



---

**Universidad de Valladolid**

**Facultad de Filosofía y Letras**

**Grado en Periodismo**

**Reportaje en podcast. XX aniversario del  
desastre del *Prestige*: análisis de las  
consecuencias socioambientales en la Costa  
da Morte**

**Andrea Taboada Outeda**

**Tutora: Nereida López Vidales**

**Departamento de Historia Moderna, Contemporánea, de América y  
Periodismo**

**Curso: 2021-2022**

## Índice

Resumen	3
1. Introducción	4
1.1. Justificación del tema	4
1.2. Objetivos de la investigación	5
1.3. Hipótesis	5
1.4. Metodología	6
1.4.1. La entrevista en profundidad	6
1.4.2. El reportaje radiofónico	7
2. Estado de la cuestión	9
2.1. La huella “climática” del Prestige	9
2.2. Antecedentes del suceso	10
2.3. Historia del naufragio	11
2.4. Contexto político y principales protagonistas	14
3. Educación medioambiental en relación con el naufragio del Prestige	16
4. Cuestiones sociológicas en relación con el naufragio del Prestige	18
5. Movimientos sociales	19
6. Plan de trabajo	21
6.1. Pre-producción	21
6.2. Producción	22
6.3. Postproducción	46
7. Discusión y conclusiones	47
8. Referencias bibliográficas	48
9. Anexos	52

## Resumen

Este reportaje en podcast pretende mostrar la visión de los expertos en dos ámbitos fundamentales del desastre del *Prestige* en la Costa da Morte: social y medioambiental. El 13 de noviembre de 2002 un buque monocasco con bandera de Bahamas manda un aviso a tierra. Tras el paso de los días y de naufragar de norte a sur y de este a oeste el petrolero se parte en dos a pocos kilómetros del litoral. Las consecuencias socioambientales que tiene este accidente no pasan desapercibidas. Dos décadas después el desastre ecológico y la gestión administrativa son hechos noticiables que se recuerdan cada año. El papel que desempeñó la plataforma 'Nunca Más' también es de vital relevancia en el desarrollo de los acontecimientos.

El pasado mes de noviembre la obra de teatro 'Nevermore' actuó en el Laboratorio de las Artes de Valladolid. Esta representación fue el motivo principal para elaborar este proyecto. A través de las entrevistas realizadas se obtiene una visión lejana, pero actual, de las consecuencias socioambientales que tuvo este incidente en la costa gallega. La importancia de una educación ambiental plural y de cuidar el ecosistema en el que vivimos son algunas de las claves para entender la repercusión del *Prestige* en la sociedad.

**Palabra clave:** Prestige, Galicia, socioambiental, gestión administrativa, consecuencias, Nunca Más, educación ambiental.

## Abstract

This podcast report aims to show the vision of the experts in two fundamental areas of the *Prestige* disaster on the Costa da Morte: social and environmental. On November 13, 2002, a monohull ship with the flag of the Bahamas sends a warning to land. After the passing of days and sinking from north to south and from east to west, the oil tanker split in two a few kilometers from the coast. The socio-environmental consequences of this accident do not go unnoticed. Two decades later, the ecological disaster and the administrative management are newsworthy events that are remembered every year. The role played by the platform "Nunca Más" is also of vital importance in the development of events.

Last November the play 'Nevermore' performed at the Valladolid Arts Laboratory. This performance was the main reason for developing this project. Through the interviews carried out, a distant but current vision of the socio-environmental consequences of this incident on the Galician coast is obtained. The importance of plural environmental education and caring for the ecosystem in which we live are some of the keys to understanding the impact of the *Prestige* on society.

**Key Words:** Prestige, Galicia, socio-environmental, administrative management, consequences, Nunca Más, environmental education.

## 1. Introducción

### 1.1. Justificación del tema

Todo pasó en noviembre. Ser gallega significa que todo lo relacionado con la historia de tu país, referido como un lugar donde se conserva un idioma, cultura, gastronomía común y un pasado propio que une al pueblo, te interesa. En noviembre de 2021 asistí de público a una obra de teatro: *Nevermore*. Una magnífica representación de lo que fue el *Prestige* con un elenco inmejorable formado por reconocidos actores y actrices gallegos que reconocí nada más verlos. Una semillita empezó a crecer en mi cabeza y con el paso de los días, ensimismada por la belleza y el dolor que aquella actuación dejó en mí, convertí la ficción en este trabajo fin de grado,

El 13 de noviembre de 2002 ocurre uno de los mayores desastres de la historia social y ambiental de España. El buque *Prestige*, que transportaba vertidos altamente contaminantes, se hundió irremediablemente seis días después frente a la costa de Galicia, cuando intentaban alejarlo de ella. Miles de kilómetros de litoral de España, Francia y Portugal se cubrieron de un manto negro de chapapote.

Muchas disciplinas han analizado este accidente desde el punto de vista político y económico para entender si las medidas que se tomaron por parte del Partido Popular, partido que presidía la *Xunta de Galicia*, fueron correctas, escasas o ineficientes. El contexto político es clave para comprender la actuación del Gobierno ante un desastre ambiental de esta magnitud. Así también, es importante ser consciente de los intereses económicos que se ocultaban detrás de la marea negra.

Sin embargo, este reportaje radiofónico se centra en las consecuencias socioambientales que afectaron directa o indirectamente a la población gallega. No sólo la que reside en la costa, sino también la que acudió voluntariamente desde diferentes partes de Galicia para ayudar en las labores de limpieza de las playas. ¿Fue el desastre del *Prestige* una catástrofe ambiental? La respuesta es sí, pero también repercutió en el ámbito social.

La plataforma '*Nunca Más*', un movimiento popular formado por la población residente y ciudadanos voluntarios, organizó la limpieza en las partes de la costa gallega que se vieron más afectadas, a pesar de que su creación buscaba, desde el principio, reclamar responsabilidades medioambientales a la administración, tanto autonómica como estatal.

El 13 de noviembre de 2022, se cumple el XX aniversario del accidente que unió a todo un pueblo en pro de la salud y el bienestar del ecosistema local. Marineros y mariscadoras dejaron a un lado sus diferencias y su trabajo para limpiar el vertido contaminante de la costa y así volver cuánto antes a la normalidad. ¿Qué medidas se tomaron desde la *Xunta de Galicia*? ¿Cuáles fueron las consecuencias a largo plazo? ¿Es verdad que el ecosistema del litoral todavía se está recuperando? Muchas dudas e incógnitas ha dejado tras de sí el hundimiento del *Prestige*.

## 1.2. Objetivos de la investigación

Este reportaje radiofónico está diseñado para resolver varias cuestiones relacionadas con el ecosistema afectado por el hundimiento del *Prestige* en la costa gallega. La relevancia del tema socioambiental sobre el que girará el reportaje en podcast no desvía el foco sobre el contexto político que es de vital importancia para entender cómo fueron sucediendo los hechos. Los objetivos principales de la investigación, que se llevará a cabo a través de entrevistas personales a investigadores, asociaciones sin ánimo de lucro y residentes locales y voluntarios, son:

- Aproximarnos a las consecuencias socioambientales derivadas del naufragio del *Prestige* que más han afectado a la sociedad y al ecosistema de Galicia.
- Comprender el hilo conductor de los hechos y las decisiones que se estaban tomando respecto al futuro del buque.

Además de los objetivos generales, previamente señalados, también se plantean objetivos específicos, entre los que destacan:

1. Conocer las consecuencias directas e indirectas que ha tenido el fueloil en el ecosistema de la zona.
2. Sondar la conciencia social de la población respecto al cambio climático y medioambiental a raíz de este suceso.
3. Conocer la percepción de la población implicada que residía en la *Costa da Morte* y las personas voluntarias que acudieron a ayudar.
4. Determinar si las medidas que se tomaron en el momento del suceso fueron las correctas.

## 1.3. Hipótesis

Investigar sobre el hundimiento del *Prestige* tiene una motivación y unas preguntas fundamentales que buscan respuesta. También se formularon una serie de hipótesis para resolver durante el proceso. Las ideas que se exponen a continuación son la base de este trabajo de investigación:

H1. El vertido tóxico ha provocado daños irreparables en el ecosistema de la *Costa da morte*, situada en el noroeste de la provincia de A Coruña, empieza en Arteixo y termina en Fisterra, aproximadamente.

H2. La educación ambiental y la conciencia social sobre el cambio climático y el medio ambiente han aumentado a causa del accidente.

H3. Tanto residentes de la *Costa da Morte* como voluntarios que llegaban de distintos puntos de la península se vieron afectados psicológicamente por el desastre.

H4. El sufragio del *Prestige* causó más impacto en los voluntarios y residentes que ayudaron en las labores de limpieza que en el resto de la población gallega.

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

H5. Las medidas que se tomaron para frenar los daños del fueloil fueron ineficaces y escasas para la gravedad de lo ocurrido en la costa gallega.

#### **1.4. Metodología**

La metodología cualitativa fundamental utilizada para este proyecto en podcast, que analiza las consecuencias socioambientales que surgieron tras el hundimiento del *Prestige*, es la entrevista en profundidad. Esta herramienta es una técnica cualitativa básica para el análisis de información y se ha elegido su empleo para la realización de varias sesiones con la misma persona y poder así analizar su relato con detenimiento. (Balcázar, 2013).

Concretamente, se emplea la investigación científica social para obtener nuevas respuestas y otros conocimientos sobre el objeto de estudio. La parte científica se ajusta al proyecto porque la entrevista en profundidad es un método reconocido y en la sociedad se centra el campo de análisis que es hacia donde se dirige la búsqueda. Por lo tanto, la parte social investigadora encaja en la construcción del trabajo. (Bravo, 1994).

Según Sierra Bravo (1994), la investigación social observa dos dificultades que se encuadran en el marco de los fenómenos sociales. El primero se refiere a la relevancia que tienen la ideología y los intereses personales en el discurso del entrevistado que, con frecuencia, suelen ser los verdaderamente importantes. El segundo hace hincapié en la subjetividad del individuo, éste no cuenta con una realidad objetiva externa y solo se pueden investigar por procedimientos indirectos. Con estas dos variables se puede concluir la dificultad de medir las líneas de la investigación social que son, como se ha citado al principio del párrafo, incuantificables y poco precisas.

##### **1.4.1. La entrevista en profundidad**

La realización de esta investigación se ha llevado a cabo mediante la entrevista en profundidad a seis sujetos relacionados con el objeto de estudio. Esta técnica es un instrumento más de análisis que explora, detalla y rastrea a través de las preguntas planteadas cuál es la información más relevante para la búsqueda de respuestas a las hipótesis propuestas al principio de estas páginas (Taylor y Bogdan, 1990, como se citó en Robles, 2011). En este caso, se ha optado por utilizar una entrevista conversacional, en vez de la clásica pregunta – respuesta, ya que el formato lo requiere (p. 40).

La base en la que se apoyan las entrevistas es en la libertad de expresión donde el interrogado no siente la presión de las preguntas y se limita a hablar con fluidez de un tema en el que se considera experto. Son intervenciones con carácter cercano y personal donde se logra construir una relación estrecha y fiel. Estas características se convierten en una parte fundamental para el desarrollo de esta técnica durante la recopilación de los datos y el desarrollo de la entrevista (Robles, 2011, p. 40)

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

Como señala Bernardo Robles en su artículo “*La entrevista en profundidad: una técnica útil dentro del campo antropológico*”:

Este tipo de entrevista depende en gran medida de la información que obtengamos del entrevistado, factores tales como la intimidad y la complicidad, permiten ir descubriendo, con más detalle y con mayor profundidad, aspectos que ellos consideren relevantes y trascendentes dentro de su propia experiencia, por lo que es indispensable realizarla no sólo de forma individual, sino también, en espacios donde el entrevistado se sienta cómodo y seguro (p. 41)

Los encuentros presenciales fueron en lugares reservados e íntimos propuestos por los propios entrevistados para que, en todo momento, se encontrasen cómodos y seguros. Algunos de ellos, debido a la distancia, fue imposible realizarlos de forma presencial y se hicieron por videoconferencia. La duración media osciló entre los 30 – 40 minutos de reunión, teniendo en cuenta que más de dos horas de diálogo continuado causan fatiga y distracción, tanto en el entrevistado como el entrevistador, y ambos pierden el hilo de la conversación. La charla debe terminar según Blasco y Otero (2008, como se citó en Robles, 2011, p. 41) cuando no aporte nueva información de la que ya tenemos.

#### **1.4.2. El reportaje radiofónico**

La radio es un medio de comunicación que se siente y se percibe como cercano, expresivo y familiar. La realidad radiofónica se construye mediante imágenes y sensaciones que el locutor le transmite al oyente con su tono, intensidad y timbre. La palabra (voz) es la principal herramienta de trabajo que, acompañada por la música, el silencio, y los efectos sonoros, ayuda a los profesionales a expresar la información con estados de ánimo diferentes: alegría, preocupación, tristeza, decepción, sorpresa... El oyente puede interpretar el mensaje según el tono que se le aplica a la información (López y Gómez, 2014, p. 93) Por lo tanto, según Balsebre (2004) podemos definir el lenguaje radiofónico como “el conjunto de formas sonoras y no sonoras representadas por los sistemas expresivos de la palabra, la música, los efectos sonoros y el silencio” (Balsebre, 2004, como se citó en López y Gómez, 2014).

Para este proyecto se ha escogido el podcast como formato idóneo para distribuir la información recabada durante la investigación sobre las consecuencias socioambientales del *Prestige* en la *Costa da Morte*. El podcast ofrece la facilidad de distribuir y recibir audio de forma sindicada desde el ordenador (Gallego, 2012, como se citó en López y Gómez, 2014). Además, ahora el contenido radiofónico no depende exclusivamente de las emisoras de radiodifusión, sino que se ha descentralizado la producción de los programas (López y Gómez, 2014, p.62).

