

NEGRO SOBRE AZUL

Miguel Seijo Espiño

Parte primera.....	67
Parte segunda.....	68
♦ Galicia.....	68
♦ Los avisos.....	71
♦ La catástrofe. Primeras semanas.....	74
♦ La reacción.....	77
♦ La lucha en la mar.....	78
♦ La marea blanca.....	80
♦ Situación actual y consecuencias.....	82
Parte tercera.....	85
♦ Conclusión.....	85
Fuentes	86

NEGRO SOBRE AZUL

Miguel Seijo Espiño

Mi agradecimiento sincero a todos aquellos a los que quiero por la luz que a diario me dan, especialmente a mi niña. También quiero agradecer de forma más concreta a Milagros Otero las oportunidades y el apoyo recibidos, y a Rebeca Rodríguez de Cabo su colaboración activa en este ensayo, pues a ella se debe la parte gráfica.

Parte primera

El tema sobre el que este ensayo ha de tratar es el derecho humano a un medio ambiente sano. Leído en voz alta tal vez suene como algo sin demasiada trascendencia, como una cuestión en cierto modo baladí, al menos para quien la ponga en relación con otras que afectan en la actualidad a la totalidad de la raza humana. Supongo que muchos pensarán que en cualquier caso, y aún teniendo su importancia, es un tema de segundo orden. Pondrán por delante el hambre que en pleno siglo XXI azota tantas y tantas regiones de nuestro planeta, los conflictos bélicos, el SIDA, el odio que se refleja en tantos actos de los que cada día dan cuenta nuestros periódicos y telediarios. Y no les faltará razón, pues todos los problemas que acabo de enumerar y muchos otros, todas esas auténticas plagas son la causa directa de un sinnúmero de muertes y sufrimientos. Y esto cada día. En comparación con ello, vuelvo a insistir, el descenso de la calidad de vida, único efecto inmediato de la situación de nuestro medio ambiente, de aquello que nos rodea, parece algo a lo que habría que atender en segundo lugar. Es, de alguna manera, como si una familia viviese en una casa que fue en otro tiempo grandiosa, pero que empezase a acusar graves problemas: goteras, pequeñas grietas en las paredes, un aspecto exterior sombrío y viejo... Pero aguanta en pie, y la familia, que es pobre, que está acuciada por problemas que requieren de una solución inmediata, tiene bastante con conseguir que todos los días haya un plato de comida sobre la mesa y ropa con la que vestirse. Y sólo al llegar la noche, en el momento en que el matrimonio se acuesta agotado por el trabajo diario, hacen algún comentario del tipo *“esta casa se está cayendo a pedazos”*, pero pronto se duermen, y a la mañana siguiente el tema se olvida, quizá porque de momento la casa aguanta, quizá porque por más que vean las señales se niegan a aceptar que haya una posibilidad real de que la casa se venga abajo, quizá porque el hallar una solución se les antoja imposible, y es por tanto mejor no pensar en ello.

El derecho humano a un medio ambiente sano. A alguno aún le sonará a risa, como un pareado un tanto ridículo. No es esa mi opinión. Y no es tampoco la opinión de un pueblo, el gallego. Al menos desde el 13 de noviembre de 2002.

El ser humano, el ser pensante, el ser consciente, el capitán del barco llamado tierra, no es capaz en demasiadas ocasiones de ver que ese barco va directo

contra un acantilado hasta el momento en que lo tiene justo enfrente. A veces incluso hasta el momento en que las primeras rocas arañan el casco del barco.

Desde mi punto de vista, y sé que no soy el único, ya no es sólo cuestión del derecho que todo ser humano tiene a vivir en un ambiente saludable, en el que el aire que respire no sea veneno, en el que la comida que coma no sea basura, en el que el agua que beba sea potable. Porque una cosa es no estar del todo sano; padecer un catarro, o una leve gripe. Cualquiera puede vivir con eso, a pesar de las molestias. Pero la cosa cambia si hablamos de un cáncer. La sola palabra aterroriza, dan ganas de borrarla del diccionario, del lenguaje. Una vez escuché a un viejo decir que era uno de los nombres del diablo. Y es que puede que ya no estemos hablando del derecho a un medio ambiente sano, sino de la necesidad imperiosa de librarnos de una gravísima enfermedad.

Tal vez esté yo siendo ahora lo que muchos llaman catastrofista. Tal vez no. La cuestión es que a menudo, para comprender un problema global, es necesario observar un caso concreto. Una persona puede escuchar a diario en la televisión el parte de muertes y de atrocidades que se cometen en una guerra, y a pesar de ello continuar su vida con normalidad, sin darse verdadera cuenta del horror que supone. Poned a esa misma persona durante una hora en el suelo donde se combate. Hacedle presenciar la muerte sembrada de gritos de un hombre que se desangra, y sólo entonces habrá comprendido el horror, habrá entendido de qué estamos hablando cuando hablamos de la guerra.

En este breve ensayo hablaré de una catástrofe ambiental concreta y presente. Una catástrofe de la que he sido testigo y de la que la principal víctima ha sido y sigue siendo mi pueblo. En mi opinión, en ese relato habrá algo más que un problema concreto que afecta a algunos cientos de miles de personas. Estará en él también la esencia de un daño que acecha al ser humano de forma global. Y si no la solución, al menos sí estará en él también la manera de enfrentarlo, de combatirlo. Hay un refrán en mi país que dice: *cuando las barbas de tu vecino veas cortar*, pon las tuyas a remojar. Yo no sé más de lo que pueda saber cualquiera, pero sí quiero contar en las páginas siguientes lo que como testigo directo he visto, y desear que lo contado pueda aprovechar de alguna manera a quienes una vez haya terminado, lo lean.

Parte segunda

Galicia

Galicia es una comunidad autónoma, una región situada al noroeste de España. En ella se encuentra Finisterre (fin de la tierra) el punto situado más

al Oeste de la Europa continental. Al sur limita con Portugal, y las influencias de este país sobre el pueblo gallego han sido siempre de gran importancia, hasta el punto de que muchos afirman que los gallegos son más portugueses que españoles.

La forman cuatro provincias: Ourense, Lugo, La Coruña y Pontevedra, de las cuales las tres últimas tienen una línea costera larga, y están bañadas por el Océano Atlántico en el Oeste y el Mar Cantábrico en el Norte. La zona de la costa situada al Norte se caracteriza por los acantilados abruptos y las aguas bravas, mientras en la zona Sur, en las Rías Bajas, abundan las playas de arena fina y blanca.

