

Boletín Informativo sobre Ecología y Medio Ambiente. n.º 19

Hiedra



*John J. Stines
Hawaii 1981*

HIEDRA

Boletín Informativo sobre Ecología y Medio Ambiente

Dirección

Campomanes nº 13 - 28013 Madrid
Teléfono: (91) 541 10 71

Edita

Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (Aedenat)

Imprime

Gráficas ANYA

Depósito Legal

LO.133-1989

Hacen posible Hiedra:

AEDENAT - Andalucía

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

AEDENAT/ Ecofontaneros - Aragón

San Vicente Paul 24-26 - 50001 Zaragoza

AEDENAT - Asturias

Apartado 4112 - 33200 Gijón (Asturias)

AEDENAT - Castilla y León

Barriada Inmaculada J-2 - 09007 Burgos
Apdo 270 - 09200 Miranda Ebro (Burgos)
Viñuela 12 - 05450 Casavieja (Ávila)
Apartado 49 - 24700 Astorga (León)
C/ Ancha 8, 1º dcha - 24003 León
Apdo 129 - 24400 Ponferrada (León)

AEDENAT - Castilla-La Mancha

Ramón y Cajal 30 - 02005 Albacete
Vitorero, 1 - 02640 Almansa (Albacete)
Canal, 3 - 02230 Madrigueras (Albacete)
Apdo 190 - 13300 Valdepeñas (Ciudad Real)
Trv. Pedraza 17 - 16891 Cañizares (Cuenca)
Apartado 8 - 16800 Priego (Cuenca)

AEDENAT - Madrid

Campomanes, 13 - 28013 Madrid
Apartado 150 - 28660 Boadilla del Monte
Apartado 81 - 28600 Navalcarnero
Vía Lactea s/n - 28529 Rivas-Vaciamadrid
C/ Literatos, 12 - 28760 Tres Cantos

Asociación Ecologista de La Rioja

ERA. Apartado 363 - 26080 Logroño
ERA. Apartado 131. Calahorra
ERA. Apartado 56. Najera

La Garba Ecologista

Alto de León, 5
30500 Molina de Segura (Murcia)

Salvemos las ballenas

En la reciente reunión en Kioto (Japón) de la Comisión Ballenera Internacional (CBI) Japón y Noruega han reafirmado los resultados de la reunión anterior celebrada en Glasgow (Reino Unido). En resumen un completo fracaso para la supervivencia de las ballenas. La salida de Islandia de la CBI, la creación de la Comisión de Mamíferos Marinos del Atlántico Norte CMMAN ("un club de caza") por iniciativa de Noruega que anuncio además su decisión de reanudar las capturas de ballenas y la retirada de la propuesta francesa para crear un zona de protección integral para las ballenas en la Antártida, suponen, tras la Cumbre de la Tierra, uno de los atentados más graves contra la biodiversidad y aclara cual es la postura real de esos países con la conservación del medio ambiente mundial.

Organizaciones ecologistas de todo el mundo apoyan la creación de un santuario de ballenas en toda su área de alimentación y reproducción en el Hemisferio Sur, por debajo de los 40º S. Y piden a todos los ciudadanos sensibilizados con el medio ambiente y la defensa de la naturaleza su participación en una campaña activa de boicoteo a todos los productos de origen japonés o noruego, como muestra de rechazo hacia la actitud de estos dos países.

En este número...



Boletín Informativo sobre Ecología y Medio Ambiente. nº 19

En papel lo más ecológico es disminuir su consumo	3
De estudios frente a denuncias.....	4
Barcelona'93	5
La ideología social del coche.....	6
Transporte y Cambio Climático	10
Asturias: la otra mirada.....	12
Simbiosis.....	14
Breves	15
Decálogo ecologista del agua.....	16

En papel lo más ecológico es disminuir su consumo

por la Comisión de Contaminación
y Residuos de AEDENAT

A nadie se le escapa que el papel, como casi todos los productos generados por la industria, también tiene un enorme impacto en el medio ambiente. La industria papelera es una gran consumidora de agua (90.000 litros/tonelada) a la que contamina especialmente con los organoclorados que se derivan del blanqueo de la pasta. También es problemático el empleo de aditivos incorporados y las fibras que pasan a los efluentes. La industria papelera es, también, una gran consumidora de energía (5.000 Kw/h por tonelada) que es un aspecto a tener muy en cuenta dados los problemas ambientales (efecto invernadero, lluvia ácida,...) que se derivan de la generación de la energía.

El impacto del consumo de papel sobre el medio ambiente natural es también importante. Los 100.000 millones de árboles que anualmente se están talando en el mundo están mermando la superficie forestal, degradando la calidad del suelo y haciendo avanzar la desertización. La deforestación favorece el incremento del cambio climático al eliminar los sumideros forestales de carbono que podrían paliar el efecto invernadero, así como la pérdida de especies animales o vegetales a los que se destruye su hábitat.

Por todo ello, y ante la creciente demanda por parte de diversos sectores de nuestra sociedad de papeles reciclados, ecológicos, etc. sería conveniente reflexionar sobre algunos aspectos.

Papel "**reciclado**" quiere decir que en su fabricación no se emplean más que recortes de papel ya usado. Es decir, que la pasta originaria no proviene de la madera, sino de residuos-recortes de papel utilizado. En cambio cuando se habla de papel "**ecológico**" nos referimos a un producto que respeta el medio ambiente en uno de los procesos de su fabricación: el blanqueo de las pastas.

Las diferencias son muy sustanciales: el **papel reciclado**, además de tener unos costes



adicionales de recogida, selección y manipulación, en su fabricación también tropieza con tecnologías impactantes y costosas.

Sin embargo, el sustituir uno de los procesos de fabricación, de los más contaminantes por cierto pero no el único, como el blanqueo de las pastas con compuestos clorados por otros métodos menos contaminantes como la "oxigenación" permite a los grandes fabricantes adjudicarse la etiqueta de "**ecológicos**" y "**respetuosos del medio ambiente**", sin perder cotas de mercado que es lo que pretenden y sin modificar sustancialmente ni los grandes procesos de fabricación-producción ni los alarmantes e insostenibles hábitos de consumo.

Solamente en Europa el consumo de papel desde el año 1950 hasta 1990, paso de 2,5 millones de Tm a 18 millones. Y además está previsto que con el lavado de conciencia que supone no alterar ya tan descaradamente el medio ambiente con estos llamados productos "**ecológicos**" el consumo se dispare aún más.

Se trata de no perder cuotas de mercado, incrementar la producción y fomentar el consumo irracional con algunas modificaciones imprescindibles que utilizadas adecuadamente (mezclando conceptos como reciclado, ecológico, respeto medio ambiente, etc.) aseguren beneficios y estabilidad al "desprestigiado" sector papelero.

Tenemos que defender el principio de **Reducción de consumo** que supone reducción del consumo de energía, recursos, etc. y como mal menor aceptar la **Reutilización** y el **Reciclado** de lo ya producido con todas sus deficien-

cias en cuanto a cualidades y prestaciones. En este sentido habría que exigir que la tecnología se aplicase en perfeccionar este tipo de productos y en modificar los hábitos de consumo aunque ello suponga perjudicar los costos y beneficios de las grandes papeleras.

Hay que tener cuidado con las expresiones y palabras que utilizamos. No podemos denominarles productos "ecológicos" o "respetuosos con el medio", blanqueados más o menos con métodos inocuos, a tipos de papel que sin embargo necesitan grandes inversiones en cultivos intensivos de eucaliptos. En este sentido la cornisa cantábrica se halla prácticamente condenada a desempeñar un papel subordinado de exportador de madera en el desarrollo de la futura industria papelera de la CE.

En cualquier caso, conviene dejar claro que la eliminación del blanqueo de la pasta con cloro y su sustitución por oxígeno o peróxido de hidrógeno es un cambio muy positivo desde el punto de vista medioambiental por lo que la campaña para forzar a la industria papelera es-

pañola a la sustitución de las tecnologías de blanqueo tiene todo nuestro apoyo.

Con todo esto, proponemos que cuando hablemos de papel reciclado hagamos hincapié en que no todo lo ecológico es reciclado y que lo que realmente supondría "respetar el medio" sería reducir los consumos innecesarios, nuevas conductas y hábitos en la utilización de recursos.

Algunos de los ejes para reducir el consumo podrían ser:

- Establecer programas concretos de minimización del consumo de papel en la administración pública y en las empresas, especialmente del sector servicios.

- Prohibir o limitar la publicidad comercial con utilización de papel.

- Gravar la producción y limitar el consumo de productos de papel fácilmente sustituibles por otros materiales duraderos (servilletas, pañuelos, platos, etc.)

- Limitar el sobre-empaquetado de los productos de consumo.

De estudios frente a denuncias

por la Asociación Ecologista de La Rioja (ERA)

Es frecuente asistir últimamente a una proliferación de estudios sobre cuestiones medioambientales, planteadas, en numerosas ocasiones, en contestación a denuncias y reivindicaciones ecologistas. De este modo, ante la denuncia sobre la falta de control de los residuos tóxicos y peligrosos se contrata rápidamente un estudio para su inventario, o ante la demanda de actuaciones en defensa de los peatones en los cascos urbanos se encarga un trabajo sobre el tráfico urbano.

