

A catástrofe do *Prestige*

Unha oportunidade
para a transformación da sociedade galega



RICARDO BEIRAS

Biólogo. Profesor titular da Universidad de Vigo

Mediados do século XIX. Unha catástrofe moito maior que a que estes días nos ocupa, a fame, deixa nunha rapaza de só 16 anos recién chegada da aldea a seguinte pegada: “Voy a contarte lo que presencié en Santiago en el tristísimo invierno de 1853, año fatal para Galicia [...]. Todos los días, nuevas horas de angustia traían a nuestras plazas y calles bandas de infelices hambrientos que de puerta en puerta iban demandando pan para sus hijos moribundos, para sus mujeres extenuadas por la miseria [...]. Repetíase la eterna lección en nuestra historia, y las hierbas de los campos volvían a servir de alimento a la gente campesina [...]. No sé como pudo resistir nuestro país a tan supremos dolores”¹. Trátase de Rosalía de Castro, a creadora da literatura galega moderna, a recuperadora para o rexistro escrito dunha lingua de analfabetos tras máis de catrocentos anos de escura e longa paréntese. As catástrofes serven de estímulo para a conciencia da identidade colectiva, moi en particular cando a poboación se sente desprotexida e abandonada á súa sorte, e a loita contra a catástrofe queda en mans da solidariedade entre iguais.

O fuel do *Prestige* trouxo á xente do mar, dende as lonxas aos laboratorios, desesperación e impotencia, pero encirrou tamén sentimentos de indignación, loita e superación da adversidade que se espallaron entre galegos de moi variada extracción. Un pobo alcumado de sumiso rebelouse. A sociedade mobilizouse, a resignación e o silencio racharon durante uns días, e a protesta cidadá contra a deficiente xestión da crise xuntou de maneira pouco publicitada, e en boa medida espontánea, concentracións populares sen precedentes na historia do noso país, tanto pola cantidade de asistentes como pola diversidade sociolóxica dos mesmos.

¹ X. Alonso Montero. *Rosalía de Castro*. Ed. Júcar, Madrid, 1972.

A mobilización elicitou a reacción dos centros de poder político alóctonos e os seus representantes no interior, implicando axentes mediáticos, financeiros e institucionais. A resultante destes vectores pode quedar nunha rabecha pasaxeira ou marcar un punto de inflexión, o agromar da conciencia cívica característica das sociedades modernas que turre contra as estruturas clientelistas de séculos. Saberémolo nestes momentos históricos que nos tocou vivir.

Un percorrido polas catástrofes

Como intensos eventos mediáticos que son, moitas das grandes mareas negras desencadearon cambios importantes dentro e fóra do eido científico-técnico da contaminación mariña. Fagamos un paseo breve pola historia dos accidentes de petroleiros, onde Galicia ocupa tristemente un lugar tan destacado, e polas súas repercusións máis salientables.

Europa occidental, coa excepción do mar do Norte, depende enteiramente das importacións para abastecerse de petróleo. Dende os anos 60 deica hoxe ese petróleo chega pola ruta que une o Golfo Pérsico cos grandes portos de Francia, Alemaña e o Benelux, e que pasa por diante de Fisterra. Son augas perigosas, véxase a denominación de Costa da Morte, cun día de temporal de cada tres. Deica os anos 80 esta foi a ruta de petroleiros máis densa do mundo. Nese mesmo período medrou exponencialmente non só o tráfico total senón tamén o tamaño medio das embarcacións. Os grandes superpetroleiros dos anos 70 alcanzaron ao final da década unha capacidade de carga media por barco de centos de milleiros de toneladas. Así, por exemplo, o *Santa María*, construído en Astano en 1975, tiña capacidade para 360.000 toneladas. O incremento do tráfico de semellantes colosos navegando con deficientes medidas de seguridade supuxeron nesta década valores récord de verquidos accidentais, deica superar o medio millón anual de toneladas. Os accidentes representan a escala global só unha pequena proporción do total da contaminación mariña por hidrocarburos, en comparación coas augas residuais e as emisións atmosféricas de todo o planeta, pero localmente fan que se alcancen durante meses concentracións que causan efectos ecolóxicos perniciosos. Aínda hoxe, polo corredor marítimo de Fisterra circula a segunda maior concentración de tráfico marítimo da Europa, despois do Canal da Mancha. Os *tankers* soben con petróleo cru e baixan con derivados refinados: gasolinas, querosenos, gasoil e fuel principalmente.

