

NO es necesario insistir en el valor extraordinario y único de la margen derecha del bajo Guadalquivir, terrenos conocidos desde antiguo con el nombre de Marismas del Guadalquivir y Coto de Doñana. Gracias a su privilegiada situación meridional, al encharcamiento periódico de la marisma y, especialmente, a su casi total aislamiento de todo influjo humano, Doñana representa uno de los más importantes centros de migración de aves de toda Europa, donde se dan cita tanto las especies procedentes de las tierras nórdicas como de las etiópicas, muchas de las cuales nidifican o invernan allí; alberga una flora y fauna endémicas cuyas especies son difícilmente encontrables en otras regiones de la geografía hispana, y finalmente, reúne cuatro biotopos distintos, cuatro medios diferentes en perfecta continuidad: la marisma, el matorral mediterráneo, los sistemas de dunas y el litoral, los cuales, aparte de su valor científico, que nadie pone en duda, vienen a ser —según palabras del profesor González Bernádez («Informaciones», 2 de mayo de 1973)— «... algo así como las páginas de un libro donde

nos es permitido leer la más completa historia de la Naturaleza». Todos los valores científicos, culturales y estéticos de Doñana deberían ser suficientes para que este paraje fuese salvaguardado como una verdadera joya del patrimonio de la nación. No obstante, su actual situación es de peligro.

Un Parque Nacional casi privado

En 1969, una parte de Doñana fue declarada Parque Nacional porque, según palabras del legislador, «en nuestro país, afortunado precursor de esa inclinación hacia la conservación de los recursos naturales, resulta sumamente necesario prestar la máxima atención a aquellos lugares cuyas características especiales aconsejen conservarlos como ejemplo vivo de lo que es y significa la Naturaleza». Sin embargo, y a pesar de tan encomiables propósitos, la realidad de Doñana



El famoso Coto de Doñana se utiliza como reclamo para atraer compradores («viva usted en pleno Coto de Doñana»), y en las señalizaciones viarias, las playas aparecen rotuladas con el nombre del Coto...

DOÑANA O LA AUSENCIA DE PLANIFICACION

no mueve al optimismo. Por una parte, de los terrenos que forman el Parque Nacional de Doñana —unas 36.000 hectáreas—, solamente 10.700 son propiedad de un organismo estatal, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, mientras que el resto (algo más del 60 por 100) sigue siendo propiedad privada sobre la que, por supuesto, pueden ejercer sus derechos los propietarios. Llamar, por tanto, a Doñana «Parque Nacional» viene a ser un contrasentido. Por otra parte, y como puede observarse en el mapa, los límites del Parque discurren de forma un tanto chocante; zonas que en buena lógica debiera incluir el Parque —la franja costera de un kilómetro de anchura y todo el extremo Sur—, quedan fuera de él; algo a primera vista extraño, aunque no tanto si se tiene en cuenta que sobre ellos existen inminentes proyectos de urbanización, uno de los cuales ya se encuentra parcialmente realizado.

No insistiremos aquí en la problemática de las urbanizaciones, tratada en estas páginas hace algún tiempo (TRIUNFO, número 526). Solamente añadiremos la siguiente pregunta: ¿Por qué, si existen en el litoral español grandes extensiones de costa sin urbanizar —incluso muy cerca de Doñana, entre Torre de la Higuera y Huelva, por ejemplo—, se proyecta un cinturón urbano prácticamente continuo entre el Parque y el mar? ¿No será que el famoso Coto de Doñana se utiliza como reclamo para atraer compradores —«viva usted en pleno Coto de Doñana»—, acaso ignorantes de que la urbanización infringirá una serie de injurias al Coto, capaces de disminuir o dar al traste con aquellos valores que anteriormente eran utilizados como propaganda? No parece sino que la especulación no anda lejos de todo esto.

Ciertamente, edificar la costa de Doñana representará una fuente de ingresos para la región —ha-

bria que añadir que de un modo muy especial para las inmobiliarias y los propietarios de los terrenos—, al tiempo que contribuiría a su desarrollo. También en pro del desarrollo existen dos proyectos diferentes que atañen directamente a Doñana: el proyecto conjuntamente por la FAO e IRYDA para transformar en cultivos intensivos de regadío la Marisma de Almonte, situada al Norte del Parque Nacional, y el de la carretera Huelva-Cádiz por Sanlúcar, aprobado en Consejo de Ministros, del que sólo queda pendiente el trazado definitivo. Analizaremos, en primer lugar, tales proyectos separadamente, para después considerarlos, junto a las urbanizaciones, dentro del panorama del desarrollo regional.