Es una región de tormentas y cielos grises. En Santiago de Compostela, la capital, empieza a llover en el mes de septiembre y ya no para hasta bien entrado mayo. Eso significa que el ciudadano gallego medio, al levantar la cabeza, se encontrará con un cielo plagado de nubes nueve meses de los doce que tiene el año, con contadas excepciones. Supongo que con el paso de los siglos ése ha sido un elemento esencial en la formación del carácter gallego.

Otro elemento esencial son las montañas que hacen de frontera física con el resto de España. Tales montañas han mantenido a los gallegos en cierto modo incomunicados durante la mayor parte de su historia, y aún no hace demasiado que coger el coche para desplazarse fuera de Galicia era poco menos que una aventura, un deporte de riesgo.

Las lluvias continuas han hecho de ésta una tierra verde, llena de montes y valles. Lo opuesto al desierto, una tierra llena de vida, y si bien el Sol luce poco, cuando lo hace son asombrosos los reflejos que arranca de las enormes extensiones hechas de hierba, helechos y árboles. Dicen que un esquimal es capaz de distinguir un número increíble de tonalidades de blanco, de blancos distintos. Yo creo que lo mismo le sucede al gallego con el color verde. Azul de mares, verde de montes y gris de nubes, éstos son los colores de esta tierra.

Es además la gallega, junto a la catalana y la vasca, una de las denominadas nacionalidades históricas del territorio español. Esto significa que además de una cultura y tradiciones propias tiene Galicia su propia lengua, el gallego, que es utilizado como primer idioma por un sector de la población, y es conocido y empleado ocasionalmente por los demás.

En términos comparativos Galicia es una de las regiones más pobres, históricamente y también en la actualidad, de todo el territorio español. Su industria, hasta hace no muchos años, era prácticamente inexistente, y sólo

ahora parece despertar un poco, de la mano del sector textil y de las empresas que se nutren de todo lo que nos da la mar. Galicia es agricultora y marinera. En cuanto a lo primero, desde siempre se ha caracterizado por el minifundismo, o, en otras palabras y como diría mi abuelo, *cada un ten a súa terriña*, donde cultiva lo que puede y lo utiliza para su propia supervivencia. A pesar de tener dos ciudades de cierta importancia demográfica, Vigo y A Coruña, la población se dispersa por todo el territorio en pequeñas aldeas, pueblos de apenas unos cientos de habitantes, donde cada cual labra su terreno y sale hacia delante como puede.

Y en cuanto a lo segundo, a la Galicia marinera, es la actividad pesquera la segunda actividad económica en importancia para la comunidad gallega.

La historia y cultura de los gallegos está íntimamente ligada a la mar. El marinero gallego (supongo que casi todos los marineros) la ama y teme, y hace bien, pues en pago por todos los dones que a lo largo de los años nos ha regalado, se ha cobrado la vida de un número de hombres demasiado alto como para querer ahora recordarlo. La mar es nuestro tesoro, lo más valioso que poseemos. De ella se alimentan miles de familias gallegas; pescadores, mariscadores, pescantinas, trabajadores de los puertos y de las industrias conserveras, comerciantes, hoteleros, dueños de restaurantes, camareros, armadores... La lista no termina nunca, de modo que quien no lo supiese entenderá ahora que la mar es nuestra vida, y no hacen falta más palabras para quien sepa y quiera comprender. La mar es lo que tenemos, y sin ella no tenemos nada.

De los gallegos decía Castelao, una de nuestros más grandes literatos: *el gallego no protesta, emigra*. Castelao, como la gran mayoría de los míos, era un experto en decir mucho, en decirlo casi todo, con muy poco, y éste es el ejemplo más claro, puesto que en esa frase se concentra lo fundamental del carácter gallego. Efectivamente, nuestra tierra no ha sido nunca lo que se dice una tierra próspera. De Sudamérica a Suiza y Alemania los gallegos emigrantes se hallan dispersos por medio mundo. Cuando las cosas se ponían feas, cuando el hambre apretaba, nuestra población activa hacía la maleta y se marchaba lejos, donde pudiera trabajar, donde se pudiera comer, pero siempre, siempre, pensando en volver. Supongo que todo el mundo ama y echa en falta la tierra donde ha nacido, la tierra a la que pertenece. En gallego hay una palabra específica, ya incorporada incluso al diccionario español, para describir la nostalgia de la tierra que siente el gallego que está lejos: la *"morriña"*. Para poder entender todos los matices de su significado sólo hay un diccionario que sirva, el poemario de Rosalía de Castro. Y efectivamente también, volviendo a la frase de Castelao, el gallego no protesta; desde siempre baja la cabeza, con una resignación que yo creo que se lleva en la sangre, y acepta lo que hay. Con sinceridad, no creo que esto sea por cobardía, o por

falta de inteligencia; pienso que es simplemente por escepticismo. El gallego es pesimista, no busca culpables contra los que descargar su rabia, no pierde el tiempo con protestas, solo baja la cabeza, hace la maleta y camina. *"Mean por nós e decimos que chove"* (mean encima de nosotros y decimos que llueve) es otro refrán que es por estos lares bastante utilizado.

Es posible que Castelao se hubiese llevado una sorpresa, una agradable sorpresa, de haber podido vivir con su pueblo durante los últimos meses. Supongo que sería como si de repente, en una nueva versión del cuento de la Cenicienta, ésta última se rebelase contra su madre y hermanastra y, sin esperar a príncipes ni princesas, que bastante tienen con cargar con sus pesadas coronas, les dijese con voz firme, de esas que no admiten réplica, que traslucen en cada tono que no habrá vuelta atrás, que las cosas en su casa iban a empezar a cambiar.

Pero Castelao conocía bien a su pueblo, de modo que es posible que en realidad no se hubiese sorprendido tanto; la mar es todo lo que los gallegos tienen, sin mar no les quedaría nada.

• Los Avisos

Rara es la ocasión en que una catástrofe, un desastre, ya sea individual o colectivo, llega de improviso, sin avisar. Y no es que sea necesario ser muy observador para advertir las señales que las anuncian, los avisos, lo único que hace falta realmente es no negarse a verlos, a darse cuenta de que están ahí. Por desgracia, o tal vez por pusilanimidad, el ser humano acude con frecuencia a la estrategia del avestruz, a saber, enterrar la cabeza debajo de la arena, y a ver qué pasa, o mejor aún, a no verlo. El fumador que acaba padeciendo una enfermedad respiratoria crónica se habrá despertado todas las mañanas de su vida durante los años precedentes con fuertes ataques de tos que hacen que piense que los pulmones se le van a salir por la garganta. Una guerra civil, cualquier guerra en realidad, no se desata un día cualquiera porque sí, sino que estará precedida de varios años en los que los conflictos y el clima de tensión serán algo palpable, algo real que casi se puede tocar y oler. *La catástrofe del Prestige* no fue, no es, una excepción.

