

Ginecología, que supondrá pasar de las 375 plazas a las 520. El proyecto, totalmente terminado, va a suponer unos 550 millones de pesetas. También hay un interesante proyecto de instalación, en la Ciudad Sanitaria, de un aparato que tiene un costo de instalación completa de unos 150.000.000 de pesetas, y que consiste en una especie de sistema de tomografías o radiografías hechas por corte, en las que se aprovecha una técnica de computadoras y por las que se pueden detectar los tumores internos, su tipología e incluso su tratamiento posible.

EL PLAN BIENAL DE COOPERACION, ADELANTE

Teniendo en cuenta que diariamente se sientan a la mesa de la Diputación Provincial algo así como 20.000 personas, la Corporación va a la creación de una central de compras que les garantice el abastecimiento en los centros dependientes de la misma. En cuanto al Plan de Cooperación con los pueblos, el Bienal 76-77 estaba terminando felizmente, con una inversión total de 3.600 millones de pesetas, de los cuales la Diputación aportaba unos 1.700. De este Plan, destaca el presidente como una de las cosas más ambiciosas la del abastecimiento de agua a los 18 pueblos de la «sierra pobre», en colaboración con el Ministerio de Obras Públicas, la Dirección General de Obras Hidráulicas y el Canal de Isabel II.

—De los 350 millones de pesetas que supone el plan, la Diputación aporta el cincuenta por ciento, el otro cincuenta por ciento el Ministerio, y el Canal de Isabel II la dirección técnica, realización de las obras y administración del abastecimiento.

Los problemas que surgieron sobre el abastecimiento de agua a varios pueblos de la zona sur —Valdemoro, Pinto, San Martín de la Vega, Titulcia, Ciempozuelos, etc.—, como consecuencia de una contaminación en la red de distribución y que se pudo producir por la introducción de aguas procedentes de captaciones sin el debido tratamiento de cloro, se solucionó con un tratamiento que ya los certificados de análisis de la Jefatura Provincial de Sanidad dan como correctos. Durante los días de emergencia se suministró agua a través de cisternas a los pueblos que lo necesitaron.

—Pero ya estamos abordando el problema de fondo —dice el presidente—, ya que las captaciones de agua de esa fundación vienen del río Guadarrama, que evidentemente está contaminado. Esperamos establecer una colaboración con el Canal, que constituya a éste en el único suministrador y distribuidor de la provincia de Madrid. Ellos tienen los medios idóneos.

SIN PROBLEMAS CON LOS ALCALDES DE LA PROVINCIA

Otros temas han saltado a la palestra: el de los bomberos —500 millones al año es un gran esfuerzo para la Diputación— y un parque comarcal, el de Collado Villalba, que posiblemente pronto entre en funcionamiento: como ése hacen falta muchos en diferentes lugares de la provincia, que colaboren en la labor encomendada. Pero con la Diputación tienen que colaborar también los pueblos.

—¿Qué otra cosa preocupa al presidente?

—El de las comunicaciones viarias interlocales. Estamos siendo afectados por los continuos movimientos de un Madrid que de la capital va hacia la periferia, no sólo por las ciudades-dormitorios, sino por las segundas vivien-

das en el campo. Esto provoca congestiones importantes en arterias principales, que en determinados pueblos como Navalcarnero, llegan a publicar conflictos de orden público. Hemos tenido reuniones para elaborar un plan de emergencia previo a la construcción de las desviaciones de estas carreteras, y la Diputación Provincial va a contribuir, a través de nuestro Servicio de Vías y Obras, utilizando carreteras paralelas de orden comarcal y vías de servicio, en tanto se llega a la terminación de estas variantes. También estamos haciendo un estudio de la zona comprendida entre la carretera de Andalucía a la de La Coruña, donde hay pueblos muy mal comunicados, para que se pueda pasar de una nacional a otra sin tener que atravesar Madrid. El plan supone del orden de 5.000 millones de pesetas y no podemos abordarlo de una sola vez, pero lo haremos por fases.

