

BOLETIN DE LA RED DE RESISTENCIA A LAS ACTIVIDADES PETROLERAS EN LOS TROPICOS
OILWATCH

Diciembre, 2002

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 grado 1 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.

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.

Las fallas humanas 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 del 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 han sido 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 Comunidad Europea endurezca 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 13 casos de derrames petroleros que oscilan entre los 50 y 6.000 toneladas, para un promedio anual de más de 2.000 toneladas. En 1999 (hasta octubre) se contabilizaron 8 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 retoma el debate de los derrames petroleros por parte de los buques transportadores.

En el presente boletín hacemos una reseña de derrames petroleros recientes.

La Secretaría Internacional
OILWATCH

=====

=====

HISTORIAS DE AQUELLOS QUE RESISTEN

=====

NIGERIA

SHELL ES MUY DIFÍCIL DE MANEJAR. LA POBLACIÓN RURAL RECLAMA CONTRA LA RESISTENCIA DE SHELL A LIMPIAR DERRAME DE CRUDO

Patrick Naagbantón
27 de septiembre, 2002

SOBRE LA COMUNIDAD Y LOS PUEBLOS

Ikata es un asentamiento rural relativamente grande, en la nacionalidad étnica Ekpeye en el Delta del Níger (localizada administrativamente en el Area de Gobierno Local de Ahoada-Este, Estado Rivers, Nigeria). La población de la comunidad es de alrededor de 3.600 habitantes. La agricultura de subsistencia y la pesca son las ocupaciones mayores de la gente. La Shell Petroleum Development Company (SPDC) empezó sus actividades petroleras en la comunidad en 1964.

RUPTURA DE OLEODUCTO: SHELL REPARA LAS INSTALACIONES, Y SE REHUSA A LIMPIAR EL DERRAME DE CRUDO

El 28 de junio, 2002, la tubería de SPDC localizado en un área en la comunidad de los pueblos rurales Ikata llamada Akbor se rompió y escupió grandes cantidades de petróleo crudo en las fuentes de agua, lagos, ríos y tierras de cultivos de la comunidad.

El Jefe Máximo de la comunidad, Jefe ThankGod Ozor, de 49 años de edad, y padre de 8 hijos, quien se encuentra preocupado por la devastación del ambiente de la comunidad y su efecto sobre la economía rural, conversó con el Monitor de Campo de ERA.

“Este derrame de crudo ocurrió el 28 de junio, 2002, y nos percatamos de él cuando nuestras mujeres que iban a sus cultivos esa mañana volvieron a mi palacio para informar que sus cultivos de yuca y ñame están cubiertos de petróleo crudo.

“Reuní mi concejo de ancianos, a las mujeres y jóvenes de mi comunidad y les pedí mantener la calma, que Shell vendría a limpiar el derrame. Después de esto invitamos a Shell; llegaron y repararon su tubería averiada, pero no limpiaron el derrame. Nuestros lagos y ríos que son nuestra única fuente de agua para consumo están cubiertos de petróleo crudo. Aún nos encontramos suplicando a Shell para que limpie los derrames en nuestros ríos, lagos, y cultivos. No es la primera vez que sucede algo de esta naturaleza. En 1983 en el área de Agbeupa, y en 1996 en el área de Isioku en nuestra comunidad, sus tuberías también derramaron petróleo crudo, y destruyeron nuestros cultivos. Esta vez, nuevamente, no estamos dispuestos para aceptar el argumento de Shell de que sabotearon su tubería. Ellos solamente nos dijeron que no podíamos comprobarlo. Han estado haciendo eso. Ellos jamás nos compensan por el daño causado a nuestros ríos, lagos y cultivos.”

Jefe ThankGod Ozor, 49 años de edad, y padre de 8 hijos.

Las investigaciones de ERA revelaron que desde 1964 cuando Shell empezó sus operaciones en la comunidad, las instalaciones ni las tuberías han sido cambiadas o reemplazadas. Sin embargo los funcionarios de Shell visitaron la comunidad acompañados de la policía móvil armada para intimidar a la gente local. Desde que ocurrió este incidente Shell no ha limpiado el derrame e incluso se ha rehusado a aceptar responsabilidad por el derrame y la consecuente destrucción de las fuentes de subsistencia.

