

¿Una energía verde?

Nunca la investigación sobre nuevas fuentes de energía pareció tan urgente. El petróleo, el carbón y el gas contribuyen al calentamiento del planeta, se sabe; sobre todo los dos primeros. Además, ciertos expertos estiman que las reservas de combustibles fósiles sólo durarán unos cuarenta o cincuenta años más. Incluso si se equivocaran en algunas décadas, el problema de la energía del futuro no quedaría resuelto. Mientras tanto, arden los precios del petróleo... Pero, ¿cómo prescindir de él?

Sin remontarse a 1890, cuando se construyó el primer motor que funcionaba con aceite de cacahuete, se sabe que es posible producir "biocombustibles" mediante una variedad infinita de materias agrícolas: árboles de crecimiento rápido, caña de azúcar, maíz, soja, etcétera... Precusores en la materia desde 1975, tras

el primer choque petrolero, millones de brasileños usan automóviles "flex fuel", que marchan con etanol —extraído de la caña de azúcar—, gasolina o con ambas a la vez. Una razón para incluir en el orden del día estas fuentes energéticas.

En este registro, Estados Unidos acaba de decidir una reducción del 10% en su dependencia petrolera a lo largo de los próximos diez años, mediante la incorporación del 10% de etanol en la gasolina que se vende en el país. La Unión Europea pretende reemplazar el 5,75% de su consumo de gasolina y de diésel por biocombustibles de aquí a 2010, y el porcentaje sube al 20% para 2020.

Sin embargo, la visita de George W. Bush a Brasil, en marzo de 2007, ha provocado el surgimiento de una polémica sobre los "agrocombustibles". Al proponer una "OPEP de los biocombustibles" —Brasil y Estados Unidos controlan el 72% de la producción mundial—, el inquilino de la Casa Blanca encontró un eco favorable en su homólogo brasileño, Luiz Inácio Lula da Silva. Este último preconizó una "alianza estratégica [con Estados Unidos] que nos permita conven-

Los cinco mitos de la transición hacia los agrocombustibles

ERIC HOLTZ-GIMÉNEZ *

Biocombustibles... La palabra evoca la imagen favorable de una energía renovable, limpia e inagotable, una confianza en la tecnología y en el poder de un progreso compatible con una protección duradera del medio ambiente. El término permite a la industria, a los hombres y mujeres políticos, al Banco Mundial, a Naciones Unidas e incluso al Grupo Intergubernamental sobre la Evolución del Clima (GIEC) presentar los combustibles fabricados a partir del maíz, de la caña de azúcar, de la soja y de otros cultivos como la próxima etapa de una lenta transición, que parte desde el pico de la producción petrolera para llegar a una economía energética basada en recursos renovables que todavía no ha sido definida.

Desde este momento, los programas son ambiciosos. En Europa se prevé que los combustibles provenientes de la biomasa cubran un 5,75% de los combustibles para transporte terrestre en 2010, y un 20% en 2020. Estados Unidos apunta a 35 000 millones de galones (1) por año. Estos objetivos exceden por mucho la capacidad de producción de la agricultura de los países industrializados del hemisferio norte. Europa debería movilizar el 70% de sus tierras cultivables para mantener ese compromiso; la totalidad de la cosecha de maíz y soja de Estados Unidos debería ser transformada en etanol o biodiésel. Semejante conversión pondría *patas arriba* el sistema alimentario de las naciones del Norte. Por ello los países de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) miran al hemisferio sur para cubrir sus necesidades.

Indonesia y Malasia incrementan rápidamente sus plantaciones de palma aceitera para poder abastecer el mercado europeo de biodiésel en un 20%. En Brasil —donde la superficie de tierras cultivables dedicada a los cultivos para combustibles ocupa ya un territorio del tamaño de los Países Bajos, Bélgica, Luxemburgo y Gran Bretaña juntos—, el gobierno prevé multiplicar por cinco la superficie dedicada a la caña de azúcar. Su objetivo es reemplazar el 10% del consumo mundial de gasolina de aquí a 2025.

