

# hiedra



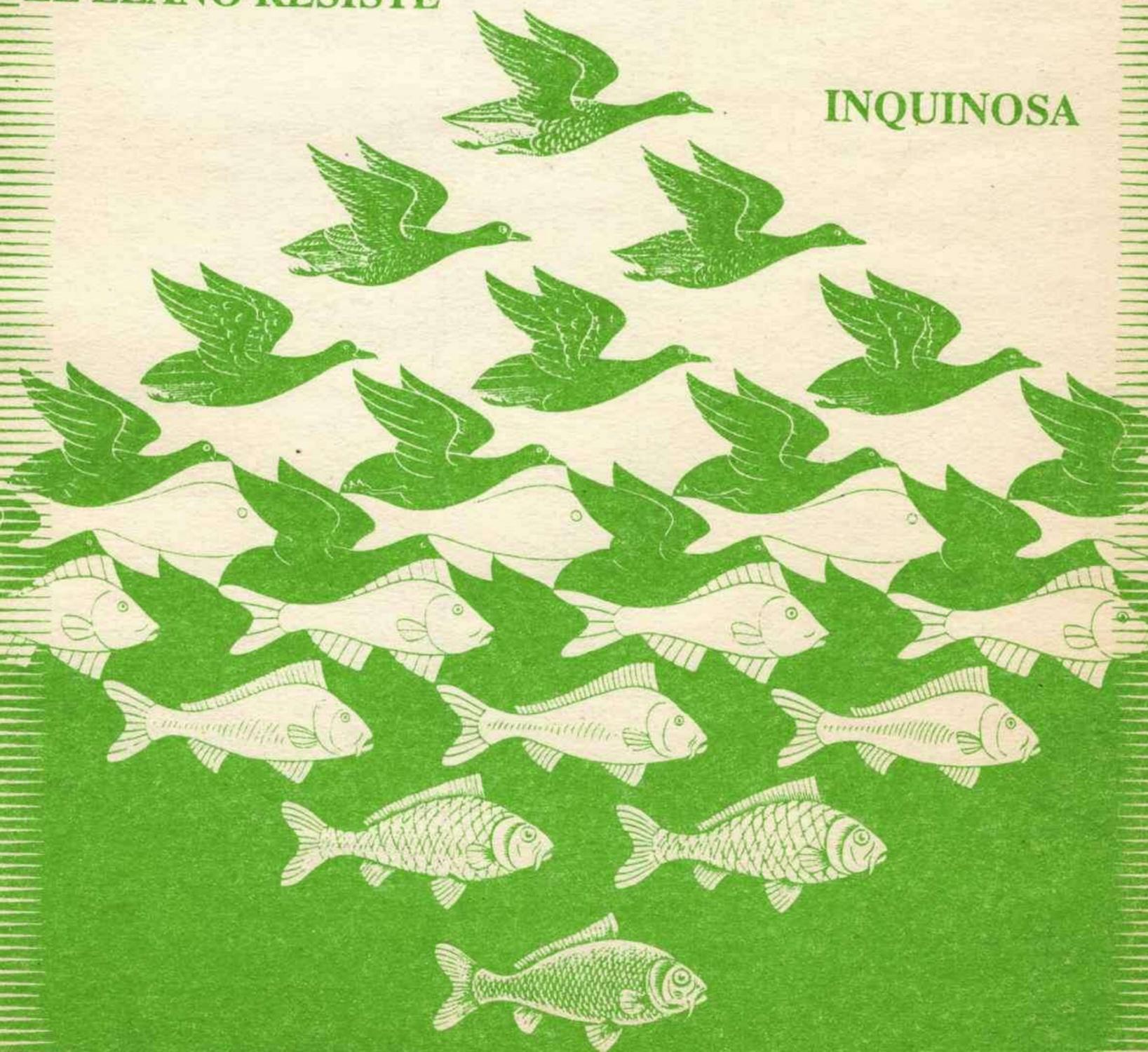
Boletín Informativo de la Federación de Organizaciones Ecologistas (FOE)  
Nº 4. Marzo-Abril 1990. 100 ptas.

AGRICULTURA DE MONTAÑA

TOXICIDAD DEL PLOMO

EL LLANO RESISTE

INQUINOSA



Federación de Organizaciones  
Ecologistas (F.O.E.)



Asamblea Ecologista de Zaragoza (AEZ)  
Apartado 3073  
50080 ZARAGOZA

\*\*\*

Asamblea por la Paz y el Medio Ambiente  
(ASPYMA)

C/ Soria 27 - 41700 DOS HERMANAS

\*\*\*

Asociación Ecologista de Defensa de la  
Naturaleza (AEDENAT)

Campomanes nº 13 - 28013 MADRID

\*

Apartado 416 - 14080 CORDOBA

\*

Travesía Pedraza, 17 CAÑIZARES (Cuenca)

\*

Apartado 8 - 16800 PRIEGO (Cuenca)

\*

Apartado 285 - 19080 GUADALAJARA

\*\*\*

Asociación Ecologista de La Rioja (ERA)

Apartado 363 - 26080 LOGROÑO

\*

Apartado 131 - CALAHORRA (La Rioja)

\*

Apartado 56 - NAJERA (La Rioja)

\*\*\*

Coletivu Ecoloxista DEVA

Apartado 4112 - GIJON (Asturies)

\*\*\*

Grupo Ecologista Maragato PIORNO

Apartado 49 - 24700 ASTORGA (León)

\*\*\*

Garba Ecologista de Molina (GEM)

C/ Maestro Navillo 13 - 4º B

30500 MOLINA DE SEGURA (Murcia)

\*\*\*

Imprime: Gráficas ANYA

\*

Depósito Legal: LO.133-1989



## En este número

Referéndum: Una iniciativa contra  
el tráfico.....3

El tráfico en Logroño.....5

Toxicidad del plomo.....6

El Llano resiste.....8

La educación ambiental en la  
reforma del M.E.C.....10

INQUINOSA: El veneno junto a  
casa.....11

Agricultura de montaña.....13

Noticias breves.....15

**HIEDRA es un objeto precioso, por lo difícil de encontrar (gracias a nuestra fantástica distribución). Por eso la mejor forma de no agotarse buscándola, es suscribirse (lo que además es toda una aventura y una apuesta por el futuro) o, todavía mejor, asociarse a cualquiera de los grupos de la F.O.E., así además del HIEDRA recibirás otras informaciones y apoyarás nuestras luchas. De modo que...**

# REFERENDUM: UNA INICIATIVA CONTRA EL TRAFICO

*Cuando está planteada la celebración para los días 23 y 24 de marzo de un referéndum alternativo sobre el tráfico en Madrid, organizado por una Plataforma en la que participa AEDENAT-FOE, conviene hacer un rápido repaso a las medidas que en diversas ciudades del mundo se han venido adoptando para paliar este problema. Como se desprende del artículo, muchas de las propuestas en que el Movimiento Ecologista hace especial incapie, y por las que nos han tachado de fantasiosos, son una realidad en muchos lugares.*

Cuando nos encontramos en una situación límite a la que hay que ofrecer soluciones en esta ciudad, el referéndum es una necesidad evidente. Desde un punto de vista político, el referéndum es un instrumento saludable y necesario, en la medida en que incorpora elementos de democracia directa que complementan perfectamente el sistema político representativo. Además permitiría que los madrileños elijan qué modelo de ciudad quieren para vivir; una ciudad en la que permanentemente se incorporen bloques de cemento, congestión de tráfico, contaminación, ruidos,... o una ciudad en la que existan elementos correctores del uso intensivo y abusivo del automóvil y del deterioro de la ciudad. Tan sólo proponemos que el ser humano pueda mantener una relación más radical con la naturaleza, aunque este caso se trate de una naturaleza urbanizada.

Así la idea de realizar un referéndum entronca con la experiencia del caso de Milán. En esta ciudad italiana diferentes organi-

zaciones ecologistas y grupos de izquierda municipal, propusieron en 1984 celebrar un referéndum sobre la política del transporte, propugnando una restricción al uso del vehículo privado en el centro de la ciudad, a través del control de los accesos a dicha zona, permitiendo sólo la entrada de aquellos vehículos que pudieran acreditar la posesión de una plaza de garaje o similar, en paralelo con la mejora de los transportes colectivos y con una potenciación del uso de la bicicleta (carriles bici, aparcamientos,...) y una ampliación de las áreas peatonales. El referéndum se celebró junto con las elecciones municipales de 1985 y fué un éxito, al ganarse con un porcentaje de votos del 73%. Este hecho propició un verdadero golpe de timón en la política de transporte, y de esta forma, la restricción del tráfico privado se impone en la actualidad de 7,30 a.m. a 6 p.m., habiéndose bajado en más de la mitad el número de vehículos que circulan por el centro, al mismo tiempo ha tenido un crecimiento considera-

ble el uso del transporte colectivo, cuando en estos años otras ciudades italianas han visto reducirse sensiblemente el número de usuarios del mismo, y se ha multiplicado por cuatro el número de ciclistas que acceden al centro de la ciudad. Hoy en día, Milán es ejemplo para otras ciudades italianas, y ya existen otras iniciativas de referéndum en marcha.

Recientemente Turín ha puesto en práctica una reducción al uso del automóvil privado, consistente en que los vehículos se podrán utilizar un día sí y otro no durante los días laborables, dependiendo de que la matrícula sea para o impar, con el fin de hacer frente a los graves problemas de contaminación existente en dicha ciudad.

En el sur de Europa, en concreto en Atenas, nos encontramos que, como en el ejemplo de Turín, a los coches se les permite circular en las áreas centrales sólo en días alternos, dependiendo de la matrícula. Pero esta medida se aplica normalmente, independientemente de los niveles de



contaminación, como forma de enfrentar la elevada congestión reinante en el centro de Atenas.

En el norte de Europa, en Estocolmo, desde el 1º de enero se ha implantado una tasa, de unas 5.000 ptas. mensuales, que deben pagar todos los automovilistas que quieren penetrar con su coche en el centro, aunque al mismo tiempo se les proporcione una tarjeta para circular gratuitamente en transporte colectivo. Esta medida se ha adoptado paralelamente a políticas de restricción de aparcamientos en áreas centrales, de incremento del nivel de servicio del transporte colectivo y de creación de una amplia red de carriles-bici. En Oslo, funciona también una tasa parecida para acceder al centro.

En Berlín, el nuevo gobierno "roji-verde" (SPD-Lista Alternativa), está limitando severamente el uso del vehículo privado en una parte muy considerable de la ciudad, más de lo que considera normalmente como el centro, reduciendo la capacidad de las vías para el vehículo privado, limitando la velocidad en las mismas, reduciendo la capacidad de aparcamiento en el Centro, y creando las denominadas Areas Ambientales, donde no se permite tráfico de paso y en las cuales se limita la velocidad a 30 Km/h., teniendo siempre preferencia el peatón. Al mismo tiempo se está incrementando la cobertura del transporte colectivo, mejorando su nivel de servicio, y se está impulsando un programa de ampliación de la red de carriles-bici, ya de por sí importante, de que dispone la ciudad del muro.

