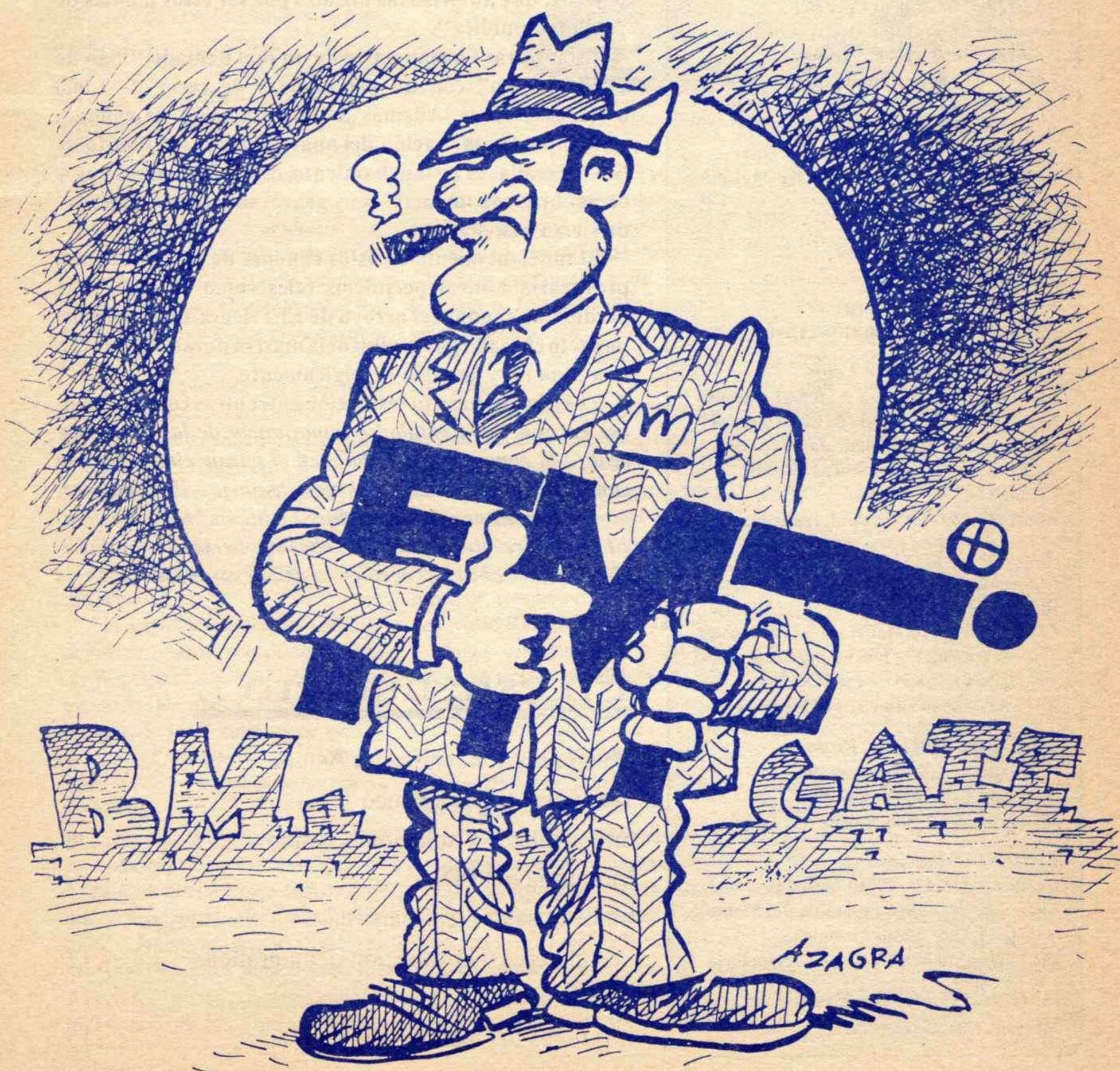


Hiedra

Boletín Informativo sobre Ecología y Medio Ambiente nº 22



Hiedra

Boletín Informativo sobre
Ecología y Medio Ambiente

Campomanes 13 - 28013 Madrid
Teléf. (91) 541 10 71 Fax (91) 571 71 08
E-Mail: aedenat@nodo50.gn.apc.org
Imprime: Graficas ANYA
Depósito legal: LO.133-1989

Hacen posible Hiedra:

Aedenat - Andalucía

Apartado 416 - 14080 Córdoba
Apartado 51 - 14730 Posadas (Córdoba)
Apartado 1050 - 18080 Granada
Cerrillo 1 - 18656 Mondújar (Granada)
Apdo 284 - 41700 Dos Hermanas (Sevilla)
Apartado 158 - 41400 Ecija (Sevilla)
Apartado 120 - 41560 Estepa (Sevilla)
Boquerón 13/14 - 29600 Marbella (Málaga)

Aedenat / Ecofontaneros - Aragón
San Vicente de Paul 24-26 - 50001 Zaragoza

Aedenat - Asturias

Apartado 255 Mieres (Asturies)
Apartado 4112 - 33200 Gijón (Asturies)

Aedenat - Castilla y León

Barriada Inmaculada J-2 - 09007 Burgos
Apdo 270 - 09200 Miranda de Ebro (Burgos)
Moralejo 31 - 05440 Piedralaves (Avila)
Apartado 49 - 24700 Astorga (León)
C/ Ancha 8 - 24003 León
Apartado 129 - 24400 Ponferrada (León)

Aedenat - Castilla-La Mancha

C/ Ramón y Cajal 30 - 02005 Albacete
Hernan Cortes 79 - 02640 Almansa (Albacete)
C/ Cid 24 - 02230 Madrigueras (Albacete)
Travesía Pedraza 17 - 16891 Cañizares (Cuenca)
Apartado 8 - 16800 Priego (Cuenca)
Apdo 34 - 16600 San Clemente (Cuenca)

ERA / Aedenat - La Rioja

Apartado 363 - 26080 Logroño
Apartado 131 - 26500 Calahorra
Apartado 56 - 26300 Najera

Aedenat - Madrid

Campomanes, 13 - 28013 Madrid
Apartado 150 - 28660 Boadilla del Monte
Apartado 329 - 28938 Mostoles
Vía Lactea, s/n - 28529 Rivas-Vaciamadrid

La Garba Ecologista de Murcia

Apartado 4584 - 30080 Murcia

El Tribunal de Justicia de Castilla y León suspende las obras de cañones de nieve en Guadarrama

La Sala Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León ha acordado estimar la petición de Aedenat de suspensión provisional de las obras de instalación de cañones de nieve en la Sierra de Guadarrama hasta que se dicte sentencia definitiva en el procedimiento judicial que se interpuso contra la sociedad Deporte y Montaña de la Comunidad de Madrid, que realiza las obras; contra el Ayuntamiento de San Ildefonso-La Granja, que concedió la licencia para ello; y contra el ICONA, que autorizó las mismas por ser estos montes de "utilidad pública".

Estas obras forman parte de un mal llamado "Plan de Ecodesarrollo" con un presupuesto de cerca de 1.000 millones de ptas. Además de la instalación de cañones contempla la ampliación del aparcamiento del Puerto de Navacerrada, el ensanchamiento de varias carreteras y otras obras con impactos muy graves sobre la ya degradada sierra castellana.

El funcionamiento de estos cañones de llevarse a cabo provocaría nuevos perjuicios tales como el ruido y la pérdida de caudal del arroyo de El Telegrafo, además del impacto causado por la afluencia masiva de esquiadores en una zona muy sensible ecológicamente.

El Tribunal basa su resolución entre otras consideraciones en que "...la entidad e importancia de las obras que realiza la empresa demandada en el paraje citado pueden suponer cierta alteración del ecosistema que, de continuar, pudiera ocasionar daños de difícil o imposible reparación. El interés prevalente de aquel debe imponerse a la continuación de tales obras; procediendo así, la suspensión...".

En este número...

JUNIO 1994

Contaminación marina en Asturias	3
Tres patas para un banco	6
Sr. Parrilla: hay soluciones reales	8
Moratoria del PDI	10
En defensa del ferrocarril	11
Las mujeres y la situación demográfica	12
Simbiosis	14
Los reyes del mambo	15

Contaminación marina en Asturias

por Luis Blanco y Victoria Piñera
(Aedenat Asturias)

El mar, los lagos y los ríos ocupan el 78% de la superficie terrestre; siempre han sido y posiblemente seguirán siendo los receptores de residuos naturales de todas las formas de vida presentes en nuestro planeta.