230.000 toneladas de combustible. 230.000 toneladas. Esa es la cantidad de petróleo empleada para pintar de negro la costa gallega en los últimos 30 años. 230.000 toneladas, y no eran más que avisos. Cuando hace unos meses un enviado especial de una cadena de televisión preguntó a uno de nuestros marineros, que se encontraba en el puerto arreglando una red de pesca, qué es lo que pensaba acerca de la situación tras el derrame, éste se le quedó mirando como si el periodista fuese un tanto estúpido, o estuviese tratando de gastarle una broma preguntando lo que saltaba a la vista. A

continuación, viendo que la pregunta iba en serio, sonrió con sonrisa gallega, una sonrisa melancólica, y contestó: “Ya ves amigo, aquí la vida es negra”. Y nada más, ni quejas, ni lamentos, continuó remendando la red y no volvió a levantar la vista hacia el periodista, al que no le quedó más remedio que devolver la conexión a la central.

En los últimos treinta años en Europa se han producido once grandes tragedias marítimas. El 65%, es decir, siete de ellos, han tenido lugar frente a las costas gallegas.

De los cinco vertidos de hidrocarburos más graves que se han producido en el mundo, tres han ocurrido frente a las costas de Galicia. *Costa da Morte* (costa de la muerte). El nombre no es un capricho, es sencillamente una realidad. *Polycommander* (1970); *Urquiola* (1976); *Andrios Patria* (1978); *Casón* (1987); *Mar Egeo* (1992).

Banderas de Liberia, Malta, Islas Marshall, Sudán, Islas Bahamas... Banderas legales e inmorales, banderas que consienten a bloques de chatarra flotantes hacerse llamar barcos y surcar los océanos. Todavía navegan en la actualidad 142 mercantes con 26 o más años. Perdón, 141, puesto que el *Prestige* ya no navegará más.

Los hundimientos de los barcos *Casón*, *Urquiola* y *Mar Egeo* son los de más negro recuerdo para nuestras costas.

El 3 de diciembre de 1992, A Coruña despertaba con la noticia del accidente en sus costas de un petrolero. La imagen del Urquiola en llamas rápidamente volvió a la cabeza de los coruñeses, que veían cómo de nuevo la tragedia rondaba sus aguas y sus vidas.

El Mar Egeo había encallado a las cuatro de la mañana en las inmediaciones de la Torre de Hércules con una carga de 80.000 toneladas de crudo. Minutos antes, el buque de bandera griega había iniciado una arriesgada maniobra en la que concurrirían varios desafortunados factores. A las cuatro menos cuarto el capitán del Mar Egeo recibía la autorización para iniciar la maniobra de entrada en los pantalanes de Repsol, tras pasar tres días fondeado en la ría de Ares. Sin embargo, las malas condiciones meteorológicas- con olas de seis metros y vientos que en el momento de la colisión alcanzaron los 70 kilómetros por hora -, el desconocimiento de la zona por parte del capitán y el hecho de no contar con el asesoramiento de los prácticos del puerto provocaron que el buque no llegase más allá de las rocas que se encuentran a los pies de la Torre de Hércules.

Eran las 4.30 de la mañana y rápidamente se movilizó al personal de los servicios de salvamento marítimo con el objetivo de rescatar a la tripulación, alejar el barco de la costa coruñesa y sofocar el incendio que se había declarado a bordo. Tras varias horas de trabajo, a las 9.30 el buque se partía en dos y poco después se producía la primera explosión provocando que el fuego y el crudo se propagasen por el mar. Una columna de denso humo negro comenzaba a levantarse por encima

de la ciudad al tiempo que los peores presagios de los coruñeses se hacían realidad.

La intensidad del incendio y del humo provocaron que algunas viviendas de la zona próxima a la torre de Hércules tuviesen que ser evacuadas mientras el resto de la ciudad quedaba en la penumbra por la nube de humo tóxico. Tuvieron que pasar dos días antes de que se pudiesen apagar los últimos focos de un incendio que incluso se dejó notar en zonas tan lejanas como la Terra Chá lucense. Artículo extraído de la Voz de Galicia.

Y eran únicamente avisos. Cuando en búsqueda de información para la elaboración de este ensayo entré en internet, tres fueron las claves que le di al buscador: *Prestige*, catástrofes y precedentes. Hasta seis catástrofes marítimas se habían producido hasta ese momento, y sin embargo, de las páginas web que aparecieron en la pantalla de mi ordenador como resultado de la búsqueda por esos términos, una era la frase que se repetía en casi su totalidad: “*una catástrofe sin precedentes*”. Catástrofe sin precedentes. Seis barcos hundidos en los últimos 30 años, y no eran más que desastres con minúsculas. La Catástrofe con mayúsculas llega el 13 de noviembre del año 2002.

En cuanto a los medios de los que disponía Galicia, experimentada ya en tragedias marítimas tras 30 años de desastres, se resumen de la siguiente forma:

Medidas preventivas (relativas al control de los petroleros o a las dotaciones de emergencia para situaciones similares) adoptadas tras el hundimiento del penúltimo barco, el Mar Egeo: Ninguna
Barcos aspersores que pudieran hacer frente a derrames de hidrocarburos: Ninguno
Remolcadores con capacidad específica para el arrastre e grandes mercantes: Ninguno
Metros de barreras marinas situados en tierra: Cero
Motores- bomba de entidad suficiente para hacer frente a un vertido: Ninguno
Informes y estudios acerca de los criterios a seguir ante catástrofes similares: Ninguno

La intención de este ensayo no es criticar ni juzgar a nadie. Lo único que haré aquí es dar los datos, en términos jurídicos los hechos; verificables, demostrables, empíricos. Cada cual juzgará por sí mismo, quien desee juzgar. Yo me limitaré a relatar lo que sucedió, lo que está sucediendo, y lo que con toda probabilidad, en la opinión de personas cualificadas, sucederá.

• **La catástrofe. Primeras semanas**

Jueves, 13 de noviembre de 2002. A las 15:15 del mediodía el capitán del petrolero *Prestige* lanza un SOS. Su barco navega a la deriva a 28 millas de

Cabo Finisterre debido a una vía de agua. El *Prestige* es un petrolero griego, con pabellón de Bahamas, propiedad de una compañía de Liberia y que porta un cargamento de 77000 toneladas de crudo.

Inmediatamente Salvamento Marítimo entra en acción, y la tripulación del *Prestige* es rescatada una hora más tarde, a las 16:15. El capitán y dos tripulantes permanecen en el barco.

El *Prestige* había sido construido hace 26 años y con un solo casco, lo que significa que navegaba incumpliendo de una forma casi insolente las medidas de seguridad actuales recogidas en las leyes, y, desde luego, cualquier norma que pudiera dictar el sentido común.

