

el sexto sentido

Rollei



celas, con el grave quebranto que esto supone para las débiles economías de los colonos, arrendatarios y pequeños propietarios.

Así llegamos a febrero de este año, y viendo que la temporada de siembra se inicia en marzo sin que las fábricas den contratos que garanticen la compra de las cosechas, un grupo de pequeños propietarios de Santa Amalia (Badajoz), inicia las gestiones. Escriben una carta al gobernador civil de la provincia exponiéndole sus preocupaciones. Se solicitan firmas de los afectados, y sólo en unas horas se recogieron las de los colonos de cinco pueblos de los alrededores de Santa Amalia. Copia de esta carta fue enviada al "Hoy", diario regional, quien la publicó en seguida.

La carta surtió efecto. Los conserveros mandan otra carta al "Hoy" dando sus razones en un informe de ocho puntos. Días después siguen mandando artículos al periódico reforzando sus razones para no dar contratos, y como conclusión llegan a decir que los colonos, arrendatarios y pequeños propietarios no siembren tomate. Así de simple y así de grave.

Los campesinos de Santa Amalia, a la vista de que ninguna institución de las que existen para la defensa de sus intereses sale al paso de tales declaraciones, deciden ellos mismos dar la réplica. Aceptan el hecho de que por no poder exportar existe un "stock" considerable en las fábricas, pero rechazan energicamente la conclusión de los conserveros, porque entienden que si hay que limitar la producción, no ha de ser a costa de los pequeños propietarios, de lo que depende su sustento, sino que quien debe abstenerse de sem-

brar totalmente es la fábrica.

A la vista del desamparo que sienten los pequeños propietarios y viendo que nada van a lograr, terminan su carta con un grito de dolor digno de ser escuchado por la opinión pública:

"Se nos habló de un Plan Badajoz como una tierra prometida para paliar el éxodo de cientos de miles de campesinos a la emigración. Nosotros tuvimos fe en que ese Plan Badajoz vendría a solucionar nuestra miseria ancestral, y así esperamos años y años. Ahora vemos que los que se fueron de aquí acertaron, pues sus hijos comen y son educados en centros escolares bien acondicionados, vuelven con un mes de vacaciones pagadas y muchos de ellos con coche propio; mientras que nuestros hijos estudian en 'mazmorras', como no hace mucho tiempo denunció al 'Hoy' el alcalde de Santa Amalia, y ninguno de nosotros nos podemos permitir ni siquiera una semana de vacaciones para conocer el mar. En resumen: hemos hecho el primo confiando en promesas que no se han cumplido. 'Que no sembremos tomates', nos dicen. Si nos quieren echar que hablen claro, que nos digan: 'Labradores, colonos, idos de aquí, que nosotros, latifundistas y conserveros, nos bastamos solos', pues eso es lo que entendemos que nos quieren decir. Pero que hablen claro, pues claramente responderemos con toda la amargura acumulada durante años y años".

Por último, los pequeños propietarios, no sabiendo a quién recurrir dentro de su provincia, deciden escribir y pedir audiencia a S. M. el Rey, al ministro de Agricultura y al ministro de Relaciones Sindicales. ■
PATRICIO CHAMIZO.

