

Corredor Madrid-Guadalajara

Parece ser que el proyecto de red viaria pensado en 1974 para el año 2000 no sirve, a la vista de las alegaciones en contra presentadas por los ayuntamientos democráticos. Alcalá de Henares, Torrejón de Ardoz, San Fernando de Henares, Coslada, Meco, Camarma de Esteruelas, Paracuellos del Jarama y Mejorada del Campo se han opuesto al plan del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

El planeamiento de la red arterial comarcal del corredor del Henares, del que se ha cerrado el periodo de información pública hace unos días, ha despertado en los municipios afectados serios temores. Temores que en cada pueblo se concretan de forma específica, pero que tienen un denominador común: desarrollo inmobiliario de la zona, condicionamiento de la planificación urbanística de todo el corredor, potenciación del transporte privado en detrimento del público, marginación de los municipios en materia de urbanismo, construcción sólo de la autopista de peaje y no del proyecto total, potenciación de una gigantesca operación especulativa y degradación de la riqueza agrícola y ecológica de la zona. Para discutir de todo ello se sentaron en la misma mesa Fernando Pérez Gil, ingeniero jefe de la Primera Jefatura Regional de Carreteras, y Antonio Figueroa Herroas, jefe de la División de Planeamiento y Proyectos de la Primera Jefatura Regional de Carreteras, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU); Geneveva Christoff (PSOE), presidenta de la Comisión de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Alcalá de Henares; Angel Berrendero (PCE), alcalde de Coslada; Antonio Barranco (PSOE), alcalde de Meco; Angel Fernández (PCE), alcalde de San Fernando de Henares; Lope Chillón (PSOE), alcalde de Torrejón de Ardoz, y el diputado Lorenzo Hernández (PCE), presidente de la Comisión de Vías y Obras de la Diputación de Madrid. Poco antes del coloquio se leyeron las alegaciones en contra presentadas por la Diputación de Madrid en las que se protestaba por no haber recibido ninguna documentación informativa sobre el estudio, a pesar de las competencias que la Diputación tiene en varias carreteras provinciales y caminos vecinales de su propiedad afectados por el citado plan

Fernando Pérez Gil (MOPU): Es evidente que el no enviar a la Diputación el expediente de información pública ha sido un error, y en esto sólo hay que presentar excusas. Como surgirán detalles en la discusión, sólo decir una cosa: las alegaciones en contra de la Diputación se basan en que COPLACO está estudiando un nuevo modelo de territorio de Madrid, y dicen que no es lógico que este estudio esté atado por una cosa previa hecha por el MOPU como es el corredor, que sería un cinturón que en un principio parece que se sienten obligados, si no a seguir, por lo menos a discutir. Ante esto, nosotros creemos que es lo contrario: este estudio del corredor nació con motivo de todos los trabajos e ideas que tuvieron organismos de planificación como COPLACO y el Área Metropolitana durante una serie de años, y aquí están las opciones que nos dieron. Los servicios técnicos siguieron algo que alguien marcó en 1974. De ahí arrancamos nosotros. La idea no nació de la Dirección General de Carreteras ni del MOPU.

Lope Chillón (PSOE): Si, pero ese planeamiento, si no recuerdo mal, fue rechazado por los municipios en su día y se podría haber contemplado esto.

Geneveva Christoff (PSOE): Si la redacción es de 1974, el análisis es previo. Aquí lo que hay que cuestionar es si este estudio es válido ahora.

Fernando Pérez Gil (MOPU): Estoy de acuerdo, pero para eso el plan está en periodo de información pública. No hay nada decidido y puede ser cuestionable y discutible, y quien tenga la palabra decidirá. Lo que planteo es que el MOPU no prejuzgaba ni imponía una solución; sólo trataba de servir a unas ideas que estaban en el ambiente. Lo que es evidente es que el corredor necesita una red de comunicación amplia y eficiente, y no digo que tengan que ser precisamente carreteras; eso ya no lo sé, sería cosa de discutirlo. La actual red es deficientísima, y dejarla crecer sin un orden ni una planificación puede llevar a un desarrollo anárquico y puede ser que dentro de diez años estén pidiendo travesías y desviaciones aquí y allá y que nos encontremos entonces que no hay ni este corredor ni nada.