Las fases de creación de un podcast, según el estudio de López y Gómez (2014), serían tres: 1) la distribución del podcast, 2) la sindicación de contenidos con RSS<sup>1</sup> (Really Simple Syndication) y 3) la grabación, conversión y etiquetado del archivo (p.65). Este

---

<sup>1</sup> Es un formato que cumple con el lenguaje XML para compartir contenido en internet.

trabajo, debido a sus características, es un reportaje radiofónico dividido en cinco capítulos, cada uno con un guion diferente, de una duración similar -entre cinco y ocho minutos cada uno-, que profundizarán en los antecedentes y las consecuencias del naufragio del buque *Prestige* en 2002. Los archivos serán publicados en la plataforma iVoox, donde se pueden reproducir, descargar y compartir audios de todo tipo de temáticas y géneros. Las singularidades de este formato son dos, según López y Gómez:

1. Utiliza un lenguaje más literario y abierto, con licencias, pero sin perder de vista la objetividad. Contiene una estructura formal.
2. Es algo más largo y más expresivo que la noticia (se acompaña de elementos expresivos como la música, sonidos, silencios, declaraciones de protagonistas o expertos, etc.) (p.140).

Asimismo, cada capítulo del reportaje esté compuesto por las entrevistas concedidas a la autora de este proyecto. Todos los protagonistas de las conversaciones tienen una amplia trayectoria profesional y participaron y/o investigaron algún aspecto relacionado con la naturaleza del podcast en el que aparecen y que es el formato en el que se recogen sus declaraciones. A continuación, se exponen quiénes son los sujetos que participaron en las entrevistas:

- **Isabel Lema Blanco**. Licenciada en Derecho, diplomada en Estudios Avanzados, programa interuniversitario de Doctorado sobre Educación Ambiental de la Universidad de Santiago de Compostela, España.
- **Pablo Meira Cartea**. Catedrático de Educación Ambiental. Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad de Santiago de Compostela.
- **Miguel Vicente Mariño** (Ourense, 1980) es Licenciado en Periodismo (2002) por la Universidad de Santiago de Compostela, y Licenciado en Sociología (2006) y Doctor en Comunicación Audiovisual y Publicidad (2009) por la Universitat Autònoma de Barcelona. Su tesis doctoral, titulada “La cobertura televisiva de la crisis del *Prestige*: agendas, encuadres y discursos en los noticiarios españoles” recibió el Premio del Congreso de los Diputados a la Mejor Tesis sobre Periodismo en el año 2011.
- **Ariadna Rodríguez Teijeiro** es doctora en Sociología por la Universidad de A Coruña y profesora del departamento de Sociología y Ciencias Políticas y de la Administración en esta misma institución. A lo largo de su trayectoria investigadora se especializó en los temas relativos a la percepción, gestión y comunicación en el riesgo, participando en diversos proyectos de investigación. Entre sus publicaciones destacan sus colaboraciones en las monografías: Riesgos colectivos y situaciones de crisis: El desafío de la incertidumbre (Universidad de A Coruña, 2005); y La comunicación en situaciones de crisis: Del 11-M al 14M (Universidad de Navarra, 2006).
- **Xesús Ron** director del grupo Chévere teatro, también dirige el programa de residencia teatral de Chévere en Teo (2012-2019) y el laboratorio de creación escénica A Berberecheira (2016-2020). Se integra en este grupo en 1988



realizando labores de creación de textos, producción, interpretación, dramaturgia, documentación y dirección artística y escénica en más de 40 proyectos. Algunos son 'N.E.V.E.R.M.O.R.E.' (2021), Curva España (2019), Divinas Palabras Revolution (2018), Anatomía dunha serea (2018), Eroski Paraíso (2016), Goldi Libre (2016), Eurozone (2013), Citizen (2010-2011) o Testosterona (2009). Formó parte del Colectivo Burla Negra y de la Plataforma *Nunca Más*, participando en la creación y desarrollo de proyectos de agitación cultural. En 2010 participó en la creación de la plataforma digital de contenidos culturales Redenasa.tv.

- **Xosé Luis Barreiro** es un político y politólogo español cuya trayectoria profesional ha discurrido íntegramente en el ámbito gallego. Es licenciado en Filosofía por la Universidad de Comillas (Madrid), y en Filosofía y Letras, especialidad de Filosofía, por la Universidad Complutense de Madrid. También es licenciado y doctor en Ciencias Políticas y Sociología por la Universidad Complutense de Madrid. Vicepresidente de la Xunta de Galicia cuando presidía Gerardo Fernández Albor entre 1983 y 1986.

## 2. Estado de la cuestión

### 2.1. La huella “climática” del *Prestige*

Para acercar el accidente del buque hasta la realidad que se vive en España actualmente es necesario repasar algunos conceptos relacionados sobre la climatología. Cuando se habla del clima se hace referencia a las condiciones de tiempo dominantes en cierta región a lo largo de un determinado periodo: temperatura, presión atmosférica, humedad..., en un periodo generalmente de 30 años, así lo definen Camargo y Martín Sosa (2019, p. 4).

El cambio climático es una alteración de los patrones de los diferentes climas presentes en el planeta. Este cambio se registra tanto en la temperatura como en las precipitaciones y mantener el equilibrio del clima no es sencillo ya que depende de varios factores, la mayoría fuera del control de la especie humana. Sin embargo, el aumento de la liberación de los gases de efecto invernadero a la atmosfera altera el clima y da lugar al calentamiento global que se conoce como la subida de la temperatura global del planeta provocada por los gases de efecto invernadero a causa de la actividad humana. La crisis climática es el presente y la constante emisión de gases como CO<sub>2</sub> y de CH<sub>4</sub> tiene como consecuencia que el clima sea diferente del que era hace 50 años (Camargo y Martín Sosa, 2019, pp. 76-77).

España es uno de los lugares de Europa más afectado por los peligros de la naturaleza debido a su posición geográfica: una península rodeada de mares. Por esa misma razón, no resulta extraño que las inundaciones conformen el principal problema de la naturaleza del país (Olcina, 2009, p. 201).

El territorio que nos ocupa en este trabajo es la comunidad autónoma situada al noroeste de la península, Galicia. Como se ha visto a lo largo de la década de los 2000, las especies

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

invasoras, como el eucalipto, son favorecidas y se expanden a nuevas zonas, mientras que las especies autóctonas, como el roble, se verán reducidas. Camargo y Martín Sosa destacan que las costas gallegas serán las más afectadas por la subida del nivel del mar. El crecimiento de los mejillones será un 50% menos y la captura del pulpo también disminuirá (2019, pp. 106-107).

La acción del ser humano y los accidentes ocurridos en el litoral gallego y cantábrico no ayudan a mejorar la visión del futuro en la zona. En las aguas de Galicia se han localizado en las últimas décadas 1.600 barcos hundidos, aunque los especialistas calculan que puede haber unos 8.000. La configuración del litoral, los vientos del noreste y las corrientes marinas contribuyen a la dificultad de navegar por las costas gallegas (Mayans, 2019).

Miguel San Claudio, antiguo capitán de la Marina Mercante y pionero del buceo en Galicia (Mouzo, 2020), es una de las personas que más saben de naufragios en esta comunidad autónoma. Declaró en una entrevista para el Faro de Vigo (2007) que el litoral gallego es un cementerio donde se encuentran, debido al número de naufragios registrados, varios puntos críticos. Uno de ellos es la *Costa da Morte*, donde sucedió el accidente del *Prestige*, protagonista de este proyecto. Otros puntos destacados son Baiona, las inmediaciones de las Cíes, el puente de Rande y Pena das Ánimas, en el acceso A Coruña (Taboada, 2007).

En una entrevista para La Voz de Galicia (2003), San Claudio respondió a la pregunta: ¿Cuál hubiera sido la mejor opción para el *Prestige*? “La ensenada de Fisterra era la mejor opción para el *Prestige*, lo otro fue una huida hacia adelante. Yo opino que la naturaleza nos puso esa ría ahí, como en la costa norte nos puso Estaca de Bares, que son refugios naturales” (Tasende, 2003).

## 2.2. Antecedentes del suceso

El *Prestige* es el centro sobre el que gira este proyecto, sin embargo, a continuación se señalan distintos accidentes que ocurrieron en la misma zona, pero en diferentes años. Se ha acotado la muestra a partir del año 2000, solo en las rías altas, porque el número de buques, pesqueros y mercantes es demasiado amplio. Rafael Lema elaboró un catálogo de naufragios desde antes del año 1900 hasta la actualidad, el último en la lista ocurrió en 2014. De modo que el sumatorio de los naufragios documentados en Galicia ascienden a 1379 y casi la mitad, 643 barcos<sup>2</sup> tienen relación con la *Costa da Morte* (Lema, 2014).

En el párrafo anterior se hace referencia a los incidentes de todo tipo de embarcaciones que tuvieron lugar en la *Costa da Morte*. Y, a pesar de que no fueron tantos los petroleros que cubrieron el litoral gallego de fuel, las consecuencias que tuvieron estas diez catástrofes son altamente superiores porque el impacto social y ambiental no es el mismo.

Según el artículo “Las diez mareas negras” de Galicia Única (2016), las mareas negras fueron en total diez. *Mc Andrew* fue el primer petrolero, de origen británico, en hundirse

---

<sup>2</sup> Véase Anexo I.

en la *costa de Cedeira* tras el impacto de varios torpedos de un submarino alemán en 1917. Casi veinte años más tarde, en 1934, el petrolero ruso *Boris Sheboldaeff* se partió en dos y dejó once mil toneladas de combustible flotando. En 1957, *Janina*, un buque francés sufrió un incendio por causas desconocidas y vertió once mil toneladas entre Galicia y Portugal.

Sin lugar a dudas, el *Prestige* es el monocasco que más eco tuvo por su terrible gestión administrativa, de la que se hablará más adelante, por eso los medios de comunicación, sobre todo locales, lo recuerdan cada año. No obstante, el petrolero *Urquiola*, en 1976, derramó muchos más litros de chapapote que el *Prestige*, dejando tras de sí cien mil toneladas de puro fuel, aunque parte del vertido pudo recogerse evitando así que afectase a las rías altas.

Frente a la Torre de Hércules, en la bahía de A Coruña, el *Mar Egeo* fue toda una atracción turística en 1992 ya que sus restos podían verse desde la misma torre. Este barco, cargado con 80 mil toneladas de curdo, de nuevo, más que el *Prestige*, causó mucho menos daño porque el líquido pudo conservarse en sus tanques y se extrajo cuando aún se encontraba en ellos (Galicia Única, 2016).

Las Islas Cíes, que hoy forman parte del Parque Nacional de las Islas Atlánticas, fueron afectados por dos vertidos. El primero fue en 1965 provocado por el buque *Yanxilas* y el segundo en 1970 por el petrolero *Polycomander* desprendiendo 16 mil y 15 mil toneladas de fuel, respetivamente. Según Galicia Única (2016), entre estos dos sucesos, ocurrió un tercero. Tres años después del primero, en 1968, *Spyros Lemnos* se partió en dos a pocas millas de Fisterra y el vertido tóxico, que sumaba 16 mil toneladas, tiñó la costa de negro en pocas horas.

En 1978, el barco *Andros Patria* atravesaba la costa con destino Ámsterdam, pero se hundió muy cerca de las Islas Sisagras. El desastre ecológico llegó tras verter al mar 70 mil toneladas de fuel y el desastre humano fue aún peor, ya que el resultado fueron 19 desaparecidos, 11 muertos y solo 3 supervivientes (Galicia Única, 2016).

### 2.3. Historia del naufragio

Así, el décimo es el *Prestige*. El 13 de noviembre de 2002<sup>3</sup>, a las 14:15h, se recibe una llamada del buque MMSI 308957000, que corresponde al barco *Prestige*. Este petrolero monocasco con bandera de Bahamas cargado con 77 mil toneladas de fueloil se encontraba a 28 millas de la costa de Fisterra, unos 50 km. Los 24 tripulantes, de origen filipino, fueron evacuados. A bordo solo quedaron el capitán, Apostolos Mangouras, el primer oficial y el jefe de máquinas.

Tres horas más tarde, los primeros litros de crudo empezaban a contaminar el Atlántico, pero todavía no se sabía si era el gasoil del barco o eran los contenedores que llevaba en su interior. El Gobierno, en concreto el Ministerio de Fomento, aseguraba que su opción

---

<sup>3</sup> Véase anexo 2. Cronología lineal.

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

era alejarlo (García, 2013). Para evitar la pérdida del fuel, se intentó equilibrar el barco llenando los tanques del lado izquierdo de agua. No obstante, según los técnicos, el buque presentaba una sobrecarga, Capitanía Marítima declaró que debido a ella el barco no podía entrar el puerto de A Coruña. Más adelante, tan solo llegó el remolcador Ría de Vigo. A partir de ese momento se dieron una serie de contradicciones entre el armador, el Gobierno y las empresas de salvamento contratadas por el dueño del barco para decidir el destino del mismo y el de su contenido (Paseo de la Memoria: el desastre del *Prestige*, 2019).

El presidente de la *Xunta de Galicia*, Manuel Fraga, aseguraba que ‘ya ha pasado el peligro más grave’. Y Miguel Arias Cañete, ministro de Pesca y Agricultura, afirmó que ‘el vertido está controlado. No se van a derivar consecuencias para las poblaciones pesqueras de la zona ni para las especies marinas gracias a la rápida actuación de las autoridades’. La marea negra cubre 190 kilómetros de la *Costa da Morte*. Se prohíben las actividades de pesca y marisqueo entre Cabo *Fisterra* y Punta *Seixo* Blanco, mientras el *Prestige* avanza a la velocidad de un nudo hacia el sur, pero sin alejarlo de la costa. A mediodía se encuentra en Cabo *Touriñán* (García, 2013).

El domingo 17, cuatro días después del SOS, el *conselleiro* de Pesca de la *Xunta de Galicia*, Enrique López Veiga dice que ‘todo el fuel derramado que tenía que llegar a la costa gallega ya ha llegado’ (García, 2013). El *Prestige*, parado en frente de Corrubedo, sufre una rotura en el tercer tanque. El remolcador chino, De Da, llega a costas gallegas con la potencia suficiente para poder arrastrarlo y girarlo para que el temporal no acabe por hundirlo (Paseo de la Memoria: el desastre del *Prestige*, 2019).

