

José Manuel Otero Novas, ministro de Educación, se perdió una sesión del Congreso. UCD justificó su retraso. Y éste se debió a un atasco. Miles de madrileños se han hallado en esta situación más de una vez. El problema del tráfico en Madrid se agrava y el atasco no discrimina entre sus víctimas: Madrid no da de sí y su cinturón si no se remedia, acabará ahogando el casco urbano. Según datos facilitados por la delegación de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Madrid, los volúmenes de tráfico registrados en las veinte estaciones permanentes de aforo establecidas en la provincia arrojan datos alarmantes. Cada día vienen circulando por las calles de la capital un total de 1.200.000 vehículos, más los 260.000 que provenientes de las zonas periféricas se suman a los atascos en las estrechas e insuficientes carreteras de acceso al centro.

En la primera semana de noviembre y coincidiendo con el estreno de los sueldos, no es difícil advertir en el tráfico una tónica de alza; paralelamente a ésta se produce un descenso en la velocidad media de circulación, que se hace notar. En el centro se ha llegado a registrar una velocidad media de 8,5 Km./h., y en los accesos la media se sitúa en unos 21 Km./h.

El gabinete técnico de la Jefatura Provincial de Tráfico cifra el parque automovilístico de nuestra real villa y corte en 850.000 vehículos. Esta situación circulatoria alcanza ya a los puntos más distantes de la Puerta del Sol: Alcalá de Henares, Móstoles, Getafe, Alcorcón, Leganés, etc., son zonas especialmente afectadas. Y son los propios vecinos quienes cuentan a nuestro periódico cómo se las ven y se las desean para llegar a la hora en punto al trabajo.

HORAS PUNTA E IMPOSIBLES

Los accesos a Madrid permanecen casi continuamente taponados por largas y humeantes filas de coches, autobuses, camionetas, motos y resignados ciudadanos que se debaten entre la duda de abandonar su automóvil «in situ» o continuar a marcha de hormiga en la caravana, escuchando el concierto de claxon mientras evitan en lo posible el caer presas de ataques de cólera e histeria, que a veces, desgraciada y justificadamente, suelen darse.

Automovilistas, viajeros, Policía municipal y taxistas inmovilizados en plenos atascos han coincidido en señalar a nuestro periódico: «Madrid no da de sí, imposible de circular a las horas punta».

Efectivamente, las horas de trabajo ya no se miden por el simple baremo de las ocho horas laborales; quien más y quien menos se ve obligado a añadir a éstas las inevitables tres o cuatro horas diarias que impone el atasco para «llegar a tiempo».

«Qué me va a decir usted a mí, que salgo a las siete de Fuenlabrada cada mañana con la idea de llegar a las nueve a la avenida del Generalísimo y no hay semana en la que no fiche como mínimo de diez a veinte minutos tarde.» En estos términos se expresa el conductor de un Seat 127 mordiendo la lengua evitando no se le escape un taco, mientras mira reloj y semáforo a un tiempo.

Pilar, administrativa de un céntrico Banco, confiesa llegar a su casa de Parla alrededor de las cinco de la tarde en un estado de auténtica embriaguez urbana: «Mira, entre las copas del aperitivo mientras hago tiempo para no aguantar la salida del parking, los atascos dentro del coche respirando polución y el «stress», un día de éstos término en el psiquiátrico».

La complejidad de las comunicaciones y el gran volumen de circulación contribuyen a hacer del ciudadano madrileño un prisionero del caos de la urbe y es indudable que las odiosas pero forzadas prisas conducen a la pérdida del sosiego y desembocan numerosas veces en choques verbales, cuando no físicos, entre viajeros de a pie y conductores.

El tráfico de nuestra provincia se ha disparado de forma incontrolable para todos, nadie está exento de sufrir estos colapsos circulatorios y el tema ha pasado a figurar en cualquier conversación de la vida cotidiana y es evidente que el ajeteo que la ciudad impone a los tres millones y medio de habitantes con los que cuenta Madrid deriva muchas veces en graves repercusiones psicológicas.

