

ADEGA ANTE A CATÁSTROFE ECOLÓXICA

Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza (ADEGA)
<http://www.adegagaliza.org>

Xan G. Muras



O accidente do buque Prestige, cargado con fuel, ocasionou unha auténtica catástrofe ecolóxica nas costas galegas. Numerosos enclaves naturais, entre eles 20 Lugares de Interese Comunitario da proposta para a futura Rede Natura 2000, o Parque Nacional das Illas Atlánticas, e seis zonas húmidas do convenio internacional Ramsar no noso litoral, tamén Zonas Especiais para a Protección das Aves (ZEPAS), foron afectadas. Mais de 120.000 persoas están a ver-se directa ou indirectamente afectadas no seu medio de vida (a pesca, o marisqueo e as actividades relacionadas). Os recursos naturais da costa galega constitúen o principal capital para un futuro desenvolvemento sustentábel de Galiza, polo que a súa protección foi obxecto de numerosas actuacións de ADEGA nos últimos anos, directamente ou en colaboración cun sinfín de entidades e plataformas locais. A resposta rápida para reducir no posíbel os danos causados pola marea negra foi considerada unha prioridade absoluta.

Actuacións contra a marea negra

A Asociación ADEGA é unha entidade independente e sen ánimo de lucro, creada no ano 1975. Hoxe é unha das primeiras entidades galegas de protección da natureza, e forma parte da Federación Ecoloxista Galega e da Oficina Europea do Ambiente (Environmental European Bureau, EEB). A actuación de ADEGA contra a marea negra do *Prestige* centrouse nas seguintes actividades:

1. Seguimento do alcance da marea negra nas costas galegas
2. Organización do voluntariado para a recollida de fuel nas praias, portos e coidos (primeira limpeza)
3. Supervisión das actividades de recuperación de fuel e formación de persoas coordinadoras de ditas actividades.
No momento actual e no futuro inmediato, a actividade de ADEGA continuará nos temas anteriormente indicados, e ademais atenderan-se outros novos, entre eles:
4. Recuperación de zonas de maior interese ambiental afectadas pola marea negra (segunda fase de limpeza e recuperación)
5. Avaliación económica e ambiental dos danos causados e compensacións
6. Información á cidadanía e realización de actividades de educación ambiental relacionadas co desastre do Prestige

A recollida de fuel e a supervisión das tarefas no litoral centran polo de hoxe o esforzo da Asociación, pero tamén é intención de ADEGA que, unha vez pasada a urxencia inicial, se acometan todas as actuacións necesarias na recuperación do litoral, na medida en que esta recuperación sexa posíbel. Asimismo, consideramos crucial unha avaliación rigorosa e extensiva de todos os danos ambientais e económicos, como un paso necesario para exixir os imprescindíbeis cambios na normativa actual, para que quen contamina realmente pague todos os danos causados. Debemos ter en conta que nin siquiera as tan recentes e aínda non en vigor directivas Erica son satisfactorias neste sentido, e que mentres a responsabilidade por todos os danos causados non recaia nas empresas que fan negocio con este tipo de produtos continuaremos indefensos e a mercede de novas mareas negras ou de accidentes catastróficos orixinados por buques con residuos químicos ou con lixo radioactivo, ou de accidentes en instalacións portuarias como os depósitos do Ferrazo ou a planta de gas na ría de Ferrol.

En todas estas actividades, ADEGA contou co persoal propio e coa participación de numerosas persoas voluntarias, así como coa colaboración de diferentes entidades públicas e privadas, que aportan tanto medios materiais como diñeiro en metálico.

A TUA AXUDA É NECESÁRIA

ADEGA ten aberta unha conta bancaria en Caixa Galicia na que as persoas e entidades que o desexen poden ingresar a súa colaboración. Todas as cantidades ingresadas dedicaranse exclusivamente á loita contra a marea negra, desde a organización e equipamento do voluntariado, até os futuros proxectos de rexeneración ecolóxica dos ecosistemas afectados.