El proyecto de regadío

El proyecto FAO-IRYDA pretende, según nuestras noticias, poner en regadío una zona de

PEDRO DE ANDRES

marisma, lindante con el Parque, cuyo sistema natural de desagüe —Madre de las Marismas del Rocio y Caño de Guadimar— atraviesa este último.

Para cultivar estas tierras se requiere previamente su desecación, el establecimiento de un sistema de drenaje, combatir mediante intensos lavados la elevada salinidad del suelo, que impediría el desarrollo de las plantas cultivables, y emplear de continuo enormes cantidades de fertilizantes e insecticidas. Todo esto supondría una fuerte inversión que, a tenor de lo ocurrido con otras zonas desecadas, no parece probable que las cosechas puedan amortizar en poco tiempo.

Pero dejando aparte la rentabilidad de tales cultivos e incluso suponiendo que ésta llegase a ser aceptable, quedarían planteados aún otros problemas: el agua que se utilizase para el regadío sería la extraída de los mantos freáticos (de donde también la sacan las urbanizaciones), cuya evolución ante semejante sangría, dado que no han sido suficientemente estudiados, es científicamente imprevisible, y tanto puede no ocurrir nada apreciable, como puede secarse la marisma o acabar sien-



Las urbanizaciones infligirán una serie de injurias al Coto que serán acaso capaces de disminuir o dar al traste con aquellos valores que han sido utilizados como propaganda.

do salobre la misma capa freática; por otro lado, los fertilizantes e insecticidas, así como las sales lavadas, penetrarían en el Parque por vía de los desagües naturales, determinando la eutrofización de la marisma y el incremento notable de los productos tóxicos que contienen los pesticidas. Todo ello alterará las cadenas alimentarias del ecosistema, comenzando por destruir los escalones inferiores de la pirámide ecológica —plancton, camarones, etcétera—, conduciendo a desastrosos

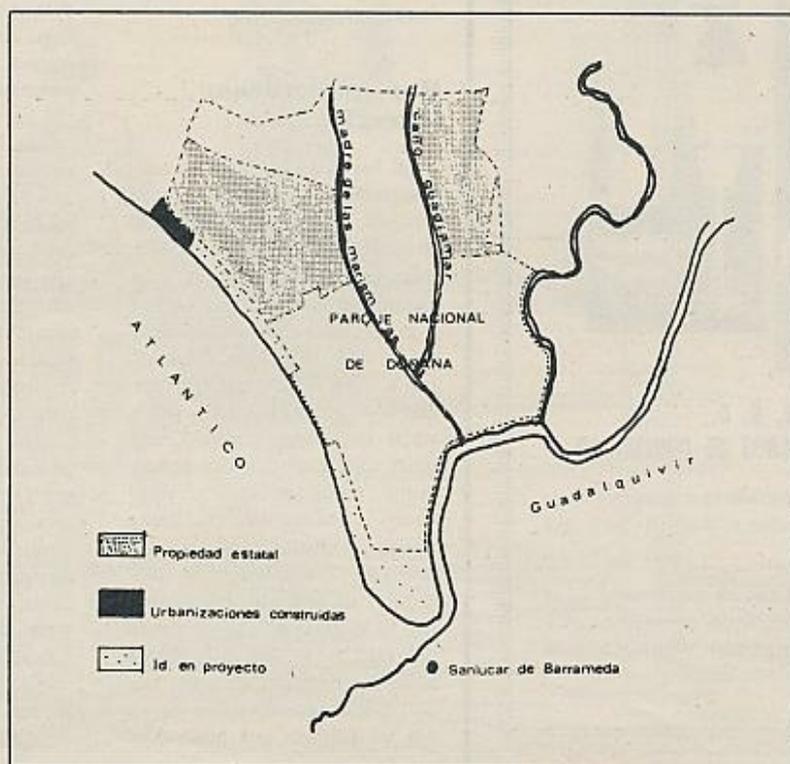
efectos que no tardarán en manifestarse en toda la comunidad viviente. El Parque Nacional sufriría con los cultivos un duro golpe.

