

Auge y caída del caso “Prestige” como problema social

ALBERTO COTILLO PEREIRA
Universidad de A Coruña

La catástrofe medioambiental causada por el hundimiento del petrolero “Prestige” provocó una oleada de concienciación ambiental y una importante movilización social. Lo que en un primer momento sólo parecía un episodio más de accidente marítimo, a los que por desgracia tan acostumbrada está nuestra lacerada costa, acabó convirtiéndose no sólo en una catástrofe medioambiental sino, más allá, en un verdadero problema social.

El paso de la catástrofe ecológica a la crisis social que posibilitaron las mareas negras que afectaron a gran parte de las costas gallegas al final del 2002 contrasta abiertamente con la disonancia en la conciencia ambiental que se ha venido esgrimiendo en diversos estudios. Del discurso “políticamente correcto” sobre la protección y la conservación del medio ambiente se pasó a la implicación activa de un amplio número de personas en acciones de muy diversa índole, desde la limpieza de playas hasta la participación en multitudinarias manifestaciones de protesta.

En esta ocasión quisiera mostrar que sucesos socialmente definidos como catastróficos, de entre los cuales el hundimiento del “Prestige” constituye un ejemplo paradigmático, no parecen servir para modificar las actitudes medioambientales a largo plazo y que el carácter efímero del aumento de la concienciación ambiental y de la movilización social puede relacionarse con rasgos específicos de la sociedad del riesgo, principalmente dos: la multiplicación de las oportunidades de movilización y la proliferación de híbridos.

1. LA AMBIVALENCIA EN LA CONCIENCIA AMBIENTAL

Como se ha venido poniendo de manifiesto en diversos estudios que abordan desde una perspectiva sociológica el estudio de la conciencia ambiental en España (Noya, Gómez Benito y Paniagua, 1999 y Martín-Crespo, 1999, entre otros), existe una clara inconsistencia entre diversas dimensiones de la conciencia ambiental. Esas inconsistencias parecen producirse tanto dentro de las actitudes en sí mismas, como sobre todo, entre las actitudes y la conducta. Esto lleva a que aquellos individuos que presentan orientaciones cognitivas y afectivas similares hacia los problemas medioambientales declaren comportamientos diversos ante ellos; esto es, no parece existir una estrecha relación entre valores y conducta pro-ambiental.

Cuando se habla de conciencia ambiental se hace referencia al conjunto de creencias, actitudes, normas y valores que tienen como objeto de atención el medio ambiente en su conjunto o aspectos particulares del mismo, tales como la escasez de recursos naturales, la disminución del número de especies, la degradación de espacios naturales o la percepción e impacto de las actividades humanas sobre el clima, por poner algunos ejemplos (Corraliza, 2001). En la literatura especializada se pueden encontrar múltiples clasificaciones acerca de las dimensiones que forman parte de la conciencia ambiental. Dejen que adopte la que proponen Noya, Gómez Benito y Paniagua (1999), quienes hacen el esfuerzo de distinguir seis dimensiones diferentes como componentes de esa conciencia.

Por empezar por el final, la sexta dimensión que ellos proponen, y que a mí me parece que debe colocarse en primer lugar, es la de los valores básicos, aquella que trataría de identificar el punto de vista básico y fundamental sobre el que se sitúa un individuo respecto al medio ambiente. Una segunda dimensión, para ellos la primera, es la sensibilidad ambiental, entendida como la manera en que los problemas ambientales conciernen al sujeto, su interés o preocupación por esos problemas. Una tercera dimensión identifica el conocimiento de los problemas ambientales, el entendimiento y la definición que se muestra sobre los problemas ecológicos y su posible solución.

Un cuarto componente de la conciencia ambiental hace referencia a la disposición ambiental, esto es, la inclinación del individuo a guiarse con criterios ecológicos y aceptar políticas de protección del medio ambiente. Otra dimensión es la de la acción individual, que comprende los comportamientos ambientales de carácter privado o la conducta ambiental cotidiana. Por último, una sexta dimensión es la acción colectiva, que implica la participación en acciones colectivas ocasionales y/o la participación en organizaciones y asociaciones ambientalistas.

El hallazgo central de los autores que plantean esta distinción entre seis dimensiones de la conciencia ambiental es que existe "una gran inconsistencia de las respuestas en cada una de estas dimensiones en un mismo individuo" (Noya, Gómez Benito y Paniagua, 1999:230). La situación parece ser la de que el paso de una de las dimensiones a la siguiente fuese cada vez más improbable. De este modo, si bien la mayor parte de la población puede mostrar valores básicos pro-ambientalistas, es menos probable encontrar sensibilidad ambiental en los individuos, menos aún un amplio conocimiento de los problemas ambientales y así hasta llegar a la muy improbable acción colectiva en defensa del medio ambiente.

Los autores encuentran que el salto mayor de una a otra dimensión, allí donde es más improbable que se produzca, se da precisamente entre la acción individual y la acción colectiva, donde "el efecto de las actitudes proambientales puede ser neutralizado por el coste de la acción" (*ibidem*, 230). Además, apuntan a que este hiato entre actitud y acción es especialmente importante en el caso de España en comparación con otros países de la Unión Europea, de modo que "en las comparaciones internacionales España descolla por la alta adhesión abstracta a valores y actitudes pro-ambientalistas y por el bajo nivel de prácticas individuales o colectivas" (*idem*, 233).

La brecha entre actitudes y conducta que estas declaraciones ponen de manifiesto, también ha sido recogida por otros autores. En el artículo de Teresa Martín-Crespo sobre la percepción social del medioambiente en España se pone de manifiesto que "aunque la mayoría de las encuestas concluye que (los ciudadanos) están concienciados y sensibilizados, casi todas añaden que respecto al medioambiente existe un claro consenso, pero un ambiguo compromiso" (1999:240). Ni la gran simpatía y adhesión que suscita el ecologismo entre los españoles, ni la aprobación generalizada del movimiento social que defiende el medio ambiente, ni la credibilidad de que goza entre los ciudadanos, se traducen en pertenencia a las organizaciones en que este movimiento se estructura.

