BOLETÍN

Actividades y noticias

ong adda
Fundada 1976. Declarada de Utilidad Pública. www.addaong.org

Asociación Defensa Derechos Animal

BOLETÍN ADDA. nº 10. Marzo 2021

GANADERÍA INTENSIVA: EL CAMINO SIN RETORNO DE UNA INDUSTRIA INSOSTENIBLE.

Un grupo formado por las 21 empresas del sector de la carne que más producen, venden y maltratan a los animales y al medio ambiente, presiona al Gobierno para conseguir 1.750 millones de euros provenientes del programa Next Generation de la Unión Europea.



Granjas de cría intensiva de animales en España

Redaccion.- Sus nombres, o los de sus respectivos distribuidores, son bien conocidos. Vall Companys (Lleida), Grupo Jorge (Zaragoza) o Grupo Fuertes / El Pozo (Murcia). Son, todas ellas, empresas con beneficios netos anuales superiores a los 4 millones de euros. La mayoría pueden integrar la totalidad del proceso: la cría en granjas, el sistema de transporte, los mataderos, la elaboración/importación de los piensos, las salas de despiece y la elaboración de los procesados. Con instalaciones en donde la normativa europea y estatal de respeto hacia los animales y el medio natural no prevalecen ante la producción y la obtención de mayores beneficios. Un modelo de ganadería intensiva que se basa en el hacinamiento y en la nula gestión circular de los purines derivados, que están polucionando ríos y las aguas subterráneas peninsulares contaminadas por nitratos.

El lobby cárnico representa en España actualmente un 22,6% del sector alimentario. Un cluster concentrado en unas pocas empresas multinacionales que la mitad de su producción se exporta, en especial al mercado chino. Un grupo de 21 empresas unidas, por el momento, para perfilar un proyecto que será presentado al Gobierno el próximo mes de abril de 2021. El primer diseño ya se ha hecho llegar al Ministerio de Industria y al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. El objetivo, parece ser, es recaudar 1.750 millones de euros de los fondos *Next Generation,* que la Unión Europea ha puesto en marcha para reactivar la economía en el período 2021 – 2023. Unos fondos, incluidos en los presupuestos generales del estado, que suman para este año un total 26.634 millones d euros. Significaría que los grandes empresarios de la carne solicitan, nada menos, que un 7% del total del montante.

El objetivo

La intención de este proyecto de la gran industria cárnica es hacer también un llamamiento a ampliar la red con la entrada al pequeño empresariado y particulares con pequeñas inversiones para costear, supuestamente, la mitad del capital necesario para su reconversión mediante esos fondos públicos. El resto de la inversión de 1.750 millones hasta llegar a los 3.500 previstos, se obtendría de la suma de aportaciones de las respectivas compañías. El proyecto vislumbra adaptar todas las partes de la cadena a las normas que, en un futuro próximo, exigiría la política comunitaria en materia digital y de sostenibilidad como el del bienestar animal, también utilizado en este caso, siempre ambiguo e inconcreto. Para llevarlo a cabo es necesaria la colaboración y el asesoramiento tecnológico de colosos como son Hispasat o Telefónica. El *lobby*, en el que también participaría la política y su funcionariado. Se defiende su iniciativa bajo cinco pilares: el

impulso industrial, la contribución a la economía circular, la digitalización, el fomento de las energías renovables y el freno a la despoblación en el medio rural. Esas intenciones de cara al público esconden, sin embargo, un temor a su más que posible pérdida del monopolio en un futuro. La industria intensiva es cada vez más cuestionada por plataformas ciudadanas, como lo es, a nivel estatal, la red que forma la **Coordinadora Stop Ganadería Industrial**, de la cual **Ong ADDA** es parte integrante. La reacción ante la "España vaciada" que esta misma industria ha venido provocando durante las últimas décadas, empobreciendo, compitiendo y desplazando a la ganadería tradicional.

La conciencia popular con respecto al bienestar animal aumenta de día en día, así como los nuevos modelos extensivos implantados, que son respetuosos con los animales y en armonía con el entorno. Y ante todo, hace falta hacer mención al pujante **mercado de la carne cultivada**, ya en marcha en Singapur y en auge en España como así este Boletín lo avanzaba el mes de enero pasado. Un nuevo modelo de producción que puede ser predominante, más que alternativo, en los años venideros.