No ano 1967 o superpetroleiro *Torrey Canyon* abre a lista de traxedias ao encallar en Cornualles (Gran Bretaña) e derramando 120.000 toneladas de cru que afectan ambas beiras do canal. A falta de experiencia, xunto coa comprensible pero excesiva ansia de reducir o impacto visual da marea negra, levou a empregar inxentes cantidades de dispersantes de toxicidade maior que o propio cru. A resposta incluíu bombardear durante tres días o barco e a mancha





con bombas, mísiles, napalm e queroseno. O *Torrey Canyon* deixou unha lección: o remedio pode ser peor que a enfermidade. Os dispersantes, fabricados polas propias compañías petrolíferas, adquiriron unha no seu momento merecida mala fama que hoxe coa existencia de tensoactivos non tóxicos e biodegradables, vai sendo hora que perdan.

A experiencia do Amoco Cádiz. 1978

En marzo de 1978 de novo a calamidade bate na mesma área, a Bretaña francesa, esta vez baixo o nome de *Amoco Cádiz*. O barco afúndese a unha milla da costa e durante catorce días deita a maior parte das 223.000 toneladas que transporta. O vento do oeste estende a mancha deica douscentos quilómetros de distancia. Trátase do maior verquido accidental dun petroleiro de toda a historia, afectando a unha zona pesqueira e de gran importancia ostrícola. Ao día seguinte da catástrofe o goberno francés, a través do Ministerio do Ambiente, encarga un estudo multimillonario para avaliar o impacto da contaminación encabezado polo Centro Oceanolóxico de Bretaña, pertencente ao CNEOX², no que participarán distintas institucións de investigación bretonas e do resto de Francia, ademais da axencia federal estadounidense NOAA³. O esforzo investigador dá froito e, aínda hoxe, os resultados deste estudo serven de referencia académica no ámbito da contaminación mariña por hidrocarburos. Os traballos recompilados no volume *'Amoco Cadiz', conséquences d'une pollution accidentelle par les hydrocarbures*⁴ servirán de referencia para afrontar catástrofes posteriores, dende o seguemento científico do *Aegean Sea*⁵ deica o borrador de estudo que o CSIC puxo a circular —e imaxino que algún día non moi lonxano cristalizará en algo concreto— referido ao caso que nos ocupa. Os coñecementos adquiridos nese esforzo investigador resultan de utilidade hoxe. Sen querer enguedellarme en exceso en materias de especialistas, si considero relevante dar unha panorámica resumida deses coñecementos.

A contaminación por petróleo cambia a composición das comunidades de organismos que viven nos fondos mariños. As especies móbiles de gran tamaño dannos pouca información, pois migran fuxindo da zona afectada. Pero as especies menos móbiles dannos máis información. Moitas especies sensibles, ás que podemos denominar indicadores de contaminación por ausencia, desaparecen. Este é o caso de crustáceos anfípodos (por exemplo *Ampelisca*), equinodermos (*Echinocardium*), algúns moluscos bivalvos non comerciais, e algunhas algas vermellas, como *Condrus*. En troques, outras especies proliferan como consecuencia do enriquecemento orgánico que supón o petróleo. Son especies indicadoras de contaminación por presenza, en xeral vermes do grupo dos cirratúlidos, capitélidos, *Polydora* e *Scolelepis*. Tamén inzaron as algas *Laminaria*. A perda de riqueza específica causada pola desaparición de especies sensibles e a proliferación excesiva de especies resistentes, denominadas oportunistas, son factores que contribúen a reducir a diversidade biolóxica nas zonas afectadas, aínda que neste último extremo as conclusións non son unánimes, e en certas zonas cun grao de impacto menor o enriquecemento orgánico pode causar un aumento de diversidade.

De especial interese para as nosas costas son as conclusións refe-

² Centre National pour l'Exploitation des Océans.

³ National Oceanic and Atmospheric Administration

⁴ *'Amoco Cadiz', conséquences d'une pollution accidentelle par les hydrocarbures*. Centre National pour l'Exploitation des Océans, París, 1981.

⁵ *Seguimiento de la contaminación producida por el accidente del buque 'Aegean Sea'*. Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 1996.

rentes aos efectos sobre as poboacións de especies comerciais. Os peixes poden fuxir das zonas afectadas, aínda que os de hábitos máis sedentarios, como a solla e o linguado, si resultaron afectados. Non se detectaron mortalidades importantes, pero si redución do crecemento e descenso moderado nos tamaños poboacionais. O marisqueo sufriu máis. Nas ostras, os hidrocarburos totais aumentaron 10-20 veces tres meses despois do accidente respecto a *sítios control* (10 partes por millón), e quedan restos de hidrocarburos dezaseis meses despois, particularmente HAPs⁶, como o dibenzotiofeno. Estas ostras non se poden comercializar. Sen embargo, aos dezaseis meses os niveis de hidrocarburos totais volveron a valores case normais. En contraste, non hai efecto da contaminación sobre o grao de infestación por parásitos da ostra nin de neoplasias. Localmente si hai unha caída no índice de condición (proporción de vianda fronte á cuncha) que persiste un ano despois. As poboacións de crustáceos comerciais (lagosta, lumbrigante, nécora, centola) non diminuíron, pero algúns espécimes teñen gusto a petróleo.