La rapidez con que se opera la movilización de los capitales y la concentración de poder en la industria de los agrocombustibles es asombrosa. En los últimos tres años, se han multiplicado por ocho las inversiones de capital riesgo en el sector. Los financiamientos privados inundan las instituciones públicas de investigación, como lo prueban los 500 millones de dólares en subvenciones otorgados por British Petroleum (BP) a la universidad de California. Los grandes grupos petroleros, cerealeros, automotores y de ingeniería genética firman poderosos acuerdos societarios: Archer Daniela Midland Company (ADM) y Monsanto; Chevron y Volkswagen; BP, DuPont y Toyo-

ta. Estas multinacionales intentan concentrar sus actividades de investigación, producción, transformación y distribución de nuestros sistemas alimentarios y de abastecimiento en combustibles. Razón de más para sacar a la luz, antes de subir al tren en marcha, los mitos que subyacen a la transición hacia los agrocombustibles.

Mito nº 1: los agrocombustibles son limpios y protegen el medio ambiente

Porque la fotosíntesis que participa en estos cultivos sustrae de la atmósfera gases con efecto invernadero, y porque los agrocombustibles pueden reducir el consumo de energía fósil, se asegura que protegen el medio ambiente. Cuando se analiza su impacto "de la cuna a la tumba" —desde la roturación del terreno a su utilización en el transporte terrestre—, las limitadas reducciones en las emisiones de gases con efecto invernadero se anulan con aquellas, mucho más importantes, que originan la deforestación, los incendios, el drenaje de las zonas húmedas, las prácticas agrícolas y la pérdida de carbono de los suelos. Cada tonelada de aceite de palma emite tanto gas carbónico o más que el petróleo (2). El etanol producido a partir de la caña de azúcar cultivada en selvas tropicales destruidas emite un 50% más gases con efecto invernadero que la producción y la utilización de la cantidad equivalente de gasolina (3). Cuando comenta el equilibrio planetario del carbono, Doug Parr, jefe científico de Greenpeace, declara categóricamente: "Si se produce sólo el 5% de los biocombustibles destruyendo bosques primarios que todavía existen, se pierde todo lo ganado sobre el carbono".

Los cultivos industriales destinados a los combustibles necesitan enormes cantidades de abonos producidos a partir del petróleo cuyo consumo mundial —actualmente, 45 millones de toneladas al año—, ha más que duplicado el nivel de nitrógeno biológicamente disponible en el planeta. Así, el fertilizante contribuye en gran medida a las emisiones de óxido nítrico, un gas con efecto invernadero cuyo potencial de calentamiento global es 300 veces más elevado que el del dióxido de carbono. En las regiones tropicales —de donde saldrán muy pronto la mayor parte de los agrocombustibles—, los abonos químicos tienen entre diez y cien veces más efecto sobre el calentamiento planetario que en las regiones templadas (4).

Producir un litro de etanol requiere de tres a cinco litros de agua de riego y produce hasta 13 litros de aguas residuales. Se necesita el equivalente energético de 113 litros de gas natural para tratar estas aguas residuales, lo cual aumenta la probabilidad de que sean liberadas en el medio ambiente, contaminando así los ríos y las napas freáticas (5). La intensificación de los cultivos energéticos para combustibles también tiene como consecuencia el agravamiento del ritmo de erosión de los suelos, en particular en el caso de la producción de soja (6,5 toneladas por hectárea al año en Estados Unidos, hasta 12 en Brasil y Argentina).

Mito nº 2: los agrocombustibles no implican deforestación

Los promotores de los agrocombustibles sostienen que los cultivos efectuados en tierras ecológicamente degradadas mejoran el medio ambiente. Quizá el gobierno brasileño tuviera este dato en mente cuando clasificó alrededor de 200 millones de hectáreas de selvas tropicales, praderas y pantanos como "tierras degradadas" y aptas para el cultivo (6). En realidad, se trataba de ecosistemas de una gran biodiversidad en las regiones de la Mata Atlántica, del Cerrado y del Pantanal, ocupadas por poblaciones indígenas, campesinos pobres y grandes explotaciones de pastoreo extensivo de bovinos.

La introducción de cultivos destinados a los agrocombustibles simplemente tendrá como resultado la expulsión de estas comunidades hacia la "frontera agrícola" del Amazonas, allí donde los modos devastadores de desmonte son bien conocidos. La soja provee el 40% de los agrocombustibles de Brasil: según la National Aeronautics and Space Administration (NASA), cuanto más sube el precio de la soja más se acelera la destrucción de la selva húmeda del Amazonas (325 000 hectáreas al año, al ritmo actual).

