

Transportes urbanos

La pesadilla dos ayuntamientos

Urgente espera de la ley de transportes públicos

Ya lo había dicho el alcalde de Barcelona en su conferencia del club Siglo XXI: una de las medidas más urgentes a tomar para salir al paso de los grandes problemas de la Administración local es la ley del transporte público en las grandes áreas urbanas, para evitar que entremos en una situación de bancarrota municipal generalizada a través de los déficit del transporte público»

Estamos ante uno de los casos en que se impone la cooperación entre los ayuntamientos, las comunidades autónomas, las diputaciones y el Gobierno de la nación, pero especialmente entre los ayuntamientos de las grandes ciudades y el Gobierno. Esos ayuntamientos están regidos mayoritariamente por la izquierda, de manera especial por el Partido Socialista, mientras que el Gobierno se encuentra en manos de UCD.

Hemos creído conveniente traer aquí la opinión de las dos partes, representadas por Juan Carlos Guerra Zunzunegui, subsecretario del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y por Luis Fajardo, secretario de política municipal de la comisión ejecutiva del PSOE. En el segundo caso, las respuestas nos son facilitadas al alimón por el secretario municipal y por Ramón Jiménez, uno de los especialistas del PSOE en materia de transportes.

GUERRA ZUNZUNEGUI

—¿Cómo está el anteproyecto de ley sobre transportes en grandes áreas urbanas?

—Lo estamos estudiando, porque todavía no es definitivo. Estamos recogiendo indicaciones de técnicos en la materia. Y el ministro está dispuesto a someter el anteproyecto a representantes de grandes y medianos ayuntamientos para que hagan las sugerencias que estimen oportunas.

—¿Cuál es el ámbito de aplicación de esa futura ley?

—En el anteproyecto nos referimos a transportes en áreas de más de 250.000 habitantes. Quizá la cifra queda baja y fuera conveniente subir a 300.000 o 350.000. El problema afecta fundamentalmente a seis o siete grandes áreas urbanas: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao, Zaragoza y algo la zona asturiana.

—¿Y por qué es necesaria una ley específica?

—En esas grandes áreas se superponen los transportes exclusivamente urbanos del ayuntamiento con aquellos que son interurbanos, pero referidos a zonas muy próximas. Nos hemos orientado por la experiencia de grandes áreas urbanas como Londres, donde existe el Gran Consejo de Londres, que agrupa al Ayuntamiento de la capital con los de la periferia.

—Vamos a ver las líneas básicas del anteproyecto.

—En las entidades que se creen con arreglo a esa ley estarán afectadas las corporaciones locales de que se trate (Ayuntamiento núcleo y los demás de la zona), los entes autonómicos (en el caso de que existan) y la Administración Central. Políticamente tenemos que partir de una filosofía de coexistencia de las empresas privadas, las municipalizadas y las sociedades laborales. Tenemos un estudio según el

cual en las líneas concedidas a concesionarias privadas el coste es de 80 pesetas por kilómetro; en las sociedades laborales el coste es de 120 pesetas, y en las municipalizadas es de 140. Pero el anteproyecto no entra en este tema y respeta la autonomía de cada entorno para que defina la política que crea más conveniente.

—¿Quién ha de pagar los déficit de las empresas de transporte público? ¿Todos los españoles, o solamente los usuarios, o también los entes locales en que residan?

—En las grandes áreas urbanas vive un 40 o un 50 por 100 de la población española, por lo que no es lógico que si hay unos grandes déficit los pague la totalidad de la población española por vía presupuestaria, y entre ellos los que viven en zonas rurales. Por lo menos el 70 o el 80 por 100 del costo final tiene que ser pagado por los propios usuarios. Estamos estudiando detenidamente el sistema de París, donde existe un impuesto sobre transportes entre el 1 y el 2 por 100 sobre la masa salarial. Estamos previendo aquí la posibilidad de aumentar el impuesto de radicación en las grandes áreas urbanas en un porcentaje que vaya destinado directamente a los transportes. Hay que estudiar la posibilidad de que una gran parte del impuesto que perciben los ayuntamientos sobre carburantes vaya a los transportes públicos, como compensación al favor que los usuarios de éstos hacen a quienes viajan en coches particulares.

