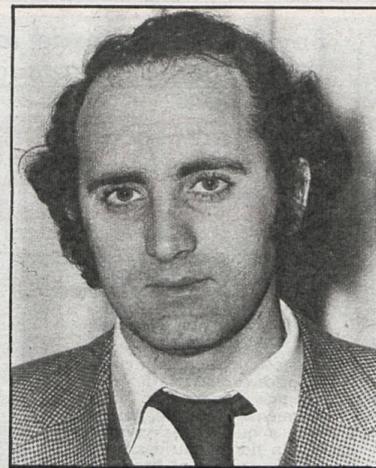


El mismo se presenta: «Cuando terminé el bachillerato y el preuniversitario pensé estudiar Medicina, pero de pronto cambié y me fui a la Compañía de Jesús por influencia del capellán del Instituto Ramiro de Maeztu, donde yo estudiaba. En la Compañía ñestuve hasta terminar filosofía y algún año más. Siendo jesuita ya, empecé a meterme en temas de movimiento obrero, allá por 1965, coincidiendo precisamente con la aparición de Comisiones Obreras. Estuve en la AST y luego en la ORT. Salí de la ORT en el año 70 junto con otros compañeros, y en bloque ingresamos en Bandera Roja, donde estuvimos hasta 1974, en que ingresamos en el Partido Comunista también en bloque.»



«Hemos aportado un gran esfuerzo de trabajo e imaginación. Los socialistas son testigos de que nuestra dedicación ha sido plena y sin sectarismo, sabiendo siempre cuál es nuestra proporcionalidad. Las elecciones municipales del 83 las volverá a ganar la izquierda. El período electoral tendrá un signo marcadamente unitario, ataques mutuos entre partidos, aunque sin pelear cada uno sus señas de identidad.»



«El pacto PSOE-PCE ha sido modélico: yo le daría un sobresaliente. Hemos demostrado que la izquierda puede gobernar unida, como se ha visto en la práctica, sin traumas y con una política progresista. El Ayuntamiento y la izquierda en general tienen imaginación suficiente para seguir avanzando hacia la conversión de Madrid en una ciudad habitable.»



José Luis Palacín, concejal de Circulación y presidente de la Junta de distrito Mediodía

EL PCE SE HA VOICADO EN EL AYUNTAMIENTO

—Pero el tema del movimiento obrero parece un condicionante de tu vida...
 —En el año 68 me vine al Pozo del Tío Raimundo y ahí continué trabajando en este sentido, y en el Pozo es donde comencé a meterme en el tema del movimiento ciudadano. Fui un par de años vicepresidente de la Federación Provincial de Asociaciones de Vecinos y luego seguí en la Junta directiva. Más tarde entré en la lista de las elecciones municipales de Madrid por el PCE. A partir de la quinta conferencia del Partido había sido responsable político del distrito de Mediodía y a la vez era miembro del comité ejecutivo provincial del Partido y de su comisión municipal, dentro de la cual coordinaba el grupo de transportes. Por esto, ya en el Ayuntamiento, a mí se me encomendó el tema de transportes: la Delegación de Circulación y Transportes.
 —¿Cuáles son las funciones de esa Delegación?—Se ocupa del planeamiento, coordinación y dirección del tráfico, la ordenación de la circulación, de las señales, carriles bus, de los semáforos, etc., y todo lo relacionado con los transportes, la EMT, etc. La Delegación de Policía Municipal lleva la gestión cotidiana del tráfico para que todo eso se respete y se cumpla, y de ahí viene su competencia en materia de multas y de grúa.
 —Además de ser el responsable de la Delegación de Circulación y Transportes, ¿qué otros cometidos tienes encomendados en el Ayuntamiento como concejal comunista en el gobierno municipal de coalición?—
 —Además, soy presidente de la Junta Municipal del distrito de Mediodía, que es el segundo distrito en extensión de Madrid, con las características de ser periférico y del Sur, tradicionalmente abandonado por otras administraciones, con muchos problemas, pero con gran capacidad de organización de los ciudadanos, con asociaciones de vecinos, asociaciones de padres de alumnos, asociaciones deportivas, culturales, etc.