Sin embargo, lo que debería ser una medida positiva, cuando se realiza en su debido momento, es decir, de forma preventiva adelantándose con imaginación al posible agravamiento y planificando con antelación las medidas y actuaciones que lo evitan, se está convirtiendo en un método para acallar las reivindicaciones ecologistas. Así, la contratación de estos estudios, además de alargar innecesariamente la resolución de los problemas, suele servir para dejar que el tiempo diluya o haga olvidar los hechos denunciados. Estudios que con cierta frecuencia se superponen a otros sobre el mismo tema realizados por los ante-

riores equipos de gobierno, y que tanpoco resolvieron nada en su momento.

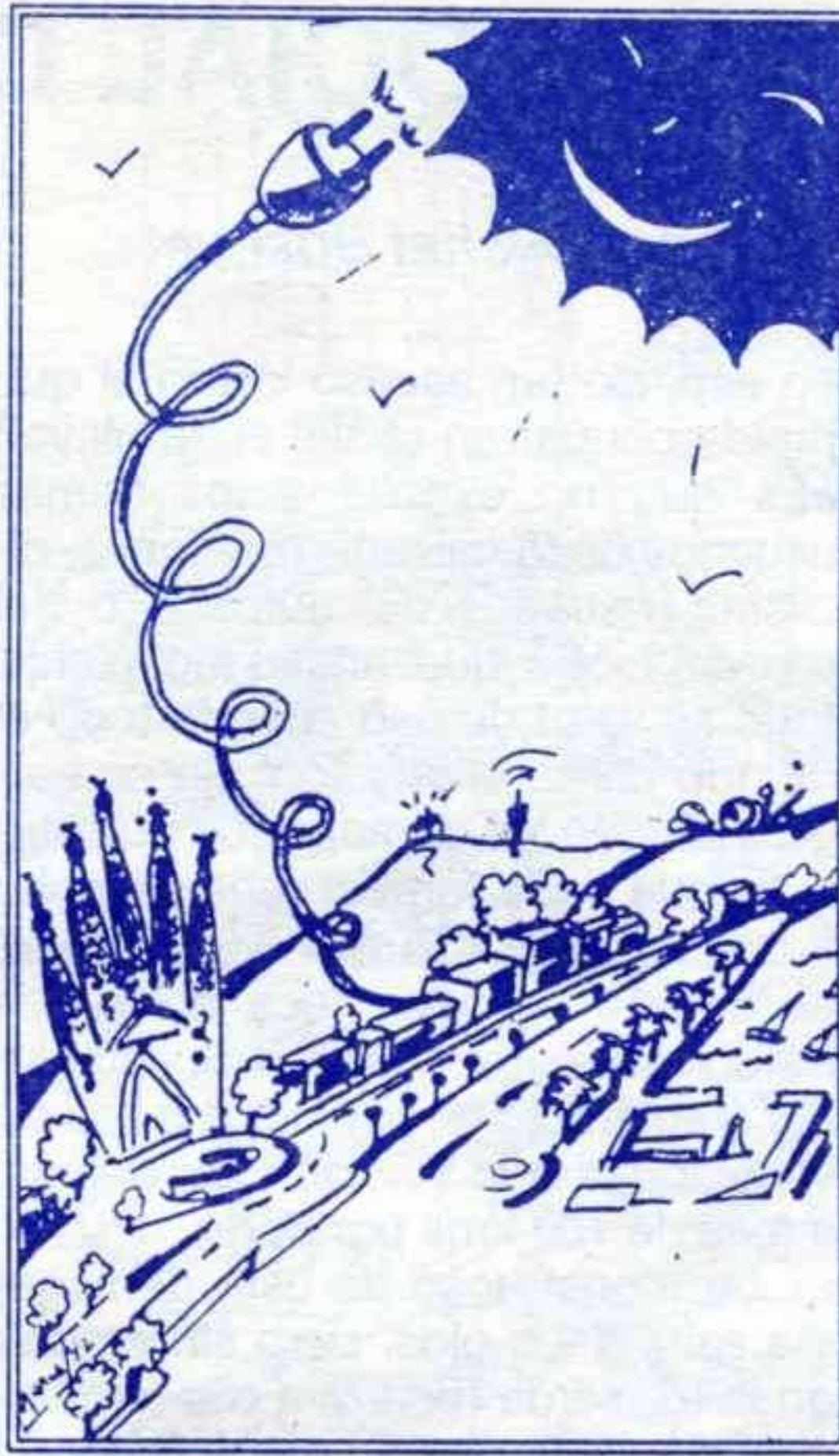
Por otra parte, esta estrategia de estudios frente a denuncias ecologistas está conduciendo a una visión tecnocrática de las cuestiones medioambientales, de tal forma que lo que no pasa por las manos de los técnicos no tiene ninguna validez y no debe ser tomado en consideración. Hay que tener en cuenta que, en muchos casos, los problemas pueden ser evitados y resueltos sin grandes alardes técnicos ni económicos, y su resolución depende sobre todo de la voluntad política para enfrentarse a los intereses económicos que los provocaron.

Denunciar los vertidos ilegales de residuos tóxicos y peligrosos o favorecer a los peatones frente a la apropiación de la ciudad por los coches, no depende tanto de la realización de un exhaustivo estudio como, repetimos, de la voluntad y la imaginación de los políticos en el poder para enfrentarse a los problemas y resolverlos. Pero mucho nos tememos que su imaginación hace tiempo que la vendieron en el mercado electoral por un puñado de votos.

Al hilo de los Juegos Olímpicos, las distintas Administraciones han realizado grandes inversiones para promocionar ante el mundo la imagen de Barcelona. Este puede ser un buen momento para reflexionar sobre sus resultados, y analizar hacia donde se dirige la ciudad.

El debate lo han iniciado doce asociaciones ecologistas, sindicales y vecinales presentando al Ayuntamiento barcelonés el programa "**Barcelona Estalvia Energia**", veintiocho propuestas para una intervención municipal en el campo de la energía. El programa deberá ser discutido en Audiencia Pública ya que así lo solicitan más de 100.000 socios que suman en total las entidades promotoras (según la normativa vigente, con sólo 10.000 habría bastado para obtenerla).

Las 28 propuestas abarcan diversos ámbitos (transporte, residuos urbanos, urbanismo, servicios públicos y fiscalidad). Algunas de ellas se refieren a la aplicación estricta o ampliación de normativas existentes (licencias de obras, fiscalidad...). Otras representan cambios transcendentales en el funcionamiento de la ciudad (restricción del transporte privado, residuos urbanos,...). Pero lo que resulta más atrayente no son tanto las medidas concretas en sí mismas como la reflexión que entrañan sobre la posibilidad de otro modelo de ciudad. Una ciudad para vivir que no necesite expulsar todos los fines de semana a centenares de miles de sus habitantes en pos del aire libre y la naturaleza soñada. Una ciudad que deje de ser el gran agente contaminador y el principal condicionador de un desarrollo más equilibrado del territorio. Un modelo de ciudad pensado por y para las personas que en ella viven, replanteando la injusta dicotomía centro-barrios periféricos y su relación con el conjunto de Catalunya.



Barcelona'93

por Anna Bosch
(Acció Ecologista)

La ciudad catalana bañada por el Mediterráneo ha vivido un año de entusiasmo y autobombo. Pero el 92 ha acabado y la cruda realidad se impone. A medida que se evaporan los fastos y boatos de la efemérides, aparece ante los ojos de la ciudadanía la otra cara de la ciudad: contaminación, barrios marginales, tráfico devorador, producción creciente de residuos, despilfarro energético...

Ha comenzado una reflexión sobre la ciudad desde la experiencia de movimientos tan diversos como el sindical, el ecologista y el vecinal. Algo ha ocurrido para impulsar a sectores organizados de la sociedad, que normalmente actúan

en ámbitos diversos, a estudiar conjuntamente los problemas urbanos y a construir alternativas desde una perspectiva ecológica. Ojalá esto sea el comienzo de un proceso de vertebración social alternativa.

La idea de utilizar nuevas formas de participación social está contenida en la propuesta. En ella se insta a la Administración local para que promueva cauces de democracia directa que impliquen a todos los ciudadanos y ciudadanas en la búsqueda de soluciones. En este tipo va la petición de un referéndum vinculante sobre la limitación del tráfico privado.

Pero las entidades promotoras de "**Barcelona Estalvia Energia**" no agotan su actividad presentando propuestas al Ayuntamiento sino que se han manifestado dispuestas a utilizar medios para sensibilizar y movilizar a la opinión pública en este debate. Veremos si tendrán capacidad para ello y hasta qué punto el Ayuntamiento sabrá recoger la iniciativa. Iniciativa que entronca con la experiencia del movimiento vecinal de los años 70 y principios de los 80, hace suya una de las proyecciones progresistas del sindicalismo más allá de las empresas y se vincula al dinamismo crítico e imaginativo del movimiento ecologista.

El Ayuntamiento de Barcelona durante los últimos 13 años ha configurado una ciudad mediatizada por los intereses especulativos inmobiliarios y financieros que tienden a alimentar al monstruo pretendiendo solucionar los problemas con la perversa fórmula de "más de lo mismo". Hora es ya de pensar la ciudad desde una perspectiva diferente, partiendo de sus problemas reales y diseñando un futuro que permita reequilibrarla para configurar Barcelona desde una premisa cuyo valor primordial no sea el beneficio privado sino la calidad de vida de sus habitantes.