DOÑANA

El triste fin de una historia

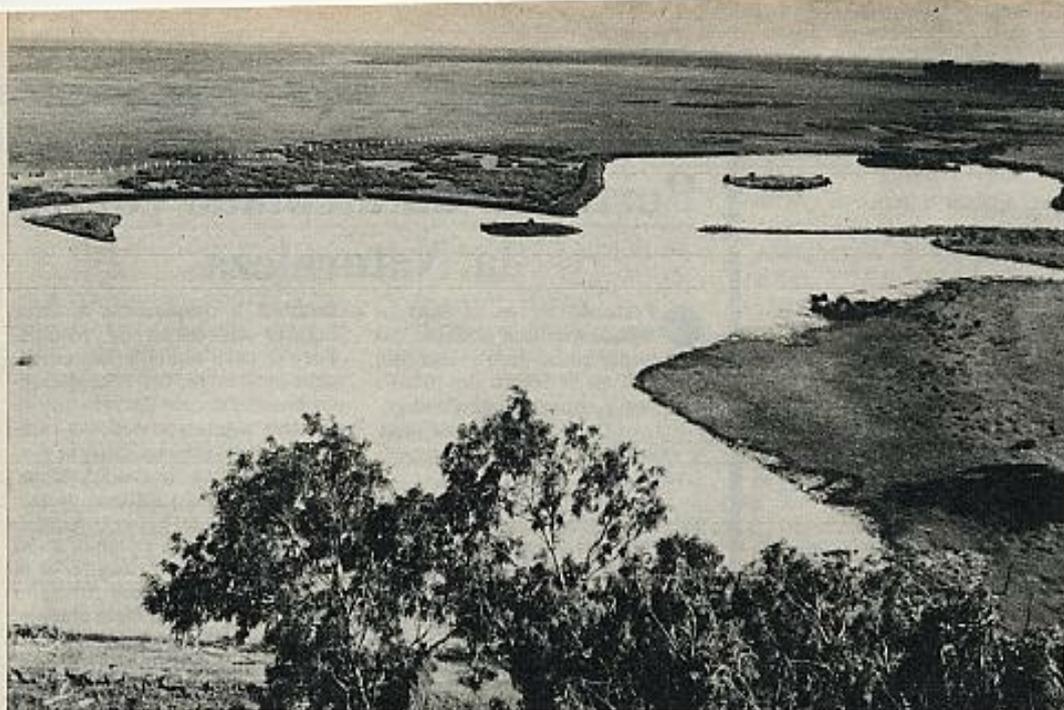
● Esta Excelentísima Diputación Provincial, en sesión extraordinaria celebrada el día 15 de enero actual, acordó por unanimidad aprobar el presupuesto extraordinario para la aportación de la Excelentísima Diputación Provincial a las obras de construcción del pri-

mero y segundo tramos "Límite del polo de Promoción al Parador de Turismo" y "del Parador de Turismo a Torre de Higuera", respectivamente, de la Carretera litoral de Huelva a Cádiz. ("Boletín Oficial de la Provincia de Huelva" núm. 22, 28 de enero de 1976).

Sería muy fácil decir que sobre Doñana se ha abatido una terrible maldición. Dos urbanizaciones al Oeste y al Este del Parque, un proyecto de desecación y ulterior puesta en cultivo de dudosa rentabilidad, el paso de las aguas residuales de un complejo minero, la contaminación por pesticidas de los cultivos adyacentes y el archifamoso trazado costero de la carretera Huelva-Cádiz, son las damoclianas espadas; especialmente esta última. Y todo ello en el caldo de cultivo que supone la paradójica situación de parque "nacional", con sólo 9.850 Has. bajo directo control estatal de un total de 39.225. La causa: la descoordinación entre los diversos departamentos de la Administración, cada uno con su peculiar proyecto, a menudo en franca contradicción con los de sus homónimos. En determinado momento, siete Ministerios han estado implicados, con diversas aspiraciones, en Doñana; cada uno desconociendo a su vecino. Programada por casi cualquier político que se precie, la conquista de la marisma ha sido siempre un objetivo tópico y sin fundamento válido, y, en tanto, la vega del Guadalquivir subexplotada, abandonada... Sazonen todo esto con buenas dosis de demagogia burda pero eficaz:

La política seguida con el coto de Doñana no tiene otro nombre que la de hecho consumado.





La situación ideal para un parque nacional es que no lo cruce ninguna carretera; una vía de penetración como la que ahora se proyecta implica la destrucción irremediable del coto de Doñana.

"el Gibraltar pajaril", y con la política del hecho consumado, pues de tal se debe calificar un caso como el presente. Cuando se están debatiendo dos opciones (trazado litoral o interior) sobre el proyecto más virulento que jamás haya incidido sobre el coto, aparece en el "Boletín de la Provincia de Huelva" un anuncio como el reproducido más arriba.

