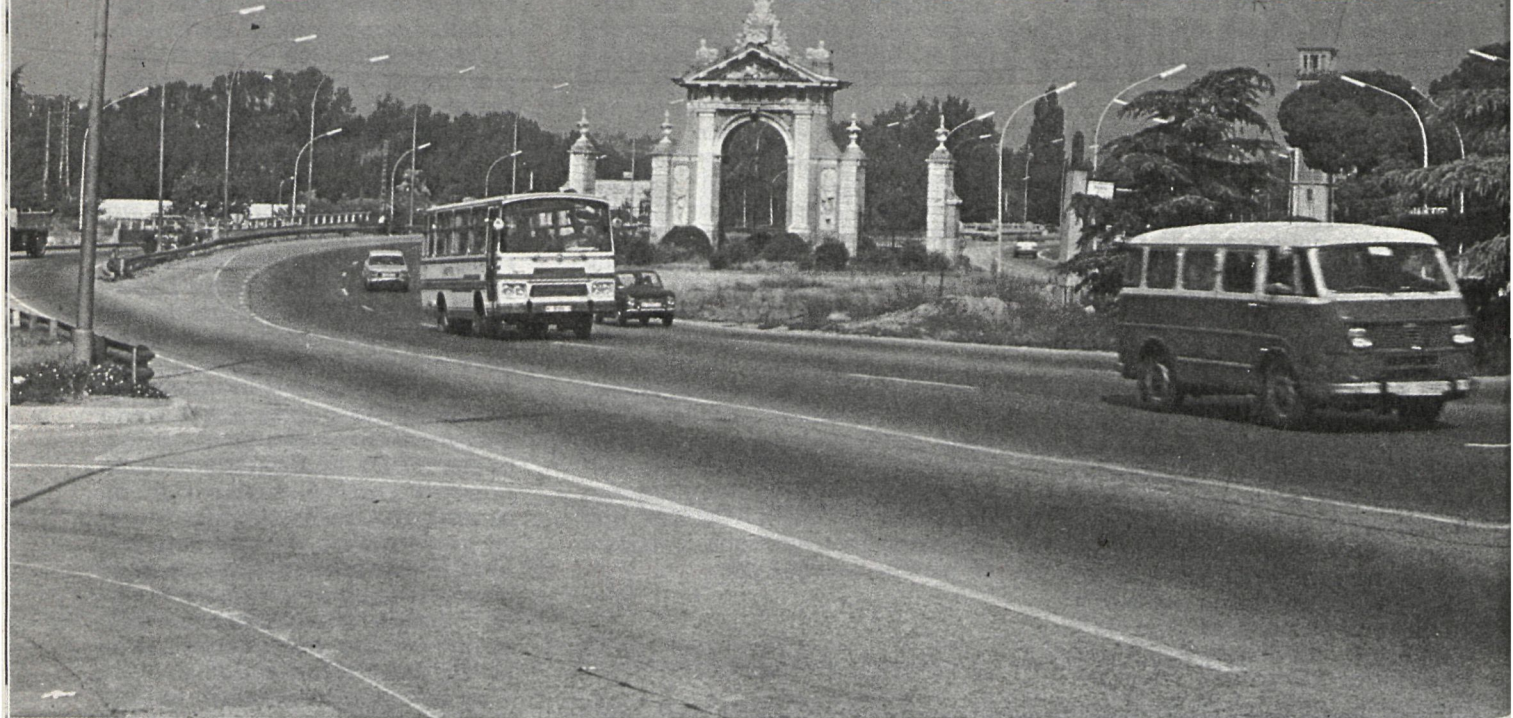


En el transporte que rodea a Madrid

LUCHA DE INTERESES



LAS posturas están sobre el tapete. Y las aspiraciones de cada sector están bien claras. Lo que está en juego es, nada más y nada menos, que el transporte de cercanías para Madrid. Cada sector realiza sus propios planes y cada uno utiliza sus propias armas para intentar que la solución adoptada coincida con sus planteamientos. El tema del transporte de Madrid es de la máxima importancia. En estos momentos, además del Plan de Infraestructuras del Transporte, realiza-

do en la Comisión del Área Metropolitana y puesto en solfa por todo (porque realmente supone simplemente reservar suelo) lo que hay en marcha es una auténtica pugna de intereses por mandar en el transporte.