—¿Se presentará Enrique Castellanos Colomó a las próximas elecciones para presidente?

—Primero tendré que ser concejal, luego diputado y después... Pues sí. Con la tranquilidad de conciencia del deber cumplido y la inquietud de no haber podido en una etapa tan corta hacer más por la provincia, agregándole una buena dosis de ilusión por hacer cosas que todavía me queda, me presentaré.

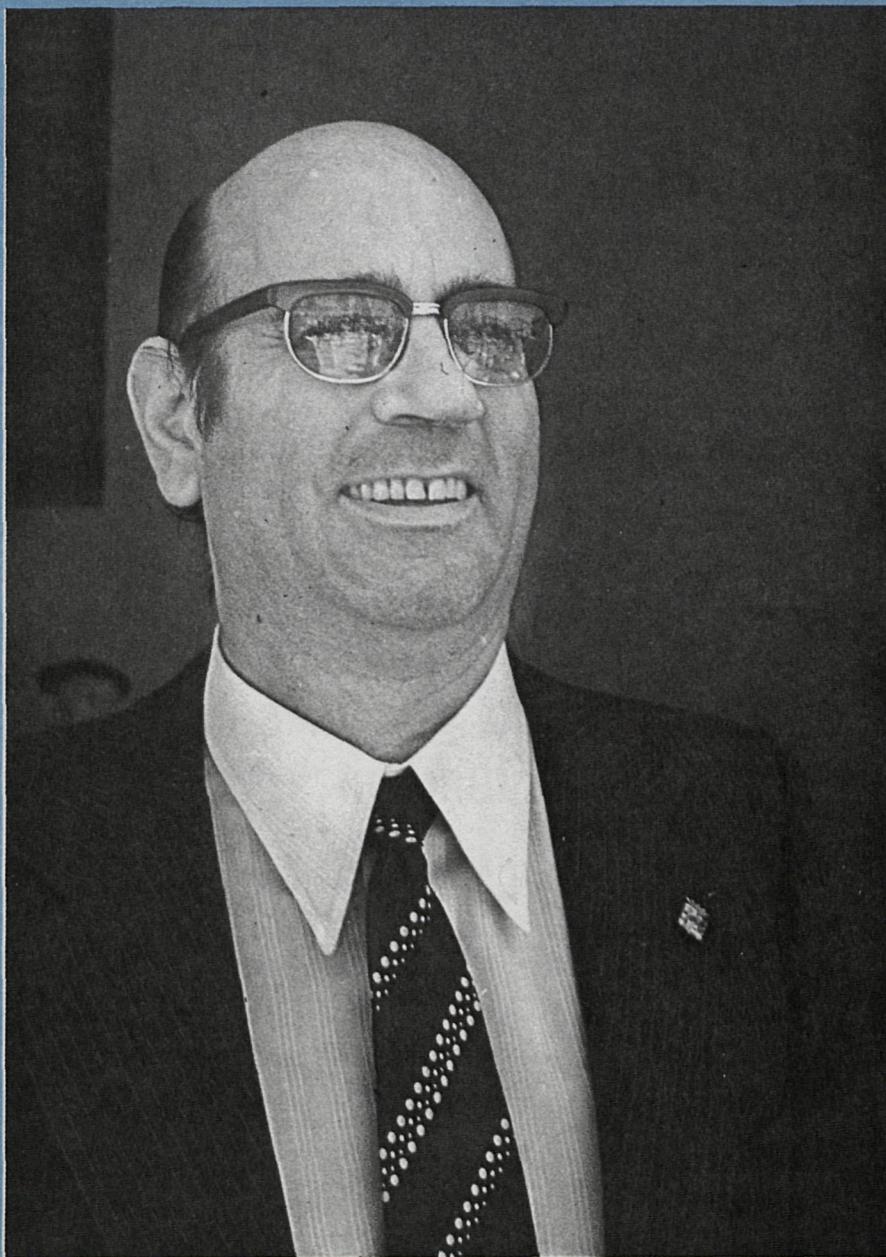
—Es casi obligado, preguntarle al

presidente, qué tres condiciones, de las muchas más que necesita, considera que tiene que tener ineludiblemente el hombre que sea elegido alcalde de Madrid. Se lo pregunto.