DEJAN MERCENARIOS SUELTOS EN LOS POBLADOS LOCALES DE IKATA

A pesar del cambio de gobierno militar a civil en Nigeria, aparentemente Shell sigue manteniendo con tenacidad sus viejos modales y poco aceptadas tácticas.

“Cuando lo del derrame y Shell vino hasta acá (Comunidad Ikata) el 20 de agosto, 2002. Llegaron con la policía armada móvil, una persona que se presentó como el Sr. John Dee, Jude Ndubisi y otro Deifa, dijeron que las personas mencionadas representaban al Departamento de Relaciones Comunitarias y el Ministerio de Ambiente. Les permitimos cerrar la tubería y prometieron volver. No los hemos vuelto a ver.

Cuando esperamos y no vimos a Shell, fuimos al Ministerio de Ambiente del Estado Rivers, en Port Harcourt, las oficinas centrales, y reportamos el asunto al Comisionado de Ambiente quien negó tener conocimiento del derrame. Nos recomendó seguir el asunto, ya que Shell es muy difícil de manejar.

Aún seguimos el tema. Nuestra primera demanda es que ellos deben limpiar el derrame, otras demandas son secundarias. Ejemplo, si ponemos la compensación como primera cosa, por cuánto tiempo ellos nos podrán alimentar, sin importar qué tan ricos sean?

Jefe Franklin Ituma.

59 años de edad, padre de 10 hijos, agricultor y miembro del Concejo de Ancianos de la Comunidad Ikata.

EL DERRAME DE SHELL LLEGA A OTRAS COMUNIDADES

La comunidad Ikata se conecta a otras comunidades por los lagos Olobo, Owu y Ochiba. Estos lagos, cuyas ramas se vacían en las comunidades río arriba de Orashi, Omelema, Omokua, Odaga, Emoh y Elok en las Áreas del Gobierno Local Central de Abua Central, del Estado Rivers, tuvieron el 20 de septiembre, 2002 en una declaración conjunta de medios en una radio local en Port Hartcourt, Estado Rivers FM Stereo, pidieron a Shell que venga y limpie el derrame y provea fuentes alternativas de agua para el consumo para las comunidades afectadas. Los lagos Olobo, Owu y Ochiba en la comunidad Ikata son tributarios del Río Orashi Superior. El Río Orashi Superior pasa a través del corazón de varias comunidades en el Área del Gobierno Local de Abua Central.

ERA observó una veloz diseminación del crudo desde su sitio de origen hacia lagos de las comunidades, ríos y cultivos que afectan a las comunidades vecinas. Las consecuencias del derrame para la población y su ambiente son graves. El sitio y los alrededores están llenos y liberan malos olores. También, los lugares de vida de la comunidad se localizan a kilómetros del sitio del derrame. El impacto del derrame y al ambiente es considerable.

Existe muy poco desarrollo de infraestructura en la comunidad, por ejemplo, baja calidad habitacional, no existen provisiones de agua portátiles ni instalaciones de salud. A cambio por el petróleo, las comunidades ricas en petróleo reciben la visita de agua contaminada, su subsistencia destruida e intimidación.

Fuente: REPORTE DE CAMPO DE ERA #110

Más información: ENVIRONMENTAL RIGHTS ACTION/ FRIENDS OF THE EARTH

#214, Uselu-Lagos Road, P. O. Box 10577, Benin City,

Nigeria. Tel/Fax: + 234 52 600165

E-mail:eraction@infoweb.abs.net

=====
CAMBIO CLIMATICO

=====

LOS CAMPOS DE HIELO DEL KILIMANJARO SE DERRITEN

Maria Godoy

WASHINGTON, DC, 17 de octubre, 2002 (ENS)- Alguna vez descritos por el autor Ernest Hemingway como "tan anchos como el mundo entero," los campos de hielo en la cima del Monte Kilimanjaro ahora se han retirado a su extensión superficial más baja en los últimos 12.000 años y podrían desaparecer en las próximas dos décadas, sugiere una nueva investigación.

Los hallazgos, basados en el primer informe climático africano usando el análisis de corteza de hielo, son por demás preocupantes, según los científicos, porque estos glaciares proveen uno de los pocos archivos históricos del cambio climático en los trópicos, donde escasean largos registros en corteza de hielo.

