

Cartas

- Saludo y solicitud.
 - La crisis argentina.
 - Nota de prensa de la Colla Ecologista d'Alacant-Ecologistas en Acció.
 - Good News-Lyari Expressway.
 - Mejoramiento de la vivienda rural.
 - Se crea Red de Trabajo Infantil Peligroso en Suramérica.
 - Niños del Plomo en el Callao.
 - Informe Mundial sobre Trabajo Infantil de la OIT.
 - Transporte References.
 - ¿Alerta ecológica?
-

Fecha: 26 de marzo de 2002.

De: Martha Susana Bravo Aucancela (martha@erpe.org.ec)

Asunto: **Saludo y solicitud.**

Reciban un afectuosos saludo y una sincera felicitación por su trabajo orientado a la preservación de la vida del planeta y de sus hijos e hijas. Estoy sumamente interesada en conocer de manera minuciosa el procedimiento de depuración de aguas servidas utilizando plantas nativas. La idea es aplicar el sistema con una familia piloto (la mía) de 4 integrantes; pero con serias posibilidades de extenderlo a todo un barrio pobre de cien familias, aproximadamente. Además estoy vinculada a una radio comunitaria de considerable cobertura a través de la cual podríamos difundir la técnica hacia otras comunidades que se interesen en el tema e incluso, iniciar una campaña radial con miras a ubicar el tema como parte de la agenda ciudadana.

En síntesis: podrían ustedes proporcionarme la información solicitada, o en su defecto, indicarme dónde y cómo puedo obtenerla.

Les envío un sincero agradecimiento y mi admiración por su maravilloso trabajo.

Bravo Martha Riobamba, Ecuador.

Fecha: 7 de marzo de 2002.

De: Fernando Díaz Orueta (Fernando.diaz@ua.es).

Asunto: **La crisis argentina.**

Estimadas/os amigas/os:

Ahí va una buena explicación de la crisis argentina.

Saludos, Fernando.

"El Grano de Arena (Correo de información ATTAC)" 128. 27 de febrero de 2002. Argentina.
<http://attac.org/listes.htm>.

Como explicarle la situación económica del país a los niños: Yo tengo diez bolitas (canicas) verdes, y se las presto a Josecito, que vive en mi cuadra, y tiene una casa grande con lugar para guardar bolitas y que no se pierdan. La mama de Josecito decide que los nenes no podemos jugar con bolitas verdes y me las cambia por bolitas marrones. De acuerdo al canje de bolitas, me devuelve catorce bolitas. Mi mamá me dice que para poder jugar con nenes de otra cuadra necesito bolitas verdes, así que juntos vamos hasta el amigo kioskero para cambiarlas. De acuerdo al cambio del kioskero, dice que me daría siete bolitas verdes. Volvemos a la casa de Josecito (con mami, porque yo solo parece que soy medio boludo) y le digo que se deje de joder y me devuelva las bolitas verdes. Ella dice que no puede, porque se las prestó a otros chicos de la cuadra. Estos chicos de la cuadra recibieron diez bolitas verdes, pero la abuela de Josecito, que es muy buena y quiere a todos los chicos de la cuadra, especialmente a los más pobres, dice que los nenes tienen que devolver bolitas marrones en igual cantidad, o sea que ellos devuelven en total diez bolitas marrones. Los otros chicos de la cuadra, con caras de otarios, van al kiosko y venden mis diez bolitas verdes, les dan 17 marrones, le dan diez a la mamá de Josecito, y se van a mostrarle a las nenas de la cuadra las siete bolitas que se ganaron. Yo, triste, vuelvo con mami al kiosko y regreso con siete bolitas verdes, llorando por el camino las tres que perdí por dárselas a cuidar a mi amigo Josecito. El kioskero, sentado tranqui, recibe diez bolitas verdes y 14 bolitas marrones, entregando 17 bolitas marrones y siete bolitas verdes. En total, entrega tres bolitas marrones y recibe tres bolitas verdes. Mis dudas y mis conclusiones son:

- Que mierda se tiene que meter la mamá de Josecito, y mucho menos la abuela, si yo le presté las bolitas a Josecito.
- Si a la mamá de Josecito le devuelven diez bolitas marrones y me da 14 a mí, ¿de dónde carajo saca las cuatro bolitas que faltan?
- Según creo, se las da la abuela, pero ¿de dónde saca la guita ella para comprar esas cuatro bolitas?
- Los pibes ganan 7 bolitas marrones sin hacer nada.
- El kioskero transmuta, gracias al trueque, tres bolitas marrones en verdes. El kioskero, es un alquimista.
- Yo pierdo tres bolitas verdes.
- La mama de Josecito pierde (?) cuatro bolitas marrones... o ¿será la abuela la que pierde? Unos meses después, la abuela pone un impuesto destinado a recaudar cuatro bolitas marrones, con lo cual cubre el préstamo que le hizo a la mamá de Josecito, pero como ella es su hija no le pide que lo devuelva. Luego me entero que la mamá de Josecito se encamaba con el kioskero.

- Conclusión: todos ganan, menos yo.

