

# *Introducción*

---

Xa fai uns cantos anos, no número 9 da revista **Sombras y Cizallas** (unha publicación antiespecista e antiautoritaria centrada sobre todo na práctica da acción directa ilegal contra a explotación de animais que se publicaba no Estado español) aparecía a versión traducida dun texto de Rod Coronado que aparecera anteriormente en **Non Compromise**, outra publicación antiespecista neste caso de Estados Unidos, e onde o compañeiro relatava unha acción que levara a cabo en 1986 para deter a caza de baleas en Islandia. Durante aquela acción, Coronado e o seu cómplice lograron afundir 3 dos 4 barcos baleeiros do porto de Reikiavik, e acabaron coa estación baleeira, destruindo os equipos informáticos e a documentación, e roubando algúns dossiers, ademais de arruinar as instalacións rompendo e esnaquizando canto se atoparon no seu camiño. Como resultado, a caza de baleas non puido producirse naquel ano nin nos seguintes, e hoxe en día aquela acción considérase unha das accións máis potentes levadas a cabo naquel país contra a caza de baleas, xa que estivo a piques de terminar con ese negocio para sempre, e causou unhas perdas económicas incalculables.

O que me leva a reeditalo, ademais de tentar animar unha vez máis á difusión dun texto que me parece apaiñoante, é mostrar o que 2 persoas con vontade, determinación e rabia dabondo poden chegar a lograr a pesar de non contar con grandes medios, só coa súa convicción. Trátase dunha historia que fala de valor, de humildade e de dúas persoas que fixeron o que había que facer, a pesar do medo e do risco, porque simplemente non podían seguir mirando cara a outro lado, nin tampouco seguir agardando a que outras persoas actuasen por eles, e fixeron aos asasinos pagar caras as súas atrocidades contra as baleas.

Agardamos que este texto fágavos sentir a mesma emoción que nos fixo sentir a nós.

# *Hundir la flota*

· *Rod Coronado*

---

David Howitt e eu pasamos todo o verán de 1986 traballando para conseguir diñeiro para a nosa misión de infiltrarnos en Islandia co único propósito de causar a máxima sabotaxe económica á súa industria baleeira. Polas noites traballaba de camareiro nun club no distrito londiniense de Chelsea, e durante o día reparaba antigüidades en Kings Road. David foise ao sur de Inglaterra, onde traballaba recollendo lúpulos. Cada poucas semanas quedábamos para discutir os nosos plans e analizar os datos que recompiláramos sobre Islandia. Cando acabábamos a nosa tarefa, preparábase unhas cantas bombillas recheas de pintura e dábamos unhas voltas en bicicleta por Londres para redecorar as súas tendas de peles.

Finalmente chegou o día en que tomamos o metro de Londres cara ao Aeroporto de Heatrow para coller o noso voo de IcelandAir cara a Reikiavik. Cando iamos ao aeroporto quiteime da chaqueta un parche que dicía "Salva ás baleas, salva á terra", cun debuxo dunha aleta de balea. Todo o que levábamos enriba eran nosas cámaras, roupa, chubasqueiro, luces acuáticas, navallas e un par de mapas. Todas as ferramentas necesarias para a acción comprariámolas en Islandia.

Cando chegamos en outubro, só quedaban por alí os turistas máis fieis. Conseguimos cama nun albergue xuvenil, e unha das nosas primeiras tarefas foi mercar un par de cizallas e unha chave inglesa extensible nunha ferraxería local. Queríamos que pasase o máximo tempo posible entre a compra das nosas ferramentas e a acción, no caso de que alguén puidese lembrar esa compra.

Unha das nosas primeiras noites na cidade de Reikiavik saímos ben entrada a noite do hostel e fomos ata un despezoamento desde onde podíamos ver os catro barcos islandeses de 175 pés que conformaban a frota baleeira completa da nación. Hvalur ("baleeiro") 5, 6, 7 e 8 flotaban no porto, atados en liña como os catro xinetes da Apocalipse agardando soltar o seu demo no mundo natural. A superestructura dos barcos estaba pintada en branco coas xanelas da ponte e as portillas en escuro, o que parecía a conca dos ollos dunha caveira.