Banco: Caixa Galicia

Titular: ADEGA

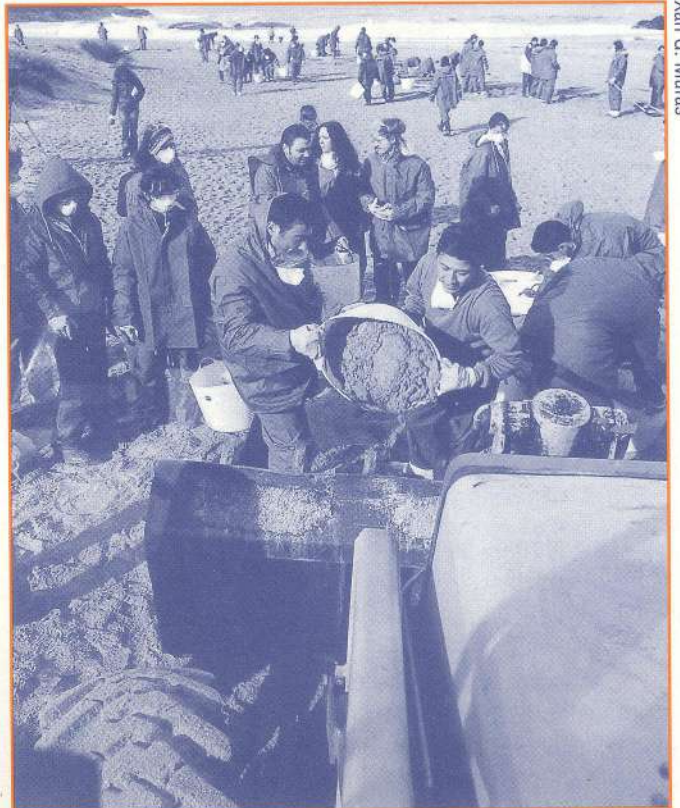
nº de conta 2091/0348/11/3040010981

A colaboración de ADEGA coa Administración nas tarefas de limpeza do fuel só se pode considerar como un acto de responsabilidade ambiental e social, e en ningún momento limitou as críticas da nosa Asociación pola nefasta xestión do accidente que realizaron e seguen a realizar as diferentes administracións, xa que desta actuación derivou-se a maior parte dos problemas causados.

ADEGA denunciou en todo momento o cúmulo de erros que levaron a converter un accidente nunha catástrofe ambiental, o que ten a súa orixen na caréncia absoluta de medios para facer fronte a unha situación de emerxencia como esta (remolcadores e medios de luta contra a contaminación no mar), no intento das autoridades de minimizar o alcance da traxedia, e no desprécio polos recursos naturais ecolóxicos e produtivos do litoral galego. Estas mesmas deficiencias existiron tamén na luta contra o fuel desde terra, e aínda hoxe seguimos sen contar cos medios axeitados e necesarios: a moitos tramos de costa chegamos tarde, e noutros (acantilados e litoral de maior difícil acceso, onde non pode traballar o voluntariado) apenas se comezou a limpeza.

O traballo na recollida de fuel

Desde que a marea negra chegou a Costa da Morte o sábado 16 de novembro, a extratexia do goberno de negar a súa



Xan G. Muras

existencia completaba-se coa negativa a recoller o fuel do litoral. Nese primeiro momento, en contra das afirmacións do Vicepresidente do Goberno e doutros altos cargos, o sentido común decíanos que só as cantidades de fuel que fosen recuperadas deixarían de causar problemas no mar, e percibiamos a urxencia desta operación ao comprobar como as sucesivas mareas tapaban ou retiraban o fuel acumulado, redistribuíndo-o ao longo do litoral e na plataforma mariña.

Nos días seguintes, a consulta dos manuais do tan recorrido instituto francés Cedre confirmaba-nos esta urxencia: "a primeira fase de limpeza consistirá en recuperar groso modo, pero rapidamente a maior cantidade de petróleo para evitar que sexa de novo arrastado polo vento e as mareas e que contamine outras zonas do litoral aínda non afectadas". Esta acción e a importancia da súa rapidez presentaba-se aínda con maior nitidez nos primeiros momentos, cando o vertido se limitaba á Costa da Morte e non era de todo continuo: nestas condicións, unha acción rápida e decidida de recollida do fuel chegado ao litoral podería evitar que zonas non contaminadas acabaran afectadas polo proceso de re-distribución do fuel. Así, estas zonas inicialmente non contaminadas poderían actuar como viveiros de especies para recuperar as zonas afectadas.