Antonio Figueroa Herroas (MOPU): Tenemos un espacio territorial entre Madrid y Guadalajara llamado corredor del Henares, que ha servido de asentamiento, por una serie de circunstancias, a desarrollos urbanos industriales. La infraestructura que tiene es la nacional II y un ferrocarril, y pregunto: ¿Es admisible el

mantenimiento de la situación actual? Yo creo que Alcalá podría contestarnos.

Geneveva Christoff (PSOE): La vega del Henares es primariamente una vega agrícola y de regadío, por lo menos en su mitad, y lo sería en su totalidad si Madrid no se hubiera expandido industrialmente.

Antonio Figueroa Herroas (MOPU): ¡Ah, la arcadia! Si, pero tenemos a Madrid y a gente viviendo en Alcalá y Torrejón deseando tener puestos de trabajo y que ese trabajo no sea destripar terrones. Esa es la presión; luego vemos que la situación actual no es satisfactoria.

Geneveva Christoff (PSOE): No empecemos con lo del puesto de trabajo. Hay una expansión industrial, que busca el terreno más fácil, donde ya existen comunicaciones a lo largo de la carretera y del ferrocarril, y entonces el corredor recoge la solución más fácil.

Antonio Figueroa Herroas (MOPU): Si lo más cómodo es poner la fábrica al pie de la carretera y si no hacemos nada, seguirán al pie de la carretera.

Geneveva Christoff (PSOE): Pero ya que se hace nueva, se podría desplazar.

Antonio Figueroa Herroas (MOPU): Efectivamente, es lo que prevé este trabajo. Yo esperaba que contestara que la situación no es satisfactoria y que entonces habrá que resolverla. Torrejón, por ejemplo, quedó resuelto hace años con la variante, que por lo menos quitó el tráfi-

Los municipios de Coslada, Torrejón, San Fernando, Alcalá y Meco se oponen rotundamente a la red arterial y consideran el plan del MOPU desfasado

co de sus calles. ¿Es cierto o sería mejor no haberla hecho?

Lope Chillón (PSOE): Bueno, ésa es una pregunta demagógica y tengo que contestar que es mejor que se haya hecho, pero no es ésa la solución total.

Antonio Figueroa Herroas (MOPU): Lo mismo pasa con Alcalá, y dentro de poco se lo vamos a quitar de en medio.

Geneveva Christoff (PSOE): Se va a quitar de en medio un poco, porque las normas de Alcalá ya prevén un desarrollo urbano de los dos lados de lo que se va a quitar.

Angel Berrendero (PCE): Quisiera saber cuándo y como se redactó el proyecto del planeamiento de la red arterial.

CISNEROS: Parece ser que el problema está en que si el asunto comienza en



Fernando Pérez Gil



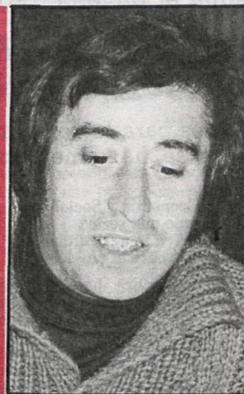
Antonio Figueroa



Angel Berrendero



Lope Chillón



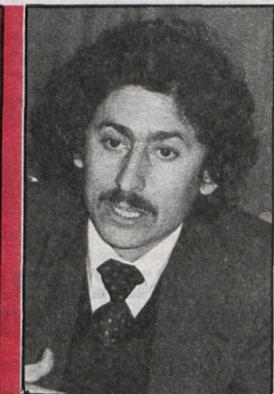
Angel Fernández Lupión



Geneveva Christoff



Antonio Barranco García



Lorenzo Hernández

MINISTERIO Y ALCALDES FRENTE A FRENTE



Angel Fernández Lupión (PCE) en una perspectiva ahora, después de haber pasado seis años en el país, donde se ha desencadenado una crisis económica y del control de planeamiento no está su función, porque planifica a la estructura y, por supuesto, a la infraestructura de comunicación que afecta al corredor, donde el equipamiento industrial no está necesitado de nueva implanación, sino de ocupación de los terrenos, por ejemplo, aún existe un 100 por 100. Es evidente que hay una desajuste luego, debería sujetarse a todas las industrias y núcleos, todo ello que se tiene que ir a su revisión del plan, que puede hacer una infraestructura integrada en un planeamiento que condicionan el planeamiento, y un error serio por parte del MOPU.

