

Cartas

Ante la aprobación del PEIT en Consejo de Ministros	283
Manifiesto de Pizarra: <i>Tren sostenible en un mundo solidario</i>	284
Juicio contra Raschid y Ridouan, de la Asociación de Emigrantes Marroquíes en España	285
Carta abierta a la Ministra de Fomento	286
Desarrollo sostenible en Tenerife	286
Carta abierta a la Ministra de Medio Ambiente	287

Ante la aprobación del PEIT en Consejo de Ministros

De: *Ecologistas en Acción*

Fecha: 15 de julio de 2005

Para *Ecologistas en Acción*, el criterio principal utilizado para el diseño del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), esto es, autovía y AVE para todos, no se sostiene desde un punto de vista ambiental, ni social, ni económico. Sólo es entendible desde una óptica populista, que falazmente asocia desarrollo y bienestar social con inversión en infraestructuras, una relación que muchos estudios ponen en cuestión.

Desde el punto de vista ambiental, las infraestructuras lineales como las autovías y el AVE son las más dañinas para el territorio, ocupando los terrenos más útiles para otros usos como la agricultura, y fragmentando fuertemente el territorio. Pero, además, el transporte por carretera y la alta velocidad ferroviaria son dos grandes despilfarradores de energía, por lo que contribuirán mucho a empeorar la situación con respecto a las emisiones de CO₂. Es decir, en el PEIT se fomentan más, precisamente, aquellos medios que más contribuyen al cambio climático, en lugar de ponerles coto.

Desde un punto de vista económico, la mayor parte de las infraestructuras planteadas no tienen justificación ni racionalidad desde una estricta óptica económica y de transporte, sin entrar en otras consideraciones. Así, por ejemplo, la casi totalidad de las nuevas autovías previstas en el PEIT se construirán en itinerarios que no alcanzan los 5.000 vehículos por día, cuando los manuales de ingeniería del transporte señalan como razonable el desdoblamiento de una carretera a partir de los 10–15.000 vehículos día.

Pretender que gracias a que haya autovías en todas las capitales de provincia llegará el desarrollo a todas partes y se reequilibrará el territorio es una quimera que, desgraciadamente, la realidad desmiente. Efectivamente, son muchos los estudios que demuestran que no existe un vínculo automático entre la construcción de infraestructuras y el desarrollo económico —alguno de los más relevantes y conocidos es el realizado por SACTRA, un grupo de expertos que asesora al Gobierno británico en su política de infraestructuras—. Es más, estos estudios concluyen que cuando una infraestructura de alta capacidad une dos extremos, uno más desarrollado con otro con un menor desarrollo, el efecto que se produce es de succión de recursos por parte del extremo más rico, pudiendo tener pérdidas netas el de menor desarrollo.

En este mismo sentido, *Ecologistas en Acción* pide al Ministerio de Fomento que divulgue el estudio socioeconómico que el anterior Ministerio de Fomento realizó sobre la línea de AVE Madrid–Sevilla durante 2001–2003, en el que se demuestra que el desarrollo generado por esta infraestructura se ha concentrado en Madrid y que incluso ha tenido efectos negativos en otros lugares del recorrido. Desgraciadamente, este estudio, al contradecir buena parte de la dialéctica del actual PEIT —y del anterior plan de infraestructuras del PP—, es muy probable que continúe bajo llave en un cajón ministerial.

El PEIT en sus términos actuales tampoco resiste un mínimo análisis en cuanto a la rentabilidad social de las inversiones. Baste decir que el presupuesto total, 248.892 millones de euros, equivale a 7.300 millones de pesetas diarios durante sus 15 años de vigencia. Esta cantidad permitiría, por ejemplo, construir un gran hospital cada dos días. Dado que los recursos públicos son escasos y que si se emplean en un ámbito no están disponibles para otro, no es demagógico plantearse: ¿qué es preferible, tardar una hora menos en un trayecto en tren (pagando tres veces más por el billete, que es la proporción que existe entre los trenes convencionales y el AVE) o esperar varios meses menos para una intervención quirúrgica?