El director general de la Marina Mercante, José Luis López-Sors, aseguró que ‘no se puede hablar de marea negra. Son manchas negras y dispersas’ (García, 2013). Del mismo modo, según un reportaje especial sobre *Nunca Más* y el *Prestige* (2016) la Plataforma de Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia revela que: a) el director general de la Marina Mercante estuvo transmitiendo consignas a un técnico experto y cualificado; y b) el Jefe del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento y Lucha Contra la Contaminación estuvo en todo momento con la consigna transmitida. Esto demuestra que un técnico experto evaluó y coordinó la gestión del incidente y, dado que no presentó ningún tipo de objeción a las órdenes recibidas, daba por hecho que el procedimiento estaba siendo correcto (Reportaje Especial jamás conocido de *Nunca Más* y del *Prestige*, PLADESEMPEGA se congratula de la condena a *Nunca Más* de las costas del *Prestige* al actuar de forma personal e interesada en contra de los intereses de Galicia, 2016).

Las labores de limpieza comienzan en tierra: empieza la recogida de aves petroleadas y los voluntarios se organizan en grupo para limpiar las playas. Son los propios marineros de la *Costa da Morte* quienes se responsabilizan de las labores de limpieza con los escasos medios anticontaminación que conservan (García, 2013). El lunes 19 de noviembre se amplía la zona de prohibición de la actividad marítima hasta Cabo *Prioriño* (Ferrol). El

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

*Prestige* continúa derramando fueloil a lo largo de su recorrido, una fisura en otro tanque deja una mancha de tres millas de largo y una milla de ancho.

Efectivos del Ejército y de la Armada comienzan a llegar a las zonas más afectadas: *Camelle*, *Malpica* y *Caión* para limpiar los arenales. Estos efectivos no tienen ningún tipo de protección para paliar los efectos tóxicos del petróleo, ni los suficientes contenedores para depositar los vertidos tóxicos. Como se señala en el párrafo anterior, son las personas que se dedican a la pesca y al marisqueo los que asumen el reparto de medidas cautelares contra la toxicidad del líquido (Paseo de la Memoria: el desastre del *Prestige*, 2019). El Gobierno anunció que el barco había entrado en la Zona de Salvamento de Portugal y que ya no es competencia suya. Portugal desmiente la noticia y envía una fragata a la zona para alejarlo (García, 2013). Y es que:

Las autoridades lusas no ocultaban ayer su malestar ante lo que consideraron un intento por parte del Gobierno español de involucrar a Portugal en el viaje sin rumbo del *Prestige*. De hecho, el primer ministro portugués, José Manuel Durao Barroso, insistía en desvincular a su país de la crisis anunciando que se limitará a asegurar que el desastre no afecte a Portugal (El *Prestige* se hunde y lanza otra marea negra hacia Galicia, 2020).

El 19 de noviembre el petrolero se parte en dos a unos 250 kilómetros de la costa y se lleva al fondo del mar 77.000 toneladas de fueloil, a una profundidad de 3.850 metros. Las consecuencias fueron evidentes. Llegaron a las costas gallegas decenas de miles de toneladas de chapapote<sup>4</sup> que se extendieron por toda el Mar Cantábrico y el sur de Francia (10 años desde el *Prestige*, 2012). Sin embargo, el Director General de la Marina Mercante señala que “no se puede hablar de marea negra, son manchas negras y dispersas” (Angulo, 2018).

A falta de diez minutos de las 9 de la mañana y tras seis días de incertidumbre, la brecha situada en su estribor no resiste las fuertes oleadas y el barco se hunde. Los científicos dicen que el fueloil no se solidificará debido a su mezcla con gasoil (García, 2013). Al contrario que el vicepresidente del Gobierno, en aquel momento, Mariano Rajoy que declaró: “Se piensa que el fuel está aún enfriándose, salen unos pequeños hilos, hay cuatro en concreto, los que se han visto, cuatro regueros solidificados con aspecto de plastilina en estiramiento vertical” (Angulo, 2018).

Para más inri, ninguno de los dos estaba en lo cierto. El mar se quedó en silencio. 63.000 toneladas de fuel cubrían la costa gallega, 1.137 playas francesas, portuguesas y españolas fueron contaminadas y 3.000 kilómetros de costa dejaban su belleza a un lado para convertirse en una infinidad de triste negrura. El número de aves marinas hundidas en el océano oscila entre 115.000 y 230.000. Aún con estas evidencias, Mariano Rajoy siguió

---

<sup>4</sup> La palabra ‘chapapote’ viene del náhuatl (idioma de los aztecas). Está formada de *tzauctli* (pegamento) y *popochtli* (perfume). Según el historiador español, Gonzalo Hernández de Oviedo (1478-1557), los nativos de Cuba quemaban este betún como si fuera incienso, para perfumar sus chozas. Las mujeres incluso se lavaban los dientes con él.

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

negando la realidad diciendo que el grosor era de “20 milésimas de milímetro” que consideraría unos “hilitos de plastilina” (Pastor, 2020).

Desde luego que se podía hablar de las mareas negras. Las olas silenciadas se encargaron de pintar las playas, los animales y las rocas de negro. Como respuesta surge la ‘marea blanca’ formada por miles de voluntarios vestidos con equipos de protección individual. Su ejemplo durante la catástrofe resaltó, según Enrique J. Varela (2003), que:

- La sociedad española está alerta ante los abusos y peligros del desgobierno de la globalización, y que se consolida lo que Vallespín (2003) ha denominado como *mono de ciudadanía* (sobre todo entre los jóvenes).
- Una parte de la sociedad gallega ha despertado definitivamente de un prolongado letargo en el que se había sumido en la última década fruto de la autocomplacencia mediática regional, de la cultura de la subvención que se vive en nuestra comunidad autónoma, y del tradicional inmovilismo social.
- Finalmente, que efectivamente el poder público ha fallado (formalmente el Estado Central y la comunidad autónoma, no así los Municipios que han asumido responsabilidades más allá de las propias marcadas en las competencias locales), y lo ha hecho además negando inicialmente la oscura realidad del chapapote que desde el mes de noviembre y hasta el mes de marzo ha ido llegando en sucesivas oleadas conquistando playas, rocas y acantilados.

#### **2.4. Contexto político y principales protagonistas**

Xosé Luis Barreiro Rivas (2004) hace una reflexión en relación con Galicia que se remarca para introducir este apartado:

Un país que está preñado de leyendas en las que algunas enormes y fantásticas ciudades se encuentran sumergidas en lagunas de cuatro ferrados de superficie y cuatro o cinco varas de profundidad, tampoco debería extrañarnos que el naufragio del *Prestige* vaya ya camino de la leyenda (pp. 47-91).

Para entender de manera homogénea como se fueron sucediendo los hechos en este incidente es fundamental explicar el contexto político y la toma de decisiones que se tomaron a partir del 13 noviembre de 2002. El año anterior se aprobó el Plan de Contingencias por Contaminación Marina Occidental, pero no sirvió de nada, ya que los protagonistas políticos de este suceso no siguieron las pautas establecidas. Esto derivó en falta de comunicación, desorganización y ineficaz gestión de la catástrofe (Pardo, 2012).

El gobierno de España estaba presidido por el Partido Popular. José María Aznar y Mariano Rajoy como presidente y vicepresidente respectivamente. La cartera del Ministerio de Fomento guardaba tras de sí el nombre de Francisco Álvarez-Cascos quien negó haber dicho en el juicio la expresión ‘que lleven al *Prestige* al quinto pino’. Federico Trillo, ministro de Defensa, reconoció que el Gobierno quería enviar aviones para bombardear y hundir el *Prestige*. Álvarez-Cascos lo negó todo (20minutos.es, 2013).

José María Aznar llegó el 14 de diciembre a Galicia, según él, con los “deberes hechos” y 260 millones de euros. Sin embargo, la ayuda de la Unión Europea para paliar los daños

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

producidos por la marea negra se quedó en escasos 5 millones. El lema por excelencia de la lucha era ‘*Nunca Más*’, frase pronunciada por George W. Bush en un favor a su amigo Aznar, una estrategia para ganar las próximas elecciones.

Mariano Rajoy era el responsable de gestionar la crisis y comunicar lo que sucedía con el fuel que estaban extrayendo de las zonas afectadas. Sin embargo, según dice elDiario.es (2012) en el juicio que se celebró en A Coruña el 16 de octubre de 2012, Rajoy fue acusado por la Plataforma *Nunca Más* “de no informar adecuadamente a la sociedad sobre los datos reales de la catástrofe ambiental del *Prestige*”. Con esta declaración justificaba las desafortunadas declaraciones hechas en el Congreso sobre quién tomó la decisión de alejar el *Prestige*: “No está uno en absolutamente todos los temas y no puede acertar siempre”. Negaba que el crudo se hubiese extendido por todo el litoral gallego hasta que, en diciembre del 2002, se ve obligado a reconocer la verdad. Los ‘hilillos de plastilina’ de los que habla hacían referencia a 125 toneladas de fuel al día. Greenpeace quiso dar su punto de vista y recalcó que: “ninguna de las funciones que tenía otorgadas Mariano Rajoy entonces fue desempeñada con solvencia, ya que como portavoz no informó ni comunicó a la sociedad con claridad ni fundamento” (Pardo, 2012).

El departamento de Francisco Álvarez-Cascos era “el responsable de la elaboración y puesta en marcha de los planes de emergencia en caso de una catástrofe como la del petrolero”. Diez años tuvieron que pasar para que en el juicio el ministro de Fomento asumiera su culpa con estas palabras: “Asumo la ratificación de todas las decisiones de las capitanías, oídos los prácticos de los puertos, y asumo la responsabilidad de haberlas apoyado y de no haber introducido modificación ninguna” (Pardo, 2012).

“Con el remolque del *Prestige* a aguas internacionales se consiguió evitar un desastre ecológico del que el sector pesquero habría tardado años en recuperarse”, dijo Arias Cañete que, por aquel entonces, era ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación. Según Greenpeace la actuación de este ministerio fue una “completa descoordinación con las *consellerías* de pesca, los pescadores, los mariscadores y los marineros” (Pardo, 2012).

Jaume Matas presidía el Ministerio de Medio Ambiente y es recordado por su desorganización en las tareas de limpieza en las zonas afectadas por las mareas negras. Al poco tiempo de que ocurriese el incidente aseguró que el gobierno había actuado con diligencia, eficacia y coordinación tomando las medidas necesarias para evitar mayores daños (Pardo, 2012). El 5 de diciembre de 2002, Matas pide que no acudan más voluntarios a Galicia durante el puente de la Constitución (García, 2013).

Arsenio Fernández de Mesa era delegado del Gobierno en Galicia. En una entrevista para El País (2002) admitió que las decisiones se tomaron desde el Ministerio de Fomento y que su papel era de mediador entre las Administraciones.

En todo momento, el ministro de Fomento, el subsecretario de Fomento, el presidente de la Xunta y los conselleiros de Pesca y Medio Ambiente han estado en contacto a través

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

de estos siete teléfonos que hay aquí, en mi despacho. Todas las decisiones las han sopesado antes los técnicos (Hermida, 2002).

Añade que la crisis la encabeza el ministro de Fomento y luego en orden de responsabilidades: subsecretario del ministro, los ministerios de Medio Ambiente y la Xunta de Galicia. En ningún momento nombra su papel, ni a él mismo como parte culpable en la gestión del accidente.

Además, en la misma entrevista, es consciente de las carencias en materia de medios contra las mareas negras. De todas formas, insiste en que todavía no han desplegado todas las barreras contra la contaminación (Hermida, 2002).

En el gobierno autonómico también estaba la cúpula del Partido Popular: Manuel Fraga como presidente: “Si hace falta, me vuelvo a bañar como en Palomares”, dijo; y Alberto Núñez Feijóo como vicepresidente (20minutos.es, 2013). Fraga recibió muchas críticas por acudir a una jornada de caza el fin de semana en el que el primer vertido de fueloil llegaba a la costa. Acusado de abandonar a su pueblo en las aguas tan hostiles que abatían el precioso paisaje del norte, dejando un sentimiento de frustración e indefensión en la sociedad gallega (El País, 2002).

Resulta necesario señalar que los efectos políticos de la tragedia fueron nulos. De un pueblo acostumbrado a entender y a vivir la política de una manera pasiva y sin participar en ella no se podía esperar otra cosa. También es cierto, que la trayectoria del Partido Popular en Galicia es legendaria (Barreiro, 2004). Únicamente en dos ocasiones presidieron la Xunta de Galicia el PSdeG y/o BNG: desde 1978 – 1990 en el gobierno de Fernando González Laxe y desde el 2005 – 2009 con Emilio Pérez Touriño. Desde 1990 – 2005, Manuel Fraga Iribarne se convirtió en presidente de la Xunta y, su sucesor, Alberto Núñez Feijóo fue elegido en el 2009 y hasta la actualidad, tras más de 20 años ha abandonado su cargo en esta comunidad autónoma para estar en la cúpula del Partido Popular, en Madrid, tras la dimisión de Pablo Casado (Xunta de Galicia). Así bien, el único efecto político del naufragio según Barreiro (2004) fue “el de demostrar la enorme capacidad que tiene el Partido Popular para escribir nuestra historia y nuestra realidad a medida de sus necesidades electorales”. Y es que parece que El *Prestige*, en vez de suponer el desgaste total a este gobierno, por el contrario, ha fortalecido su presencia y su posición electoral (pp. 47-91).

### **3. Educación medioambiental en relación con el naufragio del *Prestige***

El movimiento ambientalista y el interés de la sociedad por los problemas ambientales comenzó a desarrollarse entre la década de los sesenta y setenta con la publicación de La Primavera Silenciosa de Rachel Carson, la Declaración del Día Mundial del Medio Ambiente (Estocolmo, 1972, como se citó en Lema, 2007) o los consecutivos accidentes nucleares o petroleros aumentaron la cobertura mediática de los problemas ambientales (Martínez Valdés 2003, Allan, Adam y Carter, 2000, como se citó en Lema, 2007).



Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

Este apartado se centra en la educación medioambiental enfocada al *Prestige*. Por todo el mundo es sabido que los medios de comunicación tienen un gran poder sobre la opinión pública. Los catástrofes de Chernobyl, Three Mile Island o Exxon Valdez no se habrían convertido en el ejemplo de la conciencia socioambiental sin la cobertura que recibieron por parte de los medios. En varias ocasiones son ellos los que funcionan como altavoz de la sociedad y su postura en cuestiones ambientales ante los responsables de los procesos de decisión (Montero Sandoval, 2009, como se citó en Lema, 2007).