En Copenhague más del 20% de los viajes que se producen diariamente se realizan en bicicleta, disponiendo de un red de carriles-bici superior a los 300 km.

En Holanda casi el 30% de todos los desplazamientos se efectúan en bicicleta, contando con la red de carril-bici más densa del mundo.

En la RFA, también un 11% de todos los viajes se llevan a cabo en bicicleta. Y en otros países que hasta ahora habían prestado poca atención hacia estos medios de transporte como Francia, Italia, ... se está produciendo ya un cambio importante al respecto, y se están impulsando políticas favorecedoras de este medio de transporte.

En Suiza se ha aprobado recientemente la denominada Ley



## ALGUNOS EFECTOS DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

Disminución importante del consumo energético global del sistema de transporte, debido al freno y disminución de las necesidades en cuanto al mismo (principalmente en lo que se refiere al transporte motorizado), y a la resolución más eficaz de la satisfacción de las necesidades de transporte desde el punto de vista energético.

Disminución de los déficits de los transportes colectivos, al mejorar las condiciones de funcionamiento (velocidad, regularidad, ...), lo que reducirá los costes de explotación y al incrementar los niveles de utilización, debido al trasvase de demanda hacia estos medios de transporte, como consecuencia de la reducción del tráfico privado. Además, la posible aplicación de medidas como la tasa de acceso al centro y la financiación de los déficits por parte de empresas, permitirá también ahorrar recursos públicos importantes que hoy en día se destinan a paliar dichos déficits, y orientarlos hacia la satisfacción de otras demandas sociales de carácter urgente que siempre quedan marginadas (cobertura de desempleo, tratamiento de drogadictos, salario social, ...).

Mejora del entorno vital, tanto por la disminución de los impactos ambientales (contaminación, ruido, accidentes, ...) y del "stress", que provoca el funcionamiento del actual sistema de transporte, como por el efecto positivo de la recuperación del espacio urbano y el que sobre la salud del individuo tendrá la potenciación de los medios de transporte no motorizados (transporte peatonal y en bicicleta), al favorecer esta política el equilibrio físico y personal.

Posibilidad de establecer una política redistributiva de rentas a través de la política de transporte.

Mejora de las condiciones de transporte para los sectores más débiles de nuestra sociedad, aquellos no motorizados o que poseen una menor capacidad de acceso al uso del vehículo privado.

del Aire Limpio, que obliga a reducir el tráfico viario con el objetivo de que en el año 2000 los niveles de contaminación sean inferiores a los existentes en 1960.

En algunas ciudades de Estados Unidos se ha aprobado un impuesto sobre la gasolina como

vía de financiación de los transportes colectivos. Y en Singapur existe, de forma parecida a Estocolmo, una tasa por acceder al centro que se paga en las autopistas de entrada al mismo. La tasa no se abona si el vehículo va con tres o más ocupantes.

# EL TRAFICO EN LOGROÑO

*En el año 89 ERA-FOE editó un trabajo sobre la problemática del tráfico en Logroño. La persistencia de los problemas tratados en el estudio hace prever que el mismo tardará varios años en perder vigencia, y la similar situación en cuanto al tráfico se refiere, hace que pueda tener cierto interés fuera de esta localidad.*

En la Introducción al trabajo se teoriza en torno al automóvil "...todo un símbolo de la civilización actual: un electrodoméstico de comprar y tirar cada poco tiempo, que en sus años de vida produce una gran sangría monetaria en reparaciones, seguros, mantenimiento y combustible, y un cúmulo de continuas frustraciones, de "sueños de libertad" no cumplidos; y que precisa para su utilización, primero, de un gran consumo energético, con la consiguiente contaminación, y segundo, de una gran utilización de suelo en zonas de aparcamiento, carreteras, autopistas... con el consiguiente impacto ecológico". A continuación, se elaboran unas tablas de crecimiento para Logroño que justifican nuestra preocupación y la realización del estudio.

Los tres apartados siguientes pretenden dar alternativas al uso del automóvil privado: transporte colectivo, la bicicleta y andar. "No se trata de una propuesta de acoso y derribo del automóvil, sino de intentar una utilización más racional del mismo dentro del casco urbano".

Sobre el transporte colectivo se propone todo un programa de actuación para incrementar su hoy decreciente uso, que concluye exponiendo la necesidad de su municipalización.

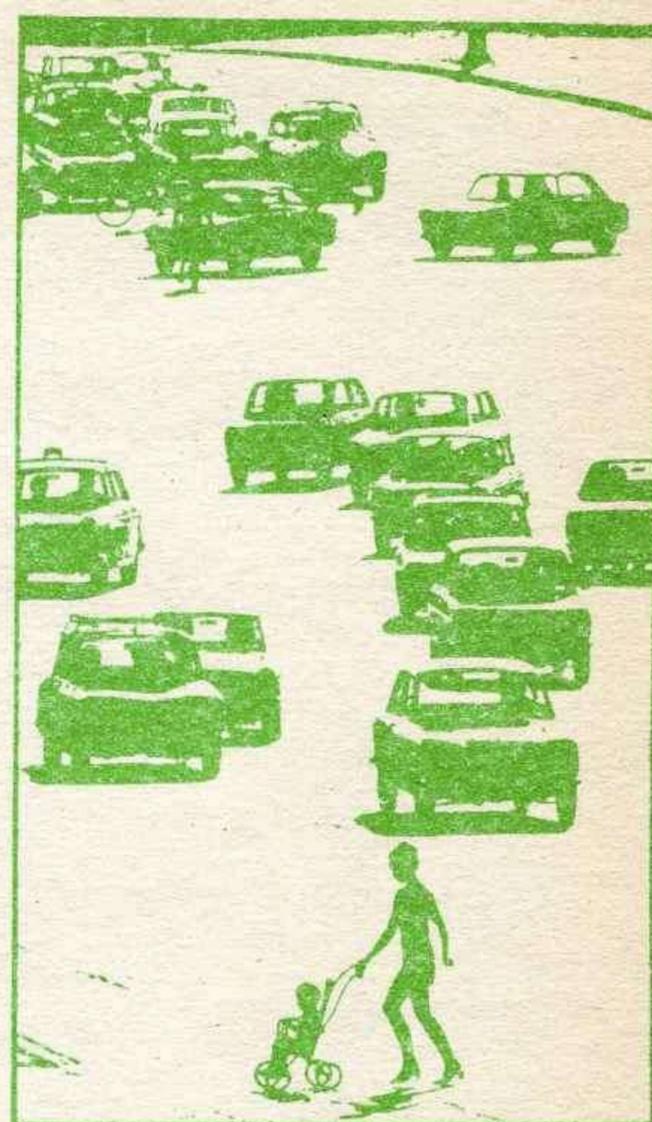
El apartado de La Bicicleta es una especie de oda a este vehículo: "...no consume carburante, por lo que no agota las reservas energéticas, y al no consumirlo, no puede escupirlo quemado y contaminar el aire que vamos a respirar. No hace ruido, lo cual en una ciudad es muy de agradecer. Es, con gran diferencia, el vehículo más rápido en cualquier ciudad media y para cualquier trayecto de menos de 4-5 kilómetros, y ello sin contar con que es un medio de transporte de puerta a puerta y no precisa de las consabidas vueltas a la manzana buscando aparcamiento. Ocupa poco más espacio que la propia persona, y mucho menos que el automóvil, tanto en estacionamiento como en desplazamientos. Permite al que lo conduce estar en contacto con la calle, sentirse próximo a las personas que le rodean, en vez de aislado en una cabina metálica. No genera ansiedad, violencia ni disfunciones síquicas, sino todo lo contrario; y en el

plano de la salud física, es uno de los mejores ejercicios que se pueden practicar".

Pero la alternativa en la que más se incide y la más seria es Andar. "Cuando se habla del "problema del tráfico" en realidad no se hace sino desviar el problema. De lo que debería tratarse es de mejorar y facilitar la comunicación (de forma genérica) entre todos los pobladores de una ciudad. Por tanto, no se trata de estudiar medidas para que haya más y mejor tráfico en una ciudad, que es lo que viene haciéndose hasta ahora, sino de desminuir ese tráfico". Se resalta como argumento principal el hecho de que "mucho menos de 1/3 de la población es conductora. Y aún un conductor medio tan sólo un 13% del tiempo que pasa en la calle lo hace dentro del coche; el resto del tiempo es un peatón".

Por ello se propone como medida urgente la paulatina peatonalización de ciertas zonas de la ciudad y en especial del Casco Antiguo. Para concluir: "Se trata, como vamos viendo, de recuperar la calle. Esa calle que siempre ha sido del peatón, y que le ha sido arrebatada por el automóvil. Un automóvil voraz que ha ido ocupando los mejores espacios y que ha dejado libres los espacios residuales, estrechas franjas alrededor de los edificios, que apenas suponen, en una ciudad media, un 7% del total del viario. Se trata de reivindicar el paso y la charla callejera.

En el estudio también se señala: "Pero respecto a los aparcamientos en las ciudades existe un grave malentendido, y es el de dar por hecho que un ayuntamiento está obligado a proporcionar a sus habitantes un sitio para dejar los coches. La moderna Ley Reguladora de Bases de Régimen Local, 7/1985 de 2 de abril, exige a las Corporaciones Municipales, según su número de habitantes, la prestación de una serie de servicios. Una ciudad como Logroño, por ejemplo, debe contar obligatoriamente con servicio de extinción de incendios, biblioteca pública, transporte colectivo, matadero, etc..., pero no se menta en absoluto la obligatoriedad de prestar al ciudadano servicio de aparcamiento para automóviles. Y sin embargo se hace. Y no solo



se hace, sino que, mientras hay otros muchos servicios públicos que se cobran al ciudadano, es se realiza de forma totalmente gratuita. Es un vicio adquirido que hay que cambiar".