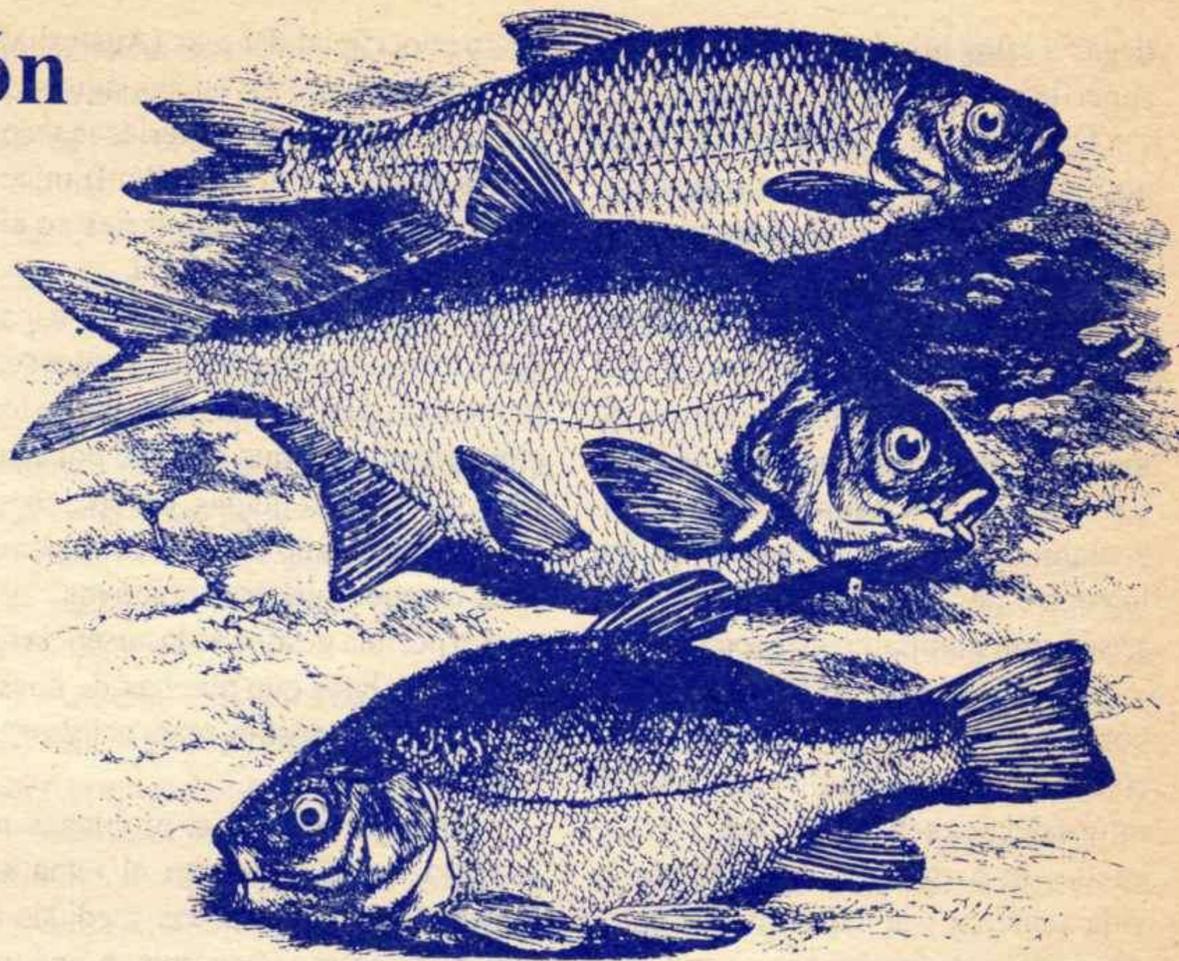
Más de la mitad de la población mundial vive junto o cerca del mar, siempre nos hemos servido a discreción de sus recursos: peces, sal, algas así como petróleo y gas natural que se encuentra bajo el lecho marino.

Al principio, la degradación del mar fue lenta, pero actualmente alcanza una magnitud que resulta alarmante y nos obliga a reflexionar sobre los límites de estos vertidos al medio marino.

La contaminación del mar tiene diversas procedencias. Desde los vertidos urbanos e industriales hasta las grandes mareas negras, sin olvidar los fertilizantes, insecticidas, productos químicos diversos (más de medio millón de sustancias diferentes acaban en el mar), radiactividad, metales pesados etc.

Las aguas residuales procedentes de núcleos urbanos son, posiblemente, las responsables principales del mal estado de los mares. Un ejemplo lo tenemos en los 7 millones de metros cúbicos diarios que llegan al Mar del Norte o los 3,5 millones de las costas asturianas.

El tema de la contaminación marina en nuestra región fue abordado por Aedenat Asturias en diversas ocasiones: el hundimiento del "Castillo de Salas", embarrancamiento del "Vakis Tsakiroglou", hundimiento del "Neretva" y más recientemente con las obras de saneamiento en Gijón.



El agua es el vehículo de la naturaleza. Leonardo da Vinci.

En 1992 denunciábamos el vertido al mar sin depuración previa de millones de litros diarios de aguas residuales a través de los emisarios de Peñarrubia y los de la zona oeste. Desde entonces las cosas no han mejorado; a pesar de las publicitadas obras, y difícilmente mejoraran con la actual política de saneamiento.

En el año 1989 los vertidos al mar en Asturias alcanzaron la cifra de 43 millones de metros cúbicos. Para dar una idea de como esta nuestra costa, tenemos los datos para la bahía de Gijón extraídos de la Tesis Doctoral del capitán de la Marina Mercante y profesor asociado de la Universidad de Oviedo **Rafael García Méndez**.

Según sus estudios en la bahía de Gijón se vierten anualmente 51.592 toneladas de residuos urbanos e industriales. De los metales que se vierten disueltos con el agua, destaca por su peligrosidad el cadmio del que llegan 500 kg anualmente a las costas.

La presencia de coliformes fecales es abundante, como consecuencia de la falta de depuración de los vertidos de aguas residuales urbanas o de su inadecuado tratamiento. El alto índice de estos gérmenes, además de ser peligroso para los bañistas, lo es para la población en general a través del con-

sumo de especies pertenecientes al grupo de los bivalvos que al filtrar el agua, acumulan las sustancias que tiene en suspensión. Tal es el caso del mejillón que puede filtrar hasta 100 litros de agua diarios.

El índice de coliformes por mililitro en algunas zonas costeras asturianas supera los 2.000 (Llanes) y los 500 (Peñarrubia, Ribadesella y ría de Niembro).

Los nitratos y fosfatos contenidos en los detergentes causan alteraciones en la vegetación de algas, provocando su desprendimiento de las rocas y favoreciendo la proliferación de manchas flotantes de algas nitrófilas. En numerosos países europeos, así como en varios estados norteamericanos y canadienses, el uso de fosfatos en detergentes se halla estrictamente prohibido.

En Asturias, la máxima concentración de estas sustancias se registra en la ría de Avilés, seguida de la de Pravia.

Los metales pesados afectan a la fotosíntesis del fitoplancton y se acumulan en peces y crustáceos, a través de cuya ingestión llegan al hombre. El más tóxico es el mercurio, detectado en Viavelez, Bañugues y la ría de Aboño, caso especialmente grave, al

llegar a estar presente en muestras de superficie.

También existe la presencia de cadmio en la ría de Villaviciosa, cuyo posible origen sean las industrias sidereras o lácteas.

Teniendo en cuenta que la normativa legal (BOE nº 280, nov. 1987) indica que el contenido máximo de mercurio en el agua no debe superar 0,05 mg/l, es preocupante el estado de contaminación por mercurio en los lugares antes citados ya que en todos se superan ampliamente esos valores.

Aunque el calor no es considerado por la mayoría de las personas como contaminante, este aumenta la temperatura del agua disminuyendo su contenido de oxígeno y dificultando la vida acuática y la capacidad de autodepuración de las aguas.

En la Ría de Aboño, debido a la central térmica, se han detectado variaciones de temperatura importantes que van desde los 12° a los 25° centígrados, esto sumado a la aportación de minerales inorgánicos, aceites y alquitranes de ENSIDESA, hacen imposible la existencia de vida animal o vegetal, no solo en la ría, sino también en una zona amplia de la costa.

Normativa legal

Resulta desconcertante la variedad de criterios que imperan en las Normas de Vertidos de los distintos Estados con legislación al respecto. Algunos simplemente las suprimieron (Canadá), otros toman como base el as-

pecto superficial del mar (Australia), los hay que admiten en sus aguas de playa cantidades de bacterias inaceptables (Osaka, 900 E. coli/ml) mientras que las normas sanitarias se sitúan entre 1 y 20 E. coli/ml.

En la normativa del Estado español, los parámetros condicionantes son tan numerosos que los cálculos de los emisarios tienen que hacerse por tanteos y, salvo contadas excepciones, las autoridades no disponen de medios para recoger muestras objetivas.

La pésima gestión -o la ausencia de la misma- hace que muchas de nuestras playas y costas sean peligrosas para la salud.

Para agravar más el problema, ni siquiera los expertos en el tema se ponen de acuerdo en las medidas a tomar. Mientras unos opinan que un pretratamiento antes del vertido al mar es más que suficiente; otros sostienen que por poco que se contamine mediante vertidos a través de emisarios, sigue produciéndose una contaminación acumulativa que el mar no podrá seguir aceptando indefinidamente.

Si en Aedenat-Asturies nos viéramos en la necesidad de tomar partido por una de estas posturas, indudablemente optaríamos por la segunda pero con un matiz importante: **mejor que depurar es no contaminar.**

En este punto no se ha hecho ni se hace lo necesario para evitar la contaminación en origen y evitar así complicaciones en las zonas terminales.

Si el agua es un bien escaso hoy,

mañana lo será aún más; de ahí la necesidad de reciclar las aguas residuales en el mayor grado posible dejando los vertidos al mar por emisarios submarinos como último recurso, no como primero.

Es frecuente escuchar o leer en los medios de comunicación la expresión "no sobrepasa los valores máximos permitidos". Esta es una de las paredes con las que chocan a diario los grupos ecologistas, es el arma preferida de los burócratas de organismos responsables del medio ambiente y suele ser la frase lapidaria con la cual se pretende hacer callar las voces que exigen más rigor y cuidado con la naturaleza.