“La Estrategia Galega de Educación Ambiental (Santiago de Compostela, 1999) identifica como uno de los agentes promotores de la Educación Ambiental a los medios de comunicación. Se reconoce, así, que una parte importante de la conciencia social de los ciudadanos está condicionada por la imagen del mundo que transmiten los medios de comunicación: la información continua y constante se traduce en aprendizaje humano” (Lema, 2007).

Durante el *Prestige*, señala Ariadna Rodríguez, la implicación personal de los periodistas ha resultado fundamental en la cobertura mediática de la catástrofe. Destacan El Faro de Vigo y La Voz de Galicia por su labor profesional y su esfuerzo editorial asumido que se desarrolló en el hundimiento con amplios reportajes, noticias, crónicas y, sobre todo, el género de opinión que fueron los ingredientes que alzaron al *Prestige* al *prime time* de todos los *mass media* (Agraso, Eirexas y Jiménez, 2004, como se citó en Lema, 2007).

Por un lado, Hansen (2000) defiende (como se citó en Lema 2007) que:

La cobertura mediática que realizan las empresas de información sobre un conflicto ambiental dependerá de dos dimensiones: primera, la selección o el acceso a los medios que tienen las fuentes o portavoces, y en segundo lugar, la presentación o evaluación que se realiza sobre éstos actores o portavoces. En este sentido, el trabajo de los medios de comunicación estará marcado y condicionado por su propia ideología (o línea editorial), tanto desde el punto de vista de la elección y prominencia de determinado léxico como en la selección de determinados discursos.

Por otro lado, los problemas ambientales se convierten en visibles a través de los desastres, aunque a veces los periodistas no desarrollan el tratamiento informativo del problema y reproducen los comunicados que reciben de las distintas agencias de prensa (Cracknell, 1993, como se citó en Lema 2007).

Las consecuencias de que la opinión pública se encuentre marcada por los medios de comunicación da lugar a un sesgo informativo que puede alterar la naturaleza del problema, o incluso dejar opacidad informativa en algunos puntos de vista provenientes de ciudadanos perjudicados o directamente interesados en el suceso.

#### 4. Cuestiones sociológicas en relación con el naufragio del *Prestige*

Una de las hipótesis que planteamos es la evaluación del impacto que sufrió la población de la *Costa da Morte*. El hundimiento del buque monocasco *Prestige* tiene una peculiaridad y es que pasa de constituir un accidente marítimo más, de los muchos que ocurren en la *Costa da Morte* a situarse entre la opinión pública como un “problema social” (Cotillo, 2007, como se citó en Rodríguez, 2010).

Como es habitual en las “montañas rusas” después de la gran subida inicial viene una bajada de la misma magnitud. Tras el accidente del *Prestige*, que constituyó un problema social, la conciencia medioambiental fue en aumento durante los meses posteriores al desastre del chapapote. No obstante, el paso del tiempo dejó ver que el revuelo social y la preocupación por la fauna y flora destrozada por el fueloil perdió fuerza e interés. Por consiguiente, la percepción del caso como un problema social, político, económico y medioambiental disminuyen considerablemente (Cotillo, 2007, como se citó en Rodríguez, 2010). En palabras del propio autor:

La catástrofe medioambiental causada por el hundimiento del petrolero “*Prestige*” provocó una oleada de concienciación ambiental y una importante movilización social. Lo que en un primer momento sólo parecía un episodio más de accidente marítimo (...) acabó convirtiéndose no sólo en una catástrofe medioambiental sino, más allá, en un verdadero problema social.

Como señala Rodríguez (2010, pp. 116-117) el periodo de tiempo durante el cual el suceso se mantuvo en *prime time*, como hecho noticiable, ocupando el escaparate principal de los medios de comunicación también tuvo que ver con su repercusión social. Es inusual que este tipo de noticias se dilaten durante tanto tiempo. Aún a día de hoy, veinte años después se siguen recordando aspectos relacionados al hundimiento del *Prestige*. La agenda mediática sigue considerando la instrucción del juicio, el recordatorio del aniversario, el vencimiento de los créditos otorgados por el Gobierno a los afectados, la demora en la resolución del proceso judicial o la responsabilidad civil de la aseguradora y la empresa clasificadora del buque. La verdad es que el tema todavía se encuentra presente en los medios, al menos, una vez al año.

La Teoría de la Responsabilidad Social de la prensa fundamenta la idea de que el periodista deber ser abogado de aquellos que no tienen voz y debe poner en relieve las consecuencias del desequilibrio del poder (Muñoz, 2003, como se citó en Lema, 2007).

Muñoz (2003, p. 49), como se citó en Lema (2007) advierte que la noticia no refleja la realidad, sino que ayuda a constituir la como fenómeno social compartido. La noticia define y da forma al suceso. Esto mismo, aplicado al objeto de estudio se traduce en que los medios, como se cita anteriormente, proyectan la información sesgada y no una completa realidad de lo que estaba pasando el 19 de noviembre de 2002 (fecha en la que se hundió el *Prestige*) en la *Costa da Morte*.

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

García (2003) como se citó en Lema (2007) resalta que:

El *Prestige*, al igual que todas las catástrofes ecológicas, generó un estado psicológico que actualiza una amenaza de pérdida que va a estar detrás de muchos de los fenómenos emocionales y de comportamiento que se generaron. Esto explica que provocase una respuesta social sin precedentes materializada en importantes movilizaciones públicas. La catástrofe del *Prestige* incrementó la percepción de pertenencia a una comunidad y generó una percepción colectiva de auto competencia para hacer frente a sus dificultades. La incapacidad institucional permitió que la comunidad se auto organizase frente a la amenaza colectiva.

Así introducimos el siguiente epígrafe sobre los movimientos sociales que surgieron a raíz del hundimiento del buque, como *Nunca Más*.

## 5. Movimientos sociales

Según Ibarra (2000), un movimiento social es una forma de acción colectiva, y la existencia de una acción colectiva implica la preexistencia de un conflicto que trata de resolver esa acción colectiva a través de su visibilidad y dimensionando el problema. Sin embargo, no todos los conflictos desembocan en una fuerza colectiva que toma la forma de movimiento social.

Este mismo autor expone tres razones del surgimiento de los movimientos sociales:

1. Un MS<sup>5</sup> surge porque existen tensiones estructurales que generan vulneración de intereses muy concretos, muy visibles, muy sentidos y muy vividos a veces. Es evidente que este punto se aplica directamente al objeto de estudio.
2. Un MS surge porque otras formas preexistentes de solucionar ese conflicto no pueden llegar a él, no saben llegar a él o simplemente, no quieren. Es decir, nacen a raíz de carencias organizativas.
3. Un MS surge además porque a la gente no le gusta cómo se vive en general y cómo se vive la resolución de esa injusticia, de esa negación de intereses colectivos en particular (pp. 9-26).

Como se puede apreciar, los tres puntos se aplican directamente al objeto de estudio, más concretamente a este apartado sobre los movimientos sociales surgidos a partir del hundimiento del *Prestige*.

Este barco no fue el primero que bañó la costa gallega de chapapote, sin embargo, nunca antes se había producido una reacción cívica de tal magnitud (Meira, 2003, como se citó en Lema, 2007) caracterizada por importantes movilizaciones públicas y por un clima social en el que indefensión e indignación se mezclaron. La situación de protesta social

---

<sup>5</sup> De ahora en adelante Movimiento Social será MS

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

queda plasmada en la creación de estos nuevos movimientos sociales (Rodríguez, 2010). *Nunca Más*<sup>6</sup> supuso la cristalización de un proceso de cambio.

Antes de hablar del nacimiento de NM cabe señalar que el hundimiento del *Prestige* fue el origen de muchas otras asociaciones. Algunas de ellas constituyéndose artífices del movimiento NM, destacan: Burla Negra, Coordinadora de Ensinantes Areanegra, Colectivo chapapote, Mar de tinta y Contramare (Diz y Lois, 2005).

La Plataforma NM se creó el 21 de noviembre de 2002, pocos días después del hundimiento del *Prestige* en frente a las costas gallegas. Desde entonces, la organización reunió la respuesta ciudadana al desastre ecológico y a la gestión llevada a cabo por los diferentes gobiernos responsables. Esta organización representa a la sociedad civil gallega a través de más de 200 asociaciones y colectivos de distinto tipo: cofradías de marineros, asociaciones culturales, políticas, ecológicas, vecinales, sindicales, productores...

Según las autoras Diz y Lois (2005), NM tenía dos objetivos que atendían a las tres verticales a las que afectó el hundimiento del buque: la crisis política, la crisis ecológica y la crisis de comunicación. En este sentido, las protestas irían dirigidas a:

- a) contra la ineficacia del gobierno en la gestión de la crisis del «*Prestige*»; b) contra la ineficiencia de las actuales medidas preventivas para evitar este tipo de siniestros; c) a favor de la dimisión de aquellas autoridades políticas directamente implicadas, tanto del gobierno autonómico como del gobierno central (Diz y Lois, 2005).

Según su página web, esta plataforma nació para exigir responsabilidades políticas tanto al gobierno autonómico como al estatal y, por supuesto, a la Unión Europea. Además, entre sus reivindicaciones básicas, exige la declaración de Galicia como zona catastrófica e la inmediata dotación de recursos de todo tipo para reparar las graves consecuencias económicas, sociales, medioambientales y para la salud provocadas por el incidente.

El 1 de diciembre, esta asociación movilizó a más de 300.000 personas en diferentes puntos de Galicia e consiguió juntar a más de 200.000 personas en el casco histórico de Santiago de Compostela en la manifestación más concurrida de la historia del país, conocida popularmente como ‘la manifestación de los paraguas’.

La marcha fue pacífica y alegre, aunque los símbolos fúnebres fuesen los protagonistas entre pancartas con “RIP”, túnicas de plástico negras o una figura de un cormorán crucificado. Aunque también se vivieron momentos de tensión cuando algunos manifestantes increparon al secretario general del PSOE, Jose Luis Rodríguez Zapatero, y arrojaron huevos a su balcón (Hermida, 2002).

En contraposición, algunos autores ponen de manifiesto la incapacidad del movimiento NM y de otros colectivos surgidos a raíz del hundimiento del *Prestige* para influir de

---

<sup>6</sup> De ahora en adelante Nunca Más sera NM

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

manera determinante política y socialmente y “extender a súa presión máis alá dos resultados electorais”. Ya lo señalaba Barreiro Rivas en la entrevista realizada y es que después de la manifestación volvió a ganar el Partido Popular. NM realiza acciones destinadas a alcanzar una repercusión social y mediática que, sin una buena cobertura informativa, no alcanzaría sus propósitos (Rodríguez, 2010).

## **6. Plan de trabajo**

### **6.1. Pre-producción**

En la primera parte del plan de trabajo se realizó una ardua tarea de revisión bibliográfica para conocer cuál era el estado actual del Prestige, desde las primeras investigaciones hasta las más actuales en las distintas áreas de trabajo: medioambiente y sociología. También era fundamental hablar sobre el contexto político, que fue clave en la gestión y desarrollo del accidente. Para ello se han consultado artículos científicos, tesis doctorales, estudios ya realizados, artículos de periódicos y manuales específicos. Una vez organizada la información y hecha la contextualización del objeto de estudio, se concertaron las entrevistas.

Se entrevistaron a seis personas, dos expertos en materia sociológica, dos en materia medioambiental, otro en materia política y, por último, al director de Chévere Teatro que ha sido el punto de inflexión a la hora de realizar este proyecto. El formato de las entrevistas fue, mayoritariamente online, solo dos de ellas se realizaron presenciales en A Coruña y en Santiago de Compostela, por lo que tuve que desplazarme hasta los puntos de encuentro que se habían concertado.

En este caso, no hubo una serie de preguntas porque no eran entrevistas al uso. Como este proyecto es un podcast quería que todo fuera natural y conversacional. Hablaba con ellos, les explicaba la dinámica de la entrevista y empezábamos a hablar. Los protagonistas contaron experiencias personales, estudios realizados y opiniones personales, en base a sus declaraciones se elaboró un guion diferente para cada uno de ellos, excepto para el director de la compañía de teatro, Xesús Ron y para el exvicepresidente del gobierno, Xosé Luis Barreiro Rivas que los dos van juntos en el primer programa.

Una de las mayores dificultades en esta primera fase de pre-producción fue la de concertar las entrevistas porque una gran parte de los entrevistados trabajaban, tenían hijos y otras responsabilidades. Por mi parte, también tenía que compaginar el trabajo, con las clases y con la realización de este trabajo, por lo que supuso una organización muy estricta. También hubo varias entrevistas que no se pudieron realizar por la no obtención de respuesta y por el corto periodo de tiempo al no poder dedicarlo exclusivamente a este trabajo. La Plataforma *Nunca Máis* no contestó a los correos electrónicos y no pude realizar la entrevista. No obstante, en el tercer programa, junto a la entrevista de Miguel Vicente Mariño, se habla de ella y de su historia.

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

## 6.2. Producción

Las entrevistas conforman uno de los pilares que sostienen este trabajo. Los programas del podcast se centran exclusivamente en sus declaraciones. La parte del locutor es de apoyo, contexto y aclaraciones para que la misión del oyente se centre en disfrutar.

Una vez realizadas las seis entrevistas, se han editado y cortado las partes que más contenido informativo y de interés tenían para que la pieza sea de la mayor calidad posible. Conservar y ordenar los audios y sintonías que acompañarán el podcast es una manera de que el montaje final resulte más sencillo. También es más fácil para la persona que está en la mesa de sonido introduciendo las pistas y, sobre todo, para que la postproducción sea mucho más liviana respecto a la carga de trabajo. La columna vertebral de los guiones es la voz de la locutora que va guiando a los oyentes por los diferentes escenarios.