LA IDEOLOGIA SOCIAL DEL COCHE

por Michel Bosquet

El gran problema de los coches es que con ellos sucede lo mismo que con los castillos o con los chalets en la playa: son bienes de lujo inventados para el placer exclusivo de la minoría de los muy ricos y a los que nada, en su concepción o su naturaleza, destinaba al uso del pueblo. A diferencia del aspirador, de la televisión o de la bicicleta, que siguen conservando la integridad de su valor de uso cuando ya todo el mundo dispone de ellos, el coche, al igual que el chalet en la playa, no tiene interés ni ventaja alguna más que en la medida en que la masa no dispone de ellos. Y ello se debe a que tanto por su concepción como por su destino original el coche es un bien de lujo. Y el lujo, por definición, es imposible de democratizar: si todo el mundo accede a un lujo, nadie saca provecho de su disfrute, por el contrario todo el mundo arrolla, frustra y desposee a los demás y es arrollado, frustrado y desposeído por ellos.

El razonamiento lo admitiría cualquiera tratándose de un chalet en la playa: todavía no se ha presentado ningún demagogo pretendiendo que la democratización de las vacaciones pasa por aplicar el principio: un chalet con playa privada para cada familia. Cualquiera comprende que si cada uno de los 13 o 14 millones de familias existentes en Francia tuvieran que disponer aunque sólo fuera de 10 metros de costa, serían precisos 140.000 kilómetros de playas para que todo el mundo quedara satisfecho. Atribuir a cada cual su porción equivaldría a parcelar las playas en trozos tan diminutos -o a amontonar tanto los chalets- que su valor de uso sería nulo hasta llegar a desaparecer sus posibles ventajas frente a un complejo hotelero. En suma, queda claro que la democratización del acceso a las playas no admite más que una solución: la solución colectivista. Y esta solución pasa forzosamente por la lucha contra el lujo que constituyen las playas privadas, privilegios que una pequeña minoría se arroga a expensas de todos.

¿Por qué no se admite respecto a los transportes el mismo razonamiento que se aplica a las playas? ¿Es que acaso un coche no ocupa

un espacio tan escaso como el que pueda ocupar un chalet en la playa? ¿Es que no expolia a los demás usuarios de la calzada (peatones, ciclistas, usuarios del autobús o del tranvía)? ¿Es que acaso no pierde todo su valor de uso cuando todo el mundo utiliza el suyo? Y sin embargo abundan los demagogos que afirman que cada familia tiene derecho a un coche, por lo menos, y que es al "Estado" a quien toca actuar de modo que cada cual pueda estacionar a su antojo en la ciudad o irse de vacaciones a la vez que los demás, a más de 100 kms por hora.

Lo monstruoso de esta demagogia salta a los ojos, pero sin embargo la izquierda recurre a ella con frecuencia ¿Por qué se sigue tratando al coche como una vaca sagrada? ¿Por qué a diferencia de otros bienes privativos no es reconocido como un lujo antisocial? La respuesta hay que buscarla en dos aspectos siguientes del automovilismo:

1. El automovilismo de masas materializa un triunfo absoluto de la ideología burguesa en el terreno de la práctica cotidiana: fundamenta y cultiva en cada individuo la creencia ilusoria de que cada cual puede prevalecer y destacar a expensas de los demás. El egoísmo agresivo y cruel del conductor que, a cada minuto, asesina simbólicamente "a los demás", a los que sólo percibe en tanto que molestias y obstáculos materiales para su propia velocidad, este egoísmo agresivo y competitivo representa el triunfo, gracias al automovilismo cotidiano, de un comportamiento universalmente burgués ("nunca se podrá construir el socialismo con esta gente", me decía un amigo de Alemania oriental, consternado ante el espectáculo de la circulación parisiense).

2. El automóvil ofrece el ejemplo contradictorio de un objeto de lujo que ha resultado desvalorizado por su propia difusión. Pero esta devaluación práctica no ha acarreado su devaluación ideológica: el mito del placer y de la ventaja del coche persiste aún cuando, si se generalizaran los transportes públicos, quedaría demostrada su aplastante superioridad. La persistencia de este mito se explica con facilidad: la generalización del automovilismo individual ha

suplantado a los transportes colectivos, modificado el urbanismo y el hábitat y transferido al coche ciertas funciones que su propia difusión ha hecho necesarias. Será precisa una revolución ideológica (cultural) para romper este círculo vicioso. Revolución que es inútil esperar de la clase dominante actual (de derechas o de "izquierdas")

Veamos más de cerca estos dos puntos. En la época en que fue inventado, el coche tenía la finalidad de procurar a unos cuantos burgueses muy ricos un privilegio totalmente inédito: el de circular mucho más aprisa que los demás. Nadie hubiera podido ni soñarlo entonces: la velocidad de las diligencias era poco más o menos la misma independientemente de que se fuera rico o pobre; la calesa del señor no circulaba mucho más aprisa que la carreta del campesino y los trenes llevaban a todos los pasajeros a la misma velocidad (sólo empezaron a adoptar velocidades diferenciadas tras la aparición del coche y del avión como competidores directos). No existía por aquél entonces una velocidad de desplazamiento para una élite y otra para el pueblo. El automóvil iba a poner fin a esta situación: hacia extensivas, por primera vez, las diferencias de clase al mundo del transporte.

Este medio de transporte apareció en un principio como algo inaccesible para las masas en tanto que era diferente de los medios de locomoción ordinarios: no existía nada en común entre el automóvil y los restantes medios de transporte: la carretera, el tren, la bicicleta o el ómnibus de caballo. Seres de excepción se paseaban a bordo de un vehículo de autotración, de más de una tonelada de peso, y cuyos órganos mecánicos, de una extrema complicación, eran tanto más misteriosos cuanto que permanecían ocultos a las miradas. Porque se daba este aspecto que tuvo gran importancia en el desarrollo del mito del automóvil: por primera vez unos hombres cabalgaban vehículos individuales cuyos mecanismos de funcionamiento eran para el gran público totalmente desconocidos y cuyo mantenimiento y alimentación debían ser confiados a especialistas.

Paradojas del coche automóvil: en apariencia confería a sus propietario una independencia ilimitada, que les permitía desplazarse a horas y siguiendo itinerarios elegidos a su antojo a una velocidad igual o superior a la del tren. Pero, a la hora de la verdad, esta autonomía aparente tiene como reverso una dependencia radical: a diferencia del jinete, del carretero o del ciclista, el automovilista pasaba a depender para su alimentación energética así como para la reparación de la más mínima avería, de los comerciantes y especialistas de la carburación, de la lubricación, de la instalación eléctrica y del recambio de piezas. A diferencia de todos los anteriores propietarios de medios de locomoción, el automovilista iba a establecer una relación de usuario y consumidor -y no de poseedor y de dueño- con el vehículo del que era propietario. Dicho de otra forma, este vehículo iba a obligarle a consumir y a utilizar multitud de servicios mercantiles y de productos industriales que sólo ciertos establecimientos especializados podían suministrarle. La aparente autonomía del propietario de un automóvil encubría su radical dependencia.

Los magnates del petróleo fueron los primeros en percatarse del provecho que podía sacarse de una difusión del automóvil a gran escala: si el pueblo deseaba que se le permitiera circular en coche con motor, se le podría vender la energía necesaria a su propulsión. Por primera vez en la historia de los hombres pasarían a depender para su locomoción de una fuente de energía mercantilizada. Los clientes de la industria petrolífera serían tantos como los automovilistas y como habría tantos automovilistas como familias toda la población pasaría a convertirse en cliente de los magnates del petróleo. Iba a hacerse realidad el sueño de todo capitalista: todos los hombres iban a depender para sus necesidades cotidianas de una mercancía monopolizada por una sola industria.

No faltaba más que incitar al pueblo a que circulara en coche. Es probable que éste no se hiciera de rogar: bastaba, mediante la fabricación en serie y el montaje en cadena, con bajar lo suficiente el precio de los coches; la gente se precipitaba a comprarlo. Efectivamente se precipitaron sin darse cuenta de que se les estaba timando. ¿Qué les prometía la industria del automóvil? Pura y simplemente esto: "Vosotros tam-



bién tendréis el privilegio a partir de ahora de circular como los señores y los burgueses, más deprisa que los demás. En la sociedad del automóvil, el privilegio de la élite está a vuestro alcance".

La gente se precipitó sobre los coches hasta el momento en que habiendo accedido a ellos hasta los propios obreros, los automovilistas comprendieron que les habían tomado el pelo.

Se les había prometido un privilegio de burgués, se habían endeudado con tal de acceder a él y he aquí que se percataban de que todo el mundo accedía al privilegio al mismo tiempo que ellos. Pero.. ¿en qué queda convertido un privilegio cuando todo el mundo accede a él?

En un timo monumental. O peor todavía, en el sálvese quien pueda. Es la parálisis general por el colapso general. Porque cuando todo el mundo quiere circular a la velocidad privilegiada de los burgueses, el resultado es que acaba por no circular nadie, que la velocidad de circulación urbana cae -en Boston como en Roma o en Londres- por debajo de la del ómnibus a tracción y que la velocidad media en las carreteras durante los fines de semana es inferior a la velocidad de un ciclista.