Las capas de nieve sobre el pico helado del Kilimanjaro se encogen. La blanca cumbre del Kilimanjaro, que a 5.895 metros (19.341 pies) es el punto más alto en África, ha sido históricamente uno de los puntos geográficos más reconocidos del continente. Sin embargo, en los últimos dos años, investigaciones han indicado que los glaciares del Kilimanjaro se retiran a una velocidad sin precedentes, encogiéndose en por lo menos el 80 por ciento desde 1912.

Hoy los nuevos hallazgos publicados hoy en la revista "Science" indican que los glaciares se derriten a una velocidad de alrededor medio metro (1.6 pies) por año, apoyando predicciones previas que, si las condiciones climáticas actuales persisten, las capas de hielo se esfumarán para el 2020.

"Encontramos que la cumbre en los campos de hielo ha bajado en por lo menos 17 metros desde 1962," dijo Lonnie Thompson, catedrático de estudios geológicos de la Universidad de Ohio State, y autor principal del estudio de "Science".

El margen del campo norte de Kilimanjaro, dijo Thompson, se ha retirado en más de dos metros (6.6 pies) en los dos últimos años.

"Eso es más que perder dos metros de hielo de una pared de 50 metros de alto... eso es una cantidad enorme de hielo," dijo Thompson, quien encabeza el equipo de investigación financiado por la National Science Foundation, que ha estado rastreando la retirada del glaciar desde el 2000.

Thompson y sus colegas analizaron seis cubiertas de hielo retiradas del Kilimanjaro en el 2000. Las cortezas revelaron que la región de alrededor del monte ha experimentado varios cambios climáticos de corto plazo desde que los glaciares se formaron hace 11.7000 años.

Las cortezas glaciares indicaron que hace alrededor de 9.500 años, el Lago Chad, ahora el cuarto mayor cuerpo de agua de África, cubría un área mayor que el Mar Caspio. Evidencia también demostraba una era fría sobre el continente, entre el año 1270 AD hasta el 1850 AD.

La composición de la corteza también sugería que por lo menos tres períodos de sequía prolongados han azotado a África en los últimos 12 milenios. La más reciente sequía masiva ocurrió hace 4.000 años y duró tres siglos, amenazando el mandato de los Faraones y transformando al Desierto del Sahara en la yerma región que es ahora, dijo Thompson.

Durante aquella última sequía, los campos de hielo del Kilimanjaro cubrieron menos superficie de la que cubren hoy. Un área ahora estimada en 2.6 kilómetros cuadrados (una milla cuadrada), dijo Douglas Hardy, geocientífico de la Universidad de Massachussets en Amherst, y coautor del informe de "Science".

Mientras estos hallazgos indican que los glaciares del Kilimanjaro se han encogido antes, "la velocidad actual de cambio es sin precedentes," explicó Hardy.

"En 20 años, podremos llegar a un punto en el que por la primera vez en 12.000 años pueda no haber hielo alguno sobre el monte," dijo Hardy. "Es un tiempo de cambios increíbles para éstos glaciares."

Hardy dijo que esta velocidad de cambio es consistente con las tendencias de calentamiento global observadas en otros glaciares alrededor del mundo. Pero se preocupa que el Kilimanjaro se ha vuelto un inapropiado blanco del efecto invernadero.

Hardy advierte que la evidencia disponible de satélites, mapas aéreos y lecturas térmicas es demasiado ligera para conectar al calentamiento global de forma concluyente con los glaciares que se derriten en el Kilimanjaro. Otros factores, como la humedad atmosférica y los cambios en la precipitación, también entran en juego.

"Es desafortunado para la credibilidad de la ciencia usar Kilimanjaro como el símbolo del calentamiento global cuando tenemos ejemplos mucho mejores en el mundo," dijo Hardy.

Thompson estuvo de acuerdo, pero enfatizó que los desvanecientes campos de hielo del Kilimanjaro deberían ser vistos como una parte de una tendencia mayor de cambio climático global actualmente en curso que "debería ser tomada muy en serio."

Fuentes: Environment News Service (ENS) 2002.

=====

=====

PETRÓLEO EN ÁREAS PROTEGIDAS

=====

SUDÁFRICA SE ALISTA PARA RESCATAR UN NAUFRAGIO DE DERRAME PETROLERO

Toby Reynolds

18/09/02

ST LUCIA, Sudáfrica - Socorristas trabajaron ayer para preparar un buque naufragado en un intento de sacarlo a flote que podría romper el casco y derramaría cientos de toneladas de crudo en un santuario sudafricano de vida silvestre.