No apartado da química, estudiáronse a fondo os cambios na composición do petróleo unha vez na auga. O petróleo cru e, en menor medida, os seus derivados, son mesturas complexas de moitas moléculas diferentes (por iso non cristalizan a baixas temperaturas). Co tempo, na auga, desta mestura van desaparecendo distintos compoñentes, empezando polos de menor peso molecular, que se evaporan ou se disolven. A luz tamén altera esta composición, pois o petróleo nunca estivo exposto a ela. Cada tipo de petróleo ten a súa composición particular, unha caste de pegada dixital que permite distinguilo e identificalo. Ademais, os cambios na composición respecto a mostras iniciais poden datar con relativa fiabilidade un verquido. Polémicas como se a arribada de novas manchas corresponde ou non a novas fugas do barco afundido atállanse, en caso de que se desexa, mediante estas técnicas analíticas.

Finalmente, o petróleo, que en definitiva é materia orgánica, remata por descompoñerse por acción dos microorganismos, pero é este un proceso lento, limitado entre outras cousas polo osixeno, xa que os microorganismos descompoñedores o consumen en grandes cantidades e este difunde moi lentamente na auga. Aínda que os hidrocarburos non se disolven na auga, a mestura física causada polas vagas vai formando unha emulsión que pode facilitar ou retrasar a velocidade de degradación segundo as proporcións auga/petróleo. Se predomina o medio acuoso e as partículas de petróleo son pequenas, con moita relación superficie/volume, os microorganismos descompoñedores terán máis superficie de ataque e o cru degradarase máis axiña. Este é o fundamento do uso de dispersantes. En contraste, se na emulsión predomina a fase non acuosa, fórmase unha espuma achocolatada, que os franceses chaman *mousse*, enormemente persistente. Neste contexto denomínase *bioremediación* a técnica de limpeza baseada en crear as condicións óptimas para a proliferación dos microorganismos que descompoñen o petróleo, fertilizándoo con nutrientes, ou mesmo sementando bacterias deste tipo.

En resumo, a reacción francesa á “súa” catástrofe foi liderar a investigación sobre contaminación por hidrocarburos e crear un centro de investigación aplicada de alto nivel, descoñecido ata hai uns meses fóra dos círculos de especialistas: o CEDRE, Centro de



⁶ Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos.

Documentación, Investigación e Experimentación sobre a contaminación das augas. No ámbito normativo, como consecuencia do accidente e por presión francesa, os corredores marítimos da costa bretona modificáronse, ampliándose e alonxándose entre 8 e 16 millas máis da costa. Ao parecer, os medios de axuda á navegación (radio e radar) impedían un maior afastamento, argumento que segue a pesar na actualidade no caso do corredor de Fisterra.

A experiencia do Exxon Valdez. 1989

Outro mes de marzo, pero once anos despois, noutro extremo do planeta, en Alasca, o petroleiro *Exxon Valdez* peta en pedra e vomita a súa carga de 37.000 toneladas que se estende por 800 quilómetros de costa. O derrame é secundario, dende o punto de vista da cantidade, pero ten dúas características que de contado o farán o máis famoso: afecta aos Estados Unidos e ocorre nunha reserva natural de incalculable valor ecolóxico que acolle osos, focas, orcas, lontras e aguias pescadoras. Se o *Amoco Cadiz* instaurou o sesudo estudo científico da contaminación por hidrocarburos, o *Exxon Valdez* trouxo o tema aos foros de debate político. A opinión pública estadounidense presionou á empresa responsable e obtivo cifras récord en indemnizacións (arredor de 1.400 millóns de euros), cambios normativos e legais de diversa índole, e mellores técnicas substanciais nos medios de prevención e loita contra estes accidentes. Prohibiuse a navegación de buques monocasco, que mudaron a este lado do Atlántico. Converteuse en ilimitado o importe da responsabilidade civil por este tipo de accidentes. Creouse unha comisión cidadá de control das actividades da industria petroleira. Ampliouse a flota de remolcadores e mellorouse a súa maniobrabilidade. Implementáronse plans de continxencia e melloras na seguridade dos desprazamentos deste tipo de buques tanto dende terra, mediante sistemas de radiocontrol, como *in situ*, mediante remolcadores escolta. Pero sobre todo, mudou o marco legal no que traballar contra estes episodios, endurecendo o control dos intermediarios no transporte marítimo de mercadorías perigosas, tanto mediante modificación da lexislación existente, como creando especificamente a *Oil Pollution Act*.

Aparece o concepto de reclamación pública e depositase a responsabilidade ineludible desta reclamación nunha axencia gobernamental federal, coas competencias e a obriga de defender o ambiente, ata tal punto que esa axencia pode ser denunciada polos particulares se non cumpre a súa obriga fundacional. O novo marco legal especifica en detalle o método de cuantificación dos danos ambientais, facilita a identificación dos afectados a curto e longo prazo, e crea novos conceptos indemnizables: os danos aos recursos naturais, os custos de limpeza e bio-remediación, e mesmo os custos do propio estudo de avaliación dos danos.