La conclusión que ella alcanza es que "ser consciente de la importancia de un problema no significa necesariamente sentirse comprometido en la búsqueda de una solución" (*ibidem*, 260), y las actitudes y comportamientos hacia los problemas ecológicos parecen ser un ejemplo paradigmático. El retrato que sale de la percepción social del medio ambiente en España no parece ser del agrado de la autora y en un encomiable esfuerzo didáctico propone que "el verdadero reto parece que consiste en ofrecer a la población referencias y modelos de conducta ecológicamente responsables que permitan reducir la distancia que se observa entre el apoyo al discurso ambientalista y la falta de implicación personal y colectiva en la gestión sostenible de los recursos naturales" (*idem*).

2. EL CASO “PRESTIGE” COMO PROBLEMA SOCIAL

El hundimiento del petrolero “Prestige” y la consiguiente contaminación de las aguas y de las costas marinas provocaron una oleada de concienciación ambiental y una movilización social que parece poner en cuestión las ideas recibidas acerca de la inconsistencia de las actitudes hacia el medioambiente en España, en particular de la desconexión entre actitudes y conductas proambientalistas. El aumento en la preocupación ambiental y la movilización social frente a sucesos como los del “Prestige” parecen ofrecer a la población esas referencias y modelos de conducta ecológicamente responsables que permiten reducir la distancia entre el apoyo al discurso ambientalista y la falta de implicación personal y colectiva en acciones a favor de la protección del medioambiente, a los que hacía referencia Martín-Crespo.

Sin embargo, se debe advertir que esta reducción de la inconsistencia de las actitudes ante el medioambiente no parece prolongarse mucho más allá de los momentos en que los sucesos socialmente definidos como catastróficos alcanzan su punto álgido. Como ponen de manifiesto los datos de opinión obtenidos en sucesivos barómetros mensuales que elabora el Centro de Investigaciones Sociológicas, la preocupación de los españoles ante los problemas del medioambiente, si bien aumentó de manera significativa en los meses inmediatamente posteriores al hundimiento, ha venido desde entonces permaneciendo en los niveles que alcanzaba antes del suceso. Del mismo modo, la preocupación específica por el problema causado por el “Prestige” disminuyó con rapidez poco después de los sucesos hasta desaparecer de la lista de los principales problemas sociales y políticos. (Figura 1).

Además, es destacable que las actitudes ante los problemas medioambientales parecen no haberse modificado de forma significativa una vez que el desastre del “Prestige” dejó de ser una cuestión de actualidad pública. Con las precauciones metodológicas oportunas, se podrían comparar los resultados que arrojan el estudio 2390 y el estudio 2557 del CIS realizados en junio de 2000 y febrero de 2004, respectivamente, es decir, 17 meses antes y 15 meses después de la trágica fecha del 13 de noviembre de 2002 (Tabla 1).

De un estudio a otro disminuyó el porcentaje de los que estaban de acuerdo o muy de acuerdo con algunas afirmaciones que podrían indicar actitudes proambientalistas, pero también cayó el porcentaje de los que se mostraron de acuerdo con afirmaciones anti-ambientalistas. Del examen de los datos se extrae la impresión general de que la brecha entre una alta adhesión a actitudes proambientalistas y el compromiso con acciones individuales y colectivas a favor de la protección del medioambiente lejos de disminuir parece estar aumentando. Los ciudadanos parecen cada vez más conscientes de los problemas medioambientales pero cada vez se sienten más incapaces de hacer algo por remediarlos.

Evolución de la definición del medioambiente y del desastre del "Prestige" como problema social (mayo 2002-junio 2004)

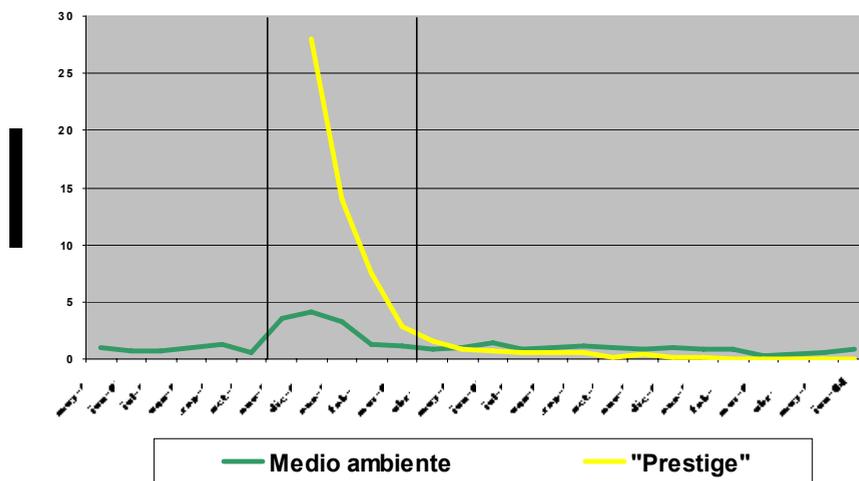


Figura 1. Evolución de la definición del medioambiente y del desastre del "Prestige" como problema social (mayo 2002 a junio de 2004). Fuente: CIS.

	Junio de 2000 ¹	Febrero de 2004 ²	Variación
La ciencia moderna solucionará nuestros problemas medioambientales sin que se produzcan grandes cambios en nuestro estilo de vida	28,8	28,8	=
Nos preocupamos demasiado por el futuro del medioambiente y no lo suficiente por la situación de los precios y el empleo	33,9	35,2	+1,3
Casi todo lo que hacemos en la época actual perjudica el medioambiente	67,7	60,1	-7,6
La gente se preocupa demasiado por el daño que el progreso pueda causar al medioambiente	24,7	24,7	=
Simplemente es muy difícil que una persona como yo pueda hacer algo por el medioambiente	27,0	29,8	+2,8
Hago todo lo que puedo por el medioambiente aunque me cueste más dinero o me lleve más tiempo	49,9	46,8	-3,1
Hay cosas más importantes que hacer en la vida que proteger el medioambiente	39,9	31,8	-8,1
Muchas de las reclamaciones sobre las amenazas al medioambiente son exageradas	29,1	24,1	-5,0
Deberían establecerse acuerdos internacionales sobre los problemas del medioambiente, de forma que España y otros países estuvieran obligados a cumplirlos	91,9	89,4	-2,5

¹ Fuente: CIS (Estudio 2390), ² Fuente: CIS (Estudio 2557)

Tabla 1. Encuestados que se muestran de acuerdo o muy de acuerdo con las afirmaciones (en % sobre el total de respuestas). Fuente: CIS.

