

Hiedra

Boletín Informativo sobre Ecología y Medio Ambiente. nº 17



MANIFIESTO EN DEFENSA DEL MUNDO
RURAL - CONSEJOS PARA UNA NAVIDAD
MAS ECOLOGICA - HIEDRA DOCUMENTO:
TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS

HIEDRA

Boletín Informativo sobre Ecología y Medio Ambiente

Dirección: Campomanes, 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
Apartado 284
41700 Dos Hermanas (Sevilla)
Apartado 158 - 41400 Ecija (Sevilla)
Apartado 1050 - 18080 Granada
Avda Constitución, 1
14730 Posadas (Córdoba)
Boquerón 13 - 14, 3º
29600 Marbella (Málaga)

AEDENAT - Asturias

Apartado 4112
Gijón (Asturias)

AEDENAT - Castilla y León

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

AEDENAT - Castilla-La Mancha

C/ Ramón y Cajal 30, 7ºA
02005 Albacete
C/ Vitorero, 1
02640 Almansa (Albacete)
C/ Canal, 3
02230 Madrigueras (Albacete)
Travesía Pedraza, 17
16891 Cañizares (Cuenca)
Apartado 8
16800 Priego (Cuenca)

AEDENAT - Madrid

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

AEDENAT - Zaragoza

San Vicente Paul 24-26
50001 Zaragoza

Asociación Ecologista de La Rioja

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

Garba Ecologista de Molina (GEM)

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

¿cementerio nuclear?

Desde 1988, vienen realizándose investigaciones en una mina abandonada dentro de la finca de "El Berrocal" en el término municipal de Nombela en Toledo. Pese a que documentos internos indican que la Empresa Nacional de Residuos Radiactivos (ENRESA) es la coordinadora del proyecto; que aparece reseñado en el tercer plan de residuos Radiactivos bajo el epígrafe de "selección y caracterización de emplazamiento" para el cementerio definitivo de residuos de alta actividad,



que está financiado en parte con fondos comunitarios destinados a la búsqueda de emplazamientos, que es el proyecto más duradero y costoso de cuantos realiza ENRESA dentro de nuestro país, que es el único realizado en granito -medio elegido para alojar estos residuos-... En definitiva, pese a toda evidencia, las autoridades siguen insistiendo en que es un proyecto más de investigación y que allí no se colocará un cementerio nuclear. Los "técnicos" sin embargo afirman que la última responsabilidad es de los "políticos" y los "políticos" callan y dicen que no tienen nada que decir sobre el proyecto "técnico". Bono, por ejemplo, se niega a pronunciarse contra la ubicación de un cementerio nuclear en "El Berrocal" porque insiste en que eso es imposible y

él no habla sobre imposibles. ¿Es creíble que un político con tanto olfato y con una vena populista tan acentuada renuncie a colocarse frente a un problema que "no existe" y soporte el coste de imagen de las movilizaciones?

Es claro que la intención de ENRESA es colocar el cementerio nuclear definitivo de residuos radiactivos de alta actividad en Nombela. Y es claro, también, que vecinos y ecologistas no lo vamos a consentir.

En este número...

Hiedra

Boletín Informativo sobre Ecología y Medio Ambiente. nº 17



Portada: Soren Svendsen

Manifiesto en defensa del mundo rural	3
Industria obligada a informar ...	7
Manifiesto ecologista contra la militarización	8
Un urbanística de las grandes infraestructuras	9
Construir infraestructuras versus gastos sociales	11
El ferrocarril convencional puede desaparecer	13
El que no corre, vuela	16
El oscuro final de la M-40	18
En defensa del peatón	22
Consejos para una navidad más ecológica	23
Simbiosis	24



Manifiesto en defensa del mundo rural

Un grupo de colectivos y asociaciones de La Rioja, conscientes de la grave situación por la que atraviesa el mundo rural en nuestra región, queremos hacer público el siguiente manifiesto, así como la voluntad de trabajar conjuntamente en la resolución de estos problemas.

El estudio de la evolución de la población en las diferentes comarcas de La Rioja, evidencia la existencia de graves fenómenos de despoblamiento en la totalidad de las zonas rurales riojanas, de carácter casi irreversible en las zonas de la montaña y con tendencias muy negativas en las comarcas del Valle del Ebro. A lo largo de las últimas décadas la población riojana tiende a concentrarse en los núcleos urbanos, especialmente en la capital. Logroño, que según el censo de 1991, acumula ya el 47,7% del total del censo regional. Si a la capital le unimos las seis principales cabeceras de comarca no encontramos que el 70,8% de toda la población de La Rioja vive en núcleos urbanos, cuando este porcentaje era tan solo el 28,6% en 1900 y del 42,7% en 1950.

Paralelamente la población que vive en las zonas rurales abandona las mismas hasta representar hoy en día tan solo el 29% de toda La Rioja, encontrándose auténticos "desiertos humanos" en algunas zonas de montaña (Alto Najerilla, Cameros Viejos, etc.), que como una mancha de aceite amenazan con extenderse a la mayor parte del territorio regional, tal y como ya sucedió en las zonas de la Sierra en la década de los 50 y 60 por la emigración masiva de los serranos. Los pueblos pierden habitantes de forma continua y alcanzan unos tamaños que hacen peligrar su continuidad en el futuro, con el 60% del total de municipios de carácter rural con menos de 200 habitantes de hecho y cerca del 33% con menos de 100 habitantes permanentes. En alrededor de 70 pueblos del medio rural, ya no existen jóvenes menores de 14 años.

Este proceso demográfico, que por desgracia parece acentuarse en estos últimos años, está motivado por numerosas y complejas causas, entre las que pueden destacarse las que siguen a continuación.



La grave crisis del sector agrario

El sector agrario, principal sector económico de los núcleos rurales, está sufriendo una continua crisis que está provocando la salida de la población de dichos núcleos, e incluso el descenso demográfico de cabeceras de comarca como Santo Domingo de la Calzada que al carecer de industria propia depende de su entorno rural. Esta crisis del sector se manifiesta en una continua pérdida de empleos agrarios (850/año en el periodo 1981-85 y 1040/año en el periodo 1981-89, y una fuerte disminución del número de agricultores y ganaderos riojanos, que han pasado desde los 18.274 en 1981 hasta los 11.000 en 1990). Al mismo tiempo se produce un envejecimiento de la Población Activa, con más del 33% del total por encima de los 55 años y tan solo un 7% con menos de 35 años, superando hoy día el número de jubilados agrarios al de personas activas.

En este orden de cosas, las explotaciones familiares agrarias, mayoritarias en la comunidad Autónoma de La Rioja, se ven inmersas en graves problemas de viabilidad económica, donde la pérdida de rentas es constante y la necesidad de endeudarse cada día mayor, calculándose un 86% del Valor Añadido Bruto a precios de mercado el endeudamiento del sector, -de cada 100 pesetas producidas 86 están destinadas al pago de deudas e intereses-, así como la necesidad de obtener ingresos extraagrarios (jornales, trabajo de las mujeres, etc.) para poder sobrevivir económicamente, y que da lugar a que el 40% de la producción agraria se realiza hoy día en régimen de Agricultura a tiempo parcial. El descenso del Sector Agrario en el contexto de

la economía riojana es palpable, pasando en tan solo 7 años de representar el 15,68% del Producto Interior Bruto regional en 1983 al 9,92% en 1990 y con tendencia a disminuir.

Al igual que en otros sectores económicos del país, como es el caso de la siderurgia, la agricultura está sufriendo en estos momentos una auténtica RECONVERSION, aunque en este caso de forma solapada y sin que existan mecanismos para que los sectores afectados puedan discutir los objetos de la misma y su orientación, reduciendo o evitando los posibles perjuicios.

La política económica de carácter neoliberal del Gobierno Central y de la Comunidad Europea

Bajo los auspicios de la política comunitaria el Gobierno socialista está llevando a cabo en los últimos años una ofensiva de ajuste económico, cuyas consecuencias evidentes no son otras que el recorte de los gastos sociales, la privatización de algunas prestaciones (sanidad, enseñanza, etc.) y el acentuamiento de las desigualdades sociales. Los ejes fundamentales de esta política de ajuste económico, cuya expresión actual es el denominado Plan de Convergencia, no son otros que el retroceso del estado de bienestar, la desregularización del mercado y de las condiciones de trabajo, la reconversión salvaje de la industria y de la agricultura y la privatización del sector público.

Las políticas agrarias practicadas por la Comunidad Europea no son ajenas a esta dinámica económica estableciendo criterios economicistas por encima de la consideración de los impactos sociales que puedan tener sobre amplias zonas rurales, especialmente del Sur de Europa. Nos encontramos con una reforma de la PAC (Política Agraria Comunitaria), caracterizada por la incertidumbre y por las presiones internacionales derivadas de la negociación del GATT (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio en su Ronda de Uruguay), que va a suponer una mayor reducción de los precios internos de la Comunidad Europea y un desmantelamiento de las ayudas que se suponen distorsionan el mercado. Todo ello estrechamente interrelacionado con los graves problemas que afectan a los países del Tercer Mundo, que tienen en las exportaciones agrarias a los países desarrollados su principal fuente de ingresos, y que observan el constante deterioro del precio de las mismas en relación con el precio de las importaciones, aportando cada año a los países desarrollados el doble de lo que reciben.

La actual reforma de la PAC, la negociación del GATT y el creciente deterioro económico y medioambiental de los países del Tercer Mundo a consecuencia del actual orden internacional, agravan aún más la situación de incertidumbre de los pequeños y medianos agricultores y ganaderos, que difícilmente pueden vislumbrar vías de salida para el futuro de su explotación.



La ausencia de política regional y territorial por parte del Gobierno Autónomo de La Rioja

En este contexto económico estatal, europeo e internacional de carácter desfavorable para el desarrollo del mundo rural, brilla por su ausencia una política del Gobierno Regional tendente a corregir o, al menos, mitigar estos procesos. Tras varios fallidos proyectos, hoy día en el cajón de los olvidos, La Rioja sigue sin disponer de un Plan de Desarrollo Regional que sirva de instrumento para favorecer el desarrollo de las comarcas riojanas deprimidas. La descoordinación de los diferentes departamentos, utilizados en muchos casos como plataformas de propaganda del correspondiente partido político, se hace evidente a la hora de intervenir de una manera eficaz en el territorio riojano.

Mientras tanto, el proceso de desindustrialización de La Rioja avanza poco a poco con el cierre de empresas tradicionales de gran tamaño (textil, calzado, etc.) y un mercado laboral cada vez más precario y eventual; el campo continúa echando gente por falta de rentabilidad de las explotaciones agrícolas y una parte importante del territorio riojano se despuebla a causa del hundimiento social y económico de los núcleos rurales. Ante ello, el Gobierno Autónomo no quiere y/o no puede con el Estatuto de Autonomía en la ma-

no hacer frente a graves problemas regionales, la asunción de nuevas competencias sigue un ritmo lento y el peso de la capital, Logroño, continúa aumentando en un nuevo centralismo local que absorbe la mayor parte de la actividad socioeconómica de la región. Las Consejerías de Agricultura de las Comunidades Autónomas ponen así en evidencia que la palabra "Autonomía" en este contexto está vacía de contenido y que el papel de su departamento se ha convertido en el de meras oficinas de gestión.