En definitiva, como consecuencia, non da catástrofe en si, senón da reacción popular que provocou, mellorouse sustancialmente a protección do ambiente nos planos técnico e lexislativo. En consonancia co espírito práctico que caracteriza aos estadounidenses, poderíamos dicir que converteron a catástrofe nun negocio rendible para a ecoloxía. De feito, o ambientalista arrependido B. Lomborg⁷ láíase amargamente da, ao seu xuízo, excesiva atención que a

⁷ Lomborg, B. *The sceptic environmentalist*.
Cambridge University Press,
Cambridge, 2001.

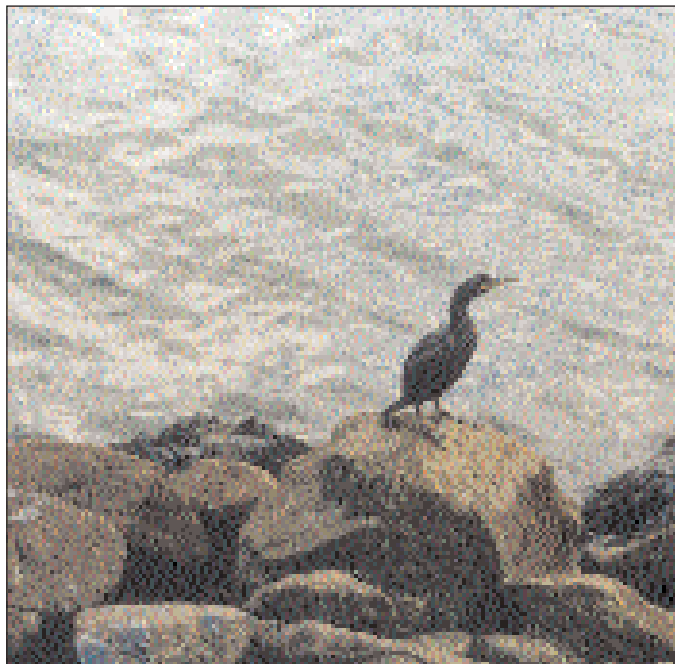
opinión pública estadounidense prestou á catástrofe, e pregúntase se aos millóns de dólares das tarefas de restauración e indemnización non se poderían dar mellor uso, aínda que non especifica cal, o que non é nada tranquilizador considerando que partidas dominan os orzamentos estadounidenses. Unha consecuencia menos positiva do accidente foi a aceleración no proceso de deslocalización dos buques petroleiros dende as grandes compañías, que tomaron nota das accións de boicot popular subseguintes á catástrofe, desprazándose cara a empresas navieras de escasa entidade e trazabilidade legal, difíciles de perseguir e imposibles de embargar, xa que en casos extremos, como o do *Prestige*, a súa única propiedade é o barco sinistrado.

Outras experiencias: *Aegean Sea* (1992) e *Erika* (1999)

O 3 de decembro de 1992 o *Aegean Sea*, un petroleiro do mesmo armador grego que o *Prestige*, encalla fronte á Torre de Hércules nunha espantosa noite de temporal. O barco, por certo de dobre casco e con tódolos certificados de seguridade esixibles, incéndiase, consumíndose máis da metade do cru que transporta. Por fortuna o vento do sudoeste habitual no inverno na costa galega (o mesmo que trouxo a maré do *Prestige*) leva o mesto fume tóxico e canceríxeno para o mar, evitando a evacuación de boa parte da cidade da Coruña.

As rías do Burgo, Ares-Betanzos e Ferrol non tiveron tanta sorte, e os seus recursos marisqueiros, incluídas as bateas de mexillón de Lorbé, derramáronse. Dez anos despois as indemnizacións sumaban 140 millóns (vinte veces menos que as do *Exxon Valdez*) e aínda non remataran de aboarse. Seguindo o ronsel do *Amoco Cadiz* despregouse un rápido e importante labor de seguimento da contaminación capitaneada polo Instituto Español de Oceanografía. É salientable o emprego experimental da *biorremediación* por parte dun grupo do Instituto de Investigacións Mariñas de Vigo. Os autores calificaron de mediocres os resultados, xa que as bacterias eliminaban rapidamente da mestura de cru os alcanos lineais e ramificados, pero lentamente os poliaromáticos de menor peso molecular, e nada en absoluto os poliaromáticos grandes e os cicloalcanos. Con todo, os autores recomendaron o seu uso, de mediar custos económicos razoables, aínda que a administración non empregou o método a gran escala, ao parecer ante o temor de que a palabra “bacteria” causase alarma na opinión pública. Ben poderían explicar que bacterias son tamén as que fan o iogurt.