Y no hay nada que hacer: se ha

intentado todo, y no se consigue, a fin de cuentas, más que agravar el mal. Por mucho que se multipliquen las vías radiales o las circunvalaciones, las transversales aéreas, las autopistas de seis carriles o de peaje el resultado es siempre el mismo: cuantas más vías se crean más coches afluyen a ellas y más paralizante se torna la congestión de la circulación urbana. Mientras sigan existiendo las ciudades el problema no tendrá solución: por rápida que sea la vía de entrada, por alta que sea la velocidad a la que marchen los vehículos al penetrar en la ciudad, no puede ser superior a la velocidad a la que discurren en el interior de la red urbana. Mientras la velocidad media en París siga siendo de 10 a 20 km/h según las horas, no será posible abandonar a más de 10 ó 20 km/h las circunvalaciones y autopistas que afluyen a la ciudad. e incluso es posible que la velocidad media sea inferior desde el momento en que los accesos se encuentren saturados, con lo que los embotellamientos se prolongarán varias decenas de kilómetros tan pronto como se produzca una saturación en las carreteras de acceso.

Otro tanto ocurre en el interior de la ciudad. Es imposible circular a más de 20 km/h de media en la ma-

raña de calles, avenidas y plazas que en la actualidad caracteriza a las ciudades. Toda inyección de vehículos más rápidos perturba la circulación urbana provocando continuos embotellamientos y, finalmente, la parálisis.

Si el coche tiene que prevalecer a toda costa no existe más que una solución: suprimir las ciudades, es decir, esparcirlas a lo largo de grandes extensiones de cientos de kms, de avenidas monumentales, de arrabales autopísticos. En suma, lo que se ha hecho en Estados Unidos. Ivan Illich resume así los resultados de esta magna obra: *"el americano típico consagra más de mil quinientas horas al año (es decir treinta horas a la semana, o cuatro horas al día, domingos inclusive) a su coche; este cálculo incluye las horas que pasan al volante, en marcha o parado; las horas de trabajo necesarias para pagar la gasolina, las ruedas, los peajes, el seguro, las multas y los impuestos. Este americano precisa mil quinientas horas para recorrer (al año) 10.000 km. 6 kilómetros por hora. En los países desprovistos de una industria del transporte, la gente se desplaza a la misma velocidad yendo a pie, con la ventaja suplementaria de que pueden trasladarse a donde les da la gana sin tener que seguir las carreteras asfaltadas"*.

Es cierto, precisa Illich, que en los países no industrializados los transportes no absorben más que del 3 al 8% del tiempo social (lo que seguramente corresponde a un promedio de 2 a 6 horas por semana). Conclusión: el hombre a pie recorre tantos kilómetros en una hora consagrada al transporte como el hombre motorizado, pero consagra a sus desplazamientos de 5 a 10 veces menos tiempo.

Moraleja: cuanto más menudean en una sociedad los vehículos rápidos, más -a partir de un cierto límite- tiempo emplea la gente en desplazarse. Es matemático. ¿La razón? Acabamos de verla: las aglomeraciones urbanas han acabado esparciéndose en innumerables arrabales autopísticos porque era la única forma de evitar la congestión de los centros de habitación. Pero esta solución tiene un reverso evidente: finalmente resulta que la gente no puede circular a gusto porque están lejos de todo. Para hacer sitio al coche han multiplicado las distancias: se vive lejos del lugar de trabajo, lejos de la escuela, lejos del super-

mercado -lo que exigirá un segundo coche para que "el ama de casa" pueda hacer las compras y llevar a los niños a la escuela- ¿Salidas? Ni hablar del asunto ¿Amigos? Los vecinos... y gracias. A fin de cuentas el coche acaba haciendo perder más tiempo del que economiza y creando más distancias de las que permite salvar. Naturalmente existe la posibilidad de ir al trabajo a 100 por hora; pero es que se vive a 50 km de distancia y se está dispuesto a perder media hora en cubrir los 10 últimos kilómetros. Balance: "La gente acaba por trabajar una buena parte de la jornada laboral para pagar los desplazamientos necesarios para acudir al trabajo" (Iván Illich)

Puede que usted replique: "Al menos de este modo, se escapa al infierno de la ciudad una vez concluida la jornada laboral". Ahí está la cuestión, justamente. "La ciudad" es sentida como infierno y sólo se piensa en escapar de ella yéndose a vivir al campo, en tanto que para generaciones enteras la ciudad, objeto de entusiasmos, era el único lugar en el que valía la pena vivir. ¿Por qué se ha producido este cambio de actitud? Por una sola razón: porque el coche ha acabado por hacer inhabitable la gran ciudad. La ha hecho pestilente, ruidosa, asfixiante, polvorienta, hasta el extremo de que la gente ya no tiene ningún interés en salir por la noche. De modo que puesto que los coches han asesinado a la ciudad, se hacen necesarios coches más rápidos para huir de ella a través de las autopistas hacia zonas cada vez más lejanas. Impeccable circularidad: denos ustedes más coches para huir de los estragos ocasionados por los coches. De objeto de lujo y de fuente de privilegios, el coche ha pasado a convertirse en objeto de una necesidad vital: es imprescindible para evadirse del infierno ciudadano que él mismo ha originado. Para la industria capitalista la jugada está clara: lo superfluo se ha convertido en necesario. Ni siquiera es preciso persuadir a la gente de que necesita un coche: su necesidad está inscrita en las cosas. Es cierto que pueden aparecer ciertas dudas cuando se asiste a la evasión motorizada que se produce en determinados momentos: entre las 8 y las 9,30 de la mañana y las 5,30 y las 7 de la tarde y durante los fines de semana, los medios de evasión/locomoción se extienden en verdaderas procesiones, parachoques contra parachoques, a la velo-

cidad, en el mejor de los casos, de un ciclista y en medio de inmensos y densos nubarrones de gasolina y plomo. ¿Qué se ha hecho de las ventajas del coche? ¿Qué queda de ellas, cuando como era inevitable, la velocidad tope en las carreteras queda limitada por la que está en condiciones de desarrollar el vehículo más lento?

Tras haber asesinado a la ciudad es el propio coche el que asesina al coche. Tras haber prometido a todo el mundo que circularía más deprisa, la industria del automóvil nos conduce al resultado rigurosamente previsible de que todo el mundo va tan despacio como el más lento de todos, a una velocidad determinada por las leyes simples de la dinámica de fluidos. O lo que es peor: inventando para permitir que su propietario fuera a donde quisiera a la velocidad y a la hora que prefiriera, el coche ha acabado por convertirse en el más esclavo, aleatorio, imprevisible e incómodo de los vehículos: si usted elige una hora de salida extravagante, nunca sabe cuándo le permitirán llegar a los tapones. Se encuentra ligado a la autopista de modo tan inexorable como el tren a sus railes. Al igual que el viajero ferroviario no puede pararse de improviso y no tiene más remedio que avanzar a una velocidad determinada por los



demás. En suma, el coche reúne todas las desventajas del tren -aparte de las que le son propias, vibraciones, agujetas, riesgos de colisión, necesidad de conducir el vehículo uno mismo- y ninguna de sus ventajas.

Pero, a pesar de todo, se me responderá, la gente no coge el tren. ¡Y como quiere que lo cojan! ¿Acaso ha intentado usted ir de Boston a Nueva York en tren? ¿O de Garches a Fontainebleau? ¿O de Colombes a Isle-Adam? ¿Lo ha intentado en sábado o domingo en pleno verano? pues hágalo y tendrá ocasión de constatar que el capitalismo automovilístico lo tiene todo previsto: en el preciso momento en que el coche iba a asesinar al coche, ha conseguido la desaparición de toda solución de recambio: una forma óptima de subrayar el carácter obligatorio del coche. El Estado capitalista ha permitido primero que se degradaran y después que se suprimieran los enlaces ferroviarios entre las ciudades, entre sus arrabales y sus zonas verdes. Sólo ha cuidado con celo los lazos interurbanos de gran velocidad que disputan a los transportes aéreos su clientela burguesa. El aerotren, que hubiera podido poner las costas y los parajes agrestes al alcance de los domingueros, servirá para ganar quince minutos entre dos

ciudades lejanas y para descargar en las terminales a unos cuantos centenares de viajeros que los transportes urbanos no estarán en condiciones de acoger. **¡Y a eso le llaman progreso!**

La verdad es que nadie tiene opción: no se es libre de tener coche o no porque el universo suburbano está pensado en función del coche y otro tanto ocurre con el urbano. Es por ello que la solución revolucionaria ideal que consistiría en suprimir el coche en provecho de la bicicleta, del tranvía, del autobús y del taxi sin chófer ya no es aplicable en las ciudades autopísticas como Los Angeles, Detroit, Trappes e incluso Bruselas, modeladas por y para el automóvil. Ciudades desperdigadas a lo largo de calles completamente vacías en las que se alinean edificios idénticos y en las que el paisaje (el desierto) urbano significa: "Estas calles están pensadas para circular tan deprisa como sea posible desde el centro de trabajo al domicilio y viceversa. Son calles para pasar, no para estar. Una vez terminado el trabajo uno sólo puede quedarse en casa y toda persona que circule de noche por la calle será considerada como delincuente". En ciertas ciudades americanas el hecho de callejear a pie de noche ya se considera una presunción de delito.