Por lo tanto, no parece sustentarse la idea de que sucesos socialmente definidos como catastróficos que presentan consecuencias directas sobre el medioambiente, de entre los cuales el hundimiento del petrolero “Prestige” parece un ejemplo paradigmático, tengan consecuencias a largo plazo sobre la conciencia ambiental, sino que parece ser más un fenómeno episódico que estructurador de esa conciencia. En otros términos, el aumento de la conciencia ambiental y de la movilización social que se produjo como consecuencia de esos fenómenos no puede explicarse en términos de un proceso de “toma de conciencia” sobre los problemas medioambientales.

3. LIMITACIONES DE LA COMPETENCIA AMBIENTAL

Una explicación de ese aumento de la conciencia ambiental y de la movilización social podría encontrarse más bien en las bases individuales del ambientalismo, esto es, en los atributos sociodemográficos de los individuos que muestran actitudes previas más proambientalistas, que se han caracterizado bajo el concepto de competencia política. Al abordar el papel que cumple la competencia política en la estructura de la conciencia ambiental, Navarro Yáñez (1998) se centra en el “sentimiento que los ciudadanos poseen acerca de su competencia política, es decir, el grado en el que se sienten competentes para referirse, opinar y actuar en relación al ámbito público” (*idem*, 72). Para este autor, ciertos atributos personales están asociados al sentimiento de que se posee competencia política.

Algunos de los recursos individuales de que depende la posesión de competencia política son la formación académica, en la medida en que facilita la apropiación de herramientas conceptuales y cognitivas ajustadas a la comprensión y producción de un discurso político, la posición de los individuos en relación al mundo laboral, la edad o el efecto generacional y las diferencias de género, derivadas de sesgos en los procesos de socialización.

Para dar cuenta del perfil del ambientalismo, esto es, para determinar los rasgos propios de los individuos que se suelen comprometer en la defensa de los valores ambientales, Navarro Yáñez echa mano de lo que él supone que son diversas subculturas políticas, que considera relacionadas con diversos factores de desigualdad y diferenciación social. Esas diferentes subculturas se expresan en términos de tipos diferentes de conciencia ambiental: participativa, cívica, ritualista, de imitación, rebelde y no competente, además de algunas categorías intermedias.

La competencia política se entiende como una condición previa que posibilita que algunos individuos no sólo muestren actitudes favorables al medio ambiente sino que también se comprometan en la acción en defensa del medio y,

de este modo, se supere la disonancia entre actitud y conducta proambiental. A pesar del esfuerzo, Navarro Yáñez llega a la decepcionante conclusión de que “también es cierto que este enfoque (de la competencia política) no da cuenta del fenómeno en su globalidad. En particular, uno de los resultados más relevantes de nuestro análisis ha sido constatar que entrevistados con orientaciones cognitivas y afectivas similares declaran comportamientos diversos. O de otra forma, que parece no existir una estrecha relación entre valores y conducta.” (*ibidem*, 90).

El concepto de competencia política se concibe sólo como una condición previa pero no sirve para explicar por qué algunos individuos muestran actitudes proambientales o, menos incluso, para explicar por qué algunos optan por la movilización social. Además, se dice que la competencia política puede ayudar a explicar las bases individuales del ambientalismo, pero se deja sin explicar las bases individuales de la competencia política. Después de leer la pesada literatura sobre el concepto de competencia política uno tiene la sensación de que ha recorrido un intrincado camino para al final acabar donde empezó.

Tal vez el error mayor de las aproximaciones como las de Navarro Yáñez que tratan de explicar cuáles son los atributos individuales que llevan a que algunos individuos desarrollen orientaciones pro-ambientalistas y a otros incluso a comprometerse en acciones individuales o colectivas a favor de la preservación del medio ambiente esté en el propio punto de partida. Al exponer las ideas de Navarro Yáñez he sustituido a propósito el adjetivo “social” que él utiliza, por el adjetivo “individual”.

Él habla del “perfil social del ambientalismo” y de las “bases sociales del ambientalismo”, y lo aplica al caso de los andaluces. El problema mayor es que la sociedad andaluza, por mucho que uno le dé vueltas a su artículo, no aparece por ninguna parte. Ha desaparecido detrás de los atributos de los individuos que él estudia. En el mejor de los casos lo que aparece como resultado es un mero gregarismo, la simple y cabal suma de los atributos individuales. No es cierto que se ocupe de las bases sociales del ambientalismo sino sólo de algunos rasgos que él detecta en los individuos y que trata de vincular con el compromiso individual con ciertas orientaciones y comportamientos ambientalistas. No hace sociología, sólo psicologismo.

A estas alturas debería no ser necesario ya advertir que si uno pretende ocuparse de las bases sociales del ambientalismo no puede dejar de ocuparse del contexto en el que las orientaciones y las acciones individuales o colectivas se producen. ¿Cómo explicar si no el repentino aumento de la preocupación ambiental y la importante movilización social que se produjo tras los catastróficos sucesos que tuvieron lugar en la Galicia del final del año 2002? Nada se puede entender de los repertorios de datos que nos ofrece el CIS, por ejemplo, o de la constatación en la prensa de manifestaciones de decenas de

miles de personas si uno se sigue embarrancando en los atributos individuales de los que afirmaron estar muy de acuerdo con cierto ítem de una escala o estuvieron en las calles gritando “Nunca Más”.