En decembro de 1999 tócalle o turno de novo á Bretaña. As 30.000 toneladas de fuel que transporta o *Erika*, un petroleiro da multinacional francesa Total-Fina rexistrado en Malta, causan unha nova marea negra que afecta a 400 quilómetros de costa. A empresa foi acusada de que o petroleiro levaba carga de máis. O caso presenta reminiscencias familiares. Trátase de fuel pesado



contra o que os dispersantes convencionais non resultan eficaces. O barco parte en dous e afúndese, e as autoridades defenden inicialmente que non hai fendas, aínda que, ao final, rematarán por extraer o fuel restante dos tanques. Como consecuencia da eficaz presión da opinión pública, artellada mediante un boicot á empresa, e mais do Goberno francés, a Comisión Europea promoveu dous paquetes de medidas encamiñadas á prevención destas catástrofes. Algúns estados membros, en particular o eixo Reino Unido-Holanda-Grecia, presionaron para descafeinar o documento e retrasar a instauración desas medidas, que incluían a mellora das inspeccións nos portos e a retirada progresiva dos buques monocasco, debido a que a maior parte da flota petroleira europea, empezando pola española, está constituída por buques desas características. De non mediar ese retraso teríase evitado a catástrofe, pois os buques monocasco da idade do *Prestige* deberían estar retirados de circulación en setembro de 2002. Con posterioridade ao accidente do *Prestige*, a Comisaria europea de Transportes, a española De Palacio, referiríase aos propietarios destes buques co escasamente diplomático calificativo de "golfos".

Nesta breve paseata polas mareas negras de máis relevancia haberá quen bote de menos algúns dos elementos da ledaíña habitual estes días: *Polycommander* (1970), *Urquiola* (1976), *Andros Patria* (1978), aos que podemos engadir outros transportadores de mercadorías perigosas siniestrados en Galiza, como o *Erkowit* (1969) e o *Cason* (1987). A razón desta ausencia é moi sinxela; aínda que algúns deles desataron episodios de transcendencia alleos á contaminación mariña, ningún conseguiu elicitar ningunha consecuencia positiva no campo da prevención e os seus medios técnicos, coa posible excepción do afastamento no ano 1994 do separador marítimo de Fisterra, froito, máis que nada, da coincidencia do corredor antigo con caladoiros tradicionais. Neste aspecto os accidentes en augas galegas aos que me refiro clasificaríanse na longa lista de anécdotas internacionalmente irrelevantes xunto, por exemplo, ás 80.000 toneladas verquidas en 1989 polo *Khark 5* en Marrocos, ou as 37.000 do *Thanassis* en 1994 en Filipinas. E iso que o *Urquiola* ocupa a posición nove no triste *ranking* mundial de volume de petróleo verquido, moi por riba do modesto posto 34 do *Exxon Valdez*, por exemplo. Claro que corría o ano 1976, e entre as prioridades políticas en España non estaba o ecoloxismo.

A experiencia do Prestige (2002)

E chegamos a este 14 de novembro. O Ministro de Fomento, asesorado por catro altos cargos do mesmo ministerio, decide afastar a 120 millas da costa un petroleiro cunha vía de auga. A medio camiño das 120 millas ordenadas pola Capitanía Marítima da Coruña, as mesmas autoridades modifican a súa propia orde de afastamento, e ante o asombro xeral dos coñecedores do mar, vira ao sur, contra vento e corrente, achegándose de novo a Galicia, temas todos que se atopan *sub iudice* a día de hoxe. Durante seis días, a maioría deles con condicións moderadas de vento, o barco ferido é remolcado con tres rumbos distintos sen tomar unha soa medida de contención, recollida ou eliminación do fuel derramado. A día de hoxe a Administración competente non acepta nin-





gunha responsabilidade na catástrofe.

Atopámonos ante un novo concepto de accidente: o accidente de 140 horas de duración. Os días que seguen son pródigos en heroísmo popular e deserción institucional. A falta de Protección Civil xorde a mobilización cívica de mariñeiros e voluntarios, emerxe a nación, pero ¿onde vai o Estado? Trintaedous anos despois do *Polycommander* a situación política da Galiza mudou no plano superestructural, dotándose de institucións de autogoberno integradas no réxime democrático constitucional español. Pero, ¿mudou estruturalmente? ¿Cambiou a correlación de forzas e as relacións de dependencia Galiza-estado? ¿Tiveron estas institucións democráticas galegas un papel autónomo na xestión da crise? E se por requirimentos competenciais era necesario ceder a xestión ao Goberno central, ¿velou este pola salvagarda dos intereses da área afectada? ¿Pesaron a pesca e o marisqueo, recursos vitais na economía desta parte, nas decisións tomadas polo poder executivo do todo? ¿Contou o Goberno español coa opinión e o asesoramento dos sectores ameazados, que por galegos tamén son españois? ¿Proporcionou a administración central os medios para recoller o fuel do mar, e no caso de non telos facilitou a chegada dos mesmos dende outros países de dentro e fóra de España? ¿Modificou os seus presupostos para facer fronte á catástrofe? ¿Actuaría do mesmo xeito se estivesemos a falar da costa catalana ou vasca?