Quienes estén interesados en obtener más informaciones sobre la crisis en la Argentina pueden encontrar una importante cantidad de documentos en <http://www.attac.org/argentina>.

Fecha: 28 de marzo de 2002.

De: Carlos Arribas (carlos.arribas@retemail.es).

Asunto: **Nota de prensa de la Colla Ecologista d'Alacant-Ecologistas en Acció**n (alacant@eapv.org en <http://www.eapv.org>).

Ecologistas en Acció apoya al redactor del Plan General en su forcejeo con el Equipo de Gobierno Municipal de Alicante. El Sr. D. Lluís Cantallops es el responsable del equipo de profesionales del urbanismo (SEGESTA, S.A.) encargado, por medio de un concurso público, de la revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de la ciudad de Alicante.

Ecologistas en Acció presentó el pasado otoño unas alegaciones al Avance del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) en exposición pública por acuerdo de 19 de junio de 2001 del Ayuntamiento de Alicante. Los principios generales del Avance y su filosofía eran razonables y sostenibles en gran medida; mientras que muchas de las propuestas más concretas que hacía eran incompatibles con el discurso previo y con un planeamiento sostenible.

En enero, las alegaciones de Ecologistas en Acció, junto con otras 217 presentadas por asociaciones y particulares, fueron estudiadas y contestadas por SEGESTA, S.A. mediante un informe de 167 páginas que ha sido difundido restringidamente. El informe recoge favorablemente varias propuestas "conservacionistas" y sostenibles, aceptando algunas alegaciones preocupadas por el interés general: espacios de interés natural, ordenación del territorio, etc. El informe también rechaza contundentemente otras propuestas salvajemente "desarrollistas" y absolutamente insostenibles que determinados agentes interesados en el lucro particular han realizado en otras alegaciones (PROVIA: 50.000 nuevas viviendas, Antonio Quesada: urbanización para 30.000 nuevos residentes en Monnegre, Hermanos Quiles: inclusión del Saladar de Agua Amarga en la red primaria estructural, etc).

Este informe no ha sido sometido a la consideración del Pleno del Ayuntamiento de Alicante porque no sintoniza con los intereses del equipo de Gobierno Municipal. Este hecho muestra dos evidencias. Por un lado la sensibilidad ambiental del equipo de Gobierno Municipal brilla por su ausencia. No hace falta más que observar que hoy en día no está aprobado el Plan de Acción de la Agenda 21 Local (tras dos años de inactividad total), donde se deberían haber establecido los principios de sostenibilidad de la política municipal (incorporando una intensa participación ciudadana) a los cuales debiera adaptarse el PGOU. Por otro lado, queda evidenciado el bochornoso desprecio de los responsables del Ayuntamiento hacia la opinión ciudadana (218 asociaciones, entidades y particulares) sobre lo que el Ayuntamiento debe hacer con el PGOU.

Estas dos evidencias perjudican la imagen del Alcalde y su Comisión de Gobierno, mostrando cómo se pliegan ante las presiones de los especuladores. La reacción ha sido contundente: ocultar la opinión de los expertos contratados para elaborar el PGOU, al tiempo que se ha iniciado una campaña de acoso y derribo del Sr. Cantallops. Para intentar emborronar el merecido prestigio profesional del Sr. Cantallops se ha recurrido incluso al infundio («Cantallops no trabaja» *Revenga dixit*) o al boicot a su trabajo adoptando medidas contradictorias con las propuestas del Avance o hurtándole información vital para desarrollar su

trabajo. Además en el último pleno se ha aprobado un informe de los técnicos del Ayuntamiento en el que se responde y neutraliza el informe de respuesta a las alegaciones al Avance redactado por Cantallops, afirmando, por ejemplo, entre otras perlas que en Alicante no hay explotaciones agrarias (cuando Cantallops propone la clasificación de suelo de especial protección agrícola para la zona de Bacarot que está en la mira de los especuladores y resalta los valores agrícolas de Monnegre para rechazar la macroubanización propuesta por Antonio Quesada).

Hacemos constar públicamente el apoyo de Ecologistas en Acción al Sr. Cantallops y su equipo, pues entendemos que su concepto de sostenibilidad que debe impregnar el PGOU de Alicante así como su opinión sobre cuándo y cuánto debe participar la ciudadanía son más beneficiosos para la ciudad que los intereses del Equipo de Gobierno. No olvidamos que el Equipo de Gobierno municipal cuenta con el respaldo mayoritario de las urnas, pero eso no les legitima a obviar la participación ciudadana o a comprometer el futuro de las próximas generaciones agotando o malbaratando los recursos naturales, entre los cuales el suelo es uno de los más importantes e incumpliendo de esa forma el compromiso de aprobación de la Carta de Aalborg de Ciudades Europeas Sostenibles.

Carlos Arribas,
portavoz de la Colla Ecologista d'Alacant-Ecologistas en Acció, tfno. 676048331.

Fecha: 22 de abril de 2002.

De: Habitat International Coalition (HIC), (hic@mweb.co.za).