¿No se puede hacer ya nada para poner remedio a esta situación? Sí, pero la alternativa al coche debe ser global. Porque para que la gente pueda renunciar al coche no basta con ofrecer unos transportes colectivos más cómodos: es preciso que pueda prescindir por completo del uso constante de los transportes, lo que sólo es posible si se siente como en su casa, en su barrio, en su distrito, en su ciudad a escala humana, de modo que llegue a gustarle ir a pie desde su trabajo hasta su domicilio -a pie o si lo desea en bicicleta-. Ningún medio de transporte, por rápido que sea, podrá nunca llegar a compensar de la molestia de vivir en una ciudad inhabitable, de no sentirse cómodo en ningún sitio, de pasar por la calle sólo para ir a trabajar o bien para aislarse y dormir.

"Los usuarios, escribe Illich, romperán las cadenas del transporte todopoderoso el día que empiecen a amar su islote de circulación y empiecen a temer alejarse demasiado a menudo". Pero para poder amar su "territorio", su "islote de circulación" será necesario que se haga habitable y por tanto no circula-

ble: que el barrio o el distrito vuelva a ser el microcosmos modelado por y para las actividades humanas en el que la gente trabaje, viva, se conozca, se instruya, se comunique, y gestione en común. Tal como respondió Marcuse cuando se le preguntó en una ocasión cuándo sería abolido el despilfarro capitalista: "Vamos a tratar de destruir las grandes ciudades y a construir otras distintas. Esto ya nos llevará unos cuantos meses."

Puede imaginarse, que estas nuevas ciudades serán federaciones de barrios, rodeados de parajes verdes en los que los ciudadanos -y particularmente los escolares- dedicarán varias horas semanales a cultivar los productos frescos necesarios a su subsistencia. Para sus desplazamientos cotidianos, dispondrán de una gama completa de medios de transporte adaptados a las características de una ciudad de tamaño medio, bicicletas municipales, tranvías o trolebuses, taxis eléctricos sin chófer, Para sus desplazamientos de más importancia, por ejemplo para ir al campo, al igual que para el transporte de los huéspedes, se dispondrá de un contingente de automóviles colectivos repartidos por los garajes de los diferentes barrios. El coche habrá dejado de ser necesario. Y es que todo habrá cambiado: el mundo, la vida, la gente. Esto no llegará a ocurrir por sí solo. ¿Qué puede hacerse entre tanto para llegar a esa situación? Antes que nada no plantear nunca aisladamente el problema del transporte, ligarlo siempre al problema de la ciudad, de la división social del trabajo y de la compartimentación que ésta ha introducido en las diversas dimensiones de la existencia: un lugar para trabajar, otro lugar para alojarse, un tercero para aprovisionarse, un cuarto para instruirse, un quinto para divertirse. El despedazamiento del espacio prolonga la desintegración del hombre iniciada por la división del trabajo en la fábrica. Corta en rodajas al individuo, corta su tiempo, su vida, en parcelas completamente diferenciadas a fin de que en cada una de ellas sea consumidor pasivo indefenso ante los comerciantes, a fin de que nunca se le ocurra que el trabajo, la cultura, la comunicación, el placer, la satisfacción de las necesidades y la vida personal pueden y deben ser una sola y misma cosa: la unidad de una vida, sostenida por el tejido social de la comunidad.



TRANSPORTE Y CAMBIO CLIMATICO

por Juan Carlos Rodriguez Murillo (Aedenat)

Desde el punto de vista del calentamiento mundial, el transporte, y en particular el transporte por carretera y el aéreo, es una actividad que ha de ser controlada, si es que se quiere mitigar dicho calentamiento y sus probables consecuencias catastróficas. A la plétora de efectos ambientales y sociales negativos del transporte (por mencionar algunos: consumo de recursos no renovables, contaminación urbana, lluvias ácidas, ruidos, accidentes, ocupación del espacio y destrucción del medio natural y agrícola por carreteras y autopistas...), se ha añadido recientemente la preocupación por la incidencia presente y futura de este sector sobre la intensificación del efecto invernadero y el consiguiente recalentamiento planetario.

El transporte consume en la actualidad cerca de un tercio de toda la energía producida en el mundo. La inmensa mayoría de los vehículos de transporte (por carretera, aéreo, vía férrea o por barco) se mueven con la energía de diversos derivados del petróleo; un 50% de este combustible fósil se quema en el transporte de personas y mercancías. El uso de los derivados del petróleo produce la práctica totalidad de los gases de invernadero más activos: Dióxido de carbono (CO_2), metano (CH_4), ozono (O_3) y óxido nítrico (N_2O), además de los compuestos clorofluorocarbonados (CFCs) usados para el acondicionamiento del aire en los vehículos -el 13% de la producción total de CFCs en EE.UU. se empleó para este fin-, aunque en el caso de los CFCs, su contribución al calentamiento puede ser menor de lo estimado hasta ahora. Además de estos gases, se producen otros contaminantes "clásicos", como óxidos de nitrógeno (NO_x), monóxido de carbono (CO) y otros hidrocarburos distintos del metano. Los NO_x , junto con los hidrocarburos, participan en la formación de oxidantes fotoquímicos en presencia de la luz del sol. El CO contribuye al aumento de los niveles de metano y ozono, ya que, al reaccionar el CO con radicales



presentes en la atmósfera, la cantidad de estos radicales disminuye, y disminuye también por tanto la destrucción de metano y ozono que se produce al reaccionar con ellos los radicales.

El transporte emite un 25% de todo el CO_2 producido por la quema de combustibles fósiles en el mundo, lo que representó unos 5.300 millones de toneladas de CO_2 en 1.990; en muchos países, especialmente en los industrializados, el transporte puede llegar a ser la actividad humana más emisora de este gas, siendo responsable de un tercio de las emisiones energéticas de CO_2 en algunos de ellos. **Cada litro de gasolina da lugar al quemarse a 2,6 kilos de dióxido de carbono;**

al no existir ningún método práctico de absorber este gas una vez formado, y al constituir la formación de CO_2 la condición necesaria para efectuarse la combustión y liberarse la energía contenida en los combustibles, el único medio para disminuir las emisiones de CO_2 -de modo que se controle el calentamiento terrestre- es reducir al consumo de estos combustibles.

La tendencia actual, sin embargo, es de un crecimiento exponencial de dicho consumo, con un 3% de crecimiento medio anual de las emisiones de CO_2 en la CE -superior al aumento del PIB- entre 1.980 y 1.990. Son además los modos de transporte menos eficaces desde el punto de vista energético (por carretera y aéreo), los que más crecen, permaneciendo estacionarios el transporte ferroviario y acuático. Dentro de la CE, el Estado español es, después de Francia, el país con un mayor peso del sector del transporte en las emisiones de CO_2 (ver tabla). Para el año 2.000, se prevé un aumento del 25,5% en las emisiones en la CE y un 30,6% en el Estado español, aunque estas previsiones fueron hechas antes de la presente crisis económica. De cualquier manera, la apertura de las fronteras comunitarias a las mercancías -y, en general, la in-

Emisiones de CO₂ por sectores energéticos (millones de toneladas de CO₂)

1.990	Estado español	CE
Consumo final:	134,7	1.962,2
Industria	45,6	601,1
Transporte	67,3 (32% del total)	707,5 (23% del total)
Doméstico y terciario	21,7	653,6
Generación de electricidad	64,4	950,6
Sector energético	11,6	129,5
Total emisiones	210,7	3042,3

tensificación del comercio mundial y la mundialización de la producción-, está produciendo y producirá un aumento enorme de las necesidades de transporte, con el consiguiente aumento de las emisiones.

Por lo que toca a los otros contaminantes mencionados, los vehículos de motor de los países de la OCDE, que es como decir la gran mayoría de los del mundo, emiten las dos terceras partes del CO, la mitad de los óxidos de nitrógeno y casi la mitad de los hidrocarburos. Al contrario que en el caso del dióxido de carbono, el uso de catalizadores y otras mejoras técnicas de "final de tubería" pueden disminuir drásticamente sus emisiones.

Este y otros avances técnicos en los vehículos -tales como los producidos en la eficacia de los motores y en el número de kilómetros recorrido por litro de gasolina-, y la posibilidad, aún lejana, de un uso generalizado de combustibles menos emisores, o no emisores de CO₂, hacen abrigar esperanzas al pensamiento oficial y tecnocrático al uso, de que es posible un aumento indefinido en el transporte, sin por ello poner en peligro el clima del mundo. Los análisis más serios y detallados del problema no apoyan esta visión.