El deterioro de las condiciones de vida del mundo

Otra de las consecuencias de todo este proceso es la continua degradación de la calidad de vida de las zonas rurales, estableciéndose importantes desigualdades sociales entre las condiciones de vida rural y urbana a favor de esta última. Estas diferencias se hacen patentes en campos como la sanidad o la educación, que obligan si se quiere disponer de los servicios existentes en las ciudades, concentrados mayoritariamente en Logroño, a desplazarse continuamente a las mismas. La actual política educativa en las zonas rurales deteriora día a día la calidad de la enseñanza a los escolares de estas zonas, con una peor preparación académica que en los centros urbanos y una oferta escolar mucho menor con inexistencia prácticamente de profesores especialistas (Logopedas, Idiomas, Educación Física, etc.). La situación en etapas posteriores es también sangrante, destacando la inexistencia de una Formación Profesional adaptada a las necesidades del medio rural, que plantee alguna salida a la falta de perspectivas de los que tendrán que abandonar la explotación agraria.

El panorama de la Sanidad es semejante y la infraestructura sanitaria no centralizada es insuficiente, obligando al desplazamiento permanente a la capital y cabeceras de comarca con los consiguientes gastos y pérdidas de tiempo, a veces, como sucede, por ejemplo, en la comarca de Cervera del río Alhama, con graves dificultades para el traslado en transporte público, o con ausencia de medios de evacuación en casos de emergencia, tal es el caso de la mayor parte de las zonas de montaña. Los Servicios Sociales también se caracterizan por su ausencia del medio rural, en un espacio donde la población demandante de ellos como la tercera edad es muy elevada, y lo mismo podría hacerse extensivo a otros colectivos necesitados de una atención especial como minusválidos, emigrantes, toxicómanos, etc. La oferta cultural resulta también desola-

dora, con excepción del voluntarismo de algunas asociaciones ciudadanas.

En resumidas cuentas, la vida del medio rural y toda su cultura y modos de vida propios se deterioran, extendiéndose unos valores y comportamientos de carácter desarrollista y consumista (individualismos, obtención del máximo beneficio en el menor tiempo posible, predominio de la imagen sobre el fondo de las cosas, etc).

La degradación medio ambiental del espacio rural

Además, el actual modelo de desarrollo en La Rioja, de carácter intensivo en el espacio del Valle del Ebro y donde se concentra la mayor parte de la población y de la actividad productiva regional, tiene su contrapartida en todas las zonas de montaña de la Sierra, despobladas y sin apenas actividad económica, a las que se asigna el papel de "zonas productoras de agua" y de espacios naturales para el ocio y el recreo urbano. Mientras en los municipios del Valle se usa el agua procedente de la Sierra en grandes cantidades, a veces de forma despilfarradora, y se contamina, directamente por la industria y los núcleos urbanos e indirectamente por las actividades agraria, en la Sierra se ven obligados a almacenarla en grandes embalses y a mantenerla libre de contaminación, con importantes perjuicios derivados (desaparición de pueblos y tierras) y limitaciones a su desarrollo económico.

De forma similar a las actividades industriales, el actual modelo de agricultura productivista está provocando una continua degradación medioambiental del espacio rural, cuyas consecuencias negativas afectan en primer lugar a los propios agricultores (intoxicación por pesticidas), a continuación a los consumidores (alimentos contaminados) y, finalmente, a toda la sociedad (contaminación de suelos y aguas, deforestación, desaparición de la fauna, etc.) dando lugar a auténticos "desiertos agrícolas" en algunas zonas del Valle del Ebro. La contaminación del agua potable en algunos municipios rurales a causa de la concentración de nitritos en los acuíferos, no es sino una de las primeras señales de este grave problema ecológico, o en el futuro, el peligro potencial de un escape radiactivo procedente de la Central Nuclear de Garoña en las aguas del río Ebro, que pueden hipotecar seriamente el futuro desarrollo de algunas zonas rurales por falta de recursos hídricos utilizables.

Por otra parte, la reforma de la PAC en su vertiente de transformación de la actual agricultura productivista en una agricultura más "verde" o

ecológica, no deja de ser una mera declaración sobre el papel, de dudosa aplicación a corto plazo en las condiciones actuales del sector agrario. Se da así la paradoja de que los agricultores se ven empujados por un lado hacia una mayor intensificación de su producción si quieren sobrevivir, y al mismo tiempo se les aconseja cambiar sus formas productivas hacia un menor impacto ambiental.



Desempleo y precarización de la población activa

La grave crisis en que se sume la actividad económica en el medio rural da lugar al deterioro de las condiciones de trabajo en el mismo, que van desde la falta de oportunidades laborales para los jóvenes hasta la precarización del trabajo ofertado, en condiciones nada favorables para los trabajadores. Estos hechos se acentúan en el caso de la mujer rural, doblemente marginada como mujer y como persona del medio rural, que no encuentra otras oportunidades que no sean la economía sumergida o el servicio doméstico donde los haya, al margen de su continuo trabajo dentro de la explotación familiar agraria, siempre dentro del concepto de "ayuda" y sin ningún tipo de reconocimiento de su importancia en la supervivencia de la explotación. La falta de oferta formativa y cualificación laboral, que comparten con otros colectivos rurales como los jóvenes, se ve agravada en el caso de la mujer rural por ausencia de servicios sociales que faciliten su integración en el mundo laboral (guarderías, planificación familiar, comedores escolares, etc.).

Dentro de la estructura productiva agraria también destaca la necesidad de mano de obra eventual en determinadas épocas del año, actividad cubierta con el esfuerzo de "temporeros" y

"emigrantes" del Tercer Mundo, que suelen desarrollar su trabajo en unas condiciones precarias y alojados en asentamientos de condiciones infrahumanas. Estas situaciones de deterioro laboral, presentes tradicionalmente en la economía riojana a través de la economía sumergida (conservas, calzado, etc.), corren riesgo de agravarse a medida que las explotaciones agrarias poseen unos márgenes de beneficio más estrechos y aumenta y aumenta el número de trabajadores españoles y, sobre todo, extranjeros en condiciones precarias de trabajo.

Como siempre son los colectivos más débiles de esta sociedad (pequeños agricultores, jóvenes, mujeres de media edad, temporeros, ancianos y emigrantes) los que más sufren las consecuencias de esta RECONVERSION del medio rural.

El actual modelo de desarrollo que está aplicándose provoca graves e irreversibles impactos sobre el mundo rural, y especialmente en las comarcas cuya dependencia del sector agrícola es muy elevada. Como colectivos preocupados por el futuro de esta región, no podemos permanecer ociosos ante estos trascendentales problemas, que afectan a una parte muy importante de nuestra tierra y de nuestra identidad, y en donde se integran funciones tan vitales como la ocupación de amplias zonas del territorio, la producción de alimentos suficientes, la gestión del medio natural o la oferta de ocio y recreo en espacios libres. Consideramos que el mundo rural y sus habitantes tienen derecho a un empleo y una renta dignos, a una calidad de vida y unos servicios equiparables a los del resto de la sociedad, y a mantener una cultura propia y unos pueblos con identidad.

PLATAFORMA EN DEFENSA DEL MUNDO RURAL
UNION DE AGRICULTORES Y GANADEROS
ASOCIACION DE MUJERES AGRICULTORAS
CARITAS
MOVIMIENTO RURAL CRISTIANO
COMISIONES OBRERAS
UNION SINDICAL OBRERA
ASOCIACION ECOLOGISTA DE LA RIOJA
COLECTIVO RIOJANO POR LA PAZ Y EL DESARME
- MOVIMIENTO DE OBJECCION DE CONCIENCIA
ASOCIACION FEMINISTA DE LA RIOJA
LIBERACION
IZQUIERDA UNIDA

Industria obligada a informar

La Sección 5ª de la Audiencia Nacional ha dictado sentencia por la que obliga a la Dirección General de la Energía (DGE) del Mº de Industria a facilitar a AEDENAT toda la información solicitada sobre la situación legal del cementerio nuclear de "El Cabril" (Córdoba). Es la primera vez que una asociación ecologista obtiene una victoria legal para garantizar el derecho a la libertad de acceso a la información.

En 1988 AEDENAT denunció que estas instalaciones almacenaban residuos provenientes de centrales nucleares para lo cual no estaba licenciada, ya que posee autorización como "instalación radiactiva" y no como "instalación nuclear" como sería preceptivo de acuerdo con el R. D. 2869/72. Con el fin de probar dicha ilegalidad los ecologistas solicitaron tres resoluciones de la DGE y una Orden del Ministerio. La DGE contestó negativamente a la petición de información argumentando que AEDENAT no tenía un interés directo en el asunto y que ENRESA (Empresa Nacional de Residuos Radiactivos), aunque empresa pública, era una entidad mercantil con forma de Sociedad Anónima.

Interpuesto Recurso Contencioso Administrativo, después de cuatro años, la Audiencia Nacional dá la razón a los ecologistas señalando que la naturaleza mercantil de ENRESA es indiferente a estos efectos y que todos *"los actos administrativos, mientras no participen de secretos de Estado o de materia reservada, deben gozar de la publicidad necesaria para conocimiento de los ciudadanos y la adopción de medidas de autodefensa"* así como que la entidad recurrente [AEDENAT] *"dada su naturaleza y actividad esta interesada y puede afectarle todo cuanto pueda incidir o rozar la conservación de la naturaleza"*.

Esta sentencia tiene importancia porque es la primera que se refiere al derecho a la información de los grupos ecologistas en relación con la Administración y viene en un momento en que es habitual la falta de transparencia y la ausencia de información por parte de las administraciones públicas en relación con las cuestiones sobre el medio ambiente (incineradoras, cementerio de Nombela,...).

A juicio de AEDENAT la información contenida en dichas resoluciones y ordenes prueba de manera concluyente que "El Cabril" no pueden recibir residuos radiactivos provenientes de centrales nucleares y que tanto ENRESA, que los transportó, como el MINER, que lo autorizó, incurrieron en evidente ilegalidad. AEDENAT espera la sentencia de otro contencioso contra dichas instituciones, que viene tramitándose desde las mismas fechas.

Manifiesto ecologista contra la militarización

por la Garba Ecologista de la Región Murciana

1. El militarismo tiene un importante impacto ambiental sobre el territorio, especialmente cuando se trata de un campo de tiro o de maniobras militares: compactación y/o erosión del suelo, degradación de la vegetación, deterioro irreversible del paisaje, molestias a la fauna...

Además, un territorio fuertemente militarizado como es la región Murciana, el militarismo se convierte en un factor de acusado impacto social: privatización de espacios naturales (Morrón de Sierra Espuña), con especial incidencia en el litoral, obstáculo para el desarrollo urbanístico o la instalación de equipamientos urbanos en las ciudades ocupadas por la presencia militar, etc.