En Indonesia, las plantaciones de palma aceitera destinadas a la producción de biodiésel —llamado "diésel de la deforestación"— son la causa principal de la retracción de la selva. Hacia 2020, estas superficies se habrán triplicado y alcanzarán las 16,5 millones de hectáreas (Inglaterra y Holanda juntas), con una pérdida del 98% de la densidad selvática como resultado (7). La vecina Malasia, primer productor mundial de aceite de palma, ya ha perdido el 87% de sus selvas tropicales y sigue desmontándolas a un ritmo del 7% anual.

Mito nº 3: los agrocombustibles permitirán el desarrollo rural

En los trópicos, cien hectáreas dedicadas a la agricultura familiar crean 35 empleos. La palma aceitera y la caña de azúcar crean diez, los eucaliptos dos, la soja apenas uno y medio. Hasta hace poco, los agrocombustibles abastecían mercados locales y subregionales. Incluso en Estados Unidos, la mayoría de las fábricas de producción de etanol, de un tamaño relativamente modesto, pertenecían a los agricultores. Con el boom actual la gran industria entra en juego, creando economías de escalas gigantescas y centralizando la explotación.

Los grupos petroleros, cerealeros y de cultivos transgénicos refuerzan su presencia en toda la cadena de valor añadido de los agrocombustibles. Cargill y ADM controlan el 65% del mercado mundial de cereales; Monsanto y Sygenta dominan el mercado de los productos genéticamente modificados. Para sus semillas, sus *inputs*, sus servicios, la transformación y la venta de sus productos, los campesinos que producen para los agrocombustibles dependerán cada vez más de un acuerdo entre empresas fuertemente organi-

zadas. Es muy poco probable que ellos obtengan algún beneficio de dicho arreglo (8). Resulta más verosímil que los pequeños productores agrícolas sean expulsados del mercado y de sus tierras. Cientos de miles ya han sido desplazados en la "República de la soja", una región de más de 50 millones de hectáreas que cubre el sur de Brasil, el norte de Argentina, Paraguay y el este de Bolivia (9).

Mito nº 4: los agrocombustibles no causarán hambre

Según la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), hay suficiente cantidad de alimentos en el mundo como para alimentar a todos sus habitantes con una ración diaria de 2 200 calorías, bajo la forma de frutos frescos y secos, legumbres, lácteos y carne. Sin embargo, por ser pobres, 824 millones de personas siguen sufriendo de hambre. Ahora bien, la transición anunciada pone a competir la producción alimentaria con la de combustibles en el acceso a la tierra, al agua y a los recursos. Un ejemplo concreto de esa situación se da actualmente en México. Como sus barreras aduaneras fueron desmanteladas en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) (10), México importa hoy en día el 30% de su maíz de Estados Unidos (11). La creciente demanda de etanol en este último país ha provocado una enorme presión en el precio del cereal, que en febrero de 2007 subió a su nivel más alto de los últimos diez años y provocó un aumento dramático en el precio de la "tortilla", un alimento básico. Enfrentado a las manifestaciones de descontento de una población pobre golpeada en el estómago, el gobierno de Felipe Calderón, tras una reunión con las multinacionales de la industrialización y distribución de cereales, tuvo que limitar el aumento del precio de la "tortilla" a un 40% hasta el próximo mes de agosto.

Aprovechando la coyuntura, el Centro de Estudios Económicos del Sector Privado (CE-ESP) publicó una serie de "estudios" que afirmaban que la salida de la crisis, para México, pasaba por la producción de maíz para agrocombustibles, y que "este maíz debe ser transgénico" (12).

A escala planetaria, la gente más pobre ya gasta entre un 50 y un 80% de sus ingre-

(1) 0,264 galón = 1 litro.
 (2) George Monbiot, "If we want to save the planet, we need a five-year freeze on biofuels", *The Guardian*, Londres, 27 de marzo de 2007.
 (3) *The Washington Post*, 25 de marzo de 2007.
 (4) Miguel Altieri y Elizabeth Bravo, "The ecological and social tragedy of biofuels", 1 de enero de 2007: www.foodfirst.org.
 (5) *The Ecologist*, Londres, mayo de 2007.
 (6) "Plano Nacional de Agroenergía 2006-2011", en Camila Moreno, "Agroenergía vs. Soberanía Alimentar: a Questão Agrária do século XXI", 2006.
 (7) *The Ecologist*, *Ibid*.
 (8) Annie Dufey, "International trade in biofuels: Good for development? And good for environment?", International Institute for Environment and Development, Londres, 2006.
 (9) Elizabeth Bravo, "Biocombustibles, cultivos energéticos y soberanía alimentaria: encendiendo el debate sobre biocombustibles", Acción Ecológica, Quito (Ecuador), 2006.
 (10) Canadá, Estados Unidos, México.
 (11) Desde la entrada en vigor del TLCAN, la agricultura mexicana, que empleaba a un quinto de la población, perdió 1,3 millones de empleos.
 (12) Silvia Ribeiro, ALAI-Amlatina, Quito, 17 de mayo de 2007: <http://alainet.org>.

