

La catástrofe del *Prestige*

Prestige: un caso más en una larga lista negra*

Se calcula que en el mundo se utilizan 65 millones de barriles de petróleo al día y que hay una pérdida de 2.381.000 barriles anuales ocasionados por derrames de diversa magnitud, durante la producción, transporte y refinación del crudo. La mayoría de este crudo se incorpora en forma directa al medio ambiente.

Con la intensificación del comercio mundial y de los niveles de consumo, el volumen de derrames petroleros podría aumentar. La generalizada utilización del petróleo y sus derivados en nuestra vida cotidiana, como nafta, querosén, aceites pesados o lubricantes, no debe ocultarnos su verdadera naturaleza: es una sustancia peligrosa, tóxica e incluso cancerígena. El petróleo crudo es un complejo de hidrocarburos que contiene más de 1.000 sustancias químicas diferentes. Una de ellas es el benceno, un cancerígeno en grado uno, según la Agencia Internacional de Investigación sobre el Cáncer, IARC. La otra es el tolueno, que produce mutación en las células vivas y puede afectar el desarrollo embrionario y fetal del ser humano. El petróleo es un veneno tanto para los ecosistemas acuáticos y terrestres como para la vida humana.

En áreas continentales, los oleoductos que manejan un gran volumen de petróleo son los que muestran el mayor número de derrames. Se calcula que en promedio, la ruptura de una tubería sencilla resulta en la contaminación de 0.11 hectáreas. Podemos calcular la magnitud del riesgo ambiental, si pensamos en países como México, que poseen aproximadamente 60.000 Km. de tuberías.

Otra fuente de contaminación son los grandes buques petroleros. La magnitud e impacto público de los derrames de superpetroleros varía de acuerdo a la ubicación geográfica del vertido. La gravedad de esta sustancia tóxica se incrementa cuando se produce en zonas costeras debido a la gran diversidad biológica existente. Los factores meteorológicos en el lugar del vuelco es otro elemento importante. Las mareas altas, las corrientes oceánicas y los fuertes vientos agravan los efectos ambientales del derrame. La composición del crudo también influye.

Entre 1970 y 1990 sufrieron accidentes más de 1.000 buques petroleros en el mundo.

La tragedia más publicitada tal vez ha sido la del buque tanque *Exxon Valdez* ocurrida en Estados Unidos frente a las costas de Alaska en 1989, en las que derramó 41.600 toneladas de crudo en el estrecho Príncipe Guillermo, y produjo graves daños ecológicos que aún persistían en 1999. Exxon (hoy ExxonMobil) tuvo que pagar a Alaska un monto inédito como indemnización por daños y perjuicios, casi 5 mil millones de dólares. Esto modificó en forma sustancial la normativa de transporte de sustancias peligrosas por vía marítima.

A raíz de este derrame, en 1993 la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo de las Naciones Unidas, estableció que los petroleros que se fabricaran a partir de esa fecha debían contar con doble casco. Los que tenían 25 años de antigüedad tendrían que adoptar mayores medidas de seguridad para prorrogar su vida útil y dejar de utilizarse a los 30 años. Sin embargo, esta normativa se aplica sólo para los buques que transportan más de 20.000 toneladas de crudo, o más de 30.000 toneladas de productos refinados del petróleo.

* Fuente: OIwatch.