Antonio Figueroa Herroas (MOPU): No es verdad que propicie el transporte privado; está hecho sobre la base de las encuestas preguntadas a los usuarios en 1974. Se hicieron tres cordones de encuesta alrededor de Madrid, y fue una de las contribuciones de la Dirección General de Carreteras al estudio especial de transporte, que, patrocinado por COPLACO,

1974 pensando en el Madrid del año 2000 y en 1980 ya no sirve el modelo que se pensaba, indudablemente el plan parece estar desfasado.

Angel Berrendero (PCE): Precisamente. Por eso quería dejar clara la fecha. Respecto a Coslada, el plan de 1974 dice que la vía de servicio circula al Norte, cuando el plan general de Coslada es de 1971 y la vía está centrada en su término municipal, justo en el centro del pueblo. El planeamiento de Coslada estaba ya fijado, más o menos. En este punto veo una gran desconexión.

Antonio Figueroa Herroas (MOPU): Yo no veo ninguna desconexión; el planeamiento se ha hecho sobre los planes vigentes; el plan de Coslada está registrado aquí.

Lope Chillón (PSOE): Hay otra cosa más que añadir a lo dicho por Coslada, y es que la filosofía del planeamiento era la de propiciar el transporte privado; en aquella época todos los españoles deseaban tener un seiscientos. Hoy el planteamiento es diferente, porque han incurrido una serie de factores que han desequilibrado la cuestión.

Antonio Figueroa Herroas (MOPU): Si se inicia entonces y en el que por primera vez se reunieron en la misma mesa todos los organismos implicados. Por cierto, la Diputación también.

Lope Chillón (PSOE): Pero hoy en día las encuestas podrían ser completamente diferentes, y tenemos que decir que no nos sirve. Lo que queremos son transportes públicos que sean rápidos, eficientes, limpios y más baratos. Ese es nuestro planteamiento; luego ya tenemos un principio de rechazo, aparte de otros muchos que ya iremos exponiendo.



Antonio Barranco (PSOE, MECO): «El plan para Meco no tiene ninguna incidencia»

Fernando Pérez Gil (MOPU): Si llega a aprobarse, sí.

Angel Berrendero (PCE): Se ha dicho que el planeamiento de red arterial cubre las necesidades actuales y las futuras; dada la actual crisis económica y energética, ¿no se podría haber ido a planeamientos de tipo colectivo y no para el privado?

Antonio Figueroa Herroas (MOPU): Aquí se está olvidando un poco el desfase lógico del plan, que es el tiempo que se tarda desde que surge un problema, se toma la decisión de remediarlo hasta que se da la respuesta.

Lorenzo Hernández (PCE): Hay que aclarar que no es la lucha de unos políticos a nivel de ayuntamiento o diputación contra unos técnicos, ni se trata de poner en duda su profesionalidad, ya que ellos mismos reconocen que las decisiones vienen de arriba. Pero esa decisión puede ser desacertada, porque ¿cómo se puede plantear el tema ignorando a entes y organismos que tienen competencias tanto a nivel de Estado, como COPLACO, como a nivel local, los ayuntamientos y la diputación, a quienes lo único que se les ha mandado es una información donde poco se puede estudiar y con una memoria que es un resumen inaceptable para el estudio?

Geneveva Christoff (PSOE): El problema actual de Alcalá se resuelve a través de una autovía hecha alrededor del pueblo de diez kilómetros, y el plan propone tres autovías y una autopista. El problema de Alcalá y la solución que se da no tienen ninguna relación.

Antonio Barranco (PSOE, MECO): «El plan para Meco no tiene ninguna incidencia»

Lorenzo Hernández (diputado PCE): «No se puede plantear el tema ignorando a organismos que tienen claras competencias tanto a nivel local como estatal»