CAMBIA LA SITUACION

Madrid era una gran ciudad con transporte urbano. Estaba rodeada de una serie de pueblos de poca importancia, unidos a la capital y entre sí por líneas regulares de autobús. Es-

tas líneas regulares —todas las que discurren por carretera— funcionan en virtud de concesiones emitidas por el Ministerio de Transportes (antes de Obras Públicas). La situación ha cambiado. Lo que antes eran pequeños pueblos hoy son grandes ciudades. En algunos casos el transporte en autobús es insuficiente para servir la demanda de transporte. La construcción del ferrocarril suburbano a Móstoles ha venido a paliar esta carencia. Pero, en otros casos, el transporte es insuficiente, no por la falta de capacidad de la

Las asociaciones de vecinos y partidos de izquierda intentan forzar con «boicots activos» una municipalización imposible según las leyes

línea de autobuses, sino por el atasco de las vías de acceso a Madrid. Demasiados automóviles y largas colas a las horas punta.

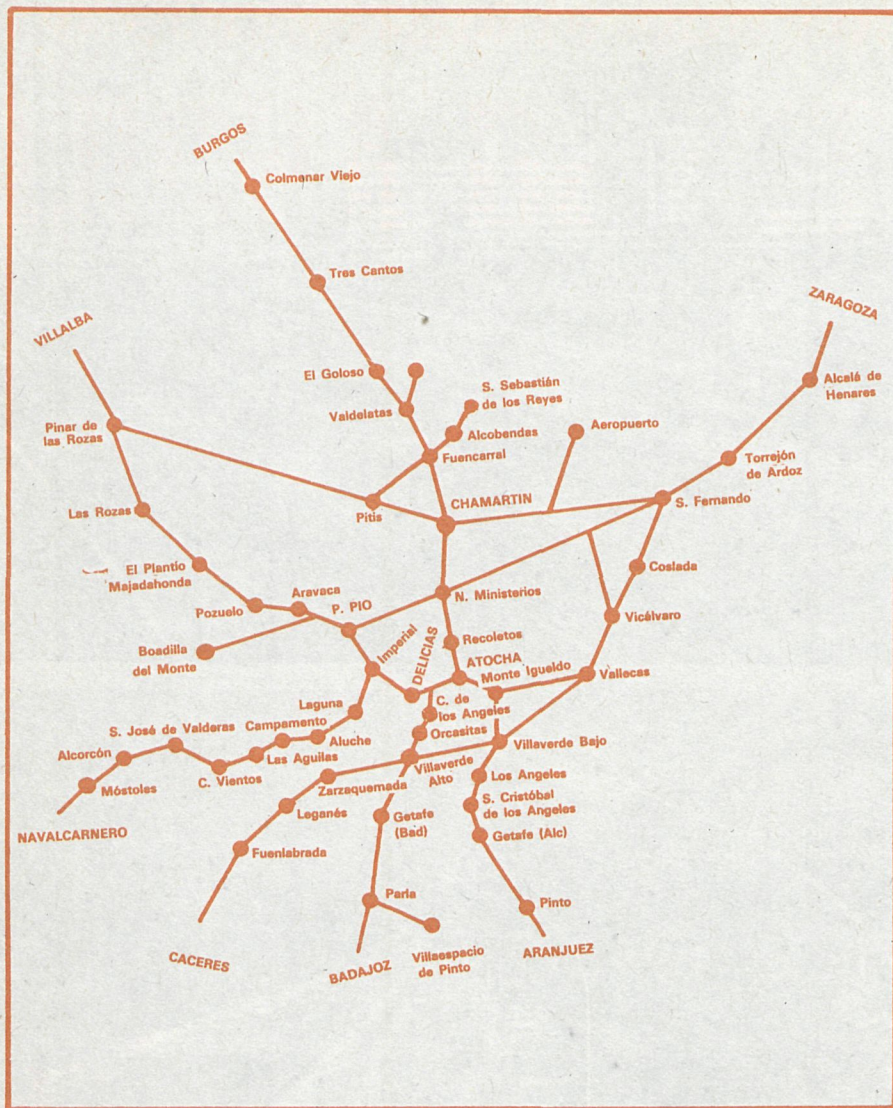
EL MINISTERIO HACE PLANES

En el Ministerio de Transportes se estudia intensamente el problema y se ha realizado un plan de ferrocarriles suburbanos, con vistas al año 2.000 que constituye un completísimo entramado ferroviario..., si llega a convertirse en realidad. Este plan ferroviario es, quizá, muy caro y excesivo, ya que muchas necesidades pueden ser cubiertas perfectamente por autobuses. Pero, ya se sabe, se tropieza con el tema de los atascos.