Mi propuesta es que esos fenómenos, el desastre del hundimiento del buque petrolero “Prestige”, la catástrofe que produjeron las sucesivas mareas negras, la repentina preocupación ambiental y la participación en multitudinarias y variadas acciones de protesta, esto es, el caso “Prestige” como problema social, sólo pueden explicarse en función del tipo de sociedad emergente en nuestro convulso principio de milenio en el primer mundo. Esta es una sociedad caracterizada bajo el calificativo de “sociedad del riesgo”, en la que se puede constatar tanto la multiplicación de las oportunidades de movilización social como la proliferación de híbridos.

4. LA “MAREA NEGRA” COMO PLASMACIÓN DE LA SOCIEDAD DEL RIESGO

Lejos de lo que cabía esperar, y a pesar de que muchos pusieron su esperanza en ello, un suceso socialmente definido como catastrófico, como el caso “Prestige”, no parece haber servido para modificar la ambivalencia ante las cuestiones medioambientales más allá del momento álgido del suceso. Más bien al contrario, tal vez haya servido para ayudar a aumentar la confianza en los mecanismos sociales de lucha contra las catástrofes, que los ciudadanos sienten como ajenos a su comportamiento individual. Se puede suponer que este efecto “imprevisto” de los sucesos catastróficos puede explicar en alguna medida que no se haya modificado un ápice la ambivalencia hacia las cuestiones ambientales.

Es de común reconocimiento que los problemas ambientales “no se venden por sí mismos”, por así decir, sino que ciertos “*claimsmakers*” (especialistas en reivindicar) los definen y presentan como objetos de atención pública en un buen número de “palestras” públicas (Hilgartner y Bosk, 1988). Una tarea crucial del proceso de construcción social de los problemas del medio ambiente es situarlos en un “discurso” específico, esto es, en un conjunto consistente de preferencias e interpretaciones (Hannigan, 1998).

Qué duda cabe que en este proceso juegan un papel central los medios de comunicación. En un magistral artículo, Andrés García (2006) nos ha ilustrado sobre la estructura narrativa de sucesos catastróficos en los medios de comunicación. Él parte de la idea de que los sucesos catastróficos suponen una ruptura de la continuidad de la vida cotidiana y, por ello, “un momento de puesta a prueba de la capacidad de las instituciones para afrontar la desorganización” (*idem*, 126). Cuando el comunicador profesional se enfrenta a

sucesos catastróficos los pauta bajo el formato narrativo de la tragedia, una “clase de narración cuyo *pathos* procede de la dialéctica entre *orden roto/orden restituido*.” (*ibidem*). Cito textualmente...

“Lo mismo que sucede en la tragedia, el relato de la catástrofe gira en torno a la condición *imprevisible* de un accidente, natural o tecnológico, suceso que ha sido propiciado por la *acción* del hombre, empeñado en domesticar las fuerzas de la naturaleza. El comunicador se recrea en la descripción de las causas de la catástrofe, de sus manifestaciones y sobre todo de sus efectos. Hace ver que, cuando se creía que todo estaba bajo control, el incidente libera fuerzas que el hombre no puede dominar. El relato muestra la *insuficiencia de las medidas de seguridad*, supuestamente a prueba de cualquier fallo. Para ello insiste en la descripción de lo que no se debía haber intentado, y sin embargo se intentó; de lo que se debía haber hecho, y sin embargo no se hizo... Lo mismo que en la tragedia, se da voz a los informantes para que puedan contar con toda precisión *cuántos* han sido los muertos, *cuántos* los heridos, *cuántos* los desplazados de sus hogares; y cuanto mayor resulte la magnitud del *balance de las víctimas*, mejor se ilustra que la calamidad es una desgracia colectiva, y por esa misma razón un castigo público.” (*idem*, 127) (cursivas del autor).

Del mismo modo que en la tragedia, en el tratamiento informativo que dan los medios de comunicación sobre sucesos catastróficos se reproducen un conjunto de personajes prototípicos (el héroe, el antihéroe, los destinatarios, el coro, el augur, los consejeros del héroe y el narrador).

En todo relato trágico también aparece un elemento de la máxima importancia: el desenlace. Si al final del suceso se logra dominar las causas de la catástrofe, la conclusión consistirá en que “*el orden roto ha sido finalmente restablecido*”, bien por los poderes excepcionales que posee el héroe para paliar el despropósito producido por la errónea actuación del antihéroe o bien por la reconciliación final de las fuerzas naturales con el hombre, vale decir, por la intercesión de los dioses. Si el desenlace es sólo momentáneo, porque vuelven con tenaz persistencia a producirse las causas que originaron la catástrofe, entonces el fenómeno que lo causó escapa del control humano y sólo cabe que el relato adopte un formato épico.

La trascendencia de que los informantes profesionales adopten la tragedia como estructura narrativa de los sucesos catastróficos es que frente a la adversidad de lo sucedido pueden mantener la confianza en los mecanismos sociales de lucha contra las catástrofes.

“Transformar algo tan grave como un desastre en la oportunidad de reproducir ritualmente la ceremonia de un relato trágico puede parecer desmesurado e incluso frívolo; sin embargo, no lo es. La función más importante de la comunicación pública no es *informar* sobre lo que está sucediendo, sino

restablecer la confianza en el funcionamiento de la organización social... Se les ofrece a las audiencias una visión de lo que sucede que vuelve a legitimar la organización y los valores sociales compartidos.” (ibidem, 130-131) (cursiva del autor).

El interés de que los medios de comunicación traten los sucesos catastróficos como la narración de una tragedia reside en que el inicial quebrantamiento del orden cotidiano y la puesta en cuestión de la eficacia de la organización social acaba desembocando en su momento en un desenlace que muestra que se restaura la continuidad de las relaciones sociales y el normal funcionamiento de las instituciones.