Así, Michael P. Walsh concluye en un estudio realizado

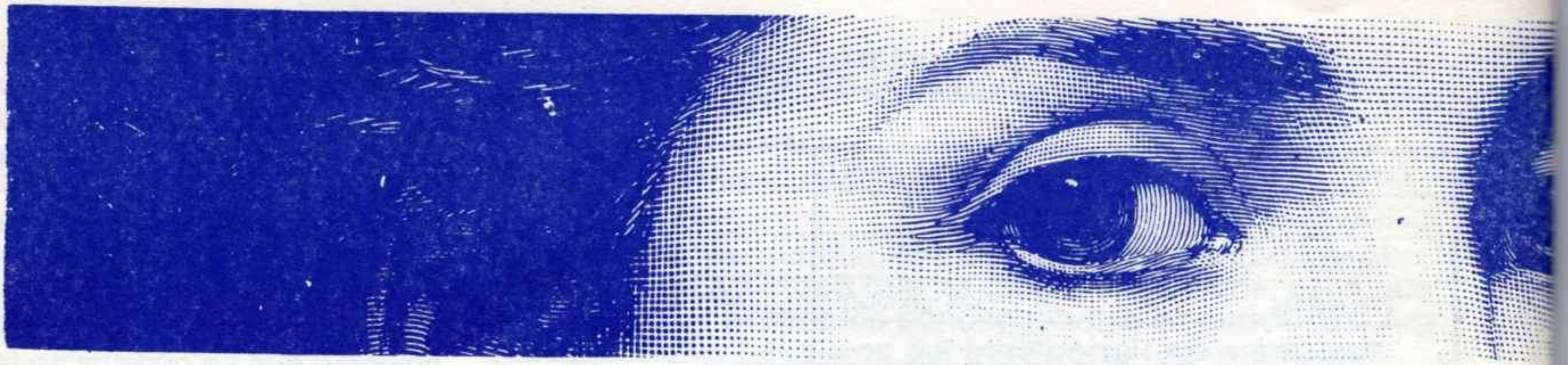
para Greenpeace que incluso suponiendo un aumento de la eficiencia en el consumo de combustible de un 2% anual, las emisiones de CO₂ no dejarían de crecer, debido al crecimiento del número de vehículos y de las distancias recorridas. Las emisiones de NOx, CO e hidrocarburos -si se adoptaran en todos los vehículos del mundo los mejores dispositivos anticontaminantes realizables técnicamente en la actualidad- descenderían hasta el año 2.015, pero volverían a crecer después, debido también al crecimiento del transporte, a no ser que se aplicaran de forma general sistemas anticontaminantes más perfeccionados. Por desgracia, el funcionamiento óptimo de los catalizadores que se usan para este fin requeriría una inspección y mantenimiento que sería probablemente la más difícil y costosa medida de todas las que se tomaran para controlar las emisiones.

Hay además otros gastos de energía -y correspondientemente, otras fuentes de emisiones- muy importantes asociados al transporte, y que no se suelen tener en cuenta al calcular la eficiencia energética de los vehículos, tales como la energía usada en la producción de los mismos, que puede ser del 20 al 25% del consumo energético durante la vida del vehículo. Por otra parte, según señala Alfonso Sanz "el

incremento de la eficiencia del automóvil ha sido paralelo al de la potencia y velocidad del mismo, con lo que se ha favorecido un uso menos eficiente de este vehículo", ya que al crecer la velocidad de los automóviles aumenta mucho su consumo. Además, el aumento que se observa en la frecuencia de sustitución de coches usados por nuevos, contrarresta en parte el crecimiento de la eficiencia.

Como conclusión, es muy improbable que las emisiones de gases de invernadero procedentes del transporte puedan reducirse en las proporciones requeridas para salvaguardar el clima, si no se pone coto al continuo crecimiento del transporte; un mínimo sentido ético nos lleva también a los habitantes de los países ricos a la necesidad de recortar nuestro consumo de un producto no renovable como el petróleo, en beneficio de los pobres del mundo que no tienen fácil acceso al mismo, y de las generaciones futuras. El plan energético alternativo "Energía 2.000", elaborado por Aedenat y el Área de Planificación Económica de IU, defiende la posibilidad de ahorrar un 20% de energía en el sector del transporte en el Estado español hasta el año 2.000, aplicando medidas tecnológicas y de gestión de la demanda -controlando el funcionamiento de los vehículos- y, sobre todo, sustituyendo los medios de transporte más ineficientes energéticamente (coche privado y avión) por transporte no motorizado y colectivo.

Se podría finalizar diciendo que, aunque sea preferible un coche con catalizador que consume cinco litros cada 100 km a los actuales vehículos, siempre serán mejor para el clima de la tierra un par de piernas, una bicicleta, un tren o un autobús, probablemente en este orden.



ASTURIAS: LA OTRA MIRADA

por Claudio Hermosilla Ortéa (Aedenat-Asturies)

Con frecuencia se celebran congresos, conferencias, encuentros, debates, etc., en los que se discute, se reflexiona y se realizan recomendaciones sobre la necesidad de poner freno a la aguda crisis ecológica que sacude nuestro planeta.

No existe -en la actualidad- institución que se precie, ya sea esta económica, política, social o religiosa; que no realice pronunciamientos públicos en favor del medio ambiente.

Lo verde está presente en todas las esferas. En la producción: toda la industria, especialmente la química, intenta expresar a golpe de imagen y de talón -claro está- su preocupación y respeto por el medio ambiente.

En el consumo: actualmente casi todo es **ecológico** -las pieles, los jabones, los detergentes, los electrodomésticos, los automóviles, los desodorantes...

Hoy en día casi todo el mundo manifiesta su simpatía por la ecología, una ecología -eso sí- descafeinada, una especie de denominación de origen que sirva para quedar bien pero que no suponga ningún compromiso.

Vistas así las cosas, pudiera dar la impresión de que el movimiento ecologista, después de estar durante muchos años dando la "vara", ha dejado de tener sentido ya que los objetivos que animaban su actividad constituyen reivindicaciones socialmente admitidas y defendidas.

Pero cuando se pasa a la retorcida realidad, esta demuestra con toda crudeza la diferencia entre el dicho y el hecho, entre la publicidad y la objetividad, entre el discurso y la práctica.

Asturies constituye un ejemplo ilustrativo de la diferencia entre la imagen que se transmite y la realidad que se está construyendo.

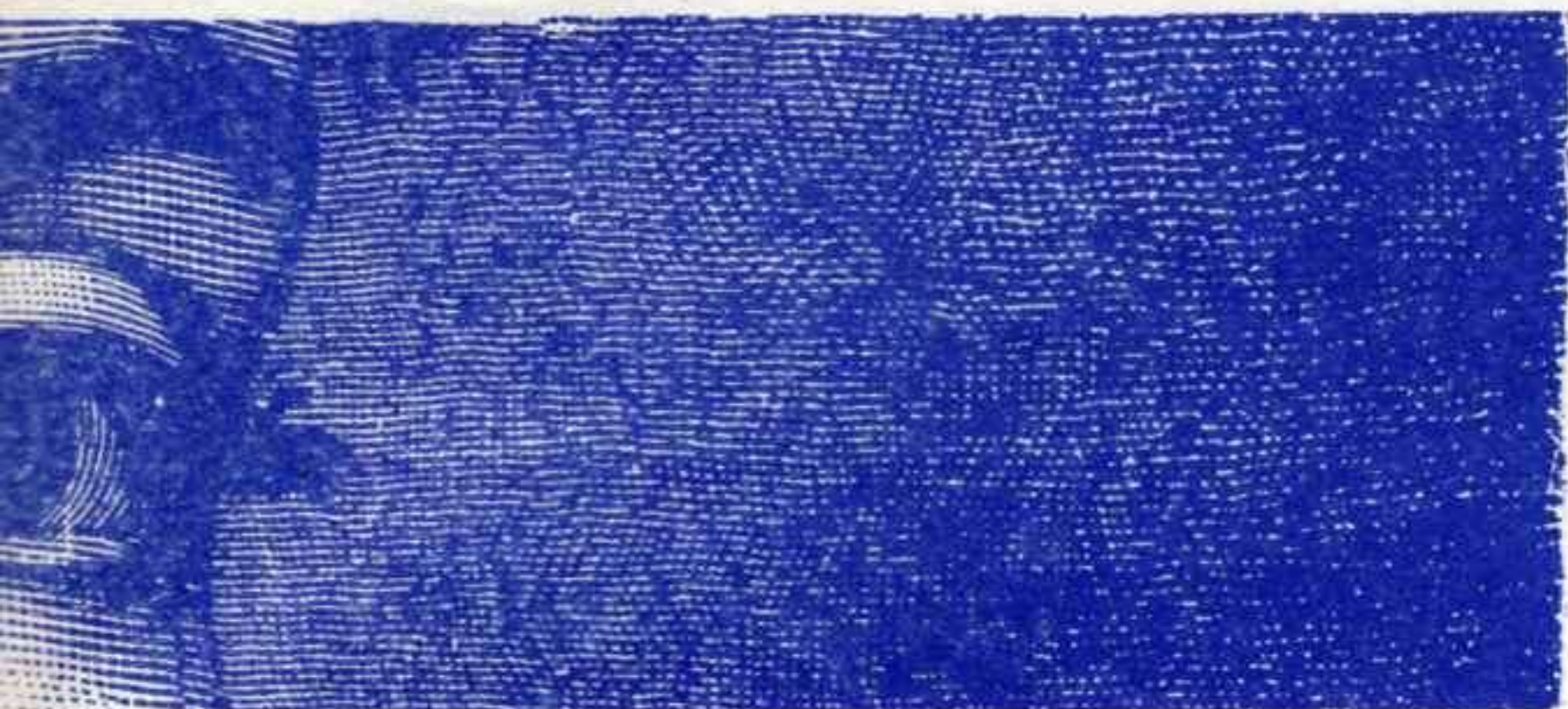
El Gobierno asturiano ha incorporado a su discurso cierta terminología proveniente del ecologismo, así de vez en cuando habla de la necesidad de compatibilizar desarrollo económico y conservación del medio ambiente, habla de la protección de nuestros recursos naturales, apoya fundaciones para la protección de especies amenazadas etc. y al mismo tiempo impulsa o respalda proyectos enormemente negativos para el medio ambiente, utilizando para ello unos razonamientos muy hostiles frente a las demandas ecologistas.