Un taxista visiblemente encolerizado a la altura de la avenida de América no deja de soltar improperios agitando el codo como si de un remo se tratara a bordo de un Seat 1.500, cuando aún no hemos acabado de formularle una pregunta. «Esto es la hostia, lo peor no son los coches, lo que pasa es que sobran domingueros; que se cojan el Metro si no saben llevar un volante. Será posible, media hora que llevo...»

Otro punto álgido de acceso a Madrid se encuentra en la popular glorieta de Atocha, que a las nueve de la mañana ofrece un cuadro de lo más surrealista al hombre de provincias que asoma la cabeza por la estación del Me-

diocia. «A mí déjeme de preguntas, sobra gente, tanta capital y tanto...»

¿Qué transporte va a tomar ahora? «Eh, pues del tren al Metro, ¿qué otra cosa se puede hacer?»

No hay otra solución para este hombre cargado con dos cajas que en un minuto se ha percatado de la necesidad de salir cuanto antes mejor de la caótica capital.

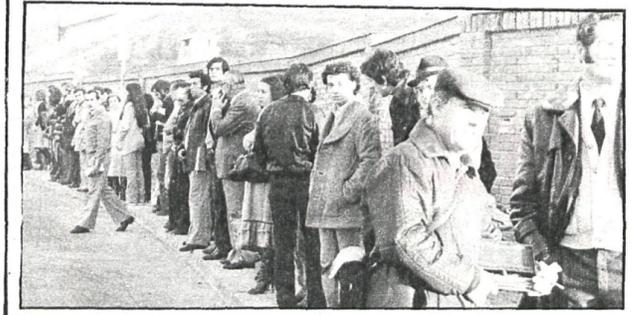
En Legazpi, sobresaliente punto negro de la angustia circulatoria que acoge en su seno a los llegados desde la carretera de Andalucía, se deja sentir a menudo más de un colapso.

Desde Móstoles, Getafe, Alcorcón, Alcalá, ...a Madrid

UNA LOCURA DIARIA



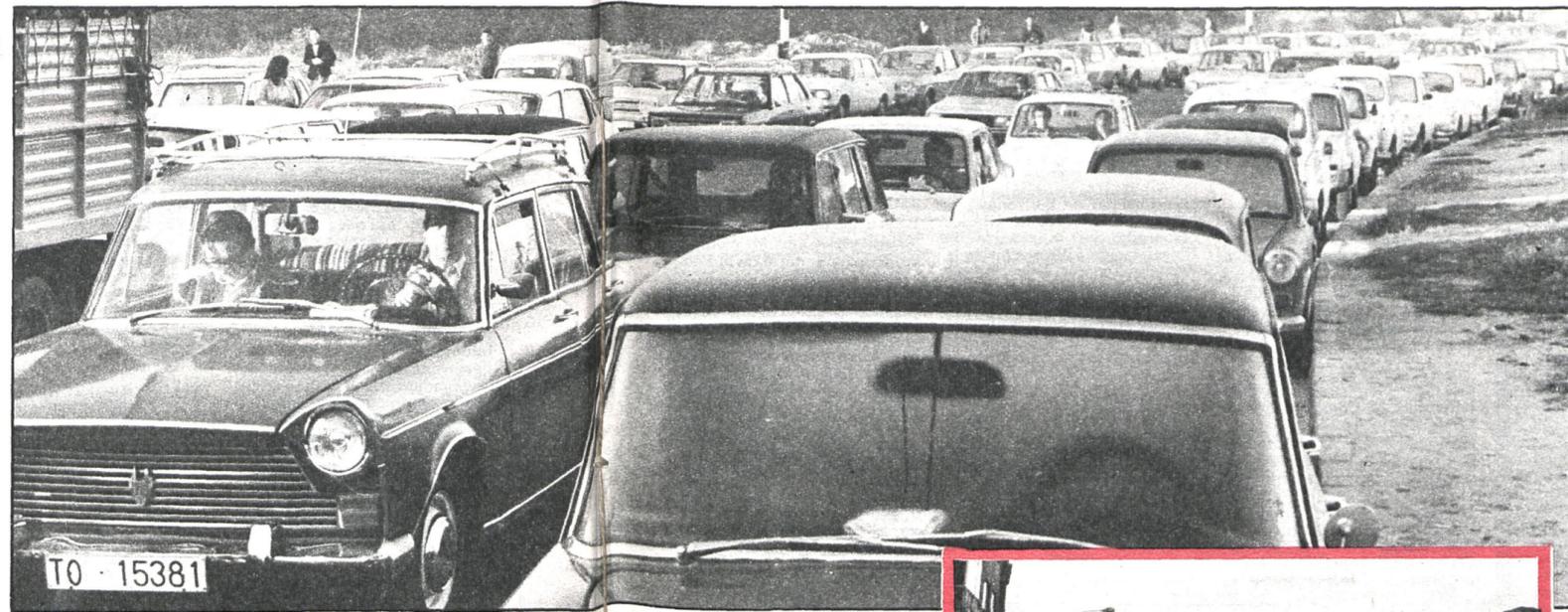
Sesenta y ocho pesetas Madrid-Alcalá de Henares. Pocos y caros transportes públicos y, como consecuencia, largas colas a la espera de los autobuses en los accesos de Madrid. Usuarios hay; lo que faltan son medios de transportes