—Si el 70 u 80 por 100 del costo se paga con las tarifas y luego hay esos impuestos municipales destinados a sufragar los transportes, ¿quiere decir que el Estado debe quedar totalmente liberado en esa materia?

—También se piensa en la posibilidad de que las empresas de menos de diez operarios no estuviesen gravadas. Es lógico que esas cargas las paguen los ciudadanos de la gran ciudad, en favor de los de la pequeña ciudad y del mundo rural. En principio, el Estado —que pagamos todos los españoles— no debería entrar en este asunto, pero tiene que haber un período transitorio, teniendo en cuenta sobre todo que hoy los ayuntamientos arrastran unos déficit muy fuertes de los transportes urbanos, porque los anteriores ayuntamientos estuvieron manteniendo unos precios políticos.

—Pero como los grandes ayuntamientos están gobernados por la izquierda, los socialistas y comunistas verán en eso un deseo de dificultar la gestión municipal por parte del Gobierno de UCD...

—Pensamos que no va a haber discrepancias por el hecho de que el Gobierno sea de centro y algunos ayuntamientos



GUERRA ZUNZUNEGUI:

En el anteproyecto de ley partimos de una política de coexistencia de las empresas privadas municipalizadas y sociedades laborales



importantes estén en manos de la izquierda. Deben predominar los criterios de tipo técnico. Las conversaciones que hemos mantenido con algunos representantes de grandes ayuntamientos, con algunos de los cuales nos llevamos magníficamente bien, demuestran que tenemos puntos de vista parecidos. Las discrepancias de filosofía política no están en estos problemas.

—Los costes de infraestructura, la crisis energética, los problemas del medio ambiente, sin duda, incidirán en la política general de transporte urbano...

—A estos efectos, yo subrayaría varias cosas. Por ejemplo,

que se está de vuelta, en las grandes ciudades del mundo, de los «metros», por el coste de infraestructura que conllevan. Y paralelamente resurgen los tranvías, que no producen contaminación. Pero me refiero a tranvías modernos, claro. Bruselas abandona los proyectos de «metro» que tenía, lo mismo que Zurich, Viena, Amsterdam. Un gabinete de estudios del Ministerio hace el seguimiento de todas las novedades que se producen en el mundo en el terreno de los transportes.

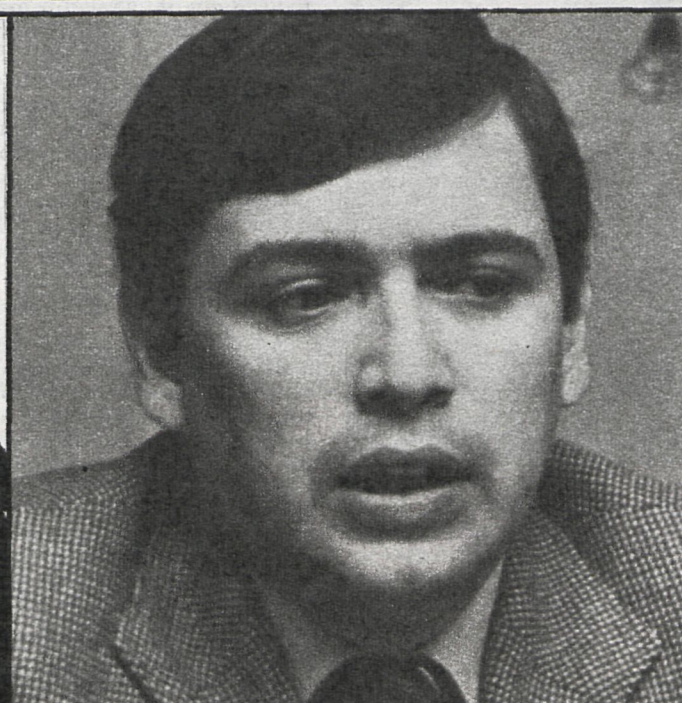
—¿Y qué pasa con el ferrocarril?

