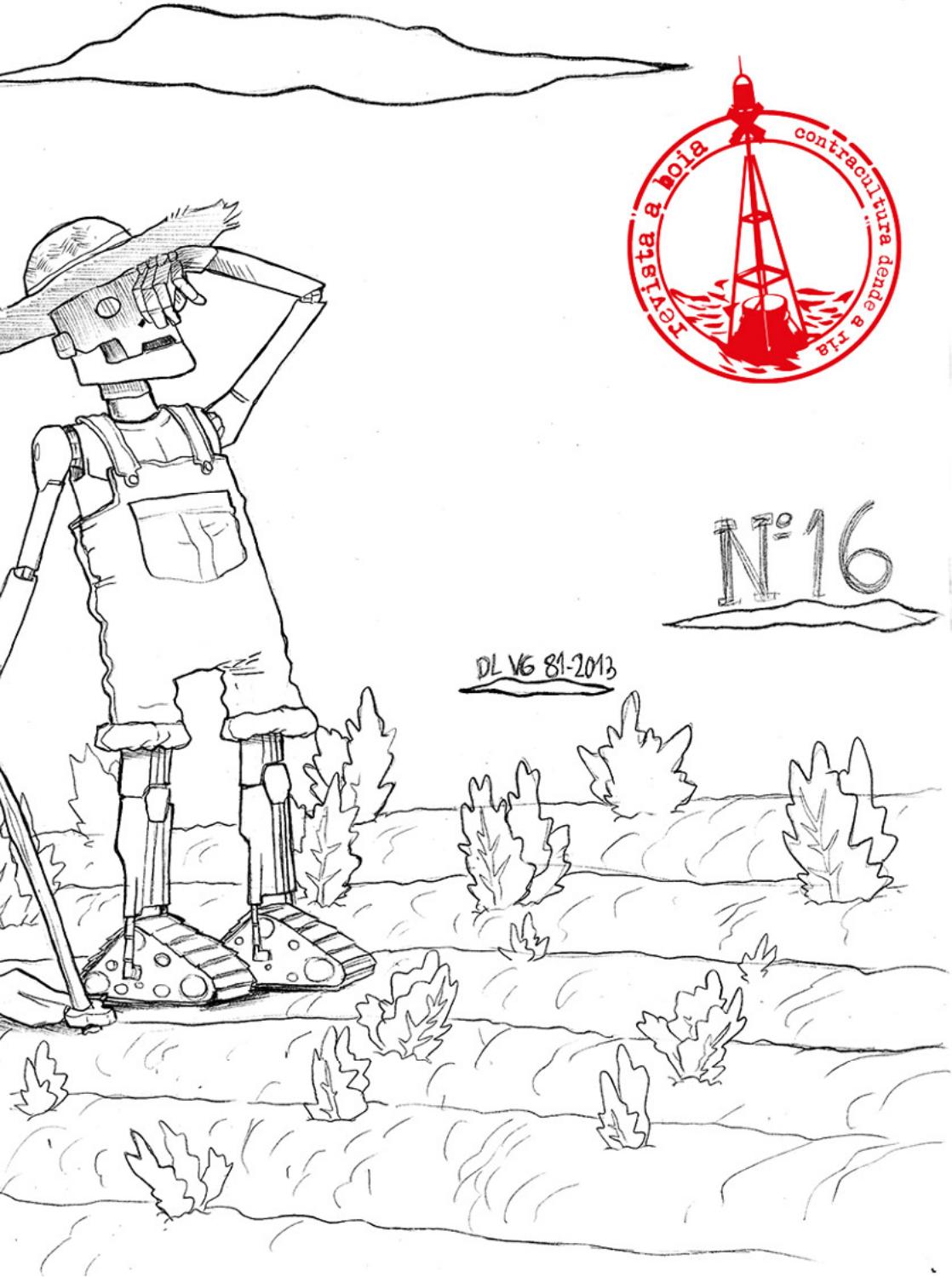




Nº 16

DL V6 81-2013



Sumario

Título	Autor	Páxina
Editorial.		3
Que son o transporte e a mobilidade?	Redacción.	4
Comparativa interurbana de medios de transporte.	Verdegaia Vigo	6
Viñeta	Vigodumbre	7
Hai unha estratexia para desmantelar o ferrocarril público en Galicia?	Tankollectif e Montenosos	8
Áxudanos a acondiconar o refuxo de animais de Ponteareas "Biosbardos"	Protectora Biosbardos	10
Outra peza no motor da mudanza: As moedas sociais. O caso do Val Miñor	Juan Pablo Forti	11
Os muros (Berlín)	Utopía Foro	12
A mobilidade, un compromiso medioambiental.	Serxio Regueira	14
Carril bici en Vigo	Oscar Lomba	15
Portada e almanaque	Bort	

0.50€ n.º 16

Xullo-2014

**COLABORA
CONNOSCO!**

aboia.info

revistaaboia@gmail.com

Tirada do número anterior:
180 exemplares.

A boia por Revista A Boia atópase baixo unha Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Unported.