Obviamente todos los españoles tenemos derecho a satisfacer adecuadamente nuestras necesidades de movilidad. Pero esto no quiere decir que tenga que ser con autovías y AVE para todos. Países con más población que nosotros y un mayor nivel de desarrollo así lo demuestran: por ejemplo, Reino Unido tiene 3.546 km de autovías y autopistas, frente a los 11.200 km que tenemos en España.

Unas carreteras seguras y bien mantenidas, con una dimensión adecuada a su demanda, un ferrocarril basado en una mejora sustancial de las líneas existentes, unos buenos servicios de transporte por carretera y ferrocarril... serían algunos de los aspectos que, para *Ecologistas en Acción*, debería haber asumido el PEIT. Sin embargo, este Plan ha optado por un desarrollo brutal de infraestructuras, disfrazado de equilibrio territorial, que sólo beneficiará a las grandes empresas constructoras y empeorará aún más la ya mala sostenibilidad ambiental, social y económica del transporte en España.

Manifiesto de Pizarra: *Tren sostenible en un mundo solidario*

De: *Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público*

Fecha: 11 de septiembre de 2005

En Pizarra, Málaga, las VI Jornadas Estatales en Defensa del Ferrocarril, celebradas los días 9, 10 y 11 de septiembre de 2005, han permitido a las plataformas ciudadanas que promueven el transporte público y social, seguro y sostenible (fundado en los tres modos con menor impacto ambiental, y con más ventajas económicas y sociales, la marcha a pie, los desplazamientos en bicicleta y los viajes en tren), comprobar la gran incidencia que han tenido los criterios defendidos en las importantes manifestaciones convocadas por la *Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público* en Madrid, el año pasado, y en Zaragoza, el 2003, en los cambios introducidos por el Gobierno en la redacción del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT). Aunque las propuestas definitivas de dicho PEIT mantienen, por un lado, grandes líneas para uso exclusivo de trenes especialmente destinados a personas privilegiadas, y por otro, un gran número de autopistas y autovías innecesarias además de contraproducentes. Y todo ello, en medio de una escandalosa ausencia de medidas para reducir las necesidades de transporte, falta de medidas para disminuir el consumo de combustibles fósiles, y ausencia de propuestas para anular los costes ecológicos y sociales debidos al uso irresponsable del automóvil, camión y avión.

Las jornadas han sido organizadas por la *Coordinadora en Defensa del Ferrocarril de Cercanías del Interior de la Provincia de Málaga*, y efectuadas con la colaboración del *Foro Social de Málaga*, la *Plataforma para la Sostenibilidad del Litoral Occidental de Huelva*, la *Plataforma para la Defensa de los Servicios Públicos* y la *Coordinadora en Defensa del Medio Rural y Litoral de la Provincia de Málaga*. En ellas, las plataformas ciudadanas que defienden las ventajas del ferrocarril, respecto a los otros modos motorizados de transporte que despilfarran energía, impiden cumplir el Protocolo de Kioto, destruyen el mundo rural, hacen insostenible el mundo urbano y provocan graves accidentes y enfermedades, han constatado que la política de infraestructuras y transporte, propuesta por España y la Unión Europea a los países de América Latina, nos aleja, tanto a las gentes que vivimos aquí, como a las que viven allí, del objetivo marcado por el lema «otro mundo es posible».

Las guerras comerciales para la explotación de los países débiles promovidas desde el primer mundo por medio de la *Organización Mundial del Comercio*, las guerras imperialistas destinadas a dominar los recursos energéticos y del agua que provoca EEUU invocando hipócritamente los nobles ideales de libertad, democracia, trabajo y seguridad, y la implantación de las fábricas de las grandes empresas donde los salarios y las condiciones laborales no son dignas de seres humanos, se realizan mostrando, a los habitantes de las áreas geográficas más pobres del planeta, formas de vida imposibles de universalizar, con incrementos insostenibles de movilidad y transporte.