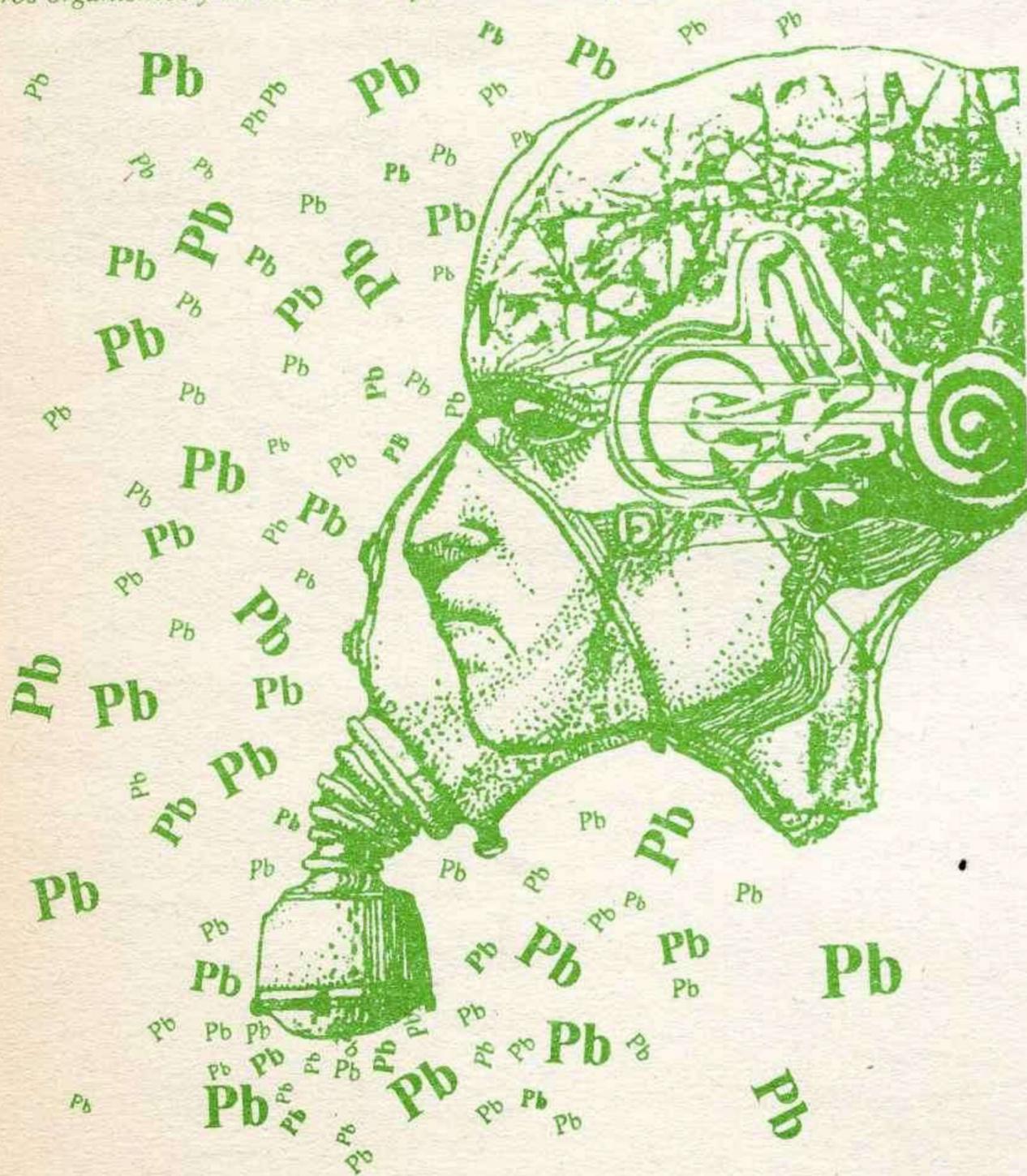
En el apartado sexto del estudio, la justificación económica, lo que se hace es argumentar el porqué hay que hincarle el diente al automóvil. Entre otros motivos, porque éste genera infinidad de gastos en un municipio: semaforización, asfaltado, policía local...; porque hay que financiar la política de construcción de aparcamientos subterráneos, y porque "...del total de los impuestos que recaen sobre el automóvil (IVA, circulación, matriculación, gasolina, seguro obligatorio,...) de cada 100 ptas, 95 las recauda el Estado y sólo 5 son recaudadas por lo ayuntamientos, pasando como pasa el automóvil la mayor parte del tiempo en la ciudad".

Por ello se propone que los aparcamientos se cobren, que se incremente de forma notable el Impuesto de Circulación y que los ayuntamientos participen de la recaudación del Estado sobre la gasolina.

El epílogo del trabajo es a la vez crítico: "Que ciudades como Madrid o Barcelona, con cerca del millón y medio de vehículos, tengan problemas serios de tráfico no puede sorprendernos. Pero que esto ocurra en poblaciones con tan solo 120.000 habitantes dice muy poco de la capacidad de gestión de nuestros políticos municipales".

# TOXICIDAD DEL PLOMO

El Plomo es un mineral de alta toxicidad. Aunque presente de forma natural en la corteza terrestre, es su utilidad para la industria y su empleo en las gasolinas, la que ha causado su creciente presencia en el aire, agua, alimentos y suelo en unos niveles muy peligrosos para la salud humana y el equilibrio ecológico. En el este artículo, elaborado por AEDENAT-FOE, se explica como a partir de los automóviles el plomo se incorpora al medio ambiente, el efecto que causa en nuestros organismos y las soluciones que se deberían poner en práctica.



El automóvil, "imprescindible" en las llamadas sociedades desarrolladas, nos ofrece sus ventajas a un coste muy alto: CONTAMINACION.

Los tubos de escape de los 500 millones de vehículos que inundan las sociedades de consumo nos lanzan a la atmósfera venenos de muy diversas clases, cuyos efectos tóxicos sobre el ser humano son indiscutibles. Uno de estos venenos es el plomo.

Los compuestos de plomo forman parte de las gasolinas en una pequeña proporción. Su función es la de antidetonante que evita el autoencendido prematuro y las explosiones incontroladas durante la carburación, a la vez que aumenta el octana-

je y sirve para lubricar algunas piezas del motor

## VIAS DE INTOXICACION POR PLOMO

Del contenido total de plomo de las gasolinas, el 75% sale al exterior en forma de pequeñas partículas, una vez producida la combustión. Dependiendo del tamaño o permanecen en el aire o se depositan en el suelo.

Desde aquí y por innumerables vías acaba inexorablemente envenenándonos. Las partículas más pequeñas suspendidas en el aire pasan a nuestros pulmones por inhalación directa o bien acaban depositándose en el

suelo, pudiendo recorrer grandes distancias antes de hacerlo, con lo que la contaminación se puede extender a campos, agua, plantas y animales. Así el plomo se introduce en la cadena trófica envenenándonos también por vía digestiva.

## TOXICIDAD DEL PLOMO

El plomo es un metal cuya toxicidad se conoce desde hace siglos. Y esto no es una mera expresión, ya en el siglo XVI o en el XVIII se describen epidemias producidas por consumo de harina y vinagre contaminados por plomo. La intoxicación por plomo da origen, igualmente, a una conocida enfermedad profesional: el saturnismo. Esta se da en los trabajadores de diversas industrias químicas (automóvil, baterías, acumuladores, pinturas, lacas, barnices, cerámica, imprenta...) y en la construcción.

Actualmente y por el uso masivo del automóvil es toda la población la que está expuesta a esta intoxicación y el problema se generaliza.

El plomo causa constricción del sistema vascular periférico y efectos sobre la sangre y la médula ósea. El plomo acorta la vida de los eritrocitos y dificulta la síntesis de hemoglobina. Pero además el problema

se agrava porque los síntomas de intoxicación no son típicos, y se hace difícil reconocerlos.

En una primera etapa estos pueden variar desde una disminución de la capacidad física, fatiga, alteraciones del sueño, cefalgia, dolores en los huesos, dolores musculares, estreñimiento y pérdida del apetito. De persistir la intoxicación los síntomas se agravan y afectan al sistema digestivo y a los sistemas nerviosos central y periférico.

Las mismas exposiciones al plomo tampoco afectan de la misma manera a todos. Así hay un riesgo mayor de intoxicación en niños y jóvenes, en estos el plomo puede movilizarse desde los depósitos de los huesos. En condiciones ambientales idénticas, los niños absorben más plomo que los adultos. Los niños toman más cantidad de alimentos que los adultos en relación a su peso, con lo que la posible intoxicación por plomo a través de la vía digestiva aumenta. El hábito de llevarse todo a la boca puede aumentar el riesgo.

Otros factores que pueden determinar un aumento en el ingreso de plomo en el organismo pueden ser: la respiración bucal, en lugar de nasal, el hábito de morderse las uñas, el hacer ejercicio físico en ambiente contaminado, etc.

Existen estudios que relacionan el

nivel de plomo en sangre, en los niños con problemas escolares y de conducta. Manifestándose en retrasos en el aprendizaje, trastornos en la memoria, poca capacidad de concentración, etc.

## SOLUCIONES

Este problema de salud pública, cuya magnitud no puede determinarse ya que, no existen estudios serios al respecto, sería fácil de atajar si se eliminase totalmente el plomo de las gasolinas ya que ésta es la fuente principal de contaminación.

Además no existen razones de peso para mantener este aditivo de las gasolinas: tecnológicamente está superado, económicamente el paso a una gasolina libre de plomo no representa unos costes importantes a corto plazo y es prácticamente nulo a largo plazo.

Existen además ejemplos: en EEUU, Japón y la URSS la introducción de la gasolina sin plomo se remonta a hace décadas. Desde 1959 las gasolinas en la URSS están libres de plomo, en Japón solo el 4% de los automóviles usa gasolinas con plomo.

En Europa aunque con un poco de retraso con relación a estos países, la preocupación por el medio ambiente y la contaminación llevó a adoptar medidas tendentes a la reducción del contenido en plomo de las gasolinas, para en un paso posterior eliminarlo.

Así en Alemania Federal el consumo de gasolina sin plomo representa ya más del 50% del consumo total de gasolinas. En Suiza ronda este porcentaje, en Suecia el 43%, en Austria el 38%, en Dinamarca el 37%, etc.

## EL CASO ESPAÑOL

Bien distinto es el caso en nuestro país, donde solo el 0,3% del total de gasolinas consumidas corresponde a la gasolina sin plomo. Desde el 1 de enero de 1986, fecha de la adhesión a la CEE, entró en vigor la Directiva 85/210/CEE relativa al contenido en plomo de las gasolinas. En ella se establece el contenido máximo de plomo en las gasolinas comprendido entre 0,4 g/l y 0,15 g/l. Nuestro país adoptó el límite de 0,4 g/l como límite superior (actualmente está aprobado rebajarlo a 0,15 g/l pero todavía no ha entrado en vigor). En esta directiva se recalca que los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para asegurar la disponibilidad y distribución equilibrada en su territorio desde el 1 de octubre del 89.

Pues bien, en casi cuatro años desde la entrada en vigor de esta directiva, el gobierno español solo ha sido capaz de dotarnos de unos 200 surtidores, que además se concentran a lo largo de la costa mediterránea para cubrir la demanda turística.

En Alemania, Suiza y Austria la totalidad de las gasolineras venden gasolina sin plomo, en Inglaterra la mitad, en Italia un 20% y al final se encuentran España con un 5,2%, Grecia con 3% y Portugal 2,7%.