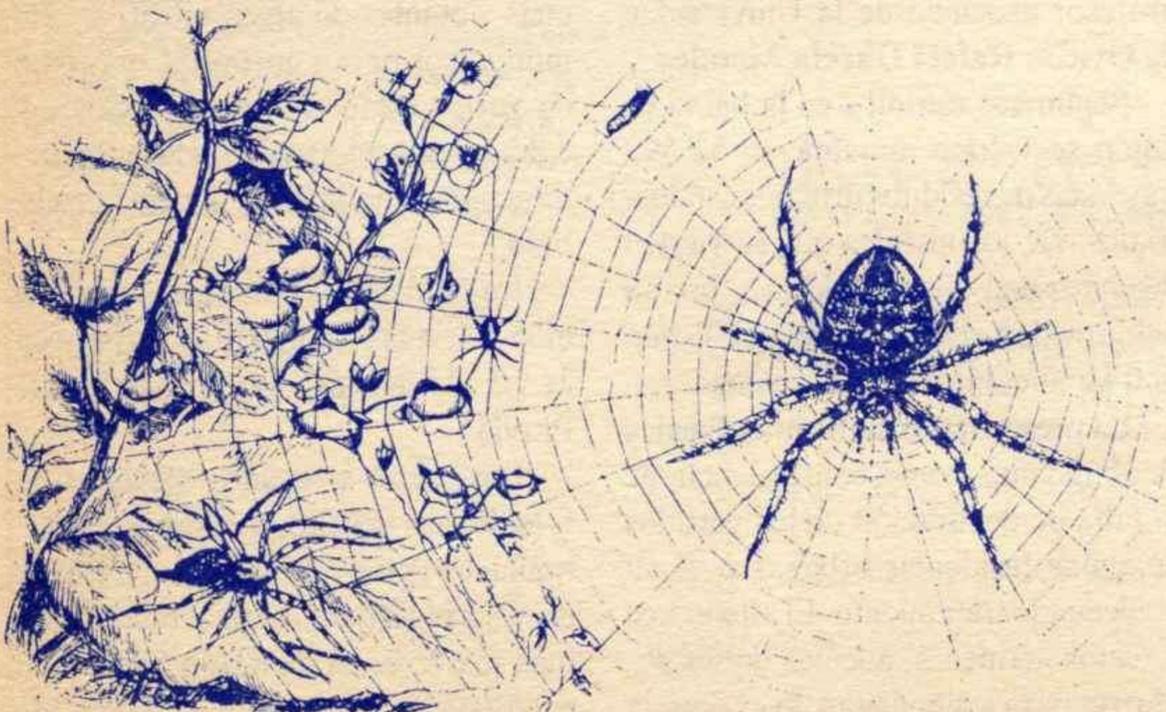
Hasta ahora los mares han actuado como gigantescas depuradoras de nuestros desechos, pero el desarrollo tecnológico, realizado sin ninguna preocupación ambiental, está poniendo límite a la capacidad regeneradora de estos. La razón principal es la aparición de productos cuyo reciclaje natural es muy lento o imposible, agravando el problema global de contaminación ya que, por el continuo movimiento del agua, los contaminantes circulan del mar a la tierra al fijarse en los eslabones de la cadena trófica.

Gijón

Ya hemos visto la variedad de criterios que existen a la hora de ponerle un baremo a la contaminación marina. Por un lado, la inexistencia de normativas; por otro, los que permiten que la población y las bacterias compartan amistosamente la misma playa y los más rigurosos que no toleran más de 10 E. coli/ml. como el caso de Israel.

Existen casos curiosos y más cercanos: en la playa de Gijón se han llegado a utilizar dos baremos. En verano "el máximo de coliformes por mililitro permitido" era el doble que en invierno, cuando la playa está vacía y no hay turistas cerca. ¿Acaso son más "voraces" las bacterias en verano que en invierno?, ¿es que la contaminación solo interesa desde el punto de vista de los bañistas?

Tenemos que partir de que los baremos "legales" no evitan la contami-



Muchas veces las leyes son como las telarañas: los insectos pequeños quedan prendidos en ellas; los grandes las rompen. Anacarsis (siglo VI - V a.C.)

nación, lo que ayer era tolerable puede no serlo mañana, dependiendo de la administración de turno o de las normas impuestas por la UE, lo único que puede evitar el ser un "punto negro" comunitario es que realmente nuestras costas estén en buenas condiciones sanitarias y para ello solo tenemos un camino: evitar los vertidos en lo posible y depurar totalmente el resto.

Hace un par de años se comenzaron las obras del colector de Peñarrubia y este año las del colector de la zona oeste. No habría nada que objetar al respecto si paralelamente se estuviese construyendo una planta de depuración de aguas que evitaría los vertidos contaminantes al mar (al menos una gran parte). Pero no es así, se construyen colectores, interceptores, emisarios submarinos con bocas difusoras de aguas negras... y la depuradora queda para otro momento.

Se habla de la construcción de una planta de pretratamiento (sin más especificaciones), lo cual es, a todas

luces, insuficiente. Dada la magnitud y variedad de los contaminantes la única forma de sanear la costa es con una depuración completa y responsable. El saneamiento de una ciudad no consiste en canalizar las aguas negras y verterlas "donde no se vean" mientras se pretende construir playas que, antes de su construcción, están condenadas a sufrir una importante carga de contaminantes debido a las zonas donde verterán los emisarios submarinos las aguas sin depurar o con depuración insuficiente.

Aedenat-Asturies no aboga por la construcción de plantas depuradoras indiscriminadamente, lo que creemos necesario es un control, depuración y eliminación de los vertidos industriales que van a parar al sistema de aguas residuales urbanas. No es justificable que un industrial no tenga medios para conocer y tratar sus vertidos contaminantes, además la Administración, que en estos casos es tolerante, debe sancionar a las empresas que no tengan

depuradoras o que, aún teniéndola, no funcione correctamente.

Mientras existan empresas que viertan directamente a la costa o a los ríos, mientras nos conformemos con la construcción de colectores y emisarios submarinos que nos alejen el problema un par de kilómetros, mientras la política de saneamiento no afronte el problema coherentemente con las necesidades medio ambientales de un mundo cada vez más degradado, mientras muchos sigan pensando que denunciar el mal estado de nuestro litoral es una especie de "traición", mientras no intentemos llegar al propuesto vertido cero para el año 2.000, seguiremos año tras año con esta historia interminable de informes y contrainformes todos los veranos.

El estado de nuestras costas no debe ser medido en base al turismo sino a la realidad y en vista de los datos expuestos anteriormente la contaminación de la costa asturiana es, un año más, "intolerable". ■

La bajada del Ebro

Con una llamada a la conciencia y la sensatez comienza este libro, de Aedenat-Ecofontaneros, trabajado con el esfuerzo de muchos y reflejo de las críticas y propuestas del movimiento ecologista al anteproyecto del Plan Hidrológico Nacional. Da a conocer el significado de esta iniciativa fluvial que embarcó a entusiastas defensores de la naturaleza en "La bajada del Ebro" que tuvo lugar entre los días 1 y 18 de julio de 1993, acompañados por los ciclistas que recorrieron sus riberas desde las montañas cántabras hasta el Delta, y testigos todos de la maltrecha situación de sus aguas.

El primer capítulo del libro, "¿De dónde partimos y qué nos proponen?", informa sobre la realidad de la cuenca del Ebro mediante su descripción hidrológica y de calidad de las aguas. Más de veinte páginas de gráficos y mapas aportan una interesante

Un libro sobre el viaje de la Dragona



y valiosa información sobre las precipitaciones medias anuales en la cuenca del Ebro, los recursos subterráneos, embalses, potencia hidroeléctrica, etc. En otro apartado se explica el

Anteproyecto del Plan Hidrológico Nacional y el Pacto del Agua.

"La consideración del agua como patrimonio social y medioambiental, y no simplemente como recurso económico" es la primera propuesta de las trece en que se resume el "Manifiesto de Iberia", la Dragona, que agrupa en 18 simbólicos bloques todo un conjunto de ideas, criterios y reivindicaciones que se debatieron desde el movimiento ecologista sobre el plan. Sugestivas conclusiones que nos llevan hasta unos imaginativos cuentos fluviales e imágenes de la bajada, que refrescan la memoria de la aventura.

"LA BAJADA DEL EBRO. Una llamada a la sensatez, la racionalidad y la imaginación desde la acción". Aedenat-Ecofontaneros y varios. Edita Fundación Ecología y Desarrollo con el apoyo de la Universidad de Zaragoza. ■

Tres patas para un banco

por Emilio Barco (ERA-Aedenat)

Hubo un tiempo en que los estados se caracterizaban, entre otras cosas, por el intento del control de la apariencia, en una sociedad que, desde el siglo XV se iba haciendo cada vez más individual y con ello la comunidad social más desigual. El individuo no era lo que era sino lo que conseguía aparentar. Fue el tiempo de los usurpadores.

En esa época, hace casi cuatrocientos años, un profesor de matemáticas, Emeric Crucé, realizó la primera propuesta sobre un gobierno general del mundo que garantizase la paz internacional mediante el arbitraje de una asamblea permanente, con sede en Venecia, que custodiara el libre tráfico económico. No prosperó.

Vivimos como vivimos, porque la mayoría no vive como nosotros.

Para entonces el Calvinismo en el norte ya se había negado a costear el Renacimiento en el sur y había elevado al mundo espiritual el trabajo y el negocio, decayendo una civilización que conjugó el verbo ser para dar a luz al pragmatismo de los bárbaros del norte, que acabaría imponiendo el verbo tener hasta el absurdo de conjugarlo con lo, por inmaterial, inaprensible (tengo sed).

Desde entonces, el norte, dominante, se ha negado a pagar las necesidades del sur, o sus caprichos, según se mire, por la misma razón por la cual nunca entendieron sus costumbres y sus ritos: su incultura (visto desde el sur).