Para hacer frente al suceso, Salvamento Marítimo dispone de tres remolcadores de una potencia que no basta para arrastrar grandes mercantes, un barco sanitario y cuatro helicópteros. Además las condiciones meteorológicas dificultan la llegada de los remolcadores y el comienzo de las tareas de rescate.

El viernes 14 los remolcadores alcanzan su objetivo. Enganchan el barco y comienza el rescate. Se opta por alejar el barco de la costa. Las autoridades obligan al capitán a encender de nuevo los motores de su barco y éste es trasladado a 60 millas de tierras gallegas. Esta opción, alejar el barco de la costa, llevarlo hasta aguas internacionales profundas, es criticada por varios técnicos españoles y holandeses, que manifiestan que la opción más segura sería acercar el barco a alguna ría y traspasar el combustible a otro petrolero, alegando que el daño ecológico sería grave pero no incontrolable.

Al mismo tiempo se lanzan cuatro aspersores para hacer frente al vertido, en ese momento de entre 3000 y 5000 toneladas, aspersores que por lo ridículo de su potencia ni siquiera son mencionados por las autoridades.

El sábado 15, en el inicio del fin de semana, el proceso de remolcado con el apoyo de los motores del barco se ve interrumpido por la aparición de una grieta de 40 metros en el casco del barco. Los miembros de la tripulación todavía a bordo, conociendo ya con certeza cuál sería el final de la historia, detienen los motores, y son evacuados junto a su capitán. Capitán y tripulantes son detenidos al llegar a tierra acusados de desobediencia a las autoridades. Mientras esto sucede, la mancha de *fuel* tiene ya una longitud de 37 kilómetros, y su negra amenaza empieza a convertirse en una negra realidad.

Entre tanto, durante estas 72 horas, los mensajes que llegan a la ciudadanía desde las instancias políticas son confusos, contradictorios a veces, pero siempre tranquilizadores. Como se le hablaría a un incapaz en una situación

de crisis. El delegado del gobierno en Galicia, y el *Conselleiro* (cargo autonómico equivalente al de un ministro en la Administración Central) de pesca, se turnan en la transmisión de informaciones que a la luz de los hechos conocidos más tarde se muestran como falsas. El viernes 15, el Ministro de Agricultura, declara: “*No tememos una catástrofe ecológica, ni esperamos grandes problemas*”. Por su parte, el vicepresidente primero del gobierno español, califica los 37 kilómetros de marea negra como “*pequeñas manchas*”. Mientras el equipo de coordinación de la *Xunta de Galicia* (órgano de gobierno autonómico) declara que el peligro más grave ya ha pasado, Galicia se acuesta ese viernes en una de sus peores noches para despertar en una negra pesadilla. Mientras tanto, el crudo se aproxima de forma inexorable a la costa gallega.

El sábado 16 llega a las playas de *La Costa de la Muerte* la primera marea negra del *Prestige*, resultando contaminados 150 kilómetros de costa. Durante este día las malas condiciones meteorológicas colocan el barco más próximo a tierra. Al día siguiente, domingo, la posición del barco se desplaza hacia el sur del litoral de A Coruña. La grieta en el casco del barco se agranda y la marea negra afecta ya a 200 kilómetros de costa. El lunes las manchas de *fuel* llegan a la ría de Muros y Noia y amenazan al parque Nacional de Corrubedo y a la ría de Arousa.

El martes 19 de noviembre, a las 8:00 horas de la mañana, el *Prestige* se parte en dos. La popa comienza a caer bajo las aguas a las 11:45 horas, y a las 16:30 el barco se hunde definitivamente a unas 133 millas de las Islas Cíes, frente a la ría de Vigo. En el lugar del hundimiento se genera un vertido que se estima inicialmente en unas 4000 toneladas. El *Prestige* se hunde a 3600 metros de profundidad en el océano Atlántico cargado con una cantidad estimada de 50000 toneladas de crudo. Algunos afirmaron que debido a las bajas temperaturas el *fuel* se solidificaría. Para desgracia de los gallegos, así como de los demás pueblos y regiones afectadas, las cosas no sucedieron así.

La vida cambió para los gallegos ese martes 19 de noviembre. La tormenta se había desatado, y a partir de esa fecha escuchar los noticiarios significaba cada día escuchar la lista de bajas, el parte de guerra, los ya caídos y los amenazados. Y lo peor fue tomar conciencia de que nadie se libraría; de Lugo a Vigo, de las Rías Altas a las Rías Bajas la mar gallega estaba herida de muerte. Sólo era cuestión de tiempo.

Frente a la opinión aún esperanzadora de algunos expertos (desde aquella fecha los gallegos comprendieron que decir experto era tanto como no decir nada) resonaban las voces resignadas de los marineros entrevistados, personas que habían convivido con la mar durante décadas, que repetían una

y otra vez la misma letanía: *Da igual lo lejos que lo tires, lo que es echado a la mar termina volviendo a la costa*. Yo no sé si quien lea esto será capaz de comprender que esa frase no sólo era una dura realidad. Era también la sentencia de muerte para nuestra mar. Lo que sí sé es que los corazones de muchas personas de fuera de mi tierra sí lo comprendieron, y desde el primer momento, desde las primeras lágrimas y las primeras angustias, estuvieron con nosotros. Y quien no haya pasado por una situación límite como la de las familias marineras no podrá entender lo importante que puede resultar cuando todo se vuelve oscuro, cuando todo se vuelve negro, saber que no estás solo.

El día 20 el temporal arrecia de nuevo y la delegación del gobierno informa de tres manchas que amenazan a las costas de Galicia situadas en lugares distantes las unas de las otras. El 21, el Instituto Hidrográfico de Portugal informa sobre nuevas manchas aparecidas en la zona de hundimiento del *Prestige*. Nuestra zona 0. El día 22 se terminan los mensajes de calma; el vicepresidente del gobierno anuncia: *“Debemos prepararnos para lo peor”*. Una de las manchas más grandes se acerca a las costas del litoral coruñés. No hay soluciones, no hay medios, no hay nada.

El 28 los científicos informan de la alta toxicidad del *fuel* vertido. El 2 de diciembre las playas gallegas contaminadas ascienden a 164.

El día 4 el *fuel* llega a Cantabria. El 5 al País Vasco. El *Prestige* pierde 125 toneladas diarias de *fuel* por 14 grietas, y nadie parece conocer la forma de pararlo.