La carretera Cádiz-Huelva

En lo tocante a la carretera Cádiz-Huelva es preciso señalar, ante todo, su necesidad. Huelva y Cádiz, dos importantes poblaciones geográficamente próximas, se encuentran en la práctica aleja-

das, y es necesario acercarlas. Evidentemente, la distancia más corta entre dos puntos es la recta, y lo más parecido a una recta que uniese Huelva y Sanlúcar —tramo de la carretera que directamente afecta a Doñana— discurriría por la costa, atravesando inevitablemente el Parque Nacional y destruyendo el biotopo de las dunas de Doñana, único de Europa, uno de los más importantes del mundo. A nadie se le ocurriría partir en dos el Acueducto de Segovia y desmoronar parte de él para que por allí pasase una importantísima autopista, o introducir un oleoducto por el mismísimo interior de las cuevas de Altamira por el mero hecho de que fuese el camino más corto. Podrá decirse que ambos ejemplos no son comparables; ciertamente no lo son, entre otras muchas razones, porque la técnica podría reconstruir Altamira o el Acueducto —por supuesto que desvirtuándolos—, o elaborar una réplica exacta de ellos, pero sería imposible hacerlo con Doñana. No obstante, tales ejemplos proporcionan una aceptable idea de lo que significaría una carretera costera, que, además, resultaría bastante costosa, al requerir la fijación de las dunas móviles para evitar que éstas la destruyeran. Pero muy probablemente Doñana será dividida en dos.

Aparte de esto, los especialistas en el tema se muestran contrarios a la construcción de carreteras costeras (según se dijo en el Congreso de Ecología y Turismo del



El Parque de Doñana está formado por unas 36.000 hectáreas. De ellas, la tercera parte pertenece a un organismo estatal, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. El resto es propiedad privada. Además, los límites del Parque discurren de una extraña manera, pues la propiedad estatal se halla partida en dos por una cuña privada...

❁ SENSACIONAL OFERTA ❁

ENCUADERNACION
DE GRAN LUJO

Tamaño 280 x 195 mm.
Tintas en fotocoagulación
Papel couché New Port
Litografiado a todo color
Guardas especiales
MÁS DE 100 PAGINAS DE LAMINAS
ENCUADERNADO CON QUAPLEX
BICOLOR CON ESTAMPACIONES
EN ORO FINO
SOBRECURRIENTA PLASTIFICADA.

fauna maravillosa

MONUMENTAL TOMO
A TODO COLOR



Fantástica narración de cómo vive y se reproduce la más desconocida fauna. Una constante sucesión de revelaciones se descubrirán una a una.

Este oficio se vende. Garantizamos una excepcional ocasión, por ser su precio el del sistema de su producción, un que solo otra edición vendida a 950 ptas.

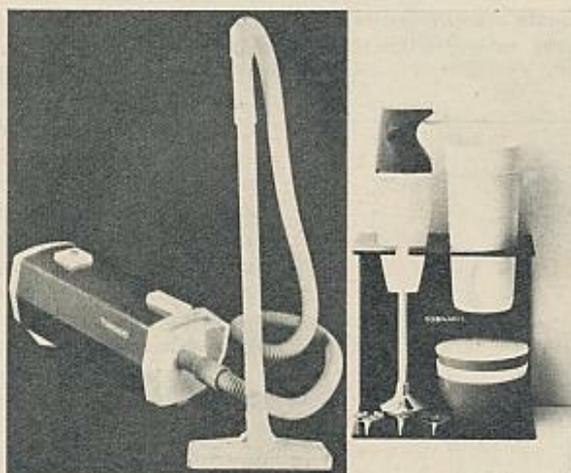
¡REVOLUCIONARIO!
399 PTAS.
SOLO POR

CONSORCIO DE LECTORES
APARTADO DE CORREOS 23.092 BARCELONA

Mándeme por correo certificado, contra reembolso el monumental tomo encuadernado con gran lujo y a todo color FAUNA MARAVILLOSA, al precio especial de esta gran oferta de 399 Ptas., más 30 Ptas. de gastos de envío, permitiéndome expresarle desde el correo por si no fuera de mi agrado antes de abonarlo.

NOMBRE Y APELLIDOS _____
DOMICILIO _____
POBLACION _____
PROVINCIA _____

PEDIJOS A **CONSORCIO de LECTORES** Apartado 23.092 BARCELONA



TORNADO IBERICA, S. A., NUEVA CUENTA PARA CONSEJEROS DE PUBLICIDAD

La firma Tornado Ibérica, S. A., de aspiradores y pequeños electrodomésticos, ha confiado sus campañas publicitarias para 1973 a Consejeros.