—Pues te lo contesto: Se dan por supuesto unas condiciones previas de nivel intelectual, capacidad de decisión y energía para llevar a cabo las decisiones. Además, entiendo que el sacrificio que supone ser alcalde de Madrid comporta que debe hacer las cosas sin mirar a la galería, ajenarse por completo de consideraciones de orden político, ya que la alcaldía de Madrid tiene un carácter gerencial, de una empresa de muchos millones de habitantes, y ciertas dotes psicológicas. Y aún me atrevo a decir otra más: ventanas y puertas abiertas para que los problemas se conozcan bien, con sus pros y sus contras.

Todos los teléfonos, los alcaldes que esperan, los problemas y sus soluciones. Su madre, venerable viejecita, en Mérida, pensará que su hijo está preocupándose por los demás; que este hombre grandote, con pinta de buena persona, no tiene tiempo de nada. Y es verdad. Tan verdad que, para no dejar nada colgado, ya está pensando en presentarse a las próximas elecciones, este Enrique Castellanos, un hombre de bien.

Isabel MONTEJANO
MONTERO



AUTONOMIA DE CASTILLA Y LEON

UCD y PSOE elaboran sus proyectos

La capital, ¿Valladolid?



De cara al futuro autonómico de Castilla y León pueden llegar a combinarse hasta nueve posibilidades lógicas, siendo la de mayores probabilidades, en cuanto a la meseta Norte, la constitución de un territorio autónomo formado por las provincias de Avila, Madrid (sin contar la misma capital), Segovia, Salamanca, Valladolid, Zamora, León, Soria, Palencia y Burgos. Caso de constituirse esta entidad territorial —los recursos naturales son similares— contaría con una población de tres millones de habitantes que son el censo

de 2.545 municipios. En cuanto a la capitalidad autónoma podría recaer en Valladolid, una de las ciudades del centro de España con mejor infraestructura, aunque bien podría compartirla con Burgos, Salamanca y León.

PROYECTOS DE UCD Y PSOE

Para este futuro autonómico de Castilla y León, la Unión de Centro Democrático (UCD) y el Partido Socialista Obrero Español (PSOE), tienen ya elaborados dos anteproyectos, que serán sometidos a debate en la próxima reunión de la Comisión Permanente de la Asamblea de Parlamentarios de Castilla y León.

La UCD propone un Concejo General de Castilla y León, que incluiría, además de los parlamentarios, un miembro de cada una de las Diputaciones Provinciales, en tanto que el PSOE propugna una asamblea general de parlamentarios sin la presencia de las Diputaciones, cuya actuación se relacionaría con la de los parlamentarios a través de una comisión mixta integrada por miembros de la Administración y de la Junta.

El anteproyecto elaborado por UCD especifica que el Concejo tiene personalidad jurídica plena, mientras que el redactado por el PSOE no lo establece así y concede, sin embargo, mayores atribuciones a la Junta de Consejeros que a la Asamblea.

El texto de UCD establece que el Concejo podrá ser disuelto por el Gobierno, previo dictamen del Consejo de Ministros, aspecto que no recoge el texto presentado por los socialistas.