—Las nuevas tarifas aéreas de Iberia se deciden en el mar-

cho de una política orientada a una mayor utilización del ferrocarril. Cada kilómetro de avión cuesta doce veces más que el de carretera, y éste, a su vez, cuatro veces más que el ferrocarril. Ante el grave problema energético, es claro que nos tenemos que ir orientando hacia el tren. En eso estamos. Naturalmente, hay que mejorar los servicios ferroviarios. Para el transporte de viajeros y de mercancías, el ferrocarril será el sistema del futuro.

LUIS FAJARDO Y RAMON JIMENEZ

—Aunque el asunto se encuentre todavía en fase de anteproyecto de ley, supongo que en el PSOE tendréis unas ideas elaboradas en torno a la cues-



LUIS FAJARDO:

No se puede dejar el tema en manos de la empresa privada. Municipios, diputaciones autónomas tienen que coger el asunto en sus manos; por supuesto que pueden utilizar la colaboración del capital privado

—¿Las empresas de transportes tienen que ser privadas, municipalizadas o de los entes territoriales o mixtas?

—No se puede dejar el tema en manos de la empresa privada, pues ésta trazaría las líneas en función de su rentabilidad económica. Nosotros pensamos que ese es un transporte que tiene que ser público. En todo caso, como medio de agilizar la gestión y en una etapa intermedia, se puede pensar en empresas mixtas capital público-capital privado. Además, las empresas privadas no se sienten atraídas a este sector, posiblemente porque no es rentable. Los municipios, las diputaciones y las comunidades autónomas tienen que coger el asunto en sus manos, utilizando los modos de gestión más convenientes, explicados ya en la obra de Fernando Alvi, y a tenor de la legislación local. Por supuesto, pueden utilizar la colaboración del capital privado.

—Entonces, ya veo que la reciente subida de tres pesetas en las tarifas del transporte urbano no es una solución...

—No; eso es sólo un parche. El transporte público es un derecho de todos los ciudadanos, que hay que analizar desde un punto de vista no solamente económico, sino de su rentabi-

lidad social. Combinar ambas cosas es normal que genere déficit económicos. La potenciación de la industria automovilística ha supuesto un abandono al transporte comunitario. Se trataba de la agudización de una contradicción del anterior modelo de crecimiento.

—Pero esa necesaria potenciación del transporte comunitario acarrea unos nuevos planteamientos de financiación, con toda seguridad.

—La política de tarifas no puede absorber todo el coste del billete que adquiere el usuario. Al ser un servicio a la colectividad, se tiene que financiar por la vía fiscal, que es la que hará pagar también los costes sociales de la utilización del vehículo privado. El ente territorial fundamental a estos efectos serían las comunidades autónomas. Muchas regiones no están vertebradas económicamente porque carecen de una vertebración de los transportes.

—Entonces, la rentabilidad económica no puede ser el criterio definitivo en el transporte de las grandes áreas...

—El transporte es un servicio público y es un factor redistributivo de las rentas, un factor dinamizador de la economía. No se trata sólo de facilitar los desplazamientos de los ciudadanos: es que el satisfacer esa necesidad va generando suelo y nuevos asentamientos industriales. También es muy interesante la relación entre transporte y política urbanística.

—¿Las empresas de transportes tienen que ser privadas, municipalizadas o de los entes territoriales o mixtas?

—No se puede dejar el tema en manos de la empresa privada, pues ésta trazaría las líneas en función de su rentabilidad económica. Nosotros pensamos que ese es un transporte que tiene que ser público. En todo caso, como medio de agilizar la gestión y en una etapa intermedia, se puede pensar en empresas mixtas capital público-capital privado. Además, las empresas privadas no se sienten atraídas a este sector, posiblemente porque no es rentable. Los municipios, las diputaciones y las comunidades autónomas tienen que coger el asunto en sus manos, utilizando los modos de gestión más convenientes, explicados ya en la obra de Fernando Alvi, y a tenor de la legislación local. Por supuesto, pueden utilizar la colaboración del capital privado.

—Pero los ciudadanos que viven en las áreas rurales se quejarán de tener que contribuir a la financiación del transporte de las grandes ciudades, si es que esa financiación se articula por vía presupuestaria estatal o regional.