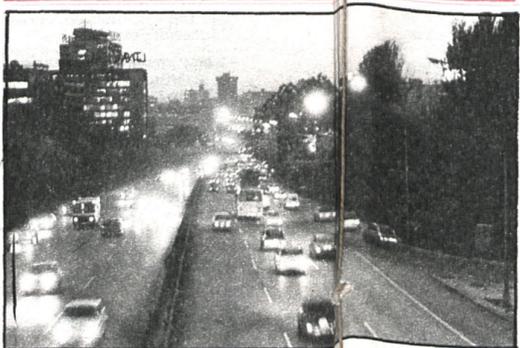
¿Para evitarse el atasco de Legazpi a Atocha no te convendría tomar la M-30?

Sorprendido ante la propuesta, Anselmo Bastida, joven de unos veinticinco años, no duda en manifestar: «Eso sería hace dos o tres años, ahora se tarda lo mismo.» Un ama de casa, de compras en el mercado central, remata la opinión del joven: Ni atajos nos quedan en Madrid y los que hay están siempre con coches amontonados en la aceras, en el mejor de los casos, que hoy en día lo normal es dejarlos en medio de la calle.»

La espontánea frase saca a relucir el problemático tema del aparcamiento. Madrid



- Las horas «punta» siguen sin solucionarse
- El tráfico, las colas y atascos, las primeras agresiones del día contra el ciudadano
- Miles de trabajadores son las víctimas directas



A las siete y treinta de la mañana, la afluencia de coches a Madrid comienza a ser masiva por todos los accesos de entrada

El habitante de una ciudad dormitorio cualquiera, como por ejemplo Aluche, vive los atascos por la mañana de ida y a la tarde de vuelta del trabajo; sin embargo, el encontrar lugar donde aparcar resulta difícil como al vecino o Moncloa.

Hay que tener en cuenta las denuncias hechas por el pasado año 1978 ante la Delegación de Circulación y Transportes del Ayuntamiento. Cuando la demanda real automovilística exige 300.000 plazas permanentes de aparcamiento en el caso urbano.