Esta falta de distribución representa el freno más importante para su consumo. La Dirección Gral XI de la CE considera que una distribución equilibrada supone un punto de venta cada 50 km. Así mientras en las gasolineras no haya gasolina sin plomo difícilmente aumentará su consumo. Y no olvidemos que España exporta gasolina sin plomo hacia USA.

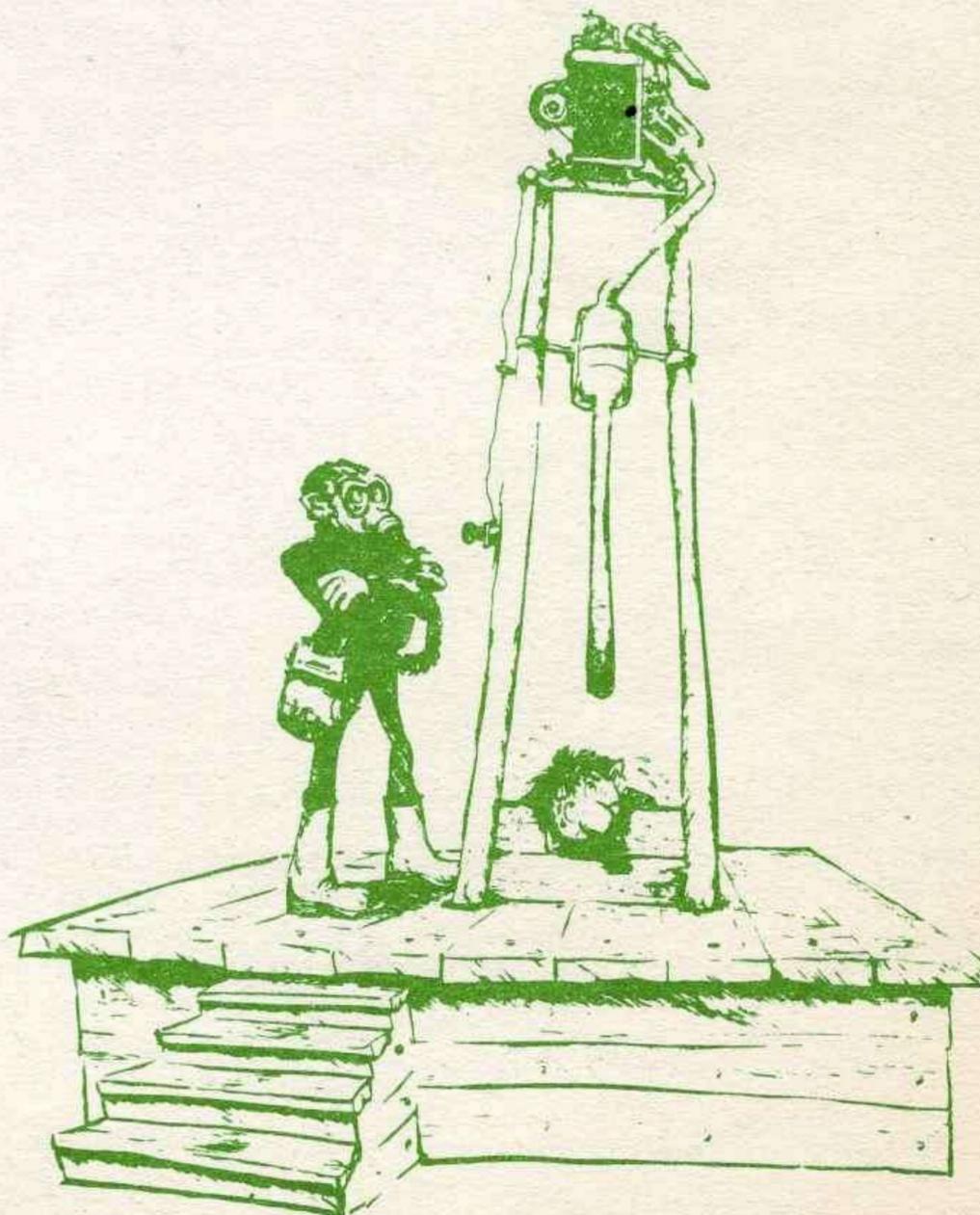
Otro factor a tener en cuenta es que en nuestro país el precio por litro de la gasolina sin plomo es más caro que el de la super, los incentivos fiscales de que goza la gasolina sin plomo en los países de la CE no los ha tenido en España, aunque recientemente se ha tomado la decisión de rebajarla 3 pts/l por debajo de la super pero no entrará en vigor hasta ju-

lio de este año.

Por último no se han realizado desde las instituciones campañas de información al consumidor. Desconociendo éstos la posibilidad que tienen los modelos de nueva fabricación de usar este tipo de gasolina.

Cabe poner en duda el cumplimiento que van a tener otras medidas anticontaminantes de alcance europeo. Así para el 1 de enero de 1993 entra en vigor un acuerdo para limitar las emisiones procedentes de vehículos cuya cilindrada sea inferior a 1400 cc. El cumplimiento de estas medidas significará que los automóviles tendrán que estar equipados de un catalizador que "filtra" los gases del tubo de escape y reduce las emisiones contaminantes. El uso de estos catalizadores implica el consumo de gasolina sin plomo ya que el plomo es incompatible con el catalizador.

Parece entonces razonable dudar de la sinceridad de las preocupaciones medioambientales de este ejecutivo que en cuatro años ha sido incapaz de dotarnos de una red de distribución equilibrada de gasolina sin plomo, nos la ha ofrecido a alto precio y no nos ha informado de sus ventajas frente a la toxicidad que implica el plomo en las otras gasolinas.



# EL LLANO RESISTE

La Garba Ecologista de Molina (GEM-FOE) entrevista a Juan Ernesto Peña, Presidente de la Asociación de Vecinos del Llano del Beal, pueblo cercano a Cartagena que, por causa de los intereses de la multinacional PORTLAND-GOLF, viene afrontando grandes amenazas a su medio ambiente y salud, peligrando incluso su propia existencia. En esta lucha los vecinos del Llano se han enfrentado no sólo con la empresa, sino también con la Administración regional y las fuerzas represivas.

Son muchos los pueblos, los pequeños pueblos, que en el Estado español han mantenido luchas por su supervivencia: Riaño, Reinos, Anchuras, L'Ametlla de Mar (Vandellós)... entre ellos se encuentra el Llano del Beal, un rincón de la Sierra Minera de Cartagena.

Paradójicamente, la que ha sido la principal actividad económica de esta pedanía -la minería- amenaza con destruirlo. Una destrucción que si ya es patente en los 540 vecinos menores de 60 años afectados de silicosis (sobre una población total de 1700 personas), adquirió tintes dramáticos cuando PENARROYA, S.A., la multinacional explotadora, presentó un proyecto de ampliación de sus canteras, que afectaba -literalmente se tragaba- a parte del pueblo.

Con todo, este "incidente" no es más que la punta del ovillo de una madeja de destrozos que es posible rastrear desde hace mucho tiempo, desde los años 50, en que Peñarroya, hoy PORTMAN GOLF, comenzó su "labor". Entre otros podemos destacar los siguientes:

- Apertura de canteras a cielo abierto que han aniquilado un vasto espacio de la Sierra Minera (más de 50 km<sup>2</sup>) de incalculable valor ecológico.
- Depositos de estériles en terreras gigantescas cercanas a núcleos de población (La Unión, Portmán, el Llano,...), que suponen una continua amenaza para sus habitantes.

- Vertidos al mar de más de 8.000 toneladas diarias de sustancias peligrosas y enormemente contaminantes (cianuro, metales pesados,...) que han anegado completamente la bahía de Portman y han convertido este enclave en el lugar más contaminado de todo el Mediterraneo (la zona afectada se extiende a lo largo de decenas de kilómetros desde Cabo Palos hasta Tiñoso y más de 9 kms. mar adentro).

En la actualidad Portmán Golf explota la denominada Cantera Sultana, ubicada a 550 metros del Llano, infringiendo la normativa sobre actividades molestas y peligrosas que prohíbe hacerlo a menos de 2.000 mts.; una cantera que pretenden ampliar en dirección a tres núcleos de población, el propio Llano del Beal, El Estrecho y El Beal, con un total de población de 2.800 personas.

Pero no acaban aquí los problemas de la zona, al socaire de una actividad minera en presunta decadencia, Portmán Golf ha planteado un amplio proyecto inmobiliario que afecta a 16.700.000 m<sup>2</sup>.

Son innumerables las acciones reivindicativas, de protesta y lucha emprendidas por los vecinos y vecinas del Llano: asedio del Palacio de San Esteban, sede de la Presidencia del Gobierno Regional, durante varios días, hasta conseguir ser recibidos por el presidente Carlos Collado; encierro simultáneo de mujeres en una Iglesia de Cartagena; manifestaciones en ciudades como Murcia o Cartagena; cortes de pistas de acceso a la cantera; enfrentamientos permanentes con la Guardia Civil, que ha destacado una unidad de antidisturbios entre la cantera y el pueblo; construcción de "La Cabaña", símbolo del Llano, donde montan guardia los vecinos en todo instante; denuncias ante los distintos organismos (locales, regionales, estatales y comunitarios) por las continuas irregularidades de la empresa.

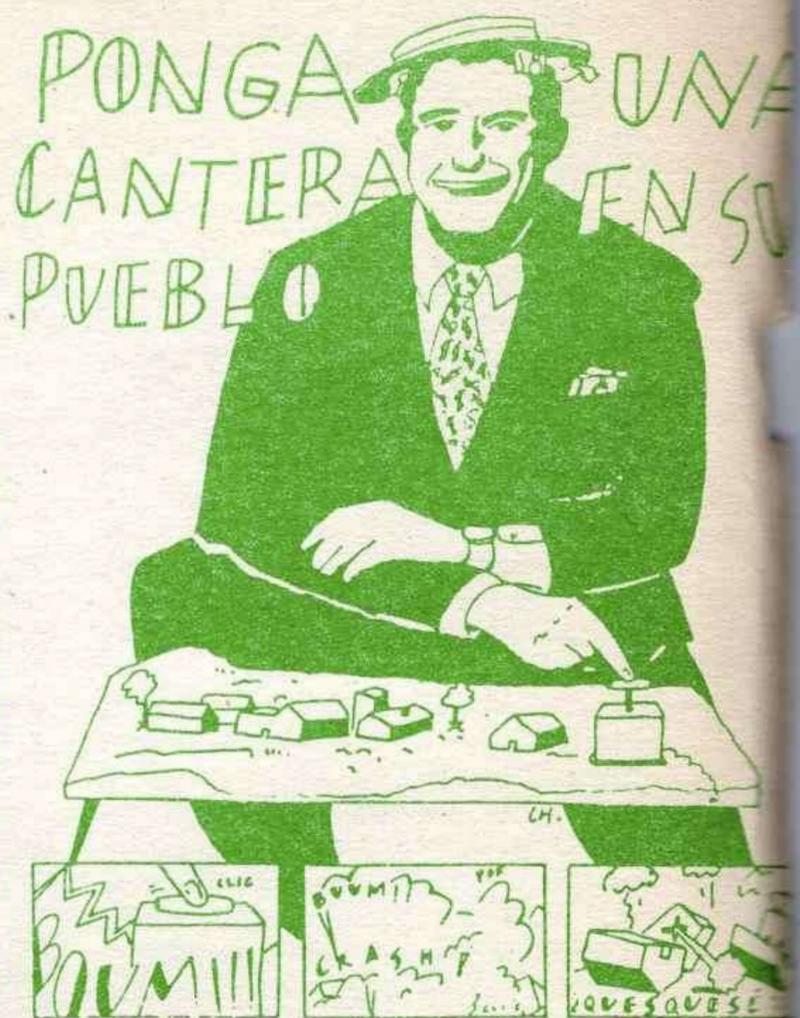
Cabe destacar la mayoritaria presencia de personas del pueblo en todos estos actos, así como el proceso de concenciación hacia las luchas de otros pueblos y colectivos, donde vienen participando masivamente.