A resposta a todas estas preguntas é bastante sinxela. No momento da redacción deste traballo coñeciamos o veto, por parte do presidente Aznar, da comparecencia ante a comisión de investigación do Parlamento galego, xa non do Ministro de Fomento e os altos cargos dese ministerio que tomaron as decisións de afastamento e rumbo cambiante, nin tampouco do Delegado do Goberno que minimizou a catástrofe e negou a marea deica que o fuel chegou ao primeiro piso das casas de Muxía, senón do propio inspector que puxo en marcha os motores, os capitáns dos remolca-

dores e os pilotos dos helicópteros, ata matar a operatividade da dita comisión, desbotando asemade a investigación das responsabilidades políticas no marco das Cortes de Madrid. Preguntado o Ministerio de Interior pola inactividade de Protección Civil, os responsables responden que non actuaron porque o accidente non foi declarado “emerxencia de interese nacional”.

Algunhas valoracións dos feitos

Poucas veces o nacionalismo galego tivo máis sólidos argumentos, pero deixando agora fóra o debate ideolóxico, queda o problema estrutural subxacente: a pesca, o marisqueo e a acuicultura mariña supoñen o 10 por cento do PIB da Galiza, e máis do 12 por cento do seu emprego total. Esta porcentaxe aumenta ao 40 por cento en zonas afectadas como Ribeira ou Fisterra. Só as empresas relacionadas co mexillón xeran arredor dun 30 por cento da actividade económica dos concellos produtores. Estas cifras fan do noso un dos países de Europa máis dependentes do mar, se non o máis. Sen embargo, Galiza, a diferenza de Escocia ou dos länder alemáns, non ten voz no Consello da Unión Europea. Cando as cifras se traspasan á escala que o responsable de Protección Civil denomina “nacional”, obtemos un raquíto 0,8 por cento do PIB, co que o ministro español de turno dificilmente impresionará aos seus colegas europeos. Se ollamos cara a San Caetano o panorama non é máis alentador. Ten difícil encaixe cunha hipotética mellora da posición estrutural da Galiza coa democracia o feito de que, ante o problema máis serio do noso país nos últimos dous ou tres anos, o Goberno autónomo non teña nada que dicir e desapareza literalmente do mapa para regresar coa única reivindicación ante Madrid de que lle poñan os medios para un retiro digno da súa cabeza.

O escaso peso dos sectores estratéxicos galegos nos centros de poder, do que sen dúbida nós somos responsables, axuda tamén a entender a ineptitude coa que actuou o Ministro de Fomento, despreciando o noso capital científico mariño. Así o expresou unanimemente a comunidade científica galega en diversos manifestos que, promovidos inicialmente pola Universidade de Vigo, culminaron coa carta a *Science*⁸ onde máis de catrocentos científicos mariños de todo o Estado subscriben que o afastamento da costa e o rumbo sur do remolque, ignorando o coñecemento oceanográfico existente, causaron a magnitude da catástrofe. No mesmo número da prestixiosa revista científica, o oceanógrafo británico Desmond Burton afirma “é difícil imaxinar unha cadea de accións peor que a que se levou a cabo”.

Os xestores da crise tiñan outro papel reservado para a ciencia: o de proporcionar unha respectable envoltura académica a accións trabucadas e suposicións sen fundamento, como a teórica solidificación do fuel no fondo, cando non a arbitrariedades, como a expulsión dos voluntarios das praias en nome do dano ecolóxico, dicindo que moitos voluntarios equivalen a unha escavadora, sen esquecer o esperpéntico *affaire* dos barcos da Generalitat refugados pola posible invasión do mexillón zebra, unha especie de auga doce, como sen dúbida sabía pola súa condición de biólogo quen empregou tan cativo argumento.

Esta profusión de falacias pode ter certa eficacia no control da

⁸ *Science*, vol. 299, p. 511, 21-1-2003.

opinión pública, pero a física é obstinada, e non se deixa convencer nin amedrentar. Deixando á parte o feito de que o fuel ten un gran calor específico e unha masa de miles de toneladas tarda moitas semanas en enfriar, a imaxe do “adoquín”, é ben pouco didáctica.