El Jolly Rubino de bandera italiana, en el mar de la costa nororiental sudafricana cerca del reconocido por la UNESCO Parque de Humedales St Lucia, podría ser reparado y se le drenaría el agua a bordo desde que un incendio provocara que la flota abandonara el barco la semana pasada, dijo el socorrista Smit.

Las autoridades dijeron que decidirían ayer si seguir o no con el intento de sacar el buque aún flameante de la bahía, lo que podría abrir el barco y derramar hasta 900 toneladas de combustible que aún se encuentran a bordo. Casi 400 toneladas de crudo ya han salido de una grieta en su casco.

“La compañía de rescate ha estado trabajando muy arduamente bombeando el agua fuera del navío,” dijo Charles Carey, funcionario de manejo de desastres. “Ellos sabrán para ahora (más tarde ayer) si harán el intento de volverlo a sacar a flote el miércoles, o si no lo harán del todo,” añadió.

El crudo derramado amenaza la vida silvestre del parque, que incluye tortugas en peligro, hipopótamos, cocodrilos, y una amplia variedad de aves y peces.

El buque zarpó el jueves casi siete millas al sur del estuario dirigiéndose a los humedales.

El viento prevaleciente alejaba una pequeña mancha de crudo del parque, que aún no había sido contaminado. Conservacionistas dijeron que no se arriesgarían, y habían lanzado barricadas de arena para evitar que las olas llevaran crudo hasta los humedales.

Funcionarios declararon que el intento de rescate es la mejor opción disponible, ya que el casco del navío ha sido tan debilitado por las llamas que pronto se rompería de cualquier manera.

PARCHANDO LA GRIETA

Smit dijo que trabajadores de rescate terminarían de parchar la grieta en el casco con placas de metal, y trabajarían para bombear más agua fuera del navío, que descansa a alrededor de 200 metros de la orilla, emitiendo humo de cubierta.

“Aún arde, pero las temperaturas se reducen a medida que pasan los días,” dijo la vocera de Smit, Claire Gomes.

El fuego ha rugido a través de la carga del buque por siete días, y demuestra pequeñas señales de ceder. Smit ha dicho que tomaría dos semanas extinguir las llamas, pero añadió que el intenso calor podría haber destruido cualquier químico tóxico a bordo.

La carga del navío incluía varios químicos tóxicos. Las autoridades dijeron que el buque perdió 70 contenedores de carga por un lado, y advirtieron a los miembros del público a no tocar cualquier residuo llevado por las olas.

Se iba a ubicar un boom a través de la boca del cercano río Umfolozi, y los expertos de control de contaminación dijeron que cerrarían las bocas de otros ríos al sur del parque.

El área de conservación marina del parque es un sitio para el anidamiento de tortugas Leatherback, mientras que los arrecifes fuera de la costa son muy conocidos entre buceadores por su amplia variedad de peces.

Los 22 miembros de la tripulación del Jolly Rubino fueron llevados por aire el pasado jueves luego de que el fuego del cuarto de máquinas se extendiera y saliera de control. Fuertes vientos y altos mares detuvieron los intentos de los operadores de salvataje para abordar el barco hasta el sábado.

El buque había estado navegando desde el puerto principal de Sudáfrica, Durban, a Mombasa en Kenia.

Fuentes: Reuters News Service 2002

=====

DERRAMES PETROLEROS EN ASIA

=====
SINGAPUR
=====

SINGAPUR EN APUROS PARA CONTENER DERRAME DE ACEITE COMBUSTIBLE

Edwin Koo
13/06/02

SINGAPUR- La ciudad-estado Singapur lanzó booms para proteger sus playas en el isleño balneario de Sentosa ayer después de un derrame petrolero fuera de la costa, pero la autoridad portuaria dijo que una limpieza estaba progresando bien.

Cientos de toneladas de aceite combustible se derramaron en el mar luego de que dos buques colisionaran a alrededor de 4.5km (2.8 millas) fuera de la costa sur de Singapur.

"No ha habido reporte alguno de que el aceite afecte cualquiera de las islas o Singapur continental," dijo la Autoridad Marítima y Portuaria en una declaración.

Once personas del equipo anti contaminación estaban en la escena y habían establecido booms de contención como precaución en las aguas de Sentosa y la Bahía Marina, cerca del central distrito de negocios, decía.