Título	XX aniversario del desastre del <i>Prestige</i> : análisis de las consecuencias socioambientales en la <i>Costa da Morte</i> .
Género	Reportaje en podcast
Autor	Andrea Taboada Outeda
Duración por programa	15 – 22 minutos

Abreviaturas: PP – Primer Plano. PPP – Primerísimo Primer Plano. PAF – Paso a Fondo

<b>CONTROL</b>	<b>PRIMER PROGRAMA. Duración total: 22'14"</b>	<b>TIEMPO</b>
<b>CONTROL CARETA INTRO</b>		<b>12"</b>
<b>CONTROL MÚSICA PPP</b>	<b>Alalá das mariñas</b>	<b>10"</b>
	<p>LOCA Andrea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un petrolero a la deriva amenaza a Galicia con otra gran marea negra, La Voz de Galicia</li> <li>- Alarma en las Rías Baixas al hundirse el “Prestige” a 255 kilómetros de Cíes, El Faro de Vigo</li> <li>- El Prestige vuelve a perder fuel y arruina la pesca en 200km de costa, El País</li> <li>- El Prestige está a punto de partirse a 62 millas de Galicia, La Voz de Galicia</li> <li>- El hundimiento del Prestige lleno de fuel dispara la alarma ecológica, El Mundo</li> </ul>	
<b>CONTROL SINTONÍA PP - PAF</b>		<b>7"</b>
	<p>LOCA Andrea: Soy Andrea Taboada, periodista. En este podcast hablaré sobre el XX aniversario del desastre del Prestige y haré un análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte.</p> <p>Distintos expertos relacionados con la sociología y el medioambiente tratarán de explicar las consecuencias socioambientales que tuvo este desastre en la Costa da Morte.</p> <p>A los mandos de la mesa estará mi compañera, Inés Modrón. Eternamente agradecida.</p> <p>Y, una vez hechas las formalidades empezamos.</p>	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7"</b>

	<p>LOCA Andrea: Antes de ahondar en la problemática de las consecuencias socioambientales, hablaré de la motivación. ¿Por qué decidí hacer este podcast sobre el Prestige?</p> <p>Bien, todo pasó en noviembre.</p>	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>5”</b>
	<p>LOCA Andrea: Ser gallega significa que todo lo relacionado con la historia de tu país, referido como un lugar donde se conserva un idioma, cultura, gastronomía común y un pasado propio que une al pueblo, te interesa. En noviembre de 2021 asistí de público a una obra de teatro: Nevermore. Una magnífica representación de lo que fue el Prestige con un elenco inmejorable formado por reconocidos actores y actrices gallegos que reconocí nada más verlos. Una semillita empezó a crecer en mi cabeza y con el paso de los días, ensimismada por la belleza y el dolor que aquella actuación dejó en mi, convertí la ficción en este trabajo fin de grado.</p> <p>Como mi infinita curiosidad no cesó desde entonces, contacté con la compañía de teatro y mantuve una amena conversación con el director de la obra, Xesús Ron.</p>	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7”</b>
	<p>LOCA Andrea: La historia del Prestige y de ‘Nunca Más’ siempre estuvo muy presente, pero ¿cómo empiezan a trabajar sobre esa idea en las artes escénicas?</p> <p>[Sentíamos que nos tocaba contar esa historia... fue algo que nos decidió hacerlo]</p>	
<b>CONTROL AUDIO 1 - XR</b>		<b>15”</b>



	LOCA Andrea: El momento de poner la idea sobre las tablas tuvo dos componentes claves, y nos los cuenta Xesús.	
<b>CONTROL AUDIO 2 - XR</b>		<b>1'30"</b>
	También señala que ocurrieron detalles que les recordaron a este accidente cuando ocurrió todo lo del Covid 19, por aquel lejano 2020. Algunas casualidades que les permitieron reconectar con el <i>Prestige</i> .	
<b>CONTROL AUDIO 3 - XR</b>		<b>1'20"</b>
	LOCA Andrea: El 13 de noviembre de 2002, a las 14:15h, se recibe una llamada del buque MMSI 308957000, que corresponde al barco <i>Prestige</i> . Este petrolero monocasco con bandera de Bahamas cargado con 77 mil toneladas de fueloil se encontraba a 28 millas de la costa de Fisterra, unos 50 km. Los 24 tripulantes, de origen filipino, fueron evacuados. A bordo solo quedaron el capitán, Apostolos Mangouras, el primer oficial y el jefe de máquinas. Es evidente y en seguida lo escucharéis de Ron, pero siempre hay intereses económicos, políticos o religiosos detrás de los accidentes más grandes y el <i>Prestige</i> no iba a ser menos.	
<b>CONTROL AUDIO 4 - XR</b>		<b>40"</b>
	Y así fue como empezó todo. 'Nevermore' es el título de esta increíble obra de teatro que le recomiendo a todo el mundo, no solo por el argumento, que también. Sino por los actores y actrices que le dan forma a esta historia. Unos profesionales de los pies a la cabeza. Yo tuve la oportunidad de verla en Valladolid, pero supongo que entre el público gallego los sentimientos estaban a flor de piel.	

<b>CONTROL AUDIO 5 – XR</b>		<b>30”</b>
	LOCA Andrea: Las consecuencias socioambientales que tuvo el Prestige no se pueden entender sin un contexto político previo. Por ello, vamos a escuchar al exvicepresidente de la Xunta de Galicia en el gobierno de Gerardo Fernández Albor, Xosé Luis Barreiro Rivas.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7”</b>
	Nos reunimos en una cafetería para hablar del ambiente político. El 2002 fue una época confusa, muchos fueron los acontecimientos que marcaron ese año en concreto, nos lo cuenta Barreiro:	
<b>CONTROL AUDIO 1</b>		<b>30”</b>
	LOCA Andrea: Y además del euro, ¿qué pasaba en el gobierno?	
<b>CONTROL AUDIO 2</b>		<b>42”</b>
	LOCA Andrea: Había dos sensaciones cruzadas. Estábamos pasando por un gran momento económico con aquello de la burbuja inmobiliaria. Rodrigo Rato, símbolo del milagro económico, que Aznar definió como “el mejor ministro de Economía de la democracia” y las grandes obras de Álvarez Cascos, de eso nos habla Barreiro:	
<b>CONTROL AUDIO 3</b>		<b>1’03”</b>
	LOCA Andrea: Dos o tres meses después hubo elecciones en Galicia y el Partido Popular volvió a hacerse con el gobierno autonómico. También se empezó a hablar de la llegada del AVE al norte y su inversión en desarrollo para la autonomía.	
<b>CONTROL AUDIO 4</b>		<b>50”</b>
	LOCA Andrea: El Plan Galicia tenía aproximadamente más de 10mil millones de euros y eran ocho las actuaciones que el Ejecutivo	

	<p>Central prometió hacer en Galicia, según ElDiario.es:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>AVE del Cantábrico</b> entre Ferrol-Asturias-Cantabria-Bilbao.</li> <li>2. Conexión de Alta Velocidad <b>Ponferrada-Monforte</b>, con una inversión para este trazado en el tramo gallego de 690 millones.</li> <li>3. Conexión de Alta Velocidad <b>Lugo – A Coruña</b>, trazado que contará con una inversión de 780 millones de euros.</li> <li>4. Conexión de Alta Velocidad entre Lubián y Ourense que actual</li> <li>5. Autovía Pontevedra – A Cañiza: 480 millones de euros.</li> <li>6. Autovía Chantada – Monforte: 196 millones.</li> <li>7. Parador de Turismo de la Costa da Morte, en Muxía.</li> <li>8. Realización del análisis de la viabilidad del proyecto de puerto exterior en A Coruña.</li> </ol> <p>Este Consejo de Ministros se celebró debido a la crisis del Prestige y a pesar de las manifestaciones contra la gestión de la catástrofe. Esto fue, como describió Barreiro, la primera <b>trapallada</b>, la primera decisión mal tomada, sin sentido.</p>	
<b>CONTROL AUDIO 5</b>		<b>45”</b>
	<p>LOCA Andrea: Pero como le dijeron q había q empezar las obras como fuese y le único plan era la lía Ourense Santiago y a partir de ese momento se cambió la estructura del AVE. No quedan alineadas las ciudades, entonces las provincias de Galicia siguen sin una línea de tren que las conecte a todas.</p> <p>Consecuencia del plan Galicia es que no pase el AVE.</p>	
<b>CONTROL AUDIO 6</b>		

	<p>En ese momento, alguien le sugirió a Fraga que se había hecho negocio con las palas y los equipos de protección, no sé de qué me suena esta historia.</p> <p>Ese alguien fue Cuiña, este era, supuestamente, el futuro sucesor de Fraga, pero no fue el caso. Fraga cesó a Cuiña por el posible negocio que había hecho con los materiales de limpieza y este se marchó.</p> <p>Finalmente, la víctima política fue Cuiña que terminó perdiendo su posición. Cuando echaron a Cuiña dio una sensación de crisis enorme en el partido.</p> <p>Por su parte, Fraga perdió su última legislatura, en la que entró Touriño con el Partido Socialista. Después de la legislatura del Partido Socialista, Feijóo ascendió y pasó a presidir la Xunta de Galicia hasta hace bien poco. Se abrió la era Feijóo.</p>	
<b>CONTROL AUDIO 7</b>		<b>12”</b>
	<p>LOCA Andrea: Y eso fue lo que pasó. Porque el Prestige llegó con mar arbolada que, en la Escala Douglas donde hay un total de 9 grados del estado del mar según el viento, ‘Arbolada’ está en el puesto 7, donde las olas tienen entre 6 y 9 metros de altura. Había dos soluciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Introducirlo a una ría cerrada y desestibarlo.</li> <li>2. Dejarlo en el mar y que sea lo que dios quiera.</li> </ol> <p>Y así fue, el barco quedó a la deriva yendo de norte a sur y de este a oeste sin rumbo fijo.</p>	
<b>CONTROL AUDIO 8</b>		<b>19”</b>
	<p>LOCA Andrea: Lo que demuestra que Mangouras, el capitán del barco tenía razón al afirmar q el barco se hubiese salvado si entrase en el puerto, pero</p>	

	nadie tomó esa decisión. Tenía que haberla tomado Álvarez Cascos, ese era su deber.	
<b>CONTROL AUDIO 9</b>	AUDIO 10 (25'') 14.55 – 15.25 (playas esplendorosas)	<b>25''</b>
	LOCA Andrea: La reacción del pueblo también fue un punto clave en este acontecimiento. Las declaraciones de los políticos desataron la ira del pueblo gallego. Las del exvicepresidente del Congreso de los Diputados de 1966 al 2000, Federico Trillo, fueron unas de ellas.	
<b>CONTROL AUDIO 10</b>		<b>40''</b>
	LOCA Andrea: También las de Mariano Rajoy hablando sobre los hilillos de plastilina que resultaron ser enormes manchas de fueloil.	
<b>CONTROL AUDIO 11</b>		<b>2'</b>
	LOCA Andrea: más políticos se sumaron a las declaraciones como Manuel Fraga.	
<b>CONTROL AUDIO 12</b>		<b>40''</b>
	LOCA Andrea: La plataforma Nunca Más se creó el 21 de noviembre de 2002 en respuesta al desastre ecológico y a la gestión llevada a cabo por los diferentes gobiernos responsables. Según su página web, Nunca Más representa a la sociedad gallega a través de diferentes colectivos y asociaciones como: cofradías de marineros, asociaciones culturales, políticas, ecologistas, vecinales, sindicales y un largo etcétera.  Galicia respondió a la evidente catástrofe con la creación de esta plataforma para exigir	

	responsabilidades al gobierno autonómico y a la Unión Europea.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>6”</b>
	LOCA Andrea: La sensación de que algo se estaba desmoronando era importante. La sensación de que podía perder la elecciones no era importante pero sucedió.	
<b>CONTROL AUDIO 13</b>		<b>18”</b>
	Xosé Cuiña era considerado ojo derecho de Manuel Fraga, pero el 16 de enero de 2003 tuvo que dimitir como consejero de la Xunta de Galicia al saberse que una empresa relacionada con su familia había vendido 8.500 trajes de agua y 3.000 palas para limpiar el fueloil.  Se supo finalmente que había sido sin beneficio y que en realidad era todo por la sucesión de Manuel Fraga.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>5”</b>
	LOCA Andrea: Y esto fue lo que pasó, en resumidas cuentas, en el año 2002 en el gobierno autonómico. Alguien tiene que ser la cabeza de turco. Y, por si no os habíais dado cuenta, lo que pasó con Cuiña fue algo muy similar a lo sucedido en la cúpula del Partido Popular con Díaz Ayuso y su hermano.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7”</b>
	LOCA Andrea: Hasta aquí el primer capítulo de: ‘XX aniversario del hundimiento del Prestige:	

	análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte’. Espero que os haya gustado y nos vemos en el próximo capítulo.	
<b>CONTROL SINTONÍA FINAL</b>	<b>LUAR NA LUBRE</b>	<b>10”</b>

<b>CONTROL</b>	<b>SEGUNDO PROGRAMA. Duración: 17’30”</b>	<b>TIEMPO</b>
<b>CONTROL CARETA INTRO</b>		<b>12”</b>
<b>CONTROL MÚSICA PPP</b>	<b>Alalá das Mariñas</b>	<b>10”</b>
	<p>LOCA Andrea: Holaaa holaa! Bienvenidos al segundo programa del XX aniversario del desastre Prestige. La protagonista de hoy es Ariadna Rodríguez, doctora en sociología y ciencia política y de la administración. Además, es profesora en la facultad de sociología por la Universidad de A Coruña. Su tesis versa sobre El Prestige como hiper-realidad mediática. Poder y efectos de los medios de comunicación en la construcción de la realidad social.</p> <p>Por todo eso, es interesante escuchar qué piensa sobre la sociedad y cuáles han sido sus conclusiones.</p> <p>Ahora sí, empieza el segundo capítulo. Soy Andrea Taboada y estás escuchando el XX aniversario del Prestige. Análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte.</p>	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP - PAF</b>		<b>7”</b>
	LOCA Andrea: Para introducir el tema, Ariadna cuenta sobre qué iba su investigación y qué trataban de averiguar con esto.	