Asturies atraviesa una situación de profundo declive económico. La industria tradicional, basada fundamentalmente en el carbón y el acero, se encuentra en trance de desaparición. Así mismo otro de los sectores básicos de nuestra economía, el campo, está en quiebra como consecuencia de la aplicación de la Política Agraria Común (PAC).

Esta grave situación que afecta a la industria y el campo, se traduce en el terreno social en un considerable aumento del desempleo, en una constante pérdida de poder adquisitivo, en un empeoramiento de los servicios sociales, en un aumento de la pobreza, en un crecimiento de la despoblación etc.

Frente a esa realidad se han producido algunas protestas sociales de cierta importancia, pero sin la contundencia necesaria para modificar las decisiones políticas que condicionan nuestra negra realidad.

Por su parte las diversas instituciones autonómicas: Ayuntamientos, Parlamento regional; han sido incapaces -salvo contadas y honrosas excepciones- de estar a la altura de las circunstancias. Faltos de voluntad política para



dessin tiré de «Une biographie» de Chumy Chumez, chez Solin

poner freno al desmantelamiento de la industria y del campo, han actuado como gestores de unas políticas económicas elaboradas sin tener en cuenta ni nuestras opiniones ni nuestras necesidades.

Pero es que además el Gobierno asturiano está tratando de reactivar la economía apoyando proyectos que perpetúan el declive económico y acentúan el deterioro ambiental.

La política de reactivación económica impulsada por el Gobierno asturiano se resume en dos: vender nuestros recursos naturales y especializarnos en industrias contaminantes. Dicha política determina el papel de Asturias respecto a los centros económicos; unos centros que acaparan para sí los procesos industriales que producen un alto valor añadido y que son menos contaminantes y exportan hacia las zonas periféricas las industrias que producen menos riqueza y crean mayores problemas ambientales. Examinemos la realidad.

En el sector industrial el proyecto más sólido, al menos en cuanto a inversiones, ha sido la DUPONT. Esta multinacional norteamericana, una de las principales industrias del sector químico, es la principal productora de CFCs, gases responsables del deterioro de la capa de Ozono, en su haber cuenta con un largo historial contaminante.

Por otra parte nos han especializado en hornos incineradores. De momento hay uno ya en funcionamiento, el de Gijón, otros dos en proyecto, uno en Lugones y otro en Langreo; dándose la paradoja de que este tipo de instalaciones está siendo rechazado por todas las comunidades en que se pretendía instalarlos, siendo la razón de tal rechazo sus graves efectos contaminantes. Por el contrario el Gobierno asturiano insiste machaconamente en los beneficios que tales hornos van a tener para el medio ambiente.

Se está impulsando una política turística

que, tanto en la costa como en la montaña, está dañando espacios naturales de enorme valor ecológico y fomentando la especulación inmobiliaria. Llanes y Picos de Europa son los ejemplos más significativos pero no los únicos.

El Gobierno asturiano se pliega a los proyectos de la CEE tendentes a especializar a nuestra comunidad en plantaciones de eucaliptos; convirtiéndonos de esa manera, en una especie de reserva maderera de la industria internacional papelera. Además apoya entusiastamente los planes concretos que la papelera de Navia, CEASA, tiene para el occidente asturiano, haciendo para ello, apología de los beneficios económicos que representa el eucalipto y ocultando los enormes perjuicios medio ambientales que ocasiona: agotamiento de los suelos, consumo de agua, deforestación, pérdida de biodiversidad...

Se estimula o al menos se consiente la proliferación de minas a cielo abierto con la única argumentación como base, de que estas mejoraran la tesorería de HUNOSA, ignorando o no teniendo en cuenta los costos ambientales que dichas minas ocasionaran; dándose el despropósito de autorizar explotaciones a cielo abierto en espacios que se definen en el Plan de Recursos Naturales de Asturias (PORN) del Gobierno asturiano, como zonas a proteger.

Para acabar, la gota que colma el vaso (nunca mejor dicho) nos quieren especializar en exportadores de agua.

Siguiendo los dictados del ministro Borrell, que utilizando el problema de la sequía como pretexto, trata de impulsar una política de construcción de grandes presas y trasvases, ocultando los abusos y despilfarros que del agua hacen las industrias, la agricultura y el sector turístico.

Resumiendo: en Asturias se están dando dos procesos paralelos. Por un lado un acelerado desmantelamiento de los sectores tradicionales de nuestra economía y por otra parte una especialización en actividades y proyectos muy dañinos para el medio natural y para el medio social, unos proyectos enormemente agresivos con nuestros recursos naturales y que en nada favorecen el establecimiento de una estructura económica equilibrada y respetuosa con el medio ambiente, una economía en definitiva, que impulse la recuperación global de nuestro territorio.

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. Rellene el Boletín de Domiciliación

Tarjeta 6000 nº Tarjeta VISA nº _____ Fecha caducidad: _____

Autorizo a CODA para que cargue a mi tarjeta el importe de los artículos solicitados.

FIRMA

EXTRANJERO: Giro postal internacional a nombre de CODA.

BOLETÍN DE DOMICILIACIÓN Rellene este boletín, sin olvidar firmarlo.

Banco o Caja de Ahorros: _____

Domicilio de la agencia: _____

Población: _____

Provincia: _____

Titular cuenta o libreta: _____

Nº de cuenta o libreta: _____

Sírvanse tomar nota de atender hasta nuevo aviso, y con cargo a mi cuenta, los recibos que a mi nombre les sean presentados para su cobro por CODA.

FIRMA:

Fecha: _____

¡Ayúdanos a defender la Naturaleza!

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



Quercus el carabo Linneo

Sólo el soporte que le otorgan sus lectores hace posible la existencia de estas iniciativas.

Si estás interesado en recibir un ejemplar de muestra de alguna de estas publicaciones, te las enviamos de forma gratuita. Para ayuda a gastos de envío y franqueo, adjunta 100 pta. en sellos, por cada una que nos solicites. Gracias.

Solicitudes: C/ La Pedriza 1 - 28002 Madrid

Cuadernos de Debate Internacional Ecología Política

Icaria Editorial

Comte. d'Urgell 53, pral 1ª
08011 Barcelona

Suscripción anual (2 números) 2.500 pta.
Número suelto 1.550 pta.
(+ 150 pta. de gastos de envío)

Boletín Informativo

Asociación
Ecologista
de La Rioja

LA RIBERA

Apartado 363 - 26080 Logroño



**KOLECTIVO
RADIOFONICO ASTURIANO**

Honesto Batalón, 12 - 3º izda.

Tel.: 98. 534 12 12

Fax: 98. 534 86 95

Apdo. 4036

33201 XIXON - ASTURIES



COMUNICACION LLIBRE Y ALTERNATIVA

La reforma de la PAC

La Garba Ecologista y la Federación de Uniones Agrarias de la Región Murciana (FUARM) han editado el documento "La Reforestación de Terrenos Agrícolas. Primeras Propuestas".

La Reforma de la Política Agraria Común (PAC) se sitúa en la línea de la reducción general del sector agrario español en todos sus frentes. Las enormes consecuencias sociales, económicas y ambientales que tal reconversión está empezando a suponer son al parecer poco conocidas desde las instancias oficiales, pero de hecho se van a traducir en una serie de cambios profundos, muchos de ellos de difícil vuelta atrás, y que va a dejar huellas imborrables en el paisaje de nuestros campos.

Son muchas las razones por las que la Garba Ecologista y la FUARM se oponen a una transmisión simple y directa de la política agraria elaborada en Bruselas, y en particular, a la reducción del sector agrario español a la mitad del actual, tal y como parece deducirse de la actual carencia de política agraria en nuestro país.

Por contra, las medidas y líneas de ayuda comunitaria puestas en marcha tras la Reforma de la PAC deben ser repensadas en positivo para que, lejos de contribuir al desmantelamiento del campo, se traduzcan en una reinversión en el mismo y permita el mantenimiento de un mundo rural activo, tanto a través de la defensa y promoción de los sectores tradicionales con expectativas de futuro, como de la especificidad del campo mediterráneo, el cual se encuentra en clara desventaja con respecto al resto de la agricultura mediterránea.

Campaña de protección del Aguilucho cenizo y contra la quema de rastrojos

AEDENAT-Ecija, con la colaboración de la APA del Instituto de FP "Arrabal" de Carmona, ha continuado este año su campaña para la protección del Aguilucho cenizo cuyas nidadas son amenazadas por el adelanto de las labores agrícolas y la quema de rastrojos.

