

Comunicación social y catástrofe del Prestige Reflexiones en torno a la imagen de un petrolero partido en dos¹

Carlos Lozano Ascencio

Profesor de la *Universidad Rey Juan Carlos*

Puntos de partida

1. En situaciones de emergencia la información suele estar copada por el interés social que despiertan los riesgos catastróficos, pero también es verdad que solemos percibir los riesgos según sean las formas en que los presentan los medios de comunicación. De lo anterior se desprende que, debido al continuo flujo de informaciones sobre catástrofes, contamos con la habilidad de saber percibir e interpretar los riesgos con independencia de estar inmersos o no en situaciones de emergencia.
2. La comunicación social, a propósito del acontecer catastrófico, está restringida por intereses de toda índole (política, ideológica, científica, cultural, reivindicativa, económica, etcétera). Su cometido más importante es ofrecer información objetiva de dicho acontecer, sin embargo, se le interponen, abierta o veladamente, criterios de otras áreas (no comunicativas) que terminan modificando de alguna forma la información que se publica.
3. Las influencias (mediaciones) que ejercen los medios de comunicación, en relación al riesgo, son determinantes para establecer la existencia y la magnitud de las catástrofes; en tanto que los condicionamientos que protagoniza la sociedad, en relación al riesgo, también son determinantes pero, en tal caso, para establecer los procedimientos institucionales y/o espontáneos en materia de prevención, responsabilidad, padecimiento y reconstrucción de los trastornos registrados.
4. Las alteraciones informativas resultantes en las que están expresas las influencias comunicativas y las no comunicativas es lo que se va a analizar a continuación intentando responder el siguiente interrogante: ¿Cómo se fue configurando socialmente la catástrofe del *Prestige* desde el accidente hasta el día del hundimiento del petrolero?²

Los riesgos de padecer catástrofes

Nuestra sociedad moderna no sólo se caracteriza por la producción de riesgos: fabricación de incertidumbres y distribución de peligros, sino que además está más abierta a los peligros de signo catastrófico. Es decir, una catástrofe (técnicamente similar) afecta hoy más que ayer y mucho más que su antecesor más conocido. En consecuencia, y a pesar de que hayan existido, con anterioridad, muchísimas mareas negras en diversas partes del mundo e inclusive en las mismas costas gallegas, creemos que la del petrolero *Prestige* ha sido una catástrofe percibida por la sociedad como algo novedoso y excepcional.

Lo que sucedió con ese petrolero a la deriva por las costas gallegas, con 77 mil toneladas de fuel en sus depósitos, se llevó a cabo en unas circunstancias muy específicas de la sociedad contemporánea en las que “hay una creciente posibilidad de catástrofes, que movilizan a importantes colectivos sociales y donde se produce una creciente presencia de decisiones arriesgadas en la conducta individual”³.

Es decir, por una parte se trata de una sociedad, cuyo rasgo de identidad más característico es la enorme facilidad de experimentar sucesos (naturales o antrópicos) de consecuencias destructivas, en los que inevitablemente han intervenido “resoluciones humanas” (deliberadas,

¹ Comunicación en el V Congreso Nacional de Periodismo Ambiental. Madrid, 26 y 27 noviembre de 2003

² Ficha técnica: Para la realización de esta comunicación se analizaron las noticias aparecidas en los diarios *La Voz de Galicia*, *El Mundo*, *El País* y *ABC* del 14 al 20 de noviembre de 2002, tomando como unidad de análisis los sujetos involucrados en la catástrofe.

³ López Cerezo, José A. y Luján, José Luis (2000) *Ciencia y política del riesgo*. Alianza, pp. 191.

accidentales o negligentes) y, por otra parte, se trata de una sociedad en la que el peligro y su percepción social confluyen.