Singapur, sitio regional de procesamiento y petroquímica, opera el segundo puerto más ocupado del mundo.

Casi 450 toneladas de combustible de navíos salieron del Neptank VII, taque registrado en Singapur, luego de una colisión temprano por la mañana con el navío de registro tailandés, MV Hermion.

El buque de 1.937 toneladas gruesas fue contratado por Royal Dutch/Shell, declaró la compañía petrolera en una declaración.

El navío de 9.580 toneladas gruesas, que se dirigía a Penang en Malasia con 3.000 toneladas de plywood, es de propiedad de la Thoresen Thai Agency. La carga no sufrió daño, el gerente de flota de la compañía Andrew Aidrey dijo a Reuters.

Casi 14 horas después del derrame, la autoridad portuaria dijo que algunas manchas de aceite habían sido limpiadas por el equipo anti-contaminación y que ambos buques estaban en el puerto.

"Las operaciones portuarias, incluyendo las refinerías petroleras y plantas energéticas, y tráfico de navíos no han sido afectadas y siguen operando con normalidad."

Fuentes: Reuters News Service 2002

=====

=====

VIETNAM

=====

VIETNAM BUSCA CONTENER DERRAME PETROLERO DE UN BUQUE

18/07/02

HANOI - Un buque que se cree naufragó hace siete años fuera de la costa sur de Vietnam ha estado derramando crudo y podría haber sido rescatado para contener el derrame, dijo un funcionario vietnamita ayer.

La mancha de crudo fue detectada hace dos meses y se pensó en un inicio que había salido de tuberías en el campo petrolero Rong (Dragón), pero buceadores lo rastrearon posteriormente hacia un buque hundido.

"Primero rociamos con spray sustancias químicas para que el petróleo se asiente, y nos encontramos estudiando otras medidas, incluyendo halar el buque a la superficie, para resolver completamente la situación," dijo un funcionario de la Autoridad Portuaria in la provincia Ba Ria-Vung Tau.

El funcionario, quien pidió no ser identificado, dijo que el buque era de 100 metros de largo, y 15 metros de ancho pero que no sabía lo que éste transportaba.

Dijo que el daño ambiental hasta el momento no era serio.

"Es de algunos metros de ancho y de algunos kilómetros de largo, lo que es demasiado diminuto como para calificarlo como un desastre."

Informes de prensa identificaron el buque como un navío malayo, el Gigekek Tajo, que llevaba 166 contenedores, 26 toneladas de aceite combustible. Los 19 tripulantes fueron rescatados y han sido repatriados, dicen los informes.

El oficial de puerto dijo que esos detalles no habían sido confirmados.

“Ellos piensan que es el buque malayo que se hundió en el área el 14 de noviembre, 1995 en una feroz tormenta, pero aún nos falta llegar a una conclusión,” dijo.

El campo petrolero Rong está ubicado a 120km (74.52 millas) al sudeste de la provincia de Ba Ria-Vung. Es uno de los recursos energéticos clave del país, junto con el campo petrolero Bach Ho (Tigre Blanco).

Fuentes: Reuters News Service 2002

=====

DERRAMES PETROLEROS EN AMÉRICA LATINA

=====

BRASIL

=====

LA BRASILEÑA PETROBRAS LIMPIA UN DERRAME PETROLERO DESPUÉS DE UN INCENDIO 17/9/02

BRASILIA, Brasil – La gigante petrolera estatal brasileña Petrobras trabajó el fin de semana para limpiar un derrame de petróleo en una pintoresca bahía que es el sitio de recreación de los ricos y famosos después de un fuego de toda la noche en una terminal de puerto.

Petrobras declaró que un incendio empezó tarde por la noche del sábado en el muelle de una terminal portuaria en Angra dos Reis, un remanso para propietarios de yates a casi 90 millas (145 km) al sur de Rio de Janeiro. El incendio empezó durante los trabajos de mantenimiento pero su causa es aún desconocida.

Transpetro, el brazo de transporte de Petrobras, movilizó alrededor de 450 hombres y 50 barcos una vez empezado el incendio para limitar los daños, según una declaración emitida por Petrobras. El fuego fue extinguido a tempranas horas del domingo.

A pesar de su creciente estatura en la industria petrolera global, Petrobras fue demandada por autoridades el año pasado por una serie de vergonzosos derrames de petróleo y ha sufrido numerosos accidentes. En julio, dos obreros murieron en una explosión de una refinería de Petrobras.