Como queda dito, o petróleo é unha mestura heteroxénea de moléculas con moi distintas propiedades físicas, polo que o seu comportamento non se parece en nada ao dun vaso de auga pura, que pasa de ser completamente líquida a completamente sólida ao enfriarse de 0,5 a -0,5° C. Cómpre máis ben falar dun fluído que vai aumentando a súa viscosidade conforme enfría. Se cadra unha presentación obxectiva do problema non é válida para o voceiro gobernamental de turno porque deixa lugar á dúbida, pero os científicos precisamos dubidar como método para comprender a realidade. Máis alá da anécdota, o caso “adoquín” é síntoma dunha patoloxía instalada no cerne do poder político, a falla de análise crítica e a súa substitución polo dogma. E o problema do dogma é que carece de poder predictivo, non vale para anticiparse aos acontecementos e deseñar unha estratexia de prevención e loita contra a catástrofe. Cando, logo do afastamento do barco, se asevera “a 60 millas o risco non é alto”, estase enunciando un acto de fe sen ningunha utilidade práctica. Haberá que saber en qué dirección son as 60 millas, qué condicións metereolóxicas imperan e con qué medios contamos en caso de que estas non nos sexan favorables.

A información é un dereito social

Mentres as autoridades españolas aireaban as súas conviccións persoais, a información veraz, de potencial utilidade na xestión da catástrofe, chegou via internet, fundamentalmente dende Portugal (Instituto Hidrográfico Portugués e Universidade de Lisboa) e do CEDRE francés, ademais da elocuencia da imaxe satélite proporcionada o día seguinte do afundimento pola Axencia Espacial europea. En particular, os modelos predictivos portugueses de desprazamento da mancha resultaron espectacularmente correctos. De ser difundidos entre os mariñeiros, teríanlles permitido atacar o fuel con dous días de antelación. Considerando a sorprendente eficacia da heroica loita en precario dos mariñeiros das Rías Baixas, de teren esa información e mellores medios técnicos, coincido con Francisco Iglesias, patrón maior do Grove, que o fuel non tería tocado a costa. Rematando coa cuestión científica, o desprestixio internacional que para España supuxo esta situación, prolongada durante semanas, é difícil de calcular.

O desamparo percibido polos sectores productivos durante a crise do *Prestige* deixou en herdanza, como a fame do 1853 en Rosalía, un novo despertar da conciencia crítica colectiva. Na sociedade galega rural a vasalaxe feudal foi substituída por un sistema de dependencia onde o paisano, a falla de dereitos, recibe favores nos ámbitos administrativo, xudicial, laboral e mesmo persoal, a cambio de submisión política. A comezos do século XX, xa con sufraxio universal, o sistema alcanza o seu cénit coa ausencia de votacións por haber candidatos únicos, a apropiación da representación dos distritos por familias que a transmiten de pais a fillos, e o enfeudamento de facto destas en cargos teoricamente sometidos



⁹ Barreiro Fernández, X. R. Galicia. *Historia*. Tomo VIII. *Historia Contemporánea*. Hércules de Ediciones, 1993.



a sufraxio⁹. A auto-organización, a reivindicación dos dereitos civís, e a acción directa, sen intermediario institucional, conseguinte á maré social do *Prestige* desborda as anacrónicas reminiscencias clientelistas que perviven aínda hoxe. Dende a alimentación deica as ferramentas, dende os barcos deica os mecánicos, dende as barreiras deica os aloxamentos, todo tivo que ser asumido pola sociedade civil de base, coa loable excepción dalgunhas grandes empresas.