Locais de distribución:

Café Bizarre (Vigo), Ferriñas (Vigo), Irmandiños (Vigo), De 4 a 4 (Vigo), Mercado da Tía Ni (Sabarís), Café Uf (Vigo), Goya dos ratos (Vigo), Bar Hipólito (Vigo), Tetería Rosalinda (Vigo), Bar Princesa (Vigo), Taberna do Jefe (Cangas), Taberna O rincón (Cangas), La bolera (Moaña), Rañolas Café (Condumar), Casa Colorida (Nigrán), CS Fuscalho (A Guarda), Detrás do Marco (Vigo), Edra (Vigo), CS Lume (Calvario), Galería Jazz (Vigo), Café Bar A Pola (Vigo), Cantina Candelaria (Vigo), Quinta da Carmiña (Vigo)

RECÍCLAME!

EDITORIAL

A sociedade global actual ten no consumo unha das súas principais razóns de ser. Vivimos nun mundo no que a sobreproducción, a desinformación, a represión e o consumo son os alicerces centrais dun edificio conformado polas principais potencias económicas mundiais. Un edificio asentado sobre 3.500 millóns de persoas que viven por debaixo do albor da pobreza e sobre unha explotación dos recursos naturais completamente irracional e desmesurada.

En moito, o transporte e a mobilidade son quen constitúen os fíos dese proceso denominado globalización que tecerá unha rede infinita na que todo o existente é susceptible de mercarse e venderse. A mobilidade e o transporte permiten sostener que as persoas traballadoras vivan lonxe das fábricas e as consumidoras lonxe das grandes superficies comerciais, son quen axudan a que os bens percorran millóns de quilómetros cada día e quen, ao tempo, facilitan o desprazamento de millóns de persoas a diferentes puntos do planeta.

Así, na segunda metade do s. XX, a globalización implicou o inicio dun forte proceso de urbanización da sociedade que acabou por descontrolarse dende finais dos 70 e que trouxo consigo un modelo de transporte baseado no coche e nun alto consumo de combustibles fósiles.

Fronte a isto abrollan con forza unha fonda sensibilidáde cos problemas ambientais e coas novas relacións laborais e sociais. Así pois xorden novos xeitos de entender a relación co medio urbano e con como construílo. **Fronte ao hiperdesarrollismo xorden os sistemas de mobilidade apoiados no uso da bicicleta e o fomento do transporte público, nun deseño racional e sostible das áreas urbanas, no tratamento e na integración dos diferentes modos de transporte como un todo, etc.**

Deste xeito, dende o último cuarto do s. XX, xorden cada vez máis tipos de loita que buscan reapropiarse do espazo e dos servizos públicos. Son novos xeitos de organización que buscan abrir liñas e espazos de racionalización e sustentabilidade a través de novos xeitos de actuación e de enfoque, **novas liñas que buscan a universalidade dos servizos, que rexitan o tratamento dos mesmos como un negocio e que hoxe se traducen en iniciativas e organización colectiva para recuperar servizos e espazos que se sente que foron arrebatados.**

DEMOCRACIA FRONTE “OS MERCADOS”
MOBILIZAR + CONVERXER + CONSTRUIR
PENSA + ACTÚA + ORGANÍZATE

QUE SON O TRANSPORTE E A MOBILIDADE?

Redacción.

O transporte é unha actividade das sociedades humanas, pola cal bens e persoas son trasladadas dun lugar a outro. O termo transporte ten un cariz económico e de gran escala; así o termo é habitualmente adxectivado polo sector económico no que se integra (transporte público, de mercancías, de gando,...) ou tamén pola natureza dos medios (transporte marítimo, aéreo,...) constituídos socialmente para tal fin (polo estado, as empresas,...).

En troques a mobilidade refírese ao desprazamento que fan as persoas, tanto por aqueles medios constituídos socialmente como polos seus propios (a pé, en bicicleta,...), tanto por razóns económicas como por calquera outra. O termo mobilidade ten un cariz máis ben social e cultural; e así, é adxectivado polo contexto ou problemática social no que está inserido (fálase da mobilidade urbana, das persoas maiores, dos escolares, no rural, sostible...).

O TRANSPORTE E A MOBILIDADE NA SOCIEDADE ACTUAL

Ao longo do s. XX o modelo de sociedade urbana occidental espallouse dun xeito desproporcionado por todo o planeta. En 1960 case o 33% da poboación mundial vivía en cidades; as Nacións Unidas calculan que para 2030 acuñularán o 61% da poboación mundial.

"As grandes cidades advocan á poboación a unha mobilidade con grandes custos económicos, medioambientais e de tempo""

As grandes cidades actuais dependen dun sistema de transporte global (baseado maiormente no petróleo) que

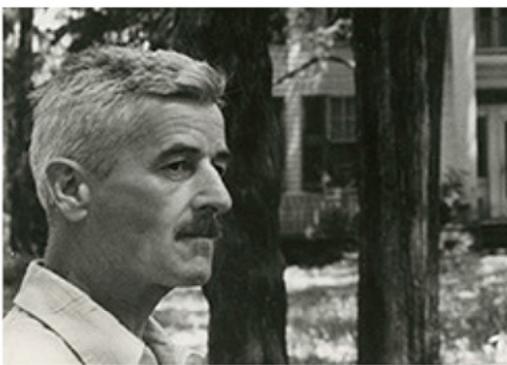
as interconectan entre si, coas zonas de producción e extracción e coas de deposición ou tratamento de residuos. O urbanismo e o modo de vida nestas grandes cidades, no cal o automóbil é o medio hexemónico, obrigan á poboación a unha mobilidade de grandes distancias, con grandes custos económicos, medioambientais e de tempo.