Asunto: **Good News-Lyari Expressway.**

Dear Friends, please read the good news below. We thank everyone for your valuable support. Ciao in solidarity.

Cesare Ottolini, 5 April 2002.

Lyari Expressway. Good News: The evictions has been stopped for time being and it seemed government has put this project in pending. The Government also promised it would not implement this project until all affected people are satisfied. We feel this a victory for all 46 settlements along the Lyari River Bed, along with urban poor in all world.

Yesterday, the community leaders held a meeting here and passed a vote of thanks for all those who supported them in this struggle. On behalf of the communities of Lyari Nadi Bed I would like to thank all of you who sent appeals (To the president of Pakistan and other concerned authorities) or helped us in other forms. As we understand the only thing, which made a difference in this case was these appeals from all over the world and coverage of this issue in international media. This was a big support. Also, special thanks for Ted, Ken, Joseph, Cesare Maurice and other friends at ACHR, COHRE, HIC, Hot Line Asia and others (organizations and individuals) who did not mentioned their names.

But I still feel our job is unaccomplished until these communities reach with a very respectable agreement with government. Thanks a lot with best regards Mr. Younus, Urban Resource Centre 3/48 Mualimabad Jamal uddin Afghani Road off Khalid Bin Walid Road Karachi 74800 Pakistan; tel. 92 21 4559275; fax 92 21 4384288; e-mail urckhi@hinet.net.pk; web sites <http://www.urckarachi.org> and <http://www.achr.net>.

HIC, General Secretariat: PO Box 34519. Groote Schuur 7937, Cape Town, South Africa. Tel: +27 21 6962205/07. Fax: +27 21 696 2203. E-mail: hic@mweb.co.za. Web site: <http://home.mweb.co.za/hi/hic>.

Fecha: 9 de abril de 2002.

De: Instituto Cordillerano de Estudios y Promocion Humana (ICEPH), (iceph@bariloche.com.ar).

Asunto: **Mejoramiento de la vivienda rural.**

El pasado viernes 5 de abril ICEPH puso en marcha su Proyecto de Mejoramiento de Viviendas Rurales. El lanzamiento se realizó en conjunto con la Sociedad Rural de Comallo, en instalaciones del ex Banco Río Negro de esa localidad. Este proyecto articula el Programa de Hábitat y Mejoramiento de Viviendas y el Programa Rural de ICEPH, que se vienen desarrollando respectivamente en barrios de Bariloche y zonas rurales de Río Negro y Neuquen. En el caso del Programa Rural, con esta nueva iniciativa, ICEPH avanza hacia la conformación de una propuesta integral en la solución de las demandas y necesidades de familias campesinas.

Hasta ahora las acciones se dirigían prioritariamente hacia la capacitación destinada a generar diversificación productiva, instalar unidades productivas, demostrativas y para experimentación, así como a proyectos específicamente destinados a las mujeres rurales. Estas actividades continúan, y se están ampliando a otras zonas. Desde el comienzo de este programa se diagnosticó que la cuestión del mejoramiento de la vivienda era una necesidad sentida y relevante para las familias de pequeños productores participantes. Esas demandas coinciden con los lineamientos de las actividades rurales de ICEPH. En estos se define, justamente, que la calidad de vida de las familias campesinas no se reduce a los aspectos productivos; por el contrario, incluye una vivienda confortable, saneamiento, entretenimiento, opciones educativas y culturales, y servicios. Ningún proyecto de promoción del pequeño productor puede ser exitoso si no contempla estas aspiraciones de las familias campesinas, y se limita a las propuestas ganaderas o agrícolas.

Los fundamentos de una nueva ruralidad exigen intervenciones que incluyan una consideración integral de la problemática del campo. En la fase que se inicia, el Programa Rural de ICEPH tratará de brindar algunas respuestas en ese sentido.

El primer grupo integrado a la propuesta está conformado por diez familias de parajes vinculados con la localidad de Comallo: Cañadón Bonito, Cañadón Chileno y Anecón Chico. La operatoria se basa en microcréditos que se reintegraran en cuotas anuales y sin ningún tipo de interés, para la compra de materiales. Los participantes recibirán asistencia técnica y asesoramiento para la compra de materiales, el diseño de las mejoras y su ejecución. Como contraparte ponen la mano de obra y el pago del flete, que se realiza en forma agrupada disminuyendo así los costos. El proyecto incluye también capacitación básica en técnicas constructivas. La Sociedad Rural de Comallo tendrá un rol activo en el seguimiento de las actividades, de modo que a futuro vaya asumiendo la operatoria, como entidad local directamente relacionada con los destinatarios.

El proyecto se hace posible a partir de los recursos existentes en un Fondo Rotativo, originado en los reintegros de microcréditos otorgados a más de un centenar de familias de barrios de Bariloche, que mejoraron sus viviendas. Este Fondo se va conformando con la devolución de las cuotas. Los microcréditos originales se concedieron en base a un subsidio otorgado a ICEPH por la Subsecretaria de Vivienda de la Nación en 1999.

