

CATÁSTROFE ECOLÓXICA OU CATÁSTROFE POLÍTICA: O CASO PRESTIGE

QUEIPO, Xavier

Non vou falar da inoperancia e incompetencia manifestas das autoridades responsables neste caso chamado a ser, no futuro, un caso de estudio exemplificable de “como non xestionar unha crise”. O que se puido facer e non se fixo (non está moi claro nin tan sequera para os propios mandatarios do partido do goberno) é algo que xa non ten solución. A catástrofe está aí, magnificada pola inacción das primeiras semanas e pola negativa a aceptala realidade agochándoa voluntariamente ou minimizando o seu impacto. Está aí e vainos acompañar perante un bo mando de anos. Da xenreira ver como os galegos reaccionaron diante da crise, como se sentiron cidadáns dun país sen estado, deixados ó azar da meteoroloxía e unicamente cos seus propios medios para afrontala crise.

Os chineses non teñen un ideograma específico para representa-lo concepto de crise. No seu canto, utilizan a combinación de dous outros ideogramas, o que significa “risco” e o que significa “oportunidade”, que non deixan de expresar en si mesmas unha contradicción dialéctica de unidade e oposición de contrarios. Esta é para min a esencia desta crise ecolóxica desatada pola ruptura e posterior afundimento do petroleiro Prestige, unha contradicción dialéctica entre “risco” e “oportunidade”. Risco de que todo vaia mal, de que nada aconteza, de que pasado-los primeiros meses, onde se falou a diario da Marea Negra, a noticia se vaia “arrefecendo” (pola guerra de Iraq, pola crises armamentísticas con Corea, polas eleccións autonómicas e municipais, por outras catástrofes naturais, procesos bélicos ou escándalos políticos que poidan acontecer e que teñan a novidade e o morbo necesarios para acapara-las primeiras páxinas dos xornais de medio mundo) e non se adoitén as solucións de futuro necesarias tanto a nivel galego, como estatal ou europeo.

A nivel galego é necesario que a construción do refuxio para navíos en perigo (bautizado algures como porto Ártabro pola súa localización no Golfo do mesmo nome) abandonada hai cinco anos como inaxeitada se poña en práctica (coas necesarias correccións técnicas ó plano orixinal se fosen necesarias). A poucas millas mariñas das costas de Galicia está unha das zonas de tráfico marítimo máis intenso de Europa (e o sentido común di que un navío en perigo no medio do temporal ten que se achegar a un porto de refuxio e non se poñer navegar erráticamente como foi o caso do Prestige).

A nivel do Estado español é necesario un Plan de Salvamento Marítimo, realizado polos técnicos correspondentes e avaliado por un Comité de sabios, que non deixe nas mans de políticos desenforados ou asesores elixidos a dedo (que asesoran por teléfono, sen deixar trazas nin do alcance das súas opinións nin da argumentación utilizada para tomalas). O Plan non deixaría dúbida de como actuar en cada caso minimizando así a potencialidade das crises e evitando calquera tipo de improvisación como aconteceu no caso do que falamos.

A nivel Europeo urxe aplicar, canto antes, os “paquetes de medidas” Erika I e II (chamados así por se adoptar logo da catástrofe do petroleiro do mesmo nome na Bretaña francesa.), indo aínda máis alá e limitando os prazos (algúns tan adiados como o 2015). Ademais é necesario (malia a oposición de ingleses, holandeses e gregos) de practicar unha política de “tolerancia cero”, é dicir, non deixar navegar por augas baixo soberanía e xurisdicción dos Estados membros da Unión aqueles buques de transporte de mercadorías potencialmente perigosas que non teñan as necesarias garantías de seguridade. Endemais é necesario aprofundi-la cooperación entre as distintas administracións dos Estados membros para minimizar os efectos dunha Posible marea tóxica cando esta se producise.

Temo que o responsable da catástrofe ecolóxica da Marea Negra en Galiza non é o capitán Magouras, que como é sabido foi arrestado e encarcerado varios días antes de que o barco afundise (por desobedece-las ordes dos técnicos do Ministerio de Fomento), senón aqueles que tomaron as decisións erradas (a sobrecarga do navío unha vez aberta a vía no casco, os que negaron a entrada en porto a un navío en perigo e o tiveron navegando erráticamente, cal Flying Dutchman redivivo, os que manexaron a crise logo de obrigar ó capitán a prende-las máquinas e a navegar co costado danado, as bodegas sobrecargadas e no medio dun temporal pechado).

Non me esquecín da oportunidade. Todos os que fixeron o que non debían teñen a oportunidade de se ir para as súas casas, cousa que non farán, sen dúbida, agoniados pola responsabilidade que lle foi conferida polos seus

electores (xa saben que os camposantos están inzados de xente indispensable).

A catástrofe ecolóxica é se cadra a máis visible (ese chapapote que se limpa un día e reaparece no seguinte), pero a catástrofe política é aínda maior. Vai ser difícil que o pobo recupere nin un so miligrama de confianza nos seus gobernantes (e por extensión, en tódolos políticos en xeral), que cometeran erro tras erro nunha antoloxía do disparate político. Catástrofe dupla, pois, ecolóxica e política.