Pero lograron imponer su orden y con ello su moral, culminando un largo proceso el pasado 15 de abril en Marraquech, con la firma, por 124

países, del acuerdo alcanzado en la Ronda de Uruguay del GATT, por el cual, entre otras muchas cosas, se crea la Organización Mundial del Comercio (OMC) que, por supuesto, no tendrá su sede en Venecia.

Se ha hecho, tras largos años de marquetaría, la tercera parte del banco (para definir un plano son necesarios tres puntos en la lógica cartesiana que nos domina), en el que afianzaran sus orondas posaderas algunos países satisfechos, junto a las satisfechas posaderas de algunos orondos países.

Las otras dos, made in USA, salieron de los talleres de Bretton Woods en el año 1944, como muestra del reconocimiento por parte de algunos países a los EE.UU. por su implicación en la guerra mundial, de su liderazgo en el control del sistema monetario mundial y en la reconstrucción de Europa y de los países menos desarrollados. La primera pata se llama Fondo Monetario Internacional (FMI), y la segunda simplificado, Banco Mundial (BM).

Están ya firmemente asentadas las tres patas que sustentan el orden económico mundial y, lo que es más importante, se han hecho con el mejor material hoy disponible: el dinero. Está todo controlado. Los países ricos resoplan su cansancio en el firme banco. No me resulta fácil describirlas, por lo que no la haré, me limitaré a dar a estas líneas un riguroso carácter científico: les hablare de mis sentimientos.

En las sociedades rurales, que ya no quedan, el crédito era avalado por el pasado. Una persona obtenía o no crédito en función de algunos valores éticos que había acumulado a lo largo de su vida. En nuestra moderna sociedad postindustrial el crédito es avalado por el futuro. Poco importan los valores éticos del solicitante frente a la viabilidad del proyecto, de

acuerdo a los parámetros económicos dominantes, que han determinado que el desarrollo sin crecimiento no es viable.

Con esta filosofía el FMI dicta recomendaciones que son de obligado cumplimiento para los países pobres acosados por su deuda y el BM da crédito a proyectos en estos países que son viables según los parámetros utilizados para medir el desarrollo en nuestros países ricos, y que, las más de las veces, garantizan mejor nuestros intereses, que cubre sus necesidades.

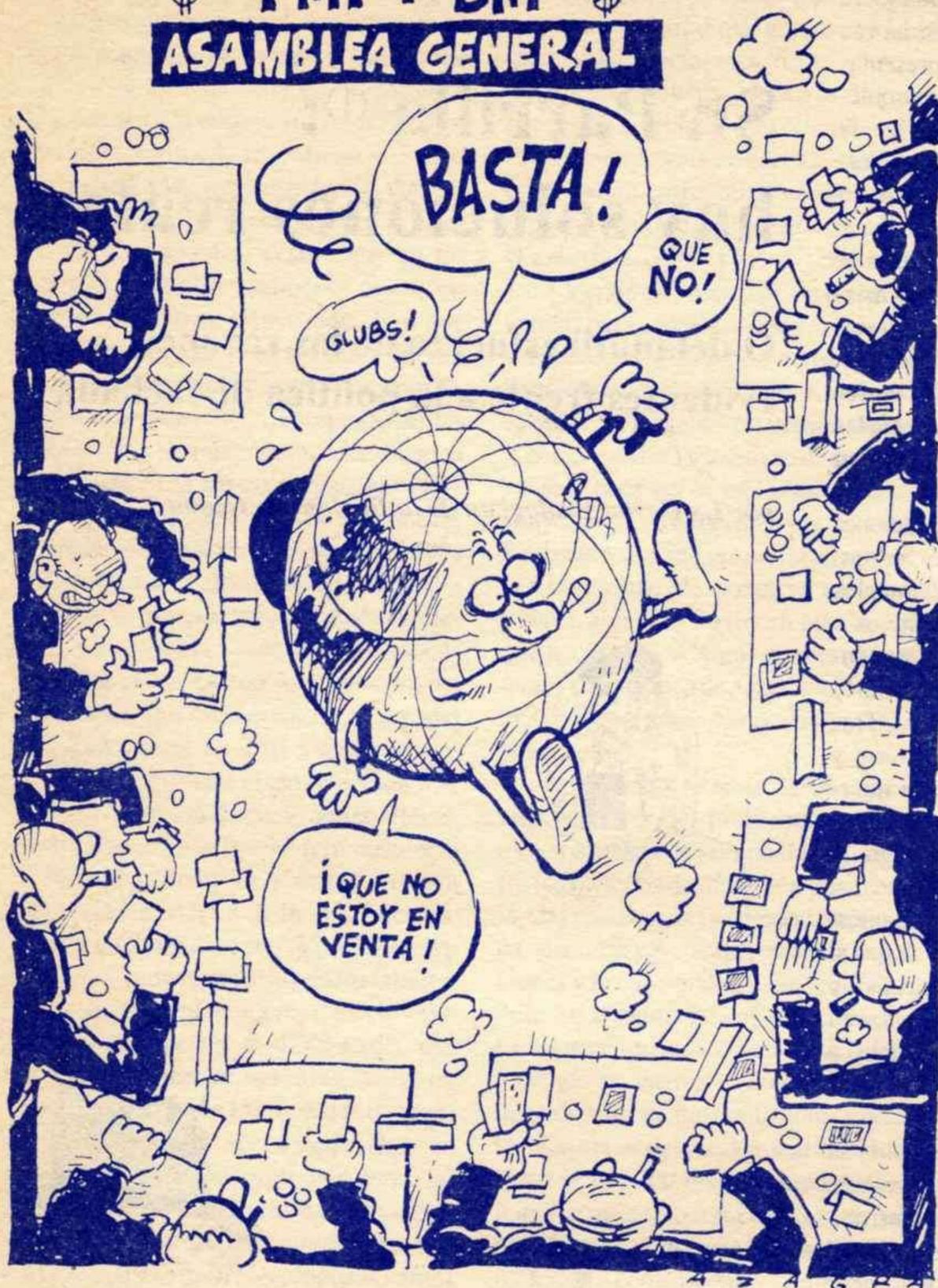
Los gobiernos de los más de 150 países que son socios de estos "clubes" aceptan esta filosofía, que no dudan constituye, en lo económico, un firme puntal del sistema político que, creen, mejor sirve a la humanidad: la democracia. Y se lían la manta a la cabeza para ignorar que en estos clubes tan poderosos, los 24 países más ricos del mundo tienen más de la mitad de los votos, cuando en ellos no vive ni la sexta parte de la población mundial.

Y envolvemos nuestro despilfarro en papel reciclado y lo metemos en cajas biodegradables

Los demócratas pueden encontrar aquí una razón para expresar su sentimiento de rechazo: cuanto mayor es el poder de estos "clubes" menos democrática es la sociedad que se lo da.

En cincuenta años de recomendaciones y de inversiones se ha conseguido que más de la cuarta parte de la humanidad sobreviva hacinada en la periferia de monstruosas ciudades con más de diez millones de habitan-

\$ FMI y BM \$ ASAMBLEA GENERAL



tes; que la población que no tiene qué comer se haya multiplicado por tres, y que el 20% más rico de la humanidad haya multiplicado por cuatro su riqueza, obteniendo el 87% de los ingresos, en tanto el 20% de los más pobres obtiene el 1,4%. Un niño de nuestro entorno tiene más dinero para gastar en un año que cada una de los 500 millones de personas más pobres de la tierra.

Encontraran otras muchas razones los humanistas para rechazar el aumento de poder de estos clubes de ricos al que, también, están asociados los pobres. Medio siglo de desarrollo, controlado desde y para lo económico, ha sido suficiente para

causar el hombre más daño al planeta que en todos los milenios anteriores. La cultura del consumo y del despilfarro no tiene límite y los recursos son limitados. Los países ricos consumen las dos terceras partes de la energía, del acero, del aluminio, del cobre, del plomo y de otras materias primas y saben que por ello no es posible que todos los países del mundo alcancen su mismo nivel de vida, aunque se llenen la boca hablando de la ayuda al desarrollo. Vivimos como vivimos, porque la mayoría no vive como nosotros. Para despistar hablamos de "bomba demográfica" en el Tercer Mundo y hacemos de la esterilización de las mujeres de los

países pobres un objetivo más urgente que la educación, la higiene o el trabajo digno. Y envolvemos nuestro despilfarro en papel reciclado y lo metemos en cajas biodegradables, al mismo tiempo que nos convencemos a nosotros mismos de lo maravilloso de la naturaleza, mientras contemplamos una puesta de sol en el cuarto canal de la televisión, pública o privada.

También los ecologistas pueden encontrar razones para decir: **50 años bastan**. Pero estos cincuenta años no han sido suficientes. Al contrario, han sido el ensayo que ha dado resultado. Para celebrarlo se van a reunir en octubre, en la capital de un socio fiel del club más de 10.000 hombres grises.

Pero: ¿qué van a celebrar? ¿la puesta en escena del buitre acechando a la niña sudanesa caída en la tierra reseca del último *Premio Pulitzer*? ¿Los machetazos de los *hutus* y las rafagas de ametralladora de los *tutsi*? ¿El esperpento de *Don Mariano Rubio*? ¿El Sarajevo de *Goytisoló*? ¿El paro de nuestros países ricos y las condiciones de vida y trabajo en los cinco dragones del sureste asiático? ¿La penúltima tregua de Chiapas?

Después de cincuenta años, los hombres de color humo que aterrorizan a *Momo* en el cuento de *Michael Ende*, vagarán por las calles de Madrid, robándoles su tiempo a ilustres de la Corte, a esforzados trabajadores, a reflexivos intelectuales, a poderosos señores y a voceros del orden, porque están convencidos de que son mayores.