POSTURA POLITICA

Existe, además, una postura política mantenida por los partidos de izquierda, principalmente por el PCE, que ha llegado a presentar una alternativa para el transporte del suroeste. En todo caso las soluciones presentadas por estos partidos se basan siempre en la nacionalización o socialización de los servicios de transporte, aunque se hayan pedido imposibles municipalizaciones. Los transportes por carretera no pueden ser nunca municipalizados, ya que de-





Este es el plan de ferrocarriles con vistas al año 2000 que se discute para Madrid en el Ministerio de Transportes. Constituye un completísimo entramado ferroviario para la capital de España si llega a ser realidad

penden del Ministerio de Transportes.

ACCIONES

El caso es que esta postura, en manos de partidos de izquierda, no se limita a una declaración de principios, sino que se traduce en acciones concretas. Más o menos siempre son parecidas. Se pide que bajen la tarifas, mejoras en el servicio (además de bajar los precios, en pura lógica) y de paso la municipalización del servicio.

Todo esto con **«boicots activos»** que han supuesto rotura de cristales, ruedas pinchadas, intervenciones de la fuerza pública y todo tipo de desórdenes ciudadanos.

DETALLES

Concretamente, en el único punto en que el boicot activo consistió en el simple abandono del autobús — a base de viajar en medios alternativos como coches particulares—, fue El Pardo. Se

pedía allí que fuera la E.M.T., ya que El Pardo forma parte del término municipal de Madrid, a pesar de tener una concesión de transporte regular al discurrir la línea por una carretera. Todo terminó con la compra de una concesión regular por una línea periférica que trabaja con las mismas tarifas que la E.M.T. Pero, en otros pueblos, la cosa no ha sido tan tranquila. Así, en Pozuelo llegaron a ser detenidos los conductores de la empresa Llorente por negarse a conducir los coches a las órdenes de la fuerza pública enviada por el Gobierno Civil. **«Tengo miedo»** fue toda la explicación del chófer. En Parla, tras lunas rotas, cócteles «molotov» y ruedas pinchadas, el concesionario de la línea de transportes advirtió que podría dejar de prestar el servicio si no era protegido por la fuerza pública. La respuesta del gobernador civil fue que **«se le aplicaría la legislación vigente»** si no cubría el servicio. En Getafe hubo también problemas, hasta que una nueva empresa, **«Autobuses del Sur»**, se hizo cargo de la concesión. Ahora parece que el servicio se presta de un modo normal y sin problemas. En Leganés los usuarios, incitados por las asociaciones de vecinos, se negaron a pagar el billete del autobús. La reacción del conductor de trasladar a

estos «viajeros» a la comisaría de policía fue calificada, y hasta denunciada, como «secuestro» por los afectados. En Coslada y San Fernando de Henares la fuerza pública llegó a detener a tres personas, también por acciones sobre este tema.

COORDINACION

Todas estas acciones tienen una indudable conexión entre sí. No son hechos aislados. Constituyen una toma de postura, con métodos muy específicos de partidos de izquierda y asociaciones de vecinos. Hasta ahora el

Ministerio de Transportes no ha contestado al tema. Ya que el pleno de servicios ferroviarios para el año 2000, que facilitamos, no ha sido dado a conocer oficialmente. Se trata sólo de una «filtración». Hasta ahora no se conoce una alternativa oficial para resolver el problema del transporte en los pueblos que rodean a Madrid.

OTRA VIA: LA SINDICAL

En estos momentos se abre otro frente: El Sindical. Las Centrales Sindicales, Comisiones Obreras y UGT intentan por

todos los medios que se firme un convenio laboral a escala provincial y llegaron a convocar una huelga —que luego desconvocaron— el día 16 de octubre para apoyarla. La idea de conseguir que la negociación de un convenio provincial de transportes pueda suponer tener en una mano a la hora de la huelga todo transporte de la provincia, es una baza de fuerzas que intentan conseguir por todos los medios las Centrales Sindicales. La lucha por el poder y el transporte de Madrid sigue abierta.

**César
DE NAVASCUES**





El pasado día 25, a las 19 horas, en la Casa Palacio, tuvo lugar la firma de un Convenio entre la Diputación Provincial de Madrid y la Facultad de Ciencias de la Universidad Autónoma de Madrid, para un «Programa de investigación sobre la introducción y cultivo de plantas de la provincia, con fines ornamentales». A dicha firma asistieron el rector magnífico de dicha Universidad, Excmo. Sr. don Pedro Martínez Montálvez, y el catedrático de Ecología de la citada facultad, don Fernando González Bernáldez. Por la Diputación firmó su presidente, don Enrique Castellanos.

(Foto: R. LEAL)



Momento de la firma del Convenio entre la Diputación Provincial de Madrid y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, destinado a analizar los aspectos técnicos que rodean la problemática del fuego, ensayos de materiales y elementos de construcción en relación con su comportamiento ante el fuego, verificación y experimentación de los medios empleados para atajarlo.