2. Consideramos que la sociedad civil debe ir rescatando cuanto espacio militar limite la posibilidad de su uso social o suponga un peligro potencial para la ciudadanía (en el caso de un campo de tiro).

3. Aspiramos a la desaparición de todos los ejércitos y, por tanto, nos sentimos comprometidos en la lucha por un mundo más justo y libre, donde la solidaridad y la cooperación sustituyan a retrógradas nociones como fuerzas armadas o seguridad nacional.

4. Propugnamos la desmilitarización de los espacios naturales del litoral, tales como Cabo Tiñoso, Montes de la Algameca o Monte de las Cenizas. Nos negamos rotundamente a la realización de maniobras militares en las zonas litorales. Nos oponemos a cualquier proyecto de utilización de nuestra costa para fines bélicos.



5. Solicitamos la desmilitarización del casco antiguo de Cartagena por suponer una importante hipoteca para el futuro de la ciudad y para la revitalización social del casco antiguo, sometido a un alarmante proceso de degradación.

6. Tentegorra debe convertirse en un gran zona verde para la expansión de la población de Cartagena, lo que supone el desmantelamiento de los cuarteles militares existentes. Estamos por la desaparición del Campo de Tiro de Tentegorra, por sus desastrosas consecuencias ecológicas, y por el peligro que conlleva para la población civil.

7. El proyecto de reestructuración de la Brigada XXXII para su concentración en un mismo espacio con la incorporación de un enorme campo de tiro, es aberrante, antiecológico y una amenaza para la sociedad rural que se vea afectada. Anunciamos nuestra pretensión de luchar contra este proyecto. Exigimos que el Ministerio de Defensa adquiera más terrenos para fines militares. Como objetivo a corto plazo, solicitamos la recuperación de espacios naturales, sin importancia estratégica.

8. La filosofía de los Espacios Naturales Protegidos es incompatible con su uso militar. En este sentido exigimos la desmilitarización de Sierra Espuña y de cualquier futuro espacio protegido.

9. Por nuestra ubicación mediterránea, nos esforzaremos por ver el mar que baña nuestras tierras, libre de armas nucleares y de cualquier artilugio bélico que contribuya y agudice su ya grave deterioro. La desnuclearización del Mediterráneo y, en concreto, de las costas de nuestra región, es objeto irrenunciable en la lucha por la salud ecológica y la vida en el ecosistema que nos circunda.

10. Finalmente, nos oponemos a que la tierra murciana se convierta en foco privilegiado de la agresión dirigida hacia la orilla sur mediterránea. Esta tendencia, denunciada con vigor por el movimiento pacifista, cobra cuerpo al convertirse Cartagena en un asiduo escenario de la activación de la flota OTAN en el Mediterráneo, en la perspectiva de que esta ciudad sea protagonista privilegiada en el mantenimiento de la brecha que separa a los pueblos de ambas orillas del mar común.

UNA URBANÍSTICA DE LAS GRANDES INFRAESTRUCTURAS

por José Ramón Montes

Ciudades extensas, más que ciudades, áreas metropolitanas, ciudades región, conurbaciones continentales, etc., etc., complejos casi indefinibles que sin embargo existen e imponen la fuerza de su presencia potente o aberrante, es la misma, existen simplemente porque funcionan y precisamente por eso son máquinas que lanzan negocios, estética, pautas de conducta, tecnologías y en definitiva, poder. Esas máquinas fuertemente organizadas son ante todo poder casi químicamente puro. Pero esas complejas tramas se apoyan en unos huesos robustos y decisivos, potentes y, ante todo, eficaces, diabólicamente eficaces, que aunque estén por debajo "infra" de la estructura, la configuran y determinan; he aquí las famosas infraestructuras.

La urbanística de lo contundente

Se tiene del urbanismo una idea arquitectónica visual y algo estetizante, así, el "urbanismo" de Madrid sería la forma de la Plaza de "La Cibeles" o la morfología lineal del eje de la Castellana o el paisaje bello e histórico que se contempla desde la Plaza de la Armeria (Campo del Moro, Río Manzanares, Casa de Campo, y allá a la derecha, la Sierra azul, transparente y lejana, muy lejana). Todo eso es urbanismo, pero hay más, puede que menos poético, pero también con rasgos de dura belleza. Debajo del Campo del Moro, pasa la humilde vía ferroviaria que enlaza Príncipe Pío con Delicias, vía de carboneros, trenes renqueantes y máquinas asmáti-

cas que no caben en su oscuro y negro túnel y quiere hoy hacerse "Pasillo Verde".

Eso configura, determina y encuadra. La infraestructura hace ciudad casi sin ser vista y lleva casas y calles por donde ella quiere. Urbanística refrigerante del canal, tronco y ramas que simplemente permiten que Madrid exista y no muera de sed. La red de alta presión que transporta los grandes caudales de agua y la de baja que distribuye por barrios, manzanas y "cuartos". Madrid "urbaniza" el campo y los ríos allá por la presa del Atazar que recoge y lanza los hectómetros cúbicos hacia el gran monstruo siempre sediento.

Desde el Norte y el Noroeste se va diseñando la urbanística del agua, infraestructura delicada y poco recordada que se manifiesta históricamente en la calle de Santa Engracia, allá en lo que fue el llamado "Campo de Guardias", lugar lleno de recuerdos de famosas ejecuciones públicas en el siglo XIX, uno de los más madrileños de entre todos los siglos.

Y la carretera, paradigma del acceso y la modernidad, calle sin aceras, signo de la velocidad. Carreteras de entrada y de salida, redes arteriales, circunvalaciones, variantes, nudos, entronques, glorietas, pasos a distinto nivel, y "eMes", muchas "eMes"; la M-30 que borra al arroyo del Abroñigal y la convierte en ría de velocidades, sin peatones ni transporte público, y Madrid se conforma con esa M-30 que cierra por el este esa que se viene llamando, ya en serio, la "Almendra Central".

Hay un "dentro" y un "fuera" de esa arteria que nace en 1973, (el



El presente documento sobre el transporte y las grandes infraestructuras ha sido realizado por la Comisión de Urbanismo y Transporte de Aedenat-Madrid dentro de su Campaña en Defensa del Peatón.

año de la primera gran crisis del petróleo, año y crisis de los que al parecer, no aprendimos nada); y luego salidas, donde la infraestructura está por encima de todo. Nudo de Manoteras,

casi más alto y más grande que el Hospital del al Paz, final de un Madrid Urbano y comienzo de la N-I; Puerta de la Ciudad; Puerta del Rey; Nudo Super Sur; M-40 que quiere "cerrarse".

La red es el símbolo de las infraestructuras, nada vale si no forma parte de **una red** de carreteras, telecomunicaciones o de "Gas Madrid".

¿Quién fue la primera?

Sin duda, Madrid fue antes que el Metro, pero esté determinó los crecimientos de "Cuatro Caminos" del Puente de Vallecas o del eje burgués Argüelles-Chamberí-Salamanca. El urbanismo de las infraestructuras debe ser configurador, pero no para crear eso que llaman "áreas de oportunidad" que son un timo, sino para hacer ciudad que es lo que debe hacerse siempre, revitalizando la existente antes que lanzarse hacia absurdos e inhumanos expansionismos.

La urbanística de las infraestructuras es un reto difícil, el planeamiento "estructurante" es, bien entendido, el gran antídoto contra la ola desregularizadora que nos inunda y nos anega. Las administraciones públicas deben siempre agarrar firmemente en sus manos la gran palanca de configurar y ordenar el territorio y sus usos a través de las diferentes e imprescindibles

infraestructuras.

La conjunción entre rehabilitación urbana y potenciación de servicios públicos y locales y supralocales no discriminantes puede y debe ser un elemento fundamental en las políticas urbanas de la izquierda.

Peligros y riesgos

Las infraestructuras no son ni deben ser entendidas como algo que "es siempre bueno". Los muchos recursos que requiere su implantación y su mantenimiento, hacen imprescindible fuertes y verdaderos controles populares en las fases de avance de los planes que los proponen. Si se hace el ya citado "Pasillo Verde", debería ser para mejorar el sistema ferroviario de cercanías y la calidad de vida, en primer lugar, de los "actuales habitantes" del Paseo Imperial y otras zonas de ese distrito, no para "rentabilizar" el espacio expulsando de él a lo que constituye su verdadero tejido social. Y ¿el Aeropuerto?. Quien bosqueja estas líneas asume el gran pecado mortal de considerar necesario el transporte aéreo, por supuesto **antes de la catástrofe**, después ya veremos, a lo mejor también. ¿Cuál es la urbanística de la sofisticada infraestructura aeroportuaria?. En Madrid, ya la tenemos y en París y en Amsterdam. Pero ¿es esa la única posible?. La vieja y querida Unión Soviética tenía muchos, muchos aeropuertos y no eran emporios de esa pompa de jabón del "terciario avanzado".

Habría que quitar el capitalismo no el Aeropuerto.