Sólo la fantasía de los que aún somos niños nos permitirá, desde las tablas rotas del callejón, ver, junto a *Momo*, pasar a los hombres grises y lanzarles una lata vieja como ésta para que usted sepa que también hay hombres blancos, amarillos y negros. Que hay otros. Para usted lanzamos esta lata. Los hombres grises, como en el cuento, serán tragados por el tiempo en la *Calle Jamás*, que nada puede ante la flor horaria de *Momo*. ■

En el ámbito de una semana sobre el agua y el medio ambiente se celebró en Murcia una mesa redonda sobre dicha problemática. Allí escuchamos por enésima vez al señor Parrilla clamar al cielo porque se le presentasen soluciones ecológicas realistas a la grave problemática que debe gestionar el organismo que dirige, la Confederación Hidrográfica del Segura. Ante mi desesperación por su vehemente cabezonería habitual, un compañero garboso me dijo, también por enésima vez, que en éste tipo de foros "oficialistas" no merecía la pena esforzarse por exponerles a los indiferentes asistentes las propuestas y posturas alternativas que nosotros defendemos. Pese a no estar muy de acuerdo con esto último, la ineficiencia del moderador y las parrafadas de los componentes de la mesa, especialmente las del personaje en cuestión, desplazaron toda posibilidad de debate participativo.

El individuo planteó que las únicas soluciones realistas a los problemas clásicos de la política hidráulica eran las suyas (curiosamente tan clásicas como los problemas) y desafió a los colectivos alternativos a concretizar otras más ecológicas pero realistas, acusando a todos los posicionamientos públicos anteriores de éstos colectivos como utópicos y demagógicos. Tras este desafío, en vez de respetar el turno del resto y escuchar las distintas propuestas, cortaba cada intervención, se deshacía casi furibundo en manoseados tópicos, ocupaba el tiempo e impedía todo diálogo; lo normal vamos, todo un ejemplo de democracia.

Como quiera que es importante no dejar de contestar estas cuestiones básicas, dejar constancia de que sí existen propuestas viables (e incluso más lógicas), y exponerlas con la suficiente sencillez para que sean fáciles de asimilar con rapidez por to quisque, paso a reflejar en plan esquemático algunas de las ideas alternativas al respecto.

* **Sequía.** El que la demanda de agua aumente y su disponibilidad disminuya (excusa de los trasvases y no pocos pantanos, grandes negocios para la construcción), no es sino otra de las trágicas pruebas de que el modelo económico vigente es insostenible y no tiene más salidas que la rapiña y el robo de recursos (2) a otros pueblos más débiles o, lo más sensato y justo, el cambio radical de modelo.

El motor del sistema es el crecimiento económico indefinido, pero la insidiosa pretensión de basar la economía en consumos crecientes de recursos escasos es insostenible, suicida. Si los recursos son limitados, deben limitarse los usos, creciendo tan sólo a igual ritmo que las mejoras en eficiencia. Tanto más cuanto que las alteraciones climáticas y la destrucción de la cobertura vegetal y suelo, provocan la disminución de los recursos hídricos en todas las cuencas.

Como el agua es limitada, los usos también deben serlo: frénese la continuada puesta en regadío de nuevos territorios; impídase la construcción indiscriminada de nuevas urbanizaciones y campos de golf; persígase con efectividad a los grandes contaminadores; ahórrase agua en las ciudades; límitese el simple crecimiento urbano atendiendo a los recursos; descentralícense los servicios... Todo lo demás, las posturas oficiales 'de ahora y siempre' son verdaderos atracos a

Sr. Parrilla ⁽¹⁾: hay soluciones reales

O del inútil esfuerzo de las razones evidentes frente a la política de fachada

por La Garba Ecológica de la Región Murciana



una sociedad cada vez más próxima al colapso.

* **Encauzamiento.** La insistencia en la realización de obras para el traslado de 400 m³/sg de agua de la Contraparada a Guardamar (3) para 'solucionar' las riadas, demuestra una apabullante cortedad de miras (o un total conchaveo con las constructoras). El problema último no es el cauce, y además, pese a que en las cuentas totales los volúmenes de las riadas no supongan demasiado, hay que intentar aprovechar al máximo toda el agua mediante una revegetación conservadora, consecuente y completa, de las cabeceras, y un replanteamiento drástico de las prácticas agrícolas abusivas (4).

No me vale que el sr. presi diga que las repoblaciones sólo solucionarían el 10% del problema. Dudo mucho de que conozca otras propuestas y por tanto debe referirse a las repoblaciones más ranciamente típicas en este estado: los monocultivos madereros (pretendidamente al menos) de pinos por medio de terrazas.

En una primera etapa, y debido a la intensa remoción del suelo que conllevan y sólo si están bien hechas (circunstancia harto infrecuente) las terrazas retienen eficazmente el agua de lluvias intensas. Pero a medio plazo, con la proliferación y evolución de reguerillos en los taludes, el encostramiento superficial, los fenómenos de pipeo y deslizamiento, etc, estas estructuras se muestran débiles y constituyen uno de los métodos de revegetación más ineficaces a medio plazo en cuanto a establecimiento de comunidades vegetales y retención de suelo y agua, que es lo que en definitiva interesaba. Las revegetaciones que los ecologistas hemos propugnado con fines conservacionistas, que atienden a todos los pisos de vegetación con el objetivo de cubrir el suelo, logran retener porcentajes mucho más significativos.

De todos modos, no estaría mal que todas las cabeceras estuvieran en condiciones de absorber al menos ese 10% mencionado, por que la situación es muy otra. Pero además es que queda la mayor parte del terreno que participa del problema, el agrícola, y en el que habría que corregir muchos abusos de los particulares y, con mayor urgencia aún, erradicar la actual desidia de los responsables públicos en cuanto a vigilancia, sanciones, correcciones y formación de los agricultores.

Otro punto es restaurar las riberas del río en todos aquellos lugares donde sea posible, de modo que se amplíe el cauce

mediante su ensanchamiento en vez de su profundización, y se instauren franjas de vegetación natural que garanticen la estabilidad de los taludes y la subsistencia de especies ripícolas. Además de proteger contra las riadas, ésta actuación crearía una considerable riqueza ecológica de gran valor, entre otras cosas, para el esparcimiento de la población. Si además el agua fuese limpia eso ya sería idílico.

* **Vertidos.** La obtención de pruebas válidas para sancionar a los causantes de vertidos contaminantes o simplemente ilegales suele excusarse por lo difícil que es pillar 'in fraganti' un vertido puntual. Y como es difícil y les viene de perlas que así sea, pues no se molestan mucho en aumentar la guardería y los controles. Realmente cuando se empiezan a preocupar es cuando de puñetera casualidad pillan a alguien y no tienen más remedio que hacer algo... 'algo' que congruentemente con su línea de actuación, suele ser minimizar el caso, dar largas y, al final, pasar de todo.

En realidad se trata de una excusa más y la raíz del problema es la falta desvergonzada de voluntad política. Entre los métodos de detección posibles, de lo más eficaz sería la inspección periódica, aleatoria y por sorpresa de las instalaciones y la cadena de producción. Como quiera que cada sistema productivo genera unos residuos fácilmente calculables teniendo en cuenta el volumen de producción y los medios utilizados, y que un técnico industrial puede cuantificarlo con suma facilidad si revisa la producción en marcha, pues sólo sería cuestión de hacer obligatoria esa especie de "auditoría de materias" consumidas y residuales, así como la aplicación rígida de sanciones verdaderamente disuasorias que hagan rentable la instalación de depuradoras en origen y mejoras en la minimización de desperdicios.

* **Democracia directa.** O sea, agilidad informativa, mecanismos de participación ciudadana, y de los equipos multidisciplinarios para la resolución de problemas complejos.

Una queja ineludible de los movimientos y grupos sociales de éste estado es la acuciante falta de cauces de participación y control por parte de los sectores implicados en un problema concreto, así como en las actuaciones que la administración realice para su resolución.

De entre las evidencias más claras que la ecología como ciencia ofrece es que los sistemas naturales, y por ende todos los reales, son complejos y para

abordarlos óptimamente se precisan las aportaciones de muy diversos puntos de vista. Sólo podrán alcanzarse soluciones realistas si se tratan mediante equipos de trabajo, de investigación y de decisión multidisciplinarios.

Al susodicho no le cabe en la cabeza que el río (y el agua) es algo con muchas facetas y que, por muy buenos ingenieros de canales que tenga, no lo podrán comprender en su totalidad. Si el río es solo tratado por ingenieros de canales, pues obviamente sólo podrá salir un canal (para sospechoso provecho de las constructoras... Y ya van tres, ¿no es mucha casualidad?), que es exactamente lo que está ocurriendo.

¿A qué espera la CHS para sacar a concurso los puestos vacantes de profesionales de otras disciplinas distintas a las del clan monopolizador?, ¿para cuando un consejo asesor del agua vinculante e igualitario entre todos los sectores implicados?, y en fin ¿para cuando un organismo público decidido, transparente y democrático (y no vendido a las constructoras)? ■

P.D.: Realmente el Sr. Parrilla es un jefe ejemplar, modélico... y por ello todo lo dicho acerca de su actitud frente a nuevas propuestas es perfectamente aplicable al resto, a sus superiores especialmente. "A más mandones, más cabezones".

No atienden a razones. Ante tanta insensatez y trapicheo con un bien tan imprescindible y escaso ¿qué hacer?... pasemos a la acción.

Notas:

1. Juan José Parrilla, presidente de la Confederación Hidrográfica del Segura en los últimos tiempos.

2. Si hubiera que pagar un precio justo, el uso del agua fuera de su entorno de origen no sería rentable por los enormes costos energéticos y daños ecológicos causados en su lugar de origen principalmente.