La experiencia es relevante también en cuanto a la posibilidad de articular acciones rurales y urbanas, con un sentido de integración de problemáticas de Bariloche y la región circundante.

Consultas: Susana Pipkin, coordinadora del Programa, a 8 de abril de 2002.

Instituto Cordillerano de Estudios y Promoción Humana (ICEPH). Mitre 660, 1.c, Bariloche (8400). Río Negro, Argentina. Telefax: +54+(0) 424305. E-mail: iceph@bariloche.com.ar.

Fecha: 2 de mayo de 2002.

De: Walter Varillas (wvarillas@amauta.rcp.net.pe)

Asunto: **Se crea Red de Trabajo Infantil Peligroso en Suramérica.**

Se crea Red de Trabajo Infantil Peligroso Sudamérica en lucha frontal contra las peores formas de trabajo infantil. Miles de niñas, niños y adolescentes en Sudamérica trabajan largas y extenuantes jornadas en las que ponen en riesgo su salud física al exponerse a los peligros que entrañan actividades como la extracción de minerales en socavones o el contacto con pesticidas en las labores agrícolas. Otros muchos son víctimas de intolerables formas de explotación que vulneran los derechos humanos más elementales como el trabajo infantil doméstico y la explotación sexual comercial.

Ante esta situación, el Programa IPEC de la OIT lanzó la propuesta de creación de una Red de Trabajo Infantil Peligroso para identificar y conocer mejor las formas extremas y peligrosas de trabajo infantil y sus repercusiones en la seguridad y salud de los niños y niñas trabajadores. El primer paso para la creación de la Red fue una reunión preparatoria que se realizó en la ciudad de Lima, Perú, entre el 20 y el 22 de marzo pasado, a la que asistieron representantes de institutos de investigación sobre seguridad y salud en el trabajo y delegados de las Comisiones Nacionales para la Erradicación del Trabajo Infantil de Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Durante la reunión se acordó una agenda de trabajo para la creación de la Red y cada país adquirió compromisos específicos en materia de realización de investigaciones y estudios y desarrollo de actividades de movilización y sensibilización de la sociedad civil. Así mismo, se ha creado un grupo de discusión virtual sobre el trabajo infantil peligroso, donde se dan cita representantes de instituciones públicas y privadas, organizaciones de empleadores y de trabajadores, ONGs e institutos de investigación de los países de la región para intercambiar experiencias dentro del proceso de consolidación de la Red.

De acuerdo con lo expresado por Eliseo Cuadrao, Coordinador del Programa IPEC para América del Sur, los estudios se concentrarán en identificar los sectores donde se concentra el trabajo infantil peligroso y analizar las consecuencias físicas y psicológicas que estas ocupaciones tienen para los niños y niñas trabajadores. Por su parte, Gerry Eijkmans, experta en salud y seguridad en el trabajo del Programa IPEC, explicó que la Red servirá para fortalecer los esfuerzos de cada país en la lucha contra el trabajo infantil a través de las Comisiones Nacionales existentes, al tiempo que permitirá integrar el tema en los diferentes planes de acción.

El trabajo infantil peligroso en América Latina se ha identificado en sectores como la minería artesanal, recolección de residuos sólidos, agricultura comercial, trabajo en mercados, construcción y trabajo infantil doméstico, en los que participa un gran volumen de niños y niñas bajo diferentes ocupaciones laborales. Ya existen algunas evidencias del perjuicio físico y psicológico que estas actividades conllevan para las niñas y niños trabajadores, pero la existencia de la red permitirá conocer de manera precisa y científica estos efectos negativos y será un factor muy importante en la definición y focalización de políticas públicas y en el desarrollo de campañas de movilización social que prevengan y contribuyan al retiro de

los niños y niñas de tales actividades.

Texto publicado en:

<http://www.oit.org.pe/spanish/260ameri/oitreg/activid/proyectos/ipecc/boletin/numero4/ipeccaccion.html>

Lista DGLOCAL:

<http://groups.yahoo.com/group/dglocal>

wvarillas@amauta.rcp.net.pe (administrador de la Lista).

RED PERU (Coordinadora de Mesas de Concertación para el Desarrollo Local)

<http://www.geocities.com/redperudlocal>

Fecha: 7 de mayo de 2002.

De: Ricardo Calmet (eltambo1@infonegocio.com.pe).eltambo1@infonegocio.com.pe).

Asunto: **Niños del Plomo en el Callao.**

Hola, Los invitamos a conocer la problemática de la contaminación e intoxicación por plomo en el Callao por efecto de los depósitos de mineral de plomo. Y a colaborar para una solución integral.

Los niños del plomo.

Patrick Mejía Cusirramos, cinco años, carga un cartel con sus datos generales, la única diferencia con un niño normal es que Patrick lleva plomo en su sangre y en su medula ósea, 37.14 ug/dl. Patrick es una buena muestra pues el promedio de plomo en los niños de estos barrios es de 38.8 ug/dl (ver informe Digesa). Ellos tienen un futuro marcado por el plomo, necesitan un sofisticado tratamiento de manera urgente, y obviamente una reparación al daño recibido.