En la fotografía, el aspirador T. O. 9, uno de los modelos de la gama que fabrica Tornado (la más amplia del mercado español, con importante exportación a varios países), y la batidora de nuevo diseño, Multi-bat.

DOÑANA O LA AUSENCIA DE PLANIFICACION

Mediterráneo, organizado bajo los auspicios del Gobierno español), y, en cambio, proponen la ordenación en «púas de peine», según la cual, las vías principales deben discurrir alejadas de la costa, emitiendo hacia ella ramales secundarios separados por una distancia conveniente. Una carretera costera corre el peligro de convertirse —y ejemplos no faltan en nuestra geografía— en una muralla de edificios.

Hay que notar, además, que el hecho de que la carretera costera sea más corta que la que bordease el Parque Nacional por el interior, no representaría un ahorro proporcional en el tiempo invertido en recorrerla. En efecto, al atravesar el río Guadalquivir, lo que, según el proyecto costero, se haría mediante transbordadores, requeriría una espera en los muelles casi equivalente al tiempo empleado en dar un pequeño rodeo y cruzarlo por otro punto donde la anchura del cauce facilitase la construcción de un puente. Que la carretera rodee el Parque, solución que ha sido propuesta ante los órganos del Gobierno, no causaría ningún daño apreciable, plantearía menos problemas técnicos e incluso mejoraría las comunicaciones de los núcleos de población situados al Norte, sólo a cambio de unos veinte kilómetros más.

Hay que ordenar la región

Tal vez lo escrito parezca anti-desarrollista; en parte lo es, y en otra, no. En aras del desarrollo se vienen llevando a cabo numerosas acciones cuyas miras, completamente miopes, se orientan a la extracción en un mínimo tiempo de unos beneficios máximos, aun a costa de destruir y dispendiar los recursos naturales y convertir en eriales improductivos zonas que, explotadas ordenadamente, pudieran haber ofrecido un rendimiento aceptable durante tiempo ilimitado. Desde nuestro punto de vista, este tipo de «desarrollo» es absurdo. Por contrario, no lo es aquel que partiendo del estudio y conocimiento de todas las características del medio, previa consideración de todos los factores que pueden in-

fluir en la zona tratada, de los usos a que ésta va a ser destinada y de los posibles efectos sobre las limitrofes, realice, como se señala en «Estudio sobre Ordenación del Paisaje» (C. Carrasco-Muñoz y colaboradores), una auténtica planificación física del medio.

Doñana, no somos los primeros en decirlo, es buena muestra de la ausencia de planificación. Un Parque Nacional, una carretera, unas urbanizaciones y unos cultivos confluyen en una misma área de forma un tanto caótica.

El turismo que conllevan las urbanizaciones, las cosechas y la mejora de las comunicaciones son los puntos principales en que suele apoyarse el futuro desarrollo de la región de Doñana. Muy poco se habla, a no ser de manera indirecta, del Parque Nacional, y, sin embargo, según la opinión de los especialistas en el tema, los Parques Nacionales representan verdaderos centros de reanimación económica para las regiones deprimidas. Si cesa la construcción de urbanizaciones, se consigue evitar el influjo de los cultivos y la carretera no lo atraviesa; se podría conservar el Parque de Doñana en su integridad para, tomándolo como punto de partida, realizar una adecuada ordenación de la región. Abrir el Parque al público (con la excepción, claro está, de las zonas de reserva biológica), facilitar su conocimiento a todos los ciudadanos, proveerlo de las instalaciones necesarias, de las que no se excluyen ni las turísticas ni las de recreo, situadas en los lugares más apropiados, etcétera —quede claro que el turismo, un turismo que guste de la cultura y de la auténtica Naturaleza, debería ser una de las principales fuentes de recursos de la zona—, pudiera ser el comienzo de una nueva etapa para Doñana.

Pero, ¿será esto posible? ¿Llegará a mantenerse íntegro Doñana? Defendiéndolo se hallan numerosas personas con intereses altruistas que esperan como única recompensa la satisfacción de haber salvado un valioso bien social. Frente a ellos se encuentran poderosos intereses económicos. ¿Quién ganará la batalla? No hay muchas razones para pensar que los primeros. ■ P. J. A.