- **Fernando Pérez Gil (MOPU):** «El estudio de planificación nació de trabajos e ideas de COPLACO y del Área Metropolitana, no de la Dirección General de Carreteras»
- **Antonio Figueroa Herroas (MOPU):** «La presión es que hay gente en Alcalá y Torrejón deseando tener puestos de trabajo y que ese trabajo no sea destripar terrones»
- **Angel Berrendero (PCE, COSLADA):** «Una de las vías que se contempla en el proyecto circula justo por el centro de Coslada»
- **Lope Chillón (PSOE, TORREJÓN):** «La filosofía del planeamiento es la de propiciar el transporte privado en detrimento del público»
- **Angel Fernández (PCE, SAN FERNANDO):** «El MOPU no está jugando su función planificadora, porque lo hace a destiempo»
- **Geneveva Christoff (PSOE, ALCALÁ):** «La única finalidad del plan es la de calificar suelo»
- **Antonio Barranco (PSOE, MECO):** «El plan para Meco no tiene ninguna incidencia»
- **Lorenzo Hernández (diputado PCE):** «No se puede plantear el tema ignorando a organismos que tienen claras competencias tanto a nivel local como estatal»

Fernando Pérez Gil (MOPU): Si llega a aprobarse, sí.

Angel Berrendero (PCE): Se ha dicho que el planeamiento de red arterial cubre las necesidades actuales y las futuras; dada la actual crisis económica y energética, ¿no se podría haber ido a planeamientos de tipo colectivo y no para el privado?

Antonio Figueroa Herroas (MOPU): Aquí se está olvidando un poco el desfase lógico del plan, que es el tiempo que se tarda desde que surge un problema, se toma la decisión de remediarlo hasta que se da la respuesta.

Lorenzo Hernández (PCE): Hay que aclarar que no es la lucha de unos políticos a nivel de ayuntamiento o diputación contra unos técnicos, ni se trata de poner en duda su profesionalidad, ya que ellos mismos reconocen que las decisiones vienen de arriba. Pero esa decisión puede ser desacertada, porque ¿cómo se puede plantear el tema ignorando a entes y organismos que tienen competencias tanto a nivel de Estado, como COPLACO, como a nivel local, los ayuntamientos y la diputación, a quienes lo único que se les ha mandado es una información donde poco se puede estudiar y con una memoria que es un resumen inaceptable para el estudio?

Geneveva Christoff (PSOE): El problema actual de Alcalá se resuelve a través de una autovía hecha alrededor del pueblo de diez kilómetros, y el plan propone tres autovías y una autopista. El problema de Alcalá y la solución que se da no tienen ninguna relación.

Antonio Barranco (PSOE, MECO): «El plan para Meco no tiene ninguna incidencia»

Lorenzo Hernández (diputado PCE): «No se puede plantear el tema ignorando a organismos que tienen claras competencias tanto a nivel local como estatal»

puede tener facilidad de actuación; presumiblemente pudiera ocurrir, porque no creo que se puedan poner a coste de 1976 19.000 millones de pesetas las dos autopistas, dos autovías y todo lo que conlleva, pues supondría, a precios actuales, unos 30.000 millones de pesetas, y no creo que eso se vaya a movilizar, porque no hay dinero. Y, por otra parte, ¿qué va a pasar con los cruces e intersecciones con seis vías provinciales que no se ha contado con ellas para nada y además no hay enlaces, es decir, que quedarían, sencillamente, cortadas con este planeamiento?

Fernando Pérez Gil (MOPU): Naturalmente, no se cortaría ninguna ni ningún plan provincial. Con respecto a las medianas, creo que se dice que se reserva, entre otras cosas, para un posible transporte colectivo; incluso había una idea en el Ministerio de Transporte colectivo en elevado y en las medianas se preveía poner una estación de interconexión. En cuanto a la autopista, no hay en el libro nada que diga que es el objetivo; es un dato anterior que se recoge en el estudio, y en lo referente al ferrocarril, lo que no hacen los que planean carreteras es planear también los ferrocarriles.

Antonio Barranco (PSOE): Esta solución de futuro que se plantea en el plan para Meco no tiene ninguna incidencia; el terreno es totalmente rústico, no tiene problemas de ningún tipo y menos de tráfico.

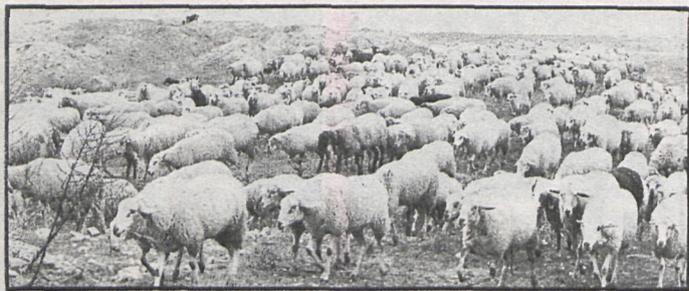
Lorenzo Hernández (PCE): El plan es recusable por confeccionarse al margen de todo planeamiento en revisión, por no abrirse los periodos de participación pública de forma amplia, por su concepción desarrollista, que no se adapta a la realidad y necesidades del corredor.

