

LOS ENVENENADORES DEL MAR

LAS mismas tropas que en las calles de Yibuti detenían con sus bayonetas las manifestaciones independentistas de los isas, luchaban más tarde a la sombra de la milenaria abadía de Saint Michel contra el avance amenazador de la «marea negra», que días antes, por las costas británicas, había matado a quince mil pájaros marinos y llenado las arenas de las playas de crudo bituminoso. La «force d'intervention» de la 9.ª brigada instaló su estado mayor en Saint Malo y puso sus mil quinientos soldados a disposición de monsieur Stirn, prefecto regional, encargado de dirigir las operaciones en el plano local.

Una nota del secretariado general de la marina mercante tranquilizaba a las amas de casa francesas, asegurando que el pescado de las plazas

podía comerse sin reparo y que, a pesar del mazut, el control sanitario evitaba cualquier posible peligro. Apenas unos días antes, un alto funcionario, delegado del gobierno en la protección de las costas, afirmaba que había una probabilidad entre mil para que la marea llegase a Francia. Los vientos del Norte, que empujaron el mazut con una fuerza poco habitual en la estación, y la misma forma emulsionada que tomó el petróleo después de la aplicación de los detergentes empleados por las fuerzas británicas y que lo hacía favorable a la acción del viento, se encargaron de desmentir las demasiado optimistas previsiones del funcionario. La mancha avanzó a una velocidad de hasta diez y doce millas por día y, muy pronto, empezaron a plantearse los problemas.

Pero el mayor de éstos existía desde tiempo

atrás. Desborda a Francia y Gran Bretaña, directamente afectadas por el naufragio del «Torrey Canyon», y tiene ámbito universal: cada año el mar recibe cinco millones de toneladas de residuos petrolíferos y la cifra va en aumento (TRIUNFO, 254).

Hoy es prácticamente imposible evitar que el mar no reciba alguna parte de esos cinco millones de toneladas. Los mismos petroleros —blanco preferido de los submarinos en tiempo de guerra— hundidos hace años, mandan ahora petróleo a la superficie, al ser corroidas sus cisternas metálicas por el agua. Los barcos que se hunden producen también un efecto parecido...

Pero la mayor contribución a emponzoñar el mar, a destruir la flora y la fauna, es voluntaria y podría evitarse. Durante el transporte, el pe-





El caso del «Torrey Canyon» es sólo un índice del envenenamiento casi constante del mar. Cada año se vierten en él cinco millones de toneladas de residuos petrolíferos.

tróleo de los barcos desprende, por una parte, gases volátiles, que son expulsados mediante un sistema de ventilación, y también produce sedimentaciones, que llegan a veces al uno por ciento de la carga. Hace años los sedimentos se arrojaban en los mismos puertos, después de la descarga. Las autoridades navales prohibieron esta limpieza y fijaron límites para hacerlo: primero, a cincuenta millas de las costas, y luego, a cien. Aun así, el problema no está más que parcialmente paliado y la mejor solución sería filtrar estos sedimentos y quemarlos después en tierra. Algunos barcos, muy pocos, lo hacen; pero la mayoría rehúsan el sistema, que sale caro. Además, países como Liberia y Panamá, que no han querido participar en las convenciones internacionales para reglamentar el tráfico de los petroleros, quedan fuera de estas obligaciones y con ellos buena parte de los buques dedicados al

transporte de petróleo (el ochenta por ciento de la flota petrolera de los Estados Unidos, por ejemplo, navega bajo pabellón de complacencia).

Cabe preguntarse hasta cuándo seguirá la actual situación, porque por ahora no lleva muchos visos de terminar. El caso «Torrey Canyon», que podría haber sido el fulminante para resolverla, quedará acaso como una inofensiva descarga de pólvora sin efectos prácticos. Sus consecuencias no van a tener trascendencia: navegaba bajo pabellón liberiano; estaba registrado en la «Barracuda Tanker» de las islas Bermudas, pero llevaba intereses de la «Union Oil Company» californiana; a su vez, lo había fletado la «British Petroleum», inglesa...

Ante una diversidad de intereses tan grandes, el control de la navegación tendrá que venir también de una manera internacional.

Fotos: ZORDOYA