Tanto se ha hablado sobre Doñana, que da verdadera grima repetirlo, pero ante un aldamonazo como la aprobación a que nos referimos no queda otro recurso.

Entre las dos opciones de trazado hay que considerar, en primer lugar, sus ventajas e inconvenientes respectivos. El trazado costero supondría un ahorro de diez kilómetros en relación a su alternativo interior. Su coste sería algo menos gravoso, pues si bien se precisaría fijar las dunas (y ello supone paralizar un proceso dinámico único en todas las costas de Europa; borrar una historia ecológica), en la interior habría que cementar sobre terrenos pantanosos. Pero la eficacia de una carretera no se mide, lógicamente en kilómetros, sino en tiempo. El trazado costero implicaría la utilización del transbordador de Sanlúcar —verdadero cuello de botella— o la construcción de un puente gigantesco, ya que tendría que iniciar su pendiente lo suficientemente lejos de la ribera del Guadalquivir para encontrar sustentamiento firme.

En cuanto al coste, si bien es defendible la baratura respecto a la realización, otro cantar sería el mantenimiento, que en trazado interior sería el usual de cualquier carretera, en tanto que, en la litoral, máquinas quitaaenas deberían funcionar rutinariamente y en ciertos períodos se precisaría su cierre temporal, como ocurre en los puertos de montaña.

¿Entonces? ¿Dónde están los argumentos que justifican una decisión que destruirá el coto inexorablemente? Este es el punto verdaderamente relevante. Ya no se trata de discutir pormenores técnicos, aunque de momento hayamos cedido a ese nivel. La opción no estriba entre dos proyectos de más o menos incidencia cuantitativa sobre el parque. Repetimos: el trazado costero —y se trata de un ejemplo de casualidad directa "de libro"— implica, "sine qua non" la destrucción del coto de Doñana.

Una carretera no es la imagen simplista de una cinta de asfalto de cinco o seis metros de ancho, sino que es una vía de colonización de la zona que penetra. La situación ideal, para un parque nacional, es que no la cruce ninguna y que las periféricas estén lo suficientemente alejadas para que no le afecten. Alentada y posibilitada por dicha brecha de penetración, la expansión turística, en las únicas playas del país libres de hormigón, queda asegurada. Primero surgirán las infraestructuras de servicios

indispensables: estaciones de gasolina etc.; después, restaurantes, paradores, "geniales" iniciativas promotoras (paradas con vista pintoresca) y por último la historia de siempre: el suelo hispano vendido en cómodos plazos y con terraza al mar o a los patos como prefieran. Este y no otro es el verdadero interés del trazado costero.

El desarrollo de una región se estimula basándose en los propios valores de la zona y no destruyendo una riqueza ya existente y tangible en función a la promesa de otra, como poco, dudosa.

Volvemos a recordar que una

gestión inteligente de un parque nacional tan único como el de Doñana sería un foco de revitalización regional de alcance incalculable, y eso conciliado —basándose de hecho— en su conservación integral.

Utilizar argumentos como la hermandad de dos provincias sigue siendo demagogia. Pero no lo es, en cambio, el clamar por un expollo que se nos hace a los españoles, a los europeos y al mundo. Porque el valor testimonial, y no queremos añadir nada a tanto escrito, excede éticamente el ámbito nacional.

Un ahorro de unos pocos kilómetros que, probablemente, no se traducirán en un ahorro de tiempo no justifican este acto vandálico. Pero para determinados personajes, con más de una inmunidad, tan sano negocio es motivo suficiente.

La historia reciente, recentísima de esta polémica, se compone de dos partes: primero, las esperanzadoras palabras, en decidido partido a favor del coto de Doñana, del señor Robles Piquer, ministro de Educación y Ciencia. ¿Las recuerdan? Eran palabras nuevas; no por el contenido —(se habían dicho tantas veces antes)—, sí por la procedencia y el tono nuevo en acorde con unos momentos que se nos quieren ofrecer como imagen de nueva etapa. La segunda parte de la historia no requiere comentarios, es la aprobación de los dos primeros tramos de la carretera litoral. ■ F. P.