Geneveva Christoff (PSOE): Yo creo que lo que impone es una malla totalmente anónima, que tendría como consecuencia gravísima el borrar el carácter de cada pueblo por donde pasa. Alcalá es una ciudad radial que tiene una influencia en su entorno; las únicas carreteras con problemas de tráfico, aparte de la Nacional II, que es un grave problema, son la de Daganzo y Loeches, que no están recogidas en este plan; es decir, que este plan no nos sirve, e insisto que tienen carácter de rango superior. Yo creo que la única finalidad del plan es la de calificar suelo.

Lorenzo Hernández (PCE): La Comisión de Vías y Obras de la Diputación se plantea, fundamentalmente, el estudio de las comarcas desde el punto de vista de las necesidades de infraestructura viaria para posteriormente estudiar el problema ligado al planeamiento general y a esa revisión general para después proceder a un plan en colaboración con los implicados en el sentido de comunicarlos intracomarcamente e intercomarcamente.

Angel Berrendero (PCE): Sólo decir que ha faltado la Administración y en este caso la política; yo creo que a través de CISNEROS podríamos emplazar los ayuntamientos y la Diputación a la Administración, en este caso el MOPU, para hacer un planeamiento acorde con la necesidad actual de la zona.

Lorenzo Hernández (PCE): Hay dos cuestiones que no aparecen por ninguna parte del plan: el verdadero fin de las medianas y la cuestión del ferrocarril que pasa directamente por el centro. ¿Qué ligazón hay? Y otra cosa: me temo que lo único que se intenta hacer es la autopista y no el planeamiento del corredor. Se va a extender Madrid fuera del corredor por poblaciones donde se



Ganado ovino

HA EXPERIMENTADO BAJAS DE UN 40 POR 100

El FORPPA ha elevado una moción al Consejo de Ministros

Con el fin de que la intervención urgente del FORPPA evite el descenso de cotizaciones del cordero de origen, que ha experimentado bajas de hasta un 40 por 100 en los dos últimos meses, sin repercusión en los precios al consumo, se han elaborado esta semana unas normas de actuación que serán elevadas para su aprobación al Consejo de Ministros.

Esta intervención en el mercado fue pedida por la Asociación General de Ganaderos del Reino; se instrumentará como financiación para congelar, almacenar y explotar, en su caso, hasta 150.000 canales de corderos, de un peso entre 12 y 17 kilogramos por canal, y hasta que se normalice el mercado.

La actuación rápida del FORPPA —dice el SEN— se espera que produzca una recuperación de las cotizaciones y asegure una salida al excedente actual de cordero, que servirá para abastecer al mercado a partir de primeros de agosto. En estas fechas se produce un mayor consumo de esta carne por la mayor

afluencia turística y por ser la fase estacional de menos producción de cordero en el campo.

La Asociación General de Ganaderos del Reino ha propuesto también la urgente reglamentación del sector, cuyo futuro será comprometido e inseguro mientras no se ponga en vigor una normativa de conjunto que regule su desarrollo a largo plazo y el marco de cada campaña anual.

Dentro de este mismo tema, el Comité ejecutivo y financiero del FORPPA ha aprobado elevar al Gobierno una moción sobre la intervención urgente en el mercado ovino.

Según el profesor Tarrafeta

EL ENDEUDAMIENTO DE LA AGRICULTURA DEPENDE DEL PROCESO DE CAPITALIZACIÓN

- Con la rebaja del interés para la compra de equipos mecánicos se ha generado desempleo

La Asociación Española de Economía y Sociología Agraria está realizando una serie de estudios sobre «La inversión en la agricultura, su financiación y su incidencia sobre el empleo»