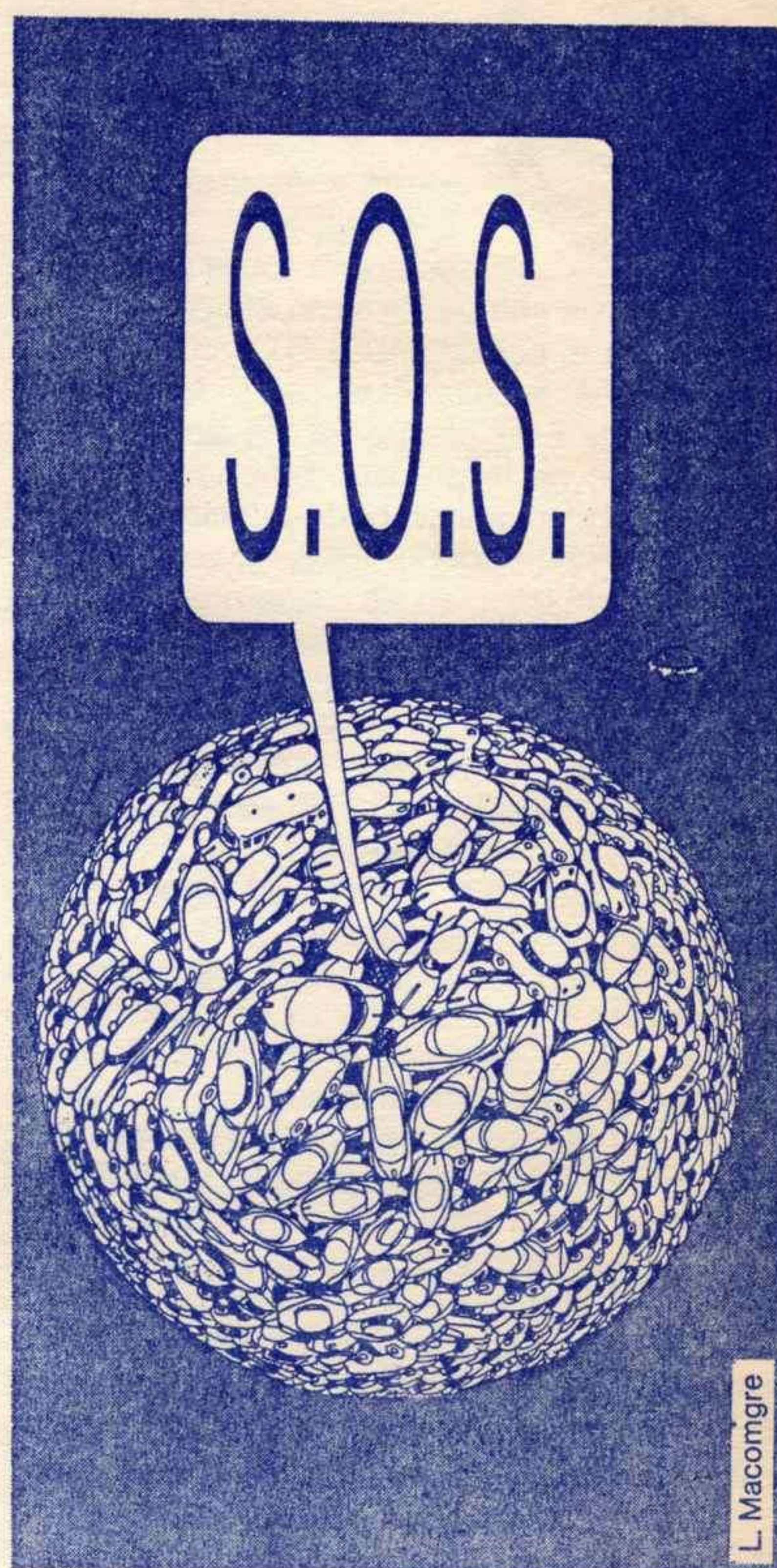


CONSTRUIR INFRAESTRUCTURAS *versus* GASTOS SOCIALES

por Ramón Fernández Duran

La actividad inversora estatal se convierte cada vez más en un instrumento indispensable de cara a sustentar el crecimiento económico. Y esta inversión se va a orientar los próximos años en dos direcciones prioritarias. Una, como no, hacia la creación de infraestructuras, en especial de transportes, de forma directa, y de telecomunicaciones, de forma indirecta principalmente; y otra, hacia el lanzamiento de un ambicioso programa de construcción de vivienda, que permita recomponer el consenso social con ciertos sectores de población de rentas medias que se habían quedado fuera del mercado como resultado de la feroz especulación en las metrópolis durante la época del "boom". Esta actuación estatal jugará un papel trascendental en el sostenimiento del sector de la construcción, una vez que acaben los acontecimientos del 92. Pero, también, esta actuación se inscribe dentro de la lógica y necesidades de reestructuración del actual modelo productivo -como consecuencia del funcionamiento del Mercado Unico, de la creación de la Unión Económica y Monetaria y de su progresiva mundialización- así como de su correspondiente modelo territorial; y en concreto de la necesidad de dar respuesta al fuerte aumento de la movilidad motorizada a todos los niveles que se deriva de ello.

El Ministro Borrell ha manifestado la necesidad creciente de infraestructuras, para hacer frente al "desfase" que en este sentido nos separa de otros países de la CE, y a los problemas que se derivan de nuestra situación periférica europea, pues nuestra capacidad ex-



portadora queda condicionada por los costes de transporte que se deducen de la necesidad de hacer llegar nuestros productos allí donde se concentra la demanda: el corazón de la CE. Y ha señalado igualmente, que no sólo es preciso no rebajar el esfuerzo inversor en infraestructuras de los últimos años, sino que es imprescindible incrementarlo, planteando la "necesidad" de alcanzar una cifra cercana al 5% del PIB, es decir, casi tres veces la inversión anual de los últimos años. En este sentido, se ha pronunciado por introducir una financiación mixta (público-privada) de infraestructuras con el fin de ampliar la capacidad inversora del Estado, llegando a expresar que "ni en el 92, ni en el 93, ni nunca, el presu-

puesto aportará recursos suficientes para construir lo que el país necesita".

Y no podría ser de otra forma si es que se quiere acometer el más que ambicioso programa de ac-

tuación en materia de infraestructuras de transportes para el período 1994-2007 cuyas líneas generales ha avanzado el señor Ministro recientemente. Este programa, de acuerdo con lo aparecido en la prensa, pone la friolera de más de 15 billones (con b) de pesetas de inversión para dicho período. Esto es, seis veces la inversión final del Plan de Carreteras de 1982-1991, que por subidas de costes e "insuficiencias" presupuestarias ha sido necesario ampliar hasta 1993. La cuantía de la inversión prevista es de tal calibre, que es imposible de acometer, ni presionando al máximo sobre el Estado para que destine el gasto público prioritariamente a la inversión, recortando gastos sociales de todo tipo, y ni siquiera con la ayuda adicional que puede aportar, (si es que finalmente se concreta y no se recorta), el denominado Fondo de Cohesión que arbitrará la CE -unos 250.000 millones como máximo-.

Este Fondo de Cohesión está condicionado, de cualquier forma, a la adopción de la política de convergencia para cumplir las condiciones impuestas en Maastricht. Y es por eso por lo que la Administración se plantea recurrir a las llamadas "fórmulas de financiación extrapresupuestaria", es decir, la financiación privada, vía impuestos adicionales sobre los carburantes, tasa específicas a usuarios -para puertos, aeropuertos...-, peajes públicos en las nuevas autopistas y autovías, colaboraciones directas con el sector privado -adelantando la inversión, para ser posteriormente devuelta por el Estado, es decir, endeudándose- y "aprovechamiento de las plusvalías emanadas de la necesaria reordenación de las propiedades del Estado".

La futura inversión en infraestructuras se orientará, de acuerdo con la lógica del modelo productivo y territorial, a potenciar las actuaciones especialmente en las grandes metrópolis, y en menor medida en el resto de los principales núcleos urbanos, así como a la creación de las grandes interconexiones -incluidos grandes aeropuertos- entre estos puntos fuertes del territorio. La parte del león en este programa de infraestructuras se la lleva indudablemente el transporte por carretera, en una clara apuesta

hay algún coche



**que no sea
funebre**

de hacer de esta forma de transporte el medio casi exclusivo de transporte terrestre. La inversión en infraestructura ferroviaria, se va a destinar prioritariamente -si es que hay dinero para ello- a la ampliación del TAV, en ancho europeo, en las conexiones: Madrid-Barcelona-Frontera; Zaragoza-Pamplona-Irún y la llamada **H** vasca; dichas conexiones en Alta Velocidad con Cataluña y Euskadi, fueron una de las condiciones del pacto de CiU y PNV, para que estas formaciones políticas apoyaran la controvertida "Ley Corcuera" en el Congreso. Estos hechos, junto con la potenciación del transporte por carretera y la dificultad de explotación de dos vías de ancho diferente, supondrá a medio plazo la puntilla para la red de ferrocarril convencional a la que seguramente sólo sobrevivirán los ferrocarriles de cercanías.

A corto plazo, ya se habla de una reestructuración de RENFE, con una fuerte reducción de empleo y del posible cierre de una parte importante de la red secundaria, que alcanza 6.000 kms de red; ante la subida meteórica de las pérdidas de la empresa ferroviaria, que en 1991 ascendieron a 250.000 millones de pesetas -60.000 más que en 1990-, resultado de la pérdida de pasajeros y mercancías en beneficio de la carretera, debido a la incapacidad del ferrocarril de competir con unos servicios y una política tarifaria que no repercute sobre la carretera, los costes externos sociales y medioambientales en que incurre. A esto se suma el incremento de la velocidad máxima permitida en autovías, de 100 a 120 km/h -que por otro lado, aumenta el consumo energético, el nº de accidentes y la emisión de contaminantes- y la ampliación del límite de peso y tamaño para camiones.

EL FERROCARRIL CONVENCIONAL PUEDE DESAPARECER EN LOS AÑOS 90

por la Comisión de Urbanismo de Aedenat

Desde que hace 148 años arrancó la historia del ferrocarril en el Estado Español, concretamente en 1844, han planeado muchas incertidumbres sobre el transporte ferroviario, pero nunca fueron tan grandes como las que se ciernen en la recién estrenada década de los 90, que pueden acabar con un medio de transporte que desde el punto de vista ecológico y social, resultaba muy rentable para el conjunto de la sociedad.

El ferrocarril es al transporte como la eólica o la solar lo es a la energía

El tren es uno de los medios de transporte más eficaces desde el punto de vista ambiental y social, para el movimiento masivo de viajeros y de mercancías. Al no tenerse en cuenta dicho punto de vista, el ferrocarril no hace más que perder terreno frente a la carretera y a la aviación, sistemas de transporte éstos últimos más nocivos para el medio ambiente, elevando los problemas de fondo que aquejan al planeta.

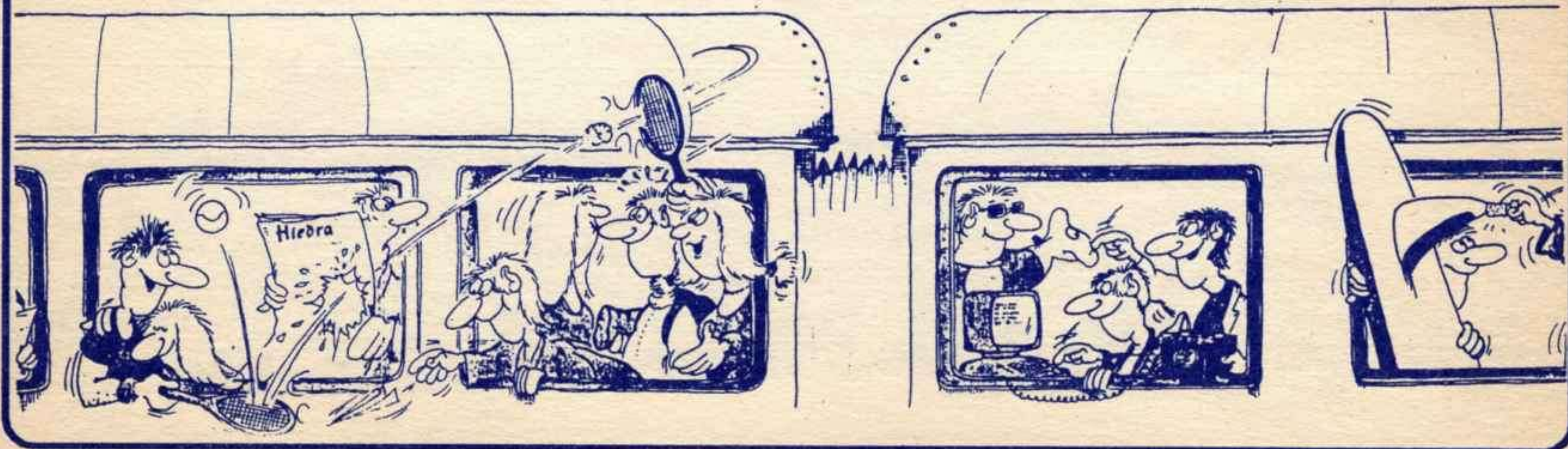
Así cabe mencionar el Cambio Climático inducido por las emisiones de dióxido de carbono, principal gas causante del aumento del efecto invernadero; a ellas contribuyen especialmente el transporte aéreo y por carretera;

también la lluvia ácida, provocada por la emisión a la atmósfera de sustancias químicas (NOx y SO2) a que da lugar el consumo de combustibles fósiles, y de la que son responsables primordialmente también, los mencionados medios de transporte. Sin olvidar otras agresiones como: la contaminación atmosférica por la expulsión de monóxido de carbono, metales pesados, etc., el consumo de recursos no renovables, la contaminación acústica y una lista que sería muy larga de enumerar.