* Director general de Food First / Institute for Food and Development Policy, Oakland (Estados Unidos).

cer al mundo de que es posible cambiar los hábitos energéticos". Por cierto, las consideraciones que animan al jefe de Estado estadounidense no se reducen a la protección del medio ambiente: reducir la dependencia petrolera de Estados Unidos respecto de Oriente Próximo y de un país "no amigo" como Venezuela, enfrentar a Lula y Hugo Chávez, frenar el proyecto de integración energética de América del Sur que éste último alienta. Pero el debate va mucho más allá.

Para sus defensores, estos combustibles alternativos no agotan los preciosos recursos naturales del planeta. Al tiempo que ayudan a reforzar la independencia energética de sus países, ofrecen perspectivas interesantes para los agricultores, particularmente en los países en desarrollo. En Europa, permitirían valorizar tierras "congeladas" por la política agrícola común (ya que la Unión ha aceptado el cultivo con periodos de descanso y con fines no alimentarios).

Entre los adversarios, el primer jefe de Estado en rebelarse contra estos combustibles, en nombre de "las masas subalimentadas del sur", ha sido Fidel Castro, el 9 de mayo: "La realidad demuestra que ésa y no otra es precisamente la alternativa: o la tierra se destina a

los familiares en alimentación. Sufren cuando los altos precios de los cultivos para combustibles hacen subir el precio de los alimentos. El International Food Policy Research Institute (Instituto Internacional de Investigación sobre Políticas Alimentarias, IFPRI) de Washington estimó que el precio de los alimentos básicos aumentará entre un 20 y un 33% en 2010, y entre un 26 y un 135% en 2020. Ahora bien, con cada aumento del 1% en el precio del alimento, 16 millones de personas caen en la inseguridad alimentaria. Si la tendencia actual continúa, 1 200 millones de habitantes podrían sufrir hambre de manera crónica para 2025 (13). En este caso, la ayuda alimentaria internacional probablemente no será de gran utilidad, ya que nuestros excedentes agrícolas irán... a las reservas de gasolina.

Mito nº 5: los agrocombustibles "de segunda generación" están al alcance de la mano

A los promotores de los agrocombustibles les gusta tranquilizar a los escépticos afirmando que los combustibles que hoy en día se producen a partir de cultivos alimenticios muy pronto serán reemplazados por otros más compatibles con el medio ambiente, como árboles de crecimiento rápido y el *panicum virgatum* (una gramínea que crece en matas y cuyo follaje llega a 1,80 metros de altura). Esto les permite hacer más aceptables los agrocombustibles de primera generación.

Saber cuáles son los cultivos que serán transformados en combustible no es pertinente. Las plantas salvajes no dejarán la menor "impronta ambiental", pues su comercialización transformará su ecología. Cultivadas de manera intensiva, rápidamente migrarán de los setos de arbustos y terrenos arbolados hacia tierras cultivables, con las consecuencias ambientales asociadas a ello.

La industria apunta a producir plantas celulares, genéticamente modificadas —en particular árboles de crecimiento rápido—, que se descompongan fácilmente para liberar azúcares. Teniendo en cuenta la proclividad a la disseminación ya demostrada por los cultivos genéticamente modificados, pueden esperarse enormes contaminaciones.

Toda tecnología cuyo potencial permita evitar los peores impactos del cambio climático debe ser comercializada a gran escala en los

próximos 5 a 8 años. Una perspectiva muy poco probable en el caso del etanol extraído de la celulosa, producto que, hasta el presente, no ha implicado ninguna reducción en la emisión de carbono (14). La industria de los agrocombustibles está en camino de hablar de milagros.