—Lo que hace falta son soluciones planificadas a nivel integral. A medio y largo plazo, la integración del sistema de transportes va a beneficiar a todos los ciudadanos. Lo que hay que estudiar bien es qué tipo de transporte interesa más en cada caso. —Esas fórmulas de financiación que proponéis quizá susciten desde el centro y la derecha la réplica que son fórmulas interesadas, ya que el Partido Socialista es la fuerza preponderante en las grandes áreas urbanas precisamente.

—Hay técnicas para hacer incidir la fiscalidad más sobre los ciudadanos de unas zonas que de otras. Pero aparte de eso hay que decir que el sistema de transportes es uno de los sectores con mayor déficit de equipamiento colectivo con que se ha encontrado la democracia española, no ya los ayuntamientos de izquierda. El sistema estaba montado en base al automóvil y a una red de autopistas que no han obedecido a unos intereses colectivos. Es una situación que hay que arreglar, y no porque nosotros queramos ahora elevar el nivel de prestación de los servicios públicos en los ayuntamientos grandes que están en manos nuestras. No se trata de obtener un plus político conduciendo de una determinada manera la inversión pública. Es un problema que nos afecta a todos.

—Lo que parece claro también es que tiene que producirse una colaboración entre la Administración Central y las entidades locales y territoriales en esta materia.

—Pensamos que la posición del Gobierno debería ser de colaboración con las corporaciones locales y con los otros entes territoriales, porque todos son corresponsables en la solución de este problema. Debe estar presente el principio de colaboración institucional entre los distintos niveles de la Administración, independientemente de cuál sea el partido que en cada uno de esos niveles predomine. Eso es obligatorio sobre todo en un país donde todavía no se ha abandonado el modelo de la práctica administrativa anterior. Eso es el «feudalismo cooperativo», que aliguen ha dicho en una tribuna importante, aunque con palabras copiadas.

quejarán de tener que contribuir a la financiación del transporte de las grandes ciudades, si es que esa financiación se articula por vía presupuestaria estatal o regional.

—Lo que hace falta son soluciones planificadas a nivel integral. A medio y largo plazo, la integración del sistema de transportes va a beneficiar a todos los ciudadanos. Lo que hay que estudiar bien es qué tipo de transporte interesa más en cada caso.

—Esas fórmulas de financiación que proponéis quizá susciten desde el centro y la derecha la réplica que son fórmulas interesadas, ya que el Partido Socialista es la fuerza preponderante en las grandes áreas urbanas precisamente.

—Hay técnicas para hacer incidir la fiscalidad más sobre los ciudadanos de unas zonas que de otras. Pero aparte de eso hay que decir que el sistema de transportes es uno de los sectores con mayor déficit de equipamiento colectivo con que se ha encontrado la democracia española, no ya los ayuntamientos de izquierda. El sistema estaba montado en base al automóvil y a una red de autopistas que no han obedecido a unos intereses colectivos. Es una situación que hay que arreglar, y no porque nosotros queramos ahora elevar el nivel de prestación de los servicios públicos en los ayuntamientos grandes que están en manos nuestras. No se trata de obtener un plus político conduciendo de una determinada manera la inversión pública. Es un problema que nos afecta a todos.

—Lo que parece claro también es que tiene que producirse una colaboración entre la Administración Central y las entidades locales y territoriales en esta materia.

—Pensamos que la posición del Gobierno debería ser de colaboración con las corporaciones locales y con los otros entes territoriales, porque todos son corresponsables en la solución de este problema. Debe estar presente el principio de colaboración institucional entre los distintos niveles de la Administración, independientemente de cuál sea el partido que en cada uno de esos niveles predomine. Eso es obligatorio sobre todo en un país donde todavía no se ha abandonado el modelo de la práctica administrativa anterior. Eso es el «feudalismo cooperativo», que aliguen ha dicho en una tribuna importante, aunque con palabras copiadas.

—Pero los ciudadanos que viven en las áreas rurales se quejarán de tener que contribuir a la financiación del transporte de las grandes ciudades, si es que esa financiación se articula por vía presupuestaria estatal o regional.