La consideración de estos aspectos daría al tren un papel más protagonista en el modelo de transporte que nuestra sociedad necesita, pero esto, por el contrario, no es así.

La situación actual del modelo de transporte ferroviario

Desde hace ya unos años el panorama ferroviario es algo difícilmente sostenible. En la actualidad, RENFE tiene un déficit de 250.000 millones de pesetas y acumula una deuda de casi un billón, pudiéndose afirmar que su situación es de quiebra técnica. En el camino hacia este desastre se han quedado muchos intentos para sacar adelante el transporte ferroviario; de entre ellos destacaremos el ya abandonado Plan de Transporte Ferroviario



(P.T.F.), que en el año 1.987 daba a entender que la reestructuración del ferrocarril había finalizado y se caminaba hacia su potenciación.

El P.T.F. cuya duración abarcaba hasta el año 2000 contemplaba una inversión de 2,1 billones de pesetas del año 1.986, y lo más destacable era el nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía (N.A.F.A.) que descongestionaba el embudo de Despeñaperros y ahorra entre Madrid y Córdoba 92 kms., contemplándose en un principio este proyecto en ancho español y con un presupuesto menor de los 100.000 millones. Posteriormente y por decisión política, se decide ejecutar esta conexión en Alta Velocidad y ancho europeo, lo que casi quintuplica el presupuesto e imposibilita su relación con el resto de la red. La adecuación del triángulo Madrid-Valencia-Barcelona-Madrid a velocidades de 200 km/h y el desdoblamiento de vía en diversos tramos de la red (Córdoba-Sevilla, Castejón-Alsasua y León-Monforte) que se aprovecharían para elevar las velocidades a 160 ó 200 km/h, la variante Vitoria-Bilbao que reduciría en 71 kms. el recorrido actual, o la de Madrid-Guadarrama que acortaría el trazado Madrid-Valladolid en 63 km/h. Además, se planteaba disminuir los tiempos de recorrido de trenes radiales y transversales, así como potenciar los planes de cercanías para Madrid, Barcelona y Bilbao.

Todo este Plan fue abandonado cuando se tomó la decisión de que en el espectro ferroviario debería planear un A.V.E. de "mal agüero", una obra faraónica que ha hipotecado el resto de las inversiones en el ferrocarril dejándolas casi exclusivamente en tareas de mantenimiento y otras obras ineludibles, y en muchos casos ni siquiera ha alcanzado para

eso.

Situación de FEVE: suma y sigue

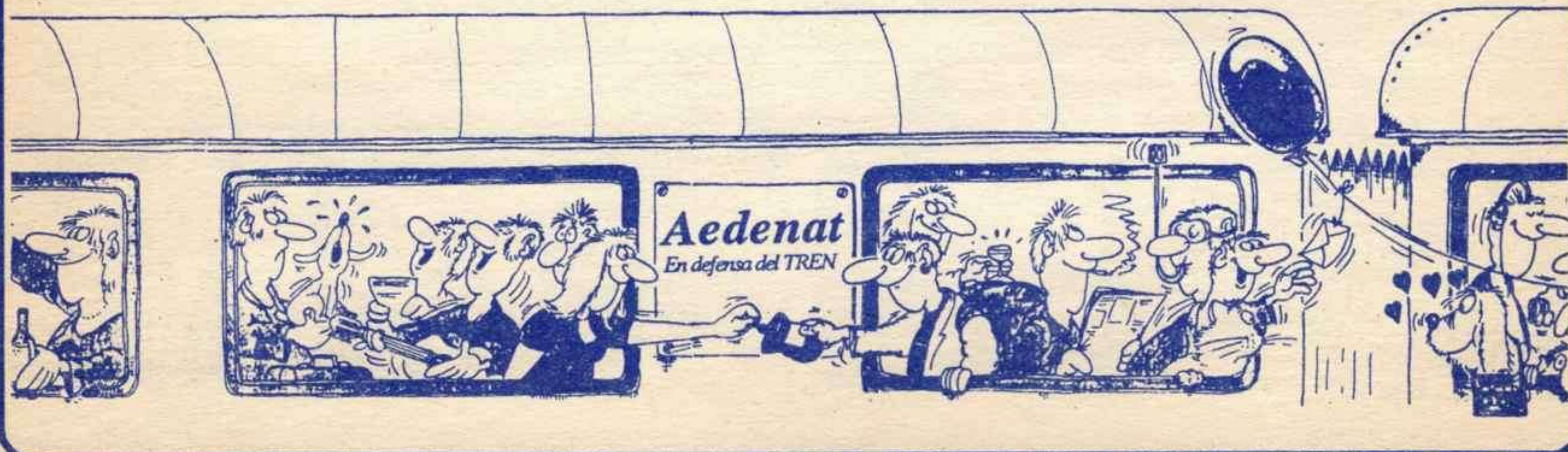
Los Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha (F.E.V.E.), empresa ferroviaria que sigue en importancia a RENFE, explotan actualmente unos 1.300 kms. de líneas férreas, con unos recursos humanos de cerca de 2.500 personas.

F.E.V.E. viene padeciendo históricamente una falta de inversiones para poner su red viaria y el resto de infraestructuras a una altura, cuando menos aceptable, de modernidad, y poder superar sus velocidades comerciales, estimadas actualmente, por debajo de los 60 km/h.

La falta de inversiones en FEVE, ha supuesto el deterioro progresivo de las estructuras; podemos decir que la situación es crítica, teniendo bajos niveles de seguridad, escasez de instalaciones de todo género y alto riesgo en las infraestructuras dado el notable grado de deficiencias técnicas y funcionales de instalaciones y de material móvil.

La solución dada para paliar esos problemas no ha sido la de invertir para captar más tráfico ferroviario, sino la de reducir gastos, mediante cierre de líneas, como por ejemplo, la de León-Bilbao, la reducción paulatina de plantilla basándose en jubilaciones y bajas incentivadas o transferir de forma escalonada a Comunidades Autónomas y potenciar la desaparición de algunos tráficos.

Con este panorama, vemos que por fuerza tenemos una red convencional desfasada, envejecida y sin posibilidad de competir con otros medios de transporte, tanto en viajeros como en mercancías y abocada, de no cambiar radicalmente la política de transportes, al cierre de una parte muy importante de las líneas.



Un llamamiento a la defensa del ferrocarril convencional

El tren convencional no es un transporte perfecto, también produce impactos ambientales, pero de ninguna manera es comparable al efecto destructivo que suponen las carreteras, autopistas y aeropuertos, o los proyectos megalómanos como el A.V.E., cuya ejecución además, conlleva la desaparición más rápida del ferrocarril. Cada km. de vía suprimido por los tecnócratas del Ministerio (22 líneas de trenes regionales) y el abandono de la red secundaria (casi 6.000 km. de red) lleva a la construcción de autopistas y carreteras, y viceversa. Esto explica la actividad inversora comparada ferrocarril-carretera, que es en estos momentos de 1 a 10 y la drástica reducción de la plantilla de RENFE en los últimos tiempos. Igualmente, la inversión programada en carretera para los próximos años agravará aún más este problema. Además la actual política tarifaria no repercute sobre la carretera y el transporte aéreo, ni los "costes" sociales y medioambientales que estos generan.

Del esfuerzo y la constancia que los defensores de la naturaleza pongamos en la denuncia, paralización y cambio radical de la actual política de transporte, dependerá en gran medida que podamos disfrutar en el futuro de unos transportes que sean menos contaminantes, más respetuosos con el medio y sean rentables socialmente para el conjunto de regiones y nacionalidades del Estado.

La prolongación de la Alta Velocidad

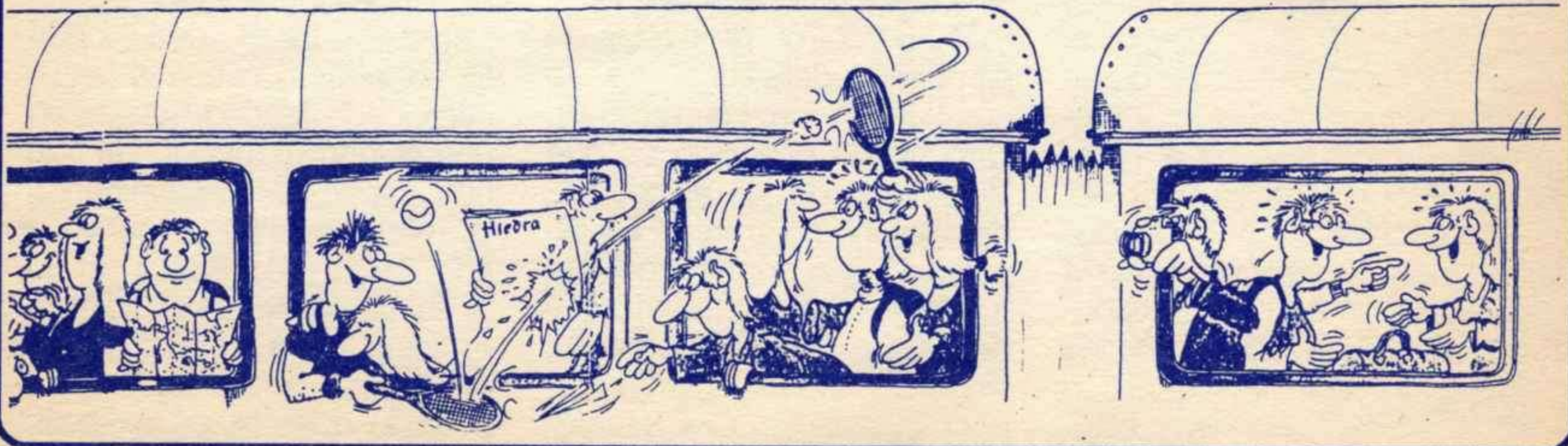
Aunque parece que la coyuntura actual retrasará los nuevos proyectos de Alta Velocidad, las declaraciones oficiales hacen pensar

que las ampliaciones se van a intentar hacer efectivas a partir de 1993 (estas ampliaciones serán, claro está, en ancho europeo). Entre ellas se contempla la construcción de la conexión Madrid-Barcelona-Frontera que debería estar lista en los albores del siglo XXI y previstas están también la conexión Zaragoza-Pamplona-Irún y la llamada H vasca (resultado de los "intercambios" CiU, PNV y Gobierno para la aceptación de la "ley Corcuera" en el Congreso).