En las siguientes semanas el *fuel* llega a las Rías Bajas. Una de ellas es la Ría de Vigo, a la que tapan del mar abierto las Islas Cíes, que forman parte del parque nacional de las Islas Atlánticas. Las Cíes se convirtieron en el escudo que paró el *fuel*, que hizo que el crudo no penetrase en mi ría, en mi ciudad. Quien aquí escribe es vigués. Para poder entender lo que sentimos en ese momento los habitantes de esa ciudad, quien esté ahora leyendo deberá pensar en el lugar de su tierra que para él sea el más bello, el refugio natural del que esté más orgulloso, el lugar a donde primero llevaría a un amigo de fuera que le visitase. Y a continuación deberá imaginar ese mismo lugar petroleado, plagado de una sustancia negra y pegajosa que los gallegos llamamos chapopote, una sustancia que se agarra a las rocas y a las hierbas como si fuese un cáncer, como el peor de los parásitos. El agua negra, la vida dentro de ella, muerta. Finalmente el crudo llega también hasta Francia.

Por esos días, en un programa televisivo de gran audiencia consistente en que un grupo de personas se encierran en una casa para convivir en directo frente a todo el país durante 100 días, una de las concursantes, gallega, y

dada la trascendencia del desastre, es informada de la situación en el exterior. Se le anuncia que un barco petrolero se ha hundido ante las costas gallegas, y que la marea negra se cierne sobre ellas. La joven, asustada, pregunta qué localidades se han visto afectadas. Fue parecido a si le hubiesen informado de que se había declarado una guerra y ella preguntase el nombre de los caídos. El locutor empezó a enumerar una lista larga, demasiado larga, para algunos de los que la oímos interminable, y que todavía crecería mucho más.

Mañón, Barqueiro, Estaca de Bares, Ortigueira, Cariño, Cedeira, Valdoviño, Ferrol, Fene, Neda, Narón, Mugardos, Ares, Pontedeume, Miño, Betanzos, Sada, Bergondo, Coruña ciudad, Arteixo, Carballo, Laracha, Malpica, Ponteceso, Cabana, Corme, Laxe, Camariñas, Muxía, Fisterra, Corcubión, Cee, Carnoña, Muros, Noia, Porto do Son, Ribeira, Pobra do Caramiñal, Boiro, Rianxo, Vilagarcía de Arousa, Vilanova de Arousa, Cambados, O Grove, Sanxenxo, Combarro, Marín, Bueu, Cangas, Moaña, Vigo, Baiona, Gondomar, Nigrán, A Guarda, Oia, O Rosal, Tui, Mariña Lucense, Ría de Ribadeo, Barreiros, Ría de Foz, Burela, Cervo...

Y, con todo, pudo haber sido mucho peor, porque nos hirieron de muerte, pero salimos vivos. Nuestra mar y nuestras playas escaparon vivas.

• **La reacción**

Cuando el 19 de noviembre de 2002 el *Prestige* se parte en dos y se va a pique, la suerte parece echada para la mar gallega. Las autoridades, las personas encargadas de llevar el timón, pierden el control de la situación. Sin entrar en una discusión que ya nada va a arreglar, la de sí debió alejarse el barco o introducirlo en una ría, lo cierto es que desde el instante en que éste se hunde, los directores de nuestro teatro parecen quedarse sin palabras, sin opciones. Da la sensación de que todos ellos desearon en ese momento no ocupar los cargos que ocupaban, puesto que aún en los casos de las personas cuya única intención, cuyo deseo más sincero, era tomar las decisiones necesarias para minimizar la catástrofe, no tenían idea alguna de cómo hacerlo. No sabían qué órdenes debían dar, qué botones había que pulsar. Nunca habían pensado que tuviesen que hacer frente a algo como esto, porque todos y cada uno de los avisos habían sido desoídos.

No sé si se puede culpar a los políticos. Un político, para llegar a ocupar un alto cargo, tiene que ser un técnico en el uso de la palabra y la retórica, y poco más. Y el momento de las palabras terminó cuando el último fragmento del *Prestige* fue tragado por las olas. Ahora lo que hacía falta eran acción; no hablar, sino hacer. Pero no había medios, los pocos que iban llegando lo hacían con cuentagotas, y por si esto fuera poco fallaba todo el sistema oficial de organización y distribución de los mismos.

Mientras tanto la población costera se mantenía inactiva, sufriendo, viendo como el crudo se echaba encima de sus playas y de sus vidas. Los mariscadores no podían mariscar, los restaurantes no tenían mercancía que vender, los camareros nada que servir y los pescadores permanecían en puerto, sin poder salir a pescar. Había que permanecer en tierra y esperar. Esperar. ¿Esperar a qué? Imagino que esa fue la pregunta que nació en muchos corazones.

• La lucha en la mar

El día 2 de diciembre la situación era límite. 164 playas estaban ya afectadas. En la mar el crudo avanza de forma lenta pero imparable. La mayoría había ya arrojado la toalla, y la marea negra traía consigo toda la fuerza del destino.

Ese mismo día las tripulaciones de cuatro barcos mejilloneros deciden que no van a seguir esperando. Sin más apoyo que su propia decisión se hacen a la mar. Estoy seguro de que si les preguntase a esos marineros si se consideran unos héroes, o unos precursores de una nueva técnica en la batalla contra el *fuel*, me preguntarían primero qué es lo que les estoy llamando exactamente, y a continuación dirían que hicieron lo que creyeron que debían hacer, en realidad lo único que podían hacer. Salieron a enfrentar el crudo equipados con palas y el valor de quien no tiene ya nada que perder. Trabajaron durante horas limpiando manchas de *fuel* frente a la isla de Sálvora. Su acción sería imitada con celeridad por otros barcos.

Los vertidos recogidos no eran más que la avanzadilla de un gran frente que se situaba en ese momento entre Corrubedo y Touriñán, y que se desplazaba con bastante velocidad hacia el sur.

Esta noticia sorprende a la población en los puertos de Arousa, puesto que desde la *Consellería* de Pesca habían asegurado que la marea negra no llegaría a las Rías Bajas. Sin embargo, el Instituto Hidrográfico Portugués confirma las malas noticias.

Los marineros se agarran a la única opción que les queda, hacer la guerra por su cuenta. Mientras algunos salen a la mar, en tierra empieza a planificarse una operación a mayor escala, buscando nuevas herramientas con las que tener alguna posibilidad en la lucha mano a mano contra el crudo.

El tres de diciembre la auto organización es aún escasa. En el muelle de Aguiño, unos 50 barcos mejilloneros aguardan durante horas atracados y con sus depósitos llenos de chapopote. No hay contenedores en los que poder descargar para volver de nuevo a la mar. Las tripulaciones, que por fin habían visto una salida, que deseaban regresar a la lucha, se desesperan, y

las escenas que se viven son dramáticas. Pero el dispositivo ya estaba en marcha.