LA SOLUCION AL TRANSPORTE EN MADRID Y SU PROVINCIA

DON ENRIQUE CASTELLANOS: «El tren elevado podría ser la gran solución»

El pasado mes de diciembre, el presidente de la Diputación Provincial de Madrid, don Enrique Castellanos Colomé, realizó unas declaraciones al diario «Pueblo», en relación al problema que Madrid y su provincia tienen, de cara al transporte, puesto que la Diputación está elaborando un plan para tratar de solucionar este agobiante problema que han creado las muchas «ciudades-dormitorio» que rodean la capital y que hacen que la circulación, en algunos puntos de la capital, se convierta en un auténtico caos a las horas llamadas punta. Tales puntos, principalmente, son las salidas de las carreteras de Barcelona, Extremadura y Andalucía. El propio presidente de la Diputación señaló al referirse a estos tres puntos de conflicto viario:

—Son los tres ejes que más nos preocupan en la actualidad. Se dan unos trasiego muy importantes de fuera a dentro y de dentro a fuera. Es lo más urgente de solucionar.

Con el visto bueno de la Administración Central, varios ayuntamientos de la provincia han creado el Consejo Coordinador de Transportes, estando ya, incluso, estudiados los presupuestos. También, dentro del estudio realizado, parece que cuenta con excelentes perspectivas el «tren elevado», que podría llegar a ser en un futuro no muy lejano el auténtico descongestionador del tráfico normal. Sobre todo esto, don Enrique Castellanos declaró:

—La Diputación, en el momento que tenga ya posibilidades reales de hacer efectivo este plan, comenzaría a actuar

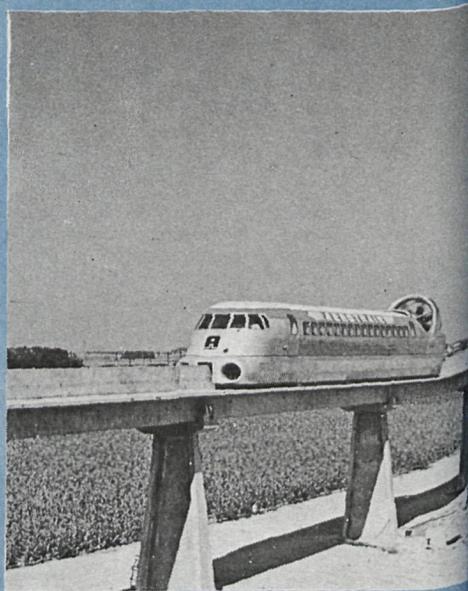
en este Consejo Coordinador de Transportes, para poner de acuerdo a los afectados y llegar a tener un transporte radial de gran eficacia y de enormes posibilidades para la provincia. La situación política y económica en que nos encontramos ha hecho que estos planes queden un poco paralizados, sobre todo cuando ha aparecido en este campo el gran problema del transporte interno.

—¿Llega a perjudicar tanto a la provincia el actual momento del transporte de la capital?

—Mucho. Si logramos llegar a arreglar el transporte periférico, nos encontraríamos con un gran colapso en el transporte interior, ya que la EMT no puede absorber la enorme masa laboral que llega desde estos puntos, y el Metro tampoco está preparado ni tiene la infraestructura adecuada. No podemos colocar a grandes masas de gente a la misma hora en las entradas a Madrid, porque se ocasionaría un tremendo problema. Por eso es necesario, en mi opinión, solucionar primero el problema de la capital y luego resolver la llegada de los de fuera.

—¿Hay contactos y presiones para acelerar esta primera solución?

—Efectivamente, estamos presionando; pero no tenemos fuerza para hacerlo con mucha efectividad o resultados positivos. En general, se puede decir que todos están pendientes en este momento de solucionar lo de la capital. De hecho, parece que el plan del Gobierno es decidir, antes de que finalice el año, qué va a ser del Metro, y el año próximo darle un empujón, al menos, en todo lo que está a punto de inaugurarse; esto será un gran paso. Simultáneamente, con los nuevos ayuntamientos que surjan, habrá que estudiar el problema del Consejo Coordinador, para enlazar, definitivamente, todos los medios del transporte.



