

cierta manera se opusieron al régimen anterior: fuerzas que se le opusieron por democráticas y fuerzas que se le opusieron por regionalistas en razón de ser el régimen anterior dictatorial y unitario o centralista. Como soy un intelectual y me debo a la cortesía de la precisión, he dicho «oposición en cierta manera», pues, como dijera Cervantes: «Cuidado, muchacho, que toda afectación es mala». El *democratismo de muchos* no les impidió colaborar con el régimen anterior ni el regionalismo de los otros sacar provecho de la anterior situación contribuyendo así para que sus regiones subieran como la espuma.

Finalmente quiero advertir que mi crítica no es fundamental. Precisamente he criticado unas actitudes cuyo último fundamento es táctico. No deja de ser curioso que las fuerzas situadas a la extrema derecha o a la extrema izquierda salgan mejor paradas en esta crítica, situadas en posiciones más teóricas y testimoniales, más alejadas del compromiso que impone el poder o sus aliados. Nada más desearía que las ideologías criticadas abrieran sus planteamientos a los justos intereses de las zonas más deprimidas de la comunidad española. Y pase-mos a la formulación ideológica.

En el año 1955 y en una pequeña ciudad del sudoeste asiático—Bandoung— se reunió una conferencia de un extraño grupo de naciones. El denominador ideológico no se veía por parte alguna: naciones de organización poco menos que teocrática, naciones de organización socialista, naciones de organización democrática al modo occidental. El denominador común socio-económico, sin embargo, era manifiesto: países los representados que, detentando un importantísimo porcentaje de la población, poseían una participación irrisoria en la riqueza o renta total del mundo. La verdad—he dicho— está *a ras del suelo*. La reunión de Bandoung, por sí sola, ponía en cuestión las formulaciones ideológicas. Todos los delegados asistentes tenían conciencia de una solidaridad objetiva muy fuerte entre los ciudadanos de las *otras naciones* cualesquiera fueran las ideologías dominantes. Primero, entre los ciudadanos de la misma nación prescindiendo de las clases. Segundo, entre las mismas naciones aunque limitada a la esfera de esas naciones que participaban con cuotas importantes en la riqueza mundial. Con una frase breve: nada más semejante a un obrero americano que un obrero ruso; nada más semejante a un obrero filipino que un obrero africano o chino.

No ignoro que los sociólogos progresistas tienden a considerar los conflictos entre regiones como formas de enmascaramiento, en relación con intereses de clase y que, para ellos, la tensión fundamental en el dinamismo histórico es el conflicto entre la clase proletaria y la burguesía industrial. Pero, ¿no existe un paralelismo entre la tensión descrita—naciones industriales y naciones subdesarrolladas— y la tensión entre regiones industrializadas y regiones agrícolas? A mi modo de ver, el paralelismo entre diversas oposiciones—nación subdesarrollada y nación desarrollada; región subdesarrollada y región desarrollada; industria y agricultura; campo y ciudad— es demasiado evidente y no resulta fácil reducirla a la oposición proletariado y burguesía, cuando los niveles de renta y el disfrute de servicios sitúan en diversas galaxias al campesino y al obrero industrial.

Veamos cómo en España se ha ido planteando esta oposición y los extremos a que ha llegado. No son lejanos los tiempos en

que nuestra balanza de pagos dependía de las exportaciones agrícolas: agrios, aceite y vino. El turismo como fuente de divisas es una realidad más reciente y, por cierto, no aislable de nuestro mundo agrícola que suministraba productos muy baratos. Por muchas vueltas que se dé al tema, la capitalización para la infraestructura industrial y su equipamiento o llovió del cielo o de la agricultura salió. Aún hoy el peso de lo agrícola es importante en el desarrollo industrial o en su mantenimiento. He aquí dos ejemplos. Una noticia televisiva de hace unos meses, exponiendo el desarrollo de la industria automovilística, decía que era el tercer sector en la producción de divisas, después de la exportación de agrios y el calzado, es decir, después de un sector agrícola y otro con base agrícola-ganadera. Por cierto que es estremecedor comparar la evolución de los precios del calzado y de las pieles no curtidas. Da la impresión de que las pieles no curtidas aparecen en la naturaleza sin ningún tipo de trabajo. El otro ejemplo se refiere al momento presente. El país está atravesando una grave crisis económica. La severa contención de los precios y la inflación ha llevado a un acuerdo de todos los partidos con representación parlamentaria que tiene por objeto controlar los salarios dentro de un aumento de los precios agrícolas el ministro de Economía está hablando de un ocho por ciento. La solución de la crisis se quiere hacer descansar sobre los hombros de los hombres



más deprimidos: los agricultores. He aquí un botón de muestra que nos aplome e impida volar por abstracciones: en la provincia de Valladolid se ha pagado a los productores el kilo de carne de cerdo cuatro pesetas más que el año pasado, el año que ha conocido la mayor tasa inflacionista de los últimos años.

