



POLEMICA • POLEMICA • POLEMICA • POLEMICA • POLEMICA • POLEMICA • POLEMICA • POLEMICA • P

como objeto remarcar que si ahora los especialistas en medio ambiente se muestran contrarios a las urbanizaciones es porque prevén que el daño que éstas pueden causar el Parque es serio, y no por pretender restringir la afluencia de personas a las playas, las cuales son propiedad de todos los españoles. No me detendré en las perturbaciones que pueden introducir las urbanizaciones en Doñana, por haberlo hecho en el núm. 526 de TRIUNFO.

4.º El proyecto de regadíos FAO-IRYDA ha sufrido varias oposiciones, no sólo por parte de los defensores del Parque Nacional. El que tal proyecto haría desaparecer un amplio eucaliptal que surte de materia prima a la Empresa Nacional de Celulosas ha sido uno de los argumentos en contra suyo. Igualmente lo ha sido el bajo rendimiento de los suelos que pretenden cultivarse. A este respecto, una publicación del Instituto Nacional de Colonización (revista "Estudios", vol. 5, núm. 29, de 1967) recoge un estudio, cuyo autor es el doctor ingeniero agrónomo don Ricardo Grande Covián, sobre las marismas del Guadalquivir, que observa (pág. 26): "Nos encontramos, por lo tanto, ante una masa de suelos salinos de características impropias para la vida de las plantas".

Con respecto a los regadíos FAO-IRYDA son muy elocuentes las afirmaciones del profesor González Bernaldez ("Informaciones", 2 de mayo de 1973): "La 'conquista' de la marisma ha sido siempre un objetivo tópico programado por todos los políticos. Pero, de todas formas, un objetivo sin fundamento válido... Mientras, por ejemplo, la vega del Guadalquivir está abandonada, sin explotar; me parece sencillamente algo inexplicable". Asimismo, el profesor Rivas Martínez, en el mismo diario, añade: "Por otra parte, ya existen precedentes de cultivos de marismas que han fracasado... Y ahora, inexplicablemente, el IRYDA vuelve a insistir en dicha política...".

Es preciso señalar, además, que el agua necesaria para los cultivos será la de los mantos fráticos. Sobre este problema existe un documentadísimo estudio (2), realizado por P. Herteaux y publicado por la Station Biologique de La Tour de Valat, cuyo significativo título es "Influences nefastes que risquent d'avoir sur l'équilibre écologique du Parc National de Doñana d'utilisation a des

finis agricoles et touristiques des nappes aquifères d'Almonte et des marismes", en el que detalladamente se analizan los daños que la extracción de los acuíferos ocasionaría.

5.º Como último punto de estas aclaraciones es necesario detenerse en analizar lo que supone para Doñana la carretera costera. Para ello, en primer lugar, es preciso insistir en el valor de la zona que atravesaría un trazado por la costa: el biotopo de las dunas de Doñana —dunas fijas y en su mayor parte móviles—, uno de los más interesantes de la región, único en Europa. El profesor Rivas Martínez dice sobre ellas ("Informaciones", 2 de mayo de 1973): "... Una de las riquezas más impresionantes del Coto de Doñana: las dunas, la vegetación y, sobre todo, los ecosistemas que allí se producen. Podemos decir que con la penetración de la mencionada carretera, toda la historia de la ecología será destruida...".

Una carretera sobre dunas móviles se intenta evitar aun en los trazados que atraviesan los desiertos, pues supone que el movimiento de las arenas las acaba invadiendo y puede llegar a destruirlas, a menos que las dunas sean fijadas artificialmente. Cualquier persona puede comprobar esta invasión de arena —y conste que en proporciones muy reducidas— en el corto tramo que parte de Torre de la Higuera, paralelo al límite del Parque Nacional de Doñana. Las huellas de los "bulldozers" que han retirado la arena del asfalto se muestran evidentes. Fijar la enorme extensión de dunas sería, sin duda, costoso.