Volumen de negocio

Se da la circunstancia que algunas de las empresas participantes en el nuevo proyecto ya recibieron importantes fondos de la PAC (Política Agraria Común), en los años 2018 y 2019, según revela el informe *"The Largest 50 Beneficiaries in each EU Member State of CAP and Cohesion Funds"* hecho público este enero a petición de la propia Comisión de cara a la planificación de las nuevas ayudas a la agroindustria. Campofrío recibió 5,9 millones de euros en 2019, Mercadona (principal cliente de Incarlopsa) 1,8 en 2018, y Telefónica 2,6 millones en 2019. Campofrío, fundada en Burgos el año 1952, es ahora una multinacional de la elaboración y la distribución, con 7 grupos empresariales repartidos por Europa, que tiene un beneficio neto anual de 40 millones de euros (2019). Incarlopsa, con sede en Tarancón (Cuenca) desde 1978, dedicada en especial al porcino, aún aumenta esta cifra hasta los 51,9 millones de euros de ganancia (2019). UVESA (Tudela, 1964), es actualmente el mayor productor de pollo y huevos del estado con unas cifras de negocio en aumento desde los 4,8 millones de beneficio alcanzados en el año 2015. *(18/02/2021).*

Fondo documental:

- ARTÍCULO Boletín ADDA num. 9. Febrero: "La carne cultivada empieza a ser una realidad en España"
- The Largest 50 Beneficiaries in each EU Member State of CAP and Cohesion Funds" (Comité de Control Presupuestario de la Unión Europea, 2020)
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre la PAC
- Comisión Europea sobre Fondos NEXT GENERATION
- ARTÍCULO Alicantur.com

Relación de las 21 empresas participantes

Vallcompanys, Grupo Fuertes, Campofrío, Grupo Jorge, Incarlopsa, Uvesa, Grupo Empresarial Costa, Costa Brava Mediterranean Food, Olot meat (conjunto Juià), **Missa Faccsa** (Frigos Andaluces de Conservas de Carne), **Grupo Coren** (avicultura, porcino, vacuno y cunicultura), **Celevant** (venta de ternera de vacuno), **Fribin, Famadesa** (empresa del ámbito cárnico que genera y exporta a los 5 continentes), **Covap** (cooperativa Val de los Pedroches), **Osborne Sánchez Romero** (productos ibéricos), **Montesano Extremadura** (preparación de comestibles cárnicos), **Grupo Medina** (vacuno), **Encinar de Umienta** (vacuno), **Moralejo** (ovino) y **Grupo Ermi** (conejos).

LA LARGA AGONÍA DE LOS ANIMALES EN EL MEDITERRÁNEO

El último caso de ganado bovino transportado durante más de dos meses en buques de los puertos de Cartagena y Tarragona pone de relieve la insuficiencia de la normativa europea y la incomprensible laxitud de la legislación.



Redacción.- Elbeik y Karim Allah son dos nombres que, si se tiene en cuenta la repercusión de su difusión, han popularizado los medios de comunicación a lo largo de los meses de febrero y marzo. Se trata de dos buques habilitados para el transporte de animales vivos, el primero con bandera de Togo, construido en 1967, y el segundo, en activo desde 1965, que navega bajo los colores de la enseña oficial del Líbano, ambos con banderas de conveniencia. Zarparon ambos del puerto de Cartagena (Murcia) a mediados de diciembre, cargados respectivamente con 1776 y 895 terneros, y recalaron en Tarragona. Llegaron a su destino, Turquía, en el mes de enero de 2021. Las autoridades otomanas rechazaron a los animales. El argumento no era otro que el temor, no contrastado, de que pudieran padecer el virus de la lengua azul, un patógeno que contagian los mosquitos portadores y que se ha extendido, en las últimas cinco décadas, por Asia y Europa, con