Para informarnos de la situación actual del conflicto nos hemos puesto en contacto con Juan Ernesto Peña, portavoz de la Asociación de Vecinos del Llano, al que hemos realizado la siguiente entrevista.

Pregunta.- ¿Cómo y cuándo empezó la lucha?

Respuesta.- Las primeras acciones datan de 1970 cuando eliminan el pueblo de Los Blancos, lugar donde se encuentra la actual cantera, siguieron una serie de actos esporádicos como los cortes de carretera de junio del 85 a causa de las violentas explosiones que producían, pero es en abril

PONGA UNA  
CANTERA EN SU  
PUEBLO



1



3

ABSOLUTAMENTE GRATOS LE TRASLADAREMOS A MUNDOS EXOTICOS...



BIEN, SEÑORES, HA SIDO UN PLACER. HEMOS DEJADO UNOS POCOS DESPERDICIOS EN LA PLAYA, PERO USTEDES SE HACEN CARGO, ¿VERDAD?



BIEN, ¿QUE PODEMOS HACER AHORA? UNA MINA EN SUDAFRICA? PETROLEO EN HAITI, UNA NUCLEAR EN PERÚ... ¡HILE! ¡CLARO! TENGO AMIGOS ALLI. LASTIMA LO DE FILIPINAS. ADORO LAS ASIATICAS... ¡INDOCHINA! AQUELLOS TIEMPOS SI QUE ERAN BUENOS. LOS POBRES SABIAN ESTAR EN SU SITIO. ¡Y ERAN TAN AGRADECIDOS! NO COMO AHORA, POR CUALQUIER HORRADITA TE PROTESTAN. DON DE ESTARIAN SIN NOSOTROS. ¿QUE SON CUATRO CASAS O UNA PLAYA ANTE LA ESTETICA DEL CAPITALISMO? ¡BAH!



del 87 cuando comienzan las actuaciones coordinadas por un motivo totalmente accidental: tras presentar una denuncia por una voladura, en el expediente que se instruyó se menciona el proyecto de ampliar la cantera hasta el propio pueblo.

P.- En marzo de este año, si se cumplen los acuerdos pactados, cesarán los vertidos a la Bahía de Portmán. La empresa pretende verter estos residuos en una cantera abandonada, La Tomasa, ¿qué opinión os merece el estudio de impacto ambiental elaborado por el Departamento de Ecología de la Universidad de Murcia sobre este vertedero?

R.- El mayor peligro de este vertedero reside en las posibilidades que existen de que las filtraciones contaminen los acuíferos del campo de Cartagena. En el estudio afirman que si se adoptan todas las medidas técnicas que ellos proponen, tales filtraciones no tendrán lugar; pero nosotros no lo vemos nada claro y hemos presentado diversas alegaciones. Así, la mitad norte del suelo de la fosa es permeable y se sabe a ciencia cierta que está conectado con los acuíferos que riegan el campo de Cartagena así como con las galerías que hay bajo todo el pueblo. Piensan recubrirlo con 3 metros de pizarras impermeables, pero no se sabe cómo se comportará frente a 4.800 toneladas diarias de vertidos y mucho menos frente a hipotéticos movimientos sísmicos, ya que estamos en zona de máxima peligrosidad. De otro lado, no especifica de dónde se sacarán los 2 millones de m<sup>3</sup> de agua que necesitan anualmente para el lavadero, y dado que el mar está muy lejos, se abrirán nuevos pozos con la consiguiente salinización de los acuíferos. Aunque el estudio asegura que un 40% del agua empleada se recuperará, no aclaran cómo. Y no tienen licencia municipal ni se han sometido a numerosas leyes sobre la salud pública y actividades molestas.

P.- Hasta ahora las respuestas de la Administración Regional habían sido tanto o más duras que las de la propia empresa, se os ha llegado a acusar de terrorismo, os han enviado a la Benemérita, se han negado a recibirnos, a dialogar... ¿cómo valoráis vuestras relaciones actuales con la Administración?

R.- El trato con la Administración ha cambiado brusca y radicalmente, han pasado a darnos la razón prácticamente en todo, dicen recoger casi todas nuestras reivindicaciones y esperamos que lo confirmen con hechos, como la regeneración del entorno, la elaboración de un estudio del impacto de la explotación sobre el pueblo (hasta ahora sólo se ofrecían sistemas de seguridad) preocupándose por otros factores como la fauna, la flora, el suelo,... para lo que se ha contactado con un equipo de catedráticos de la Universidad Politécnica de Madrid, la regeneración del mar, la no proliferación de carreteras, etc.. No entendemos bien este cambio de actitud, pero suponemos que la Administración comienza a desconfiar de los auténticos planes de Portmán.

P.- Desde el punto de vista ecológico, ¿qué efectos tendría el proyecto urbanístico que pretenden?

R.- Se verían seriamente afectadas zonas como La Peña del Aguila, que sería circundada por una red de autovías, así como la Batería de Cenizas, paraje en el que se encuentran los últimos ejemplares de tetraclinis articulata de toda la península ibérica. Otros parajes afectados serían Mina Blanca y Cabeza Trujillo, actualmente dos zonas de protección forestal.

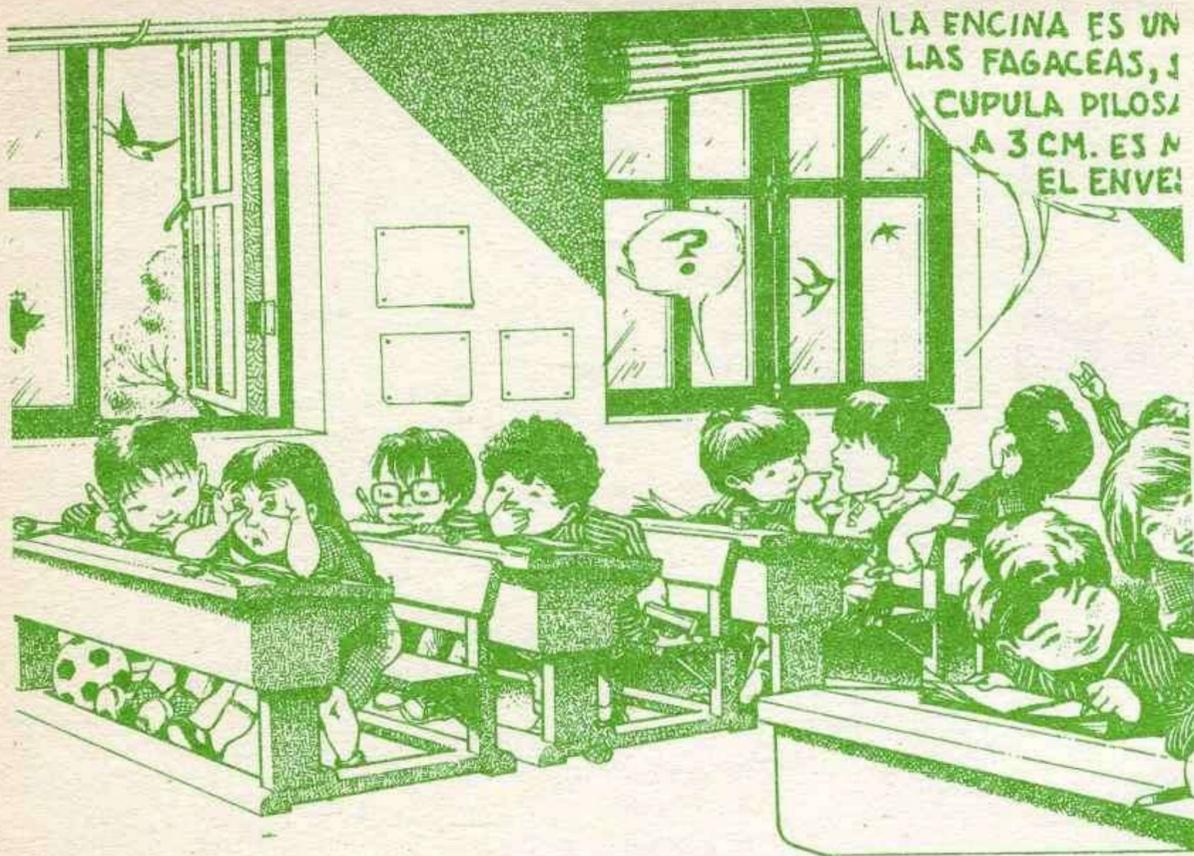
P.- ¿Cómo valoráis la participación ecologista en este conflicto?

R.- Bueno, las relaciones han sido muy cordiales, se nos ha llamado a participar en numerosas charlas, os movéis bien y con soltura a nivel de medios de comunicación, pero el apoyo que nos habéis prestado ha ido a impulsos, falta de continuidad y de poder de convocatoria.

P.- Y ya para terminar, ¿qué perspectivas vislumbráis?

R.- Desde luego seguir luchando hasta consolidar una comunidad en un medio ambiente mejor. Aprovechar el gran impulso de la conciencia social participativa que se ha generado y por supuesto ayudar a resolver los problemas de seguridad de empleo de los trabajadores de la cantera.

Si se desea más información o solidarizarse con los vecinos del Llano se puede escribir a: AA.VV. del Llano del Beal, 30381-Llano del Beal, Murcia



## LA EDUCACION AMBIENTAL EN LA REFORMA DEL M.E.C.

*Ahora, cuando se está planteando la reforma del sistema educativo en todos sus niveles, en el proyecto elaborado por el M.E.C. se contempla la incorporación de la educación ambiental en la formación escolar. Consuelo Uceda, del Servicio de Innovación Educativa del M.E.C., nos expone la orientación y líneas básicas que en torno a la Educación Ambiental se desarrollan en el proyecto.*

A medida que los problemas planteados por las relaciones hombre-medio se hacen más graves y demandan soluciones urgentes, que van desde la adquisición de actitudes individuales y colectivas para la conservación y mejora del entorno próximo, hasta la necesidad de que los gobiernos adopten las medidas solidarias entre los pueblos que eviten en último extremo la destrucción progresiva de nuestro planeta, adquiere especial relevancia la necesidad de abordar la educación ambiental del conjunto de la población.