Ademais, actualmente boa parte dos medios de transporte implantados dende o público están sendo privatizados.

PROBLEMAS DO SISTEMA ACTUAL

- TRANSPORTE BASEADO NO PETROLEO:

• A escala global, o transporte terrestre representa o 9% das emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI). Só os coches particulares son responsables do 12% das emisións europeas. En Europa, o transporte é o único sector que aumentou as súas emisións de GEI dende 1990 (+26%). O quecemento do planeta provoca o aumento do nivel do mar, así como desertización e aumento do risco de furacáns e tornados.



William Faulkner

"Unha paisaxe conquístase coas solas do zapato, non coas rodas do automóbil".

- No mundo, cada ano morren aproximadamente 2 millóns de persoas pola contaminación do aire.
- A extracción, tratamento e transporte de combustibles fósiles implica unha altísima agresividade co medio e riscos letais para a poboación. Como esta sendo o "fracking" en Texas, o proxecto "Castor" no Mediterráneo ou os petroleiros nas costas galegas
- Nos 200 últimos anos a chuvia fíxose 100 veces máis aceda.

"O 80% da contaminación acústica provén de vehículos con motor a explosión"

- Case o 80% da contaminación acústica das cidades provén da circulación de vehículos con motor de explosión. Unha cuarta parte da poboación vive por riba dos niveis recomendados pola OMS.

-PRIVATIZACIÓN DO TRANSPORTES PÚBLICO:

- A introdución da razón mercantil (que a empresa obteña beneficios) obriga a elevar os prezos dos servizos de transporte e a centrarse nos servizos máis rendibles. Isto dificulta o acceso universal ao transporte colectivo, excluíndo a unha parte da poboación (se non tes acceso ao colectivo ou non podes pagalo non podes ir a traballar, ás zonas de lecer,...)
- Prodúcese unha división empresarial dos servizos de transporte, que pode supor fallas de coordinación e colaboración, que provocan ineficiencia como duplicación de traxectos, que non existan os transbordos entre medios de distintas empresas, ou fallas de seguridade
- A subvención estatal ao automóbil (construción de estradas; subvencións, rescates e execucións fiscais a empresas do automóbil e as das autoestradas,..) está desviando recursos que poderían adicarse ós transportes colectivos.

Solucións para unha mobilidade sostible

- **Vertebración dun transporte integral** no que todos os medios de transporte estean coordinados. Favorecendo a intermodalidade (transbordos, permitir a bicicleta nos colectivos,...), e o uso de coches compartidos. Tamén debe incluirse nesta vertebración ás zonas rurais, de tal xeito que a súa poboación teña unha alternativa ao coche.
- **Planificación e deseño urbanístico sostible, lóxico e funcional.** Nas cidades débese regular o uso responsable dos vehículos e favorecer os modos non motorizados, así como a proximidade dos servizos e das zonas de traballo, residencia e lecer. Mellorando así a calidade do tránsito e estar das persoas no noso espazo público .
- **Fiscalidade favorable.** O transporte público, a bicicleta e o automóbil compartido deben gozar de deducións fiscais.
- **Abandono do avión en prol dos ferrocarrís.** Unha boa estruturación do sistema ferroviario e o axuste dos prezos aumentaría o seu uso. Debería acabarse coas subvencións públicas ás liñas aéreas, a expansión da rede de aeroportos e taxar o combustible do transporte aéreo no mesmo nivel que o convencional.



Foto: Lau

E tí... que podes facer?

Mide a túa pegada ecolólica e das persoas que te rodean. Fai por que os teus desprazamentos se fagan de xeito sostible,

COMPARATIVA INTERURBANA DE MEDIOS DE TRANSPORTE

Verdegaia Vigo

Habitualmente, destacamos as vantaxes dos medios de transporte más sostibles no medio urbano como a bicicleta ou o transporte colectivo pero tamén é interesante analizar a súa competitividade nos desprazamentos interurbanos.

Hai casos nos que o coche presenta claras vantaxes, como cando nos desprazamos a lugares remotos ou transportamos cargas demasiado pesadas, pero tamén é certo que moitos outros desprazamentos son perfectamente viábeis se empregamos medios dos que moitas veces desprezamos o seu potencial. Vexamos o caso concreto dun desprazamento moi común entre a poboación do Morrazo: Povisa (Vigo) – Porta do Sol – Cangas.

Coincidindo coa Semana europea da mobilidade, Verdegaia realizou, nunha solleira tarde dun mércores, unha comparativa interurbana de medios de transporte que permitiu analizar diversas variables segundo o medio utilizado: coche, bus, andar+barco ou bici+barco.