origen en el sur del continente africano. Tras la negativa, los navíos sondearon más alternativas (Líbano, Libia, Alejandría, Chipre y Sicilia) para poder culminar el objetivo de entregar la carga encomendada. La voz de alarma y el miedo al mencionado virus originaron un rechazo general, y el ganado, hacinado, mal alimentado y sin cuidado veterinario alguno, tuvo que volver, más de dos meses después del inicio de su tortuoso viaje, al puerto de origen. Los veterinarios oficiales españoles, dependientes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, determinaron, ya de nuevo en Cartagena, que no había ningún caso de lengua azul en los animales del primer barco repatriado, el Karim Allah. Constataron, no obstante, que el 85 % de los animales integrantes de la expedición sufría heridas y afectaciones cutáneas, y que el 31 % del total de los terneros transportados había muerto a lo largo del viaje. La sentencia era clara: la mercancía, porque así se cita habitualmente en los fríos términos económicos, debía ser sacrificada, ya que no reunía las condiciones suficientes para volver a emprender ninguna travesía.

Durante unos días, el debate se centró en quién debía hacer frente a los costes de la matanza. ¿El comprador, es decir, Turquía, o el responsable máximo de la trata, esto es, Pinsos Ursa, con sede en la ciudad de Lleida? O quizás tendrían que asumir alguna responsabilidad las dos granjas que suministraron a los animales: Ganados Ferru, de Toledo, y Ganados Montalbán, de Almacelles, que, a pesar de la importancia de la transacción, pues ambas sumaban beneficios superiores a los 200.000 euros anuales según resultados del año 2019, no dieron ninguna respuesta. Y, como suele ocurrir, trajo consigo un baile de protocolos y la culpa no asumida por ninguna de las partes. Todo ello con el silencio administrativo y sin prestar la debida atención al que debiera haber sido el foco principal de todo el despropósito: las terribles condiciones que, otra vez, y no será la última, tuvieron que soportar los miles de animales indefensos.

El negocio del transporte en España

España es el primer país de Europa en exportaciones de ganado vivo, con dos instalaciones portuarias acreditadas al respecto. Del puerto de Tarragona salieron en 2019, 84 barcos. Desde

Cartagena, 130. En total, 950.000 animales entre ovejas, vacas, cabras y terneros. Su destino fue, mayoritariamente, el norte de África y Oriente Medio, en donde países como Libia, Líbano, Turquía, Argelia y Marruecos fueron los principales compradores. Unos territorios en donde brillan por su ausencia normativas referentes al bienestar de los animales y en donde la matanza es realizada, en la mayoría de los casos, sin aturdimiento previo, siguiendo la doctrina religiosa musulmana halal, que ordena el degüelle del ganado, con los consiguientes inimaginables sufrimientos. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación manifiesta en los últimos informes del sector el aumento de las cifras del negocio y reconoce, sobre este comercio internacional en auge, un nuevo acuerdo ya firmado con Arabia Saudí y conversaciones avanzadas con Colombia, Sri Lanka, Uzbekistán y Venezuela. Todo esto en el momento que publicó en 2020 un nuevo protocolo de exportación, consecuencia de un toque de atención recibido por inspecciones europeas realizadas en 2018. Una nueva normativa que obliga a controles sanitarios en las granjas, en los puertos y también a lo largo de la travesía, que asegura el veto a los viajes si el transporte no se considera en condiciones, o si bien el conductor del camión, el capitán del buque o alguno de sus tripulantes no está acreditado o debidamente formado para transportar y cuidar ganado vivo. Un sinfín de documentos que, probablemente, se firman solo para superar el trámite. Y lo que es más grave: entre todos los papeles oficiales, dicho protocolo incluye unas actas destinadas a anotar, para cada travesía, el número de animales heridos y también el de fallecidos. ¿Cómo se puede garantizar el bienestar animal si las normas que se derivan de una directiva europea contemplan la muerte durante el trayecto como algo habitual?