A continuación se proporciona una relación incompleta de niños afectados por el plomo (Niños del Plomo ug Pb/dl): Enzo Ochoa Colan 40,00; Miguel Ángel Sánchez 34,29; Karen Callán Ballasco 30,00; Alex Atencio Limas 60,00; Patrick Mejía Cusirramos 37,14; José Pérez Buleje 14,29; Cristian Callán Ballasco 20,00; Yoharii Sánchez Suico 28,57; Carolina Pérez Buleje 25,71; Nicole Checa Cusirramos 17,14; Franco Estrada Suico 28,57; Rebeca Temoche López 26,67; Juan Joaquín Yanqui 23,33; Jorge Cortez Martínez 22,36; Yeraldine Sánchez Suico 28,57; Guillermo Callán Ramos 40,00; Miguel Calderón Acosta 20,00; Alejandro Paredes Acosta 26,67; José Paredes Acosta 17,14; Jackeline Najarro Obregón 34,29 (Informe de Ensayo número 13175-2001 a 28 de noviembre de 2001 en el Instituto de Salud Ocupacional del Ministerio de Salud del Perú. Se analiza plomo en sangre, método 8003-ISSUE2-N10S11, técnica Quelación-Extracción por Absorción Atómica).

¡Paren la contaminación por plomo! Patrick, su mamá y muchas familias de los barrios de Ciudadela Chalaca, Puerto Nuevo, Chacaritas, Santa Marina, están pidiendo a las autoridades que paren la contaminación por plomo ahora. Ellos participaron de una marcha al Municipio del Callao para que el alcalde cumpla con cerrar los depósitos de concentrados de plomo mientras estos continúen contaminando la ciudad. Con impactantes gritos de: ¡vida si, muerte no!, y demandas contra el propio alcalde, los manifestantes estuvieron más de una hora soportando el asfixiante calor del verano chalaco.

Síntomas: "En los niños los síntomas suelen aparecer a partir de los 30 ug/dl. La persistencia de estos niveles suele provocar disminución de la agudeza visual y auditiva, retraso mental, déficit del lenguaje, problemas de aprendizaje, conducta y rendimiento escolar, además de alteraciones del equilibrio. Los

efectos son mayores, cuanto más prolongada sea la exposición al plomo o si se produce en torno a los dos años de vida. En los huesos largos de los niños, cuando la exposición es prolongada, el plomo suele depositarse en las áreas de formación de hueso, lo que va dejando líneas transversales de plomo, que pueden ser visibles radiológicamente. La intoxicación crónica es más frecuente e inespecífica. No es raro que los pacientes visiten variados médicos y se les diagnostiquen patologías psiquiátricas, psicósomáticas o fatiga crónica". Dr. Carlos Cousins (Hay en PDF un Informe completo sobre el tema).

Más información en:

<http://www.callao.org/index1.htm>.

Ricardo Calmet (Editor del Servidor Callao): eltambo1@infonegocio.com.pe.

Fecha: 7 de mayo de 2002.

De: Maria Olave (olave@lima.oit.org.pe).

Asunto: **Informe Mundial sobre Trabajo Infantil de la OIT.**

Estimados amigos y amigas:

El Sistema de Información Regional sobre Trabajo Infantil, SIRTI, del Programa IPEC, pone a su disposición la versión completa en español del Informe: "Un futuro sin trabajo infantil", estudio realizado por la OIT sobre el tema, que fue presentado hoy día. Véanlo en:

<http://www.ilo.org/public/spanish/standards/decl/publ/reports/report3.htm>

Saludos cordiales, María Olave, Sistema de Información Regional sobre Trabajo Infantil (SIRTI), Programa IPEC-OIT, Coordinación Subregional para Sudamérica. Tel: 00-511-2150327.

Más información sobre IPEC-OIT en el Boletín Electrónico:

<http://www.oit.org.pe/spanish/260ameri/oitreg/activid/proyectos/ipcc/boletin/numero4/>

Fecha: 27 de mayo de 2002.

De: Los Verdes-Izquierda Verde (verdes.izquierdaverde@nodo50.org).

Asunto: **Transporte Referencias.**

Con motivo de la reunión informal de los Ministros de Transporte de la U.E. para los días 31 de mayo al 2 de junio en la Feria de Muestras de Gijón, *Los Verdes-Izquierda Verde d'Asturies* y la *Federación Los Verdes-Izquierda Verde* organizaron una Jornada-debate sobre el Transporte en la UE desde la perspectiva del movimiento verde europeo y asturiano. A continuación figura la resolución de las jornadas. *Prioridades de transporte de Los Verdes-Izquierda Verde Gijón*, 25 de mayo de 2002.

Por una movilidad sostenible y segura.

0. Criterios generales.

- Principio de internalización de costos para conseguir un sistema de transporte justo y eficiente.
- Apoyo a las conclusiones del Libro Blanco del Transporte de la UE.
- Diseñar una política de transporte compatible con el Protocolo de Kioto.
- Promoción del transporte público.