La Agencia Internacional de la Energía estima que, en los próximos 23 años, el mundo podría producir hasta 147 millones de toneladas de agrocombustibles (15). Semejante volumen estará acompañado por mucho carbono, óxido nítrico, erosión, y por más de 2 000 millones de toneladas de aguas residuales. Por sorprendente que esto parezca, dicha producción sólo compensará el incremento anual de la demanda mundial de petróleo, actualmente estimada en 136 millones de toneladas al año. ¿Vale la pena?

Para las grandes empresas cerealeras, desde luego. Se llaman ADM, Cargill o Bunge, son los pilares de la industria agroalimentaria. Ellas mismas están rodeadas de una cohorte muy poderosa de transformadores de materias primas, de distribuidores asociados por un lado a cadenas de supermercados y por otro a empresas agroquímicas, de semillas y de maquinaria agrícola. De cada cinco dólares que se consumen en alimento, cuatro corresponden a la actividad de estas empresas en su conjunto. Ahora bien, después de cierto tiempo, la parte de producción ha sufrido una "involución": como las cantidades crecientes de inversiones (*inputs* químicos, ingeniería genética y maquinaria) no redujeron en un aumento de las tasas de productividad de la agricultura, el complejo agroalimentario debe gastar más para cosechar menos.

Los agrocombustibles son la respuesta perfecta a esta involución. Subvencionados y en etapa de crecimiento, cuando el petróleo retrocede, facilitan la concentración en manos de los actores más poderosos de las industrias alimentaria y energética.

Desgraciadamente, la transición hacia los agrocombustibles padece una tara congénita: éstos entran en competencia con los alimentos por las tierras, el agua y los recursos. Desarrollados en extremo, serán utilizados para producir... agrocombustibles. Una propuesta patética desde el punto de vista termodinámico. Nos obligan a vivir por debajo de nuestras posibilidades. "Renovable", en efecto, no quiere decir "sin límites". Incluso si los cultivos pueden volver a plantarse, la tierra, el agua y los nutrientes siguen siendo limitados.

la producción de alimentos o a la fabricación de biocombustibles". Teniendo en cuenta su nivel de consumo, los países desarrollados no disponen de superficies agrícolas suficientes para una conversión de ese tipo. De ahí la idea de recurrir a los países del Sur para proveerles de una energía barata. Pero ¿qué precio deberán pagar estos últimos?

Un documento llamado *Sustainable Energy: A Framework for Decision Makers*, preparado por UN-Energy (un grupo que agrupa a todas las instituciones y programas de Naciones Unidas que se ocupan de la energía) y publicado el 9 de mayo, subraya las numerosas ventajas que se derivan de los sistemas bioenergéticos, en relación con la reducción de la pobreza, el acceso a la energía, el desarrollo y las infraestructuras rurales. No obstante, advierte: "Los impactos económicos y sociales de la bioenergía deben ser evaluados con cuidado antes de tomar decisiones sobre el desarrollo del sector y sobre la naturaleza de las tecnologías, las políticas y las estrategias de inversión que vayan a adoptarse".

De hecho, el atractivo de estos biocombustibles reside en su potencial de prolongar la economía basada en el petróleo. Con una estimación de un billón de barriles de reservas mundiales restantes de petróleo convencional, un barril de petróleo a 100 dólares no es una realidad muy lejana (16). Y cuanto más alto sea el precio del petróleo, más podrá subir el precio del etanol y seguir siendo competitivo. Por otra parte, es allí donde reside la contradicción para los agrocombustibles de segunda generación: a medida que los hidrocarburos se vuelvan más caros, los agrocombustibles de primera generación se vuelven más rentables, desalentando así la inversión en el desarrollo de las generaciones que podrían seguir. Si el petróleo llega a los 80 dólares por barril, los productores de etanol pueden permitirse pagar más de 5 dólares por celemin (alrededor de 127 kg.) de maíz, volviéndolo competitivo incluso frente a la caña de azúcar. La crisis energética mundial es potencialmente un premio de entre 80 y 100 billones de dólares para los grupos alimentarios y petroleros. No es sorprendente que no estemos invitados ni incitados a terminar con nuestros hábitos de "sobreconsumo".