En palabras del sociólogo alemán Ulrich Beck: “Los daños y destrucciones a la naturaleza ya no se consumen solamente fuera de la experiencia personal en la esfera física, química o biológica de las cadenas de efectos, sino que, cada vez, saltan con mayor claridad a la vista, al olfato y al oído (...) Los desmentidos de los responsables suenan cada vez con más fuerza y las argumentaciones son cada vez más débiles (...) *Nunca queda claro si los riesgos se han intensificado o nuestra visión sobre ellos. Ambos aspectos convergen, se condicionan y se fortalecen mutuamente y, porque los riesgos son riesgos en el conocimiento, los riesgos y su percepción no son dos cosas diferentes sino una y una misma cosa*”⁴.

La “Sociedad del riesgo”, tal y como fue caracterizada la sociedad postmoderna hace más de un cuarto de siglo, surgió debido a los trastornos catastróficos de la industria química en Seveso, Italia (1976) y los accidentes en la industria nuclear en Three Mile Island, Estados Unidos (1979) y en Chernóbil, Ucrania (1986). En España, en cambio, en ese mismo periodo de tiempo, las principales catástrofes que han ocurrido han tenido que ver más bien con riadas e incendios forestales que con la industria química o la tecnología nuclear. Sin embargo, nuestras experiencias en mareas negras coinciden temporalmente con los acontecimientos catastróficos más importantes de la sociedad postmoderna. Dichas experiencias en mareas negras no garantizan que la sociedad española en su conjunto tenga valoraciones racionales, útiles o emotivas a propósito de los acontecimientos catastróficos que sepamos transmitir de una generación a otra. Nuestra percepción social de los riesgos, más bien y por desgracia, sólo está ligada a la información pública que se ofrece sobre esos eventos destructivos.

¿Riesgos reales, mediatizados o mediados?

Las coberturas informativas ofrecidas por los medios de comunicación son otro factor, no menos importante, por el que se puede afirmar que la del petrolero *Prestige* ha sido una catástrofe “diferente”. En acontecimientos como el atentado aéreo de las Torres Gemelas en Nueva York o el secuestro y asesinato del concejal de Ermua, Miguel Ángel Blanco –por citarlos sólo como ejemplos–, los medios de comunicación fueron capaces de crear un clima de opinión a partir del cual los receptores se sintieron implicados (afectados y comprometidos) e hicieron suyos dichos acontecimientos públicos.

Ante las catástrofes los medios de comunicación realizan coberturas informativas en las que los receptores se exponen a flujos de datos cuya principal característica es la inmediatez. Daría la sensación de que el receptor estuviera en el lugar de los hechos, como si se tratara de un damnificado más. Los soportes técnicos, por donde discurre la información para salvar el tiempo y las distancias son totalmente invisibles. No estamos hablando de la desaparición de los instrumentos tecnológicos, sino de su aparente inexistencia en el proceso de comunicación. Esta “invisibilidad técnica” disocia definitivamente al mensaje (contenido) del soporte (medio) por el que se presenta y se accede a la información. En consecuencia, ante las catástrofes, los medios de comunicación, aún estando presentes, no son percibidos con la misma intensidad que los mensajes que transmiten.

La mediatización tecnológica y aparentemente invisible acerca al receptor al lugar de los hechos pero no le ofrece explicaciones –ni distancias– para saber entender lo que está sucediendo. Por eso, la catástrofe pública se construye por acumulación de información antes que por jerarquización u organización de la misma. El receptor se expone, es cierto, al torrente de imágenes y declaraciones para percibir, antes que nada, la sensación del peligro.

Cuando los medios de comunicación están en condiciones de brindar explicaciones (mediaciones) de lo sucedido, éstas están restringidas por intereses de toda índole (política, ideológica, científica, cultural, reivindicativa, económica, etcétera). El objetivo más importante de las mediaciones es ofrecer información objetiva de dicho acontecer, sin embargo, se le

⁴ Beck, Ulrich (2001) *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Piados, pp. 62. Las cursivas son nuestras.

interponen, abierta o veladamente, criterios de otras áreas (no comunicativas) que terminan modificando (manipulando) de alguna forma la información que se publica.