- Promoción de sistemas de transporte de mercancías más respetuosos con el medio ambiente.
- Menos movilidad y más accesibilidad.
- Mejora de la seguridad en los desplazamientos.
- Denuncia de la situación de explotación de los chóferes.

1. Transporte de viajeros.

- Apuesta por el transporte público, ferroviario y de autobús. Las redes ferroviarias son sustancialmente iguales a las de hace 150 años en cuanto a su longitud y a su trazado básico. Mientras la carretera no ha cesado de incrementar su oferta, la del ferrocarril sólo ha mejorado en el acceso a las grandes ciudades y sólo hasta los límites de servicio marcados por la propia capacidad de la infraestructura. Son contadas las líneas férreas que en los últimos años se han abierto en España. La más importante ha sido la del AVE Madrid-Sevilla. Por el contrario se han cerrado miles de kilómetros de líneas de tren.
El autobús debe tener también un papel crucial ya que permite que se organicen servicios de transporte público en la práctica totalidad de carreteras del país ofreciendo un servicio con una gran cobertura territorial.
- Modelos que reduzcan el incremento de movilidad. La movilidad no para de crecer debido a los cambios culturales, urbanístico y de organización del territorio. Hasta ahora el crecimiento urbano se ha hecho sin tener en cuenta las necesidades de servicio. Reivindicamos un nuevo urbanismo vinculado a las políticas de movilidad sostenible. El objetivo no es la movilidad, es la accesibilidad.
- Reducir el número de muertos y de víctimas de la carretera en un 50%. Este es un importante objetivo que se ha marcado la Unión Europea. Esto significa que en España deberían ponerse en práctica políticas en esta línea. La movilidad, además de ser sostenible, ha de ser segura. Cada año mueren en la carreteras españolas unas cinco mil personas y en este país tenemos una de las tasas más alta de mortalidad en carretera.
- Implantar el *Carsharing*. Muchos países europeos han implantado con éxito el uso compartido del coche, tanto en la modalidad de *carpooling* (autostop organizado) como en la de *carsharing*, es decir compartir una flota de coches. Estos sistemas de utilización del coche producen un gran incremento en el uso de la ecomovilidad (transporte público, taxi, desplazamiento a pie y en bicicleta) porque cada decisión de transporte se piensa con antelación, con lo que se racionaliza el desplazamiento, y porque ayuda a separar claramente el uso del coche de su abuso.
- Dar prioridad al ferrocarril convencional, hasta 200 km/h, en vez de apostar por cara e ineficiente alta velocidad. La prioridad debe ser dar la máxima accesibilidad al territorio en trenes rápidos, no darla únicamente a cuatro o cinco ciudades en trenes superrápidos, ya que se gasta todo el presupuesto disponible de forma poco equitativa y despilfarradora. Además los trazados de los trenes de muy alta velocidad, como los que propone el Gobierno Aznar, tienen muchos problemas de impacto territorial y los trenes que circulan tienen un gran consumo energético. Con el dinero gastado en el AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa y en el AVE Madrid-Sevilla se podría haber organizado un buen servicio de ferrocarril, a velocidades de entre 150-200 km/h y altas frecuencias (en vez de altas velocidades) a veinticinco capitales de provincia.
- Conseguir que la aviación deje de ser un paraíso fiscal. Hoy el transporte aéreo es el que más rápidamente está incrementando su nivel de uso y contaminación. Eso es así, entre otras cosas, porque el combustible de aviación está exento de impuestos. Es decir, las compañías de aviación pagan el litro de keroseno a menos de la mitad de lo que se paga por el gasóleo de transporte. Eso supone una competencia desleal inaceptable y una subvención injusta a la aviación. Además, los

trabajos de investigación desarrollados demuestran que quien más debería pagar debería ser el transporte aéreo, ya que es quien más contamina.

- Desarrollo de las vías verdes. La bicicleta debería ser el sistema de transporte más mimado ya que es el más barato y a la vez el más eficiente. España debería dotarse de una amplia red de vías ciclistas interurbanas, a partir de la red existente de vías verdes. En la próxima legislatura deberían completarse los tramos españoles de la red ciclista europea que unen Gibraltar con el Cabo Norte en Noruega.
- Política de acceso sostenible a los polígonos industriales. Los polígonos industriales se han convertido en el paradigma de la movilidad insostenible ya que se encuentran situados a las afueras de las ciudades, muchas veces sin acceso en transporte público, con unos servicios de transporte de empresa que van a la baja y con un acceso mayoritario en un vehículo privado que no se comparte. A menudo el acceso a pie o en bicicleta a estos polígonos industriales es físicamente imposible.