Unha rápida análise da táboa permite concluír que:

- A pesar das constantes medidas promotoras do que é obxecto (investimento en vías de alta capacidade ou eliminación da peaxe en Rande), o automóbil non conseguiu rematar o traxecto en primeiro lugar. Emitiu máis gases á atmosfera, xerou máis ruído e necesitou 68 minutos fronte aos 51 da intermodalidade

barco+bici;

- A ausencia de medidas incentivadoras da intermodalidade ficou patente no cobro polo transporte da bici no barco, retirando competitividade a este modo de transporte
- A inexistencia dun transporte metropolitano levou a que a combinación de bus urbano co bus interurbano fose a máis cara (ter que mercar dous billetes) e a máis lenta (falta de coordinación entre ambas concesionarias).
- O desprazamento a pé+barco foi o más barato, o máis san xunto coa bici e tardouse praticamente o mesmo ca co desprazamento en coche.

"Nada se fixo para evitar que o billete de barco subise más do 20% desde 2009"

A ría de Vigo ofrece enormes posibilidades aos que vivimos na súa bisbarra. En materia de mobilidade permítenos aproveitar un medio de transporte pouco común e que organizado racionalmente ofrece enormes vantaxes sobre o caduco modelo centrado no coche/moto. Terá sentido seguir destinando o erario público a subvencionar a peaxe de Rande ou a (mal)gastar 60 millóns no desdobramento do corredor do Morrazo, cando simultaneamente nada se fai para evitar que o billete de barco subise más do 20% desde 2009?

	Tempo (min)			Custe (euros)				
	Total	Viaxe	Esperas	Total	Combustíbel	Consumibéis	Billetes	Outros
Bici+Barco	51	31	20	3,51	-	0,06	2,25	1,20
Coche	68	44	24	4,90	2,70	1,75	0,00	0,45
Andar+Barco	71	54	17	2,25	-	-	2,25	-
Bus	96	78	18	3,33	-	-	3,33	-

Tabla 1. Comparativa interurbana de medios de transporte Vigo - Cangas

Nico DUMASSE



- É UN BARRIO DE LUJO?
- NO, É UN BARRIO DE VIJO.



HAI UNHA ESTRATEXIA PARA DESMARTELAR O FERROCARRIL PÚBLICO EN GALICIA?

Tankollectif / Montenoso

Crónica dunha viaxe en tren onde é imposible mercar un billete e onde as persoas que viaxan nel nunca existiron. É verdade que non hai pasaxe nos trens galegos?

“É un sábado de maio do 2014. Collemos o derradeiro tren do día. A liga de fútbol atópase no seu tramo final, pero o número de pasaxeiras é non obstante elevado. Nós subimos nunha das paradas anteriores a Ortigueira, onde non puímos mercar o billete, xa que non hai máquina. No tren sentámonos esperando pola interventora. As paradas se suceden e ninguén aparece. Preguntamos as outras viaxeiras: a interventora baixou en Ribadeo e non subiu outra.

“Non hai interventora, nen negún outro tipo de control. É habitual que as persoas soben e baixen do tren sen poder pagar”

Moita xente atópase coma nós. Sen billete e sen saber que facer. Outras xa están acostumadas: É habitual. a maior parte das persoas soben e baixan do tren sen poder pagar, xa que non o poden facer. Tampouco vai quedar constancia de que esas persoas fixeron a viaxe.

A xente descende en Sedes, Narón, Xubia, San Xoán... sen poder pagar. Nós baixamos en Ferrol, derradeira parada. Nesta estación hai unha barreira, onde temos que introducir o billete que non puímos mercar para poder pasar. Moitas persoas atópanse na nosa mesma situación. Chamo a xefa de estación, quen me indica que colla o billete nunha máquina expendedora. Perplexo, merco o meu billete premendo na máquina a miña

parada de orixe. Se quixera, podería ter marcado coma orixe San Xoán, a parada anterior a Ferrol, para pagar menos. Non hai control.

O persoal da estación certifica o que din as pasaxeiras: que a ausencia de interventora é unha situación habitual, e que é mais corrente entre Ferrol e Ortigueira, precisamente o tramo con máis ocupación; e que é decisión da dirección de RENFE, que non quere poñer persoal nestes trens. A causa a descoñecen, pero cren que é unha estratexia para desmantelar os trens; e que se non o fixeron xa o outono pasado foi porque unha serie de alcaldes afins ao goberno se rebelaron. Pero que os horarios e as ordes de supresión xa estaban dadas...

O resultado da viaxe foi que o 80% das viaxeiras non foron contabilizadas, a mesma porcentaxe de billetes que non



Foto: Xornalcerto

se venderon, coa conseguinte falta de ingresos para manter o tren."

Se alguén toma o tren en, por exemplo, Moeche, da liña Ribadeo-Ferrol, o mais probable é que non poida mercar o billete: na estación non hai despachos (só hai en 5 das 51 paradas, que son as que teñen barreiras nas saídas); e no tren non existen máquinas expendedoras de billetes. É moi probable que x interventorx non viaxe no tren, xa que a súa presenza está suxeita "a criterios de dispoñibilidade", segundo nos informou a compañía. Na práctica quere dicir que habitualmente non o hai. Deste modo non se pode mercar o billete. Así:

- A persoa que realizou a viaxe non queda rexistrada en ningures. Para RENFE esa viaxe nunca tivo lugar. RENFE poderá alegar que na referida estación de Moeche non soben viaxeiras e argumentar que se pode pechar.
- A persoa que fixo a viaxe non pudo mercar o billete porque non é materialmente posible. Desta forma RENFE pode argumentar que a liña é deficitaria.