En el campo de la receptividad hay que decir que una cosa es la percepción de los riesgos y otra, muy diferente, la implicación hacia los mismos. Ante determinadas catástrofes mucha gente puede manifestar públicamente su interés pero no necesariamente su afectación. "Me importa, pero no me atañe". No obstante, las prácticas mediatizadoras y mediacionales arriba descritas contribuyen para que los receptores se informen de maneras similares sobre el acontecer catastrófico, es decir, aunque de manera individual los receptores mantengan cierta autonomía para seleccionar y retener determinado tipo de información que les interesa entresacar de los medios, existe gran homogeneidad a la hora de exponerse a dicha información para estar enterados. Tales coincidencias en la emisión de información son tales que el receptor cada vez lo tiene más difícil para saber retener, jerarquizar y analizar dicha información.

Puntos de llegada: El Chernóbil español o a la "española"

Retomemos la pregunta inicial: ¿Cómo se fue configurando socialmente la catástrofe del *Prestige* durante la primera semana? Las catástrofes al principio no se ven; y si se ven, no se entienden; y si se entienden, es que van tomando forma en nuestras cabezas. Los sujetos que habitan y/o conocen el estado alterado destructivamente se pueden referir a lo sucedido en función de sus propias experiencias y acervos culturales, en tanto que los sujetos que acceden al lugar de los hechos a través de la contemplación del espacio público informativo creen tener las mismas experiencias y derechos que los afectados directos (víctimas, damnificados, responsables y observadores).

No hay que olvidar que en la mente de la gran mayoría de los gallegos estaban aún presentes e inconclusas las imágenes del vertido del petrolero "Mar Egeo". Luego entonces, la trascendencia pública de los primeros mensajes comenzaron a delinear un acontecimiento catastrófico, razón suficiente para saber que se estaba frente a una situación de catástrofe aunque ésta todavía no se había manifestado en su plenitud, ni por supuesto, se había interpretado con rigor y precisión por los sujetos más involucrados.

Lo primero que ocurrió, se percibió y se expresó fueron las causas iniciales del accidente la tarde del miércoles 13 de noviembre de 2002, esto es: a) el fuerte temporal que en el mar ocasionaba olas de ocho metros de alto y que en tierra azotaba todo el norte del país, y b) el golpe con un objeto, aún no identificado, que chocó contra el casco y ocasionó una vía de agua que escoró el buque entre 25 y 30 grados casi de manera inmediata. Los tanques del petrolero, desde ese primer momento, arrojaron al mar cinco millas de fuel de una carga que se cuantificó en 77 mil toneladas de crudo.

Con tan sólo estos elementos estaba servida la catástrofe: no por lo que había o estaba sucediendo, sino sobre todo por la percepción del riesgo y la vulnerabilidad, a partir de lo que de ese mismo momento se podría desencadenar y que culminaría, inevitablemente, en una catástrofe.

Los principales sujetos que intervinieron en el escenario de la catástrofe del petrolero *Prestige* fueron percibiendo, interpretando y denominando lo que sucedía en función de sus propios conocimientos, pero también en función de sus propios intereses profesionales, económicos, políticos, personales, vitales, científicos, etcétera.

Las versiones de los más afectados:

¿Cómo vieron y percibieron los acontecimientos los principales sujetos afectados durante la primera semana? Los pescadores, mariscadores, percebeiros, jefes de cofradías y vecinos de las costas gallegas básicamente hablaron de pérdidas económicas y daños medioambientales. Los más afectados sólo contemplaron, sólo se lamentaron, no hicieron, no sabían lo que tenían que hacer en esas primeras horas y días. Era obvio que no estaban preparados para afrontar el riesgo de forma organizada. No tuvieron protagonismo, estaban a la espera de que las

administraciones se pronunciaran, les propusiesen una alternativa, les pagaran para afrontar el día a día de su situación laboral.