As exixencias de ADEGA á Administración para que puxera todos os medios necesarios para recoller o fuel non tivo resposta satisfactoria, pero, en cambio, varios centos de persoas puxeron-se a disposición da Asociación para traballar como voluntarios/as no litoral. ADEGA contou nese primeiro momento co interese e a colaboración dos concellos de Carnota e de Malpica. Este último manifestou-se disposto a comprar o material necesario se a administración responsable (a Demarcación de Costas) non o facilitaba. Só despois de constatar que, con ou sen material, varios centos de persoas saían de Compostela na mañá do sábado 23 rumbo ao porto de Malpica para participar na recollida de fuel, a Demarcación de



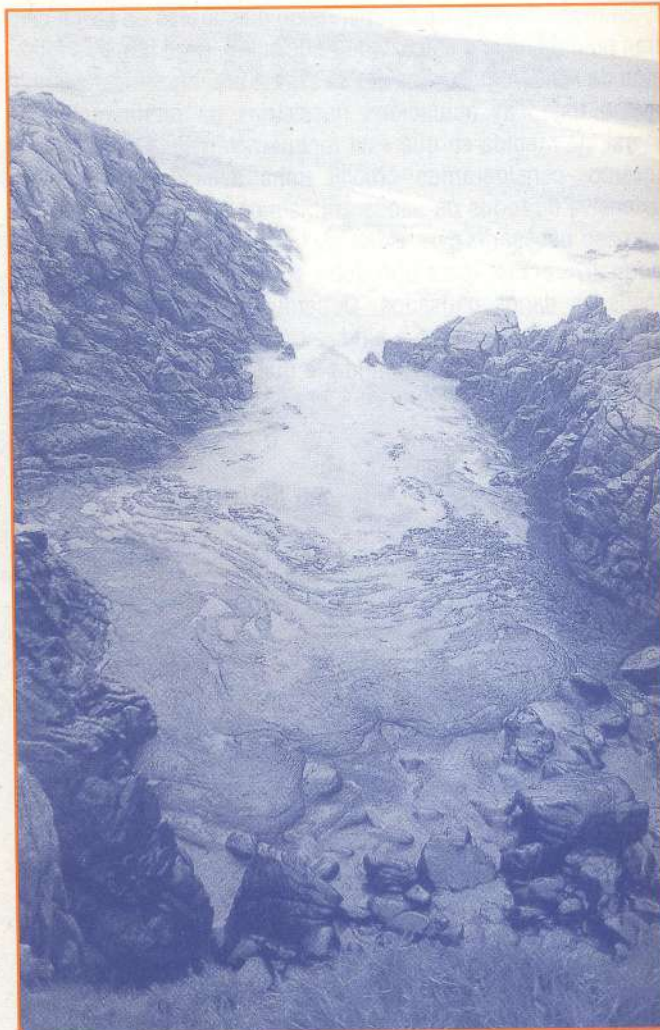
Manifestación do 1 de decembro en Compostela

Costas confirmou que aportaría o material necesario. E así foi: o material estivo dispoñible puntualmente e o resultado foi unha importante contribución á cantidade de fuel até o momento retirada das nosas praias e portos.

A actuación dun grupo duns tres centos voluntarios/as, distribuídos nas praias de Seiruga e Beo sería exemplar, en nada dificultada pola súa procedencia diversa, mesmo de fora de Galiza. Con todo, destacaban os grupos de estudantes da Universidade de Santiago, sócios e sócias de ADEGA de toda Galiza (Compostela, Lugo, A Coruña, Ourense...) e tamén da propia Costa da Morte. A atención prestada a unha actuación responsábel e a sensibilidade ambiental das numerosas persoas comprometidas co ecoloxismo no día a día, paliarían a falla absoluta de formación ou entreno previo, ao que tamén contribuíría a presenza dalgún técnico estranxeiro con experiencia.

Despois desta limpeza simbólico-reivindicativa, ADEGA decidiu continuar coa coordinación do voluntariado, por varias razóns. A primeira, porque a administración seguía-se mostrando incapaz de realizar este traballo que sen dúbida lle competía, ou mesmo continuaba mostrando-se contraria ao mesmo; a segunda, porque eran xa centenaes as persoas que se tiñan dirixido a ADEGA pedindo a nosa implicación; e a terceira, porque tanto os profesionais (persoas contratadas pola empresa TRAGSA) como os militares estaban a causar un forte dano adicional como consecuencia do descoñecemento ou da falta de interese, destruindo espazos de singular importancia ecolóxica. En definitiva, era urxente recuperar o fuel acumulado, pero tamén era imprescindible realizar estes traballos sen causar un dano adicional, que ás veces chega a ser tan importante como o causado polo fuel.