Para hablar del segundo punto, «la financiación», el profesor Luis Tarrafeta Puyol dio una conferencia en los salones de la Asociación, en la cual expuso y trató de describir los rasgos más sobresalientes de la evolución experimentada por el endeudamiento crediticio del sector agrario, afirmando que el procedimiento seguido para obtener el importe de la financiación recibida por la agricultura en cada uno de los años del período que se contempló en la conferencia (68-78) ha sido el de determinar los saldos acreedores que mantienen frente a ella sus prestamistas institucionales. Resaltó que en puridad metodológica la medida de la financiación externa recibida por la agricultura no se agota con la cuantificación del crédito bancario recibido por ésta y que la incorporación de capital al proceso productivo que requiere la modernización de la agricultura está lógicamente condicionada, de una parte, por la rentabilidad de aquel factor y, de otra, por la disponibilidad y el coste de los recursos financieros que se precisan para adquirirlo. En este orden de ideas resulta evidente que el nivel de endeudamiento del sector agrario con el sistema finan-

ciero servirá para poner de manifiesto su grado de tecnificación. Y cuando para mantener o aumentar el margen de rentabilidad de la explotación se precisa intensificar las dotaciones de capital incorporadas a su proceso productivo aumentará el número de empresarios forzados a destinar a estos empleos fracciones cada vez más sustanciales de su renta disponibles, lo que disminuirá en la misma medida su capacidad de financiación. Afirmó también el profesor Tarrafeta que en este proceso de adaptación España se encuentra en una fase relativamente avanzada y que si los empresarios que teniendo capacidad financiera suficiente hubieran efectuado con cargo a sus propios recursos y hasta donde su volumen lo permitía la capitalización de sus explotaciones, habrían quedado a disposición de otros solicitantes una buena parte de los fondos prestables que aquellos utilizaron, y admitiendo la efectiva disposición de estos fondos —supuesto nada arriesgado en el caso de que se refieren a créditos subvencionados— se llega a la conclusión de que, con el mismo importe de deudas contraídas, la formación de capital agrario habría podido ser más

elevada de lo que en realidad ha sido. De ahí —aseguró el señor Tarrafeta— que el endeudamiento contraído por la agricultura refleje no sólo la dependencia financiera de su proceso de capitalización, sino que recoja también —confundidos con ella— las compensaciones monetarias que el traspase de sus excedentes y mediante el crédito han efectuado muchos empresarios.

Finalmente estos créditos han sido —y aun hoy lo son— tan generosas, que los tipos de interés pagados por los prestatarios han resultado inferiores a la rentabilidad que éstos han podido obtener de sus propios ahorros. Además, si el precio de la financiación del factor capital se mantiene artificialmente bajo en relación al coste de otros factores sustitutos, el cálculo económico quedará falseado. Un caso muy claro de estas situaciones de irracionalidad lo constituye el del fomento de la mecanización agraria, amparando su adquisición con líneas de crédito subvencionado. Y termino exponiendo que con la rebaja al tipo de interés en los créditos para la compra de equipos mecánicos —de la que en definitiva no se sabe si pretende ayudar a sus adquirentes o a sus fabricantes—, muchos grandes empresarios han sido primados para que generaran desempleo, al haberseles reducido —sin que se adivinen las causas— el coste financiero de aquella sustitución de factores productivos.

Notas Rurales

La virosis de los cítricos puede curarse

Luis Navarro Lucas, científico español, ha desarrollado una técnica para erradicar la virosis en los agrios. Virosis causante de la disminución de hasta un 25 por 100 de la producción de los mismos. El resultado de su investigación ha sido objeto del premio nacional Jorge Pastor, que le fue entregado por el ministro de Agricultura, señor Lamo de Espinosa.

Hasta ahora se había intentado, sin resultado, en numerosos laboratorios del mundo, conseguir un cultivo «in vitro» de ápices caulinares, para la obtención de agrios exentos de cualquier virosis y sin caracteres juveniles, pero ha sido precisamente un investigador español, del departamento de cirucul-

tura del Centro Regional del INIA, quien ha logrado esta técnica que permite, no sólo mejorar la calidad de nuestros agrios, sino que además es sencilla y puede ser aplicada fácilmente.

Es posible que sobre patata

Las extensiones de siembra de patata de media estación pueden promover unos excedentes que distorsionarían su propio mercado y el de la patata tardía, según un informe dado por el Ministerio de Agricultura. También se afirma en este comunicado que aún es tiempo de reconsiderar las extensiones que se siembran de patata de media estación, a fin de evitar males mayores.