A estos dous puntos pódese engadir un terceiro:

- Os horarios son escasos e os que hai non serven para que as persoas poidan ir traballar, ao instituto, á universidade,... RENFE non ten interese en facer un estudo de mobilidade e definir cales

son os horarios más convenientes, que tamén son os más rendibles, malia a ser un tramo de alta ocupación. Non é o que farían todas as empresas?

"O ano pasado RENFE suprimiu e recortou as liñas con poucas viaxeiras. Mais, como fixo ese reconto de viaxeiras?"

Fai pouco máis dun ano RENFE elaborou o "Plan de racionalización de servizos ferroviarios" que suprimiu e recortou as liñas consideradas "deficitarias" ou con poucas viaxeiras, pechando ata 56 estaciónsen Galicia. A desculpa de RENFE para suprimir paradas e liñas foi a falta de viaxeiras, suprimindo as paradas con menos de 1 viaxeira ao día e deixando cun único servizo diario ás paradas con entre 2 e 5 pasaxeiras ao día.

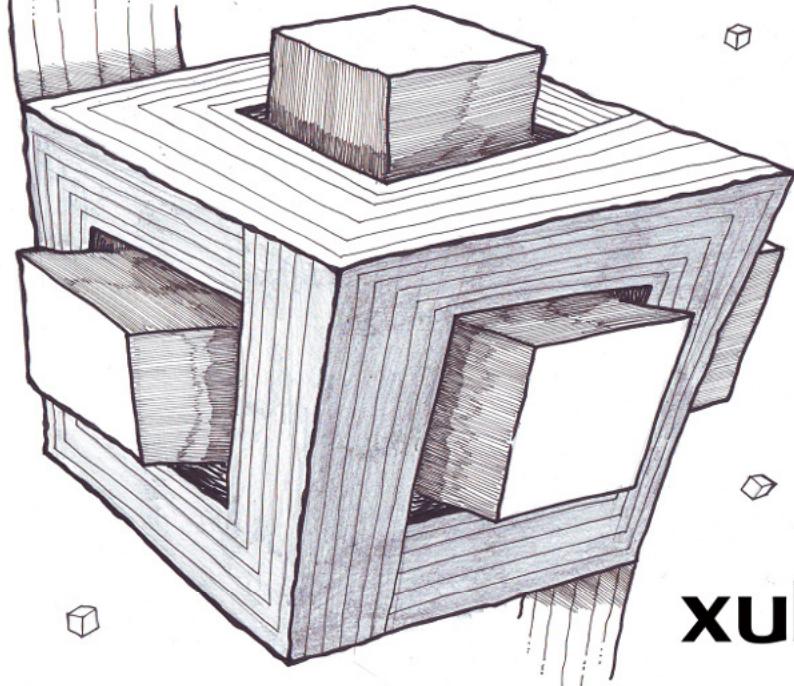
Mais, como fixo ese reconto de viaxeiras RENFE? Seguiu os criterios que está a aplicar na liña Ferrol-Ribadeo?

Se atendemos ao que aquí investigamos, parece que non é a falta de viaxeiras o problema do tren en Galicia, se non simple ineptitude... ou quizais unha premeditada vontade, unha estratexia,para acabar co servizo público...

Por certo, nas catro últimas viaxes que fixemos no tren Vigo-A Coruña, tampouco pasaron interventores...



Foto: LaVegui



xullo

1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
14	15	16	17	18	19
21	22	23	24	25	26
28	29	30	31		27

4 Festival solidario 'Antidepressom!', ás 18 hs, palestra, ás 20 hs, concertos, no Fusalho d'A Guarda. 3 € 1 dia; 5 € 2 días

10 Ciclo 'Que esconde a pelota?', proxección, 'A outra cara do mundial', e debate. Ás 21 hs, no Fusalho d'A Guarda

11 Ciclo 'Que esconde a pelota?', proxección, 'O presidente copa do mundo', e debate. Ás 21 hs, na Revolta do Berbés.

12 Ciclo 'Que esconde a pelota?', proxección, 'Sudáfrica, farenheit 2010', e debate. Ás 21 hs, na Quinta da Carmiña.

AXUDAR OS ACONDICIONAR O REFUXO DE ANIMÁIS DE PONTEAREAS "OS BIOSBARDOS"

Protectora Biosbardos

Agora que chega o bo tempo as peludas biosbardas piden axuda para reparar e acondicionar o refuxio de cara ó vindeiro inverno xa que vaise deteriorando e as persoas voluntarias apenas teñen tempo nin recursos para facer fronte as reparacións

Precisamos uralitas para os tellados, cemento, bloques, area, grava, mallas e redes, postes, tixolos, portas, enreixados.... e tamén unha escada, sachos e pas.

"Podes colaborar enviando o teu material, cartos ou co teu traballo de albanelería, electricidade, fontanería, ..."

Se podes doar algúns destes materiais ou similares que poidamos usar envíanos un correo a protectoraosbiosbardos@gmail.com.