Petrobras dijo que nadie salió herido en el incendio de Angra. El muelle en la terminal Almirante Maximiliano da Fonseca no operaba en ese momento.

“Los daños materiales están siendo evaluados y las causas del incendio investigadas,” sostuvo Petrobras en una declaración.

Petrobras dijo que “un volumen” de petróleo, sin especificar cuánto, se derramó en el mar y que equipos de limpieza seguían trabajando en el área. Petrobras dijo que esperaba completar su trabajo de limpieza para el final del lunes.

Transpetro suspendió las operaciones de carga y descarga en el terminal hasta que éste pueda ser reparado y que los buques puedan ser desviados hacia otros terminales. Casi 23 buques por mes llegan al terminal, dijo la declaración.

Fuentes: Reuters News Service 2002

=====

DERRAMES PETROLEROS EN AFRICA

=====
ANGOLA
=====

ANGOLA DEMANDA A CHEVRON POR \$ 2 MILLONES POR AGENCIA DE CONTAMINACIÓN
1/7/02

LISBOA – Angola ha demandado a la gigante estadounidense ChevronTexaco Corp por \$ 2 millones USD por causar daños ambientales, reportó la agencia portuguesa de noticias Lusa la semana pasada.

La demanda es la primera que la nación africana ha elevado contra una compañía petrolera operando en sus aguas, dijo un vocero del Ministerio de Pesca y Ambiente.

La demanda fue presentada por contaminación de playas y daño a la pesca de la región de Cabinda, una de las regiones petroleras offshore principales de la ex colonia portuguesa, dijo Lusa.

La semana pasada, ChevronTexaco dijo que redujo la producción de crudo en Angola en alrededor de 55.000 barriles diarios o 12 por ciento después de una fuga de un oleoducto.

El oleoducto transporta crudo desde el área Maongo a su terminal de exportación en Cabinda. La tubería ha sido cerrada por dos semanas después de que se descubrieron las fugas.

Fuentes: Reuters News Service 2002

=====
DERRAMES EN EL PACÍFICO

===
FIJI
===

TANQUERO CHOCA CON ARRECIFE DE FIJI, SE TEME DERRAME
5/7/02

SUVA – Un banquero de petróleo ha llegado a tierra en mares tormentosos en un arrecife cerca de las populares islas turísticas de Fiji, amenazando con un desastre ecológico si la carga se derrama, dijo la Armada de la nación del pacífico sur esta semana.

Un intento de rescate sería efectuado a horas del incidente para llevar a flote al Great Theresa, registrado de Papua Nueva Guinea que chocó con el arrecife horas después de dejar el puerto principal de Fidi, Nadi, dijo el Funcionario de Operaciones de la Armada, el Oficial Waisale Korowisa.

Hasta ahora la carga, de tamaño desconocido, no se ha derramado.

El Comandante de la Armada de Fiji, Viliame Naupoto dijo que Fiji no tenía equipos adecuados para manejar un derrame grande de petróleo.

“Si hay un derrame de petróleo, será desastroso para el área costera turística de Fiji, especialmente con con las enormes olas entrando,” dijo Naupoto a Reuters.

La tripulación del buque de ocho personas de nacionalidad holandesa resultó ilesa, dijo. Fiji emitió una advertencia de tormenta de alerta alta el martes por una fuerte tormenta que se acercaba desde Australia.

El fuerte mar con olas de hasta seis metros (20 pies) dificultaron a la armada llegar al buque, dijo Naupoto.

Naupoto declaró que un algo se había atado al buque, que descansaba sobre el arrecife del Pasaje Navula, alrededor de 50 km (31 millas) al oeste de Nadi, al lado occidental de la mayor isla de Fiji, Viti Levu.

“No estamos seguros si el rescate terminará en un derrame de petróleo,” dijo Napoto.

Un equipo de rescate del agente de Fiji del buque, Neptune Fishing, también intentaba llegar al barco.

Los huéspedes de un lujoso hotel de la Costa de Coral de Viti Levu reportaron haber visto cinco incendios esta semana y se alertó a las autoridades locales de desastres.