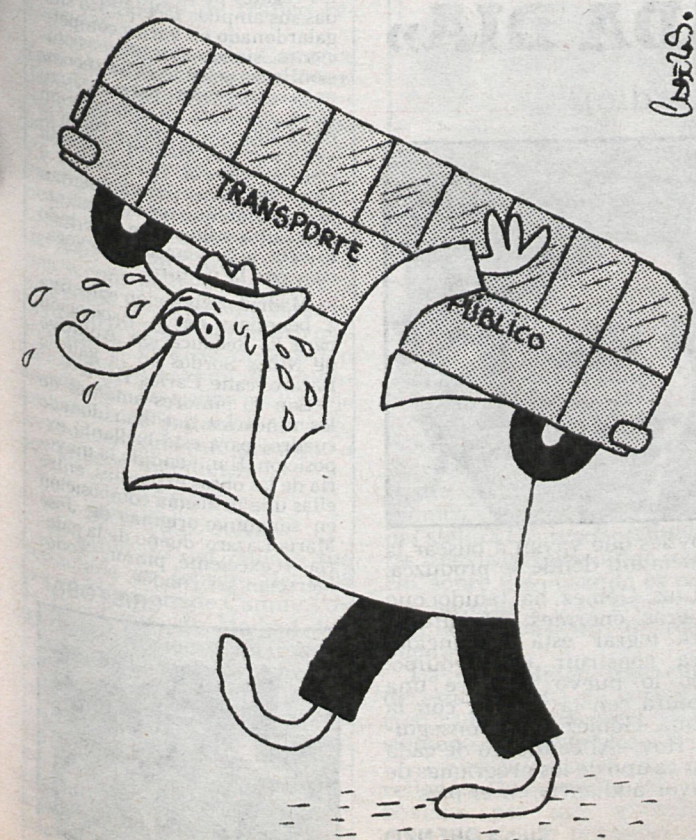
—Lo que hace falta son soluciones planificadas a nivel integral. A medio y largo plazo, la integración del sistema de transportes va a beneficiar a todos los ciudadanos. Lo que hay que estudiar bien es qué tipo de transporte interesa más en cada caso.

—Esas fórmulas de financiación que proponéis quizá susciten desde el centro y la derecha la réplica que son fórmulas interesadas, ya que el Partido Socialista es la fuerza preponderante en las grandes áreas urbanas precisamente.

—Hay técnicas para hacer incidir la fiscalidad más sobre los ciudadanos de unas zonas que de otras. Pero aparte de eso hay que decir que el sistema de transportes es uno de los sectores con mayor déficit de equipamiento colectivo con que se ha encontrado la democracia española, no ya los ayuntamientos de izquierda. El sistema estaba montado en base al automóvil y a una red de autopistas que no han obedecido a unos intereses colectivos. Es una situación que hay que arreglar, y no porque nosotros queramos ahora elevar el nivel de prestación de los servicios públicos en los ayuntamientos grandes que están en manos nuestras. No se trata de obtener un plus político conduciendo de una determinada manera la inversión pública. Es un problema que nos afecta a todos.

—Lo que parece claro también es que tiene que producirse una colaboración entre la Administración Central y las entidades locales y territoriales en esta materia.

—Pensamos que la posición del Gobierno debería ser de colaboración con las corporaciones locales y con los otros entes territoriales, porque todos son corresponsables en la solución de este problema. Debe estar presente el principio de colaboración institucional entre los distintos niveles de la Administración, independientemente de cuál sea el partido que en cada uno de esos niveles predomine. Eso es obligatorio sobre todo en un país donde todavía no se ha abandonado el modelo de la práctica administrativa anterior. Eso es el «feudalismo cooperativo», que aliguen ha dicho en una tribuna importante, aunque con palabras copiadas.

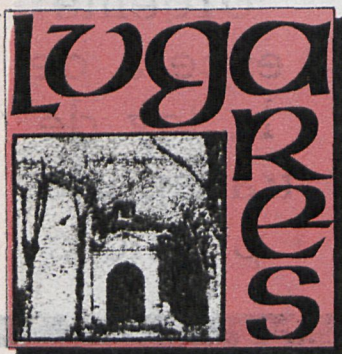


Con carácter inmediato

LOS GOBERNADORES PODRAN SUBIR LAS TARIFAS DE LOS AUTOBUSES

MADRID. (PUEBLO).—Por un real decreto de Presidencia del Gobierno, que hoy publica el «Boletín Oficial del Estado», se autoriza, a partir de mañana, a los gobernadores civiles a proceder con carácter inmediato, previa petición de la empresa prestataria, a una elevación de tarifas en los servicios de transporte colectivo de superficie del 20 por 100 de las tarifas actuales, con tal de que no excedan de tres pesetas para los días laborales, cinco para los festivos y seis para los microbuses; aplicando, en su caso, fórmulas y redondeos al alza para las fracciones de pesetas, con tal de que no excedan de las sumas indicadas.