Non é necesario dicir que sentímonos un pouco intimidados. A realidade do que aquilo era parecía moi fácil de discutir en Inglaterra, pero agora era coma se aqueles barcos estivesen a mirarnos á cara no medio da xeadada que estaba a caer na noite de Reikiavik. Era algo máis que un pouco desalentador. Pero sabiamos que non sería fácil, así que comezamos unha serie de vixilancias nocturnas no porto. Despois de dúas semanas de vixilancia comezou a emerxer unha rutina definitiva. Cada venres pola noite, un vixiante aliviábase a noite de vixía con dúas botellas de Brenivin, un forte vodka islandés. Non se vía nada de actividade en tres dos barcos, e o vixiante quedaba no cuarto barco, que era o máis afastado do peirao. Unha noite en fin de semana parecía a mellor noite para a acción.

En Reikiavik vimos fotos da estación baleeira, que estaba a 45 millas da cidade. Ofrecíanse visitas á estación, así que David e eu fixemos autostop ata a desolada estación e baixámonos preto da entrada. Conforme nos achegábase non se vía nin unha alma. A tempada baleeira acabou, e con ela tamén a demanda de visitas. David e eu comezamos a andar pola instalación a plena luz do día, mirando polas xanelas das oficinas, a maquinaria, os talleres e rápidamente os dous demos por feito que tamén seríamos capaces de golpear a estación baleeira. Sabiamos que só teríamos unha oportunidade na industria baleeira de Islandia, e calquera risco para nós non importaba. Aínda sentiamos que as posibilidades eran elevadas e que non nos iríamos da illa ata que a nosa sabotaxe fose descuberto.

En novembro de 1986 Islandia non era un país que esperase ou que mesmo lembrase as ameazas dunha organización militante en contra da caza de baleas. Só había un vixiante para os catro barcos. Era a tempada de descanso e a tripulación estaba en terra, co traballo nos barcos restrinxidos ás horas de luz do día.

A semana do noso plan de ataque os barcos baleeiros foron colocados no dique seco. Un por un, sacábanos da auga para limpalos e reparalos, o que supoñía unha operación maior. David e eu planeamos afundir todos os barcos e excepto o que albergaba ao vixiante. Agora estábamos obrigados a sacrificar o noso terceiro obxectivo. O diñeiro estábanos gastando, e o medo a que nos descubrisen aínda nos atormentaba. Quizais nós tamén estábamos baixo vixilancia, e a policía estaba a agardar a que actuásemos antes de que puidesen arrestarnos lexítimamente?

David e eu xa repasáramos o sistema penal de Islandia e aprendéramos que a sentenza máis longa que pode caer a calquera crime era de once anos. Tamén

aprendemos que os presos de Islandia traballaban facendo bloques de cemento para as beirarrúas. A partir dese día non paramos de facer brincadeiras sobre o bós que seríamos construíndo as beirarrúas de Islandia.

Mentres comiamos estivemos a escoitar a radio do coche, e cando acabamos a cea descubrimos que nos quedáramos sen batería. Aquí debería acabar a nosa misión, se non fose por un grupo de mozos islandeses, probablemente empregados da estación baleeira, que viñeron rescatarnos. Puxéronlle as pinzas ao noso coche ata que puidemos arrincalo, despois despedímonos e dirixímonos ao sitio onde decidíramos que deixaríamos o coche, xa que a noite estaba a achegarse. Comezou unha tormenta, engadindo unha cobertura brillante á vez que David e eu poñíámonos os nosos chubasqueiros escuros, as luvas, os pasamontañas e abrochabámonos as mochilas nas que levábamos as luces e as ferramentas. Entón deixei as chaves do coche na parte de arriba da roda traseira, e comezamos o longo camiño á estación baleeira na máis completa escuridade, empuxados polo vento e a intensa choiva.

Conforme nos achegabamos á estación baleeira, sorprendeunos o son dunha escavadora que estaba a cavar unha gabia na estación. Tirámonos ao chan e pasamos a seguinte hora tombados coa xeada choiva ata que o traballador e a súa máquina marcháronse á cidade. Cando as luces da máquina desapareceron, saltamos á acción.