Llegados a este punto es mi objeto realizar una nueva aclaración: el Decreto 363/1973, de 15 de febrero de 1973, el cual conozco desde su publicación, dice textualmente: "Se incluye en los vigentes Planes de Carreteras del Estado la carretera de Huelva a Cádiz, con la categoría de comarcal y la sigla C-442, constituida por los siguientes tramos...". Señala el Decreto a continuación los tramos que cubrirá esta carretera. La zona que nos ocupa corresponde al tramo VII, cuya descripción en el texto legal es la siguiente: "Desde Torre de la Higuera a la margen derecha del Guadalquivir. Longitud: treinta kilómetros". Invito al lector a que sobre un mapa, y con una distancia de treinta kilómetros, intente llegar a la margen derecha del río Guadalquivir, sin concretar —como no concreta el Decreto— a qué punto de dicha margen. Obtendrá infinitos itinerarios posi-

bles para ese tramo, cuyo trazado definitivo, es decir, el que de manera definitiva señala el diseño real y concreto que adoptará la carretera, con la especificación de los puntos y zonas por los que pasa, no se refleja en el citado Decreto ni, según mis noticias, estaba realizado cuando redacté mi artículo sobre Doñana. Ahora bien, sea cual fuere el trazado definitivo de dicha carretera, siempre atravesará el Parque Nacional (y entiendo por atravesarlo el que traspase sus límites y penetre en él, saliendo después), pues el límite del Parque al lado de la costa, según se describe en el Decreto 2.412/1969, de 16 de octubre de 1969: "Desde este punto (límite de 'Las marismillas', a un kilómetro de la costa) se dirige perpendicularmente a la playa y sigue a lo largo de ésta en un recorrido de 3,6 kilómetros. Desde el punto anterior, situado en la playa, sigue perpendicularmente a la línea costera, recorriéndose en esta dirección un kilómetro...". Cualquier persona puede observar que al menos en los 3,6 kilómetros en que los límites del Parque llegan a la playa, éste será atravesado por la carretera.

El Congreso de Ecología y Turismo del Mediterráneo Occidental, celebrado en Madrid del 30 de octubre al 7 de noviembre de 1972, fue inaugurado por el señor ministro de Asuntos Exteriores, y los discursos de su apertura y clausura corrieron a cargo de el ministro de Información y Turismo y del comisario del Plan de Desarrollo, respectivamente. Sus documentos, publicados por el Ministerio de Información y Turismo, dada su importancia, no pueden ser ignorados por ningún ecólogo o técnico en turismo cuyo hacer profesional repercute sobre el medio ambiente de nuestro país. De entre ellos entresaco algunos párrafos, cuya relación con Doñana me parece evidente. En el capítulo IV del Informe General, la Asamblea del Congreso declara que "es plenamente consciente del papel fundamental que en materia de atractivo turístico y protección de la Naturaleza pueden desempeñar los Parques Nacionales", añadiendo que "... por tanto, la Asamblea se declara especialmente favorable al desarrollo de tales instituciones. Recomienda vivamente el desarrollo de parques marítimo-continentales, en los cuales se debería proceder a una protección eficaz de la fauna, así como de la flora continental y marina, especialmente de las especies migradoras". Lástima que Doñana, cuyas favorabilísimas condiciones (si ampliase sus

límites) podrían hacer de él uno de los mejores parques marítimo-continentales del mundo, no pueda ser jamás si se construyen las urbanizaciones y la carretera costera.