Tanto las personas que habitamos en España, como las que lo hacen en el resto de la Unión Europea, o en el resto del mundo, necesitamos disponer de un entorno natural adecuado para tener una vida digna, donde se respete el derecho a trabajar, al cobijo, a la comida, al vestido, a la sanidad, a la educación, a la seguridad social, a la libertad, a la solidaridad, a la democracia participativa, con proximidad entre la vivienda y la actividad productiva, con equilibrio territorial, y con reducción de la movilidad obligada que provoca un incremento desbordado del transporte motorizado.

Por eso en este *Manifiesto de Pizarra* abogamos por:

- El tren sostenible que, junto a la marcha a pie y en bicicleta, puede lograr la integración de todos los modos de transporte en un sistema multimodal capaz de aprovechar, de forma universalizable, las ventajas diferenciales de cada uno de ellos.
- El tren que se sirve tanto de las infraestructuras preexistentes como de las nuevas para atender a todas las personas y a todos los territorios, independientemente de su condición económica, social, cultural... por medio de disponer de numerosas estaciones y de numerosas circulaciones. En este caso nos anima lo conseguido por Japón donde las nuevas líneas, que no otra cosa significa la palabra *shinkansen*, en longitudes de 515 km tienen 17 estaciones y disponen de trenes cada cinco minutos, casi como los tranvías en el ámbito urbano. Situación totalmente diferente de lo construido en España, donde las nuevas líneas Sevilla-Madrid o Lleida-Madrid, tienen 472 km, y sólo 5 estaciones. Por ello, volvemos a reivindicar que se abran estaciones de forma inmediata en las poblaciones de Mora y Malagón, dentro de Castilla-La Mancha.
- El tren que facilita la accesibilidad a los servicios públicos para todas las personas, y permite la desaparición de fronteras promovida por la libertad de movimientos que se realiza con la finalidad de extender y hacer valer los derechos ambientales, sociales, culturales, económicos y políticos de las personas más desfavorecidas dentro del sistema económico actual.
- El tren que promueve la existencia de ciudades de tamaño medio, muy alejadas de las grandes aglomeraciones que tratan de imponer tanto la concepción del «todo AVE» como las líneas ferroviarias destinadas al uso exclusivo de las personas con alto poder adquisitivo.

- El tren que permite la vertebración equilibrada del territorio, superando la sumisión del mundo rural al mundo urbano.
- El tren que permite, en Andalucía, reabrir la línea Guadix–Almendricos, y fomentar el uso de la línea Huelva–Zafra y el servicio ferroviario entre Málaga y Granada. Además de reequilibrar la Andalucía del interior respecto a la del litoral y la Andalucía Oriental respecto a la Occidental, por medio de una red ferroviaria coherente, consistente y cohesionada.

Las plataformas en defensa del ferrocarril continuarán extendiéndose por todo el territorio, como ha sido el caso de la reciente constitución de la *Coordinadora en Defensa del Ferrocarril de Cercanías del Interior de la Provincia de Málaga* y de la *Plataforma Granadina de Defensa del Ferrocarril*. Estas coordinadoras y plataformas ciudadanas mantendrán su actividad de elaboración y ampliación de criterios y argumentos a favor del ferrocarril sostenible y convocarán cuantas concentraciones y manifestaciones sean necesarias para que las administraciones públicas se vean obligadas a atender las razones de la emancipación de las personas reflejadas en las necesidades ecológicas, sociales y económicas.

Las plataformas seguirán propugnando que se realice la evaluación ambiental estratégica de todas y cada una de las actuaciones previstas en el PEIT y en los planes sectoriales que de él se derivan.

Las *VI Jornadas Estatales en Defensa del Ferrocarril* han continuado en Pizarra la labor realizada en Torrijos, Valencia, Madrid, Guadalajara y Salamanca, por las organizaciones sociales que dan forma a estas plataformas ciudadanas que han puesto en práctica la democracia participativa defendiendo el ferrocarril como un servicio público fundamental.