Los fallos humanos son la principal causa de derrame, seguidas por problemas de infraestructura (equipos, materiales) que a fin de cuentas también son errores humanos. La falta de un adecuado control gubernamental también contribuye. Un ejemplo es la tragedia ecológica de las Islas Galápagos ocurrida el 19 de enero de 2001, en Ecuador. El derrame de 900.000 litros de búnker y diesel provocado por el buque-tanque *Jessica*, cerca de la Isla San Cristóbal, se debió a varias negligencias humanas. La primera a la actitud de un capitán que dio la orden de fondear cerca de las rocas volcánicas en la Bahía del Naufragio. La segunda a la improvisación e irresponsabilidad de la armada ecuatoriana, que otorgó el permiso de navegación. Y la tercera, a la codicia de las empresas involucradas. Originalmente, el encargado de abastecer de combustible al barco de turismo *Galápagos Explorer* era el *Doris I*, pero como se averió. Petroecuador, la empresa que provee de combustible a los yates turísticos de las Islas, pidió que lo transportara el *Jessica*, de bandera ecuatoriana. Aunque este buque no tenía autorización para navegar, Acotramar, la propietaria del *Jessica*, gestionó el permiso por vía telefónica un día sábado y en pocas horas lo obtuvo de la Dirección General de la Marina Mercante. El *Jessica* tampoco tenía seguro de responsabilidad civil porque en las leyes de Ecuador sólo los barcos que transportan más de 2.000 toneladas de combustible están obligados a asegurarse contra derrames. Pero esta situación no lo eximía de cumplir la normativa internacional sobre medidas de seguridad. Para el transporte de este tipo de combustible el buque debe ser de doble casco y el *Jessica* no lo tenía. La irresponsabilidad es aún mayor ya que las Islas Galápagos fueron declaradas Patrimonio de la Humanidad en 1979 por la UNESCO.

En 1967 el buque *Torrey Canyon* derramó 121.200 toneladas de petróleo en Francia, ocasionando gravísimos daños ecológicos en las costas del Canal de la Mancha. La posibilidad se transformó en una trágica realidad. Once años después el petrolero *Amoco Cádiz* vertió 228.000 toneladas de crudo en este mismo lugar.

En diciembre de 1999 ocurrió el derrame del barco de bandera maltesa *Erika* de 30.000 toneladas de petróleo en Francia, lo que produjo la muerte masiva de casi 300.000 aves en las costas bretonas. Esto hizo que la Unión Europea endureciera las normas de seguridad de los superpetroleros con la adopción del Libro Blanco.

Las consecuencias de los derrames petroleros se agravan aún más cuando los derrames de petroleros se producen en sitios que abastecen de agua potable a la población. Un ejemplo es el derrame de 5.300 metros cúbicos de petróleo ocasionado por el choque entre el buque *Estrella Pampeana* de la empresa Shell y el carguero *Sea Paraná* en las costas del Río de la Plata, el 15 de enero de 1999. El accidente, además de producir una catástrofe ambiental, afectó gravemente las economías regionales de los partidos de Magdalena y Berisso en la provincia de Buenos Aires. Los intendentes de estos municipios presentaron en la justicia demandas por daños y perjuicios contra Shell y la empresa transportadora de contenedores Primus. La comuna de Magdalena pidió un resarcimiento económico de 155 millones de pesos y la temporada de verano del año pasado se inauguró con un cartel que decía «zona de desastre ecológico y ambiental» y en Berisso con otro que recomendaba «no bañarse».

En Brasil, entre 1975 y 1997 hay registro de trece casos de derrames petroleros que oscilan entre las 50 y 6.000 toneladas, para un promedio anual de más de 2.000 toneladas. En 1999 (hasta octubre) se contabilizaron ocho casos, los cuales oscilaron entre 10 y 4.000 litros para un total de unas 16 toneladas. Sin embargo, en enero de 2000 ocurrió un derrame de 1.300 toneladas de petróleo en la bahía de Guanabara, contigua a Río de Janeiro, que afectó cientos de kilómetros cuadrados de área marítima y de manglares (incluyendo un área protegida de 14.000 hectáreas), así como casi todas las playas de los municipios de la bahía.

Se estima que una tercera parte del petróleo derramado en el período 1983-1999 fue a dar al mar, por tratarse de accidentes en terminales marítimas o en refinerías ubicadas en la zona costera.

Con el reciente derrame del buque *Prestige* frente a las costas noroccidentales de España, se debe retomar el debate de los derrames petroleros por parte de los buques transportadores.