La ejecución de estos proyectos supondrá la puntilla definitiva para el ferrocarril convencional. No sólo por su elevado coste que impedirá la más mínima mejora de la red RENFE actual -que alcanza casi 13.000 kms.-, sino porque no será factible mantener conjuntamente en explotación dos redes de ancho diferente. Esto puede suponer la muerte de la red RENFE y F.E.V.E. en la década de los 90.

Además la selección del trazado de los proyectos de nuevas líneas de Alta Velocidad se seguirá haciendo sin tener en cuenta el coste y los problemas técnicos con los aspectos ambientales y territoriales, que seguirán siendo secundarios en la definición y construcción del trazado. El coste de la obra, la facilidad y el tiempo de ejecución, presionan sobre el Medio Ambiente, para que éste sea el último dato a tener en cuenta en su realización.

Por tanto, la creación de Alta Velocidad en nuestro Estado es una muestra más de la tan extendida idea de que lo más grande, más rápido o más caro, es siempre lo mejor. Muy al contrario, si la aplicación de la tecnología es separada de las necesidades sociales, esto se traducirá en "avances" cada vez menores de utilidad social y sobre todo en resultados crecientemente antiecológicos.



EL QUE NO CORRE, VUELA

por Guadalupe Castro

El que no corre, vuela, y si no corremos, o mejor, volamos, estamos perdidos pues, según esa visión del mundo, las infraestructuras son la garantía de la competitividad y la riqueza en cada escala del espacio mundial. Cito a Alfonso Sanz, a propósito de la intención de la Administración de ampliar el aeropuerto de Madrid - Barajas.

Lo de ampliación es un eufemismo, ya que el proyecto pretende pasar de una superficie de 1.300 hectáreas actuales a 5.600 hectáreas, de las que casi la mitad serán espacios propiamente aeroportuarios. Esta "ampliación" afectaría directamente a más de medio millón de vecinos que ocupan las zonas circundantes. Pero la Administración no tiene en cuenta los riesgos a que están sometidos los usuarios de los terrenos involucrados, riesgos que si bien ya son grandes, aumentarán enormemente con el incremento de la capacidad de pasajeros y la carga y combustible de los aviones.

El emplazamiento de una casa en la línea de las pistas de Madrid-Barajas obliga al ciudadano a escuchar constantemente el despegar y aterrizar de los aviones a reacción, lo que provoca unos 80-120 decibelios. Investigaciones médicas aseguran que a partir de los 85 db se producen lesiones auditivas y de los 100 db en adelante, el riesgo es la sordera. Diversos estu-

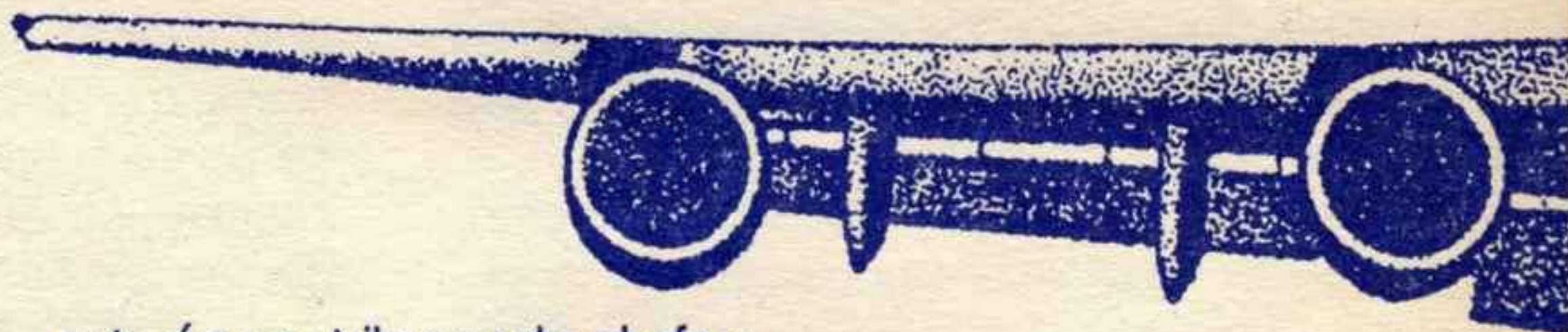
dios de laboratorio han demostrado que las perturbaciones causadas por la contaminación acústica son máximas cuando los ruidos son intermitentes, con períodos de silencio entre 1 y 3 minutos.

La asfixiante contaminación se mide pero no se arregla. Mientras se utilicen directa o indirectamente combustibles fósiles producirán dióxido de carbono y por consiguiente,

estarán contribuyendo al efecto invernadero. Hay que achacar a la aviación la responsabilidad de producir en las altas capas atmosféricas importantes capas de vapor de agua como consecuencia de la propulsión a reacción. Esto se incluye entre los responsables del calentamiento terrestre. La aviación, especialmente los vuelos supersónicos, contribuye a la destrucción de la capa de ozono, mediante la expulsión en altas capas de la atmósfera (lo que dificulta aún más su control) de óxidos de nitrógeno derivados de la combustión de los motores. Otro hecho conocido es que la mayoría de los accidentes de aviación ocurren en las fases del vuelo correspondiente a la aproximación, aterrizaje y despegue. Pero actualmente, ningún anexo de la Organización de Aviación Civil Interna-

cional (OACI) contiene normas o métodos recomendados sobre aspectos relativos al uso de los terrenos adyacentes a un aeropuerto.

A pesar que resulta extremadamente complejo determinar la configuración de una eventual zona de peligros potenciales a partir del desarrollo de las pistas la rentabilidad empresarial sigue considerando a los Aeropuertos como



signo de prosperidad y potenciación económica; los aviones tienen que ser más grandes y mantener la velocidad e incluso aumentarla; exige que la Administración invierta más en investigación para la cuestiones de organización civil; requiere mayor eficacia técnica en las microestructuras de las naves y de los controles.

El ecologismo es enemigo del transporte aéreo, pero es que en el caso que nos afecta, esta antipatía está más que justificada. La realidad es que se pretende convertir el actual aeropuerto Madrid-Barajas en una ciudad aeroportuaria con una capacidad de tráfico de 80 millones de pasajeros en el año 2.030 (de los que un 60 % serían pasajeros en tránsito América-Africa-Europa) y con un coste actual de unos 200.000 millones de pesetas.

Las pistas aumentarían de dos a cinco. Se pretende llevar una terminal del AVE hasta el mismo. Las plazas de aparcamiento para vehículos privados subirían de 4.200 a 30.000. No se descarta la posibilidad de construir un helipuerto, y se pretende un sistema guiado de transporte entre Madrid y el Aeropuerto "cuyos

sa, no son más que envolturas de cebolla para el corazón de una inconveniente Area Empresarial complementada con infraestructuras como la M-40 y la M-50, el Centro Intercambiador de Transportes de Coslada, una estación para el AVE y un acceso directo de la Nueva Autopista de Peaje del Valle del Ebro. Y todo ello para convertir Madrid en una "ciudad global, competitiva y altamente desarrollada", con un "crecimiento económico sostenido" y una "felicidad conseguida a través del consumo".

Actualmente inmersos en "la Europa del 93" vemos como la Administración hace oídos sordos a las mejoras salariales de los trabajadores y re-

efecto contaminante). Ni se entiende la prioridad que alcanzan algunas infraestructuras frente a sectores de fuerte demanda social como la vivienda, la sanidad, la cobertura del desempleo, la educación, etc.

Pedir a la Administración una revisión de su política tarifaria para que refleje los costes en los que incurre o la realización de un estudio de evaluación de impacto ambiental para semejante proyecto nos traería por su parte



potenciales usuarios responden a un perfil social y económico muy parecido al típico viajero de avión de Madrid". Según palabras de Julián Revenga, Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, este tren especial se "autofinanciaría" con las aportaciones empresariales. Por que, por supuesto, lo más importante de esta ciudad aeroportuaria lo constituye los nuevos Recintos Feriales (mientras que los edificios existentes en la Casa de Campo se dejan deteriorar a ojos vista para una nueva especulación).

El Campo de las Naciones, la Ciudad Aeroportuaria, el Parque del Olivar de la Hinojo-

duce, sin ninguna explicación las inversiones en transporte público, destinando enormes cantidades de dinero a infraestructuras que en muy poco o en nada favorecen al españolito de a pie. Reflexionando de nuevo con Alfonso Sanz, habría que preguntarse quienes son los usuarios de los medios de transporte más veloces y a quienes va dirigido cada tipo de infraestructura.

Por que lo que en Madrid-Barajas se propone, no es un mejor uso de las infraestructuras existentes, ni una política tarifaria de carácter más social y de mayor respeto por el Medio Ambiente. No se entiende que el único combustible no grabado con impuestos por el Estado sea el queroseno (un derivado del petróleo de gran

el falseamiento de los datos o la simple negación de los mismos. Así ha ocurrido con las Vías Pecuarias y Cañadas Reales que atravesaban los terrenos del aeropuerto en 1.944 y que simplemente han sido desviadas para "favorecer el progreso"; ahora rodean toda la zona del aeropuerto pero a pesar de su obligado respeto, ya que existe una Ley que lo contempla, están totalmente ocupadas, lo que les servirá aún más para ratificarse y presentarse como "desfacedores de entuertos" ya que si están tan degradadas ¿que mejor que volverlas a trasladar?. O como en el caso de la Vega del Jarama ¿qué mejor que permitir su total degradación extrayendo grava y sepiolita, para poder luego expropiarla sin ningún problema?.

EL OSCURO FINAL DE LA M-40

por Pilar Vega

Son muchos los especuladores del suelo que no sólo dan la *Bienvenida a la M-40* (anuncio de El País de 26 de Julio de 1992, pagado por ARPEGIO S.A.), sino que además se dan el lujo de dibujar una carretera que está aún sin terminar en más del 40% de su recorrido.

Pero a pesar de todos los recibimientos publicitarios, la M-40 tiene una oscura finalización: acciones legales de los expropiados, el reajuste económico de la Administración que muy probablemente vaya por encima de acuerdos previamente firmados, o la batalla del ecologismo contra la M-40, todo puede provocar un replanteamiento a la hora de terminar esta infraestructura.

Hagamos un pequeño balance de lo que ha supuesto la M-40 en la concepción territorial de la región madrileña así como en el replanteamiento en distintos sectores de la sociedad (urbanistas, vecinos, miembros de la Administración y de las Universidades y ecologistas), en temas tan fundamentales como la necesidad o no de crear nuevas infraestructuras viarias, lo que ha permitido abrir un debate sobre que modelo de transporte necesita Madrid.