(Foto: LOPEZ CONTRERAS)



El presidente de la Diputación de Madrid, Enrique Castellanos, hace entrega a Juan Sampelayo, de un obsequio de la Corporación, con motivo de su jubilación, durante el acto celebrado en su honor para agradecerle su trabajo de comentarista y crítico del municipio. Juan Sampelayo es actualmente informador de la Cadena Ser, colaborador de «Ya» y también de «Hoja del Lunes».

Terminó la guerra «complutense»

La Universidad de Alcalá, autónoma

Si, que ningún lector se sorprenda, una «guerra» incruenta que venía librándose desde hace largo tiempo en el mundo universitario ha concluido con la firma de un «armisticio»: la Orden Ministerial que favorece y satisface a las dos partes beligerantes: La Universidad Central o Complutense de Madrid y La Universidad de Alcalá de Henares. De este modo, la Universidad de Alcalá de Henares adquiere la verdadera dimensión y personalidad del gentilicio COMPLUTENSE (*Natural de la antigua Cómpluto, hoy la floreciente e industrial Alcalá de Henares*), satisfaciendo una vieja necesidad y aspiración del pueblo alcalaíno.

APUNTE HISTORICO

La Universidad de Alcalá de Henares, antigua «Complutum», fue fundada por el cardenal Francisco Jiménez Cisneros (1436-1517), colocándose su primera piedra el 16 de febrero de 1498 e inauguradas sus enseñanzas el 25 de julio de 1508. Ya desde el año 1293 existían estudios superiores en Alcalá, fundados por Sancho IV, y desde el 1459 el célebre Colegio Real de San Ildefonso.

El propio cardenal Cisneros presidió la apertura de los actos académicos celebrados en dicho Colegio con la asistencia de siete colegiales traídos de Salamanca y quinientos estudiantes incorporados a la nueva Universidad. La Universidad de Alcalá tomó como modelo el estilo de la salmantina, aunque cada una de ellas poseía sus propias características; la de Alcalá, clásica y aristocrática; la de Salamanca, renacentista y democrática.

Económicamente fue bien dotada y, junto con las de Salamanca y Valladolid, constituyeron las tres grandes Universidades de Castilla. Nombres como los de Antonio de Lebrija y Santo Tomás de Villanueva respiraron su ambiente, y la Biblia Políglota o «Complutense» fue la obra impresa más importante salida de la Universidad, publicada con el apoyo de Felipe II.

En el año 1836 la Universidad de Alcalá fue trasladada a Madrid, cuya Universidad Central se inauguró en el año 1770.

PROBLEMATICA Y DESVINCULACION

La insuficiencia de centros universitarios en nuestra capital, pro-

vocada por la galopante masificación universitaria, determinó a las autoridades académicas a vincular la Universidad de Alcalá de Henares a la Central de Madrid por un Real Decreto de 10 de junio de 1977, ya que la problemática que representaban sus 117.000 alumnos y sus 112 centros gobernados necesitaban una urgente descongestión.

Al publicarse este Real Decreto, una sensación de duda y malestar recorrió el ambiente estudiantil madrileño por temor a poder ser enviados a la Universidad de Alcalá de Henares. De cualquier manera, se desarrollaron con normalidad las actividades académicas durante el curso 1977-78 en dicha Universidad.

Todas las dudas se disiparon cuando por una Orden Ministerial del 28 de agosto de 1978 se desvinculaba la Universidad de Alcalá de la Central, al comienzo del curso académico 1978-79.

«NO ES TAN IMPORTANTE»

Esta fue la respuesta de don Felipe Calvo, presidente de la Comisión Gestora de la nueva Universidad, al interrogarle acerca de la problemática desvinculadora.

—El problema —dijo— tiene menos importancia de la que se le ha tratado de dar.

—Entonces, hasta el momento, ¿en qué situación se encontraba la Universidad de Alcalá?

—Al ser considerada como cuarta Universidad de Madrid, se man-

tenía desde junio de 1977 ligada administrativamente a la Central.

—¿Cuáles son las facultades que existen actualmente en la Universidad de Alcalá?

—Vienen funcionando las de Farmacia, Ciencias Biológicas, Medicina, Ciencias Económicas y Empresariales, y a partir de este curso de Filosofía y Letras y Derecho.