Los pueblos limítrofes aún no viven muy de cerca el problema del «buscar un hueco». Siempre quedan descampados olvidados por las urbanizadoras, aunque se prevé que a medio plazo también se les acabe el chollo.

el Metro y los transportes públicos. Está visto que la subida de la gasolina no ha obligado a nadie a dejar el coche en las afueras, prefieren dar una y mil vueltas gastando tiempo y dinero en circular y aparcar. Habrá quien no coma con tal de ir en su turismo particular.»

LA OPINION PUBLICA APORTA LAS SOLUCIONES MAS SENSATAS

José Luis Martín Palacín, delegado de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Madrid, manifestaba a los medios de información en una reciente rueda de prensa su pesimismo frente al problema diciendo que «el caos circulatorio de la provincia no tiene grandes arreglos».

Compartimos su opinión, aunque pensamos que si bien es cierto que no caben grandes soluciones al problema si se pueden poner en práctica pequeñas y numerosas medidas orientadas a disuadir a la opinión pública de la necesidad de una mayor utilización del transporte colectivo.

Positivas son las últimas medidas tomadas en lo referente al cierre a los vehículos turísticos y no al transporte público de la plaza Tirso de Molina y la calle Magdalena, así como la implantación de cariles-bus en las calles de Fuencarral, San Francisco de Sales, Luchana y Eduardo Dato. Dentro de poco se harán en Francos Rodríguez y Santa María de la Cabeza.

Igualmente, se están efectuando las obras previstas en el convenio que firmara el Ayuntamiento en tiempos de José Luis Alvarez con el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, dando prioridad a las que facilitan el acceso a barriadas, y comunicación de Madrid con los núcleos de población de la periferia, la circulación del transporte colectivo y el evitar cualquier paso rápido de tráfico por las barriadas.

Las anteriores soluciones e incluso la implantación de un mayor número de zonas peatonales en la ciudad tendrán sin lugar a dudas un valor importante con su puesta en funcionamiento en la práctica; sin embargo, resultan insuficientes.

Y es que quizá la única solución estribe en



poder salir de casa. Sólo la camioneta para ir a Alcalá me cuesta 68 pesetas de ida y otras tantas de vuelta; si a eso le añado las 19 pesetas de autobuses y las 12 de metro ya me dirás si se le puede llamar barato.»

¿PRIVATIZACION DEL TRANSPORTE URBANO O MUNICIPALIZACION?

He aquí una de las polémicas que continuamente viene saltando a las páginas de los periódicos de Madrid y que, por supuesto, más preocupa al Ayuntamiento y a los empresarios del transporte colectivo en la provincia.

Enrique Tierno Galván, alcalde del nuevo Ayuntamiento democrático, se ha mostrado contrario en numerosas ocasiones a la privatización de la Empresa Municipal de transportes (EMT). No obstante, el alcalde ha prometido a la Asociación Provincial de Transportes Colectivos Urbanos y de Líneas de Viajeros de Madrid estudiar concienzudamente la propuesta de privatización. Dicha asociación por boca de su presidente, señor Gonzalo Pascual argumentó a este periódico su punto de vista:

«Entendemos que la privatización del transporte urbano mediante la libre concurrencia facilitará la fiscalización del servicio, que en la actualidad supone un gravoso déficit para el Ayuntamiento. La privatización —añadió— no costará nada a los madrileños. Sin embargo, ¿cuánto nos costará a los vecinos de la capital la EMT dentro de un año?»

«El kilómetro de autobús tiene un costo de sesenta pesetas; el Ayuntamiento, a través de la EMT, soporta un costo de 110 pesetas, y la empresa privada lo podría reducir, adaptados los precios el próximo año a setenta pesetas el kilómetro.»

La asociación de empresarios se queja de no haber obtenido hasta la fecha contestaciones válidas a sus propuestas desde un punto de vista técnico y no político.

Todo parece indicar que el Ayuntamiento no ve con buenos ojos la privatización del transporte, dado que ésta supondría, según palabras del propio Tierno un «ir delegando o cediendo parcelas que deben ser de su competencia. No creo tampoco que el pueblo de Madrid sea partidario de esta privatización».