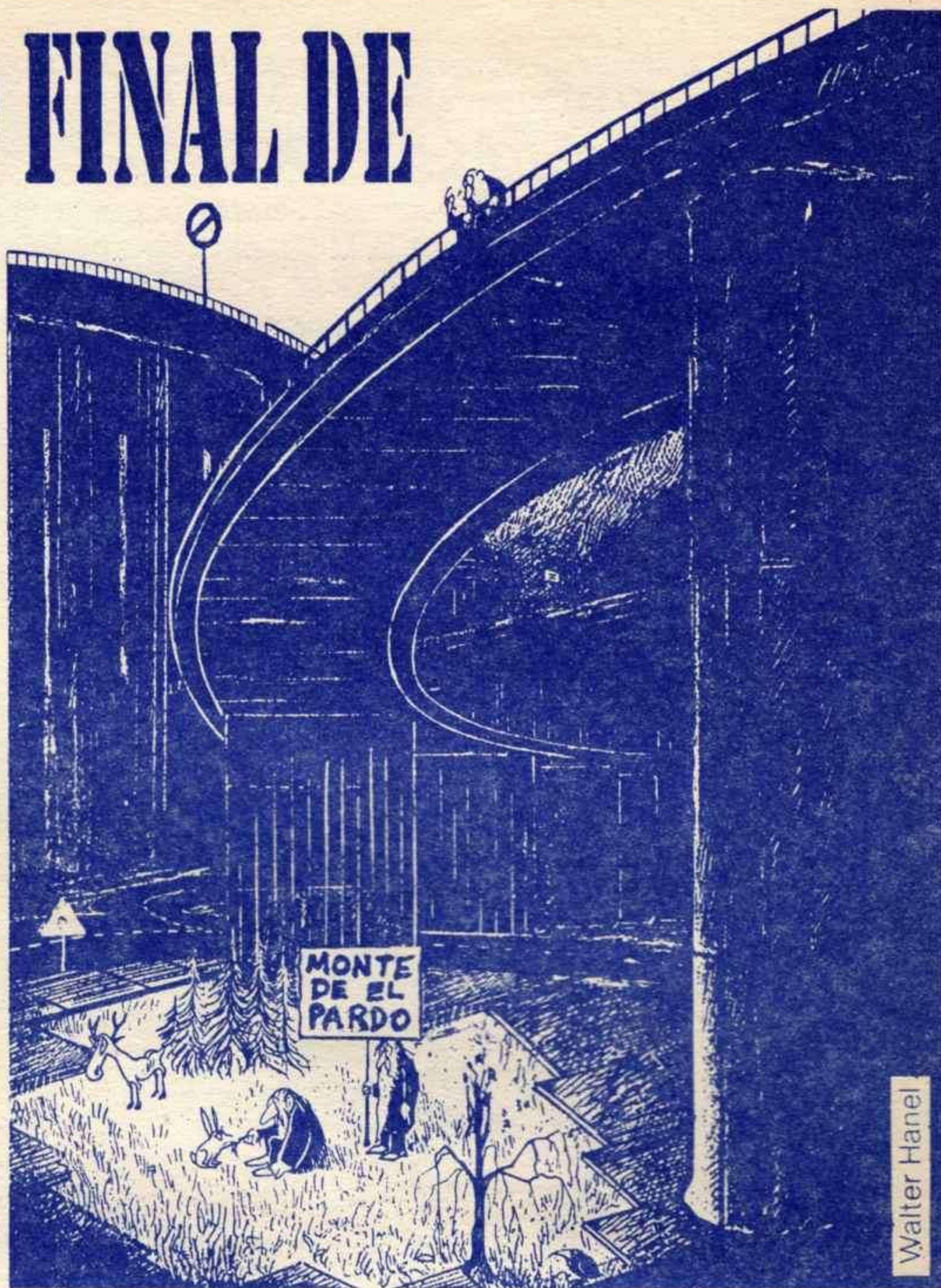
El proyecto de circunvalación M-40, propone a los ma-

drileños un modelo determinado de ciudad, y de movilidad, que propicia la expansión metropolitana, y como consecuencia, la utilización y dependencia del vehículo privado.

Los anillos de circunvalación han estado erróneamente presentes desde hace mucho tiempo en las teorías de urbanistas y planificadores como el mejor instrumento para solucionar los problemas de transporte. Ya en el Plan Bidagor del 46, se contempla una vía de cintura que uniría los núcleos satélites y las áreas de la futura localización industrial. En 1972, al tiempo que se incrementa el nivel de motorización

de los madrileños, se aprueba la Red Arterial de Madrid, donde se propone una ciudad a semejanza de las norteamericanas basada en el uso indiscriminado del automóvil, potenciándose una red de autopistas de acceso a la capital, rodeada por cinturones de circunvalación; este sería el primer boceto del actual proyecto de la M-40, que será finalmente resucitada en la segunda mitad de los ochenta.

El convenio creado en 1978 entre la Administración Central y Local, para construir obras de infraestructura en el ámbito urbano, vuelve a rondar la idea del cuarto cinturón, en una



Walter Hanel

época en que los presupuestos eran escasos, como consecuencia de la crisis, buscando fórmulas de financiación a través de los peajes o permitiendo la edificación en las zonas del Anillo Verde. En este sentido es sumamente curioso, que rodeando el cuarto cinturón se propusiera, tanto en el 46 como en el 63, una banda de parques forestales que conectaba el área del aeropuerto con las zonas este y sur, para luego enlazar con la Ctra. de Extremadura, Monte de Boadilla, del Pilar y de El Pardo. Idea que poco a poco se va desvaneciendo, permitiéndose la edificación tanto por parte de la Administración que intenta localizar en estos espacios equipamientos de carácter público (CD2-Polígono de Valverde y grandes centros comerciales), como la iniciativa privada. En la actualidad algunos tramos de la M-40 se superponen a este Anillo Verde.

A finales de los 80 la idea de una carretera de circunvalación vuelve a tomar cuerpo, cuando se había desechado esta actuación en el Plan General de Madrid de 1985. La Administración busca el respaldo de la opinión pública, argumentando las ventajas de la autovía mediante maquetas, exposiciones y publicidad diversa, acciones todas ellas en las que se han derrochado importantes recursos. Por el contrario los inconvenientes son percibidos fácilmente: molestias y contaminación a las poblaciones por las que atraviesa, potenciación de los desplazamientos motorizados, incrementos de las distancias, despilfarro económico, en general una pérdida sensible de calidad de vida. Las ventajas al ser pocas es fácil concretarlas

ya que la enorme inversión sólo conseguirá desviar a un porcentaje entre un 10-20% de los automovilistas de la M-30 a la nueva vía, a los que se les permitirá realizar viajes más desahogados, sólo con previsiones a corto plazo, hasta que se saturen las nuevas vías.

En 1988, momento en que comenzaron las obras, el presupuesto estaba cercano a los 30.000 millones para unos 50 Kms lo que suponía una inversión aproximada de 600 millones pts/km, sin embargo las necesidades presupuestarias se dispararían como consecuencia entre otras razones de las repercusiones internacionales en la economía, a lo que habría que añadir las dificultades de la M-40 a su paso por ciertas zonas: áreas de chabolismo, donde hay que alojar a la población, instalaciones en medio de la traza, como torres eléctricas que hay que desviar, exigencias vecinales y ecologistas, etc. por ello en 1990 el presupuesto se había doblado, eran ahora 76,3 Kms de circunvalación que costarían a la Administración 69.116,9 millones de pts. Una de las causas principales del aumento fue la modificación del proyecto en el tramo Norte, a raíz de la protesta ecologista. De tal forma que de los 6.000 millones destinados a este tramo en el 88, en el 90 eran ya 34.946 millones para 16,4 kms (lo que supone más de 2.000 millones de ptas/km). Esta cifra podría alcanzar los 48.265 millones si nos guiamos por los presupuestos dados por los presupuestos dados por las empresas constructoras ante la apertura de plicas (junio 1991) De tal forma que suponiendo, que los proyectos más caros son los más respetuosos con el entorno, sería necesario elegir

alternativas caras. Sin embargo todo quedará en los papeles cuando el Borrell se decanta por una alternativa mucho más barata pero mucho más impactante y reduce el presupuesto a sólo 17.000 millones de ptas.

Aún así es desolador ver la facilidad con que la Administración destina inmensas partidas presupuestarias para satisfacer las necesidades de sólo ese 10-20% de los automovilistas, al tiempo que se escatima el dinero para los proyectos del ferrocarril de cercanías (descartado el ramal Alcobendas-San Sebastian de los Reyes) por no hablar de gastos sociales de primera necesidad.

Por otra parte, la M-40 lo que hace es extender los problemas y no atajarlos. La expansión urbana que se fomenta está basada en la localización de una serie de usos de forma dispersa y segregada, alejando aún más las actividades económicas de las residenciales con el objetivo de descentralizar la capital a través de la tan utilizada teoría polinuclear con una industria difusa, utilizando las vías de circunvalación como distribuidores de funciones y de tráfico. Este desarrollo, que no parece lograrse a pesar de todo, requiere una dependencia casi total del automóvil, ya que ante un crecimiento tan extenso y a la vez disperso, difícilmente puede ser rentable y eficaz el sistema de transporte colectivo.

La M-40 ha ido generando el conflicto allí por donde pasa. Vecinos y ecologistas hemos

actuado conjuntamente para despertar en la Administración la sensibilidad necesaria para respetar a las poblaciones y al medio natural madrileño. Desde el desalojo de núcleos de chabolas (Los Focos, Vicalvaro,...), la contaminación acústica que sufren diariamente los vecinos de Hortaleza o las protestas de los afectados por el tramo Oeste (Bullaras-Los Cerezos-El Paular); pasando por el desastre que va a suponer sobre algunas de las zonas de mayor valor medioambiental de la región metropolitana, como son el Monte de Pozuelo y sobre todo el Monte de El Pardo.

Todos hemos protestado por el despilfarro económico y el destroz ecológico; coincidiendo en buscar otras soluciones al transporte en Madrid, encaminadas a restringir el uso del vehículo privado, potenciar los desplazamientos colectivos, y fomentar el transporte no motorizado.

Uno de los tramos más conflictivos es el Oeste, que ya ha sido adjudicado y ya han comenzado las obras.

Este proyecto está produciendo unos importantes daños en una superficie de pinos junto a la N-V, así como en la cabecera del Arroyo de Valchico. Igualmente la autovía afectará de forma longitudinal a tres vías pecuarias (Vereda de Castilla, Vereda del Camino de la Carrera y Colada de Pozuelo), no contemplándose ningún punto referente a su reposición en el proyecto.

Asimismo, el proyecto dañará de forma grave al Monte de Pozuelo o El Pilar, a lo largo de unos 3 Kms. Este bosque de unas 700 Has aproximadamente, cumple un papel fundamental en la calidad ambiental de la zona, conteniendo un abundante y variado arbolado (encinas, alcornoques, pinos, etc.), alguno de cuyos ejemplares sobrepasa los 300 años. La calida paisajística y medioambiental de esta zona es muy parecida a la del Monte de El Pardo, y por tanto la gravedad de la agresión que va a suponer el trazado de la autovía es similar. Hay que señalar su valor como espacio libre de articulación del Monte de El Pardo y el Parque del Guadarrama.