ción más importante de tu Delegación.
 —Otros miembros de esta Corporación, incluso el propio alcalde, la han definido como la actuación más espectacular del Ayuntamiento. Pero la otra realización principal de la Delegación ha sido la mejora de la Empresa Municipal de Transportes, la mejora de su economía y el cambio de su estructura, que también va conexas con el tema de la ORA, a la que se han asignado más de seiscientos empleados de la EMT, a los que se podría considerar como excedentarios.
 —¿Pero cuál es la «filosofía» de la ORA, a juicio de su máximo impulsor?—
 —Había que buscar una solución al problema del tráfico en Madrid, debido al incremento del índice de motorización y de demandas de viajes hacia el centro que habían determinado la congestión. Otro elemento es el proceso de terciarización del centro de la ciudad, con lo que tiene de deterioro para las condiciones de vida de los residentes en el centro. Tirar casas no era correcto ni era posible. Tampoco la solución está en aumentar la capacidad de

las vías. Había que plantearse el problema de cómo incidir y hubo muchas teorías...
 —Como por ejemplo...
 —Desde el utópico cierre por completo de determinadas áreas centrales de Madrid al tráfico privado hasta el menos utópico, pero difícilmente realizable, sistema de que circulen unos coches los días pares, y otros los días impares, que conllevaría una vigilancia sobre coches en movimiento, lo cual es muy difícil. Nuestra «filosofía» era que la congestión tenía que

solucionarse mediante una regulación de más equitativa manera posible. Eso se ensayó drásticamente en unas Navidades, prohibición total de aparcar en una hora y establecer este otro sistema con carácter definitivo.
 —Cuyas líneas esenciales son...
 —La limitación del uso congestivo de aparcamiento y un principio elemental de justicia distributiva: hay un bien escaso que es el estacionamiento, y eso hay que

administrarlo y repartirlo de la mejor y más equitativa manera posible. Eso se ensayó repartiendo por tiempo, como los valencianos, se reparten el agua. El máximo se fijó en una hora y media, porque pensamos que no hay gestiones que duren más de ese tiempo.
 —Y hablen de estos meses en que la ORA viene funcionando.
 —Los resultados han sido favorables. El tráfico se ha descongestionado y, como

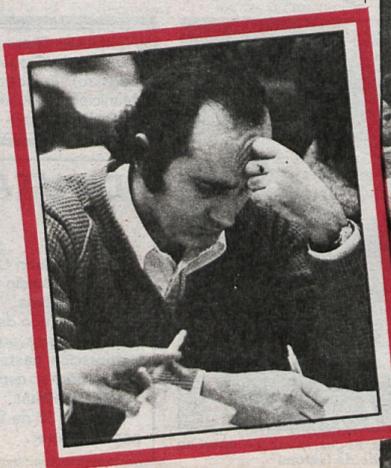
consecuencia, ha aumentado la velocidad media entre un 15 y un 20 por 100 en las vías principales. Ahora se puede aparcar en cualquier parte. Se ha mejorado la calidad de vida. Han disminuido los índices de contaminación. Los residentes no tienen problemas de estacionamiento. Se circula más rápido y se pierde menos tiempo. Eso ha contribuido también a una mejora en la regularidad de los transportes públicos de superficie. En los primeros meses la utilización de la grúa disminuyó en un 90 por 100.
 —Pero quienes tienen que ir a trabajar al centro ya no pueden utilizar su coche particular.
 —Esos viajes producen congestión e infracciones, así como un impacto negativo sobre los residentes en esas zonas. Además, pensamos que para llegar al centro se deben usar los transportes públicos. En la zona de la ORA está el 60 por 100 de las estaciones del Metro y más del 40 por 100 de la red de autobuses. Es una zona bien abastecida de transporte público.
 —¿Estamos entonces en el camino de