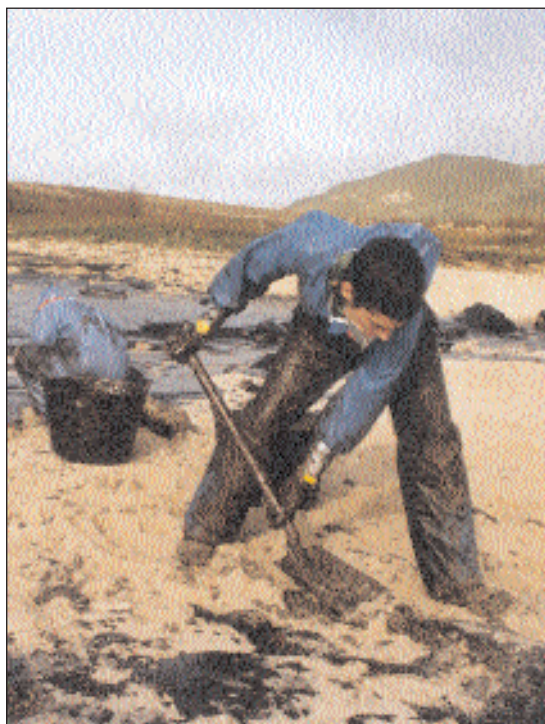
Ante a revolta e o espírito crítico que prendeu nos galegos, diversos altos cargos explicitaron de maneira inusualmente descarnada a súa visión das relacións entre o cidadán e a administración. O Ministro de Agricultura, señor Arias Cañete, recibido na Costa da Morte con protestas, berros e cartaces, declara: “as pancartas non lle dan de comer á xente, o DOG si”. Dada a indignación popular, o presidente Aznar non se atreve a visitar as zonas afectadas, acastélase na torre de control marítimo da Coruña e prefíre observar a representación da realidade nun mapa. A súa ausencia, particularmente difícil de soste, cando xa o rei Juan Carlos pisara o chapapote, xustifícase cun “Irei a Galicia cando teña solucións baixo o brazo”. Non se estima preciso comunicarse cos afectados, para informarse de primeira man e recibir as súas reclamacións. A administración proverá de acordo á vontade do administrador, sen contacto co administrado. Os dirixentes mariñeiros en folga de fame para reclamar medios técnicos para combatir o fuel no mar —tarefa da que desertara o Estado—, reciben do Presidente autonómico a recriminación de ter cobrado as subvencións que estableceu o propio Goberno. Non cabe maior sinceridade acerca do papel que na súa mente deben desempeñar as subvencións: a compra de vontades políticas. Se non é fácil facer crer que os cartos saen dos petos das autoridades, polo menos que quede claro, e estas manifestacións do señor Fraga Iribarne son unha boa ilustración, que non son un dereito senón unha gracia, e en boa lóxica clientelista quen os recibe perde o dereito a disentir publicamente. Como parte do sopro liberador do *Prestige*, a manipulación da televisión pública, paradigma da utilización dos medios da administración ao servizo dos sectores sociais que a controlan, foi denunciada por vez primeira e de xeito espontáneo en rúas, praias e portos. Baste aquí, para ilustrar este apartado, tres pincladas rápidas: o encargo da cobertura informativa *in situ* a persoal temporal ou externo, as protestas dos comités de empresa de TVE-G e TVG, con petición de dimisión do director xeral deste último ente, e o manifesto do Colexio Profesional de Xornalistas de Galicia a prol da liberdade de información.

Constitúe un fito inusual na historia de Galicia, e poderíamos consideralo como unha herdanza que nos deixa o *Prestige*, a identificación do patrimonio natural común como medio de produción e de forma de vida, así como a defensa colectiva deste patrimonio. Os resortes emocionais, como tantas veces nos movementos sociais, tiveron máis forza que os económicos. Non se trata de que che paguen o importe do valor do teu traballo, trátase de que che permitan traballar, coa dignidade que leva aparelhada o esforzo.

Chove sobre mollado nun litoral perseguido pola política pesqueira común, discriminado polo principio de estabilidade da Unión Europea (eufemismo que designa os dereitos adquiridos polos socios máis antigos da Unión para gozar de máis cota pes-

queira da que proporcionalmente lles correspondería), e expulsado polos países legalmente donos dos seus caladoiros tradicionais polo mundo adiante.

Van alá case seis meses desde que o fuel salferira as casas de Muxía, baixo e sobrado. ¿Mudou algo o estado de indefensión da costa galega? ¿Temos máis medios técnicos? ¿Estamos mellor preparados? ¿Poderíamos por exemplo selar a boca da ría de Arousa? As persoas que xestionarían unha catástrofe semellante, ¿mudaron ou son as mesmas? As decisións que tomaron esas persoas, ¿están recoñecidas como incorrectas ou voltarían a tomarse igual? ¿Ten a Galicia oficial algún papel na defensa do seu mar ou o seu Parlamento debe declararse incompetente e as súas institucións locais desaloxarse para que as ocupen os ministros do Goberno central? É cedo para contestar, pero a evidencia non leva ao optimismo en ningún destes aspectos. En contraste algo si mudou por embaixo. Á limpeza de áreas e coídos pode suceder outra de lixo máis resilente: os hábitos predemocráticos que aniñan en amplios sectores da administración galega e que lastran a nosa sociedade impedíndolle gañar un futuro, senón de gloria, irmán Daniel, si polo menos de dignidade. Os galegos indignámonos ante o espectáculo da indefensión. Por algo se empeza. ■



Entre o x de novembro e o w de decembro alumnos e alumnas da Facultade de Ciencias da Comunicación da Universidade de Santiago realizaron unha serie de traballos prácticos sobre fotoxornalismo en situacións de catástrofe. A presenza masiva do voluntariado, procedente tanto de Galicia como doutras zonas de España e de Europa, centrou a experiencia que parcialmente recolleemos nestas páxinas. Baixo a dirección do profesor Xosé Luís Suárez Canal, os futuros xornalistas traballaron o discurso da solidariedade, que constituíu unha das expresións máis positivas e emocionantes daqueles días. Miles de persoas acudiron a Galicia para participar na recuperación das praias e os coídos, ás veces sen recursos, ou en condicións moi precarias, acollidas á atención dos concellos e as poboacións da costa. Segundo os cálculos oficiais, máis de 40.000 persoas, principalmente mozos e mozas, participaron e participan aínda neste movemento, mostra do cal ofrecemos neste testemuño gráfico.