3. En realidad en el Segura son frecuentes las riadas que superan con creces dicho volumen.

4. Ejemplo: los regadíos modernos si ahorran agua de entrada, pero la brutal agresión al suelo que producen (laboreos constantes en pendiente) origina el desperdicio por escorrentía erosiva de grandes cantidades de agua de lluvia, teniendo también grandes necesidades para lavados de sales, y siendo de lo más propicio a extenderse incontroladamente.

Moratoria del P.D.I.



Aedenat, pone en cuestión el actual modelo de transportes, y el continuo crecimiento de la movilidad de personas y mercancías en modos motorizados no sólo en las relaciones locales y regionales sino también a nivel comunitario e internacional. Movilidad que se va a incrementar aún más si cabe con el funcionamiento de las medidas propuestas en el Plan Director de Infraestructuras (PDI 1993-2007).

Este Plan está enmarcado en proyectos europeos similares que se concretaron a finales de 1993 en el conocido Informe Delors sobre "Crecimiento, competitividad y empleo".

El modelo productivo tiene una dependencia directa de las relaciones económicas internacionales y comunitarias por lo que parece obligado aumentar nuestra dotación de infraestructuras de transportes que nos iguale ante una supuesta posición de "competitividad".

Para ello los tecnócratas del sistema han pensado en la construcción de agre-

sivas infraestructuras de transportes: autopistas, autovías, anillos de circunvalación y trenes de alta velocidad. En concreto el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente ha aprobado el Plan Director de Infraestructuras (PDI) que proyecta un escenario para el 2007 en el que existirán: 10.660 Km de autovías y autopistas, 1.790 Km de vías de conexión, 10.000 Km de carreteras convencionales, 1.616 Km de red ferroviaria de alta velocidad,...

Así el PDI articula las estrategias comunitarias, regionales y locales que se resumen en una agudización de los actuales desequilibrios sociales, territoriales, ambientales y económicos.

Las infraestructuras se siguen localizando en las tradicionales áreas de actividad productiva y de concentración de la población. Son las grandes áreas metropolitanas, el Arco Mediterráneo y el Corredor del Ebro las zonas que van a seguir acaparando los mayores presupuestos.

Pero además existe una distribución desequilibrada en cuanto al reparto presupuestario; de los 13,8 billones de pesetas que el PDI dedica a Transporte, la mayor parte se destina a infraestructuras de gran capacidad.

La carretera es la que absorbe los mayores presupuestos económicos, unos 7,2 billones de pesetas, que suponen el 52% de la inversión en transporte.

En este escenario el ferrocarril convencional tiene cada vez menor importancia como medio de transporte regional y de largo recorrido, prevaleciendo dentro de este modo la inversión en alta velocidad al menos en un 50% (unos 1,4 billones de pesetas) de todo el presupuesto ferroviario, asignándose únicamente 359.000 millones de pesetas a las Cercanías.

La política ferroviaria es similar a la puesta en práctica en los últimos años, lo que colaborará a incrementar los problemas arrastrados desde fines de los 1980: deficit económico, reducciones de plantilla o descapitalización de las líneas convencionales, olvidando que el ferrocarril es un servicio público.

La carretera es por tanto el modo que resulta más beneficiado a pesar de su ineficacia y de los efectos negativos que ocasiona desde del punto de vista social y ambiental.

Este modo genera una importante siniestralidad, en 1992 se registraron 129.949 accidentes de los que al menos 7.818 fueron fallecimientos y el resto heridos de mayor o menor consideración, provocando consecuencias sociales irreparables y gastos económicos adicionales al conjunto de la sociedad (perdidas de trabajadores en edad activa, aumento del número de pensiones, colapso del sistema judicial etc.).

Es el transporte por carretera muy derrochador de energía de carácter no renovable, suponiendo el 39,3% del consumo final de energía. Por lo tanto es uno de los sectores más colaboradores a la contaminación atmosférica. Durante 1990 el transporte participó en un 30% del total de las emisiones de CO₂, y es el modo viario el que emite a la atmósfera mayores cantidades, representando un 79% del total. Igualmente, la carretera colabora en las emisiones de Plomo, Oxidos de Nitrogeno y de Azúfre.

Otro efecto negativo es la contaminación acústica. El tráfico rodado es una de las principales causas del ruido no sólo en las ciudades, sino también las zonas afectadas por desplazamientos interurbanos.

Ambas formas de contaminación afectan a la población en grados distintos, la atmosférica puede dar lugar a problemas respiratorios, cánceres, etc, a lo que se unen las repercusiones globales de carácter indeterminado: modificación del clima por el efecto invernadero, lluvia ácida, etc.

El ruido tiene consecuencias en el desarrollo de la vida diaria: estrés, disminución del rendimiento, perturbaciones del sueño, etc.

Propuesta alternativa

Como se puede observar en este pequeño diagnóstico, el PDI colabora a incrementar la "insostenibilidad" del actual sistema de transportes, contradiciendo con ello los objetivos medioambientales a los que se ha comprometido no sólo la Comunidad Internacional sino el propio Gobierno español.

Nuestra propuesta alternativa exige a corto plazo la paralización de los proyectos de infraestructuras de transportes de gran capacidad (autovías, autopistas, anillos de circunvalación y

trenes de alta velocidad), y un periodo de reflexión en el que la sociedad debata no sólo este plan de infraestructuras sino también la viabilidad futura del modelo económico actualmente vigente.

Aedenat propone un **modelo de transición** a corto plazo, que permita un cambio en la actual política de transportes, cuyo objetivo se centre en la disminución de las emisiones de CO₂ a través de la transferencia de desplazamientos motorizados individuales a los transportes colectivos y a los no motorizados para la consecución del objetivo.

Para ello habría que poner en funcionamiento medidas, que en otros países ya han sido aplicadas; a continuación se exponen algunas de las actuaciones a poner en práctica.

En el medio urbano:

- Fomento de los transportes públicos colectivos.
- Restricción del uso del vehículo privado en la ciudad.
- Potenciar los desplazamientos no motorizados en las zonas urbanas, diseñando itinerarios para peatones y ciclistas, creando una ciudad en la que convivan todos los modos de transporte, pero en la que el peatón y el ciclista tengan un mayor protagonismo.
- Racionalización en la distribución de los usos del suelo, creando relaciones de proximidad entre los desplazamientos de la residencia al trabajo, a las compras o a la escuela.

En el medio interurbano:

- Recuperación del ferrocarril convencional que incentive a este modo frente a la actual competencia de la carretera.
- Conseguir la transferencia del transporte de mercancías que actualmente se distribuye a través de la carretera al ferrocarril; realizando conexiones favorables entre los diferentes modos de transporte que fomenten una intermodalidad real que no margine el modo ferroviario.
- Reducir drásticamente los actuales límites de velocidad en carretera, y cumplimiento estricto de las Normas de Seguridad Vial. ■

En defensa del ferrocarril

por la Comisión de Urbanismo y Transporte de Aedenat

A iniciativa de Aedenat y los sindicatos CC.OO., UGT y CGT se ha decidido constituir una Plataforma abierta a la participación de todos aquellos grupos y personas que estén interesados en la defensa del ferrocarril convencional, frente a las graves amenazas que se ciernen sobre la supervivencia del mismo por causa de la actual política de transportes, configurada en el P.D.I., cuyos proyectos de inversiones y actuaciones hasta el 2.007 son claramente regresivos para el ferrocarril.

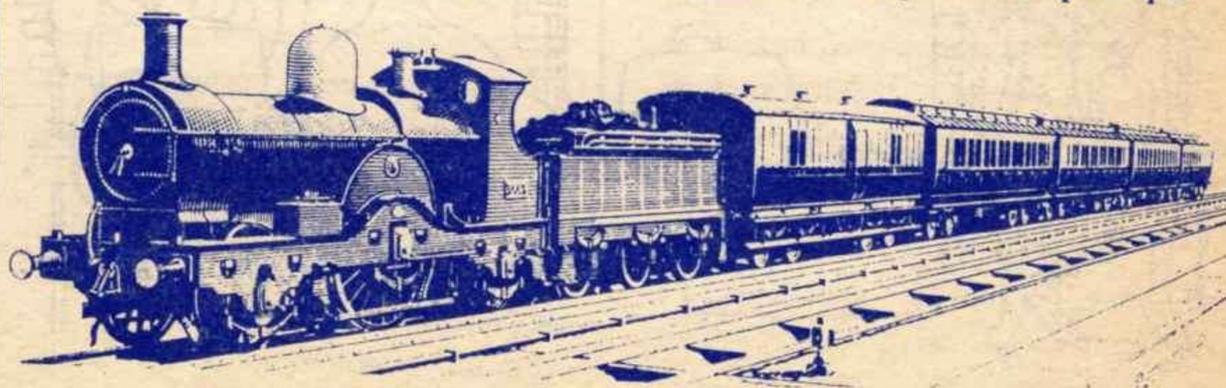
Está en juego el porvenir de un medio de transporte que, aparte de su importancia histórica y cultural, posee probadas ventajas medioambientales, sociales y económicas sobre el transporte por carretera, al que van destinadas una parte abrumadora de las inversiones del P.D.I.

Es de sobra conocido el menor impacto que el ferrocarril causa sobre el medio ambiente, tanto en lo relativo a la contaminación atmosférica y acústica, como en otros problemas como la eficiencia energética, la utilización de espacio, el impacto paisajístico o el efecto barrera. Asimismo el ferrocarril destaca por sus ventajas sociales frente a la carretera, como son su mayor eficacia para transportar grandes cantidades de personas o mercancías, su seguridad y el consiguiente menor coste social derivado de la siniestralidad, o su importancia para el desarrollo social y económico de las regiones como factor equilibrador de las mismas. Además el tren contribuye a conformar un concepto colectivo y comunitario del transporte, favore-

ciendo la calidad y los valores culturales y sociales del viaje.