Fuentes: Reuters News Service 2002

=====

=====

FUERA DE LOS TROPICOS

=====

ESPAÑA: MANCHA DE CRUDO AFECTA LA PESCA, Y VIDA SILVESTRE EN COSTA ESPAÑOLA

Adrian Coft
19/11/02

LA CORUÑA, España - Una inmensa mancha de petróleo clausuró la pesca y devastó a la vida silvestre de la costa noroccidental española este fin de semana, mientras socorristas luchaban en duros mares para rescatar un banquero chocado que aún contenía más de 70.000 toneladas de petróleo.

Un grueso lodo negro cubría un franja de más de 35 kilómetros (22 millas) de la rocosa costa de Galicia. Ecologistas luchaban por salvar aves marinas bañadas en crudo.

Sin embargo, los grupos ambientalistas sostienen que una catástrofe mucho peor podría haber ocurrido si el tanquero Prestige, de 26 años de edad, averiado en una tormenta el miércoles, se rompería en dos partes en medio de olas de siete metros (22 pies) en el Atlántico luego de que España le ordenara abandonar sus aguas. El WWF sostuvo que de derramarse todo el crudo, sería uno de los derrames más grandes, casi doblando el tamaño del derrame de Exxon Valdez, fuera de las costas de Alaska en 1989, pero el gobierno español disminuyeron la amenaza.

Los residentes de la "Costa de la Muerte", notoria por sus numerosos naufragios en la historia, reclamó que el gobierno local había hecho muy pocas cosas y muy tarde para contener una mancha de más de 3.000 toneladas de aceite combustible derramadas por el Prestige este miércoles.

"Esta es la peor cosa que podía ocurrir," dijo el presidente de la Asociación de Pesca de Galicia. "Estábamos justo por empezar nuestra pesca de Navidad, la época de mayor trabajo en el año."

Las autoridades regionales suspendieron toda la pesca a lo largo de la costa – famosa por sus bandadas de gansos, pulpo y cangrejo- y desplegó casi siete kilómetros de barreras inflables para intentar contener la mancha.

SE PREDICEN VIENTOS MAYORES

Tugs de una compañía de rescate halaban el buque Prestige hacia el sur, a 100 km de la costa española, pero el tiempo con tempestades imposibilitó transferir combustible de la nave, que tiene una abertura de más de diez metros, por debajo de su línea de agua.

"El buque sobrevivió la noche," dijo Lars Walter, vocero de Smit Salvage. "El clima ha mejorado, aunque aún se han previsto vientos de tremenda fuerza para el miércoles."

Dijo que la compañía de rescate se encontraba buscando un muelle con protección en el que se podría transferir combustible desde el Prestige.

El capitán griego del Prestige, con bandera de Bahamas debía testificar en corte este fin de semana. La policía lo arrestó el viernes tan pronto como fuera evacuado del buque bajo la sospecha de desobedecer a las autoridades y dañar el ambiente.

El gobierno español produjo documentos de autoridades navieras en Latvia y Francia que supuestamente demuestran que el tenía como destino Gibraltar – una revelación que perjudicaría una historia política respecto de la colonia británica en la costa sur de España.

“España se reserva el derecho de tomar cualquier acción legal aplicable bajo la ley marítima,” dijo el Primer Ministro José María Aznar. “Pero al momento intentamos ansiosamente revertir una tragedia ambiental y para la costa de España.”

España dice que el buque fue inspeccionado por última vez en 1999.

La comercializadora petrolera con base en Suiza, Crown Resources, propietaria del combustible dentro del Prestige, ha sostenido repetidamente que el buque tenía como destino Singapur.

El embajador británico ante Madrid, Meter Torry, ha desechado las insinuaciones “completamente sin sentido” que el Prestige iba hacia Gibraltar.

Fuentes: Reuters News Service 2000

=====

LOS HECHOS – HECHOS CLAVE DE LOS DERRAMES VALDEZ Y PRESTIGE

21/11/02

NUEVA YORK – El Prestige, buque de carga de petróleo, hoy partido en dos en la costa del noroeste de España, está atado al doble de petróleo que se derramó en el desastre del Exxon Valdez en Alaska en 1989.

-El Prestige lleva 500.000 barriles de petróleo, y ya ha perdido 73.000 barriles. Valdez mantuvo 1.26 millones de barriles y derramó 257.000 barriles.

-El Crudo del derrame de Valdez cubrió pesadamente 200 millas de costa de Alaska. El Prestige ha ennegrecido la costa de Galicia, y hasta ahora ha dejado una larga mancha de 10 millas (16 kilómetros).