Por otra parte, aquellas empresas de transporte urbano colectivo que por razones de estructura de coste o situación de déficit requieran tarifas superiores a las autorizadas, y que indicamos más arriba, podrán tramitar peticiones individualizadas y complementarias, de acuerdo con el real decreto de 3 de agosto del año 1979.



Otro domingo puede usted coger a su suegra, la mujer y los muchachos, meterlos en el coche y hacerse la ruta de los pueblos del Tajo. Pero no abuse ni del cuentakilómetros ni del sol. Tómese ambos a pequeñas dosis, y marchando. Lo puede pasar bien, y eso dependerá mucho de las ganas que tenga de conocer palmo a palmo su provincia. ¡Qué no es por nada, pero que tiene mucho que conocer!

FUENTIDUEÑA
DE TAJO

A este pueblo, villa antigua y con solera, le ciñe el talle el río, con querencias de madre en el rumor del agua bajo la piedra altiva de la fuente. Es población lindante con otras madrileñas y conquenses. El clima es muy fresco en verano, lo que le ha puesto en el vértice del turismo veraniego y de fin de semana, que algo dejará en la economía de sus habitantes, porque ya se sabe que esto siempre genera algún beneficio.

La iglesia parroquial de Santiago Apóstol, es barroca, del XVII, con tres arcos de arista, con crucero de cúpula sobre pechinas y capilla mayor de cañón. Los herrajes de la portada de la epístola son de 1733, y fueron hechos en la cercana villa de Carabaña, por un herrero artístico llamado Manuel Bravo. Tiene buenas capillas y retablo del XVII en el presbitero, con una pintura que representa a la Inmaculada que parece del XVIII. En la plaza, donde se encuentra el edificio del Ayuntamiento, un escudo de Santiago blasona la torre. El de la villa ostenta hasta tres de



LOS PUEBLOS DEL TAJO

estas, torres se entiende, y hay casas antiguas blasonadas y portadas de mérito artístico. Nada menos que Alfonso el de las Navas, el VIII, otorgó testamento en el Castillo de Fuentidueña de Tajo, del que sólo queda la ruina doble de la muralla, altiva de otros siglos, y hoy, depósito de agua el solar, que supo del poderío y la gesta. Fuentidueña de Tajo celebra su fiesta mayor el segundo domingo de septiembre, y pasea, galantemente, a su virgen de Alarilla por el río. Pueblo arrigado en el pasado de las tradiciones, continúa siendo agricultor y ganadero. Pero es, sobre todo, pueblo que quiere estar cada día más en el camino del futuro.

Se encuentra a 62 kilómetros de Madrid, por la Nacional III a Valencia, y su altura es de 571 metros.

Bajamos unos metros en la altura de Villamanrique, aunque pocos. Es pueblo muy bonito, muy cuidado, y sus nacidos, habitantes y residentes de verano, están de acuerdo en algo: ¡Qué es el más hermoso de la provincia! ¿Y cómo lo vamos a negar?

Lo adornan con macetas, con flores, con pequeños jardincillos a las puertas de las casas. Lo cuidan con mimo, con cariño. Y siguen siendo agricultores, gracias a Dios, aunque sólo sea por mantener la tradición de una provincia que lo fue de siempre, aunque muchos no lo sepan o prefieran ignorarlo.

Villamanrique ve subir como la espuma su población en los meses del estío. No solamente los que tuvieron que salir de él buscando trabajo o acomodo en la gran capital, sino muchos madrileños que

han descubierto en estos pueblecitos que no tienen la marca del veraneo, el lugar ideal para hacer éste, a precios mucho más módicos que en otros lugares, y desde luego con mucho menos barullo, cosa que también hay que estimar.