La transición hacia los agrocombustibles no tiene nada de inevitable. Ya se han puesto en práctica muchas alternativas locales, llevadas con éxito a la práctica, al mismo tiempo eficaces a nivel energético y centradas en las necesidades de los habitantes, para producir alimento y energía sin amenazar el medio ambiente ni los medios de existencia. Deben asignarse límites —y no subvenciones— a la industria de los agrocombustibles. Sería inaceptable que los países del norte tiraran el fardo de su sobreconsumo hacia el sur del planeta, simplemente porque los países intertropicales gozan de más sol, lluvias y tierras cultivables. Es indispensable una moratoria mundial proactiva sobre el desarrollo de los agrocombustibles; es hora de concebir estructuras de regulación y de instaurar programas que permitan la preservación de los recursos. Hay que tomarse el tiempo de establecer una transición mejor; una transición agraria hacia la soberanía alimentaria y energética. ■

(13) C. Ford Runge y Benjamin Senauer, "How Biofuels Could Starve the Poor", *Foreign Affairs*, Londres.

(14) Elaborar un producto ecológico y viable no es solamente un problema de extrapolación de tecnologías existentes, sino de desarrollos fundamentales en la fisiología de las plantas que permitiría, de manera económica y eficaz, llegar a descomponer la celulosa, la hemicelulosa y la lignina.

(15) www.iea.org/Textbase/subjectqueries/index.asp

(16) Caroline Lucas *et al.*, "Fuelling a Food Crisis: The impact of peak oil on food security", The Greens/European Free Alliance, European Parliament, diciembre de 2006.

LIBROS

Biofuels for transportation: Global Potential and Implications for Sustainable Agriculture and Energy in the 21st century. —Worldwatch Institute, Earthscan, Londres, 2007.

Una evaluación de los riesgos ligados a la utilización masiva de los agrocarburos, con estudios de caso sobre China, Brasil, Alemania, India y Tanzania.

Les Biocarburants. Etat des lieux, perspectives et enjeux du développement. —Daniel Ballerini y Natalie Alazard-Toux (bajo la dirección de), Thechnip, París, 2006.

Esta obra publicada bajo la égida del Instituto Francés del Petróleo (IFP) analiza los desafíos de los biocombustibles en el contexto energético mundial y pasa revista a las diferentes vetas de la producción, la aplicación de tecnologías, los aspectos económicos, etc.

L'optimisation du dispositif de soutien à la filière biocarburants. —La Documentation française, París, 2005.

Según este informe, entregado al Primer Ministro en 2005, será difícil, en 2007, "atender los objetivos (de reducción de emisiones de CO2) sin recurrir a importaciones de biocombustibles".

...Y SITIOS

BIOFUELWATCH

Esta coalición de grupos ecologistas reclama el abandono de los objetivos fijados por la Unión Europea (10% de los automóviles funcionando con biocombustibles de aquí al 2020) con el riesgo de "desencadenar deforestación y pérdidas en biodiversidad y exacerbar los conflictos locales ligados al uso del suelo".

www.biofuelwatch.org.uk

BIOCOMBUSTIBLES: ¡UNA CATÁSTROFE ECOLÓGICA Y SOCIAL PROGRAMADA!

Dossier de información realizado por el brazo francés de los Amigos de la Tierra (Friends of the Earth International).

www.amisdelaterre.org/biocarburants-une-catastrophe,3117.html

AGENCIA EUROPEA DE MEDIO AMBIENTE (AEE, por sus siglas en francés) La AEE elaboró la lista de precauciones indispensables para conciliar culturas energéticas y protección del medio ambiente.

www.eea.europa.eu/themes/energy/listfed?=&reports_energy

■ **CONSTANTINO**, de Hartwin Brandt, se une a una colección de Historia rigurosa e informada a la vez que de ágil lectura ■ Desde la colección PENSAMIENTO HERDER, se invita al lector al disfrute de la vida buena ■ En VISLUMBRES DE LO REAL. RELIGIONES Y REVELACIÓN, Javier Melloni SJ incursiona en la experiencia revelatoria de las religiones ■ En DOSTOYEVSKI ENTRE RUSIA Y OCCIDENTE, Tamara Djermanovic, indaga en la tormentosa relación de dos mundos que nunca se han aproximado de manera auténtica ■ El filósofo Lluís Álvarez reivindica, en LA ESTÉTICA DE LA CONFIANZA, el arte que enseña a confiar en la imaginación para corregir la rigidez del poder. ■

+info www.herdereditorial.com

HERDER
HOY
Herder Editorial