Pero no sólo el ferrocarril aventaja al transporte por carretera en los aspectos sociales y medioambientales apuntados, también en el controvertido capítulo económico pensamos que el tren es claramente la mejor opción de transporte. Sin embargo, el argumento reiteradamente esgrimido por la Administración consiste en la no "rentabilidad" económica del transporte ferroviario. De todas formas, antes de rebatir este tergiversado punto de vista, cabría recordar que el ferrocarril es un servicio público, no un negocio, y que, por tanto, de ser ciertos los juicios negativos en cuanto a su "rentabilidad", de ninguna manera serían válidos para proceder a su abandono, dada su irremplazable importancia social.

Cuando se compara al ferrocarril con la carretera desde unos criterios economicistas, suele olvidarse en la valoración de resultados la imputación a los mismos de los costes que las externalidades de ambos medios de transporte generan. Puesto que si se consideraran los incalculables costes medioambientales que provoca el transporte viario, más los costes resultantes de la siniestralidad, de las horas perdidas en atascos, del enorme consumo energético tanto en la fabricación de los automóviles como en el funcionamiento de éstos con combustibles fósiles no renovables de importación, sin desdeñar el sacrificio para infraestructura viaria de suelos destinados a otras actividades, no quedaría ninguna duda de que el transporte por



carretera es mucho más gravoso para el conjunto de la sociedad.

Otro aspecto tanto económico como social que debería considerarse, es que históricamente el tren ha sido el medio de transporte que han utilizado mayoritariamente las clases sociales más desfavorecidas económicamente. No debe olvidarse que el automóvil nació con el siglo como un artículo de lujo para los más pudientes, convirtiéndose con los años en el objeto de consumo que mejor parecía representar los valores de "progreso" y "modernidad" del modelo capitalista, hasta llegar a alcanzar en muchos casos, por obra y gracia de la publicidad, características cuasi-totémicas. La realidad, sin embargo, es que el coche es aún hoy día inasequible para muchas economías domésticas, comprometiendo perniciosamente otras muchas que se endeudan en su compra, impelidas por un ambiente social que califica de imprescindible a un artículo, que además de ser nocivo es gene-

ralmente superfluo.

En consecuencia, de continuarse el proceso de desmantelamiento del ferrocarril convencional, el derecho fundamental a desplazarse libremente por el territorio por necesidad u ocio, consagrado en el art. 19 de la Constitución Española, quedaría en entredicho, dado que el transporte por carretera no garantiza por sí solo ese derecho. Tan sólo el 36% de la población española tiene permiso de conducir; por el contrario, 24'5 millones de españoles carecen del mismo. Pensamos que garantizar el transporte colectivo de los ciudadanos es responsabilidad del Estado. Y sin embargo, el Gobierno ha iniciado un plan de progresiva privatización de RENFE, dejando vía libre a la desmembración de la Compañía en varias empresas con la consiguiente enajenación de su patrimonio, y a la entrada de operadores privados en la misma (Real Decreto 121/1994 del 28 de Enero por el que se aprueba el nuevo Estatuto de RENFE). Asímis-

mo hay que referirse al Plan Estratégico de RENFE 94-98, cuyo objetivo es la creación de filiales y la destrucción de 9.800 empleos. (Ya han sido destruidos 30.000 puestos de trabajo en los últimos ocho años).

Ante tal cúmulo de despropósitos se impone una movilización urgente si no queremos ver desaparecer el único, hoy día, medio de transporte colectivo terrestre capaz de compatibilizar el respeto por el medio ambiente con un alto grado de eficacia y trascendencia social. Su desaparición a favor de la carretera agravaría irreversiblemente la actual "cultura del automóvil", que no se contentaría sólo con devorar las ciudades como ya ha sucedido en el momento presente, sino que, al extenderse la infraestructura viaria a todos los rincones del territorio, y la inevitable proliferación masiva del vehículo privado para suplir las carencias de un desmantelado transporte público, la presión sobre los espacios naturales sería insostenible. ■

Las mujeres y la situación demográfica

por Justa Montero, Asamblea de Mujeres, y Laura Marquis, Grupo de Mujeres de Aedenat (*).

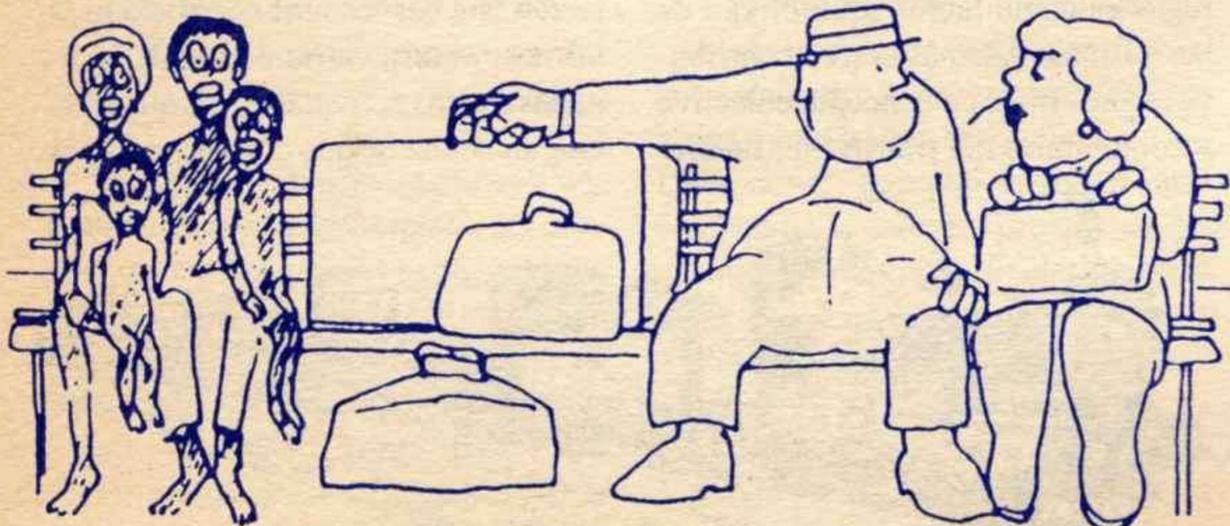
De un tiempo a esta parte existe una creciente preocupación por la situación demográfica, o como se ha dado en llamar el "problema de la Población".

A pesar de que es sobre las mujeres sobre quienes recae las políticas natalistas, sean estas de incentiva-

ción o reducción de la natalidad, en la mayoría de los discursos que sobre demografía se articulan, o estamos ausentes o se nos considera como simples receptoras pasivas de estas medidas; se instrumentaliza y mediatiza nuestra autonomía ante supuestos intereses colectivos contrapues-

to, se cercenan los derechos individuales en aras a otros, dictados desde suprainstancias internacionales o nacionales que hablan de LA POBLACION.

El centro de la argumentación ha ido variando a lo largo de los años, desde la primera Conferencia de Población y Desarrollo en Bucarest (1974) a la próxima de El Cairo (Septiembre 1994), se han ido introduciendo matices, incorporando elementos del discurso feminista en el lenguaje. Pero las autodenominadas políticas de población se han traducido a lo largo de estos años en políticas de planificación familiar, eso sí, más adaptadas a las coyunturas particulares: ya no se habla de imponer el control de natalidad, sino de atender "las necesidades insatisfechas de planificación". El término plani-



¡Si no tuvieran tantos hijos, no ocuparían tanto espacio!

ficación familiar ha sido sustituido por el de "derechos de salud sexual y reproductiva", pero las políticas de población siguen teniendo como objetivo la planificación familiar, es decir, modificar el comportamiento de las mujeres en relación a la maternidad o dicho de forma más clara: controlar su fecundidad. Con lo que se pone de manifiesto la diferencia entre un tratamiento social o biológico del problema.

El hecho de que la tasa de crecimiento (diferencia entre la natalidad y la mortalidad) sea de 1,74% anual en el Sur y el 0,4% en el Norte, es lo que da origen, al doble mensaje formulado para el Norte y para el Sur, y al consenso sobre los "problemas" que la "sobrepoblación del Sur" generan al medio ambiente, la amenaza que suponen para los recursos, y el motivo del empobrecimiento progresivo de las poblaciones de estos países.

En estos momentos la población mundial es de 5.600 millones de personas distribuidas en un 77% en los países del Sur y el resto en el Norte. Y a pesar de que sólo algo menos de la cuarta parte de la población (países del Norte) consume algo más de las tres cuartas partes de los recursos del Planeta, se sigue poniendo el acento del problema en el crecimiento poblacional, argumentando deterioro ambiental y escasez de materias primas. Hacer depender de forma única y directa los límites de los recursos con el crecimiento demográfico es una visión perversamente interesada y simplista.

Quienes sostienen la teoría malthusiana intentan hacernos creer que es esta "explosión demográfica" la causa de los males del planeta, convirtiéndola en el principal problema ecológico. Se pretende establecer una relación directa entre el crecimiento demográfico en el Sur y su penuria económica, su falta de alimentos, salud, educación; además de la degradación de suelos fértiles, de bosques tropicales, desertización y otros desastres ecológicos, y se olvidan que estas consecuencias se deben a la

sobreexplotación de los recursos naturales por parte de los países del Norte.