O traballo de ADEGA non estivo libre de atrancos, pois á falta de información xeral sobre os riscos para a saúde sumábase o interese da administración en centrar os efectivos nos lugares máis visíbeis, e a continuada descoordinación e retrasos no subministro do material. Os grupos de voluntariado sufriron todos estes problemas, dunha forma abondante e continuada, pero esta constatación non nos podía levar a conclusión de que tiñamos que actuar pola nosa conta: o voluntariado é unha forza crucial en situacións como esta, calificada de emerxencia nacional, pero a coordinación do mesmo e a responsabilización de todas as implicacións teñen que ser asumidas necesariamente pola administración legalmente competente. Na loita contra a marea negra con medios profesionais e no equipamento do voluntariado hai que mobilizar recursos que



Alí onde o voluntariado non chegou tardouse en iniciar a recollida de fuel, ou aínda non se fixo.

só o Estado ten (sexa a Administración central ou a autonómica), como se puxo de manifesto polo feito de que mesmo os concellos máis decididos se viron desbordados polas necesidades de coordinación. Traballo eficaz e responsábel contra a marea negra, dentro das nosas posibilidades, e reivindicación tiñan que ir xuntas.

A administración tampouco tivo en conta a necesidade de asegurar a formación de persoas con capacidade para coordinar grupos de voluntarios que, na primeira fin de semana de decembro se achegarian masivamente ás nosas costas. De novo, ADEGA puido aportar varias decenas de persoas voluntarias que xa tiveran experiencia real na recuperación de fuel en días anteriores. Pero con todo, esta carencia traduciríase nun dos principais problemas observados, tanto en relación coa indefensión contra os efectos sanitarios do fuel (o caso de contacto directo do fuel coa pel, ou mesmo o lavado deste con disolventes) como nas afeccións aos ecosistemas litorais. Dunas e areas en xeral, así como marismas e desembocaduras de ríos foron os principais enclaves afectados, sexa pola extensión da contaminación ás áreas contiguas durante as tarefas de limpeza, sexa polo emprego de maquinaria pesada e a apertura de camiños en lugares que eran inaccesibles desde terra. Estes problemas están lonxe de terse solucionado, e centran aínda boa parte das preocupacións ecoloxistas.

Actuacións en diferentes localidades

Desde diferentes localidades (Compostela, Ourense, Carballiño, Lugo, A Coruña...) ADEGA foi sumando grupos de voluntarios/as ao operativo posto en marcha a nivel nacional. No Barbanza acabou-se traballando directamente coa Cofraria de Aguiño, o que axudou a resolver algúns dos problemas de coordinación habidos coa Administración. Outros grupos locais traballaron desde un comezo autonomamente, ao contar co apoio dalgúns das administracións locais, ou sumaron-se ao operativo que os concellos puxeron en práctica, como foi o caso de Vigo e Pontevedra. No Carballiño, a plataforma Nunca Mais foi constituída tras unha convocatória de ADEGA.

En Ferrolterra, ADEGA traballou conxuntamente coa SGHN, na coordinación, preparación e asesoramento do voluntariado que se achegou a esta comarca. Preparou-se un protocolo de actuación no que se reflectían o mellor posíbel os métodos de traballo e as infraestructuras necesarias para obter un rendemento axeitado e o máis respetuoso co meio. Cada mañá saía unha equipa para supervisar o estado das praias, para máis tarde repartir o voluntariado, seguindo axeitadamente o ritmo das mareas. Á última hora da tarde había reunións para comentar e mellorar os resultados e programar o traballo do día seguinte. Conseguiu-se distribuír e coordinar por todas as praias da comarca de Ferrol a máis de 120 voluntarios/as chegados de toda España, Europa e bisbarra de Ferrol, e deu-se aloxamento, comida e desprazamento a unhas 50 persoas de fóra. Actuou-se en nove praias e nalgúns zonas afectadas do interior da Ría. Un grupo de mergulladores grabaron imaxes dos fondos mariños dalgúns calas da comarca afectadas polo vertido. Puxo-se en práctica un sistema de protección de ríos e regatos (Río Magno, regato de Esmelle, regato de San Xurxo, regato de Pantín, entre outros), moi válido pola súa efectividade.