Distintos organismos europeos insisten en sus recomendaciones en la necesidad de introducir la educación ambiental en el currículo escolar, considerando la educación escolar un medio privilegiado para la adquisición de los conocimientos y actitudes que favorezcan una toma de conciencia de los problemas ambientales y de la necesidad de participar en distinta medida en su solución.

Esta recomendación es especialmente significativa en el contexto de

la reforma del sistema educativo que actualmente tiene lugar en nuestro país.

Dentro de esta reforma y en el contexto del cambio curricular que la acompaña, uno de los objetivos básicos es la introducción de objetivos y contenidos que en los últimos años tienen una especial relevancia en nuestra sociedad y que no se han contemplado en el currículo escolar o se ha hecho de forma poco adecuada. Entre ellos se encuentra la Educación Ambiental.

La Educación Ambiental se contempla en el currículo en cuatro ámbitos diferentes:

A) El enfoque y los principios que informan el Diseño Curricular Base contemplan la educación ambiental y orientan su desarrollo en la escuela.

La opción por un diseño curricular abierto permite respetar el pluralismo cultural y dar una respuesta educativa que tenga en cuenta los distintos contextos en los que están enclavados los centros escolares y la diversidad de capacidades, intereses

y motivaciones de los alumnos. Por otra parte permite que los equipos de profesores, que son quienes mejor conocen la realidad concreta del centro y de los alumnos, sean quienes toman las decisiones sobre los objetivos didácticos, contenidos, metodología y evaluación más adecuadas en cada caso concreto.

Este enfoque favorece de manera clara los objetivos de la E.A. relativos a fomentar una toma de contacto con la realidad, partir del planteamiento de problemas cercanos a la propia experiencia y tomar conciencia de ellos incidiendo en su transformación.

Por otra parte, la elaboración de proyectos curriculares por los equipos de profesores en torno a ejes globalizadores, permitirá la interrelación de distintas áreas en el estudio de los problemas ambientales que afectan a ámbitos territoriales progresivamente más amplios, según lo permita el desarrollo evolutivo de los niños de cada etapa.

B) De modo más concreto se recoge la Educación Ambiental en los Objetivos Generales de cada una de las Etapas. Los Objetivos Generales son el elemento curricular que informa todas las demás decisiones sobre las áreas y los contenidos que se deben seleccionar. Están definidos en términos de capacidades de tipo motriz, cognitivo, de equilibrio personal, de relación interpersonal y de actuación e inserción social.

La importancia que en los Objetivos Generales se da al equilibrio entre las distintas capacidades y la inclusión de algunas de ellas que tradicionalmente han estado fuera del currículo, dan un marco muy adecuado para el desarrollo de las capacidades de resolución de problemas, afectivas, de percepción sensorial, de trabajo en equipo, de responsabilidad y solidaridad que están en la base de lo que se define como Educación Ambiental.

C) La selección de las Áreas y de los contenidos se ha hecho tomando como guía los Objetivos Generales y las consideraciones acerca de la naturaleza del área y los principios psicopedagógicos del aprendizaje. Los Bloques de contenido agrupan aquellos contenidos que son relevantes para el desarrollo de las capacidades explicitadas en los Objetivos Generales.

Se consideran contenidos en este diseño curricular tanto los conceptos, hechos y principios, presentes tradicionalmente en la escuela, como los procedimientos, las actitudes, valores

# INQUINOSA: EL VENENO JUNTO A CASA

*Diversas organizaciones ecologistas, del Estado español e internacionales vienen reclamando el cierre definitivo de la fábrica de insecticidas INQUINOSA, situada a 15 kilómetros de Jaca, donde se produce un residuo, las dioxinas, similar al que produjo la tragedia de Seveso. La Asamblea Ecologista de Zaragoza (AEZ-FOE), nos expone en este artículo los problemas que plantea la factoría y la historia de la oposición a esta potencialmente mortal industria.*

INQUINOSA, junto con la multinacional francesa Rhône-Poulenc, son los únicos fabricantes de la CE, del producto denominado Lindano.

Desde octubre la factoría que la empresa tiene en Sabinánigo, permanece cerrada; pues la Consejería de Industria de la Diputación General de Aragón, no le ha dado luz verde para la puesta en marcha de un proceso para la eliminación de residuos de hexaclorociclohexano (HCH), procedentes del funcionamiento normal de la planta.

Mediante un procedimiento térmico, INQUINOSA pretendía romper el HCH y convertir los residuos sin valor que tanto estorbo le estaban generando, en dos productos aptos para la venta como son el triclorobenceno y el ácido clorhídrico. Pero lo que se pretendía un mero trámite, se convirtió en un cuestión insalvable; Boehringer (según el periódico alemán HAMBURGER MORGENPOST) había suministrado a INQUINOSA parte de la maquinaria que ella misma empleara años atrás en Hamburgo -hasta que

se vió obligada a cerrar por las presiones populares- y que era destinada al mismo proceso que se iba a implantar en Sabinánigo, con los inconvenientes de que estaba contaminada con dioxinas provenientes del craking del HCH.

Las conclusiones de una comisión parlamentaria de las Cortes de Aragón, pusieron de manifiesto la inevitabilidad de la aparición de las dioxinas en el proceso de craking, pero como la empresa aseguraba que éstas se concentraban en los lodos sin salir al exterior, la comisión optó por una prueba en continuo del proceso. Los lodos en los cuales las dioxinas se concentraban, según el proyecto de INQUINOSA eran posteriormente embalados y enviados a una empresa especializada en incineraciones oceánicas, que las trataba en el Mar del Norte. En este punto hay que destacar que la CEE tan solo permite estos procesos de eliminación de residuos, hasta el año 1994.

La previsión de la empresa (que solicitó su calificación como produc-



y normas. Esta decisión tiene especial importancia en todos los ámbitos del aprendizaje y desde luego en el de la E.A. por tener ésta un carácter fundamentalmente actitudinal, sin olvidar la adquisición de conceptos y procedimientos.

El Diseño curricular Base recoge los contenidos de la E.A. aunque no ha parecido adecuado incluirlos de forma aislada en un área o bloque de contenido concreto, sino impregnar la actividad educativa en su conjunto. Por ello los conceptos, procedimientos y actitudes de educación ambiental se introducen en varios bloques de distintas áreas y se orienta al profesorado para que lo asuma como responsabilidad de todos y cada uno de ellos.

Contenidos básicos como el uso racional de los recursos naturales y los efectos que ello produce en el equilibrio del medio ambiente, el planteamiento y posibles soluciones de problemas ambientales a escala local, nacional e internacional, actitudes de participación, responsabilidad y solidaridad en la propia actuación frente a la conservación y mejora del medio, procedimientos para el estudio sistemático y científico de los elementos que componen el medio y de las relaciones que se dan entre ellos, aparecen en distintas áreas de las tres etapas, tratados de acuerdo al nivel evolutivo de los niños que integran las mismas.

D) Orientaciones Didácticas y para la Evaluación recogen los principios del aprendizaje significativo y de la intervención pedagógica que orientan al profesor en el diseño de actividades de enseñanza y aprendizaje y evaluación. Principios como planteamiento y resolución de problemas, motivación, relación significativa entre lo que se sabe y lo que se aprende, la actividad del alumno como base de la construcción de cualquier aprendizaje o la globalización, favorecen el desarrollo de la metodología de la Educación Ambiental.

Esta propuesta de diseño curricular se saca a debate durante este curso escolar de modo que la sociedad en su conjunto y en particular aquellos colectivos especialmente interesados en la educación puedan hacer sus aportaciones a la propuesta definitiva de currículo escolar. A nadie se le escapa la importancia de las aportaciones que los colectivos interesados en la Educación Ambiental puedan hacer a este debate, valorando la integración de la educación ambiental en el proyecto actual y haciendo todas aquellas sugerencias que se considere necesario incorporar.

tora y manipuladora de residuos tóxicos y peligrosos) en incluir en el proyecto soluciones para los residuos del proceso, (unos doscientos kilos diarios de fangos) contrasta con la duración limitada de la solución, lo que por fuerza deberían saber, y además nos introduce en una situación especialmente complicada, pues al haber funcionado el proceso durante unos años, necesariamente la maquinaria empleada se contaminará, sin contar con los peligros de accidentes ó escapes al exterior de manera incontrolada de cantidades de dioxinas, con lo que la situación sería muy delicada.

Dado que hasta ahora INQUINOSA no ha aplicado ningún tratamiento a sus residuos, (cifrados en 600 toneladas al mes) durante todos los años en que ha ejercido la actividad, se han acumulado unas importantes cantidades de HCH que se pueden estimar en cerca de 100.000 toneladas. Estas se encuentran tiradas en dos vertederos pertenecientes al Ayuntamiento de Sabiñánigo, el de Sardas ya clausurado y el de Bailin, que ha sido empleado por la empresa hasta hace meses y en el cual INQUINOSA, tenía una parcela donde depositaba el HCH cubriéndolo posteriormente con una capa de tierra.

A raíz de las denuncias de ADEPA, un grupo ecologista de Sabiñánigo al cual se sumó posteriormente Greenpeace, las autoridades fueron poco a poco, poniendo en orden a la empresa; le hicieron cumplir con la legislación vigente, que hasta entonces, era olímpicamente ignorada por la dirección de INQUINOSA.