La noticia corre como la pólvora por la ría, y luego por toda la costa. Los barcos mejilloneros y los pescadores logran una efectividad muy superior en la recogida del chapopote que los barcos anticontaminación. Todo vale, todo sirve para arrancar de la mar el veneno negro; palas, espumaderas, capazos... Cuando no quedan más herramientas que repartir, los barcos siguen haciéndose a la mar. Sus tripulaciones recogen el chapopote del agua con sus manos.

Se producen múltiples intoxicaciones por la falta de los materiales más esenciales, no hay ni siquiera un número suficiente de guantes y mascarillas. Los intoxicados son desembarcados con rapidez en los puertos de A Illa y O Grove, y los barcos regresan inmediatamente a la batalla.

El día 4 de diciembre comienza la lucha en las Rías de Pontevedra y Vigo. Más de 1.200 barcos trabajan en la mar tratando de parar el avance de la marea negra. La organización es ahora elevada. En tierra, la actividad es frenética. Las asociaciones de bateiros, armadores y cofradías de pescadores dirigen las operaciones y dan las órdenes. Miles de personas se ocupan en descargar los contenedores de los barcos que regresan a puerto, limpiarlos, elaborar espumaderas gigantes, atender a los intoxicados, preparar algo de comer para los marineros...

Un número altísimo de contenedores se van llenando de *fuel*. Sólo en la localidad de Aguiño, los 200 barcos que se hacen a la mar recogen 3000 toneladas de chapopote. La esperanza renace en todos los corazones.

Al final del día las condiciones meteorológicas parecen aliarse con los gallegos. La entrada de un frente de vientos del nordeste aleja por el momento la marea negra de las Rías Bajas. Lo que parecía imposible se había conseguido, ese día la población costera había ganado la batalla al chapopote. La lucha en el mar ya no cesaría en las semanas siguientes.

José Antonio Rial, uno de los cientos de hombres que se hicieron a la mar ese 4 de diciembre, expresa el sentir de toda la población marinera en una entrevista para la Voz de Galicia:

Claro que nos tuvimos que organizar nosotros. ¿Qué creían, que íbamos a esperar al chapopote en casa hasta que entrase en las rías? Si hubiésemos hecho eso, nunca más iba a salir. No, lo que hay que hacer es coger el fuel en el mar, antes de que llegue a la costa.

La lucha a la que se entregaron los pescadores, apoyados desde tierra por toda la población de las localidades costeras, no sólo libró a las Rías Bajas

de miles de toneladas de crudo, sino que sirvió para reavivar las esperanzas de todos los gallegos.

• **La marea blanca**

“Hay que descorrer la cortina que tiñe el mar; hay que amasar la playa con las manos; hay que resucitar a la costa de su sepultura de plastilina”.

800 kilómetros de costas afectadas sólo en Galicia. Casi la totalidad de las playas gallegas dañadas en mayor o menor medida, en algunos casos con manchas dispersas de *fuel*, en otros sencillamente negras en su totalidad. También las rocas y acantilados teñidos de negro.

Capa tras capa, el chapopote se acumula en la arena, y esto a pesar de la brava lucha de los pescadores en alta mar. Una visión dantesca ante la que difícilmente se pueden contener las lágrimas.

Desde el primer momento cientos de gallegos comienzan a acudir a las playas e inician las tareas de limpieza. Es una labor ingrata, no sólo por su dureza, sino porque los que la realizan saben al irse a dormir que cuando regresen por la mañana el trozo de playa limpiado con tanto esfuerzo ayer estará hoy de nuevo lleno de chapopote, haciendo parecer que todo el trabajo realizado no ha servido de nada. Cada ola que llega a la playa trae más *fuel* que otra vez habrá que limpiar.

Como sucedió con los pescadores, en ese primer momento los medios y la organización son casi inexistentes. Pero pronto las circunstancias cambian; a esos cientos de personas pertenecientes a las poblaciones de la costa se les empiezan a sumar gallegos de las ciudades y del interior, y desde todo el resto de España, y aún más allá de nuestras fronteras, los voluntarios comienzan a llegar. La indumentaria que utilizan es normalmente (y al menos al comenzar la jornada) clara, dando nombre a un movimiento solidario sin precedentes, la marea blanca.

Vienen desde todos los puntos del territorio español: Madrid, Cataluña, Andalucía, Murcia, las dos Castillas e incluso las comunidades insulares como Mallorca. Algunos vienen sólo por un día o un par de ellos. Otros llegan dispuestos a pasar en Galicia varias semanas. Se organizan por sí mismos, lo único que les mueve es la solidaridad.

Hay también representantes de decenas de nacionalidades: Desde chinos y japoneses hasta rumanos, pasando por sudamericanos de casi todos los países (venezolanos, argentinos, uruguayos, brasileños...).

Una vez dentro del traje blanco todos parecen iguales, todos se entregan con ardor al trabajo, hasta el punto de que hay quienes, como los 1200 andaluces y madrileños que limpiaban las playas de O Grove, cuando llega el momento del relevo se niegan a abandonar la tarea.

El trabajo de los voluntarios es duro. En las playas que están cubiertas de chapopote los capazos se llenan sin descanso, y el esfuerzo es enorme. En aquellas en que la capa más gruesa de crudo ya ha sido retirada queda todavía lo más desesperante, la recogida de las minúsculas lentejas de *fuel* diseminadas entre la arena, que requiere de una paciencia infinita. Los músculos se agarrotan por las horas pasadas en cuclillas, la mascarilla impide respirar con facilidad, las gafas se van empañando y las manos enguantadas, embadurnadas de la pegajosa sustancia, no sirven ya para limpiarlas. Hay voluntarios, los "*manos limpias*", cuya única tarea consiste en ir de un lado a otro dando de beber a los que trabajan, sonándoles los mocos, ayudándoles a cambiar de guantes.

En los pueblos, ayuntamientos y cofradías de pescadores están desbordados por la afluencia masiva de gente, pero se las apañan para buscar alojamiento a los que se quedan a dormir, limpiar los equipos y dar de comer a todos.

El comentario más habitual al terminar el día es que ninguno olvidará lo que aquí ha visto. Sus rostros expresan tristeza y un gran cansancio, pero también la serenidad de quien sabe que acaba de realizar un acto de total generosidad. En las comidas el ambiente es excelente, y todos se comprometen a regresar.

La marea blanca llegó con la primera marea negra, y la limpieza no ha parado un solo día durante todos estos meses. En el momento en el que escribo todavía hay voluntarios afanándose en la recogida de *fuel*.

Desde el 17 de noviembre y hasta el mes de mayo de 2003 han sido decenas de miles las personas que entre gallegos y foráneos se han puesto el uniforme blanco y han sudado la gota gorda en nuestras costas. Los días laborables trabajaban una media de 5.000 voluntarios, y en los fines de semana esta cifra ascendía hasta los 10.000. Durante el puente de la Constitución fueron 15.000.