En cuanto a la municipalización del Metro, dijo el alcalde:

«No nos pueden pasar empresas deficitarias, pues estamos sin dinero y al Gobierno no se le puede pedir, salvo en casos en que sea imprescindible; sabemos que tampoco ellos lo tienen y no queremos contribuir a hacer más profunda la crisis.»

Hasta aquí las opiniones autorizadas. Los madrileños quedan, pues, a la espera de una solución y mientras llegue, tranquilidad, las alternativas y proyectos van a menos velocidad de la que todos desearíamos.

En resumidas cuentas, el monstruo del atasco ha invadido con sus tentáculos todas las esferas de la sociedad madrileña.

Escribe: Maite CONTRERAS JIMENEZ
Fotos: Menchu REDONDO RETUERTO



No es difícil observar en los accesos a Madrid vehículos ocupados tan sólo por el conductor, producto del miedo a la delincuencia, fomentado por los medios de comunicación

Pensando en el MCE

POLITICA AGRARIA TIENE QUE CAMBIAR

Al hacernos cargo de la presidencia de la Comisión de Agricultura y Ganadería nos encontramos con unos retos que la problemática de la Diputación y de la provincia nos lanza y que nosotros recogemos como deber a realizar.

Primero, planificar los servicios y prestaciones de la Corporación.

Segundo, actualizar estos servicios con visión de la situación actual dentro de la provincia en ganadería y agricultura y planificarlos de tal modo que se puedan adoptar dentro de una problemática actual y futura, teniendo como mira la integración sin producir ningún «stress» de adaptación, primero en lo que será esta producción agrícola ganadera en la región autonómica castellano-manchega o bien como ente autonómico provincial y posteriormente y ante todo, con una programación y proyección en la integración en la CEE. Esta última adaptación, la de mayor responsabilidad, puesto que es el futuro de la riqueza agrícola ganadera, todo depende del trabajo de cambio y adaptación que se efectúe en estos dos o tres años.

La incorporación de España en el MCE ofrece una gran oportunidad para la venta de productos agroalimentarios españoles, pero para esto se tiene que producir en mejores condiciones de competir por su precio y calidad porque el hoy actual «prelevement» que tanto frena la salida a los mercados europeos de los productos desaparecerá, y este mismo arancel será un gran protector de nuestros productos, además de la ventaja adicional que supone para competir en los mercados internacionales la percepción de las restituciones para determinadas exportaciones. Asimismo, el mercado español tendrá que abrirse a los productos europeos con la competencia que este hecho ocasionará, pero con los beneficios consiguientes a los consumidores españoles al disfrutar de una oferta de productos más diversificada y en mayor cantidad que hasta ahora.

Todas estas circunstancias suponen que la política agraria tiene que cambiar, adaptándose a los objetivos que la PAC (Política Agraria Común) adoptará en su día. Esta adaptación de la agricultura y ganadería a la incorporación de España en el MCE exige un esfuerzo de adaptación, pero que tiene que empezar por la adaptación de las regiones autonómicas o entes autonómicos a la característica autonómica de cada región. Pero no pensemos que esta adaptación es sólo del sector agrario-ganadero, es también de ajuste de los sectores que la presiden: industria de fertilización, de maquinaria agrícola, cadenas o comercios de distribución, mercados agrícolas ganaderos, productos fitosanitarios, planificación ganadera y sanidad de la misma; por tanto, debemos ir adoptando las medidas apropiadas para que la adaptación y liberalización de los mercados expuestos produzcan los mayores beneficios y las menores pérdidas.

Ante esta problemática debemos mantener nuestra producción centralizada, pero a costes casi iguales que los del MCE para autoabastecernos y potenciar de la que Europa es deficitaria y aportar gran demanda (producciones a mejorar, pero no intensificar y producciones a intensificar), porque el grado de desarrollo del sector agropecuario es bastante inferior al de la CEE y necesitamos un período de desarrollo.