<b>AUDIO 1 AR</b>		<b>25”</b>
	LOCA Andrea: Como señala, la investigación tiene como base distintos grupos de discusión.	
<b>AUDIO 2 AR</b>		<b>40”</b>
	LOCA Andrea: Estos grupos de discusión se acercaron a distintas variantes de la investigación como pueden ser políticas, mediáticas y, la que menos, medioambiental.	
<b>AUDIO 3 AR</b>		<b>43”</b>
	LOCA Andrea: A día de hoy, el hundimiento del Prestige todavía se sitúa como un acontecimiento paradigmático que se recuerda año tras año por su grado de repercusión y por el dilatado periodo de tiempo durante el cual el suceso se mantiene como un hecho noticiable.	
<b>AUDIO 4 AR</b>		<b>13”</b>
	LOCA Andrea: Es indudable que tuvo una serie de consecuencias medioambientales, eso es evidente. Pero, ¿cuál fue el alcance de esos efectos? Ariadna advierte que también podría considerarse una catástrofe mediática.	
<b>AUDIO 5 AR</b>		<b>35”</b>
	LOCA Andrea: El concepto de hiper-realidad mediática se sostiene con un cuarto modelo teórico de referencia sobre los efectos mediáticos más acorde con las características de la sociedad actual y de los contenidos de los procesos de comunicación mediática que en ella tienen lugar. Así bien, los <i>mass media</i> contribuyen a la creación de esa hiper-realidad de la que habla Rodríguez.	
<b>AUDIO 6 AR</b>		<b>1’11”</b>
	LOCA Andrea: La Plataforma Nunca Más, con la que no pudimos contactar, tiene un trasfondo complicado ya que implica variables sociales, políticas y económicas. Tendría que hacer otra	



	investigación únicamente de ese movimiento para acercar su proyecto al hundimiento de este buque.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7”</b>
	LOCA Andrea: Es cierto que fue un suceso muy impactante. El <i>Prestige</i> aúna una serie de características que hacen que el público espectador lo vea como una catástrofe. Sin embargo, Andrés García señala que el hundimiento del barco encaja en términos estrictos y de manera teórica con la definición de accidente. Y ahora veremos los motivos.	
<b>AUDIO 7 AR</b>		<b>1’6”</b>
	LOCA Andrea: Sí, habéis oído bien. El <i>Prestige</i> es catalogado como un accidente y no como una catástrofe. Esto nos lleva directamente a una conclusión y es que se ha sobre dimensionado el hecho.	
<b>AUDIO 8 AR</b>		<b>46”</b>
	LOCA Andrea: En el caso del <i>Prestige</i> , los medios amplificaron el suceso, según la tesis de Ariadna, hasta colocarlo en ese contexto de la hiper-realidad mediática.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7”</b>
	LOCA Andrea: Hay un hecho muy curioso que va a contar Rodríguez, donde se ve reflejado el poder de los medios. Cómo las personas prefieren seguir un hecho que tienen en frente de casa a través de los distintos medios en vez de salir a la calle y verlo con sus propios ojos.	
<b>AUDIO 9 AR</b>		<b>37”</b>
	LOCA Andrea: Es un hecho muy identificativo, porque si alguien de fuera de Galicia, o sin ir tan lejos, de Ourense, lo sigue a través de los medios es normal y lógico. Sin embargo, una persona que	

	puede salir a la ventana y ver lo que está pasando con ese barco, escoge verlo desde la comodidad de su sofá... Parece que algo está fallando. Si quieres saber si está lloviendo, saca la cabeza por la ventana.	
<b>AUDIO 10 AR</b>		<b>53"</b>
	LOCA Andrea: La tesis de Ariadna está formada por distintas personas: desde la población directamente afectada por el accidente, la que veía peligrar su trabajo, la que lo veía de una manera más lejana, pero con un nivel altísimo de implicación... No obstante había una ambivalencia:	
<b>AUDIO 11 AR</b>		<b>1'08"</b>
	LOCA Andrea: Por un lado, los que mantenían esa preocupación. Se acabó el trabajo, no iban a poder faenar, su medio de subsistencia lo habían perdido... frente a otros que decían con el paso del tiempo:	
<b>AUDIO 12 AR</b>		<b>48"</b>
	LOCA Andrea: Sorprende mucho el positivismo que mantenían respecto al futuro de su trabajo. Porque principalmente, el suceso había sido una ¡catástrofe! Que iba a paralizar todo el sector durante años.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7"</b>
	LOCA Andrea: En contraposición, también sorprende ver cómo hay un porcentaje de la población que salió beneficiada de esto. En los grupos de discusión se producían situaciones tensas por los intereses de los propios participantes.	
<b>AUDIO 13 AR</b>		<b>32"</b>
	LOCA Andrea: ¿Por qué? ¿Porque OUTRO MÁIS? Las personas que tendrían motivos para	

	<p>opinan de esta forma están fraguadas por dos motivaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realmente las consecuencias no fueron tan graves y que no pasa nada que no se pueda solucionar.</li> <li>2. Recibieron como beneficio ayudas económicas por parte del gobierno, para paliar los meses sin trabajar, que incitarían a pensar que en vez de Nunca más... Otro más.</li> </ol>	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7”</b>
	LOCA Andrea: Con esto se representa la polarización que se vivía en la población gallega en cuanto a la percepción social de la catástrofe.	
<b>AUDIO 14 AR</b>		<b>1’13”</b>
	LOCA Andrea: A raíz de lo que nos cuenta Ariadna Rodríguez se puede hablar de la espiral de silencio en el momento en el que una opinión es muy popular y la otra queda silenciada por ser la menos apoyada. Los grupos de discusión han servido para que todos compartan su experiencia y sus vivencias relacionadas con las consecuencias del hundimiento del Prestige.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7”</b>
	LOCA Andrea: Hasta aquí el segundo capítulo de: ‘XX aniversario del hundimiento del Prestige: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte’. Espero que os haya gustado y nos vemos en el próximo capítulo.	
<b>CONTROL SINTONÍA FINAL PPP</b>	<b>O BAILE DE NORÓ – XABIER DÍAZ</b>	<b>10”</b>

<b>CONTROL</b>	<b>TERCER PROGRAMA. Duración: 18'14"</b>	<b>TIEMPO</b>
<b>CONTROL CARETA INTRO</b>		<b>12"</b>
<b>CONTROL SINTONÍA INICIAL PPP</b>	<b>Alalá das Mariñas</b>	<b>10"</b>
	<p>LOCA Andrea: Holaaa holaa! El protagonista del tercer programa es Pablo Meira Cartea, profesor titular de Educación Ambiental en la Universidad de Santiago de Compostela. Es miembro del Grupo de Investigación en Pedagogía Social y Educación ambiental.</p> <p>Su investigación se centra en el estudio de las bases teóricas y metodologías de la EA, el diseño y la evaluación de políticas públicas de Educación Ambiental, las representaciones social del cambio climático y la educación y comunicación para responder a la emergencia climática.</p> <p>Por todo esto es interesante lo que nos va a contar sobre el medioambiente y la educación ambiental.</p>	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7"</b>
	<p>LOCA Andrea: Ahora sí, empieza el tercer capítulo. Soy Andrea Taboada y estás escuchando el XX aniversario del desastre del Prestige. Análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte.</p>	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7"</b>
	<p>LOCA Andrea: Para iniciar vamos a empezar con una pequeña anécdota que nos cuenta Meira de su infancia en Vigo. Atentos.</p>	

<b>AUDIO 1 PM</b>		<b>58”</b>
	LOCA Andrea: Como dato curioso, no sé si alguno de vosotros sabía que originalmente el chapapote viene del náhuatl (idioma de los aztecas). Está formada de <i>tzauctli</i> (pegamento) y <i>popochtli</i> (perfume). Según el historiador español, Gonzalo Hernández de Oviedo (1478-1557), los nativos de Cuba quemaban este betún como si fuera incienso, para perfumar sus chozas. Las mujeres incluso se lavaban los dientes con él.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7”</b>
	LOCA Andrea: Antes del hundimiento del Prestige hubo otros como el Polycommander que recuerda Pablo y el Mar Egeo donde participó activamente. Nos lo cuenta.	
<b>AUDIO 2 PM</b>		<b>1’14”</b>
	LOCA Andrea: Vamos a darle un giro a la conversación, hablemos de la educación ambiental. ¿Cuándo surgió? ¿Cómo se definiría? Vamos a ello.	
<b>AUDIO 3 PM</b>		<b>1’29”</b>
	LOCA Andrea: Dentro del marco de las Naciones Unidas que, paradójicamente, fueron limitando su alcance inicial. ¿cómo?	
<b>AUDIO 4 PM</b>		<b>1’36”</b>
	LOCA Andrea: Esta fue la clave de porqué aparece ahí ese concepto de desarrollo sostenible. Se dirige a él como Unicornio porque no existen, sin embargo, nadie mataría a un unicornio porque es un ser puro, blanco, tranquilo que trasmite paz, pero no existe.	
<b>AUDIO 5 PM</b>		<b>40”</b>
	LOCA Andrea: Los objetivos de desarrollo sostenible todavía están latentes y a los propósitos	

	de la Agenda 2030 les queda un largo camino por recorrer. Pero, ¿dónde encaja el Prestige?	
<b>AUDIO 6 PM</b>		<b>2'49"</b>
	LOCA Andrea: El punto de partida es que el hundimiento del Prestige, insiste Meira, es que fue un incidente de la globalización. No sucede por azar. Es cierto que existe un elemento de azar como el temporal y el mar de arbolada, pero es un incidente causado por el mercado global. ¿La actuación de la Administración fue correcta?	
<b>AUDIO 7 PM</b>		<b>43"</b>
	LOCA Andrea: Por lo tanto, la Administración no siguió la recomendación de los expertos y alejó el buque de la costa ampliando así el radio de afectación de las futuras mareas negras.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7"</b>
	LOCA Andrea: La versión de los hechos variaba según quien la contase. Si el portavoz era la administración, es decir, la versión oficial era una. Lo que los medios de comunicación nacionales e internacionales difundían era otra. Y, por supuesto, las imágenes que describían los vecinos de la zona de la Costa da Morte era otra. Así se juntaban tres historias parecidas, pero nunca iguales.	
<b>AUDIO 8 PM</b>		<b>1'07"</b>
	LOCA Andrea: Pero claro, niegas la realidad y la realidad se puede contrastar. Y todo eso desembocó en el movimiento social Nunca Más, que era un conjunto de grupos, asociaciones y colectivos, que se juntaron para protestar sobre las acciones y declaraciones por parte de la administración.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7"</b>

	<p>LOCA Andrea: Es importante para la ciudadanía ser consciente de las consecuencias que puede arrastrar un incidente como este. Es necesario que todas las personas reciban una educación social y ambiental para poner al medioambiente en la posición que merece.</p> <p>Es decir, educar a la sociedad en lo vivido y en una educación ambiental y social amplia.</p>	
<b>AUDIO 9 PM</b>		<b>25”</b>
	<p>LOCA Andrea: Son curiosos los movimientos sociales, ¿no creéis? es el único momento en el que el pueblo se une y deja a un lado sus diferencias para luchar por un bien común.</p>	
<b>AUDIO 10 PM</b>		<b>2’20”</b>
	<p>LOCA Andrea: y así acabamos, con un golpe de realidad oyentes y la capacidad de movilización que tuvo el desastre del Prestige.</p> <p>En el siguiente capítulo hablaremos con Isabel Lema Blanco, si quieres conocerla, no te lo pierdas.</p>	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7”</b>
	<p>LOCA Andrea: Hasta aquí el tercer episodio de: ‘XX aniversario del hundimiento del Prestige: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte’. Espero que os haya gustado y nos vemos en el próximo capítulo.</p>	
<b>CONTROL MÚSICA FINAL</b>	<b>O SOL E A TREBOADA – NAO GALIZA</b>	<b>10”</b>

<b>CONTROL</b>	<b>CUARTO PROGRAMA. Duración: 15'46"</b>	<b>TIEMPO</b>
<b>CONTROL CARETA INTRO</b>		<b>12"</b>
<b>CONTROL SINTONÍA INICIAL PPP</b>	Alalá das mariñas	<b>10"</b>
	LOCA Andrea: Holaaa holaa. La protagonista de este cuarto capítulo es Isabel Lema – Blanco, investigadora en el Grupo de Investigación Persona-Ambiente de la Universidade da Coruña y miembro del consejo de coordinación de CUAC FM, la emisora comunitaria de A Coruña. Su investigación se centra en el análisis de los procesos de innovación social y transiciones sostenibles, que desarrolla en los proyectos europeos SMARTEES, TRANSIT y GLAMURS.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>5"</b>
	LOCA Andrea: Y ahora sí, comenzamos. Soy Andrea Taboada y esto es un podcast sobre el XX aniversario del desastre del Prestige: análisis de sus consecuencias socioambientales en la Costa da Morte.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>5"</b>
	LOCA Andrea: Para hablar del Prestige y lo que supuso para el medioambiente, es necesario partir de una definición sobre la educación ambiental y cómo se enseña. ¿A quién debería llegar la educación ambiental? ¿A qué edad se tendría que empezar a hablar sobre educación ambiental? Responde Lema.	
<b>AUDIO 1 IL</b>		<b>2'35"</b>
	LOCA Andrea: A lo largo de la historia educativa siempre ha habido debates sobre la incorporación de nuevas materias o materias optativas, la educación sexual, educación ciudadana y/o	



	<p>económica, acabar bachillerato sabiendo hacer una declaración de la renta o simplemente, cómo pedir una beca. Es coherente que también se valora la implementación de la educación ambiental desde un punto de vista vital para el día a día de la sociedad y del planeta.</p>	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>10”</b>
	<p>LOCA Andrea: Como periodista, no existe una asignatura dedicada a la educación ambiental. ¿Crees que debería impartirse en las aulas?</p>	
<b>AUDIO 2 IL</b>		<b>3’47”</b>
	<p>LOCA Andrea: El papel de los periodistas como educadores de la sociedad es una responsabilidad que muchos no están preparados para asumir. Requiere de una ética y una moral tremenda. Seguramente se pudo cubrir mucho mejor la catástrofe del Prestige, pero para eso tendría que haber una conciencia ambiental más extendida en la sociedad. Y eso, a día de hoy, todavía está in crescendo.</p>	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>5”</b>
	<p>LOCA Andrea: Le preguntamos a Isabel sobre la población implicada en las áreas afectadas de la Costa da Morte. ¿Qué nos puede contar?</p>	
<b>AUDIO 3 IL</b>		<b>5’44”</b>
	<p>LOCA Andrea: Fueron muchas las huellas que trascendieron en la sociedad después del naufragio del Prestige en la costa gallega. Y con esto terminamos el cuarto episodio.</p> <p>En el último capítulo hablaremos sobre la plataforma Nunca Más, de sus acciones sociales, medioambientales, políticas y económicas y con Miguel Vicente Mariño.</p>	