2. Transporte de mercancías.

- Transferencia de mercancías desde la carretera hacia el ferrocarril y el barco. En los últimos años se ha asistido a un boom en el crecimiento del tráfico de mercancías y todo ese crecimiento se ha dirigido hacia el transporte por carretera con unos costes sociales y ambientales cada vez más difícilmente soportables. Hoy, el conjunto de España presenta al sector del transporte por carretera una factura por importe de dos billones de pesetas que no se paga. Estos costes son conocidos como externalidades y están constituidos por los accidentes, la contaminación y el incremento del efecto invernadero. Por ello, LV-IV propone las siguientes medidas:
 - Creación de una *ecotasa* a los camiones para internalizar sus costes reales. De acuerdo con los principios de quien contamina, paga, y el de la internalización de costes, se propone instaurar una *ecotasa* en función de la distancia recorrida, de la carga transportada y del daño ambiental causado. Se trata de copiar el modelo suizo que se ha venido aplicando con éxito desde el inicio de 2001. El importe de la recaudación, que debería iniciarse con un valor medio para ir creciendo posteriormente, se aplicará a la mejora de la red ferroviaria para el transporte de mercancías y a combatir el ruido, pero no a subvencionar el transporte ferroviario. Se trata de que exista un sistema de verdaderos precios justos en el transporte, condición básica para una competencia real y eficiente.
 - Crear las condiciones para que el transporte de larga distancia sea en ferrocarril. Hoy en España, salen diariamente hacia Europa miles de camiones hacia Europa, muchos de ellos deberán recorrer distancias de 1.000, 2.000 ó 3.000 kilómetros o incluso más. No es lógico que el transporte a tan larga distancia sea realizado en camión. De hecho en Estados Unidos no se da en la práctica ningún transporte con distancias superiores a 800 km que sea realizado en camión. El caso americano sirve de ejemplo para convencerse de que con una buena política ferroviaria es posible desviar hacia el ferrocarril varios millones de toneladas al año. LV-IV dan pleno apoyo a las directrices europeas que promueven la liberalización del transporte ferroviario de mercancías por ferrocarril manteniendo la gestión y la titularidad de la infraestructura en manos públicas.
- El transporte de mercancías amenaza a los Pirineos. El libro blanco del transporte de la UE prevé un incremento del 100% en el tráfico de mercancías a través de los Pirineos como consecuencia de la integración económica de España en Europa. Sólo el 4% de los tráficos actuales se realizan por ferrocarril. Esta previsión, que se va confirmando año tras año, sin duda va a poner en peligro la base económica de los Pirineos, sus gentes y sus ecosistemas. LV-IV propone abrir un gran debate sobre esta cuestión y sobre cómo conseguir que las mercancías se encaminen hacia el ferrocarril en su paso entre España y Europa, a través de la barrera pirenaica.

- Plan de creación de plataformas logísticas de mercancías.
Éste es hoy uno de los principales déficits que hacen posible que muchos camiones entren en la ciudad y que el ferrocarril tenga un papel de tercer orden. LV-IV propone aprobar un plan de plataformas logísticas con los siguientes criterios:
 - Dos niveles: de gestión logística y de intercambio para el acceso a las ciudades.
 - Situados fuera de la ciudad. Ningún camión debería entrar en la ciudad, salvo los de distribución.
 - Asegurar un buen acceso por ferrocarril.
 - Creación de una red ferroviaria para las mercancías. Si se pretende que haya un trasvase considerable de mercancías de la carretera al ferrocarril, hay que asegurar a los trenes de mercancías las mismas condiciones de circulación que hoy disfrutaban los trenes de viajeros. Para ello deberán llevarse a cabo en determinados trayectos duplicaciones de vías y, en las zonas con más tráfico ferroviario (Madrid, Cataluña, corredor del Ebro, País Vasco y acceso a los Pirineos), crear una red que en la práctica tenga carácter exclusivo para las mercancías.
- Chóferes explotados. Vidas Insostenibles.
Los chóferes de camiones y autobuses, sufren una explotación salvaje. Llegando sus jornadas a las 16 horas, pero en algunas empresas, pudiendo alcanzar las 48 horas, debido a la política de rotación de vehículos. Por ello LV-IV queremos denunciar una situación que es injusta y dañina para los mismos, así como causa segura de accidentes. También, queremos recordar que estas jornadas, junto con la falta de desarrollo de la ergonomía en las cabinas, provoca daños a su salud.

3. Transporte y energía.

- Problemas. El sistema español de transportes responde a un modelo absolutamente dependiente de combustibles fósiles que se agotarán en los próximos años y que, mientras tanto, incrementan las emisiones de gases de efecto invernadero. El sector del transporte se ha convertido en el principal consumidor de energía en nuestro país. De acuerdo con el principio de internalización de costes, proponemos que se apruebe una imposición a los combustibles. En una primera fase no se trata de incrementar el coste del combustible, que por otra en términos reales ha bajado de precio en los últimos años, sino de empezar a sustituir los actuales impuesto por otros de naturaleza ecológica que sirva para financiar con carácter finalista la reconversión del sector del transporte: el transporte público, el transporte de mercancías por ferrocarril y por barco, etc.
En los últimos años, bajo el gobierno de Aznar, España ha bloqueado sistemáticamente el proyecto de Directiva europea que establecía una ecoimposición sobre los carburantes. Este es un tema que no puede esperar. Probablemente, es el principal problema medioambiental en España. LV-IV hace un llamamiento a la Presidencia española de la UE y al gobierno de Aznar para que levante el veto a la aprobación de la citada Directiva.
- Combustibles alternativos. LV-IV propone aprobar un plan de apoyo masivo al desarrollo de los combustibles alternativos, es decir, a los biocombustibles, el hidrógeno, el gas natural y la electricidad, pero en este caso sólo cuando el origen de su energía sea de origen renovable.
- Una política de transporte compatible con el Protocolo de Kioto. España ha ratificado el Protocolo de Kioto. En él se contempla que España incremente sus emisiones de gases únicamente en un 15% hasta el 2010, en relación con los valores que tenía en 1990. Pues bien, en el año 2001 España ya ha incrementado sus emisiones el doble de lo permitido. Si no queremos ser sancionados y señalados por la comunidad internacional como el país más insolidario en esta materia, hay que hacer plenamente compatibles la política de transporte con las limitaciones contenidas en dicho tratado. Hay que