Por otra parte, en el contexto económico general, la existencia de un paro muy importante ya no permite absorber, como años anteriores, el expediente de la población activa agraria; por tanto, habrá que perfeccionar las producciones agrícolas ganaderas ya existentes y, por otro lado, fomentar la producción y las rentas agrícolas con una mejor y más exhaustiva utilización de los recursos.

Esta limitación que actualmente existe de las rentas agrícolas ganaderas sólo podría evitarse con una mayor dotación de servicios en las zonas rurales, mejor comunicación, mayor información, equiparamiento de la renta rural con la industrial, cadenas de transformación y comercialización sin escalones intermedios; en definitiva, apoyo real al sector agrario salvaguardando sus intereses. Pero también hay que pensar que cualquier deseo de proteccionismo tiene sus límites a su costa y, por tanto, hay que conseguir ser cada vez más competitivos internacionalmente; apoyo, sí, pero sin paternalismos falsos.

Andrés MARTINEZ CARRILLO

Asamblea de Parques Nacionales Europeos

POR PRIMERA VEZ, UNA REPRESENTACION ESPAÑOLA

Los «Problemas de los parques naturales y nacionales en la proximidad de concentraciones industriales y urbanas» ha sido el tema central de los debates de la Asamblea General de Parques de Europa, celebrada recientemente en La Turballe (Francia)

A la citada Asamblea acudió, entre otros doscientos participantes, la Comisión Forestal de Medio Ambiente y Contra Incendios de la Diputación Provincial de Madrid, representada por don Antonio López Lillo y don Pedro Palacios, en representación del diputado Luis Maestre, presidente de la Comisión, que no pudo acudir. Dicha representación presentó un amplio informe sobre la

planificación de las zonas naturales de la sierra de Gredos elaborada por la cátedra de Planificación y Proyectos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes.

Los asistentes a la Asamblea realizaron una visita al parque

natural de la región de La Briere, y tanto M. Giacobbi, presidente, como M. Pontavice, director general de la Federación francesa, expresaron a los asistentes de la Diputación Provincial su gratitud por la presencia española y muy especialmente por las palabras de la Comisión, que señaló de gran interés la concepción de parques, donde se busca el desarrollo de zonas que tengan altos valores naturales.

Finalmente se reeligió a Alfred Toepter como presidente de la Federación Europea, y M. Offner mostró su interés para que España ingresara de una manera oficial en la citada Federación Europea.

La Comisión de Medio Ambiente de la Diputación, invitada oficialmente

INSEMINACION ARTIFICIAL GANADERA EN LA PROVINCIA

Ante la influencia tan decisiva que tiene la inseminación artificial en la mejora ganadera, la Diputación Provincial creó en el año 1968 el primer circuito aplicativo; el resultado, avalado por los éxitos obtenidos, determinó la creación de más circuitos, que como consecuencia de su demanda en 1978 constituirán 9 y en 1979 queremos cerrar el año con un total de 12, lo cual daría lugar a cubrir completamente toda la provincia

Este servicio de mejora ganadera va paralelo al de la lucha contra la esterilidad o subfertilidad; tanto es así que en 1978 se trataron 1.113 vacas con procesos patológicos, aparte de las 7.694 inseminaciones efectuadas.

El incremento del número de inseminaciones no es totalmente proporcional a la mejora que se obtiene por la práctica de la inseminación artificial, debido por una parte a que muchos ganaderos recrían terneros procedentes de inseminación para utilizarlos posteriormente como sementales con una idea equivocada de su economía agraria y más todavía de mejora ganadera, y por

otra parte, por ciertas deficiencias en el servicio, más bien producto de su éxito, pues muchas veces estas deficiencias fueron ocasionadas por desbordar las posibilidades de tiempo y distancia de los veterinarios inseminadores.

