Prestige, ¿acontecimiento o catástrofe?

Enviado por Israel el Jue, 10/30/2008 - 00:00
Sección principal:
Global
Cuerpo:

Como todo acontecimiento que se precie, el del Prestige fue un acontecimiento esperado. Pasó antes y volverá a pasar, porque el agente que lo causó sigue intacto: un sistema social que basa su gestión en la completa explotación de la totalidad de los recursos de la biosfera y en su poco sentido común. Aunque eso ya lo sabíamos.

Como todo acontecimiento fue también algo traumático para la gente que lo vivió, no sólo en Galiza. Y la desgracia siempre nos hace hablar por los codos. Lo que ya es más difícil es que la gente llegue a transformar su perplejidad en una reflexión sobre su modo de vida, en primer lugar, y que tenga además la capacidad de trasladar sus ideas en una intervención social no violenta. Que sean capaces de articular un discurso social real. Nadie se lo ha pedido.

Sin embargo, lo más rescatable tras la retórica oficial fue la articulación de movimientos sociales a gran escala para dar salida a la respuesta de la sociedad. La Plataforma Nunca Máis fue el más visible de todos ellos, fundamental junto a la impresionante movilización de los voluntarios llegados de muy diversos lugares. Dinámicas impulsadas, es cierto, por los sentimientos más que por la reflexión, pero es que la reflexión ha de venir antes.

Ante la emergencia de una respuesta inmediata estos acontecimientos sacan a la luz el vacío real en el que nos movemos ante el desinterés o la incapacidad de los políticos profesionales por los problemas fundamentales. Es ése el lugar

que recupera la sociedad en determinados momentos. La furiosa reacción desde los lugares del poder fue un claro síntoma de la impotencia ante semejante osadía.

Aunque también es evidente que como el sistema sigue siendo el mismo, los que se encargan de generar el problema son también los que luego se encargan de gestionar su solución. Las catástrofes también son grandes oportunidades de negocio. Porque en el capitalismo es natural llamarle catástrofe a las consecuencias menos vistosas de nuestras actividades. Al igual que las guerras se han convertido en catástrofes humanitarias.

Escenarios para una derrota

Si algunos fenómenos resultan fáciles de percibir, para otros la dimensión del problema sólo parece manifestarse cuando se escuchan las voces de alerta de los científicos. Con un modelo energético que ha conseguido en apenas 300 años devolver a la atmósfera el carbono que había sido capturado como carbón, petróleo o gas natural a lo largo de 300 millones de años, los accidentes operan poniendo de manifiesto la continua y brutal aceleración de los tiempos de la biosfera.

Técnicamente, es indiscutible que el impacto ambiental temporal provocado por la catástrofe del Prestige ha sido muy elevado, pero es muy pronto para poder extraer conclusiones sobre el impacto ambiental permanente. Una vez que fue retirado mecánicamente el fuel, la microfauna y microflora se han ido recuperando, mostrando cierta capacidad de adaptación, pero tendremos que esperar algunos años para examinar las alteraciones en la biodiversidad.

El impacto ambiental en aves del fuel derramado en la catástrofe del Prestige es probablemente el que ha sido analizado con mayor profundidad y, por tanto, aquel del que disponemos de mayor información. Las estimaciones de mortandad señalan entre 115.000 y 300.000 aves

muertas. Es la cifra de mortandad de aves más alta causada por una marea negra en Europa.
La decisión que se tomó en su momento con respecto a la 'gestión' del barco ha sido crucial para el impacto ambiental global. Seis años después, la postura oficial parece seguir buscando argumentos para justificar la polémica toma de decisiones. Sin embargo, para la comunidad científica resulta evidente que si el barco hubiese entrado en la ría de Corcubión, se hubiese impedido la catástrofe; aunque 4.000 toneladas se hubiesen vertido de todos modos por la rotura del buque. Una ría que, por otra parte, ha estado cerrada seis veces al marisqueo desde diciembre de 2002, por su contaminación por hidrocarburos.
Lo realmente preocupante es que a día de hoy se puede afirmar que el episodio se volvería a repetir en un entorno que ha soportado hasta 11 mareas negras de fuerte impacto en los últimos 50 años. Ni siquiera se ha hecho público quién sería la autoridad técnica competente, si se produjese un nuevo accidente, y si ésta es de naturaleza política es de prever que el resultado sea similar al que se produjo seis años atrás. Hasta tal punto que sigue sin estar definido un puerto de refugio y que, no lo olvidemos, el Prestige sigue en el fondo del mar.

MARINA MERCANTE DE BABEL

Antecedentes, accidentes y consecuencias no son más que la puesta en escena de las deficiencias del transporte marítimo internacional, cuya competencia brutal favorece la política del recorte de gastos en perjuicio de la seguridad del buque, la tripulación y la protección medioambiental.
Desde mediados del siglo pasado se mezclan irresponsabilidades públicas e intereses privados. El principio "One ship, one company" supone que: el beneficiario de la explotación de un barco esté en un país casi siempre del

‘primer mundo’ (Grecia); que el barco esté registrado sin controles en otro, normalmente un ‘paraíso’ (Liberia); arbole una bandera a conveniencia (Bahamas) y su tripulación provenga de un tercer país (y mundo). En esta marina mercante de babel en la que controles e inspecciones por parte de los estados de bandera son nulos (o privados), y escasos e ineficientes por parte de los estados ribereños, es muy fácil que se produzca un accidente. La investigación posterior no se centra en las causas, sino en la imposible tarea de identificar al responsable. Hundido el barco la compañía no aparece bajo la maraña de sociedades y se decide entonces criminalizar y encarcelar al capitán antes de que su eventual negligencia sea pulida, depurada y probada ante un tribunal como determinan las normas y el sentido común.
El problema principal no es, por tanto, la ausencia de normas vinculadas al tráfico marítimo sino la falta de uniformidad, el largo proceso de ratificación que hace que nazcan obsoletas y, sobre todo, la voluntad, el criterio, la agilidad y el rigor en su aplicación.



Pie de foto:
Voluntarios retiran chapapote en Galicia.
Geográficos:
Galicia
Edición impresa:

Licencia:
CC-by-SA
Posición Media:
Cuerpo del artículo
Compartir:

Tipo Artículo:
Normal
Autoría foto:
FOTO: Olmo Calvo.
Tipo de artículo:
Normal