La *Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público* ha logrado convencer a las personas mejor informadas de que detrás del «todo AVE» sólo hay propaganda engañosa, despilfarro económico, desequilibrio territorial y decisiones tomadas contra el interés general.

Pizarra (Málaga, España), 11 de septiembre de 2005.

Juicio contra Raschid y Ridouan, de la Asociación de Emigrantes Marroquíes en España

De: *Red de Lavapiés*

Fecha: 26 de octubre de 2005

Concentración en defensa de su inocencia y de la libertad de asociación de los inmigrantes

En enero de 1999, Raschid el Haddadi y Ridouan Asouik, presidente y portavoz respectivamente de la antigua Asociación de Emigrantes Marroquíes en España (AEME) fueron acusados de promover la inmigración ilegal. La policía irrumpió en la casa de cada uno de ellos y se los llevó detenidos, aportando pruebas falsas. Sería una de las primeras veces que la figura penal de la «promoción de la inmigración ilegal» se utilizaba para manchar la imagen y criminalizar a grupos y asociaciones honradas, pero independientes y críticos con las políticas de extranjería de los sucesivos gobiernos y de la Unión Europea. Desde luego, no sería la última: pronto llegarían casos como el proceso contra las actividades de miembros de la red de acogida humanitaria en la frontera de Tarifa en el 2001 o las acusaciones contra el grupo de apoyo al encierro de *sinpapeles* en la Pablo de Olavide (Sevilla) del 2002. A estas alturas, puede decirse que esta práctica sucia se ha convertido en una vil costumbre para acallar la crítica con respecto a las injusticias que produce la actual política de fronteras.

En aquel momento, sin embargo, tal vez en contra de lo que esperaban las autoridades policiales del Partido Popular que promovieron la denuncia, hubo una importante respuesta frente a las detenciones: concentraciones, recogidas de firmas y manifestaciones demostraron que Ridouan y Raschid no eran parte de ninguna mafia, sino de un movimiento social que intentaba resistir y desafiar la brutalidad de las políticas migratorias. El caso no llegó a archivers, pero pareció perderse en el cajón de algún juzgado. Durante los siguientes seis años, no se volvieron a tener noticias.

Y de golpe, ahora, la causa se reabre y llega la hora del juicio, que tendrá tres sesiones: 28 de octubre, 1 de noviembre y 3 de noviembre. Un juicio tan largo como injusto. Por desgracia, llega cuando AEME está totalmente desaparecida y en un momento, tras el 11-S y el 11-M, en el que la población magrebí en su conjunto y, en general, todos los inmigrantes procedentes de países de religión islámica, se enfrentan a un incremento del control y el racismo contra ellos.

Los amigos y familiares os convocamos el 28 de octubre a una concentración frente a los juzgados de Julián Camarillo. Para apoyar a Raschid el Haddadi y a Ridouan Asouik, para decirle al juez que son inocentes, que su trayectoria y la de la asociación que representaban en el momento de su detención fue todo un ejemplo de independencia y de honradez. Si por algo se distinguió AEME y su presidente y portavoz fue por la defensa de los derechos de las mujeres y los hombres emigrantes y así lo demuestran las movilizaciones que su detención inicial desencadenó.

Carta abierta a la Ministra de Fomento

De: CÁNDIDO QUINTANA, candidoquintana@mibbva.com¹
Fecha: 9 de Enero de 2006

Excma. Señora Doña Magdalena Álvarez Arza
Ministra de Fomento del Gobierno de España
Madrid

Señora Ministra:

Muy orquestada la rueda de prensa que dio usted hoy en el Aeropuerto de Los Rodeos (Tenerife Norte), para presentar las obras e inversiones aeroportuarias para los próximos años. Y digo orquestada pues parecía que la daba y la controlaba el presidente del Gobierno de Canarias, Don Adán Martín Menis, quien hasta respondía a preguntas formuladas a usted o quien me manifestó, cuando yo le pedí la palabra de forma reiterada, que usted se tenía que marchar. Antes, como no podía ser de otra forma, queriendo quedar bien ante algunos tinerfeños o haciendo campaña pre-electoral prematura, intervino y consumió el poco tiempo que nos quedaba el presidente del Cabildo de Tenerife, don Ricardo Melchior. ¡Como si no fuese del mismo partido que el presidente del Gobierno y lógico conocedor de toda esa problemática! Se trataba simplemente de consumir el tiempo y no dejar intervenir a ninguna voz discrepante, aunque los contenidos no tuvieran mayor trasfondo como el mío.