Si la estructura narrativa que los medios de comunicación dan a los sucesos catastróficos redonda, en última instancia, en una restitución de la confianza en las instituciones sociales, entonces, ¿cómo explicar las sucesivas “mareas informativas” (Santiago, 2006) en la prensa gallega de los meses posteriores al hundimiento del “Prestige”? Antes de este suceso, accidentes similares ocurrieron en las décadas previas (Polycommander, Urquiola, Andros Patria, Casón y Mar Egeo). “La naturaleza y las razones de los accidentes (de los buques) mencionados fueron similares a lo acontecido con el “Prestige”... Todos estos casos entrañaron el derrame de fuel o de sustancias nocivas que deterioraron profundamente la calidad ecológica del mar e incidieron negativamente en la actividad pesquera de la región.” (Aguilar y Ballesteros, 2005:108). Entonces, ¿por qué aparece la plataforma “Nunca Más” en el año 2002 y no antes? Explicarlo simplemente en razón a la recurrencia de este tipo de catástrofes deja todo por explicar. ¿Por qué no antes, por qué no esperar a la siguiente ocasión?

Para entenderlo puede servir echar un vistazo a dos de las imágenes que hicieron mundialmente famoso el caso “Prestige” (Imagen 1 y 2). En la primera imagen se recoge una instantánea del momento en que el buque está ya partido en dos mitades y, mientras que la popa y la proa se mantienen por encima del nivel del mar, la parte central se encuentra ya completamente hundida. Si no conociéramos los sucesos posteriores a ese momento (13 de noviembre de 2002), el hundimiento del buque monocasco “Prestige”, con una carga de 77.000 toneladas de fuel, podría caer dentro del concepto de “accidentes normales” que Charles Perrow (1984) considera inherente a los contextos de tecnología de alto riesgo.



Imagen 1: El hundimiento del “Prestige” como “accidente normal” (Charles Perrow) en contextos de tecnología de alto riesgo.

Lo que Perrow viene a mostrar después del análisis detallado de diversos sucesos catastróficos (como el accidente de la central nuclear de *Three Mile Island*) es que, dada su complejidad interna y sus relaciones con el entorno, los sistemas tecnológicos están abocados al accidente y que, allí donde se produce, no es por causa de un mal funcionamiento del sistema sino que es inherente a su funcionamiento normal. El corolario es claro: ya que el accidente es “normal”, parece ingenuo perseguir el ideal de una seguridad absoluta.

La imagen 1 muestra uno de esos “accidentes normales” propios de la sociedad industrial. El aumento en la complejidad de los sistemas tecnológicos que esta sociedad ha producido ha llevado a convertirla en una sociedad atada a compromisos tecnológicos de gran escala, sin que se haya hecho ninguna reflexión explícita sobre sus consecuencias sociales y ambientales y sin recurrir a procesos públicos de toma de decisiones para supervisar la adopción de tales compromisos. Esto es lo que llaman Woodgate y Redclift (1998), un proceso basado en la “tecnología como legislación”.

Pero el caso “Prestige”, desde el momento en que se convirtió en un problema social, dejó atrás su simple consideración como un “accidente normal”, propio de los contextos tecnológicos de alto riesgo. Propongo que la conversión del caso “Prestige” desde un “accidente tecnológico” a un “problema social” es

un indicio del paso de la sociedad industrial a la sociedad del riesgo. La imagen 2 me parece una clara ilustración de lo que estoy diciendo.

Frente a la imagen anterior, en esta lo que destaca es que la tecnología sólo aparece en la modesta forma de unas mascarillas, unos guantes, unos cubos y unos trajes de faena. La tecnología no aparece, aunque todos sabemos que está detrás. Ya conocemos que la imagen 2 no es posible sin la imagen 1, del mismo modo que la sociedad del riesgo no aparece si no apareció antes la sociedad industrial.



Imagen 2: Labores de limpieza de rocas en la costa gallega como “situación normal” en la sociedad del riesgo.

La importancia de esta imagen reside en que recoge precisamente dos de los elementos que, junto con otros más por supuesto, son característicos de la sociedad del riesgo y sobre los que propongo explicar el caso “Prestige” como problema social. Y es que lo que muestra la imagen son voluntarios limpiando las rocas de un punto de la costa gallega, enfangada por el pertinaz *chapapote*. Si algo muestra esa imagen es, por un lado, la movilización ciudadana ante un grave problema medioambiental y, por otro lado, la persistencia de algo que parece escapar del control humano, la presencia ineludible del híbrido, lo que se muestra a la vez como un contingente producto humano y una indomable fuerza de la naturaleza, la marea negra, el *chapapote*.

5. LA MULTIPLICACIÓN DE LAS OPORTUNIDADES PARA LA MOVILIZACIÓN

A estas alturas es de suponer que muchos habrán pensado que una buena explicación de la movilización social que siguió a las mareas negras puede encontrarse en las teorías sobre la acción colectiva que se han venido elaborando en las últimas décadas. A la pregunta de por qué en ese momento y no antes, se puede contestar recurriendo a tres grupos de factores a) la estructura de oportunidad política, b) las formas de organización o estructuras de movilización y c) los procesos de “enmarcado”, esto es, los procesos colectivos de interpretación, atribución y construcción social que median entre la oportunidad y la acción (McAdam, McCarthy y Zald, 1999).

En resumen, si se produjo la acción colectiva en torno al caso “Prestige” es a) porque se percibía la oportunidad política de manifestar lo que algunos vieron como una mala gestión de la situación por parte de las autoridades y una puerta abierta a la sustitución de las elites políticas autonómicas, b) porque ya existía entonces el entramado organizativo de asociaciones de todo tipo (hasta 285 organizaciones de carácter económico, cultural, profesional, de vecinos, ecológicas..., según la propia plataforma “Nunca Más”) que permitía una oportuna movilización de los recursos necesarios y c) porque ya existía un “marco” de significado sobre el tradicional atraso y abandono de Galicia y su costa y todo un catálogo de agravios recurrentes.

Por supuesto que todos estos elementos jugaron un papel esencial en la conversión del caso “Prestige” en un problema social, como también parece claro que todos ellos son necesarios y ninguno suficiente. Como bien señala Mar de Santiago (2005:71), “las oportunidades políticas son uno de los requisitos necesarios, pero si no existe una infraestructura organizativa, sea formal o informal, que canalice los procesos, no se aprovechará la estructura de oportunidad. Pero, además, junto a los requerimientos estructurales de organización y oportunidad hay que apuntar la gran importancia de los significados y las definiciones compartidas: los procesos enmarcadores”.