El mismo Congreso, al referirse a la ordenación de las costas, señala: "Las implantaciones de carreteras en 'púa de peine', que dejan a los peatones la posibilidad de circular libremente a orillas del mar, constituyen un ejemplo aconsejable". Cuando traje esto a colación en mi anterior artículo, como puede comprobar el lector consultando el núm. 555 de TRIUNFO, lo hacía para señalar la inconveniencia de una carretera con trazado costero en cualquier lugar del mundo. Entiendo que es tergiversar mis palabras el afirmar que propongo la "púa de peine" para Doñana, lo que supondría aceptar que la carretera discurriese por el interior del Parque Nacional, precisamente lo que se intenta evitar. La carretera de trazado interior que bordease al Parque por su límite Este, la cual citaba como posible solución en mi antedicho artículo, no es, evidentemente, invento mío. En su día fue expuesta a quien correspondía, y el diario "Informaciones" (2 de mayo de 1973) reprodujo el esquema de su trazado.

6.º La denuncia de la situación de Doñana, realizada por la Secretaría General de AEORMA en carta dirigida al excelentísimo señor vicepresidente del Gobierno (la cual recogió la prensa), obtuvo, con fecha 30 de mayo de 1973, contestación de la Secretaría de la CIMA, Presidencia del Gobierno (3), de la cual cito algunos párrafos que estimo de gran interés. La consideración tercera de la respuesta dice textualmente: "Que, pese a los rumores que han trascendido al exterior, ningún órgano de la Administración —al menos que se sepa en esta Secretaría— ha tomado ninguna decisión definitiva que pueda poner en peligro la actual situación de Doñana". (Nótese que aparece el adjetivo "definitivo" referido a cualquier tipo de decisión administrativa.) La consideración cuarta del mismo escrito expresa: "Que esta Secretaría es consciente de la ausencia de legislación o de la existencia de una legislación deficiente en relación con no pocas materias que inciden de lleno en lo que la doctrina viene considerando los temas específicos del medio ambiente". A tenor de esto, el pensar que los desmanes que

contra el medio ambiente se cometan en Doñana o cualquier otro lugar de la nación serán castigados por la ley, o que ésta los evitara, resulta sencillamente absurdo. El citado documento añade: "El tema del Parque Nacional de Doñana y su zona de influencia fue ya objeto de discusión en la Comisión Permanente de la CIMA, de 13 de mayo de 1973, y volverá a serlo con mayor profundidad en la próxima reunión del 4 de junio (...). Es firme propósito de esta Secretaría agotar todos los recursos legales para tratar de salvar en su integridad (...) la reserva biológica más importante de Europa (...). Esta Secretaría quiere asimismo dejar constancia del ánimo que empuja a los componentes de la Comisión Interministerial para que la Reserva Biológica de Doñana sea salvada de todo intento de modificación de su 'status' actual y que pudiera dañar la riqueza que encierra".

Es de esperar que estos propósitos de la CIMA se traduzcan en hechos concretos que, con carácter urgente, sean operantes. Sería lamentable que las decisiones adoptadas se encontrasen frente a hechos consumados y alteraciones irreversibles.

Para finalizar, no quiero dejar de referirme a un acontecimiento reciente: la creación del Parque Nacional de Tablas de Daimiel. Todos los que de alguna manera tuvieron relación con aquel problema sabemos que, gracias al esfuerzo de unas cuantas personas que desinteresadamente dedicaron a la salvación de las Tablas numerosos esfuerzos, horas de trabajo e incluso su propio dinero, se logró parar unas obras en avanzado estado de realización, las cuales, con el falso argumento de servir de enorme mejora económica para la región, se encontraban desecando la zona, destruyendo así lo que hoy día, gracias a haberlas detenido a tiempo, constituye uno de los máximos valores del Parque. La constitución de un Parque Nacional en Daimiel, que supone la puesta al servicio del pueblo de otro importantísimo bien cultural, ha sido la recompensa —nada pequeña, por cierto— a todos los sacrificios empleados.

Salvar la integridad de Doñana es una tarea parecida, aunque su problemática y situación sean distintas. Personalmente, creo que luchar por ello merece la pena; la defensa de Doñana (y aquí hago mías las palabras del profesor González Bernaldez) no es un lujo, sino una necesidad. ■ PEDRO DE ANDRES.

(2) Documento facilitado por AEORMA.

(3) Documento facilitado por AEORMA.