De esta forma se ha ido configurando una duplicidad de razas en el país. La divina raza industrial y urbana que todo lo merece: vivienda confortable (en algunos casos subvencionada con fondos públicos), servicios de todo orden (médicos, educativos, protectores de la tercera edad, de comunicaciones...), jornales y sueldos dignos y retributivos de trabajos menos onerosos que el agrícola... Y la raza campesina que debe sobrevivir a su costa y entregada a su propio esfuerzo. Si un obrero carece de trabajo el seguro de desempleo es un derecho. Si un campesino, después de realizar su trabajo, por circunstancias climatológicas no recoge fruto, se le concede una moratoria en la contribución. Si al gobierno le interesa una contención de precios y ha habido una buena cosecha, le basta para lograrlo, aunque las circunstancias para la exportación

de los excedentes sean favorables, impedir o limitar las exportaciones. No hablo de abstracciones. Estoy hablando de las patatas que este año se están tirando a los cerdos.

La región castellano-leonesa es una región eminentemente agrícola con una pequeña mancha industrial en Valladolid y otra en la provincia de Santander y en el occidente leonés. Como tal, ha servido directa o indirectamente para crear el capital industrial y entrar, al no ser industrializada, en la espiral de la pobreza. Pero aún no está dicho todo en relación con el mecanismo empobrecedor de la región castellano-leonesa y demás regiones agrícolas. Desde luego, como ya he señalado, un factor de este mecanismo es la distinta política que se sigue con los precios industriales y los agrícolas. En algún momento, por el juego del proteccionismo y el no proteccionismo, se ha podido afirmar que los precios agrícolas eran un 18 por 100 inferiores a los europeos y un 18 por 100 superiores los industriales. Pero está además el sentido o dirección de las corrientes de capitalización y ahorro. Resulta que el ahorro tiene dos cauces: las Cajas de Ahorro y los Bancos. El ahorro encauzado por los Bancos sigue la ley del máximo rendimiento y, como éste se da en la industria, el dinero de nuestra región discurre hacia las regiones industrializadas. Las Cajas de Ahorro, por ley, tienen una obligada inversión en el sector público que, curiosamente, termina en la casi totalidad por caminar hacia la misma meta. La inversión libre, para compensar la corta rentabilidad de la inversión pública, buscando la mayor rentabilidad compensatoria, vuelve a ocurrir hacia las regiones industriales. Detrás de los capitales van los hombres y uno no puede extrañarse de ello, pues el juego de estos factores—corrientes de capitalización y diferencia entre precios agrícolas e industriales— van haciendo a las regiones industriales cada vez más ricas y a las agrícolas cada vez más pobres. Ningún correctivo particular, que sin duda es posible, tiene fuerza para embotar el filo de las anteriores afirmaciones. Estudios realizados en relación con algunas regiones industriales, las Vascongadas por ejemplo, han demostrado que sus inversiones son superiores a su ahorro. ¿De dónde viene la diferencia? En economía los milagros, de que tanto se habla, no existen.

El problema se agrava por la presencia en las zonas agrícolas de las quintas columnas del mundo industrial. Hay que ser muy claro en este punto. Las quintas columnas somos nosotros, los hombres de la ciudad, los hombres de la industria, del comercio o de los servicios. Cada capital de provincia es una quinta columna en virtud de una identificación entre industria-campo y ciudad-campo. Los hombres de la capital (de provincia o no) pertenecemos a la raza divina que todo lo merece. Las capitales de provincia de las zonas campesinas son, fundamentalmente, organizaciones parasitarias de comercio que sobre la provincia agrícola viven. Y, sin embargo, están equivocadas: son (debieran ser) solidarias con el campo. Sin una agricultura próspera mal van a tener un buen rendimiento los comerciantes de la zona cuando sus clientes naturales carecen de numerario. Hay además un problema de proporción. Las redes comerciales tienen su sentido pero cuando responden a las necesidades reales. Basta darse una vuelta por las calles de Madrid y de Nueva York para ver que, en nuestra capital, se han saltado todos los límites cuantitativos. Tan desorbitado está nuestro

*Presentada por la Comisión Ciudadana del PCE*

# Alternativa al transporte en Madrid

**A** lo largo de una reunión presidida por los diputados Ramón Tamames y Simón Sánchez Montero, la Comisión Ciudadana y Municipal del Partido Comunista de España ha presentado a los medios informativos su «Propuesta para una Reestructuración del Transporte en Madrid y su Area

**Metropolitana»**. Una propuesta que, fundamentalmente, se apoya en la filosofía de que, en la búsqueda de una solución adecuada para la problemática del transporte madrileño, ha de excluirse su concepción como una actividad de lucro en manos de empresas privadas y procurarse el establecimiento de prioridades para el transporte colectivo sobre el privado.