Se queres colaborar cunha doazón económica, podes:

- Facer un ingreso na nosa conta de Novagaliciabanco: IBAN ES38 2080 5435 5130 4012 3305 - SWIFT/BIC : CAGLESMMXXX, poñendo en concepto o teu nome e a palabra REPARACIONES.
- Donar con Paypal:
https://www.paypal.com/cgi-bin/webscr?cmd=_s-xclick&hosted_button_id=VYWN9B9D3TAGN

Unha vez reunamos o material necesario organizaremos e publicaremos as datas

nas que realizaremos as obras, para as que tamen precisaremos axuda; se controlas de albanelería, electricidade, fontanería, xardinería, etc. ou se simplemente queres colaborar a que as peludiñas e peludíños pasen un inverno mais quentíño e confortable escríbenos un correo o mesmo enderezo.

Moitísimas grazas a todalas persoas que poidades colaborar, seguro que entre todas conseguiremos un refuxio máis habitable e confortable, pensando sobre todo nos que nunca terán a oportunidade de coñecer un verdadeiro fogar e nos recén chegados, que xa que teñen que pasar polo sufrimento do abandono que sexa nas mellores condicións posibles.



Moitos animais, como o canciño Farrel, procuran un fogar.

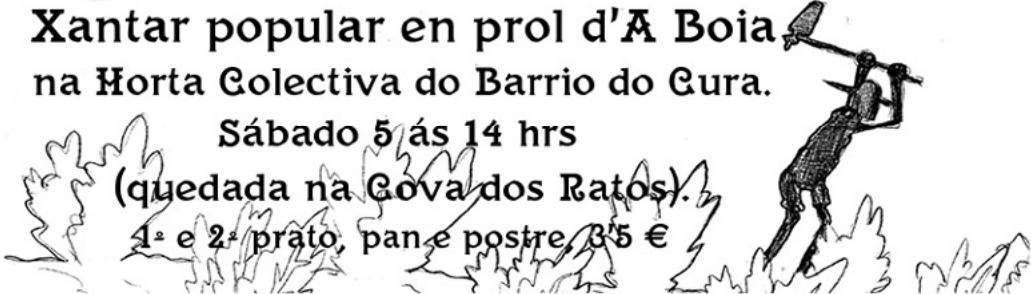
Foto: Gael Contreras

Xantar popular en prol d'A Boia na Horta Colectiva do Barrio do Cura.

Sábado 5 ás 14 hrs

(quedada na Cova dos Ratos).

1º e 2º prato, pan e postre 3,5 €



OUTRA PEZA NO MOTOR DA MUDANZA: AS MOEDAS SOCIAIS. O CASO DO VAL MIÑOR

Juan Pablo Forti *

A comezos deste ano, un grupo de persoas no que se inclúen funcionarios, comerciantes, estudantes, paradas e traballadoras, creou unha Unidade de Intercambio de tempo, bens e servizos, que está a dar os seus primeiros pasos. A Moeda Social do Val Miñor, conta xa cunha ferramenta web cálida e fácil de usar, para reflexar e facilitar as transaccións que se realizan, e que poden incluir ou non o intercambio de euros.

Hai xa varias ducias de ofertas a disposición dos usuarios na ferramenta web, mais de momento, o numero de transaccións é moi reducido. De feito, non é fácil o camiño de facer realidade este proxecto autoxestionado, que necesita dunha masa crítica de usuarios con certo grao de compromiso para comezar a funcionar eficazmente.

Dende os inicios, o grupo impulsor da



Moeda Social do Val Miñor buscou precedentes, atopando no Puma, a moeda social do sevillán barrio do "Pumarejo", o seu irmán maior, do que recibe apoio e consello. Este proxecto, que conta con 800 usuarios e unha banca para convertir os pumas en euros e viceversa. O puma atravesa outra fase, na que se confronta á dificultade de xestionar o volume grande de transaccións. Mais segue adiante, superando obstáculos. Basta con mudar o enfoque para entender os problemas que van xurdindo coma unha oportunidade para medrar e aprender.

O certo é que as moedas sociais multiplícanse dende algúns anos a esta parte, cando menos por Europa. Millóns de cidadáns saíron as rúas para rexeitar os abusos da Troika, uns miles de valientes xa se están a animar a assumir o reto de mudar o seu mundo dentro das súas posibilidades. O descontento pode ser o cumbustible do motor do cambio social, a pedra filosofal que muda o chumbo no dourado metal.

"Non sei se chegará o día no que os cartos non sexan necesarios.

Mais a todas nos iría mellor se fose ilegal lucrarse coa emisión de moeda "

Non sei se chegará o día no que os cartos non sexan necesarios. Mais teño claro que todas iríamos mellor se fose ilegal especular e lucrarse coa mera emisión de moeda, cobrando intereses esaxerados, moitos ceros porriba dos gastos de xestión. A moeda corrente é unha necesidade das persoas e das economías dos pobos. A existencia das moedas sociais así o demostra.

Os muros (Berlín)

Utopía foro

Un muro que, en realidade, caera hai xa tempo. Toda a maquinaria do sistema realizou unha brutal campaña propagandística, todas as institucións, todos os líderes mundiais, e uns cantes miles de imbéciles se lanzaron a celebrar a caída do seudosocialismo.