El tramo Oeste está íntimamente relacionado con una serie de operaciones, como la Ciudad de la Imagen, la Operación Campamento o el Nudo de El Barrial; este último es en el que se localizará un área de oficinas y un centro comercial, que se ha aprobado al margen del planeamiento, donde estaba calificado como rústico.

Hay que señalar la importancia de los daños que va a producir a las poblaciones asentadas en sus márgenes ya que deberán soportar niveles sonoros superiores a los 65 db como les ocurre a los vecinos de los distintos barrios del distrito de Hortaleza, y un deterioro de la calidad del aire que pasará a tener ahora unos mayores porcentajes de contaminantes, como consecuencia de las emisiones producidas por los automóviles.

Pero dentro de todas las grandes actuaciones en red viaria de gran capacidad que

recoge el llamado Plan Felipe lo más demencial es el CIERRE NORTE DEL CUARTO CINTURON por uno de los encinares sobre arenas mejor conservados de Europa donde habitan especies en peligro de extinción.

Es por esto por lo que los ecologistas decidimos trabajar en una campaña que dura ya más de dos años desde que se iniciaran las acciones legales contra los responsables del proyecto. En julio de 1990, AEDENAT presenta alegaciones, desde entonces se ha seguido en esta línea, Recurso de Reposición contra la Declaración de Impacto Ambiental, Querrela Criminal contra el MOPU por presunto Delito Ecológico, Interposición de una Queja ante la Comisión de las Comunidades Europeas por incumplimiento del Derecho Comunitario, y por último se ha interpuesto un Recurso de Suplica por el Archivo de la Querrela Criminal.

Por otro lado se han organizado acciones de protesta: 1ª (Nov 1990), 2ª (Oct-1991) y 3ª (Junio 1992) acampadas contra la M-40, actos simbólicos, intervenciones en medios de comunicación, etc.

Igualmente nos hemos entrevistado con los reponsables de la Administración en los que sólo hemos encontrado la incomprensión.

Hasta el momento, El Pardo se ha conservado de forma sorprendente, teniendo en cuenta que limita con una gran metrópoli como Madrid. Sin embargo la introducción de la M-40 por el encinar y los proyectos pensados para el futuro (caso del TAV Madrid-Barcelona) hacen paligrar este ecosistema.

La autovía va a producir

importantes efectos medio ambientales. La agresión al suelo y al subsuelo será gravísima (desaparición de encinas y pinos, extracción y movimiento de tierras, etc). Difícilmente reparables después de la intervención.

Tanto este tramo como el Oeste parecen estar pensados para articular las presiones especulativas y urbanizadoras, así como conectar los desarrollos con la terminación del Aeropuerto Madrid-Barajas. El caso más llamativo lo constituye el Polígono de Valverde, cuya historia se remonta al año 69, cuando la Administración Central lanzó la idea de situar allí un centro decisional. Con el tiempo, en 1976, varias entidades bancarias ya se habían convertido en propietarios, mediante la adquisición a los antiguos dueños por un precio irrisorio; hoy día forman parte de los grupos de presión favorables a la construcción de la M-40.

Se observa igualmente este fenómeno en el actual Avance del Plan General de Madrid en el que se propone la Operación "Arroyo del Fresno", terrenos sobre los que ya se han realizado importantes opciones de compra y sobre los que se abre la puerta a un incremento de la edificabilidad.

Inesperadamente, a mediados de octubre del año 1991, el MOPT desecha el proyecto del Tramo Norte y declara desierto el concurso de obras por su gran impacto ambiental. Interés ecológico que pronto se olvidará cuando al poco tiempo el Ministro inaugurara el Tramo entre las N-II y N-III, y adjudica el Tramo Oeste, señalando ante las presiones municipales, que la suspensión del Tramo Norte era un mero aplazamiento, hasta Junio de 1992 en que el Ministro Borrell presenta a la opinión pública un nuevo proyecto, fruto del reajuste presupuestario y de las discre-

pancias con el Ayuntamiento de Madrid en el tema del pago de las expropiaciones, como muestra del "consenso político entre las tres administraciones", olvidándose del consenso ciudadano.

El futuro de este tramo está muy lejos de materializarse; de cualquier forma la demora es, de por sí, un éxito, pues en parte consecuencia de la campaña realizada por Aedemat y los grupos ecologistas madrileños, además de los problemas técnicos y presupuestarios.

Pero lo que es más importante, es que por primera vez, en casi diez años, se inicia un debate público sobre la conveniencia de la ejecución de las grandes infraestructuras viarias y de los impactos que de esta política se derivan.

**¡QUÉ BONITO COCHE!
¿CUANTOS MUERTOS CAÍEN?**



EL ROTO

EN DEFENSA DEL PEATON



El Ayuntamiento de Madrid viene apostando decididamente por el coche particular como medio de transporte para nuestra ciudad. Con el dinero de todos los ciudadanos se realizan inversiones disparatadas en subterráneos y pasos a desnivel, en tanto que se retiran bordillos bus y que el transporte público no se potencia a la altura de las circunstancias.

Mientras que en las grandes ciudades del mundo se estudian y ponen medidas de restricción al vehículo privado, el Consistorio madrileño estudia como hacer para que puedan entrar más coches en la ciudad.

El resultado es visible, no solo el tráfico está colapsado, sino que incluso los viandantes tenemos serios problemas para desplazarnos por unas calles convertidas en campo de batalla.

Pero no vamos a consentir esta situación, los peatones somos mayoría y queremos una ciudad donde se pueda caminar, pasear, jugar y charlar en

sus calles.

Queremos un Madrid hecho a la medida del ser humano, no un gigantesco y caótico "scalextric". Vamos a por ello.

Los peatones: esa mayoría silenciada y perseguida

Los peatones somos mayoría, pero el Ayuntamiento no lo entiende así, y esta mayoría social ha de padecer numerosos males por la invasión de Madrid por el coche:

Madrid es la segunda capital más ruidosa del mundo, a causa del coche; también la contaminación atmosférica viene producida por el automóvil, dándose la circunstancia de que el peatón sufre estos factores en mayor medida que el conductor, que puede subir sus ventanillas.

Los coches no solo se sitúan en doble y triple fila: acera, parques y plazas se convierten en aparcamientos.

Los coches bloquean esquinas y pasos de peatones. An-

dar en Madrid es una carrera de obstáculos, insalvables cuando se es anciano, impedido o se va cargado con bolsas de la compra o con niños pequeños.

Se diseña la ciudad para el coche, no para el peatón, y éste se ve obligado a dar rodeos para encontrar un semáforo o un paso para cruzar.

El ayuntamiento no actúa frente a los vehículos aparcados en la acera o en las esquinas y pasos de peatones o áreas peatonales; como consecuencia de la invasión del coche, la calle se ha convertido en una simple vía de circulación y ha perdido sus usos tradicionales socialmente tan necesarios, lugar de encuentro y esparcimiento, espacio de juegos infantiles, lugar de descanso y fiesta.

Además el abandono municipal de la política de carril-bus y la ocupación de los mismos, provoca que el autobús tenga que someterse al ritmo de un atasco del que no es culpable y hace que los usuarios ten-

gamos que aguantar largas esperas y excesivas duraciones de trayecto.

Mientras que en ciudades europeas con mas cuevas, un gran número de ciudadanos se desplaza en bicicleta, en Madrid, por falta de respeto al ciclista y egoismo del conductor, hacerlo es una temeridad.

Cada año mueren en España más de 1.000 peatones atropellados y unos 15.000 sufren graves heridas por ésta causa.

Para un Madrid habitable

* Paralización de los planes de pasos a distinto nivel.

* No más aparcamientos en el interior de la M-30.

* Creación de una red de calles e itinerarios peatonales dedicados al paseo y no solo con vistas comerciales, ampliación del espacio en las aceras, restitución de los bulevares, eliminación de barreras arquitectónicas.

* Hacer reserva de calles exclusivas para el transporte público.

* Carriles-bus con separador en las principales vias de circulación.

* Limitación de la velocidad a 70 km/h en la M-30 (a mayor velocidad más ruido y contaminación) y a 40 km/h en el resto del viario (a pesar de que la publicidad quiera vendernos lo contrario).

* Priorizar los tiempos de paso del transporte público en las calles mediante sistemas

adecuados de señalización.

* Establecer aparcamientos seguros para bicicletas y favorecer la utilización conjunta de bicis y transporte público.

* Vigilancia y fuertes sanciones por aparcamiento indebido en espacios peatonales, carril-bus, esquinas y pasos de peatones.

* Instalación de bolardos y macetones en las entradas a las plazas y en las aceras para evitar su invasión por el coche.

* Ampliación y mejora de la actual red de transporte público, aumentando sus frecuencias y número de unidades.

* Reintroducción de los tranvías.

* Prohibición de la publicidad del coche en los medios de comunicación.

Consejos para una navidad más ecológica

por Era y Aedenat

NO DESTROCES...

Los **acebos** tienen un gran valor ecológico pues, en el invierno especialmente, suministran refugio y alimento a especies de la fauna silvestre. La utilización ornamental en navidad de sus ramas fructificadas ha conducido a que se encuentre en grave peligro de desaparición.

Los **musgos** creciendo sobre rocas, suelos y cortezas de árboles contribuyen a la formación y conservación de los suelos. Retienen gran cantidad de agua creando un microambiente favorable para la germinación de semillas. Aunque carecen de protección legal, que ello no sea motivo para destruirlos para adornar el Belén.

La costumbre de colocar **abetos**, y otras pináceas, en los hogares en las fechas navideñas en modo alguno justifica la muerte de un árbol. Los abetos aún con cepellón, tras su estancia en una casa, tienen escasas posibilidades de supervivencia.

NO DESPILFARRES...

Haz un uso más racional de la energía. Las navidades también pueden ser bonitas sin tantas bombillas. Con el **ahorro energético** contribuiremos a evitar la lluvia ácida, el efecto invernadero o el uso de la energía nuclear.

No consumas irracionalmente. El consumo excesivo y la acumulación de objetos solo conllevan la no valoración de lo que se tiene y el agotamiento de los recursos naturales.

El juguete tiene que ser algo instructivo y pedagógico. **No regales juguetes bélicos o sexistas** fomentan aspectos negativos (agresividad, desigualdad,...).

PELIGROSO DELICUENTE ECOLOGICO

Nombre: SAN NICOLAS

Apodos, alias: SANTA CLAUS, PAPA NOEL, EL VIEJO PASCUERO, ETC.

Principales cómplices: EL ESPIRITU DE LA NAVIDAD, LA SOCIEDAD DE CONSUMO, ETC.



ATACA SISTEMATICAMENTE EN DICIEMBRE DESTRUYENDO LOS BOSQUES DE ABETOS, ACEBOS, PINOS,...