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

	Si quieres saber más, no te pierdas el siguiente programa.	
<b>CONTROL SINTONÍA FINAL</b>	<b>MAREAS VIVAS – MERCEDES PEÓN</b>	<b>10”</b>

<b>CONTROL</b>	<b>QUINTO PROGRAMA. Duración: 20’40”</b>	<b>TIEMPO</b>
<b>CONTROL CARETA INTRO</b>		<b>12”</b>
<b>CONTROL SINTONÍA INICIO PPP</b>	Alalá das mariñas	<b>10”</b>
	<p>LOCA Andrea: Holaaa holaa! Bienvenidos al quinto y último programa de este podcast.</p> <p>El protagonista de hoy es Miguel Vicente, licenciado en Periodismo y Sociología. Doctor en Comunicación Audiovisual y Publicidad. Su tesis doctoral, titulada ‘La cobertura televisiva de la crisis del Prestige: agendas, encuadres y discursos en los noticiarios españoles’ recibió el Premio del Congreso de los Diputados a la Mejor Tesis sobre Periodismo en el año 2011.</p> <p>Ahora sí, empieza el último capítulo. Soy Andrea Taboada y estás escuchando el XX aniversario del Prestige. Análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte.</p>	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7”</b>
	LOCA Andrea: Analizamos el impacto social que tuvo el Prestige en los residentes de a Costa da Morte, nos lo cuenta Mariño.	
<b>CONTROL AUDIO 1</b>		<b>1’16”</b>
	LOCA Andrea: Nunca Más y Burla Negra, fueron dos plataformas que se movilizaron en contra de la	

	gestión del accidente del Prestige. ¿Nos acordamos de ellos?	
<b>CONTROL AUDIO 2</b>		<b>2'08"</b>
	LOCA Andrea: Más adelante hablaremos sobre el nacimiento de estos movimientos sociales, pero de momento, qué nos puede contar Miguel sobre su tesis premiada en 2011?	
<b>CONTROL AUDIO 3</b>		<b>3'13"</b>
	LOCA Andrea: Y es verdad, que el Prestige hizo mella en la sociedad. Sin embargo, las dinámicas de comportamiento electoral no fueron inmediatas en este aspecto. Puede que hubiera una desaprobación del gobierno pero no se vio reflejado en la urnas.	
<b>CONTROL AUDIO 4</b>		<b>1'33"</b>
	LOCA Andrea: Por otro lado, ¿cree que el desastre del Prestige repercutió en el comportamiento social respecto al medioambiente y a la crisis climática inminente?	
<b>CONTROL AUDIO 5</b>		<b>2'08"</b>
	LOCA Andrea: Trasladamos el hundimiento del Prestige a un escenario más actual en un ámbito político y económico. ¿Nuevas rutas? ¿Mejora de la tecnología? ¿Más conciencia socioambiental?	
<b>CONTROL AUDIO 6</b>		<b>2'10"</b>
	LOCA Andrea: Las dimensiones y los impactos económicos, sociales y políticos de la guerra son todavía mayores porque afectan a más gente, eso es una obviedad. Eso no quiero decir que infravaloremos el resto de problemas ambientales. También vemos la capacidad de regeneración de la naturaleza y el medioambiente y como se diluyen parte de esos efectos, pero el daño a la biodiversidad ya está hecho.	
<b>CONTROL AUDIO 7</b>		<b>1'13"</b>

	LOCA Andrea: El riesgo nunca será cero. El medioambiente siempre estará en peligro por la acción del hombre.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7”</b>
	LOCA Andrea: Y hasta aquí llega la charla con Miguel Vicente Mariño. Muchas gracias por colaborar en este proyecto.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>5”</b>
	LOCA Andrea: Es un buen momento, para hablar de los movimientos sociales, en concreto, de Nunca Más y su trayectoria.	
<b>CONTROL SINTONÍA A PP</b>		<b>7”</b>
	<p>LOCA Andrea: Un movimiento social, según define Ibarra, es una forma de acción colectiva, y la existencia de una acción colectiva implica la preexistencia de un conflicto que trata de resolver esta acción colectiva a través de su visibilidad y dimensionando el problema.</p> <p>Sin embargo, no todos los conflictos desembocan en una fuerza colectiva que toma forma de movimiento social.</p> <p>La plataforma Nunca Más se creó el 21 de noviembre de 2002, pocos días después del hundimiento del Prestige en frente a las costas gallegas. Nunca Más canalizó la rabia de todo un pueblo a través de múltiples manifestaciones al grito de:</p>	
<b>CONTROL AUDIO NMI</b>		<b>10”</b>
	LOCA Andrea: Desde entonces, la organización reunió la respuesta ciudadana al desastre	

	ecológico y a la gestión llevada a cabo por los diferentes gobiernos responsables. Esta organización representa a la sociedad civil gallega a través de más de 200 asociaciones y colectivos de distinto tipo: cofradías de marineros, asociaciones culturales, políticas, ecológicas, vecinales, sindicales, productores...Nos lo cuenta Isabel Lema.	
<b>CONTROL AUDIO NM2</b>		<b>1'17"</b>
	El 1 de diciembre más de 300.000 personas se juntaron en diferentes puntos de Galicia. Consiguió reunir en el casco histórico de Santiago de Compostela a más de 150.000 personas, la manifestación más concurrida de la historia del país, conocida popularmente como 'La manifestación de los paraguas'.	
<b>CONTROL AUDIO NM3</b>		<b>5"</b>
	Y, aunque la marcha fue pacífica y alegre, los símbolos fúnebres fueron los protagonistas entre pancartas donde se podía leer 'RIP', túnicas de plástico negras o la figura de un cormorán crucificado.  Manuel Rivas fue el encargado de leer el manifiesto en la plaza do Obradoiro, escuchamos un fragmento a continuación:	
<b>CONTROL AUDIO NM4</b>		<b>30"</b>
	Y así terminamos el quinto y último programa de este podcast 'XX aniversario del desastre del <i>Prestige</i> : análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte'. Espero que os haya gustado, para mí ha sido un placer.  Antes de terminar, quiero agradecer el apoyo en todo el proceso a mis amigas y a mi tutora por la	

	confianza puesta en mí hasta el último momento. Nos oiremos pronto.	
<b>CONTROL SINTONÍA FINAL</b>	<b>TERRA – DAKIDARRÍA</b>	<b>10”</b>

La estructura de los guiones es sencilla. En la primera intervención se presenta al protagonista de ese programa y el motivo de interés. A continuación, se habla del tema en el que está especializado el interlocutor de una forma amplia, natural y conversacional en la que la autora solo interviene para hacer declaraciones y apuntes. No se puede hablar de estructura en la manera más estricta de la palabra porque los programas no siguen una batería de preguntas, ni tampoco todos duran lo mismo. No obstante, se intenta que el principio, las sintonía utilizadas y el final de los programas sean todos uniformes.

Después de elaborar todos los guiones, elegir las sintonías y editar los audios, la última acción se llevó a cabo en los micrófonos de Radio UVa (Universidad de Valladolid). Se llevaron en dos pendrives las sintonías por un lado y los audios por otro, para compaginar con ambos ordenadores el sonido. El podcast se estructuró por completo en la emisora de la Facultad de Filosofía y Letras.

### 6.3. Postproducción

La elección de la música no ha sido al azar. El acompañamiento sonoro del podcast es muy importante. La canción que suena al principio de los programas es la misma para todos, no pasa igual con la canción final. La población gallega está llena de una cultura y un arte enorme por eso quise mostrar en cada capítulo una canción diferente en el idioma del país. El listado de canciones utilizadas en el podcast, todas ellas con copyright, es el siguiente:

- Canción principal para todas las piezas: Alalá das Mariñas, interpretada por Uxía y Sergio Tannus.
- O baile de noró de Xabier Díaz
- Mareas Vivas, interpretada por Mercedes Peón
- Terra de Dakidarría
- Son do ar de Luar na lubre
- O sol e a treboada de NAO Galiza
- Let my love open the door de Empty Glass

Cabe señalar, que uno de los motivos principales por los que el podcast se publica en la plataforma iVoox es su cobertura de los derechos de copyright ante la SGAE.

El resultado final de los programas se modeló de manera estructurada en un único proceso de montaje en Radio UVa, en la Facultad de Filosofía y Letras. Se grabó la voz de la locutora, se intercalaron los cortes preseleccionados con anterioridad y su añadieron, en ese mismo proceso, las sintonías seleccionadas. En la postproducción de los episodios se

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

añadió al principio de cada uno, la careta del podcast. Después se subió a la plataforma iVoox. Los títulos de los programas tienen palabras clave. Son “pistas” para que los oyentes tengan curiosidad sobre, por ejemplo, “el unicornio del desarrollo sostenible”.

Enlace al proyecto en iVoox: [https://www.ivoox.com/podcast-xx-aniversario-del-desastre-del-prestige\\_sq\\_fl1563529\\_1.html](https://www.ivoox.com/podcast-xx-aniversario-del-desastre-del-prestige_sq_fl1563529_1.html)

## **7. Discusión y conclusiones**

Antes de empezar la investigación sobre el *Prestige* y las consecuencias socioambientales que había tenido su hundimiento en la Costa da Morte se plantearon una serie de objetivos e hipótesis que se convirtieron en el punto de mira del proyecto. Para llegar a unas conclusiones certeras que resolviesen las dudas planteadas se realizaron cuatro entrevistas a distintos expertos en sociología y medio ambiente. Y, dos más, en total seis, para presentar la motivación personal y el contexto político.

La sociedad tiene varias asignaturas pendientes pero, sin lugar a dudas, la educación ambiental es una de ellas. Ni periodistas, ni comunicadores tienen formación específica sobre este tema y, es evidente, que está a la orden del día. La crisis climática forma parte de la agenda setting de los principales medios de comunicación y cada vez más personas se unen a este movimiento. Es deber de las administraciones hacer un esfuerzo mayor por concienciar a la sociedad en materia ambiental, pero es obligación de los periodistas, como educadores sociales, plantar una semilla en las personas jóvenes y no tan jóvenes que puedan aportar su granito de arena para frenar una crisis ecosocial inminente.

Cabe destacar que la conciencia social sobre el cambio climático y el medio ambiente han aumentado a causa del accidente, pero no progresivamente, este es el problema. En una de las entrevistas, con Miguel Vicente, se puede escuchar cómo el interés es puntual. Cuando el tema es interesante y relevante, es decir, “está de moda”, la sociedad se implica sistemática y voluntariamente, después se descarta por otro que tenga mayor relevancia y se postula en la cabeza de la actualidad. No obstante, según todos los entrevistados, el desastre del *Prestige* se mantiene en la memoria colectiva a largo plazo.

Y, aunque años más tarde este accidente quede en segundo plano, los daños al ecosistema de la Costa da Morte ya están hechos y no hay una solución que erradique estos problemas desde la raíz. Entre los residentes de la Costa da Morte, entre Cabo Fisterra y Arteixo, la percepción era de un desastre absoluto: sin mar no hay ni trabajo, ni comida. Psicológicamente, las mareas negras afectaron a quienes se involucraron al cien por cien en las tareas de limpieza y quienes vieron parar su vida, por completo. Esto engloba a la población residente y a voluntario que día tras día se desplazaban hasta cualquiera de las playas cubiertas de chapapote para intentar salvar el ecosistema marino y terrestre como las aves petroleadas.

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

La gestión de la administración autonómica tiene muchas historias confusas, pero lo que sí está claro es que alejar el buque monocasco de la costa fue una decisión, contra la opinión de todos los expertos, sin fundamentos. Decían que “solo eran hilillos de plastilina” y las manchas negras eran enormes. Las mentiras y las verdades a medias fueron el caballo de troya que ellos mismos pusieron en su puerta. Como decía Pablo Meira en su entrevista: “el error fue querer esconder el barco bajo la alfombra”.

## 8. Referencias bibliográficas

- 10 años desde el Prestige. (2012, 1 septiembre). *Ecologistas en Acción*, 74.  
<https://www.ecologistasenaccion.org/25311/10-anos-desde-el-prestige/>
- 20minutos.es. (13 noviembre de 2013). El desastre del 'Prestige': una crisis medioambiental. . . y política. *20minutos*.  
<https://www.20minutos.es/noticia/1975723/0/prestige/crisis/politicos/>
- Angulo, E. (2018, noviembre 18) Hace 16 años ya: el hundimiento del Prestige. [Entrada blog]. <https://culturacientifica.com/2018/11/18/hace-16-anos-ya-el-hundimiento-del-prestige/>
- Balcázar Nava, P., González-Arratia López-Fuentes, N. I., Gurrola Peña, G. M., & Moysén Chimal, A. (2013). Investigación cualitativa.
- Bravo, RS (1994). *Técnicas de investigación social: teoría y ejercicios* (Vol. 12). Paraninfo.
- Camargo, J., & Martín-Sosa, S. (2019). *Manual de Lucha contra el Cambio Climático*.  
<https://www.economiasolidaria.org/wp-content/uploads/2020/08/manual-de-lucha-contra-el-cambio-climatico.pdf>
- «Crisis climática», «calentamiento global» y «cambio climático», diferencias. (1 de diciembre de 2020). Fundéu.  
<https://www.fundeu.es/recomendacion/calentamiento-globalcambio-crisis-emergencia-climatica/>
- El País. (8 diciembre de 2002). Fraga: «La decisión de alejar el “Prestige” fue más mala de lo previsto». *El País*.  
[https://elpais.com/elpais/2002/12/08/actualidad/1039339023\\_850215.html](https://elpais.com/elpais/2002/12/08/actualidad/1039339023_850215.html)
- El Prestige se hunde y lanza otra marea negra hacia Galicia. (15 de julio de 2020). *La Voz de Galicia*.



Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

<https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/galicia/2019/11/13/rumbo-erratico-prestige-pone-peligro-rias-baixas/00031573675425705646154.htm>

García Mira, R. (2013). *Lecturas sobre el desastre del Prestige. Contribuciones desde las ciencias sociales*. [https://www.udc.es/dep/ps/grupo/varios/prest\\_es.pdf](https://www.udc.es/dep/ps/grupo/varios/prest_es.pdf)

García Mira, R. (2013). *El Prestige: una aproximación desde las ciencias sociales*. En X.L. Barreiro Rivas: *La Leyenda del Prestige: el proceso de construcción de la realidad política* (2004, pp. 47-91). A Coruña: Instituto de Estudios e Investigación Psicosocial "Xoán Vicente Viqueira".