En Europa donde vive el 15% de la población mundial, los problemas medioambientales también están presentes: lluvia ácida, desertización, pérdida de bosques, contaminación de ríos, mares, residuos... EE.UU. con el 7% de la población mundial es responsable del 50% de emisiones de CO₂ (entre un 25% y un 50% según qué elementos se tengan en cuenta al hacer la medición), y a pesar de ello podemos leer del vicepresidente de EE.UU., Al Gore: *"No hay objetivo más vital para el saneamiento del medio ambiente planetario que la estabilidad de la población humana. La vertiginosa explosión demográfica ... es el ejemplo más claro del cambio que ha experimentado la relación de la especie humana con el ecosistema de la tierra"*. George Bush en 1973 como representante de EE.UU. en la O.N.U. declaró: *"El problema de la población ha dejado de ser un asunto privado. Desde este instante, el aumento de la población del Sur se convierte en un problema a controlar"*.

Si bien existen datos amenazantes respecto a porvenir de los recursos, no puede responsabilizarse a quienes tienen muchos hijos cuando existen diferencias abismales entre la forma de vivir de una sociedad rica (aunque el estado de bienestar esté en crisis y se pronostiquen males peores), con una población estable, con progresos técnicos casi cotidianos, una esperanza de vida que aumenta sin cesar; y del otro lado, poblaciones cada vez más numerosas, estados que caen en el caos uno tras otro, donde 10 millones de niños mueren al año antes de cumplir 1 año de edad.

¿Hasta dónde se puede responsabilizar a la sobrepoblación de la crisis ecológica? Y cual es la moralidad de los métodos utilizados para frenar el crecimiento demográfico del Sur.

A las mujeres del Sur además de coaccionarlas para que utilicen anticonceptivos "efectivos" de larga du-

ración (Depo-provera, Nortplan, vacunas contra la esterilización), perjudiciales para la salud y cuyo uso es desestimado por las autoridades sanitarias en el Norte, se las somete de forma masiva a operaciones de esterilización. Brasil, por poner uno de los muchos casos, a comienzos de los 80 cambió su política natalicia, presionado por el Banco Mundial y el F.M.I., viéndose obligado a practicar una intensa política de población. En la actualidad 20 millones de mujeres en una población total de 150 millones, están esterilizadas.

Pese a las reiteradas denuncias de organizaciones de mujeres de estos países, la esterilización se sigue practicando de forma masiva, y lo que es aun peor, la investigación "científica" sigue por los mismos derroteros. Recientemente la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha establecido como prioridad "la investigación de vacunas contra la fertilidad". Es también la propia OMS quien se felicita por la extensión de la utilización de los métodos anticonceptivos en el "Tercer Mundo" ya que afirma, "se ha multiplicado por 10", gracias a lo cual la media de hijos por mujer ha pasado a ser de 6,1 a 3,9. Esta reducción del número de hijos no lleva pareja una mejora en las condiciones de vida de las mujeres, simplemente se trata de mejorar las cifras.

Entendemos que sólo puede darse un cambio en la situación de estos países, si se reestructura la política económica aplicada por los países del Norte y se adoptan medidas de planificación que hagan prevalecer la dignidad y la salud de las mujeres, sus derechos sociales y legales, su mayor capacidad económica, cambios en las estructuras sociales, la familia, etc. Estos son los elementos que garantizarían la autorregulación de la fertilidad, y de esta manera mejoraría la calidad de vida de mujeres y hombres, es decir, de la población. ■

(*) La Asamblea de Mujeres y el Grupo de Mujeres de Aedenat forman parte del colectivo "Cuarto Creciente".

Simbiosis

Ecología y Equidad para un Mundo Sostenible



Para romper el muro de la desinformación y como instrumento de cambio, nace GAIA, revista editada por la CODA y con la colaboración de "The Ecologist", probablemente la mejor y más rigurosa revista internacional de medio ambiente.

GAIA: Plaza de Santo Domingo 7 - 28013 Madrid.

Nombre: _____

1º apellidos: _____ Tel: _____

Domicilio: _____ C.P.: _____

Población: _____ Provincia: _____

CONDICIONES DE LA SUSCRIPCIÓN:

España: 12 números, 5.000 ptas. 24 números, 9.500 ptas.

Europa: 12 números, 8.000 ptas.

Resto del mundo: 12 números, 10.000 ptas.

FORMA DE PAGO PARA ESPAÑA:

Reembolso (más 250 ptas. de gastos de envío, abonables al recibir el 1º número)

Talón nominal a nombre de CODA.

Pago domiciliado.

Tarjeta 6000 nº Tarjeta VISA nº _____ Fecha caducidad

Autorizo a CODA para que cargue a mi tarjeta _____ FIRMA

el importe de los artículos solicitados

EXTRANJERO: Giro postal internacional a nombre de CODA.

¡Ayúdanos a defender la Naturaleza!

Suscríbete a las revistas QUERCUS y EL CARABO. Tus libros: en LINNEO.



Quercus el carabo Linneo

Nueva dirección:

Calle Camino de Hormigueras 122 bis 5º P-1.
28031 Madrid. Telf. (91) 380 30 90.

Café Gijón



MARQUES DE SAN ESTEBAN 26 -XIXON

PAPELERIA · COSMETICA · LIMPIEZA · PINTURAS · REGALOS · LIBROS · JUGUETES
· PRODUCTOS NATURALES · ASESORAMIENTO SOBRE ECOLOGIA · RECOGIDA DE
REVISTAS USADAS, PILAS Y PRODUCTOS TOXICOS · PRENSA ECOLOGICA



LA TIENDA DEL PAPEL RECICLADO

Juan Pablo Bonet, 24 • Tel. (976) 25 42 00 • 50006 Zaragoza

**ESCUCHA LAS
RADIO LIBRES**

RADIO KRAS

105 FM STEREO

Puerto de Tarna 12 - bajo 5 - XIXÓN
Teléfono y Fax: (98) 514.2345

NATURECO

la más ecológica.

RAMBLA DE LA MANCHA, 4 - 02640 ALMANSA (ALBACETE)

COPISTERIA UNIVERSITARIA

Encuadernaciones • Offset • Fotocopias en papel reciclado

C/ Cortés de Aragón, 61

Teléfono 35 30 25

50005 ZARAGOZA

LOS REYES DEL NAMBO

ESTAN HABLANDO DEL F.M.I. Y DEL B.M.

REUNIÓN QUE SE CELEBRARÁ EN MADRID, DEL 4 AL 6 DE OCTUBRE, COINCIDIENDO CON EL 50 ANIVERSARIO DE LOS ACUERDOS DE BRETTON WOODS. (E.E.U.U.)

¿QUÉ DICEN?

REUNIÓN DE CERDOS

FMI? BM?

¿Y QUIENES SON ESOS?

SON LOS AMOS DEL MUNDO

EL FONDO MONETARIO INTERNACIONAL Y EL BANCO MUNDIAL, QUE CELEBRAN CUMPLEAÑOS

NO SE FIA

JOPE

¿Y TU CREES QUE NOS INVITARAN A ALGO?

NO CREO

SON LOS QUE DECIDEN TODO

UNA ESPECIE DE CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN MUNDIAL

SIEMPRE HA SIDO ASÍ: LOS QUE TIENEN MÁS PELAS SON LOS QUE MANDAN

DATE UNA VUELTA POR AHÍ Y TE DARÁS CUENTA DE LO QUE TE DIGO

¡ABRETE DE OREJAS! ES UN CONSEJO

HE OÍDO QUE EN LOS PAÍSES LATINOAMERICANOS SE LES REDUCE EL SALARIO PARA PAGAR LA DEUDA EXTERNA

¿Y SABES CUANTO?

UN BILLON Y MEDIO DE DOLARES!

UN 15 Y ONCE CEROS MAS

QUE SE DICE PRONTO

Y CON LA ESCUSA DE PAGAR LA DEUDA, LES COGÉN LAS TIERRAS

Y ELLOS DECIDEN LO QUE TIENEN QUE CULTIVAR

ES COMO SI TÚ, TENIENDO OLIVOS, TE EXIGIERAN ACEITE DE GIRASOL!

ME SUENA

ME SUENA

PLANES DE ESTABILIZACIÓN EN LA UNIÓN EUROPEA

REVUELTA DE JOVENES EN FRANCIA

REFORMA LABORAL

CONTRATOS BASURA

LEY DE REGULACIÓN DE LA INMIGRACIÓN

¿Y CÓMO HA QUEDAO EL RAYO?

FIJATE EN RAMÓN, TRASLADÓ SU EMPRESA A SINGAPUR Y SE HA MONTAO UNA RED COMERCIAL DE "TODO A 100"

¿Y ESO DESGRAVA?

FIJO.

MI CAASAA SOB. SOB!

LOS POBRES MAS LOS RICOS MAS

BASTA!

SE DESMANTELARÁ LA SEGURIDAD SOCIAL POR FALTA DE JOVENES EN EL MERCADO LABORAL

CUATRO JOVENES MARGREBES MUEREN EN EL ESTRECHO AL HUNDIRSE LA

500 NIÑOS ASESINADOS EN EL BRASIL

REVUELTA DEL PAN EN...

TRÁFICO DE NIÑOS EN GUATEMALA

EXPERIMENTADO CON ÉXITO UN NUEVO ANTICONCEPTIVO HORMONAL, QUE AYUDARÁ AL NUEVO ORDEN DEMO.

AUMENTO DE LA DESERTIZACIÓN EN EL MUNDO DEBIDO AL MONOCULTIVO

LA PRESA CONSTRUIDA EN CHINA SUPONE EL DESPLAZAMIENTO DE MÁS DE UN MILLÓN DE PERSONAS



PA LA CAMPAÑA "50 AÑOS BASTAN" (O: EL FMI, EL BM Y EL GATT SE DIVIERTEN)

A Z A G R A