convertir a Madrid en una ciudad habitable de nuevo?
 —Yo pienso que hemos dado el primer paso, que es muy importante. Este Ayuntamiento y la izquierda en general tiene imaginación suficiente para seguir avanzando. Estamos trabajando en un plan de aparcamientos de residentes (PAR), una serie de aparcamientos subterráneos para cada área de residentes, de entre ciento cincuenta a trescientas plazas cada uno. Tenemos previstos más de noventa de estos aparcamientos. Las plazas se venderán a los residentes por cincuenta años. Además eso obligará a bajar los precios de las plazas de garaje. Tampoco hemos descartado el peatonizar pequeñas áreas de la ciudad, como la plaza del Dos de Mayo, Tiro de Molina, todo el barrio de Lavapiés, etc. Estamos, pues, poniendo las bases para llegar a medio plazo a un Madrid habitable.
 —¿Cómo es la reacción ciudadana en torno a la ORA?
 —Ha pasado el rechazo inicial de algunos sectores, que eran reacios al cambio. Hay colectivos de comerciantes que nos han venido a pedir que ampliáramos la ORA a sus calles. La carga y descarga se han agilizado mucho. La ORA beneficia al comercio, a los taxistas y a los usuarios del taxi. La prensa en general la considera como un hecho favorable. Nadie contesta casi la medida en sí, aunque hay algunos colectivos que protestan porque se sienten perjudicados.

ciudad y de la provincia, sin traumas y con una política progresista. Hay también un importante «test» para la población y para los partidos de cara a la unidad de la izquierda.
 —Pero ¿cuál ha sido la aportación concreta del PCE a esa política de coalición?
 —Se ha dicho que teníamos más poder que el que nos correspondía. Pero sólo tenemos el que se determinó en el pacto. Nosotros hemos aportado un gran esfuerzo de trabajo y de imaginación. Los socialistas son testigos de que nuestra dedicación ha sido plena y sin sectarismos, sabiendo siempre cuál era nuestra proporcionalidad.

LAS PROXIMAS ELECCIONES
 —¿Y de aquí a 1983 eso va a seguir funcionando?
 —Yo creo que sí. Sería una grave responsabilidad para los socialistas y los comunistas si no lo hicieramos así. Creo que no nos vamos a meter en períodos prelectorales de tensión. El entendimiento ha sido una de las características de estos años. El equipo de gobierno ha funcionado en el Ayuntamiento de tal forma que a menudo la disparidad de opiniones no ha coincidido con la adhesión a uno de los dos partidos, sino que las opiniones se han entrecruzado.
 —¿Quién ganará las elecciones municipales de 1983?
 —Las volverá a ganar la izquierda. No hay ninguna razón para que no continúe la alianza. Claro que las elecciones vendrán muy condicionadas por la nueva ley de Régimen Local, que va a determinar la forma de las alianzas. Desde ir como en 1979 a ir en listas unidas (cosa poco probable) o ir la izquierda en listas separadas, pero con una serie de acuerdos previos. El período electoral del 83 va a tener un signo marcadamente unitario, sin ataques mutuos entre los partidos de izquierda, aunque sin perder cada uno sus señas de identidad. Va a ser una campaña más difícil, pues lo fácil es atacar implacablemente. Es mucho más difícil matizar, pero así será más civilizada y de un nivel mucho más elevado.

Texto: Pedro CALVO HERNANDO
 Fotos: M. O.



«Cuando terminé el bachillerato fui a la Compañía de Jesús. Siendo jesuita entré en el movimiento obrero. Estuve en la AST, luego en la ORT y más tarde en Bandera Roja. Ya en 1974 ingresé, con otros compañeros, en el Partido Comunista.»

SOLUCION A UN PROBLEMA «DE SIEMPRE»
 —La ORA, Operación de Regulación de Aparcamiento, es obviamente la realiza-