Galiciaunica. (2006). Las diez mareas negras. *Galicia Única Revista Digital Independiente*. <https://www.galiciaunica.es/las-diez-mareas-negras/>

Hermida, X. (22 de noviembre de 2002). «Las órdenes se tomaron desde el Ministerio de Fomento». *El País*. [https://elpais.com/diario/2002/11/22/espana/1037919602\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2002/11/22/espana/1037919602_850215.html)

Ibarra, P. (2000). ¿Qué son los movimientos sociales?. Betiko Fundazioa, Anuario de los movimientos sociales. Hirugarren Prentsa, Donostia. IREF, Istituto di ricerche educative e formative (1998) *La società civile in Italia. VI rapporto sull'associazionismo sociale*. Edizioni Lavoro. [https://516b9f53-a-62cb3a1a-sites.googlegroups.com/site/antoniojml/Home/TEMA9A.pdf?attachauth=ANoY7craF1fXAdx6p-zSmX6Nf8q7oEUbAjhbisxfD6G5fPtALEKX3JMKTvy0tNP0ZsQVwyJeQqvVkY\\_OoFUn4WdW4DKldNlhKekiYY11S0SQWBaoBmjaopefprXP20GfR\\_U0R9sN5pTAJ4obAP7HYVbJqrMwB0QJamBnAswDWN84EzjbNRJqNqqvPDnRzeOwo6ZnWcWs2o3WDD8FEHIGUDKqvJ3gRxLORa%3D%3D&attredirects=0](https://516b9f53-a-62cb3a1a-sites.googlegroups.com/site/antoniojml/Home/TEMA9A.pdf?attachauth=ANoY7craF1fXAdx6p-zSmX6Nf8q7oEUbAjhbisxfD6G5fPtALEKX3JMKTvy0tNP0ZsQVwyJeQqvVkY_OoFUn4WdW4DKldNlhKekiYY11S0SQWBaoBmjaopefprXP20GfR_U0R9sN5pTAJ4obAP7HYVbJqrMwB0QJamBnAswDWN84EzjbNRJqNqqvPDnRzeOwo6ZnWcWs2o3WDD8FEHIGUDKqvJ3gRxLORa%3D%3D&attredirects=0)

Lema, R. (2014). *Catálogo de naufragios*. Deputación da Coruña. <https://www.espaciosub.es/masdocumentos/naufragios.pdf>

Mayans, C. (2019, 13 septiembre). Historia National Geographic. [historia.nationalgeographic.com.es](https://historia.nationalgeographic.com.es). [https://historia.nationalgeographic.com.es/a/costa-gallega-mayor-concentracion-barcos-hundidos-mundo\\_14700](https://historia.nationalgeographic.com.es/a/costa-gallega-mayor-concentracion-barcos-hundidos-mundo_14700)

Mouzo, E. (20 de agosto de 2020). Fallece Miguel San Claudio, destacado hostelero de A Coruña, navegante y buceador. *La Voz de Galicia*. [https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/coruna/coruna/2020/08/19/fallece-miguel-san-claudio-destacado-hostelero-coruna-navegante-buceador/0003\\_202008202008191597822495686.htm](https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/coruna/coruna/2020/08/19/fallece-miguel-san-claudio-destacado-hostelero-coruna-navegante-buceador/0003_202008202008191597822495686.htm)

- Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.
- Olcina, J. (2009). Cambio climático y riesgos climáticos en España. *Investigaciones Geográficas*, (49), 197–220.  
[https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/14638/3/IG\\_49\\_10.pdf](https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/14638/3/IG_49_10.pdf)
- Otero, I. D., & González, M. I. L. (2005). La reconstrucción de la sociedad civil en Galicia: la catástrofe del " Prestige" y el movimiento Nunca Más. *Revista de estudios políticos*, (129), 255-280.
- Pardo, M. (15 de octubre de 2012). Los responsables políticos del Prestige, «premiados» con más y mejores cargos. *ElDiario.es*.  
[https://www.eldiario.es/galicia/responsables-politicos-prestige-premiados-mejores\\_1\\_5454983.html](https://www.eldiario.es/galicia/responsables-politicos-prestige-premiados-mejores_1_5454983.html)
- Paseo de la Memoria: el desastre del Prestige*. (25 de febrero de 2019). O Camiño dos Faros. <https://www.caminodosfaros.com/paseo-de-la-memoria-el-desastre-del-prestige/>
- Pastor, A. (19 de agosto de 2020). La marea negra del «Prestige», una catástrofe medioambiental que podría volver a repetirse. *infoLibre*. Recuperado 29 de abril de 2022, de [https://www.infolibre.es/veranolibre/marea-negra-prestige-catastrofe-medioambiental-volver-repetirse\\_1\\_1186602.html](https://www.infolibre.es/veranolibre/marea-negra-prestige-catastrofe-medioambiental-volver-repetirse_1_1186602.html)
- Reportaje Especial jamás conocido de Nunca Mais y del Prestige, PLADESEMAPESGA se congratula de la condena a Nunca Mais de las costas del Prestige al actuar de forma personal e interesada en contra de los intereses de Galicia*. (1 de mayo de 2016). Pladesemapesga. Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero. <https://pladesemapesga.com/inicio/portada/96-reportaje-especial-jamas-conocido-de-nunca-mais-y-del-prestige-pladesemapesga-se-congratula-de-la-condena-a-nunca-mais-de-las-costas-del-prestige-al-actuar-de-forma-personal-e-interesada-en-contrade-los-intereses-de-galicia>
- Robles, B. (2011). La entrevista en profundidad: una técnica útil dentro del campo antropológico. *Cuicuilco*, 18(52),39-49. ISSN: 1405-7778.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35124304004>
- Rodríguez, A. (2010) *El Prestige como hiper-realidad mediática. Poder y efectos de los medios de comunicación en la construcción de la realidad social* [Tesis doctoral no publicada. Universidade da Coruña, Servizo de publicación].

Taboada Outeda, A. (2022). XX aniversario del desastre del *Prestige*: análisis de las consecuencias socioambientales en la Costa da Morte. Trabajo Fin de Grado en Periodismo. Universidad de Valladolid. Curso 2021 – 2022.

S.C. (2019, 23 noviembre). Otros desastres y sustos en la costa gallega. *La Voz de Galicia*. <https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/galicia/2019/11/23/desastres-sustos-costa-gallega/00031574516148403333295.htm>

Taboada, X. A. (13 de agosto de 2007). La costa gallega alberga unos 300 barcos hundidos de interés histórico. *Faro de Vigo*. <https://www.farodevigo.es/galicia/2007/08/13/costa-gallega-alberga-300-barcos-18110474.html>

Tasende, P. (2003, junio 14). La ensenada de Fisterra era la mejor opción para el Prestige. *La Voz de Galicia*. [https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/carballo/2003/06/14/ensenada-fisterra-era-mejor-opcion-prestige/0003\\_1753790.htm](https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/carballo/2003/06/14/ensenada-fisterra-era-mejor-opcion-prestige/0003_1753790.htm)

Varela, E. (2003). La catástrofe del Prestige. Jornada de reflexiones politológicas sobre el desastre del Prestige. *Ecología política*, 25, 149–156.

Xunta de Galicia. [https://www.xunta.gal/os-antiores-presidentes?langId=es\\_ES](https://www.xunta.gal/os-antiores-presidentes?langId=es_ES)

## 9. Anexos

### ANEXO I

BARCOS HUNDIDOS EN LAS RÍAS ALTAS DEL 2000 – 2014	
Nombre del barco. Año del naufragio. Lugar.	
Herius IV. 2001. Cabo de Corrubedo.	Scheveningen. 2009. Cabo de Corrubedo.
Alejandro I. 2001. Illa de Lobeira, ría de Corcubión.	Hermanos Landrove. 2009. Cedeira, A Coruña.
Panchito. 2002. Muxía, A Coruña.	Cunchiñas. 2009. Aguiño, Ribeira.
Meloxeira. 2002. Xacentes, A Coruña.	Ficha Segundo. 2010. Burela, A Coruña.
Boavista. 2002. Cabo Prior, Ferrol.	Güeta Regos. 2010. Noia, A Coruña.
Fervenza III. 2002. Lobeira Chica.	A Soliña. 2010. Cabo Ortegal, A Coruña.
Prestige. 2002. Frente Fisterra.	North Spirit. 2010. Cabo Ortegal, A Coruña.
Silvia Celeste. 2003. Costa Coruñesa.	Rey de Olaya. 2010. Estaca de bares, A Coruña.
O Bahía. 2004. Illas Sisagras.	Bahía de Portosanto. 2010. Cabo Silleiro.
Therese. 2005. Cee.	Sardiñeiro. 2011. Estaca de Bares, A Coruña.
Art. 2005. Camariñas.	María Encarnita. 2011. Ferrol
Puerto de Muxía. 2005. A 3 millas de las illas Sisagras.	Eugenio III. Cabo Prioriño, A Coruña.
Virxe de Loreto. 2007. Cabo de Corrubedo.	Tabar. 2011. A Coruña.
Cordero. 2008. Cabo Prior, Ferrol.	Florence y Afrodita. 2011. Estaca de Bares.
Porteiro Taboada. 2008. Laxe, A Coruña.	Nuevo Sideral. 2011. Cabo de Corrubedo.
Shark. 2008. Cabo Ortegal, A Coruña.	Hermanos Istillarty. 2011. Cabo Vilán, Camariñas.
Yamburg. 2009. Cabo de Corrubedo.	Barco Practico. 2011. Vilagarcía de Arousa.
Canconio. 2009. Cedeira, A Coruña.	Mar de dios. 2012. Porto do Son, A Coruña.
Roule ta bille. 2012. Corrubedo.	Encarnita dous. 2012. Cedeira, A Coruña.

Landsman. 2012. Costa de Cedeira, A Coruña.	Sefi-G. 2013. Costa de Ribeira, A Coruña.
Rebecca Elisabeth. 2013. Cabo Ortegal.	Catamarán. 2013. O Barqueiro, A Coruña.
Rebello. 2013. Costa coruñesa.	Nuevo Mugar dos. 2013. Punta Herminia, A Coruña.
KEA. 2010. Barbados, A Coruña.	Falco LR. 2010. Camariñas.
DAFORC'H. 2011. Camariñas.	Portosín. 2011. Cee, A Coruña.
Talieira. 2011. Sardiñeiro, Fisterra.	Madre Amelia. 2011. Corcubión, A Coruña.
Nuevo Luz. 2011. Punta Langosteira.	Serviola Uno. 2012. Ría de Muros, A Coruña.
AON. 2012. Ría de Camariñas.	Malante. 2013. Illas Sisagras.
Siempre Diana. 2013. Malpica.	Abbi Louise. 2013. Malpica.
Laberco. 2013. Carnota, A Coruña.	Playa de Estorde. 2013. Laxe, A Coruña.
Garea. 2013. Corcubión.	Camais. 2013. A Coruña.
Segundo Hermanos Papín, 2013. Cee, A Coruña.	Prima. 2014. Camariñas.

## ANEXO II

**13/11/2002**

Se recibe una llamada del buque con MMSI 308957000 que corresponde al barco Prestige, un petrolero monocasco con bandera de Bahamas, y que se encuentra a 28 millas de Fisterra. Los 24 tripulantes del petrolero son evacuados y quedan solo a bordo el capitán, Apostolos Mangouras, el primer oficial y el jefe de máquinas.

# Línea de tiempo

del 13 al 19 de noviembre de 2002

**16/11/2002**

La marea negra anega ya 190 kilómetros de costa. La Costa da Morte, la que resultará más afectada, recibe su primer baño de fueloil. Se prohíbe la pesca y el marisqueo entre Cabo Fisterra y Punta Seixo Blanco. "La rápida intervención de las autoridades españolas alejando el barco de las costas ha permitido que no temamos una catástrofe ecológica ni grandes problemas para los recursos pesqueros", dice el ministro Arias Cañete.

**14/11/2002**

El Prestige se encuentra a 4 millas de Muxía, cuando las autoridades aseguran que se encuentra alejado de la costa. Por la noche los remolcadores lo llevan a 65 millas. La decisión de alejarlo de la costa la tomó el Ministerio de Fomento como se sabrá meses después. En medio de la confusión, se anuncia que España dispone de 12 kilómetros de barreras anticontaminación.

**15/11/2002**

El capitán del buque es evacuado a tierra y detenido a su llegada. La primera mancha está a 5 kilómetros de las islas Sisargas. A última hora del día, la mancha está a 11 kilómetros. El Prestige se encuentra a 62 millas de la Costa da Morte y tiene que parar por el temporal. Permanece así 12 horas y comienza el remolque hacia el sur sin alejarlo de la costa.

**17/11/2002**

Mientras el conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Enrique López Veiga dice que "todo el fuel derramado que tenía que llegar a la costa gallega ya ha llegado". Mientras, el Prestige sufre una rotura en un tercer tanque. Una segunda mancha de fuel es detectada a 2 millas de la costa, López-Sors, director general de la Marina Mercante, asegura que "no se puede hablar de marea negra. Son manchas negras y dispersas".

**18/11/2002**

El Prestige sigue rumbo al sur, derramando fueloil a lo largo de todo su recorrido. El Gobierno dice que el barco ha entrado en Portugal y que ya no es competencia suya. Portugal desmiente la noticia y envía una fragata a la zona para alejarlo. La marea negra sigue llegando a la costa gallega. Se amplía la zona de prohibición de pesca y marisqueo: hasta Cabo Prioriño, en Ferrol.

**19/11/2002**

La brecha situada en su estribor hace que el barco se parta en dos. Está situado a 260 kilómetros de las Islas Cíes. Los científicos dicen que el fueloil no se solidificará debido a su mezcla con gasoil. La temperatura a 3.600 metros de profundidad es estimada en 2-3°C y, si bien este tipo de fuel solidifica a 6°C, el gasoil necesita temperaturas bajo cero para hacerlo. El Gobierno da por hecho la solidificación.