Pero el reconocimiento de la prevalencia de la estructura de oportunidad política no está reñido con el papel que hayan podido jugar el resto de los elementos. Me parece que sólo la estructura de oportunidad política puede explicar por qué llegó un momento en que dejó de ser un problema social lo que hasta entonces lo había sido. Una parte importante de las limitaciones de las explicaciones al caso “Prestige” como fenómeno social radica en que sólo se ocupan de los mecanismos que posibilitaron la acción colectiva en primer lugar, pero dejan sin analizar el resto del proceso, es decir, por qué la acción colectiva se extinguió al cabo del tiempo.

Al hablar de la estructura de oportunidad política, Sidney Tarrow (1997) se refiere a “dimensiones congruentes –aunque no necesariamente formales o permanentes- del entorno político que ofrecen incentivos para que la gente participe en acciones colectivas al afectar a sus expectativas de éxito o fracaso” (155). La referencia a este concepto aporta, según Tarrow, dos ventajas que son especialmente relevantes para explicar el auge y caída del caso “Prestige” como problema social. En primer lugar, ayuda a comprender por qué los movimientos adquieren en ocasiones una sorprendente, aunque transitoria, capacidad de presión contra las elites o las autoridades y luego la pierden rápidamente a pesar de todos sus esfuerzos. En segundo lugar, ayuda también a comprender cómo se extiende la movilización a partir de personas con agravios profundos y poderosos recursos a otras que viven circunstancias muy distintas.

Una versión ligeramente modificada de las ideas de Tarrow se ha aplicado al estudio del impacto político de la protesta ambiental en España desde 1988 hasta 1997 (Jiménez Sánchez, 2005). De acuerdo con un enfoque dinámico de las oportunidades políticas, Jiménez Sánchez apunta a que el estudio de la contienda ambiental en España revela las íntimas relaciones existentes entre la política pública, la protesta y los movimientos sociales. El autor pretende atender tanto a los mecanismos analíticos que ligan los procesos en el micro nivel (los procesos de movilización individual) y en el macro nivel (los condicionantes políticos). Además, trata de vincular la actividad de los movimientos (sobre todo en el ámbito de la protesta ambiental) con procesos de cambio político.

Los principales hallazgos empíricos del estudio de Jiménez Sánchez es que la protesta a favor del medio ambiente constituye un fenómeno político cotidiano en España entre 1988 y 1997 (período que él estudia). En contra de algunas ideas preconcebidas sobre la acción a favor de la consecución de bienes colectivos, los españoles han venido demandando crecientemente la protección y mejora del medio ambiente, lo que en nada diferencia al caso español de otros casos europeos. Tal vez la principal diferencia del caso español es que las reivindicaciones ambientalistas raramente se articulan como demandas supralocales. De este modo, la protesta ambiental en España se define por su carácter social y local, así como por estar políticamente fragmentada.

Esta situación parece haber estado cambiando a lo largo de la década de los noventa. El aumento de los episodios de protesta a lo largo de esos años ha ido acompañado de una tendencia a una mayor generalización del conflicto, lo que también está asociado a cambios en la forma que adopta la protesta (más institucionalizada, es decir, una protesta que recurre más a los mecanismos institucionales de la protesta) y en las estructuras organizativas de los que promueven la protesta ambiental (promotores diversos, amplia variedad organizativa y mayor presencia de organizaciones ecologistas de ámbito nacional).

La conclusión central del estudio de Jiménez Sánchez es que “los rasgos de la protesta evolucionan en concordancia con (un) proceso de institucionalización oscilante y desigual de la política ambiental” (2005:221). A pesar del aumento de episodios de protesta, su menor importancia relativa y, por tanto, el menor grado de conflicto ambiental, refleja para este autor un avance del proceso de institucionalización de la política ambiental. “Sin embargo, al considerar la intrincada naturaleza multisectorial de la problemática ambiental se constata que este proceso, lejos de conducir a una reducción del conflicto, conlleva un aumento potencial del mismo.” (*idem*).

El cambio más relevante en el movimiento ambientalista español para la explicación del auge y caída del caso “Prestige” como problema social radica en que la presión política de las organizaciones ecologistas no sólo se ha centrado en el contenido o los motivos de las protestas sino que a menudo ha estado encaminada a mejorar las condiciones del acceso de esas organizaciones a la toma de decisiones en materia ambiental.

El hecho de que cada vez más las organizaciones ecologistas participaran en la elaboración de las políticas en materia ambiental puede implicar un aumento de su conocimiento sobre la estructura de oportunidad política y, en consecuencia, un aumento de la eficacia de sus acciones sin un incremento importante de los costes de la acción colectiva. Propongo que es en este contexto de aumento de control de las políticas medioambientales por parte de las organizaciones ecologistas en el que cabe circunscribir la percepción de la oportunidad política en el surgimiento y auge del caso “Prestige” como problema social.

Para explicar el por qué de la caída del caso “Prestige” como problema social me ajustaré a las conclusiones que alcanzan Aguilar y Ballesteros (2005) en su estudio sobre el origen y consecuencias del movimiento social “Nunca Más”. Para ellas, que “Nunca Más” “estuviera compuesto de diferentes “*claims-makers*” (especialistas en reivindicar) que finalmente entraron en conflicto entre sí puede ayudar a entender por qué su contribución al cambio político estuvo muy por debajo de las expectativas creadas.” (*idem*, 133). Los resultados electorales de las elecciones municipales de 2003 defraudaron las expectativas de “Nunca Más” en una tendencia al cambio político en el ámbito local.

La explicación que Aguilar y Ballesteros ofrecen de la caída del caso “Prestige” como problema con trascendencia electoral es que en “Nunca Más” existía una difícil coexistencia de dos tipos principales de participantes. Por un lado, una mayoría, que buscaba compensaciones económicas y exhibía un interés de corto plazo; por otro lado, una minoría que buscaba beneficios políticos, contrarios al PP, con un interés en el medio y largo plazo.