Despois desta tarefa, atopamos a habitación dos computadores de control que albergaba toda a maquinaria automática da estación. Esnaquizamos os paneis dos computadores ata que botaron chispas e ata que as luces dos computadores e a marabillosa música das máquinas moribundas escoitábanse. Non había tempo que perder, así que nos desprazamos ata o almacén dos barcos, onde se gardaban as pezas de recambio dos barcos baleeiros. Collimos as pezas máis caras, andamos ata o final do peirao e tirámolos á auga. Finalmente, chegamos ás oficinas onde estaban os libros que detallaban as capturas ilegais, confiscámoslos e tiramos cianuro por todo o edificio. Escachamos as xanelas e calquera cousa que parecía cara viu o seu fin grazas ás nosas chaves inglesas e ás nosas cizallas.

A nosa primeira tarefa foi a sabotaxe dos seis enormes xeradores de diésel que proporcionaban a enerxía á estación. David e eu eramos enxeñeiros do diésel con experiencia, e sabíamos o que era bó para un motor e o que era malo. Un pouco

antes quitábonos a roupa porque estábamos a suar moito no noso traballo manual.

Despois pasamos ás centrifugadoras que procesaban a graxa das baleas e convertíanna nun aceite lubricante de alto grao que se usaba en mísiles. Tras golpear a delicada engrenaxe, localizamos o que non podíamos atopar na planta de empacitado de carne: a montaña de carne de balea. David tentara mover moitos palés de carne de balea que había albergados en enormes refrixeradores baixo a estación, pero a carretilla elevadora que conducía quedou sen gas propano. Vímonos forzados a poñer unha cuña na porta dos refrixeradores e sabotealos coa esperanza de que a carne se desconxelase e estragase.

Uns días despois escoitaríamos nas noticias de World News ao capataz da estación relatando en estado de shock o sucedido na estación baleeira, e dicía que fora o obxectivo dun ataque aéreo. Podíámonos pasar toda a noite saboteando a estación, pero os barcos estaban a esperar, así que David e eu fixémonos sinais de retirada e regresamos cansos e suando ao noso coche. Unha vez alí experimentei un momento frenético ao ir coller as chaves e ver que non estaban alí. O vento soprara tan forte que as voara uns metros máis aló do coche, onde as atopei coa miña lanterna. Agora, cubertos de graxa e empapados de suor, fomos de volta a Reikiavic. O tempo fixo que a estrada fose perigosa, e a miúdo escorregábase ao pasar polo xeo.

Estou seguro de que moitas das miñas primeiras canas saíronme aquela noite. Unha hora despois chegamos ao porto de Reikiavik, onde tres barcos permanecían flotando na auga, e o cuarto sobre o dique seco. David e eu descansamos e tomamos algo de comida enerxética e agochamos os libros confiscados da estación baleeira no asento traseiro. Despois de respirar profundamente, abrimos as portas do coche e saímos no medio da forte tormenta, que facía dos nosos pasamontañas e dos nosos chubasqueiros máis unha necesidade que un disfrace. Coas mans nos petos como dous fríos pescadores, camiñamos cara ao final do peirao cara ao Hvalur 5, 6 e 7.

As ondas no porto eran tales que alcanzaban a cuberta dos barcos; así que para embarcar todo o que tiñamos que facer era saltar uns cantos metros do peirao ata as chapas de aceiro da cuberta. Corremos rápido ata o Hvalur 5, David sacou as nosas cizallas e cortou o cadeado que pechaba o portelo da habitación do motor.

Unha vez nas habitacións dos motores -que estaban totalmente iluminadas-, David revisou o barco para ver se había algún vixiante durmindo, mentres eu na habitación do motor comecei a levantar as chapas da cuberta, buscando a válvula enfriadora de auga salgada que regulaba a auga do mar e que arrefriaba os motores do barco. No momento que a atopei, David volveu para dicirme que o barco estaba completamente baleiro.

Comezamos a afrouxar as dezaseis ou máis porcas que aseguraban a cuberta da válvula no seu lugar, e cando xa quitáramos a maioría a auga comezou a saír a presión polos buracos dos parafusos. Probei a auga e era salgada. Cando quitamos completamente a cuberta, a auga do océano anegaría completamente primeiro a habitación dos motores e despois o resto dos compartimentos do barco, arrastrándoo cara ao cemiterio acuático no máis profundo do porto de Reikiavik. Deixando a cuberta practicamente quitada, fomos ao Hvalur 6, onde repetimos o proceso, localizando rapidamente as válvulas enfriadoras de auga salgada do barco.