Los precios a los que se ha venido cotizando la patata de la pasada campaña (la que se ha venido consumiendo durante los meses de otoño e invierno), y que alcanzaron niveles altamente satisfactorios, indujeron a un incremento de siembra de patata temprana (la que se cosecha en primavera) de un 10 por 100 sobre la superficie del año anterior. Por otra parte, las noticias llegadas dan cuenta de posibles incrementos de superficie de cultivo en patata de media estación, lo que hace pensar en el peligro de una nueva cosecha excedentaria.

El precio de la remolacha es muy bajo

La Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos ha estimado que el precio fijado por el Gobierno para la remolacha no garantiza la rentabilidad del cultivo, al no haberse fijado un tope a los incrementos de los precios de los factores de producción. Este sindicato agrario ha llegado a dicha conclusión después de haber estudiado el decreto de regulación de la remolacha todas las uniones de agricultores y ganaderos integradas en el mismo. Dice la COAG que el incremento del precio para el agricultor que produce 200 toneladas será del 12,5 por 100, mientras que el de 400 toneladas recibirá un incremento del 19,6 por 100 y del 15,1 por 100 el productor de 1.000 toneladas. A su juicio, esto va contra la redistribución de rentas que se aprobó en la Constitución.

El sindicato tampoco está de acuerdo con la ayuda al cultivo de 600 millones de los presupuestos del FORPPA, porque entiende que los fondos de este organismo deberían dedicarse a acometer reformas necesarias en producciones como la leche y por otra parte, con decisiones como ésta se cierran, en su opinión, las posibilidades de intervención en los productos de huerta y fruta.

El fantasma del anillo verde

DE nuevo vuelvo a leer y oír en los medios de difusión referencias al tan traído y llevado anillo verde de Madrid.

Es un tema que de cuando en cuando está en candelero. Se vierten muy diversas opiniones sobre él, parece como si su puesta en práctica fuera un hecho inminente y de nuevo vuelve a caer en el olvido.

Creemos que se habla del citado sin una verdadera convicción de tratarlo en profundidad, sin una decisión manifiesta de que sea una realidad y sin darle el verdadero sentido de zona verde.

Baste pensar que cuando se trata del anillo verde se habla de concentraciones de volúmenes construibles en zonas de ese anillo, se habla de equipamientos en ese anillo, se habla de infraestructura en ese anillo; pero cuerosamente, o quizá con intención, nunca se hace mención a las plantas que se van a introducir ni a los bosques que se van a crear. Parece como si no se quisiera que ese anillo hiciera honor a su apellido.

En cambio, paralelamente, y de forma paradójica, los verdaderos anillos verdes existentes se están estrangulando y eliminando su vegetación. Madrid, hacia el norte, tenía unas zonas naturales que han podido constituir un anillo verde efectivo. Las zonas arboladas de Villaviciosa de Odón, Boadilla del Monte, El Plantío, El Pardo, Viñuelas y San Sebastián de los Reyes formaban un todo casi continuo, y, en cambio, se han permitido actuaciones en contra de esa continuidad.

Supongamos por un momento que se logra crear ese cinturón de vegetación que rodea Madrid, ¿qué pasará con tantos pueblos de la provincia, y sobre todo con aquellos que constituyen ciudades dormitorio y que necesitan su propio anillo verde?

Como siempre cuando se plantean acciones urbanas modernas y casi imprescindibles, se mira hacia la capital y se olvidan los pueblos de la provincia. Si se hiciera un plan de anillos verdes en los distintos municipios provinciales, lograríamos conservar muchas zonas naturales y aumentar las escasas zonas verdes provinciales, tan necesarias para todos.

Mucho nos tememos que se haya vuelto a hablar una vez más del anillo verde y sea igual que los fantasmas de los que se habla mucho y nadie los ha visto.

Antonio LOPEZ LILLO

CISNEROS

PERIODICO DE LA PROVINCIA

Redacción y Administración:
Miguel Angel, 25. Madrid-10

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Don.....

Domicilio.....

Localidad..... Provincia

Ruego se sirvan suscribirme por:

26 números

52 números

(1 SEMESTRE)

(1 AÑO)

FORMA DE PAGO:

Firma

1. Giro postal.

2. Talón bancario.

3. Transferencia cuenta número 4.046. Banco de Gredos. Sucursal Miguel Angel, 21. MADRID

TARIFAS: Semestral, 520 pesetas; anual, 1.040 pesetas

Coordina: Laura PEREZ DEL TORO