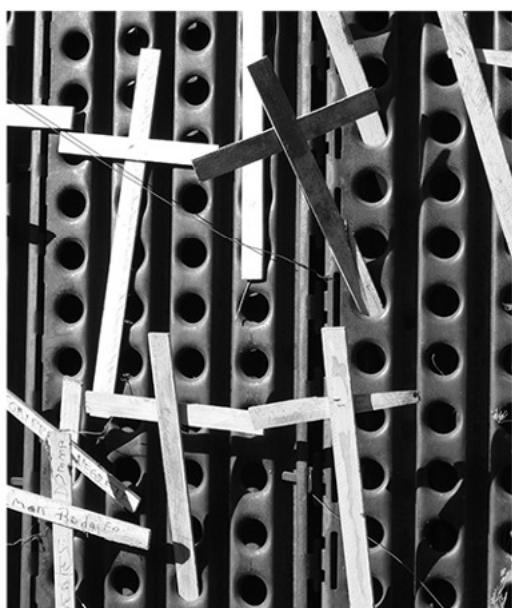
Celebraban o triunfo dese "marabilloso" capitalismo que a punto estivo de afundirse na súa propia merda se non fose polas excepcionais medidas "socialistas" que as grandes economías utilizaron para salvalo.

Berlín é o muro estrela, o muro mediático, é o seu muro propaganda eterna, o símbolo do seu triunfo sobre o bloque seudosocialista, a imaxe mítica da súa vitoria na Guerra Fría. Pírrica vitoria, pois os que se enfrentaron a unha e a outra parte do "Telón de Aceiro" non foi capitalismo contra socialismo, senón capitalismo bárbaro contra capitalismo cutre.

"Onde están as cámaras e os líderes obálicos para 'mundovisar' os outros muros? O de Chipre, o do Sáhara, o de México-USA, o de Palestina,... e o multiforme que o Norte rico levanta frente ao Sur"

Pero onde están as cámaras e os líderes obálicos, onde as fichiñas de dominó e os fogos de artificio para 'mundovisar' os outros muros? O que levantou o amigo americano turco en Chipre que corta ao país en dous cruzando polo medio de Nicosia, o muro que o amigo americano marroquí construíu no Sahara incumprindo todas as resolucións da ONU sobre o dereito á autodeterminación do pobo saarahui, e

o muro que o americano mesmo construiu na súa fronteira con México para que non suban os parias do sur empobrecidos pola rapina norteamericana, ou ese monstruoso muro multiforme que o Norte rico levanta frente ao Sur que literalmente morre de fame mentres se deixa roubar petróleo, diamantes, coltán e ouro?



Cruces no enreixado da fronteira México-USA para lembrar os migrantes falecidos.

Foto: Ektarama

Demasiados muros para celebrar a caída do más glamoroso de todos. Muros que se levantan nas nosas cidades, muros que se levantan nos nosos estados, nas nosas casas, que pasan polas nosas mesas, polas nosas camas, polos nosos principios, polas nosas ideoloxías, polo noso pensamento...E o más terrible de todos, o auténtico muro da vergoña: o muro que constrúe Israel en Cisxordania e Gaza, unha ferida que envelena Oriente

Medio creando unha frustración e un odio que abona as accións desesperadas, a violencia cega de quen están sendo cegados da esperanza e da dignidade.

Israel é un estado que desde praticamente a súa fundación, vive na ilegalidade más absoluta. Explotando a mala conciencia que o holocausto creou no mundo e utilizando o poder mundial do lobby xudeu, sentiuse coas mans libres para construír un estado en base á violencia impune, á bárbara expulsión dos palestinos do seu territorio lexítimo, á utilización do terrorismo de estado, aos incumplimentos de toda legalidade, ignorando todas as convencións e tribunais internacionais, facendo caso omiso, unha vez tras outra, dun longo rosario de resolucións da ONU, sometendo aos palestinos de Cisxordania e Gaza a unhas condicións de vida e morte que recordan demasiado ás que eles sufrieron baixo a tolemaia nazi.

O conflito árabe-israelí ten a súa orixe na partición de Palestina que a comunidade internacional, logo da Segunda Guerra Mundial, votou baixo a conmoción emocional provocada polo recente descubrimento do xenocidio de nove millóns de xudeus. Foi un agasallo por tanto sufrimento, un agasallo á conta dos palestinos, das terras dos palestinos, do exilio dos palestinos, da morte dos palestinos. Sobre ese inmenso erro histórico comenzouse a construir un conflito que Israel, grazas á súa supremacía militar, agudiza día a día até límites insoportables afastando cada vez máis unha solución e provocando cada vez maior violencia.

"O muro de Palestina non so é ilegal segün todos os organismos internacionais senón que converte os territorios palestinos nun inmenso gueto no que morren miles de persoas "

A creación do muro de separación non só

non é ilegal segundo todos os organismo internacionais senón que converte os territorios palestinos nun inmenso gueto no que morren miles de persoas por falta de asistencia sanitaria, pola brutalidade nazi do exército israelí e por unha vida en condicions infráhumanas. Situación insoportable para millóns de musulmáns en todos o mundo dispostos a realizar calquera acción desesperada, e que alimenta os conflitos de Afganistán, Iraq, Paquistán...