recordar en este sentido, que el sector del transporte es quien más ha contribuido al incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero.

4. Transporte en la ciudad.

En las ciudades se realiza aproximadamente la mitad del transporte de todo el país. Hay que apostar fuerte, desde las políticas municipales y con el apoyo de los gobiernos autonómicos y central, por una política que favorezca el crecimiento de la ecomovilidad y un descenso del tráfico. En las ciudades la movilidad sostenible significa más transporte público, a pie y en bicicleta; menos tráfico privado y circulando de forma más pausada; y un nuevo urbanismo que incorpore los criterios de la movilidad ecológica en el momento de concebir los planes de desarrollo urbano.

Los Verdes-Izquierda Verde.

Más información:

Los Verdes-Izquierda Verde.

verdes.izquierdaverde@nodo50.org

José Santamarta.

C/ Hermosilla 93, 1. Izq, 28001 Madrid.

Tel. 915773376. Móvil 650949021

Fecha: 20 de junio de 2002.

De: Andres Magana Garcia (escorial_sostenible@hotmail.com).

Asunto: **¿Alerta ecológica?**

Cumbre de Sevilla, Estadistas y Políticos de la UE, ¡Salvad El Escorial de Felipe II! ¿Tendremos que pagar una *ecotasa* para rescatar El Escorial de la especulación urbanística que promueve Gallardón?

Eludiendo "El Libro Verde de El Escorial", Gallardón está malversando el Patrimonio Cultural, Histórico y Paisajístico de El Escorial, símbolo de identidad para España, Europa y América. Treinta meses después de que el fuego arrasara el Pico de Abantos, Gallardón legitima que un incendio forestal intencionado (sentencia judicial) sea motor de desarrollo de tres urbanizaciones, autorizadas sin estudio medioambiental e ignorando la "Carta para Conservación de Poblaciones y Comarcas Históricas" (ICOMOS), la "Carta para la Sostenibilidad de las Ciudades y Pueblos Europeos", la "Cumbre de las Ciudades"-Hábitat II, la "Declaración de Vizcaya", la "Carta de la Tierra" (Río), la "Resolución de Göteborg" sobre Legislación Ambiental, una "Agenda 21 Regional", Desarrollo Sostenible y Fondos Estructurales de la UE. Con el Pacto Local, la corrupción medioambiental va a ser incontrolable y mayor

Para no entorpecer sus proyectos especulativos, Gallardón va a excluir El Escorial y Valdemaqueda del Parque Nacional de Guadarrama. Va a destruir el actual tejido socioeconómico de la comarca. Con la excusa de convertir El Escorial en un Salzburgo, Gallardón ha arrasado un parque de magnolios, plátanos y castaños de indias. Sólo ha dejado un pinsapo. Ha cortado sus raíces y lo ha rodeado de hormigón, la mayor maceta del mundo. Gallardón, fiscal en excedencia, olvida que el Derecho de Propiedad es inseparable del Derecho de Libertad. Acosa institucionalmente a cuarenta familias para que acepten precios ínfimos por sus viviendas. El acoso comenzó el pasado septiembre, con la tasación extraoficial de la viviendas a expropiar. Se intensificó en enero con la apertura de la Oficina del Consorcio en El Escorial

(calle Quitero López, 11). Gallardón ignora que Europa es un Espacio de Libertad, Justicia y Seguridad. Sin Justicia ni Equidad no hay ni Seguridad ni Libertad. La Autocracia de Gallardón no puede despojar al ciudadano de sus señas de identidad, tierra y vivienda.

La UE debe exigir a Aznar y Gallardón una Agenda 21 para El Escorial y San Lorenzo de El Escorial, dos municipios separados menos de un kilómetro, unidos por "La Casita del Príncipe". Europa tiene que ser un Espacio de Conocimiento, Ciencia y Cultura. ¿Tendremos que pagar el "Impuesto Ecológico Gallardón", la "*Ecotasa* Gallardón" para rescatar El Escorial?

Fecha de referencia: 22-07-2002

Boletín CF+S > 20 -- Vidas «tecnológicas». Ecos de Brasil... > <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n20/ncartas.html>

Edita: Instituto Juan de Herrera. Av. Juan de Herrera 4. 28040 MADRID. ESPAÑA. ISSN: 1578-097X