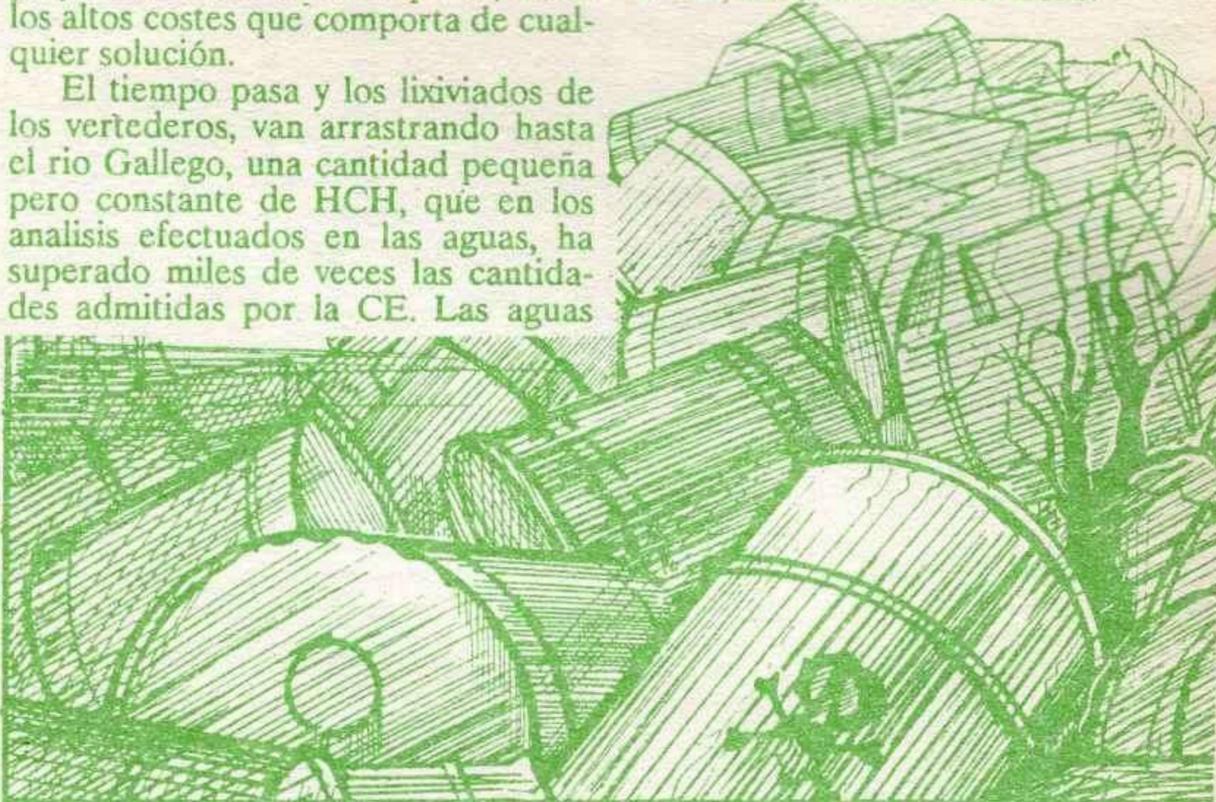
En noviembre de 1988, fue obligada a construir unas balsas de polietileno en las cuales depositar los residuos, dado que está estrictamente prohibido mezclar el HCH con la tierra, la solución que se le dio era estrictamente provisional, y como en junio del 89 no presentó un procedimiento distinto no contaminante para deshacerse de los residuos, le fue prohibido seguir vertiendo y la actividad de la empresa se paralizó, la plantilla está actualmente

sometida a regulación de empleo.

De las CIEN MIL toneladas que hasta ahora están en los vertederos de Sabiñánigo, nadie quiere hacerse cargo y mucho menos la empresa, dado los altos costes que comporta de cualquier solución.

El tiempo pasa y los lixiviados de los vertederos, van arrastrando hasta el río Gallego, una cantidad pequeña pero constante de HCH, que en los análisis efectuados en las aguas, ha superado miles de veces las cantidades admitidas por la CE. Las aguas

del Gallego son hoy por hoy portadoras de un elemento ajeno a la naturaleza y que provoca temor por las consecuencias futuras para las tierras hoscenses y el cauce del Ebro.



## EL LINDANO

Se llama LINDANO, comercialmente hablando, al isómero gamma del Hexaclorociclohexano (HCH)  $C_6H_6Cl_6$ . El HCH, es un polvo blanco y cristalino, obtenido de la reacción del cloro con el benceno, es por lo tanto un pesticida organohalogenado y tiene unas características biológicas similares a las del DDT.

Toxicológicamente es un irritante local y puede ser absorbido por la piel produciendo dermatitis y convulsiones. En el cuerpo humano se acumula preferentemente en las grasas produciendo síntomas de envenenamiento similares al DDT. Se ha llegado a encontrar en análisis efectuados en leche materna y puede producir tumores, ataxia, convulsiones, postración, respiración acelerada, contracciones musculares violentas y degeneración en los conductos renales.

El M<sup>o</sup> de Agricultura lo clasifica como:

1<sup>a</sup> letra C: producto muy peligroso para el hombre y el ganado.

2<sup>a</sup> letra B: producto moderadamente tóxico para la fauna..

3<sup>a</sup> letra C: producto muy peligroso para la fauna acuícola.

Hay multitud de biocidas que contienen Lindano, fundamentalmente se emplea en tratamientos contra orugas defoliadoras, gusanos del suelo y la madera, pulgones, hoplocampos del peral y ciruelo, y tratamientos diversos que abarcan hasta los cables cuando van enterrados.

El isómero gamma del HCH ó Lindano, se encuentra en el mismo producto base en una proporción del 15%, es decir para producir 15 Tm de Lindano, tendremos necesariamente que fabricar 85 Tm de residuos que no usaremos y que serán llevadas al vertedero.



EL ATRIL  
CAFE

C/ Paloma nº 9 MADRID tlf 2662334



IMPRESA-PAPELERIA

Sepulcro, 21

291304

50001-ZARAGOZA

Germinal SAL

# AGRICULTURA DE MONTAÑA

*Las zonas de montaña ocupan un 38% del territorio de este estado. La elaboración para estas áreas de modelos de desarrollo que combinen la preservación de la naturaleza con el aprovechamiento de sus recursos es un reto urgente que desde estas páginas aborda PIORNO-FOE.*

La montaña tiene una importancia decisiva en un país como el nuestro. No en vano ocupa el 38% de nuestro territorio, siendo así el más montañoso de Europa.

La propia constitución reconoce, a través de su artículo 130, el valor especial de estas zonas y la necesidad de darle un tratamiento específico a las zonas de montaña.

El problema de estos lugares no es tanto la escasez de recursos, ya que utilizados de forma racional podría garantizar un mayor grado de bienestar social y económico de sus habitantes, sino la falta de comunicaciones, de inversiones y de incentivos, aislamiento de los centros urbanos, etc... De ahí el despoblamiento de estas tierras, de modo progresivo y en muchos casos irreversible. Ya no se trata solamente de buscar un interés hacia la montaña, de carácter productivista. En realidad, cualquier proyecto de desarrollo debe contar, previamente y de manera prioritaria, con estudios e investigaciones sobre otros aspectos, sociales y ambientales. Queremos así otorgar mayor protagonismo a los recursos locales de estas zonas para elevar y potenciar su propio desarrollo.

Zonas de montaña son aquellos terrenos en los cuales el 80% de su superficie esta por encima de los 600 metros y cuya pendiente sea siempre mayor de un 15%. Dada que un explotación incontrolada de los recursos ganaderos, forestales, cinegéticos, agrícolas, mineros, etc., ha degradado el medio natural en perjuicio de los propios habitantes y de las gentes que viven en el llano, nosotros desde esta perspectiva queremos dar alternativas que sirviendo para los objetivos de bienestar, tanto social como ambiental, de la montaña, tiendan a proteger sus recursos posibilitando un desarrollo armónico.

**Alternativa ecológica al desarrollo de montaña.**

I.- El aumento de los costes de producción de la ganadería intensiva hace que sea necesario la adopción de la ganadería extensiva tanto de ovino, caprino, bovino caballar y mular. La producción de carne de forma extensiva posibilitaría una disminución

de la dependencia exterior en este sector, así como el aumento en la calidad de los productos y una alternativa viable a los recursos gratuitos que en esta campo nos produce la montaña. Sin embargo, hemos de matizar que es necesario un abonado racional de los pastos y la utilización de los forrajes autóctonos para darle una mayor competitividad a la cabaña.

II.- Existen otras opciones económicas de probada capacidad de generar riqueza, como la adecuada gestión de los recursos forestales y cinegéticos, explotandolos sin poner en peligro su supervivencia, la creación de explotaciones apícolas, la recogida de frutos silvestres, la aparición de explotaciones de animales pequeños a nivel industrial y alimenticio.

III.- La potenciación de actividades artesanales propias del medio rural de cada zona, tanto textiles como de madera, cerámica, etc... posibilita la aparición de una industria artesanal cuyo valor más importante es manipular los recursos naturales propios de cada comarca.

IV.- Sabemos que las actividades de ocio de los habitantes de las grandes urbes en las zonas de montaña son en general agresivas y destructoras: estaciones de esquí, urbanizacio-

nes, pistas, repoblaciones forestales, etc... Es necesario por tanto una prevención para salvaguardar los valores ambientales y sociales de estas áreas.

La rehabilitación de los pueblos dotandolos de los servicios necesarios, el mantenimiento de su patrimonio cultural e histórico, la mejora de las carreteras, la electrificación rural, el abastecimiento de agua potable y su depuración, la recogida de basuras por medio de mancomunidades, la necesaria mejora de las comunicaciones telefónicas, la creación de mercados, centros escolares y culturales, han de servir para la potenciación de las comunidades de montaña y para la mejora de sus relaciones con las gentes del llano, hoy en día muy deterioradas.

Resumir en unas pocas líneas todo un planteamiento global para unas áreas tan desfavorecidas como las zonas de montaña supone un esfuerzo enorme. Sin embargo, vemos como resumen la necesidad de contemplar todo el amplio abanico de posibilidades reales de desarrollo económico y social de las áreas de montaña, teniendo siempre en cuenta criterios medioambientales y de protección. En este camino de búsqueda de alternativas juega un papel muy importante no sólo los estudios serios sino también la propia creatividad de los habitantes de la zona, que a lo largo de los siglos han sabido darle una productividad a la montaña, pero respetando sus recursos y sus valores.



# NOTICIAS BREVES

## DINERO PARA LIMPIAR EL AIRE

El Gobierno de los Estados Unidos de America acaba de presentar ante el Congreso un proyecto de normas legislativas con las que se pretende reforzar la famosa "Clean Air Act" (algo así como el Ley del Aire Limpio) y mejorar la calidad del aire en los EEUU.

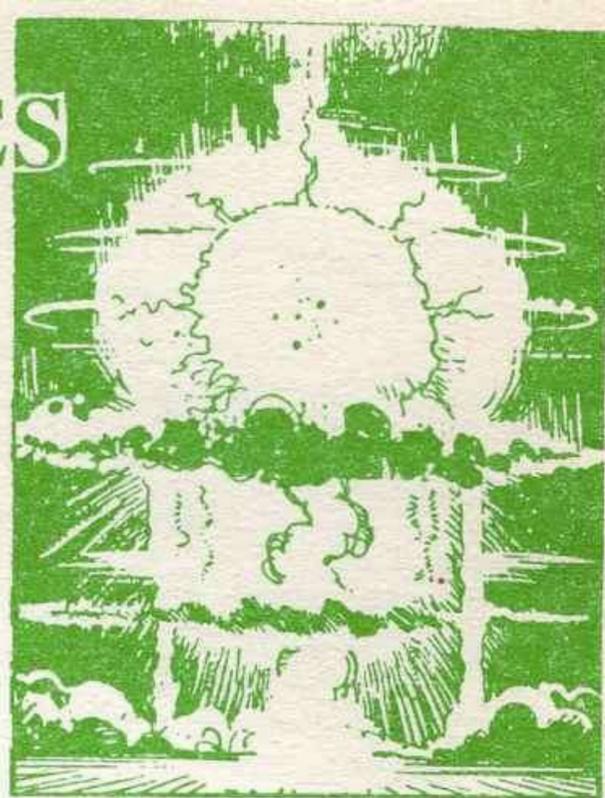
Según las primeras estimaciones de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) esto supondrá un coste entre 14000 y 19000 millones de dolares/año, adicionales a los 35000 millones/año que se invierten en la actualidad.