La paradójica reglamentación europea

El reglamento europeo *Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004*, relativo a la protección de los animales durante el transporte, dicta unas condiciones que se han considerado insuficientes y que, sin embargo, no se modifican. En 2018, una moción citada en las referencias *(On the implementation of Council Regulation No 1/2005 on the protection of animals during*

transport within and outside the EU) acabó prosperando en el Parlamento Europeo. La mayoría de los eurodiputados acordaron la necesidad de actualizar la normativa y avanzar hacia puntos que aparecen solo como «recomendaciones», como el hecho de no superar las ocho horas de viaje, en vez de destinar recursos para promocionar la matanza en los mataderos más cercanos o prohibir las exportaciones hacia los países que carecen de legislación sobre bienestar. De momento, solo se puso en marcha un comité en el mes de julio con la finalidad de reportar, en 12 meses, un informe de la situación actual. Un comité que, ciertamente, ya ha requerido información al ministro de Agricultura, Luis Planas, sobre el caso del Elbeik y el Karim Allah. No obstante, 11 puertos comunitarios —sin contar los dos ya indicados del Estado español—, como Francia, Croacia, Irlanda, Portugal, Rumanía y Eslovenia, siguen teniendo la autorización para exportar ganado vivo a terceros países. Las cifras, como denuncia el informe de la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural de la UE de 2018, son insuficientes y dispares todavía en los Estados miembros. Y nadie promociona la comercialización de carne integrada en la línea de frío, que podría evitar de manera racional el sufrimiento de millones de animales. Al contrario, y a pesar del alboroto mediático, seguimos viendo camiones cargados de ganado esperando en los puertos y en fronteras bajo el sol, en demanda de informes veterinarios, soportando entretanto vejaciones; malos tratos continuados; hacinamiento; falta de alimento, de ventilación y de iluminación; falta de atención; contusiones; etc. A bordo, cadáveres arrojados por la borda, animales recubiertos de excrementos e impunidad para los responsables.

¿Cuándo responderá la UE a la demanda, desoída desde hace decenios, de los animalistas para que, de una vez, se prescinda de los potentes grupos de presión del sector, afincados en Bruselas, que han hecho imposible obtener una directiva que ordene definitivamente el transporte de animales vivos destinados al consumo humano? *(2/3/2021).*

Recomendamos visitar nuestro boletín n.º 2: **LA MAQUIANIMAL**

¿Excedente o crueldad?

La mayor parte del ganado bovino que se exporta a terceros países lo conforman terneros machos, que no sirven a la gran industria de la leche. Lejos de la imagen de pasturas frescas y animales libres y felices de la publicidad, las granjas intensivas deparan miserables vidas a sus inquilinos. A partir de los dos años, una vaca, una hembra, es apartada y destinada en exclusiva a la producción. Su leche, como pasa en todos los mamíferos, se genera solamente al parir, con el único objetivo, estrictamente biológico, de poder alimentar a los recién nacidos y garantizar la pervivencia de la especie. Una vaca productora, pues, debe estar continuamente en gestación. Es por eso por lo que son inseminadas artificialmente y, cuando paren, los terneros se separan de su madre y se destinan, a lo largo de un período aproximado de ocho meses, al engorde, que puede realizarse en aquella misma granja o en la de un intermediario comprador. Faltos de afecto y una vez alcanzado el peso deseado, los jóvenes animales son matados para aprovechar su carne en España o, como se ha expuesto, hacia terceros países, y así se aprovecha el coste total de la operación. Sus respectivas madres, mientras tanto, resultan ser ya simples máquinas. Se ordeñan unas tres veces al día y producen entre 30 y 60 litros por jornada. El período de lactancia dura solo unos diez meses, de manera que, una vez concluida la gestación, se inseminan nuevamente de inmediato para mantener una producción rentable. Los animales, salvo las excepciones de la cría en extensivo, no pastan felices por el campo. Viven hacinados en corrales claustrofóbicos y comen alimentos enriquecidos y a menudo modificados genéticamente para contrarrestar su magno esfuerzo. Sus mamas están llenas de contusiones y de pus, sustancias que pueden traspasarse a la leche, que después será vendida a precios irrisorios. Los excedentes del mercado son importantes, pero el círculo es perverso. Un litro de leche se puede vender a tan solo 30 céntimos, y la solución rápida es la más simple y desastrosa: producir más para reducir costos. Los animales, cuando ya no sirven, se sacrifican o se exportan. Con datos del año 2011, la cabaña mundial de ganado bovino ascendía a 1347 millones de cabezas. El aumento, desde entonces, no cesa y se mantiene exponencial. Pese al elevado sobrante comprobado y a las dañinas consecuencias ecológicas en forma de nitratos, metano o amoníaco, en España se planea, por ejemplo, construir próximamente en Noviercas (Castilla y León) la granja lechera más grande de Europa, con 23.520 vacas.