Creemos que con la nueva organización, tanto mecánica como estructural, puedan el ganadero de la provincia hacer uso a pleno rendimiento de un servicio tan importante como

es la inseminación artificial, pues el ideal sería inseminar el 100 por 100 de los efectivos vacunos. La normativa de la nueva organización de los circuitos se comunicará directamente a todas las cámaras agrarias locales, dándoles explicación detallada del funcionamiento, horario de recogida de avisos, etc. Queremos dar toda clase de información y facilidades a los ganaderos.

MERCADO GANADERO: PRECIOS

La Comisión de Agricultura y Ganadería y del Complejo Agropecuario Provincial de Aranjuez, celebrada el día 8 de noviembre de 1979, consideró los precios de venta y cesión de reproductores puros, procedentes de sus núcleos de selección de ganado ovino (manchego y churro), vacuno (pardo-alpino) y porcino (large-white y Landrace) para la campaña en curso que se desarrolla en beneficio de los ganaderos de la provincia de Madrid, dentro del programa de mejora ganadera de la corporación.

CESION:

Moruecos..... 500 pesetas (máximo un año)
Toros..... 3.000 pesetas (máximo un año)

VENTA:

Ovino:
Corderos y corderas (hasta seis meses de edad). 6.000 ptas.
Corderos y corderas (mayores de seis meses de edad)..... 8.000 ptas.

Vacuno:
Novillos hasta diez meses..... 40.000 ptas.
Novillos de diez-catorce meses..... 50.000 ptas.
Novillas hasta diez meses..... 35.000 ptas.
Novillas de diez-catorce meses..... 40.000 ptas.

Porcino:
Lechones (hasta 20 kilogramos)..... 2.500 ptas.
Por cada kilo que exceda de 20 kilogramos se establece un sobrevalor de 90 pesetas.

CONVENIO SOBRE INSEMINACION ARTIFICIAL

El servicio de veterinarios de la Diputación prestará el respaldo técnico necesario

Se ha firmado un convenio de colaboración entre la Dirección General de la Producción Agraria y la Diputación Provincial de Madrid para la extensión aplicativa de la inseminación artificial. Dicho convenio, que representará la utilización en mayor escala de las técnicas de inseminación en todo el ámbito de la provincia de Madrid, se llevará a cabo a través del Servicio Veterinario de la Diputación mediante la ejecución técnica y organizativa de los servicios aplicativos de carácter público, ajustándose al programa de reproducción ordenada aprobado por la Dirección General de la Producción Agraria y en colaboración directa con la Jefatura de Producción Animal de la Delegación Provincial de Agricultura.

La firma del convenio, que se celebró en la casa-palacio, recogió trece bases, entre las que conviene destacar la séptima, que dice textualmente: «Cuando concurren casos de ganaderías privadas o agrupaciones de ganaderos con servicio propio de inseminación artificial que convengan los servicios de aplicación de dicho

método con los veterinarios de la Diputación encargados del servicio público en el espacio geográfico donde radiquen las mismas, dichos veterinarios les prestarán el respaldo técnico necesario, y la Excma. Diputación Provincial les proporcionará las ayudas establecidas con carácter general.» También la octava: «Las dosis de semen, que serán exclusivamente congeladas, serán suministradas por la Dirección General de Producción Agraria a la Diputación Provincial.» Y la undécima: «El suministro de dosis seminales, material de inseminación, así como la formalización de los boletos de inseminación practicadas y demás aspectos del desarrollo del servicio, se ajustará a las normas de funcionamiento establecidas con carácter general en el país.»

Finalmente, el convenio recoge también la redacción de una memoria explicativa de la labor realizada, que reflejará que el desarrollo del programa de mejora ganadera por inseminación artificial en la provincia de Madrid se ejecuta debidamente.



Momento de la firma del convenio entre la Dirección General de Producción Agraria y la Diputación Provincial de Madrid. (Foto Rogelio Leal.)