Contra esta barbarie loitan en todo o mundo cidadáns non só palestinos, ou árabes, ou musulmáns, senón todos aqueles que soñan cun mundo no que se respeten os dereitos humanos, a xustiza e o entendemento entre razas, pobos e culturas. E tamén cidadáns xudeus que non se deixan embrutecer por un estado paranoico, exasperado, embrutecido e criminal.



"A liberdade chorando a Handala", pintada no muro da vergoña en Belén.

Foto: Andres Bedia

A MOBILIDADE, UN COMPROMISO MEDIO AMBIENTAL

Serxio Reguira*

A mobilidade como un servizo público, de respecto ao medio e complemento á calidade de vida debe ser unha prioridade das administracións.

A clase política sometida aos poderes económicos ten deseñado e aplicado unhas directrices económicas dirixidas ao consumismo, á privatización dos servizos públicos esenciais, á especulación e á falta total de respecto ao medio. Esta programado a concentración nas grandes urbes, da nosa costa e non deseñan nin poñen en práctica actuacións que impidan a despoboación no interior do territorio. Como proba temos a programación de investimentos multimillonarios en autoestradas, concretamente na ampliación da ponte de Rande sen que se xustifique a súa necesidade nin siquera para o futuro.

"A nosa proposta é deseñar un plan que contemple a conexión entre os diversos medios de transporte colectivo de pasaxeiras"

Está a modalidade de transporte colectivo como xa temos proposto ás diferentes administracións desde os anos 2000, pasaría por deseñar un plan a medio e longo prazo que contemple a conexión entre os distintos medios de transporte colectivo de pasaxeiras (terrestre e marítimo, incluso aéreo) para o que habería que transformar as estacións do tren, os peirao do transporte de ría e as estacións de autobús en estacións intermodais (como xa se está facendo na estación do tren de Vigo), con horarios coordinados que faciliten os trasbordos e a viaxe sen demora.

Para que isto funcione é preciso que:

- As estacións dispoñan de acceso de bus público e zonas de aparcadoiro para vehículos privados cun custe soportable para as usuarias do transporte público.
- Que dispoñan de puntos de información sobre as liñas do transporte urbano circulares así como a zonas específicas industriais de Vigo e da área metropolitana.
- Implantación tarxeta transporte válida para calquer medio.
- Que a cidadanía se implique no uso do transporte metropolitano, por tanto na redución do uso do vehículo privado e das emisións de CO₂.



Foto: Contando Estrelas

A posta en práctica destas medidas e a construcción de paradas de bus nos itinerarios convencionais, fóra dos carrís de circulación, darían un plus de axilidade ó tránsito de pasaxeiros, máis comodidade para as usuarias e unha considerable redución de costes enerxéticos unha importante contribución á reducción da contaminación ambiental da ría de Vigo.

Con vontade, compromiso e sentido común, sí se pode!.

*Plataforma pola defensa da Ría de Vigo, CIES

CARRIL BICI EN VIGO

Oscar Lomba

O carril bici é aquel sinalizado axeitadamente para bicicletas, ou ben calquera vía independente na que se permite o tránsito delas. Moitos ciudadáns demandamos alternativas de mobilidade moito más sostíbeis e saudábeis có uso de vehículos a motor. Por esa razón resulta sorprendente que nunha cidade como Vigo non se promova a creación dalgunha iniciativa que favoreza o uso e o aluguer de bicicletas por parte do Concello.

"En Vigo, maila investirse inxentes cantidades de recursos públicos nas obras de humanización, descoidouse a creación de redes de carril bici"

Opino que a utilización xeneralizada da bicicleta podería supor unha revolución no concepto de mobilidade urbana e interurbana. Porén, algúns detractores sosteñen que hai que ter coidado en relación á instalación de ciclovías segregadas en Vigo. Argumentan que o que funciona para os Países Baixos e outros lugares, onde se conseguiu un uso masivo da bicicleta, non necesariamente funcionaría en Vigo. Malia investirse inxentes cantidades de recursos públicos nas obras de humanización e em-

pedrado da cidade, descoidouse o deseño e creación de redes de carril bici onde os ciclistas vigueses puidesen viaxar dun punto a outro da cidade e incorporar un pouco de exercicio aerobio nos seus desprazamentos.

Estou convencido de que en Vigo podería planificarse unha rede de carrís bici. Algúns poderían ser de lecer e tempo libre, dentro das áreas arboradas e parques ou nas inmediacións da marxe do río Lagares, outros poderían cubrir diferentes zonas do centro da cidade e mesmo favorecer a mobilidade entre distintos barrios. Tamén se poderían marcar determinadas zonas da calzada para uso de bicicletas ou un carril compartido. Podería trazarse un modelo combinado de vías compartidas e segregadas. Dito modelo está moi desenvolvido en zonas históricas de grandes ciudades europeas nas que hai unha morea de vías integradas nas que circulan bicicletas e coches. Estes vehículos circulan compartindo o espazo nalgúnsas zonas grazas a un deseño urbano que impide a velocidade excesiva dos vehículos a motor, mais tamén hai espazos da cidade nos que existe unha delimitación específica do ancho da vía exclusivo para bicicletas e peóns.



Unha ampla rede de ciclovías comunica Vancouver co seu entorno.