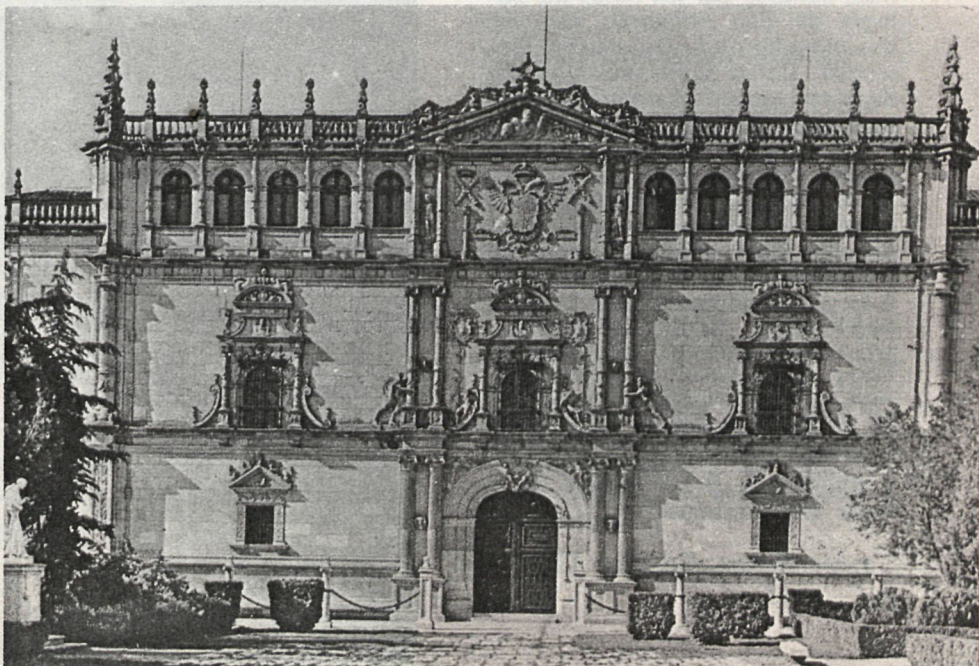
—¿Cuál será el futuro de dicha Universidad?

—Pienso que crecerá y se desarrollará paralelamente al ritmo económico del país, siguiendo —eso sí— una línea de austeridad apuntada ya por el cardenal Cisneros.

Por su parte, don Luciano González Egido, del Gabinete de Prensa de la Universidad Central de Madrid, afirmaba que los únicos problemas existentes surgieron sobre el Reglamento Interino de la Universidad de Alcalá y que don Angel Vian Ortuño, rector de la Universidad Central, ya anticipó la desvinculación en un discurso pronunciado en el mes de octubre de 1977, concretando que ésta se llevaría a cabo con motivo del inicio del curso académico 1978-79.

Gracias a esta Orden Ministerial, gozamos pues, de una nueva Universidad, y Alcalá de Henares recobra su plena personalidad universitaria. Ojalá que ésta y las nuevas Universidades que en un futuro se creen, no sobrepasen la cifra de 25.000 estudiantes que recomienda para su buen funcionamiento la UNESCO.

Pedro DEGLANE MENESES



**Colmenar :
Con motivo
de su octavo
aniversario**

**Gran festival
en la
Residencia
de Ancianos
«Francisco
Franco»**

**Actuaron, entre otros
artistas, Lilian de Celis,
María Albaicín,
Paco Pastor,
Los Chichos,
Donna Hightower
y Carlos Luengo**

La Residencia Provincial de Ancianos «Francisco Franco», de la carretera de Colmenar, celebró el pasado 19 de octubre el octavo aniversario de su inauguración con una serie de actos conmemorativos, a los que asistieron los 638 ancianos que en ella se encuentran atendidos por la Diputación Provincial de Madrid. La jornada, a la que asistió también el diputado provincial Angel Arroyo Soberón, estuvo cubierta por un amplio programa de actos, entre ellos una misa cantada por los niños del colegio de San Fernando, también dependiente de la Diputación Provincial. Como culminación al día de fiesta, se celebró un gran festival en el salón de actos de la residencia, en el que intervinieron diversas figuras del mundo de la canción, de la danza y del espectáculo en general. Allí estuvieron, obteniendo un gran éxito ante los residentes, Lilian de Celis, María Albaicín, Donna Hightower, Carlos Luengo, Paco Pastor, Gerónimo, Los Módulos, Los Chichos, Tony Landa, Tony Antonio, Isabel Pantoja, Christie Lee y una representación de la Escuela Española de Coros y Danzas. Todos ellos fueron presentados por el profesional de la radio Ernesto Lacalle.

Fotos: Rogelio LEAL



El diputado Angel Arroyo y el director de la Residencia de Ancianos, Esteban Pérez Quesada, asistieron al festival

María Albaicín, en un momento de su intervención