-Exxon sostiene haber pagado \$2.200 Millones en costos de limpieza y \$300 Millones otorgados a la gente de Alaska por el desastre de Valdez.

- El derrame del Prestige es en aguas con olas de 5 metros (16 pies), mientras que el Valdez se derramó en las calmas aguas de Prince William Sound.

- El Prestige transporta pesado aceite combustible mientras que el Valdes transportaba un petróleo crudo liviano. El combustible se ha mezclado con el agua en parches y se disemina, mientras que el crudo liviano se evapora con mayor rapidez, han dicho expertos.

- El Prestige es contratado por una pequeña comercializadora de petróleo Suiza-Rusa, Crown Resources. El Valdez era de propiedad de la entonces Exxon Corp., hoy Exxon Mobil Corp. la compañía petrolera más grande del mundo.

- El Fondo Internacional de Compensación por Contaminación Petrolera (*IOPCF International Oil Pollution Compensation Fund*) ha gastado \$ 154.3 Millones en daños provocados por el derrame del Prestige. Crown Resources también se le exigió asumir \$ 25.5 millones en seguros. El Valdez no tenía acceso a los fondos de la IOPCF porque los Estados Unidos no son miembros de la organización.

- El Exxon Valdez tenía cuatro años de edad, mientras que el Prestige tiene 26 años.

- Tanto el Prestie y el Valdez eran de casco de una sola cubierta, sobre lo que la Organización Marítima Internacional de las Naciones Unidas y el Congreso estadounidense han emitido regulaciones para que desaparezca el uso de éstos cascos por los de doble cubierta, entre el 2010 y el 2015.

- El gobierno español declaró esta semana que presionaría para una censura anticipada de los cascos de navíos, con una sola cubierta.

Fuentes: Reuters News Service 2002

=====

=====

RESEÑA

=====

BRASIL. BAÍA DE GUANABARA

La publicación Baía de Guanabara, es el informe hecho por el Senador brasileño Geraldo Candido, resultado de una investigación hecha para investigar los impactos ambientales de los derrames de crudo, ocurridos en la refinería de petróleo “Duque de Caxias” en el Estado de Río de Janeiro.

Este fue el resultado de un trabajo realizado por una comisión especial del Congreso, y el objetivo principal fue el evitar un nuevo desastre.

El derrame ocurrido en enero del 2000, es el segundo gran derrame, y el 5to. en la Bahía, todos por responsabilidad de Petrobras. El accidente ocurrió por la ruptura del oleoducto que lleva petróleo a la refinería. El área impactada incluye bosques de manglar, la isla del Gobernador y la Isla D´Agua.

El trabajo fue hecho a través de una serie de Audiencias Públicas.

El informe incluye una revisión de las normas, los procesos de licencia, de la infraestructura, establece responsabilidades y da recomendaciones.

En las recomendaciones se incluye la elaboración de una auditoria ambiental, iniciar un proceso de licencias ambientales de toda las unidades integrantes del complejo, revisión de los planes de contingencia, en consonancia con las nuevas leyes, una revisión de la política de tercerización de los servicios y de la reducción de personal.

Recomienda además el fortalecimiento de los organismos de fiscalización y control, incluyendo la asignación de recursos para investigación y capacitación del personal; y la creación de una comisión permanente que haga seguimiento a los desastres ambientales.

=====

=====

POESÍA

=====

UNA CANCIÓN EN TIEMPOS DE DEPRESIÓN

Indios Nativos Americanos Paiute

Hoy todos mis sueños de cantos se han ido,
Pero ninguno sabe a dónde han huido
Tampoco por qué rastros me han dejado.

Vuelvan, O Sueños de mi corazón,
Y canten en la oscuridad del Verano,
Por la quebrada y el almendro
Y el campo que está rodeado de lupinos!

Ahora es mi refugio buscar
En el hueco de hombros amigos,
Ya que el canto se detuvo en mi pulso
Y la tierra y el cielo me niegan;
Hoy me debo sostener por los ojos de un amibo
Cuando las altas blancas estrellas no son amigables.

Más que dulce es el refugio para confiarse
Vuelve y canta, O mis Sueños,
En los suaves y palpitantes pastos,
Hasta que despierte el amor del vivo
Y la fuerza de las montañas que me mantengan.