A todos ellos debemos que nuestras playas tengan ahora, a principios del mes de junio, un aspecto decente. No hay palabras para expresar nuestro agradecimiento a toda esa gente que se cruzó toda España en coche, en autobús, en tren, en avión e incluso a dedo para ayudarnos a limpiar nuestra arena, para devolvernos la vida y la esperanza. Los voluntarios estarán siempre presentes en el corazón del pueblo gallego.

• Situación actual y consecuencias

El hundimiento del petrolero *Prestige* se produjo en el mes de noviembre de 2002. Todavía ahora, seis meses después, van llegando los distintos trabajos y análisis que desde diferentes perspectivas nos muestran el daño infligido a la mar gallega, así como el tiempo y el dinero que costará recuperarla.

A la altura de junio del 2003, y en lo que atañe al aspecto externo de la costa, informes de ecologistas en acción y otras organizaciones acreditadas indican que la mayoría de las playas que fueron dañadas por las sucesivas mareas negras muestran aún manchas de *fuel* en su superficie, y las que no, las tienen en los primeros 70 cm de profundidad. Además, siguen existiendo zonas de ensenadas rocosas y acantilados que no han sido limpiados nunca y donde el *fuel* es espeso. Por si esto fuera poco pequeñas manchas de crudo todavía llegan con frecuencia a las playas gallegas.

En términos de presente económico el daño causado por la catástrofe es aterrador. Ya en un par de ocasiones hemos enumerado las distintas actividades y sectores que en Galicia se nutren de la mar, de la pesca y el marisqueo, lo que supone decenas de miles de personas viviendo gracias a ellas, decenas de miles de gallegos que vieron como el *Prestige* acababa con su forma de ganarse la vida.

Sobre la mesa se han ido poniendo algunas soluciones: las indemnizaciones han ido llegando desde la *Xunta*, y desde el Estado Central se ha puesto en marcha un plan a varios años vista para revitalizar la economía gallega. Además, y aunque muy paulatinamente, con el paso de los meses las actividades se han ido reanudando en los distintos puertos. Pescadores y mariscadores empiezan a salir a trabajar, y esto a su vez implica pescado y marisco para las lonjas, los mercados y los restaurantes.

Pero es a todas luces evidente que con esto no basta, porque la herida es demasiado profunda. Sólo la industria alimenticia dependiente de la mar representa el 10% del PIB (producto interior bruto) gallego. Tanto los dirigentes empresariales como distintos economistas estiman que sin una inversión pública muy elevada e inmediata, el PIB gallego retrocederá entre un 2% y un 5%. Si bien las muestras de solidaridad han sido enormes desde todos los puntos de la geografía española, lo cierto es que el *Prestige* no ha dado buena prensa a nuestros productos: las ventas de las empresas gallegas han descendido tanto en la misma Galicia como en España y en el mercado internacional. Y no sólo son el pescado y el marisco los afectados, la crisis se ceba también con cualquier otro sector relacionado directa o indirectamente con la mar, como el comercio, el transporte o el turismo. Diez mil millones de euros es el último precio que los análisis ponen a la catástrofe del 13 de noviembre.

Pero todos éstos son perjuicios directos e inmediatos. En el futuro cercano acechan otros peligros. El *fuel* derramado ha causado un daño en muchos casos irreparable al ecosistema y a la fauna de las costas gallegas. Se calcula que entre tres y seis años serán necesarios para eliminar la contaminación. Y de diez a veinticinco (dar plazos más concretos parece una tarea imposible) para lograr la recuperación biológica de los ecosistemas dañados.

En lo que respecta al propio petrolero hundido, la mayoría de las grietas por las que éste iba soltando su negra carga han sido tapadas gracias al trabajo del batiscafo francés *Nautilus*. Sin embargo, esto es sólo una solución provisional, y estamos aún a la espera de que llegue la definitiva, la que nos asegure que el *Prestige* no nos hará más daño. Por el momento parece que las aproximadamente 50.000 toneladas de *fuel* que todavía contienen sus tanques seguirán en el fondo del mar por lo menos un año más. La compañía petrolera *Repsol*, a la que el gobierno español ha encargado la tarea de extraer el crudo que queda en el *Prestige*, ha ideado un sistema de absorción por gravedad que podría dar buenos resultados, pero han anunciado también que no podrán iniciar la extracción efectiva del combustible hasta la primavera de 2004.

Esta es la situación de Galicia seis meses después del desastre. Aunque las indemnizaciones estatales han podido dar de comer a muchas familias marineras gallegas a lo largo de este tiempo, lo cierto es que esto no deja de ser pan para hoy y hambre para mañana. Porque la mar no significa sólo el sustento de los marineros que lo son en la actualidad y sus familias. Es también la comida de su hijos y de sus nietos.

Si no recuperamos nuestro ecosistema marino, si no devolvemos la vida a nuestras costas, un gran número de esos hijos y nietos, al llegar a la edad de trabajar, se verán en la obligación, como tantas otras veces ha sucedido a lo largo de nuestra historia, de hacer las maletas e irse. Se verán obligados a emigrar.

Sin embargo, si bien las perspectivas no son en absoluto halagüeñas, hemos repetido ya varias veces que pudo haber sido mucho peor. En ocasiones, lo que hace que un final sea triste o feliz es simplemente que los protagonistas de la historia conserven la esperanza, que miren hacia el mañana con voluntad de esfuerzo y de mejora. La marea negra del *Prestige* no sólo provocó la reacción de los marineros y los voluntarios. Casi desde la primera semana todo el pueblo gallego se volcó con la catástrofe. Cientos de miles de gallegos y no gallegos comenzaron a movilizarse y salir a la calle para demostrar que esta tragedia no se les olvidaría fácilmente, que en esta ocasión no bastaría con buenas palabras, que exigían hechos. Las manifestaciones de estos

meses han sido las mayores en la historia de Galicia; una de ellas, realizada en Santiago de Compostela el 1 de diciembre de 2002, reunió cerca de 200.000 personas (Galicia tiene una población de unos tres millones de habitantes) que desfilaron durante horas por las calles de la capital gallega a pesar de la lluvia, que cayó de forma continua durante todo ese día. Meses después, un número aún mayor de personas se manifestaban en las calles de Madrid por la misma causa. Los autobuses en que se desplazaron los gallegos hasta la capital ocupaban en el camino hasta allí decenas de kilómetros de autopista.

En todas esas manifestaciones uno era el grito que miles de gargantas corearon una y otra vez: ¡NUNCA MAIS! (nunca más).