Doña Magdalena, independientemente que sería interesante que analice su intervención para aclararnos si realmente es usted del PSOE, pues para muchos daba usted la sensación que podía pertenecer a CC o hasta incluso al PP, le manifiesto que lo que quiere el presidente del Gobierno de Canarias para estas Islas no es, ni mucho menos, lo que realmente quiere la mayor parte de la ciudadanía, aunque en su día fuese elegido, algo que difícilmente se volverá a repetir a no ser que ustedes mantengan el deplorable rumbo que llevan en la actualidad en Tenerife. Si usted hubiera tenido a bien concederme la palabra, simplemente le hubiera dicho:

- que la segunda pista del Aeropuerto Reina Sofía (Tenerife Sur) no es necesaria y mucho menos la devastadora opción norte que pretende el Gobierno de Canarias con las finalidades que usted bien conoce;
- que le agradezco que no haya hecho referencia al puerto de Granadilla, por respeto a los tinerfeños y a la Unión Europea que aún no lo ha autorizado y esperemos que no lo haga;
- que el pueblo de Tenerife le hubiera agradecido profunda e infinitamente, manifestaciones de **urgentes inversiones** en el Puerto de Santa Cruz, de cuya Plataforma de Defensa soy presidente, aclarando que una vez realizadas en él todas las obras de ampliación posibles que son muchas, se estudiarían, si hiciesen falta nuevas infraestructuras portuarias, otros emplazamientos que no tendrían porqué ser en Granadilla, dadas las graves afecciones medioambientales negativas incompensables e irreversibles que allí se generarían;
- y por último, le hubiera pedido que tratase de convencer al presidente del Gobierno de Canarias, en total convicción con la que se supone que es o que debería ser la filosofía de su partido de izquierda, que hay que apostar por un desarrollo sostenible, que debemos utilizar los espacios *ya degradados* por nosotros mismos, *¡que hay muchos!*, antes de proceder a devastar nuevos entornos vírgenes de infinito valor.

A lo mejor, si hubiese tenido el tiempo necesario, le hubiera preguntado, señora ministra, ¿como es posible que el Ministerio que más sabe o debiera saber sobre materia portuaria, opte por esa costa de Granadilla, la de peor tiempo de la Isla que con seguridad complicará maniobras y producirá rechazables costes adicionales, para ubicar un puerto comercial-industrial?

Verá doña Magdalena que no era nada del otro mundo lo que tenía intención de preguntarle, pero es evidente que a algunas de las personas que estaban sentadas a su vera no les convenía mi intervención, por eso ellos mismos consumieron todo nuestro tiempo, ¡así nos va por esta tierra!

Le agradecería contestación, respetuosamente
Cándido Quintana

Desarrollo sostenible en Tenerife

De: CÁNDIDO QUINTANA, candidoquintana@mibbva.com
Fecha: 17 de enero de 2006

¹Presidente de la Plataforma de Defensa del Puerto de Santa Cruz y vocal del Patronato de Espacios Naturales Protegidos de la Isla de Tenerife.

Las personas abajo firmantes residentes en la isla de Tenerife, expresamos nuestro apoyo a las organizaciones ecologistas *Greenpeace*, *Adena/WWF*, *SEO/Birdlife* y *Ben Magec*, así como todos los movimientos ciudadanos surgidos en los últimos años en nuestra Isla en respuesta al desarrollismo insostenible y neocaciquismo impuesto por grandes constructoras y amparado por el Gobierno de Canarias.