En el río se puede pescar buen lucio y excelente tenca. La iglesia, que se levantó en honor de nuestra Señora de Arbuel, no es precisamente monumento nacional, pero entiendo que todo, absolutamente todo lo que tenga algún matiz artístico, merece la pena una visita. Pero lo mejor de Villamanrique, que tuvo castillo del que cerca del lugar quedan algunas ruinas, son sus gentes, trabajadoras, honestas, limpias de corazón y de mente. Y estas gentes le reciben a uno... con los brazos abiertos. Si va a Villamanrique, volverá. Eso, seguro.

BELMONTE DE TAJO

A 56 kilómetros de Madrid y a 775 metros de altura está la villa de Belmonte, que celebra, como tantas madrileñas a San Isidro Labrador. Su mejor producción, la uva, excelente, y con tratamiento de excelentísima. Buen clima, es un atractivo para las familias madrileñas que tienen que resolver su veraneo a poca distancia de la capital y por poco dinero.

La iglesia parroquial dedicada a la advocación de la Virgen de la Estrella, es del XVI, con capilla mayor de crucero, construido en sillería. La Torre de la Epístola es de cuatro cuerpos y en ella juega bien la mampostería decorada, en la cornisa, con las clásicas bolas. La pila bautismal es barroca.

Aunqu el San Isidro que hay en la ermita es talla moderna, el edificio corresponde al Renacimiento del XVI, y en la portada hay un dintel con zapatas de madera muy curioso. Belmonte de Tajo, como cualquiera de estos pueblos que cargan sobre sus hombros el peso de los siglos, es una de tantas villas de la provincia, que merecen un día, o los que se presten. Van a ser bien recibidos. Los pueblos están deseando que lleguemos a ellos. Y son lo mejor que nos queda, eso no lo olviden.

Isabel MONTEJANO
MONTERO

A las 8 en punto
de la mañana

«AL COMIENZO DE CADA DÍA»

(Francisco Umbral vuelve a la radio)

La «nueva radio» es un fenómeno aún sin analizar debidamente. Constituye, sin duda, uno de los medios de comunicación de masas de mayor alcance y profundidad. La radio tiene como fundamento la palabra, medio expresivo esencial. No nos extrañe de esta nueva prosperidad que conoce el medio, aun en una época en que la televisión parece reinar y aumenta su área de alcance más cada día.

La «nueva radio» es el equivalente de lo que en Norteamérica se llama nuevo periodismo. Se trata de un ir a los hechos sin prejuicios ni tamizaciones, directamente, sin deformadoras mediaciones. La nueva radio llega antes que otro medio con la noticia, el reportaje, el análisis. En España, concretamente, la radio ha desempeñado un importantísimo papel a partir de la transición y hoy es muy difícil competir con ella. La misión de los periódicos se desvía de la tradicional. El periódico se convierte en plataforma para el desarrollo de opiniones de un modo reposado, para el análisis desde más largas perspectivas. La radio es instantánea. Informa de la noticia desde la noticia misma.

Entre los nuevos programas de radio que suponen la apertura de una etapa diferente se

cuenta, desde hace dos meses, con el titulado «Al comienzo de cada día». Es una emisión matinal, que comienza a las ocho en punto de la mañana y que se dirige a cuantos en esa hora se preparan para ir al trabajo o ya van camino de su puesto, desde el trabajador más modesto al ejecutivo. Lo transmiten simultáneamente dos emisoras, La Voz de Madrid y Radio Centro, bajo la dirección de un presentador joven y dinámico, tal como el ritmo del programa lo exige: Luis Gómez, que es, además de su mantenedor, su creador.

Luis Gómez ha reunido en torno suyo una selección de profesionales de la información de primera fila. A él se debe un hecho de indudable importancia: Francisco Umbral, después de quince años de ausencia, vuelve a la radio. Y vuelve con su nuevo estilo po-

pularista, con su ingenio y su certera aproximación a los acontecimientos de cada día, en un breve espacio cotidiano titulado «Demasié». Busca Umbral el otro lado de las cosas, el esperpéntico, el cómicopatético.