Referencias:

- Imágenes hechas públicas en octubre de 2020 por Animal Welfare Foundation sobre el transporte de animales en el Puerto de Cartagena. Ver video.

- Protocolo sobre la protección de los animales durante la exportación en buques de ganado por puertos en España, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (2020)

- Informe: On the implementation of Council Regulation No 1/2005 on the protection of animals during transport within and outside the EU (2018/2110 INI) Comité de Agricultura y Desarrollo Rural (Parlamento Europeo, 2018)

- Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas

- Artículo (Noticias Web) ONG ADDA: Nueva comisión europea para investigar deficiencias en el transporte de animales vivos *(15 de julio 2020)*

- Artículo revista *ADDA Defiende los animales* (núm. 56): «El transporte de animales de granja vivos» *(junio 2018).*

ENTRE 11 Y 20 BARCOS CON GANADO QUEDARON RETENIDOS DURANTE EL COLAPSO DEL CANAL DE SUEZ

Cinco de los navíos que cargaban animales hacia oriente próximo, provenían de los puertos de Cartagena y Tarragona.



Redacción.- Se ha producido un nuevo capítulo que subraya la indefensión de los animales destinados al consumo humano durante el transporte marítimo, después del calvario de más de dos meses por aguas mediterráneas de lo ocurrido en los buques Elbeik y Karim Allah, que acabó teniendo que matar en Cartagena 2500 inocentes terneros; el mismo puerto desde donde zarparon. Nuevas noticias centran ahora la atención, este mes de marzo de 2021, al Canal de Suez. Una ruta de cerca 193 quilómetros de recorrido a orillas de la península del Sinaí por donde transcurre el 10% del tráfico marítimo a nivel mundial, que quedó cortada el pasado 23 de marzo por el varamiento del carguero llamado Evergreen con grandes letras en ambos bordos. Un coloso con bandera panameña y tripulación india, de más de 300 metros de eslora. A partir de entonces, entre 367 y 450 barcos se calcula que se mantuvieron en espera entre Port Saíd en el mar Mediterráneo y Suez en el mar Rojo, que son los dos accesos del canal, obra del francés Ferdinand de Lesseps inaugurado en el año 1869. Entre los buques en espera, cargados con ganado vivo (unas 13.000 cabezas), esencialmente de vacuno y ovino, estaban fondeados once barcos según, fuentes oficiales, y veinte, según los animalistas.

La tragedia ha vuelto a salpicar a España, que es el estado que lidera en Europa este tipo de comercio, dado que cinco de los navíos procedían de los únicos puertos autorizados españoles: Cartagena y Tarragona. En concreto, se trata de 2 barcos identificados: el Unimar, que zarpó de

Tarragona el mismo 23 de marzo, y el Omega Star el día 24 desde Cartagena. Ambos pusieron rumbo hacia Jiddah en la Arabia Saudita, que es uno de los puertos estrella del sustancioso negocio para muchas de las empresas cárnicas españolas que se lucran del sufrimiento de cantidades ingentes de animales vivos, que va en aumento, y que debería evitarse.