Consideramos que infraestructuras como el puerto industrial de Granadilla, el anillo insular o la segunda pista del aeropuerto Reina Sofía son tan costosas como innecesarias.

Su pretendida necesidad responde a intereses económicos particulares sin procurar el beneficio general de los habitantes de la Isla.

La sociedad de Tenerife ha sido ignorada, al negarse la discusión en el Parlamento de Canarias de la iniciativa popular suscrita por 56.000 firmas (la mayor jamás presentada en Canarias), en la que se pedía la protección del litoral marino.

Ciudadanía y sociedad canaria que desde hace años solicita a sus gobernantes mejoras que sí son necesarias e imprescindibles, tales como la construcción de hospitales en el norte y sur de la Isla, becas, modernización de la Universidad de La Laguna o inversiones en I+D y para las que no hemos visto consignación presupuestaria adecuada.

Solicitamos la inmediata sustitución de estos proyectos de infraestructuras por alternativas sostenibles, que existen y han sido ya presentadas por las distintas organizaciones.

Finalmente, solicitamos también la rehabilitación pública de los honorables profesores universitarios de La Laguna, como PEDRO ANATAEL o FEDERICO AGUILERA KLINK, que al exponer sus criterios científico-técnicos contra la innecesaria construcción del puerto de Granadilla, han sido sometidos a vilipendio en medios deformativos.

Atentamente,

Cándido Quintana Arteaga — 41.946.229-W

Carta abierta a la Ministra de Medio Ambiente

De: ANTONIO ARNAU ²

Fecha: 19 de enero de 2006

Sra. D^a Cristina Narbona
Ministra de Medio Ambiente
Pza. San Juan de la Cruz s/n, (28071) Madrid

Estimada Sra. Ministra:

En su reunión del 23 al 27 de enero en Granada, el grupo de trabajo sobre el artículo 8 (j) del Convenio de Diversidad Biológica deberá tratar los impactos socioeconómicos de las tecnologías de restricción de uso genético (GURTS, por sus siglas en inglés, también conocidas como *terminator*) sobre las comunidades indígenas y locales, teniendo una gran trascendencia las recomendaciones adoptadas en dicha reunión.

Queremos transmitirle nuestra preocupación por este tema, solicitando que el gobierno español defienda una postura precautoria, respaldando decididamente la prohibición de esta tecnología debido a sus graves repercusiones para la biodiversidad, los agricultores, los pueblos indígenas, y la soberanía y seguridad alimentarias.

La tecnología GURTS vulnera claramente los derechos de los agricultores, que el gobierno español se ha comprometido a salvaguardar, impidiendo que los agricultores guarden semilla de su propia cosecha para la siguiente campaña. Con ello no sólo se amenaza el medio de vida de 1.400 millones de campesinos que dependen de sus semillas, sino el mantenimiento de la enorme diversidad de variedades agrícolas conservadas en los campos de los agricultores y fundamentales para la producción mundial de alimentos.

Por otra parte, la tecnología GURTS es compleja y poco fiable, no siendo posible garantizar su estabilidad ni evitar la transferencia y dispersión de genes, por lo cual es falso el argumento de que *terminator* pueda usarse para frenar la contaminación no deseada provocada por los cultivos manipulados genéticamente. Es más, los genes *terminator* pueden introducir nuevos riesgos en el medio ambiente, habiéndose descrito diversos mecanismos por los cuales pueden pasar a otros cultivos o incluso a parientes silvestres del entorno, activándose posteriormente con resultados potencialmente catastróficos para la biodiversidad. En cambio

²Secretaría de movimientos sociales de *Esquerra Unida del País Valencià*.

son patentes las consecuencias sobre la seguridad alimentaria de los pueblos y, las transferencias de renta desde los campesinos a las multinacionales que controlan estas semillas y su dependencia.

Por todo ello, le insistimos al gobierno español que proponga y apoye la prohibición de las pruebas de campo y la comercialización de la tecnología *terminator* en el grupo de trabajo sobre el artículo 8 (j).