“Durante la etapa álgida de las protestas los dos principales grupos de participantes en “Nunca Más” parecían estar unidos, aunque sus intereses “privados y ocultos” fueran marcadamente diferentes, pero cuando el cenit del ciclo movilizador se redujo comenzaron a surgir problemas relativos a cómo definir y mantener a lo largo del tiempo una identidad colectiva cohesionada. Más allá de la división entre aquellos que buscaban compensaciones y los que buscaban beneficios políticos, es también cierto que la política de indemnizaciones adoptada por la Xunta y el gobierno central contribuyó a crear un importante “cisma” dentro del grupo mayoritario.” (2005:129)

De modo que, a medida que se iban produciendo nuevas movilizaciones de la plataforma “Nunca Más”, se fueron gradualmente olvidando las reivindicaciones iniciales del movimiento, a la vez que la estrategia gubernamental de otorgar compensaciones económicas de forma rápida resultó visiblemente eficaz para limitar las posibilidades de que el movimiento permaneciera vigente durante mucho tiempo. Esto es lo que posibilitó la caída final del caso “Prestige” como problema social.

6. UNA SOCIEDAD DE HÍBRIDOS

Pero, más allá de la simple explicación del problema social del caso “Prestige” en razón de la estructura de oportunidades políticas del momento, hay que reconocer que la sociedad del riesgo es, ante todo, una sociedad movilizadora. Ya Beck apuntó en su libro clásico que...

“...los riesgos *son reales* cuando los seres humanos los viven como reales. Pero si son reales en este sentido, trastornan por completo el tejido de competencias sociales, políticas y económicas. Así, con el reconocimiento de los riesgos de la modernización se forma bajo la presión de los crecientes peligros un peculiar material explosivo político. Hoy se le han puesto límites a lo que ayer aún era posible: quien sigue minimizando la muerte de los bosques se ve acusado públicamente de cinismo. El “daño aceptable” se transforma en “fuentes de peligro insostenibles”. Lo que hace poco aún se encontraba más allá de las posibilidades de intervención política cae en el campo de influencia de la política. La *relatividad* de los valores límite y de las *variables políticamente inaccesibles* se hace patente. Los pesos y los límites de lo político y de lo no político, de lo necesario y de lo posible, de lo dado y de lo configurable, son trazados de nuevo.” (1998:86). (cursivas del autor)

La explicación del auge y caída del caso “Prestige” como problema social no puede dejar de lado la localización de este acontecimiento catastrófico en el seno de la sociedad del riesgo. La conversión del caso “Prestige” en un

problema social fue posible, entre otras razones, gracias a la presencia del híbrido, la marea negra, que, al igual que la nube tóxica después del accidente de la central nuclear de Chernobil hace más de 20 años, es también “una peculiar mezcla entre naturaleza y sociedad con la que el peligro vence a todo lo que pudiera ofrecerle resistencia.” (Beck, 1998:12).

La marea negra de fuel vertido desde el fondo de las bodegas del “Prestige” es un ejemplo más del fenómeno ubicuo de la proliferación de híbridos, como también lo son el maíz transgénico o la maltrecha oveja Dolly. El caso “Prestige” se encuadra en la crisis ecológica propia de la sociedad del riesgo como crisis de la objetividad. En otra ocasión (Cotillo Pereira, 2006), he tenido la oportunidad de exponer que no resulta posible tratar la crisis ecológica como la crisis de un conjunto particular de objetos, llamémosles “naturales”, sino como una crisis de la forma misma de producir los objetos, es decir, como una crisis de la objetividad.

La crisis ecológica que produjo el hundimiento del buque petrolero “Prestige” se basó precisamente en la proliferación de híbridos, esas “galletas de chapapote” que amenazaban con cubrir el conjunto de las costas gallegas y de una parte importante del Cantábrico y el Golfo de Vizcaya. La imagen del fuel vertido en el mar y en las costas es inseparable de la definición de una crisis ecológica como aquella. Si se puede hablar de crisis ecológica en este caso es, sobre todo, por la presencia amenazante de la marea negra de fuel.

La marea negra que produjo el hundimiento del “Prestige” presenta todas y cada una de las características que Latour (1999) atribuye a lo que él denomina “objetos peludos”, vale decir, objetos complejos, objetos con riesgo. Las características de estos objetos son completamente diferentes de las que presentan los objetos “calvos”, los objetos simples y clásicos, los objetos sin riesgo.

En primer lugar, los objetos clásicos tienen bordes claros, una esencia bien delimitada, propiedades bien definidas; pertenecen sin duda al mundo de las cosas, un mundo hecho de entidades obstinadas, tercas, definidas por leyes de estricta causalidad, de eficacia, de rentabilidad, de verdad. A diferencia de sus predecesores, los objetos con riesgo no tienen bordes netos, esencias bien definidas, separaciones claras entre un núcleo duro y su entorno. Sin duda, la marea negra de fuel del “Prestige” se acerca a esta última definición, como bien demuestra el hecho de su difícil catalogación dentro de las categorías que usamos habitualmente para describir los objetos. De ahí que para algunos se trataba de lastras, para otros eran galletas de fuel y otros incluso hablaron de hilillos de plastilina.

En segundo término, en el caso de los objetos clásicos, los investigadores, ingenieros, administradores, empresarios y técnicos que conciben, producen y ponen en el mercado estos objetos devienen invisibles una vez que el objeto se

ha acabado. La actividad científica, técnica e industrial permanece fuera de juego. Cuando se habla de los objetos con riesgo, sus productores ya no son invisibles sino que aparecen controvertidos, implicados con todos sus instrumentos, sus laboratorios, sus talleres y sus fábricas. Su producción científica, técnica e industrial forma parte íntegra de su definición. El debate público sobre las responsabilidades del vertido de fuel del “Prestige” implicó a armadores, empresarios, marineros, políticos, expertos y todo un conjunto de otros actores que simplemente ya no podían desvincularse y mantenerse al margen de los sucesos catastróficos.