En este sentido, el PCE toca en

su estudio una propuesta sobre el transporte colectivo, su financiación y su gestión; otra, referida a la que estima imprescindible municipalización del «metro», y una tercera limitada al transporte en el sector sudoeste de Madrid, que en la actualidad se considera como uno de los más afectados —si no el que más— dentro de todo el Area Metropolitana.

**Transporte colectivo, finan-**



ciación y gestión.—La propuesta del PCE respecto al transporte colectivo considera a éste como un servicio público, que no debe responder a planteamientos de intereses privados, «sino inclinarse hacia una eficacia en la prestación del servicio, concebido éste como una parte más del necesario equipamiento colectivo». Asimismo, considera que el planeamiento del transporte no debe hacerse de espaldas a las áreas metropolitanas.

Tomando como base esta concepción, el PCE concreta las líneas maestras para la financiación y gestión del transporte en los puntos siguientes:

1. «La planificación y gestión del transporte colectivo en el Area Metropolitana de Madrid debe ser de competencia municipal, haciéndolo depender del Ayuntamiento de Madrid y del conjunto de los ayuntamientos del Area, lo que crearía una mancomunidad a tal efecto.»

2. «Esa mancomunidad debe constituir la autoridad única en materia de transportes, pasando a ella todas sus competencias que en este ámbito detentan en la actualidad un sinnúmero de organismos diversos.»

3. «Para garantizar la coherencia en la gestión del transporte —añade la propuesta comunista— es necesario que esta autoridad única no sólo planifique y ordene, sino que se dote de fórmulas administrativas que hagan funcionar un sistema integrado de transportes que no se limite a la E.M.T. y el «metro», sino que comprenda igualmente a RENFE en sus servicios de cercanías, líneas periféricas, servicios regulares dentro del Area, etc., mientras las concesiones no hayan sido rescatadas por la E.M.T.»



En consecuencia, el PCE cree en la necesidad de un órgano superestructural de planificación y control —Sociedad Administrativa Tarifaria—, y de empresas autónomas que se encarguen, una a una, de los distintos medios de transporte.

**Municipalización del metro.** Tras exponer minuciosamente la situación actual del ferrocarril metropolitano madrileño, el Partido Comunista aboga en su estudio por la municipalización del mismo. José Luis Palacín, encargado de transportes de la Comisión, señaló que



### Triple objetivo de la propuesta:

- Prioridad para el transporte colectivo sobre el privado.
- Imprescindible municipalización del «metro».
- Soluciones para la zona sudoeste, hoy la más afectada.

Necesidad de un órgano superestructural de planificación y control, y de empresas autónomas que se encarguen de los distintos medios.



tal municipalización debería efectuarse una parte en efectivo y otra mediante obligaciones, «para evitar así un desembolso cuantioso que añadir a la reconversión de viejas líneas, entrada en funcionamiento de otras ya realizadas, etc.». Por otro lado, se habló en la reunión de la posibilidad de solicitar créditos estatales

para poner al día la realidad del «metro», aunque Ramón Tames hizo constar su opinión de que «no hay que caer en una lluvia de millones; hay que aprovechar antes los que ya existe». Y señaló también que «el problema del "metro" no puede desligarse de la Urbanizadora Metropolitana; es el mismo

negocio, con dos cabezas. Mientras la Compañía Metropolitana arrastra el déficit, la Urbanizadora corre con el negocio y la especulación».

En cuanto al estudio en sí, apunta respecto al «metro» que su compra debe hacerse con cautela, con la participación de todas las partes afectadas, «pues puede condicionar definitivamente su futuro y, con él, el del transporte madrileño».

**Transporte en el sudoeste.**— Finalmente, por lo que afecta al transporte en el sudoeste de Madrid, se habla de soluciones como la construcción de vía doble de electrificación; conexiones del transporte metropolitano con el «metro»; construcción de nuevas líneas; acondicionamiento de la red viaria; necesidad de absorción de las líneas periféricas por parte de la E.M.T.; tarifas reducidas en los viajes suburbanos diarios y eliminación de la tarifa mínima. Y se apoya el plan alternativo para la zona sudoeste en las líneas Delicias-Móstoles, Delicias-Parla, Delicias-Fuenlabrada y Atocha-Valdemoro.



# *El suburbano Atocha-Fuenlabrada puede ser una realidad inmediata*

Parece que el proyecto de Suburbano Atocha - Getafe - Parla - Fuenlabrada ha superado la congelación burocrática, y en breve sus obras van a ser una agradable realidad para todos los habitantes de la zona sur, que encuentran en estos momentos serias dificultades de transporte.

