonos con outras confrarías. Tiñamos xa pensado o que facer nesa situación, pero despois a realidade foi moito máis grande. Tiven a sorte de que cando sucedeu o desastre saían avionetas para vixiar a zona. Eu fun unha vez, pero despois mandei ao meu fillo cunha cámara para gravar dende o aire o que de verdade pasaba co Prestige. Así puiden coñecer o que estaba a suceder re-



almente. Entón convoquei unha asemblea xeral para informar. Ao outro día fixemos unha saída e acompañounme xente do Concello. Tras avaliar a situación solicitamos a Pesca pechar totalmente a extracción.

Garda a pesar do drama, algún recordo positivo?

–Anécdotas poden contar 50.000, pero sobre todo gústame falar da involucración, da xente que nos visitaba de todo o mundo, da xente moi humilde que nos axudaba e



nos acnegaba xantar candos estábamos limpando. Mesmo me lembro da xente que facía a matanza nas aldeas e logo muncaba os choubizos e o resto do cocho aos voluntarios. Ademais, nós, dentro da desgraza, intentamos crear o mellor ambiente, xuntando as confrarías de todas as rías para colaborar. Aqueles días a competencia esqueciase e desaparecía calquera conflito. E iso durou despois. Lembrou que pedimos unha veda biolóxica no mar e empezamos o traba-



llo de novo en marzo. Pararon todas as artes. Ao primeiro o sector non reaccionou ben, pero os recursos multiplicáronse moito. Hoxe penso que debéramos ter aproveitado mellor aquela oportunidade.

Queda o medo no corpo de que se poida repetir outro Prestige?

–Si tememos que poida pasar unha nova situación parecida. O certo é que, por moitos medios ou maquiavaria que se poña para facer fronte, viuse que contra unha marea negra así non se pode facer nada.

"Houbo momentos de moita tensión"

Eduardo Pena

[Vicesecretario da Delegación de Goberno na Coruña. No ano 1992, cando o Mar Exeo, era secretario xeral do Goberno Civil na Coruña]

Como recibiu a noticia da catástrofe?

–Estaba durmindo cando me chamou a entón Gobernadora, Pilar Lledó, ás 7 da mañá. "Hai un petroleiro que se estrelou contra a Torre de Hércules", dixome. Sen sequera me duchar marchei correndo para o despacho. A miña primeira impresión ao escoitar a nova era que iso era imposible, que era unha tolemia. Pero logo nos confirmaron todo pola radio. A partir de entón comezamos a traballar e dende entón estivémolo facendo durante tres meses sen parar.

Estaban preparados para un suceso como aquel?

–O accidente do Mar Exeo é unha cousa desas nas que nunca se pensa. Chegado o momento, o máis importante é sempre evacuar á xente do buque. Tivemos que tomar decisións rápidas. Entre elas cortar todo o tráfico nas zonas próximas ao accidente. Isto facilitou moito que se puidese facer ben o rescate por parte dos helicópteros, que apuraron a evacuar a xente ao hospital. Pero por desgraza había máis problemas dos que pensabamos. Sabíamos que o barco íase partir. Os helicópteros ían a actuar na popa para recoller á tripulación. Houbo momentos de moita tensión porque se naquel instante o buque quebraba, estábamos con-



cenando á morte á xente. Moitos tiveron que tirar ao mar e estaban rodeados de lapas. O helicóptero tivo que descender mesmo a recoller ao rescatador. Pero finalmente fíxose un gran traballo por parte do persoal como o piloto daquel Helimer, que faleceu recentemente. Tamén foi moi importante o labor da Blanca Quiroga, a embarcación da Cruz Vermella. Unha vez que os tripulantes do Mar Exeo foron salvados, todo foi máis tranquilo.

Garda unha boa lembranza daqueles días?

–Hai que dicir que cando sucedeu aquilo houbo unha resposta impresionante. Como dato podo apuntar que mesmo viñeron á Coruña xornalistas dos Estados Unidos que, impresionados pola xestión do accidente, querían xuntar información para aplicala ao accidente do petroleiro Exxon Valdez, que sucedera por aquel tempo tamén.

Aínda pensa que se pode repe-

[AS FRASES...]

"A xente que traballaba comigo non me fala do Prestige" (José A. Gómez Castro)

"A miña primeira impresión ó escoitar a nova era que iso era unha tolemia" (Eduardo Pena)

"A confraría converteuse nunha base pola que pasaban familiares dos tripulantes do Siempre Casina" (Alfonso García)

tir un día como aquel?

–Poderíanse poñer todos os elementos imaxinables para que non se repetise, pero a verdade é que iso, se ten que suceder, é inevitable. Existen moitos imponderables, entre eles os erros humanos, que están aí, e, por suposto, a intensidade da meteoroloxía. O que hai que ter claro en todo caso é que existe unha lei que hai que cumprir, como sucede co tráfico rodado, e que está para evitar accidentes. Pero non coído que en Galicia exista unha predisposición especial para que acontezan este tipo de catástrofes.

"O mar sempre se cobra vidas"

Alfonso García- Siempre Casina

[Patrón Maior da Confraría de Pescadores de Burela]

Como lle chega a un a nova dun naufraxio como aquel?

–Foi a primeira hora da mañá. Eu ía de viaxe e avisáronme de que algo lle pasara ao Siempre Casina. Dixéronme que íera un golpe de mar e que quedara coa quilla ao aire. No momento non se sabía nada dos tripulantes, non sabías nada das balsas. Por non saber, non sabías nin se había balsas sequera. Ata que entón apareceu o fillo do patrón, que foi o supervivente do naufraxio, nunha balsa. Iso fíxome conservar a esperanza, que, como se di, é o último que se perde.

Que se pode facer dende unha confraría nun caso así?

–A confraría neses circunstancias foi unha base. Por alí pasaron os familiares e os coñecidos. Hai que lembrar que algúns tripulantes desaparecidos eran estranxeiros, por ruanos, por exemplo. Entón tivemos que atender as súas familias e tamén estivemos pendentes das tramitacións das repatriacións. Á chegada dos parentes das vítimas vivíuse moito nervosismo. Todos estivemos pendentes do que acontecía e das novas de Salvamento Marítimo. O que podíamos ofrecer a xente que estaba alí eran alimentos, café para pasar o tempo, e sobre todo moita tranquilidade. Ao final aquilo foi todo unha desgraza, que se repetiu tristemente este ano co naufraxio do Nuevo



Amalorín.

Pénsase en que se podería ter feito para evitar a traxedia?

–O risco sempre é máximo na pesca. En calquera actividade laboral sempre existe un perigo, pero en canto sobes a un barco, todo se fai maior. Podemos botar as culpas ao mal tempo ou facer moitas hipóteses. Pero o que todos temos claro é que o mar sempre se cobra vidas. Isto parece que a xente non o ten presente, e só se fala dese risco moi de vez en cuando. Os medios de comunicación lembráronse en ocasións dramáticas, pero pouco máis. As institucións pódenselle pedir medios, e a mesma xente, os tripulantes do Siempre Casina, eu sabía que eran moi precavidos. Pero insistí: o risco 'cero' non existe. Estabamos as 24 horas do día moitos barcos na mar e ninguén está libre do accidente, de que che faie un pé na escaleira. Sabemos do perigo. Son as circunstancias do noso traballo.