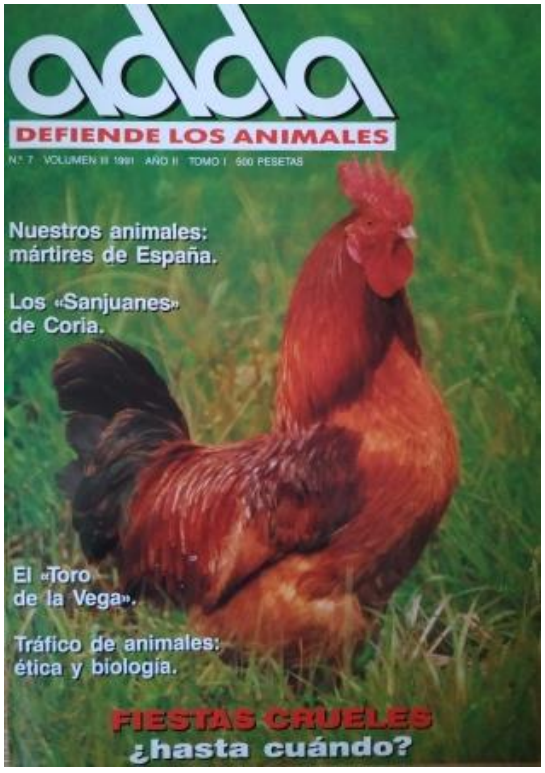
De los siete a los diez días que supone la duración del recorrido habitual, se les sumaron por lo ocurrido, más semanas de lo previsto, en unos barcos que, a pesar de la legislación europea vigente (Reglamento (CE) nº 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte), pocas veces cumplen unos mínimos de dignidad y que pocas veces han sido construidos para transportar seres vivos sensibles, sino carga estática muy variada. Esta demora agravaba las ya iniciales y deplorables condiciones higiénicas, y amenazaba a miles de terneros, vacas, ovejas y corderos de quedarse sin bebida ni alimento. Los excrementos, conforme pasa el tiempo, se acumulan entre los animales hacinados y el peligro de heridas y de transmisión de enfermedades puede incrementarse sin control. La burocracia hace imposible, en estos casos, acelerar la tramitación para desembarcar o poder atender con urgencia sus necesidades. Entretanto toda la legislación europea que los ampara, una vez en aguas internacionales, queda desprovista y sin efecto.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, no quiso revelar más detalles acerca de los buques involucrados, simplemente prohibió la salida de más mercantes con ganado en dirección a Oriente Próximo mientras durase el cierre temporal del Canal de Suez. Ninguna referencia a la regulación de este comercio. Ninguna palabra para mejorar un reglamento obsoleto que permite estas crueldades. Ninguna explicación del porqué se sigue permitiendo, después de tanta insistencia y barbaridades comprobadas, el cruel maltrato de estos infelices animales indefensos en territorios sin apenas legislación que los ampare, cuando matados en instalaciones españolas, por lo menos estarían al amparo de las Directivas de la UE.

Ni el gobierno español ni la Unión Europea pueden desentenderse de los tratados de Maastricht y Lisboa, que reconocen a los animales como seres sensibles y sintientes. Son animales nacidos y criados en España aun estando en aguas internacionales. Si no se recuerda ni reconoce esta obligación, se entra en dejación de lo legislado y por lo tanto, ¿supone un fraude de ley? ¿O se trata de una cuestión pendiente y que urge resolver? *(31/03/2021).*

Publicábamos ayer

"Adda defiende los animales"



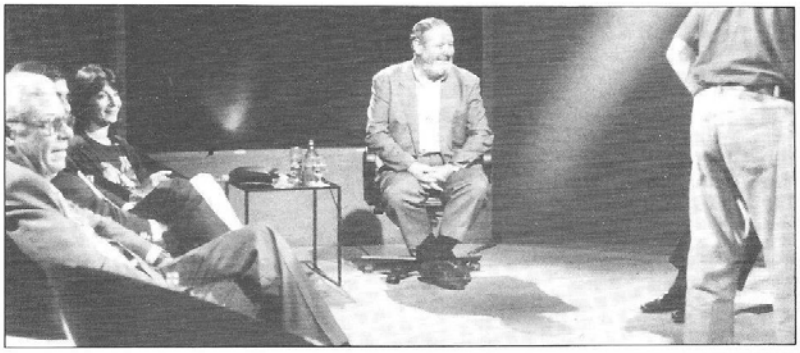
nº. 7 AÑO 1991

TEMA:
NOTICIAS NACIONALES

"ANIMALITOS"

EN LA CLAVE

«ANIMALITOS» EN LA CLAVE





El programa de La Clave. De derecha a izquierda y abajo: F.J. Manrique de Lara, C. Méndez, J.L. Balbín, P. Cohn y M. Canciani. (fotos AdlA).