Finalmente, con todas as porcas e os parafusos quitados, metemos unha barra na válvula que saltou despois con pouca resistencia, deixando pasar unha inundación de auga salgada que nos empapou a David e a min. Voltamos rapidamente ao Hvalur 5, onde quitamos os derradeiros parafusos da cuberta do barco, e unha vez máis o océano empezou a entrar dentro.

Agora era o momento de escapar. A estación baleeira fora demolida, e os dous barcos baleeiros de 175 pés estaban a afundirse. Eran pouco antes das 5 da madrugada, e o aeroporto estaba case a unha hora de alí. Afastámonos dos dous barcos afundidos, tiramos as ferramentas na auga xeada e quitámonos os pasamontañas ao chegar ao coche. Senteime no asento do condutor, arrinquei o coche e puxémonos na estrada. Pouco despois de dous minutos, parounos un coche da policía de Reikiavik.

O primeiro que pensei foi: *"Non, non poden ser tan bos; non poden estar vixiándonos durante todo este tempo"*. Aínda había dous barcos que se estaban afundindo rapidamente e os minutos escapábanse antes de que o noso voo cara á liberdade despegase, deixándonos posiblemente durante os vindeiros once anos perfeccionando os nosos dotes como albaneis na prisión local. Un policía achegouse cara ao meu portelo á vez que David e eu estábamos sentados

empapados de auga e con graxa dos motores por toda a roupa.

O oficial pediume que me montase no seu coche. Mirando a David, que estaba sentado coa mirada firme, saín do coche e senteime no asento traseiro do coche de policía. Os oficiais ignoráronme e falaron entre eles en islandés, ata que se volveron e preguntáronme en inglés, "*bebeu alcol esta noite?*". Case rindo dixen "*non, nin sequera bebo*", o cal era mentira, e entón preguntoume se podía cheirarme o alento. Estiven a piques de soltar unha graza, pero un café quente do avión de IcelandAir estaba a chamarme a berros. Así que lle botei o alento, e desexoume unha boa viaxe ao aeroporto, sabendo que era onde probablemente íamos debido ao cedo que era.

Probablemente aquel policía aínda se está dando golpes na cabeza por ter no seu coche ao único saboteador da nación desde a II Guerra Mundial e deixarlle escapar. Xa no coche, David díxome que estivera a piques de escaparse pero pensou que era mellor esperar a ver se eu facíalle algún sinal. Agora non era o momento de plantexarse a liberación do zoo, xa que debíamos darnos présa para coller o noso voo das 6 da mañá.

En canto chegamos ao aeroporto collemos a nosa equipaxe de man e mudámonos rapidamente de roupa, tirando a graxenta na papeleira do aeroporto. Despois pasamos pola cola de Clientes Islandeses sen incidente algún, facturamos e collemos os nosos cartóns de embarque. Un azafato educado díxonos que o voo retrasárase debido ao mal tempo. Aquelas palabras eran o último que queríamos escoitar, e David e eu pasámonos o seguintes trinta minutos sen deixar de mirar ao reloxo, imaxinándonos o caos en erupción que habería neses momentos no porto de Reikiavik. Finalmente, chamáronnos para o voo e embarcamos rapidamente, aínda sen sentirnos seguros ata que aterrásemos en Luxemburgo.

Horas despois daquilo, David e eu miramos pola xanela do avión agardando a medias ver aos axentes da INTERPOL agardando a nosa chegada. Non estaban. Recollemos a nosa equipaxe e saímos do aeroporto despois de facer unha chamada anónima á oficina de Sea Shepherd en Reino Unido para dicir só "*Chegamos á estación, dous están no fondo*".

Fixemos autostop ata Bélxica, onde collemos un ferry para Inglaterra e logo un autobús a Londres. Ao baixar do autobús, 36 horas despois da nosa acción,

dirixinme a unha papelería e collín un xornal. Un artigo na portada dicía "*Os SABOTEADORES AFUNDEN BALEEIROS, foto na páxina 6*". Ao chegar á páxina vin unha das melloras vistas do mundo. Aparecían o Hvalur 5 e 6 descansando tranquilamente no fondo do porto de Reikiavic, só se asomaba entre as ondas o esquelete da súa superestructura. Paus Watson aparecía nunha cita aceptando a responsabilidade do ataque, do que dicía que era unha acción de aplicación da moratoria da IWC (International Whaling Commision) sobre caza comercial de baleas que Islandia violara.

David e eu abrazámonos en metade da rúa, rindo coa euforia que só pode darche un soño feito realidade...