Nunca mais se convirtió en algo más que una organización o un *slogan*, y desde luego mucho más que dos simples palabras. No era sólo un reproche a los políticos, era, es también un grito al aire, un juramento hecho de forma simultánea por todo un pueblo poniendo al cielo como testigo. Los gallegos se han jurado a sí mismos que no consentirán que esto que ha pasado vuelva a suceder. Ahora las autoridades, tanto las personas que ocupan en este momento los distintos cargos, como las que en el futuro las ocuparán, saben que con la mar no se puede jugar, que a quien no se preocupe por ella, a quien no la tenga en cuenta, no se le perdonará. En un mundo en el que todo se vende y se compra, desde una ascensión al Everest hasta un viaje a la Luna, los gallegos han proclamado que nuestra mar no está en venta.

Por si esto fuera poco, a esas manifestaciones asistieron miles de niños. Entre esos niños hay futuros políticos y jueces, funcionarios y empresarios, y quien aquí firma está convencido de que, aunque sea de un modo inconsciente, todo lo que estos meses han visto y oído no caerá en saco roto, y el día de mañana, cuando llegue el momento de tomar las decisiones, el *Prestige* estará presente en sus cabezas y corazones.

De modo que se puede decir que el pueblo gallego ha despertado de su letargo, y ha pegado con fuerza un puñetazo en la mesa. La esperanza ha renacido y sólo resta desear que la catástrofe, ya que no ha conseguido acabar con nosotros, nos haya hecho comprender, esta vez para siempre, qué es lo que de verdad importa.

En gallego hay dos palabras con un significado muy parecido: “*último*” y “*derradeiro*”. La diferencia entre ellas está en que “*último*” implica un final provisional, un punto y seguido, mientras “*derradeiro*” significa el último de forma absoluta, un punto y final, algo que nunca más sucederá.

Lo que los gallegos nos juramos a nosotros mismos cuando salimos a la calle para expresar nuestro dolor y angustia fue que el hundimiento del

petrolero *Prestige* no es sólo la última catástrofe medioambiental que ocurre frente a nuestras costas; será también la *derradeira*.

Que la memoria de estos meses no se pierda jamás.

Parte tercera

• Conclusión

El planeta está sufriendo abruptos cambios. Las temperaturas antárticas han aumentado más de dos grados desde 1940. Debemos atender al estado en que se encuentra el mundo actual por el aumento de los problemas del medio ambiente. La magnitud y la urgencia de los cambios que nos afectarán en el nuevo siglo no tienen precedentes, y la naturaleza no tiene un botón para resetearla. El empobrecimiento biológico de la Tierra está acelerado por el crecimiento desmedido de la población, que según todos los cálculos para el 2050 alcanzará los 9 mil millones. No podemos subestimar la urgencia de estabilizar las relaciones entre nosotros y los sistemas naturales de los cuales dependemos. Si continuamos la irreversible destrucción de estos sistemas, nuestros nietos nunca nos perdonarán.

Alex Kirby

Al decidir el tema concreto al que dedicaría este ensayo dos eran los objetivos fundamentales que me marqué. El primero, contar de la forma más sincera posible y desde los ojos de un gallego la tragedia que ha asolado y asola todavía a nuestra costa, para darla a conocer con una cierta profundidad a personas lejanas en el espacio, aunque tan cercanas como cualquier otra en esta aldea global en la que vivimos. El segundo, hacer hincapié en que la catástrofe sufrida por los gallegos no es un acontecimiento casual, sino que debería ser para el resto de la humanidad uno más de los avisos que invitan a tener cuidado, a no ser optimistas.

En el inicio del siglo XXI nuestro planeta, nuestra vieja y amada tierra, parece más pequeña y ajada que nunca. Las heridas por las que se desangra son ya profundas, y es casi imposible escuchar un telediario en el que no se mencione alguna de ellas.

Residuos urbanos industriales. Contaminación acústica. Energías sucias. Contaminación atmosférica. Reducción de la capa de ozono. Escasez de agua. Expoliación de nuestros recursos naturales.

No es ciencia-ficción, es el mundo en el que vivimos, el soporte físico que ha permitido y permite la existencia del ser humano.

Es por todo esto que el hombre debería empezar a darse cuenta de que no hablamos de un problema hipotético o futuro, sino real y presente. Es peligroso

no atender las señales que en los últimos años se producen casi a diario en las distintas partes del planeta, porque la reacción tras la catástrofe, como la del pueblo gallego tras el hundimiento del *Prestige*, no sólo se encuentra con la desgracia de que hay daños que son irreparables, sino que a veces es sencillamente imposible.

Se hace necesario, a nivel colectivo, un replanteamiento de nuestra conducta en relación con la naturaleza. El ser humano debe comprender que la guerra por evitar la destrucción de la madre tierra es la primera en la historia de la humanidad en la que estamos implicados de forma directa todos y cada uno de nosotros, que de esa guerra dependerá la supervivencia de nuestros descendientes, y que ni siquiera tenemos derecho a permitir que la catástrofe suceda, puesto que la tierra no nos pertenece.

Cada ciudadano, al menos en los Estados con gobiernos representativos, tiene el deber de concientizarse de la gravedad de la situación. En las encuestas que en España se hacen acerca de cuáles son los problemas considerados como más graves por la ciudadanía, la situación del medio ambiente no entra nunca ni en la lista de los diez primeros. Ése es nuestro gran error, puesto que sólo en el momento en que lo situemos a la cabeza de nuestras preocupaciones, sabrán las personas que nos gobiernan que es necesario prestarle atención; que, o toman las medidas que estén en su mano, o no recibirán nuestros votos en las siguientes elecciones. La auténtica fuerza del ser humano está en cada persona como ser individual y en el colectivo como familia. Y como tal debemos comportarnos en la lucha por conservar nuestro mundo.

El mensaje que pretende transmitir este ensayo no es de pesimismo, y desde luego no lo es de resignación ante lo que parece inevitable. Al revés, éste es un mensaje (uno más) de alerta, un intento de despertar nuestras conciencias. Y en todo caso, suceda lo que suceda en las próximas décadas, un mensaje de esperanza. Porque aun cuando la catástrofe llegue, si es que algún día llega, la fe y la solidaridad serán armas suficientes para mantenernos vivos.

Fuentes

- Anuario del diario *El correo Gallego* del año 2002.
- Anuario del diario *El País* del año 2002.
- Anuario del diario *La Voz de Galicia* del año 2002.
- *Nunca más Galiza á intemperie*, DE TORO, Suso, Editorial Xerais, 2003.
- *O corvo do chapopote*, REI NUÑEZ, Luis, Editorial A nosa Terra, 2003.
- *Crónica negra del Prestige*, GÓMEZ, Luis y ORDAZ, Pablo, Ediciones El País, 2003.