Han elaborado trípticos y carteles alusivos al tema con los que pretenden sensibilizar a agricultores y conductores de cosechadoras.

BREVES

TEA reclama que Icona sea sustituida.

El Tagoror Ecologista Alternativo ha hecho públicas sus sospechas de que pueda existir una malversación de los fondos públicos destinados a la conservación del Parque Nacional del Teide, y en la que presuntamente estarían implicados directivos del ICONA.

Los ecologistas van a poner esos indicios en conocimiento de la Fiscalía, la autoridad judicial, el Defensor del Pueblo y dada la gravedad del asunto, del conjunto de las organizaciones ecologistas. El TEA

sospecha que directivos de ICONA en Tenerife pueden haber creado una red de empresas que recibirían la adjudicación de la mayoría de las obras y servicios del Parque, y que estarían facturando por ellas cantidades muy superiores a los precios de mercado, y a veces incluso cobrando por trabajos no realizados. El monto total de estas presuntas operaciones de apropiación encubierta de fondos públicos podría ascender a miles de millones de ptas.

TEA achacan esta posible situación de corrupción en el ICONA a lo que denominan "decadencia" de este organismo como instrumento para la gestión, y señalan que en los últimos años ha perdido la mayor parte de su eficacia, debido a la deficiente calidad del trabajo de sus directivos, que pertenecen en exclusiva al obsoleto cuerpo de Ingenieros de Montes, cuya cualificación técnica no es la más idónea para desarrollar la gestión de estos espacios. El TEA reitera su exigencia de que el Gobierno canario asuma su responsabilidad de reclamar del Estado plenas competencias sobre los Parques Nacionales canarios, para crear un modelo realmente eficiente transparente y democrático.



La bici como alternativa al transporte urbano

El Club Cicloturista "Pedalibre" y AEDENAT-Madrid han iniciado una campaña para reivindicar el uso de la bici como alternativa al transporte urbano. Para ello desarrollarán un paseo en bicicleta por Madrid al mes. El primero, el día 4 de julio recorrerá los parques y jardines más significativos de Madrid; las fuentes más bellas de la ciudad serán el recorrido del 8 de agosto y el día 5 de septiembre se dedicará a la zona monumental madrileña. El punto de partida de todos los recorridos es la Glorieta del Ángel Caído del Retiro y la hora de salida, las 10:00 de la mañana.

En defensa de nuestros ríos

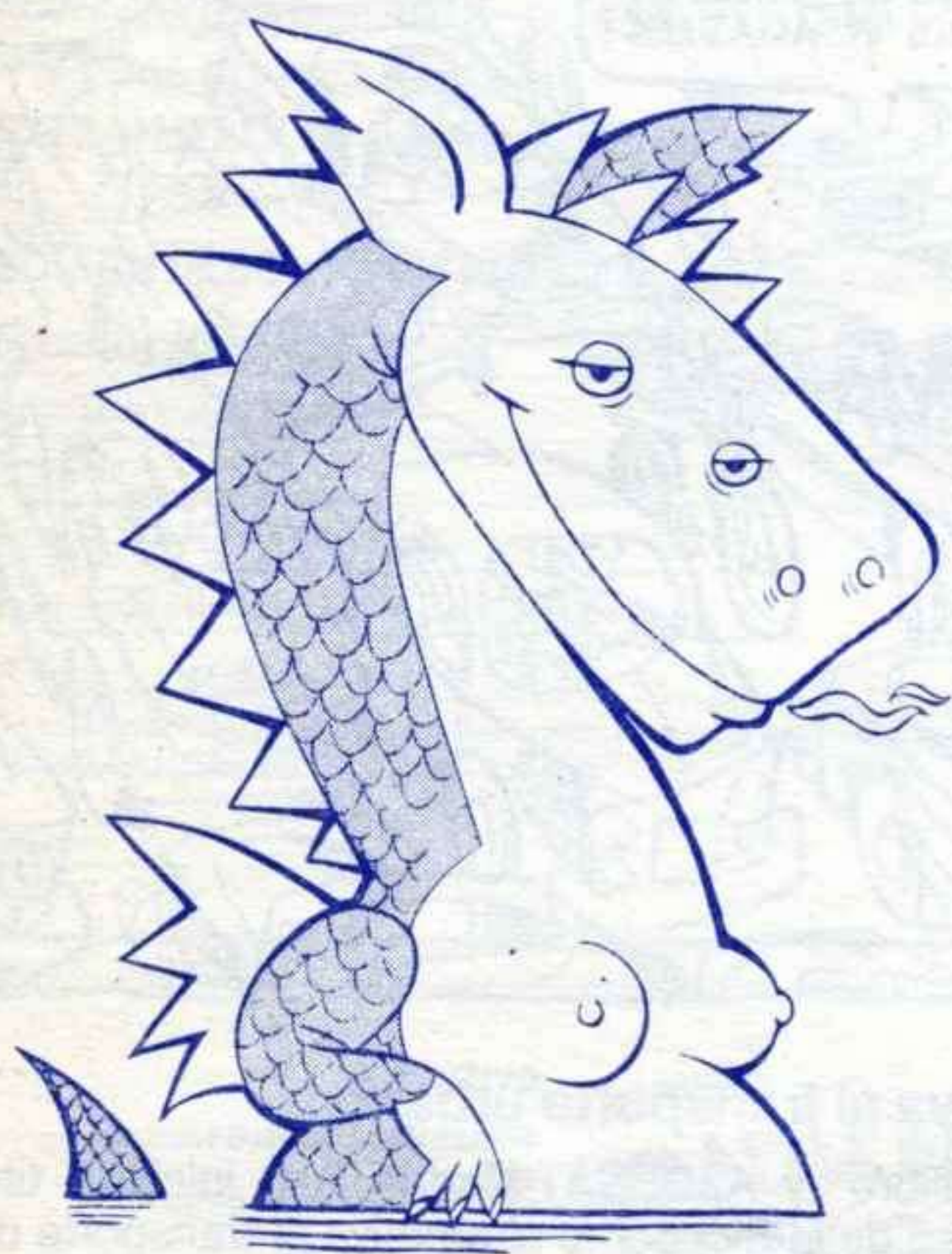
BAJADA DEL EBRO

del 1 al 18 de Julio de 1993

Información:

AEDENAT-Ecofontaneros (976) 20 07 17

ERA (941) 20 23 78



**AGUA VIVA PARA VIVIR
AIGUA VIVA PER A VIURE
BIZITZEKO UR BIZIA
AUGUA BIBA TA BIBIR**

Decálogo ecologista del agua

1. Los nuevos trasvases, eje fundamental del Plan, fomentan el derroche del agua y amenazan con profundizar el actual modelo de desarrollo desequilibrado territorialmente, insostenible y antiecológico.
2. Dichos trasvases suponen acelerar y consagrar los procesos de abandono y despoblación de la llamada España interior y la cornisa cantábrica y profundizarán las tendencias de desertización actuales.
3. Los planes hidrológicos que promueven estos trasvases ignoran el principal reto histórico que deberían abordar, tanto a nivel estatal como de cuenca: combatir ecológicamente los procesos de cambio climático y desertización.
4. Denunciamos la campaña demagógica y populista de quienes justifican estos trasvases hablando de solidaridad con quienes pasan sed en Andalucía o en el litoral mediterráneo, cuando en realidad tales proyectos no buscan calmar la sed de nadie si no es la sed de riqueza de quienes más tienen...
5. Lamentamos el populismo irresponsable de quienes hacen de los trasvases una bandera electoral tan fácil como simplista, sin plantearse los profundos retos que entraña el uso solidario y ecológico del agua hoy en día.
6. No puede darse por válida la justificación de los trasvases en base a contabilizar demagógicamente "caudales excedentarios" que, si ya hoy serían discutibles, nadie sensato se atrevería a pronosticar que sea así en los próximos decenios como consecuencia del cambio climático en marcha.
7. Rechazamos unos planes hidrológicos en los que se alimentan fundamentalmente intereses y privilegios social y económicamente injustificables de las grandes constructoras.
8. Rechazamos unos planes hidrológicos que limitan sus previsiones de calidad y depuración a las directrices comunitarias en materia urbanística, rehuendo una política clara de ahorro en el uso del recurso agua; cuestiones estas imprescindibles para lograr un uso sostenible y ecológico de las aguas en todos sus usos.
9. Entendemos que los tremendos esfuerzos financieros que está previendo el Gobierno en materia hidráulica (3,5 Billones de ptas.) tendrían otras prioridades en reorganizar un uso ecológico del agua sobre la base de:
 - * Ahorro y reestructuración de la agricultura de regadío, fomentando variedades menos consumidoras de los recursos hídricos.
 - * Reforestación masiva y lucha contra la erosión y desertización.
 - * Reordenación de las redes y suministros de agua potable, con el fin de reducir pérdidas y garantizar su calidad.
 - * Disminución del consumo hídrico industrial (papeleras, químicas,...) y eliminación de los vertidos contaminantes en los procesos productivos.
 - * Educación y organización social de una nueva cultura del agua.
10. Por último es cuando menos irresponsable lanzar semejantes planes sin prever seriamente los impactos ecológicos de tan trascendentales obras, tanto en las cuencas donantes como en las cuencas receptoras (construcción de pantanos, canales, regadíos,...).