Desde la posición del más afectado por la catástrofe se asumió lo ocurrido como si fuera algo irremediable, como si de un castigo divino se tratara. “Tenemos la esperanza de que algo quede en el fondo del mar para que se regenere algún día pero está todo arrasado” (*La Voz de Galicia*, 16/11/02). “La producción de mejillón se puede perder” (*El Mundo*, 17/11/02). “El fuel cubre las rocas y el marisco se ha echado a perder”. (*El País*, 17/11/02). “Esto es un pecado” (*ABC*, 17/11/02).

Las versiones de los responsables materiales:

Durante la primera semana, tanto el capitán del barco, la empresa gestora *Crown Resource*, como la armadora *Universe Maritime* apelaron en sus discursos a aspectos técnicos (marítimos y meteorológicos) y a aspectos jurídicos en tanto que encarcelaron al propio capitán del barco al haber sido acusado de desobediencia y delito ecológico. En esos días sólo hablaron de evadir las negligencias que se les imputaba. Nunca hicieron referencia al medio ambiente ni al daño ocasionado. Su discurso sólo justificó sus acciones dentro de una legalidad marítima internacional que cuando no era muy enrevesada nadie la entendía con claridad.

De hecho en el barómetro del CIS de enero de 2003 (dos meses después de haberse desencadenado la catástrofe y un mes después de haber liberado de la cárcel, bajo fianza, al capitán griego) de cada cuatro personas encuestadas una tuvo la sensación de que el principal responsable de la catástrofe fueron ellos: el capitán, la armadora y la empresa fletadora; otra llegó a pensar que el Gobierno español se le debería adjudicar toda la responsabilidad; la tercera persona cree que la culpabilidad la tuvieron las actuales leyes de navegación marítima; en tanto que la última persona se repartió entre no saber a quién adjudicar la responsabilidad, otorgársela a otros factores dispersos o culpar directamente a la Unión Europea.

Las versiones de los responsables políticos:

¿Cómo entendieron y definieron los responsables políticos la catástrofe del *Prestige* durante la primera semana? De entrada hay que decir que es el tipo de sujetos que más veces aparece referenciado en los medios de comunicación: es el que más cosas tiene que decir y también es al que más atención pública se le presta.

Uno de los primeros temas que destacan es el miedo a denominar la destrucción de la Naturaleza. Aunque el riesgo catastrófico sea una característica de las sociedades contemporáneas a los políticos en tareas de gobierno les cuesta mucho trabajo reconocer y nombrar públicamente la existencia de catástrofes, y más aún si lo que se destruye es el entorno natural con elementos tóxicos procedentes del desecho o la mala utilización de los productos industriales.

Con lo anterior queremos decir que las catástrofes naturales (las que se ocasionan por eventualidades de la propia naturaleza) tienen mucho mejor prensa que las catástrofes antrópicas (las que se originan por la intervención de los hombres, ya sea por rutinas habituales, accidentes o negligencias). Tal es la diferencia que aun teniendo resultados mucho más devastadores, las catástrofes naturales colman los medios de comunicación con mayor facilidad por no poderse adjudicar la responsabilidad de su generación a nadie en concreto. Si bien es cierto que la responsabilidad humana sigue estando presente en los efectos de las catástrofes naturales, ésta no se traduce de la misma manera.

Lo anterior se justifica por la polémica surgida durante los primeros días del accidente en el que el Ministro de Agricultura se negaba a reconocer que se trataba de una catástrofe y tampoco quería nombrar a la marea negra por su nombre sino más bien decir que se trataba de vertidos de fuel. Los científicos y expertos de ONG's medioambientales que salieron al paso dijeron que esos “eufemismos” utilizados por el ministro Jaume Matas eran una forma de deformar la realidad. No hay que olvidar que días más tarde el propio ministro del Interior, Mariano Rajoy, reconoció públicamente que el desastre de petrolero *Prestige* era “el Chernóbil español”.