El realizador es un veterano de la radio, a pesar de su juventud: Javier Lostalé. Hay sitio en el programa para la psicología, con Francisco Gavilán, y para el deporte, con Gonzalo Vicente. Nuestro compañero Eduardo G. Rico ofrece en dos minutos cotidianos el análisis crítico, con palabra sencilla, de la obra de teatro, la película, el libro o el programa de televisión. Al final de la semana, un político, un escritor o un actor famoso son los que, por su mediación, recomiendan al espectador el modo de ocupar sus horas de ocio.

Manolo Artero se ocupa de las actividades culturales de cada día. Y ahora se espera que en fecha próxima comiencen a funcionar dos unidades



móviles que vayan a buscar la noticia allí donde se produzca.

Luis Gómez ha tenido que superar enormes dificultades para lograr esta conjunción, para construir este equipo; todo lo nuevo requiere una ruptura con la inercia, con la rutina. Gómez lo ha conseguido. Hoy, «Al comienzo de cada día» es uno de los programas de mayor audiencia en el país.

Luis LORENZO

PINCELADAS

Alcalá de Henares, El Escorial, Colmenar Viejo. La necesaria descongestión de Madrid; por su relativa incomodidad y estar inmersa en el mundo de la prisa, obliga a muchos artistas plásticos a buscar sus locales, talleres y estudios en estas localidades más tranquilas y donde ya las Cajas de Ahorros, los ayuntamientos y salas de cultura propician premios y exposiciones a artistas que en Madrid encuentran dificultades para su promoción por los elevados porcentajes que cobran las galerías de arte y salas de exposiciones.

Pintores y escultores como los hermanos Francisco y Manuel Revelles tienen establecido su cuartel general en Colmenar Viejo, desde donde salen a distintas ciudades españolas para exponer sus creaciones artísticas.

En El Escorial campea Manuel Viola, con su arte de vanguardia. Numerosos arquitectos y escultores de Madrid tienen estudio permanente en esta cultísima ciudad de la provincia de Madrid. El delegado de Cultura del excelentísimo Ayuntamiento de El Escorial se afana por promover actos literarios y deportivos; promueve las artes plásticas, estimulando en lo posible las exposiciones en tres magníficas salas de arte con que cuenta El Escorial. El concejal y periodista Juan Losada, de la redacción de CISNEROS, está realizando una gran tarea en pro de las bellas artes en El Escorial, donde reside hace años. Merece nuestro reconocimiento y aplauso.

Por lo que respecta a Alcalá de Henares, son también numerosos los artistas plásticos que crean obras valiosas y exponen en la ciudad de Cervantes, en Madrid y principales capitales españolas. He visitado en Alcalá de Henares el estudio del dinámico pintor paisajista Manuel Revilla.

Rodeado de numerosos cuadros, dibujos, esculturas y ciertas antigüedades, muy necesarias para ambientar sus cuadros; me doy cuenta que estoy en presencia de un hombre afable, culto, cuajado en el oficio, que no ha tenido la promoción que a sus méritos profesionales corresponde.

Actualmente prepara una exposición antológica de su variada obra, que podemos clasificar de neopresionista. No en vano —según testimonio de Manuel Revilla— es un ferviente admirador de Goya y Joaquín Sorolla. Se inspira este pintor en el paisaje del campo y la ciudad. Domina el dibujo con maestría, y, por lo que observo, es hombre de oficio que conoce los regates de la pintura en todas sus amplias facetas. Ha sido galardonado en varias competiciones, siendo la que más ilusión le ha producido la recompensa de honor premio Juan Miró, obtenida en competición entre 400 expositores. Pronto veremos en Madrid en una céntrica galería. La sencillez y elegancia de su trato aumentan la sugestión que produce un artista culto y laborioso, que todo lo debe a su tenacidad y vocación por la pintura.

■ Madrid. Exposición colectiva a beneficio de la Asociación para la Reeducación Auditiva de Niños Sordos en la galería Lázaro, calle Carlos III, 3.

Son 25 pintores amantes de los niños los que han donado cuadros para esta brillante exposición. Han vendido la mayoría de las obras expuestas, entre ellas una bellísima composición en sanguina original de José María Lázaro, dueño de la galería y excelente pintor. Todos merecían ser citados.

S. CRISTOBAL