MAREAS NEGRAS EN GALIZA

- ✓ Maio 1970, o Polycommander embarranca e arde na boca da ría de Vigo, fronte ás Cies
- ✓ Outubro 1970, o ERKOWIT embarranca na praia de Bastiaqueiro cargado con 2000 bidóns de pesticidas
- ✓ Maio 1976, o Monte Urquiola, con 110.000 tn de petróleo, accidentado e incendiado ao entrar no porto da Coruña, e marea negra pola ría do Burgo, Ares e Ferrol
- ✓ Decembro 1978, accidente do Andros Patria a altura do cabo Ortegal con 30 mortos e nova marea negra
- ✓ Decembro 1987, o CASON embarranca en cabo Fisterra cargado con produtos químicos corrosivos
- ✓ Decembro 1992, encallamento do Mar Exeo fronte a Torre de Hércules, arde parte das 70.000 toneladas de crú e marea negra en máis de 100 km de costa, afectando de novo ás mesmas rías. Grave risco para a poboación pola nube tóxica
- ✓ Novembro 2002, accidente, paseo polas costas e afundimento do PRESTIGE, marea negra de máis de 30000 toneladas de fuel e o resto (até 77000) afundidas co buque fronte ás Cies; afectados máis de 1000 km de costa.

En todo este traballo na comarca de Ferrol, ADEGA e a SGHN estiveron apoiadas por iniciativas das cooperativas agrarias da comarca, dalgúns supermercados, da empresa de buses Autos Paco, das asociacións de veciños do barrio de Canido e da parroquia de Esmelle e contando coa colaboración directa do Concello de Fene. En liñas xerais considerou-se moi positivo o traballo realizado na comarca nestas últimas semanas, pero foi necesario denunciar a manipulación que o Goberno estivo a facer coa limpeza dos areais, ao decidir traballar só nas praias de bandeira azul. ■

O TRABALLO DE ADEGA NAS PRIMEIRAS LIMPEZAS NA COSTA DA MORTE

Desde o sábado 23 de novembro e até 31 de decembro, ADEGA organizou e coordinou grupos de voluntarios/as que traballaron nun total de 22 praias correspondentes a 10 concellos, maiormente da Costa da Morte. Camariñas, Fisterra, Malpica, Carnota e Muxia serían os concellos máis visitados. Os grupos, dunhas 50 persoas, saían en autobús á primeira hora da mañá de diferentes localidades galegas, aos que se sumaron algúns autobuses chegados de fóra de Galiza. Até finais do 2002, 50 autobuses saíron de Compostela, 12 de Lugo, 8 de A Coruña, 8 doutras localidades galegas e 14 procederon de fóra de Galiza. O número de grupos variaba desde 2-3 durante a semana até os 5-8 grupos na fin de semana. Unhas cinco mil persoas voluntarias foron coordinadas por ADEGA, cun promedio de 130 días; o resultado foi a recollida dunha cantidade non determinada de residuos de fuel, avaliada entre 10 e 50 toneladas por día. Pero o máis importante é que, nestas tarefas de limpeza, procurou-se minimizar o dano adicional aos ecosistemas costeiros así como observar todas as medidas de prevención de riscos para a saúde das persoas. Por outra banda, ADEGA tamén elaborou o protocolo de actuación nas praias, cuxo contido sería incorporado ao protocolo publicado posteriormente polo Ministerio de Medio Ambiente.

Nestas tarefas de limpeza tanto o equipamento persoal como o resto do material debía ser posto pola Demarcación de Costas, aínda que perto da metade dos autobuses foron xestionados directamente pola Asociación ou polos propios grupos de voluntarios/as. Cando Costas aínda non acedía a por o transporte (faría-o regularmente a partir do 30 de novembro), foron os Concellos de Santiago e de Malpica, así como o BNG, os que correron co servizo de autobuses para o desprazamento.

Ao longo de 33 días de traballo, os problemas de coordinación por parte da administración e da empresa Tragsa contraída por aquela irían-se repetindo, sobresaíndo feitos tais como o cambio de destino unha ou varias veces no día, falta de material ou escaseza deste, esperas ben polo material ben pola comida, utilización de material deficiente, ou mesmo o feito de chegar á praia e atopar-se con que ninguén da empresa esperaba a chegada do grupo de voluntarios/as; nalgúns casos as praias de destino atopában-se limpas ou presentaban mínimas cantidades de fuel, mentres noutras moi contaminadas non había persoal.

Polo contrario, é de subliñar que só un día non se puidera traballar por causa do mal tempo, e tamén que só un día se manifestaran afeccións con mareos e problemas na gorxa a algúns voluntarios/as (Nemiña, o 19 de decembro). A este traballo temos que sumar o realizado en Ferrolterra, Barbanza e Rías Baixas.