Durante la primera semana el asunto político que ocupó el interés de todos ellos fue el contencioso diplomático contra Gibraltar. Ante la evidencia de que el petrolero se dirigía a Gibraltar, las autoridades españolas aprovecharon para centrar sus ataques verbales contra la colonia británica por considerar que tenía privilegios para no cumplir con las normativas marítimas europeas. “El *Prestige* tenía como destino Gibraltar y tiene tres documentos que lo evidencian” (Arsenio Fernández de Mesa, Delegado del Gobierno en Galicia, *El País*, 17/11/02). “España se reserva derecho a exigir responsabilidades legales” (José M^a Aznar, Presidente del Gobierno, *ABC*, 17/11/02). “Hemos estado defendiendo los intereses de Galicia y España en todo momento y de la mejor manera” (Enrique López Veiga, Consejero de Pesca de la Xunta de Galicia, *El País*, 19/11/02). “El Gobierno ha cumplido todas sus obligaciones y se ha evitado un desastre mucho mayor” (Mariano Rajoy, Vicepresidente primero del Gobierno, *ABC*, 20/11/02). “La perfecta coordinación e inmediatez en las acciones del Gobierno y la Xunta de Galicia paliarán en parte lo que podrían ser consecuencias gravísimas” (Luis de Grandes, Portavoz del Partido Popular en el Congreso, *El Mundo*, 20/11/02). “De acuerdo con los documentos que tiene el Gobierno el destino del *Prestige* era Gibraltar, por lo que estudiaremos todo el abanico de acciones legales para exigir la responsabilidad” (Francisco Álvarez Cascos, Ministro de Fomento, *El Mundo*, 20/11/02).

Es evidente que la primera reacción política, la más sonada en los espacios públicos, fue la petición de responsabilidades. Sin embargo, cuando la gente tuvo oportunidad de valorar la gestión del Gobierno de la Nación para hacer frente a la situación de catástrofe (Barómetro del CIS de enero de 2003), el 77% de los encuestados afirmó que gestionó la crisis entre regular, mal y muy mal, y sólo el 17,5% de los entrevistados dijeron que el Gobierno había gestionado bien o muy bien la crisis.

¿En quién recayeron las principales responsabilidades durante esta primera semana analizada en la prensa? Para los afectados en general lo más claro fue que no estaba claro quien fue el principal responsable. Cuando se animaron a culpar señalaron al vertido, a la mala suerte, a la fatídica experiencia histórica que tiene Galicia en mareas negras. Muy pocos fueron los que centraron en la gestión de las autoridades la culpabilidad. Lo afectados estaban en su papel de víctimas y como tal estaban inmovilizados para ofrecer una respuesta atinada. Para los responsables políticos el principal culpable de todo fue el Capitán del barco, las compañías petroleras en general, la mala gestión (por exenciones) de Gibraltar y Reino Unido y también la propia gestión de las autoridades gubernamentales. Por último, para los observadores la responsabilidad se le adjudicó a las compañías petroleras y al Gobierno Central en su conjunto.

Puntos finales:

Al cumplirse un año de la catástrofe del *Prestige*, lo sucedido durante la primera semana ha sido decisivo para la configuración de un acontecimiento destructivo sin precedentes en la historia reciente de España, pero al mismo tiempo, dicho periodo, ha quedado solapado cuando no olvidado por otras polémicas derivadas de esos momentos iniciales y que todavía están abiertas e inconclusas. No hay que olvidar que el momento más significativo de una catástrofe no es aquel en el que ocurre, sino aquel en el que se interpreta y se descifra para preverla, analizarla objetivamente o reconocerla públicamente. Momento en que lo sucedido se transforma, tan sólo, en una referencia informativa, referencia que debería almacenarse no sólo en nuestra memoria colectiva, sino además en nuestro conocimiento general y especializado sobre prevención de riesgos catastróficos. La idea es que aprendamos de las experiencias para saber movilizarlos con más conocimiento que sentimientos y sobre todo que aprendamos a demandar más rigor en los tratamientos informativos de los medios cuando realizan sus coberturas sobre el acontecer catastrófico.

Madrid, noviembre de 2003
Carlos Lozano Ascencio