Agrocombustibles: Pan para los coches y hambre para los pobres.

PILAR GALINDO, ENERO 2008, GRUPOS AUTOGESTIONADOS DE KONSUMO DE MADRID :: 13/01/2008

Los agrocombustibles no son la solución al cambio climático. De hecho forman parte del problema.

Resumen: Los agrocombustibles no son la solución al cambio climático. De hecho forman parte del problema. Los que proclaman "biocombustibles sí, pero no así," buscando certificaciones "ecológicas y sociales", de buena conducta de este complejo económico agro-bio-químico-petrolero, desvían la atención del problema principal y animan al consumidor "compasivo y ecologista" a defender este nuevo consumo sin hacerse las verdaderas preguntas.

Los biocombustibles se elaboran por transformación de cultivos alimentarios como maíz, trigo, girasol, soja, caña de azúcar, remolacha y palma africana. Mezclados con gasolina y gasoil, tienen la vocación de sustituirles debido al agotamiento del petróleo y la pérdida del control de las reservas de petróleo y gas por parte de EEUU en Venezuela, Bolivia y Oriente Medio. Se justifica su uso como un medio para reducir el calentamiento global. Tanto la UE como el Estado Español han fijado cuotas obligatorias de mezcla con gasolina y gasoil (1). Sin embargo, está demostrado científicamente (2) que estos nuevos combustibles procedentes de materias primas vegetales no van a resolver el problema de las emisiones de CO2 y además, van a hipotecar, en los países suministradores de estas materias primas, su capacidad de producir alimentos para su propia población. De hecho ya están contribuyendo a encarecer los alimentos básicos en todo el mundo, aunque su influencia se considere irrelevante por parte de los proveedores de estos nuevos combustibles (3)
Es más apropiado llamarles agrocombustibles por su origen agrario y por la ausencia de límites ecológicos en su proceso de fabricación. La producción de las materias primas para obtenerlos requiere de: a) monocultivos a gran escala, en tierras robadas a los bosques y a los campesinos de los países empobrecidos para su sustento; b) semillas transgénicas, alto empleo de agua, fertilizantes y plaguicidas químicos; c) condiciones de trabajo brutales en las plantaciones de caña de azucar; c) su procesado en plantas industriales emplazadas principalmente en los puertos europeos o norteamericanos. Es falso que puedan producirse en pequeña escala y para el mercado local porque, en términos económicos, es necesaria la gran producción y la distribución mundial de las materias primas para hacer eficiente la producción del combustible.
En los países ricos y altamente motorizados, los agrocombustibles reducirán sólo en una pequeña parte, el combustible fósil que consumen nuestros automóviles. Ese escaso objetivo, que lava la imagen de los gobiernos, reconvertirá amplias superficies agrícolas y silvestres en los países empobrecidos, en una nueva colonización para seguir alimentando la desigualdad y el control sobre los recursos naturales y los pueblos. Tras estas políticas gubernamentales de falsa economía verde, las multinacionales petroleras, agroquímicas y biotecnológicas consolidan su control sobre los recursos naturales, energéticos y alimentarios. Estas aparentes "alternativas energéticas" ayudan a los gobiernos a no

enfrentarse con el verdadero problema: un modelo económico y energético injusto e insostenible.
Los que proclaman “biocombustibles sí, pero no así,” buscando certificaciones “ecológicas y sociales”, de buena conducta de este complejo económico agro-bio-químico-petrolero, desvían la atención del problema principal y animan al consumidor “compasivo y ecologista” a defender este nuevo consumo sin hacerse las verdaderas preguntas.
Ninguna de las propuestas para reducir el calentamiento global y aumentar la salud de la población, plantean desarrollar la agroecología como un modelo de agricultura sostenible y poner límites al transporte global de mercancías, en particular las mercancías agroalimentarias industriales cuya conservación requiere un consumo energético extra, además del uso de agroquímicos. Tampoco contemplan limitar el crecimiento del parque automovilístico ni el uso del vehículo privado, obviando los 10.000 muertos, lisiados y heridos graves en accidentes de tráfico en el Estado Español. Derecha e izquierda capitalistas achacan este genocidio a la mala conducta individual, mientras ocultan que, esta accidentalidad, es mayor cuanto mayor es el parque automovilístico y los desplazamientos cotidianos motorizados –250 accidentes cada cien mil habitantes en España, frente a los 402 de Gran Bretaña o los 456 de Alemania.
La extensión de la cultura motorizada no se pone en cuestión porque ataca la cuenta de resultados de las multinacionales que viven del automóvil. Se identifica el vehículo privado con el desarrollo civilizatorio, la calidad de vida y la libertad individual, aunque los hechos corroboren lo contrario. Entre la población adulta el automóvil se ha convertido en instrumento incuestionable e imprescindible, aunque eleve nuestro endeudamiento, nos mantenga atrapados en los atascos, aumente los niveles de contaminación, siniestralidad y enfermedades respiratorias (4) y fomenta un sedentarismo también enfermante.
El transporte a gran distancia es la base del mercado global. Éste a su vez es considerado el motor del progreso económico, identificado con el desarrollo social y la libertad individual. Con los agrocombustibles, el mercado global roba primero las tierras a los campesinos y después les deja sin recursos para vivir, obligándoles a emigrar como mano de obra barata necesaria para la prosperidad del primer mundo. Nuestra movilidad y consumo ilimitado ponen en juego la supervivencia de los más pobres, enfrentados al encarecimiento de los alimentos de primera necesidad al equipararse, en la economía global, el derecho a comer con el derecho a llenar el depósito de los automóviles (5) .

Pilar Galindo, enero 2008, Grupos Autogestionados de Konsumo de Madrid

---

(1).- En la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de marzo de 2007, la Unión Europea ha adoptado una directiva que fija para el 2010 el horizonte para que los combustibles fósiles se mezclen en un 10% con biocombustibles. Por su parte el Estado Español, en el Plan de Energías Renovables establece, unas cuotas obligatorias en 2010 de mezcla del 5,75% para el bioetanol con la gasolina y para el biodiesel con gasoil.
(2).- Uno de los estudios empleados para cuestionar las cifras de la industria de los biocumbustibles es Pimentel, D., T.W. Patzek , (2005): “Ethanol Production Using Corn, Switchgrass, and Wood; Biodiesel, Production Using Soybean and Sunflower”, Natural Resources Research, 14, pp. 65-76.
(3).- Ver nota de prensa de la Asociación de Productores de Energías Renovables (APPA) de 18/9/07 publicada en agrodigital.com “Los productores de biocarburantes niegan ser los

causantes de la subida del precio de los cereales y de los alimentos”
(4).- En España 3 de cada 4 habitantes viven en ciudades medias y grandes. Cada año mueren 20000 personas y se calcula que se reduce la esperanza de vida en dos años por habitar en ambientes urbanos contaminados por CO2, oxido nitroso y partículas en suspensión causadas, en su mayoría, por el humo de coches.
(5).- Para más información: Biodiversidad ; Campaña El timo de los agrocarburantes: pachakuti/textos/campanas/agrocarburantes/i_agrocarburantes.html y Web de Rebelión.

CAES

_____

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/agrocombustibles_pan_para_los_coches_y_h