Tercero, los objetos sin riesgo implican ciertas consecuencias siempre pensadas bajo la forma de un impacto sobre un universo diferente compuesto de entidades menos fáciles de delimitar y que se designan con los vagos nombres de “factores sociales”, “dimensiones políticas”, “aspectos irracionales”. Estos objetos sin riesgo dan la impresión de caer como un meteorito bombardeado desde el exterior sobre un mundo social que le sirve de blanco. Sin embargo, de los híbridos no se puede propiamente hablar de impacto como si cayeran del exterior sobre un mundo diferente al suyo. Presentan numerosas conexiones que les unen de mil formas a objetos tan arriesgados como ellos mismos y que, en consecuencia, no componen otro universo independiente del primero. Nadie desvincularía la marea negra sobre las costas gallegas de las decisiones técnicas y políticas que acabaron en el hundimiento del buque.

Por último, algunos de los objetos clásicos podrían, si bien años más tarde de su aparición, acarrear grandes riesgos, incluso cataclismos. A pesar de esto, los objetos no se hacen responsables de las consecuencias que acarrear. En el caso de los objetos con riesgo, no pueden separarse de las consecuencias inesperadas que ponen en funcionamiento a muy largo plazo. Al contrario, todo el mundo espera, paradójicamente, consecuencias inesperadas que no van a dejar de suscitar y de las que aceptan la responsabilidad y de las que sacan enseñanzas. Como es evidente en el caso “Prestige”, desde que se dio el primer aviso de las dificultades que estaba teniendo el buque en su navegación cerca de las costas gallegas, todos esperaban consecuencias inesperadas, algunas de las cuales podrían tener efectos catastróficos.

Estos atributos “arriesgados” que presentan los objetos “peludos” como la marea negra del “Prestige” evocan la idea misma de la crisis en cuanto entran en escena. La sola observación de la imagen 2, la visión de las labores de limpieza de las rocas en la costa gallega como “situación normal” en la sociedad del riesgo, hace patente con evidente claridad que contemplamos una auténtica crisis de la objetividad. Para creerlo basta con mirar atentamente al híbrido, al monstruo negro que trata de salir de las profundidades del mar.

REFERENCIAS

- AGUILAR, S. y BALLESTEROS, A. (2005): «El modelo de proceso político a debate. Una explicación alternativa al origen y consecuencias del movimiento social "Nunca Más"». *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 111:105-136.
- BECK, U. (1998): *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Barcelona, Paidós.
- Centro de Investigaciones Sociológicas. Estudios 2390 y 2557.
- CORRALIZA, J. A. (2001): «El comportamiento humano y los problemas ambientales». *Estudios de Psicología* 22(1):3-9.
- COTILLO PEREIRA, A. (2006): «La crisis ecológica como crisis de la objetividad». En Ruano, J. de D. (dir.) *I Jornadas sobre gestión de crisis. Más allá de la sociedad del riesgo*. A Coruña, Servicio de Publicaciones de la Universidad, 15-26.
- GARCÍA GÓMEZ, A. (2006): «La estructura narrativa de sucesos catastróficos en los medios de comunicación». En Ruano, J. de D. (dir.) *I Jornadas sobre gestión de crisis. Más allá de la sociedad del riesgo*. A Coruña, Servicio de Publicaciones de la Universidad, 125-134.
- HANNIGAN, J. A. (1998): «La corriente rebelde de "El Niño" como problema ambiental emergente». *Revista Internacional de Sociología* 19-20:105-125.
- HILGARTNER, S. Y BOSK, C. L. (1988): «The rise and fall of social problems: a public arenas model». *American Journal of Sociology*, 94:53-78.
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, M. (2005): *El impacto político de los movimientos sociales. Un estudio de la protesta ambiental en España*. Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas 214.
- LATOUR, B. (1999): *Politiques de la nature. Comment faire entrer les sciences en démocratie*. París, La Découverte
- McADAM, D., McCARTHY, J. D. y ZALD, M. N. (1999): «Oportunidades, estructuras de movilización y procesos enmarcados: hacia una perspectiva sintética y comparada de los movimientos sociales». En McAdam, D., McCarthy, J. D. y Zald, M. N. (eds.) *Movimientos sociales: perspectivas comparadas*. Madrid, Istmo, 21-46.
- MARTÍN-CRESPO, T. (1999): «Percepción social del medioambiente en España. Perspectivas del movimiento ecologista». En Pardo, M. (coord.)

- Sociología y medioambiente. Estado de la cuestión.* Madrid, Fundación Fernando de los Ríos/Universidad Pública de Navarra/Foro Formación Ediciones, 239-262.
- NAVARRO YÁÑEZ, C. J. (1998): «Conciencia ambiental y perfil social del ambientalismo. Una cuestión de competencia política». *Revista Internacional de Sociología* 19-20:69-101.
- NOYA, J.; GÓMEZ BENITO, C. y PANIAGUA, A. (1999): «La inconsistencia de las actitudes hacia el medioambiente en España». En Pardo, M. (coord.) *Sociología y medioambiente. Estado de la cuestión.* Madrid, Fundación Fernando de los Ríos/Universidad Pública de Navarra/Foro Formación Ediciones, 227-237.
- PERROW, C. (1999): *Normal Accidents. Living with High-Risk Technologies.* Princeton, Princeton University Press.
- SANTIAGO PÉREZ, Mar de. (2005): «S.O.S. Prestige: marea negra, oleaje mediático». En Ruano, J. de D. (ed.) *Riesgos colectivos y situaciones de crisis: el desafío de la incertidumbre.* A Coruña, Servicio de Publicaciones de la Universidad, 65-103.
- (2006): «Faro de Vigo: mareas informativas de una catástrofe». En Ruano, J. de D. (dir.) *I Jornadas sobre gestión de crisis. Más allá de la sociedad del riesgo.* A Coruña, Servicio de Publicaciones de la Universidad, 167-183.
- TARROW, S. (1997): *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política.* Madrid, Alianza.
- WOODGATE, G. y REDCLIFT, M. (1998): «De una sociología de la naturaleza a una sociología ambiental. Más allá de la construcción social». *Revista Internacional de Sociología* 19-20:15-40.