El citado proyecto está incluido en el plan especial de infraestructura del transporte, aprobado por la Coplaco en el año 1975, y Renfe lo había puesto a la cabeza de su «hit-parade» de actuaciones urgentes dándole prioridad sobre todas ellas.

Aunque hace algunos meses, Renfe había prometido al Ayuntamiento de Getafe que se habían comenzado las obras para ampliar el ancho de vía en el tramo Villaverde - Parla, lo cierto es que el proyecto había sufrido una parálisis, tal vez burocrática.

## **DESESTIMADOS OTROS SISTEMAS**

Mientras se gestionaba la redacción de este proyecto de suburbano, paralelamente se estudiaba el sistema de monorraíl, en el que estaba muy interesada la Diputación Pro-

---

***En breve comenzarán las obras en el tramo Villaverde-Parla ● Este dará servicio a una población de casi medio millón de personas***

---

vincial y la Delegación de Circulación y Transportes del Ayuntamiento, entonces a cargo del señor Estrada. Pronto se pudo comprobar que el suburbano era el método más rápido de aplicación y económico, al estar ejecutada el 70 por 100 de la infraestructura férrea de la línea Madrid-Aranjuez. Por otra parte, los trámites de expropiación serán menos costosos, ya que habría que llevarlos a cabo en contados sectores y en extensiones muy reducidas. De hecho, la línea férrea Getafe - Atocha es utilizada por un importante número de usuarios que pueden hacer el recorrido en unos veinte minutos, mientras que por la carretera de Toledo, en las horas punta, no se hace en menos de cuarenta y cinco. El sistema ferroviario existente, al no estar adaptado a transporte suburbano, tiene una capacidad de utilización de sólo el 20 por 100, cuando las deficiencias de transporte en este área requieren soluciones de urgencia.

El monorraíl, al menos en este sector que ya cuenta con infraestructura férrea, parece descartado. Como informábamos ayer, la tecnología del transporte continúa trabajando en la obtención de nuevos métodos de aplicación más eficaces. Ahora se habla del taxi aéreo o cabina-taxi, aunque en distancias interurbanas tan importantes no tendría fácil aplicación y los resultados no serían todo lo apetecibles que requiere un sistema de transporte que dará servicio a una población estimativa de cerca de medio millón de personas.

Las obras del tramo Villaverde-Parla parecen inmediatas, y las distintas fases del proyecto se irán haciendo a medida que haya consignaciones presupuestarias, aunque ahora sí parece que va en serio.

**Angel DEL RIO**

# CATALOGO ACTUALIZADO de la flora de nuestra provincia

## Importante convenio entre la Diputación y la Escuela de Ingenieros de Montes

**H**OY nuestro país, siguiendo las tendencias actuales en el mundo, ha vuelto los ojos a la Naturaleza y son legión los ciudadanos que se interesan por animales y plantas, gustan de distinguir sus estirpes y conocerlas por sus nombres, ya vulgares, ya científicos, y demandan información sobre estos seres que, ciñéndonos ya a los vegetales, nos ofrecen sus colores y flores, sus productos y utilidades y se combinan en mil formas sobre el terreno para integrar



nuestros variados y, en buena parte, originales paisajes.

Por tanto, creemos en la importancia de la realización de un catálogo florístico actualizado de la provincia, que pudiera dar lugar a una publicación extensa con la información más completa sobre las plantas del ámbito provincial.

Por todo ello, el presidente de la Diputación Provincial de Madrid, don Enrique Castellanos Colomo, y el director de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes, don Ignacio Claver Torrente han establecido el siguiente convenio para efectuar un estudio titulado «Catálogo actualizado de la flora de la provincia de Madrid», que se regirá por las cláusulas que se exponen a continuación.

### 1.<sup>a</sup> — Plan de trabajo

Los trabajos comprenderán:

1.—Revisión de la bibliografía básica y trabajos publicados en los últimos años.

2.—Inventariación en campo, con muestreo que cubra la diversidad existente en todo el territorio a estudiar.

3.—Muestreo de vegetales de identificación no directa.

4.—Preparación e identificación de muestras.

5.—Revisión de nomenclatura.

6.—Formación de la primera parte del catálogo.

### 2.<sup>a</sup> — Esquema de trabajo

— *Introducción*: Exposición de propósitos.

— *Memoria*: Antecedentes y trabajos propios.

— *Catálogo florístico*: Núcleo fundamental del trabajo, consistente en la relación ordenada de especies, con sinónimos, diversificación y localización.

— *Comentarios y deducciones importantes*: Número total de especies. Especies no citadas anteriormente. Distribuciones notables. Indicaciones notables. Endemismos y especies críticas. Significación de algunas distribuciones.

— *Información gráfica*: Fotografías, planos y mapas.

— *Indices*.

### 3.<sup>a</sup> — Fases

El trabajo se dividirá en dos fases, realizándose en la pri-