El objetivo fundamental de estas nuevas reglamentaciones son las de reducir el exceso de SO<sub>2</sub> (responsable de las lluvias ácidas) y de los óxidos de nitrógeno.



## MORATORIA NUCLEAR YUGOSLAVA

El Parlamento federal yugoslavo ha aprobado una moratoria nuclear hasta el año 2000. Esta decisión se corresponde con los deseos del 75% de los habitantes de este país. En la actualidad, en Yugoslavia sólo hay una central nuclear de 600 Mw y tecnología Westinghouse en la localidad de Krsko.



## NUCLEARIZAR ARGENTINA

Hace ya años que AEDENAT-FOE denunció que la salida más fácil de la industria nuclear sería el Tercer Mundo. Así, se intentó nuclearizar Africa y America del Sur. Se pretendía que el pago de la deuda se realizara "en especias". Es decir, reducir deuda a base de vender cosas que como no pueden ser pagadas, lo que provoca una nueva y mayor deuda. Toda una obra maestra del capitalismo más salvaje.

Pues bien, ni aún con este panorama uno se podía imaginar el caso Argentino. Su Comisión Nacional de la Energía Atómica quiere llevar adelante un plan según el cual se quiere tener una potencia instalada de 14000 Mw de origen nuclear para el año 2020. Esta cifra, sorprendente incluso para los observadores menos sospechosos, resulta aun más paradójica si se tiene en cuenta que en la actualidad Argentina sólo cuenta con 1000 Mw y una central en construcción de 745 Mw.

Si bien alguien va a ganar mucho con todo esto, lo que queda claro es que es el pueblo argentino el que lo va a pagar.



## MARAGATERIA: LA HORA DE LA VERDAD

La denuncia que desde hace ya ocho años vienen realizando los grupos ecologistas de la zona y, en especial PIORNO-FOE y la Fundación Casa por la Paz amenaza con cumplirse: la ampliación del campo de tiro del Teleno puede convertirse muy proximately en una auténtica realidad si se lleva a cabo el proyecto del Ministerio de Defensa.

Basicamente, dicho proyecto propone la ampliación en 1000 hectareas (10 Km<sup>2</sup>) de las 6100 ya existentes y que afectan a 14 municipios de la zona. Junto a los innumerables problemas que este tipo de instalaciones crean en su entorno y que han sido expuestas por los grupos de la FOE en multitud de ocasiones, hay que sumar otros nuevos factores como son los nuevos planes de desarrollo que se habían iniciado en la zona como son la concentración parcelaria en el Ayuntamiento de Luyego, la creación de un parador en Quintanilla de Somozza o la construcción de un miniembase en Tabuyo del Monte.

Por todo ello, PIORNO-FOE exige la retirada inmediata del proyecto así como la desmantelación paulatina del campo de tiro ya existente.

### LA TIENDA VERDE

Tel. 533 07 91 - 533 64 54

Fax: 533 64 54

Maudes, 38 - 28003 Madrid

LIBRERIA ESPECIALIZADA EN MAPAS, REVISTAS Y GUIAS DE MONTAÑA ESPEOLOGIA, FAUNA Y TURISMO.



## EL SOL DE MAYO

R.º 2 DE MAYO 4

MADRID

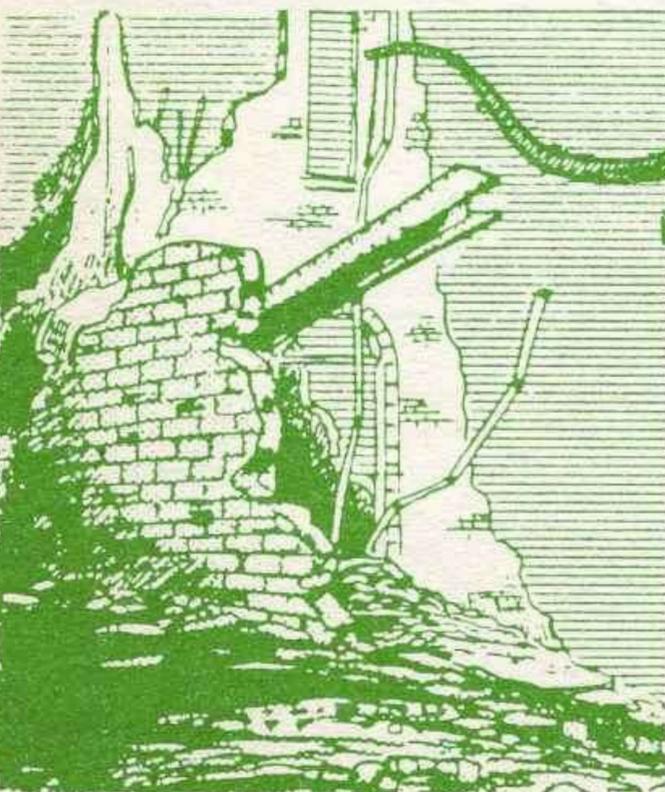
## CONSTITUCION ANTINUCLEAR

El cantón suizo de Ginebra ha introducido un artículo en su nueva constitución por el cual el gobierno se compromete a luchar con todos los medios a su alcance para oponerse a la construcción de instalaciones nucleares en los territorios del cantón o en su vecindad. Esta medida fué ya tomada por otro cantón suizo, el de Barle.



## TRABAJADORES CONTRA LA ENERGIA NUCLEAR

Más de 4000 trabajadores ucranianos (entre los que se encuentra un nutrido grupo de científicos), han enviado un escrito a la 19 Conferencia del PCUS solicitando la abolición del Ministerio de la Energía Atómica y una moratoria de 15 años en la construcción de centrales nucleares. En el escrito se critican los emplazamientos de las nuevas centrales nucleares en lugares con fallas geológicas o con problemas en el suministro de aguas. Igualmente se pide que la moratoria se prolongue hasta que se encuentre una solución al problema de los residuos radiactivos.



## I CONGRESO INTERNACIONAL SOBRE AVES CARROÑERAS

Promovido por la Asociación Ecológica de Defensa de la Naturaleza (AEDENAT-FOE) y con la colaboración del Ayuntamiento de Priego, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (Consejería de la Presidencia, Consejería de Educación y Cultura,...), Diputación de Cuenca, CODA, FOE y revista QUERCUS se celebrará en los días 27, 28, 29 y 30 de abril y 1 de mayo en Priego un Congreso Internacional sobre Aves Carroñeras. Este Congreso va a tener sin duda una gran repercusión dado el propio interés del tema y el entusiasmo que ha suscitado la iniciativa entre los especialistas de esta materia y de los grupos de estudio y conservación de la naturaleza.

La inauguración será a cargo de José Luis Sampedro, escritor y miembro de Aedenat, y del Presidente del Consejo Internacional para la Preservación de las Aves (ICBP).

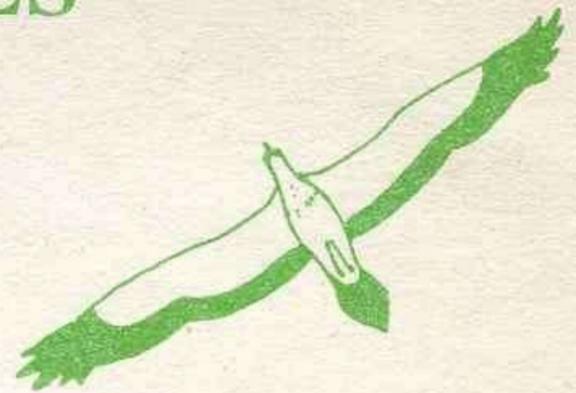
Científicos destacados como: Fernando Hiraldo, investigador del Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Rafael Heredia, especialista en quebrantahuesos; Bernardo Arroyo, coordinador del Censo Nacional del Buitre leonado;...van a participar como conferenciantes invitados.

Las comunicaciones y ponencias serán recopiladas para su edición y su posterior distribución. Para más información dirigirse a AEDENAT-Priego.



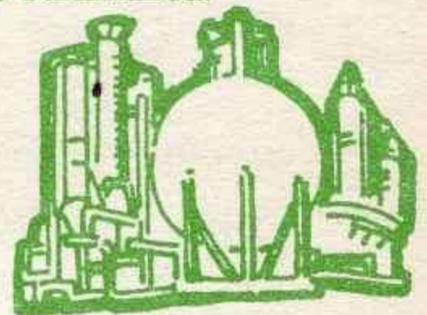
## HOLOCAUSTO ECOLOGICO PARA EL AÑO 2030.

El Presidente del Club de Roma, Alexander King, ha estado recientemente en Barcelona, donde ha declarado que nos quedan 40 años para descubrir fuentes alternativas de energía, porque en el año 2030 el efecto invernadero acabará con todo. Es importante que se dinamicen las investigaciones para sustituir pronto el egoísmo por el ecologismo.



## MONTAJE DE DISPOSITIVAS SOBRE LAS ENERGIAS RENOVABLES

El Comité Antinuclear de Salamanca ha realizado un montaje de dispositivas en torno a las energías renovables, pensado para servir de material de soporte e instrumento didáctico para divulgar las ventajas y conveniencia de desarrollar las fuentes energéticas alternativas. Lo ofrecen en dos modalidades, una compuesta de 113 diapositivas y otra de 65, y en ambos casos se acompaña con un folleto explicativo de las mismas. Los interesados pueden dirigirse a este Comité a través del Apartado 805, 37080 Salamanca.



## GENERAL ELECTRIC PRODUCIRA 10.000 TONELADAS DE RESIDUOS SOLIDOS PELIGROSOS EN CARTAGENA

Por si Cartagena está poco contaminada, según denuncia la Garba Ecológica de Molina (GEM-FOE), la multinacional General Electric se propone instalar un complejo industrial en aquella ciudad del que resultarán casi 10.000 toneladas de residuos sólidos altamente peligrosos al año, entre los que se encuentra el fosgeno -uno de los componentes del gas mostaza- y compuestos clorados. Está previsto que el complejo cuente con un vertedero de residuos en su interior, en tanto que otra parte de los desechos se vertirían al Mediterraneo por la zona de Escombreras. Por el momento la empresa está preparando "su" informe de impacto ambiental.