MADRID.-Cuando se ha ido siguiendo en España estos últimos años, desde el lado animalista, el esfuerzo continuado para dar a conocer una nueva filosofía basada en el respeto por los animales y el reconocimiento de sus derechos, se puede contrastar la enorme diferencia que existe entre la incomprensión, la sorpresa o el sarcasmo de los primeros años hasta el interés actual por lo que se viene proclamando. ADDA, que fue hace 17 años la primera asociación que lanzó este mensaje, puede valorar —porque lo ha vivido y sufrido en carne propia— lo que se ha avanzado. Y en este avance, los medios de comunicación son el puente transmisor que hacen posible que el mensaje llegue a su destinatario. Lograr interesar a los medios y movilizarlos significa, realmente, que el tema tiene contenido.

Pero llegar a los medios es tarea harto difícil y fruto de una labor callada, constante, tenaz y llena, muchas veces de fracasos e incomprensiones. Un vuelco total; un giro de 180 grados, se ha detectado que los últimos cuatro o cinco años y ahora ya puede afirmarse que el tema animalista es uno más que interviene en las secciones de opinión de los periódicos, debates televisivos o radiofónicos. ADDA, que es reconocida y escuchada, está siendo convocada, cada vez más a menudo, a participar.

El pasado 30 de Agosto, el más prestigioso programa televisivo y de mayor continuidad, con 10 años en antena: «La Clave» que, con mano singular, presenta y dirige José Luis Balbín ofreció, bajo el título «Animalitos» un debate en el que intervinieron: Antonio Navarro eurodiputado taurófilo, Pricilla Coh, filósofa y directora de las Cursos de El Escorial, F.J. Manrique de Lara, ponente de la Ley Canaria de Protección, M.ª Teresa Cormenzana, representante del gremio peletero, el padre Mario Canciani, párroco de una iglesia romana que permite la entrada de animales en el templo, Eduardo Arilla, catedrático investigador viviseccionista y Carmen Méndez, vicepresidenta de ADDA y directora de esta revista. En el último momento excusó su asistencia el alcalde de Manganeses de la Polvorosa, lugar en donde se efectúa la «defenestración de las cabras».

La duración del programa estuvo cercana a las cuatro horas: primero se presentan a los invitados, luego se pasa una película a la que sigue un largo debate que, curiosamente en televisión, no tiene hora fija de terminación pues al realizarse a última hora de la noche, Balbín tiene el privilegio —la antigüedad es un grado— de cerrarlo cuando le parezca. Es lógico pensar que en tan dilatado espacio los intervinientes tuviesen tiempo, más que suficiente, para explicarse con tranquilidad. Así lo hicieron y así lo reconoció el mismo presentador ya que a pesar de las grandes diverencias que aparecieron y ciertos momentos de tensión, el debate se desarrolló de forma correcta y constructiva.

Sería imposible intentar tratar de resumir lo que allí se dijo, pero sí que hay que hacer mención a unas declaraciones de M.ª Teresa Cormenzana, del gremio peletero, que implicaban a Greenpeace —no presente en debate— como causante de haber destrozado a todos los esquimales con su campaña de salvación de las focas, llevándolos a la alcoholización y al paro mientras las focas, que ahora sobran, se mueren en las playas o se comen todo el bacalo, el salmón y la caballa: «Greenpeace ha pedido excusas públicamente al pueblo esquimal de cómo se ha tratado el tema y su programa, a partir de ahora no se meterá en gestos, de hábitos o costumbres que afecten al modo de vivir de un pueblo». Son sus palabras. La reacción de Greenpeace no se ha hecho esperar y su comunicado de réplica está a la vista de nuestros lectores. (Exclusiva AdlA).□

Le informamos que, de conformidad con la normativa vigente, Reglamento (UE) 2016/679 de Protección de Datos de carácter personal, los datos utilizados de su información personal, forman parte de un fichero responsabilidad de ASOCIACIÓN DEFENSA DERECHOS ANIMAL, Ong ADDA, siendo tratados con la finalidad de informarles de nuestros servicios y actividades. Igualmente quedan informados de la posibilidad de ejercer el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición a que sus datos sean tratados por la Asociación Defensa Derechos Animal, dirigiéndose a: adda@addaong.org *a nuestra sede social, c/ Bailén 164, bajos. 08037 Barcelona, o al teléfono: 93 459 16 01.*