Según parece, serían necesarios cuatro o cinco mil millones de pesetas para la solución del problema del transporte de los pueblos más conflictivos. Estos estarían enclavados en un radio de treinta kilómetros de la Puerta del Sol, y se piensa que la gran solución estaría en el ferrocarril o monorraíl, o el tren elevado, siendo este último el más positivo, por no estar afectado por ningún tipo de cruces, porque las expropiaciones serían mínimas y por su gran rapidez. Don Enrique Castellanos dice que hay que mentalizar a la gente para que utilice más los servicios colectivos de transporte, y que lo ideal sería una llegada escalonada a Madrid capital «porque así se está despilfarrando mucho dinero».

MADRID, VÍCTIMA DEL CENTRALISMO

Los pueblos de la provincia de Madrid tienen dos caras totalmente opuestas: mientras unos se han convertido en ciudades-dormitorio de la clase obrera y otros en lugar de veraneo o de fin de semana de la clase alta o media-alta, quedan otros que no sobrepasan de los cien habitantes y que, desgraciadamente, están llamados a desaparecer de forma total. Desde hace muchos años, desde que los antiguos reyes posteriores a Felipe II quisieron dar monumentalidad a la capital donde residía su corte, Madrid ha sido una auténtica víctima del centralismo, con los graves problemas derivados de su macrofalta y su crecimiento desorbitado.

No hace mucho, la problemática de Madrid como víctima auténtica del centralismo tuvo amplio eco en la pequeña pantalla, dentro del espacio «Viejas tierras, voces nuevas», y donde un grupo de diputados trataron bastante a fondo la temática socioeconómica de Madrid y sus pueblos. Juan Manuel Fanjúl Sedeña (UCD); Felipe González (PSOE); Simón Sánchez Montero (PCE); Manuel Fraga Iribarne (AP); Enrique Tierno Galván (PSP) y el senador independiente Joaquín Satrústegui, fueron los encargados del análisis, corriendo a cargo del historiador y Cronista Oficial de la Villa, Federico Carlos Saiz de Robles, el análisis cultural e histórico de la provincia de Madrid.

EL CARGO ES NUEVO EN LA HISTORIA

LUIS SANCHEZ - HARGUINDEY, SUBGOBERNADOR CIVIL DE MADRID

Desde los primeros días del pasado mes de diciembre Madrid estrena cargo político por primera vez en su historia: el subgobernador civil de la provincia. Y para él, ha sido nombrado un hombre joven y dinámico, médico cardiólogo para ser más exactos. Se trata de don Luis Sánchez-Harguindey que, en el primer día de su flamante puesto, declaró:

—No vengo para ostentar un cargo, sino para cumplir un encargo: buscar con empeño las soluciones que necesita Madrid y su provincia.

Don Luis Sánchez-Harguindey no milita en ningún partido político, pero él mismo ha señalado que se encontraba perfectamente identificado de acuerdo con la política seguida por el Gobierno, por lo que muestra claramente sus simpatías hacia Unión de Centro Democrático. Sobre cuáles iban a ser sus atribuciones específicas, Sánchez-Harguindey manifestó:

—Aún no lo sé. Pero, a grandes rasgos, creo que me encargaré de coordinar las acciones de las distintas delegaciones provinciales y los distintos

departamentos ministeriales, según sea el carácter del problema a resolver. Mi deseo es estudiar a fondo toda la problemática de Madrid capital y de Madrid provincia y mantener contactos continuos y directos con los delegados provinciales. No me gustaría que ello se interpretara como contactos a nivel de despachos oficiales, ya que por mi profesión estoy acostumbrado a salir de él y mantener diálogo con los más directamente afectados.

El nuevo subgobernador de Madrid ha confesado no haber tenido aún ni ocasión ni motivo para conocer a fondo los problemas de la capital. Pero, inmediatamente a ocupar su nuevo cargo, ha decidido solicitar a los delegados provinciales un «dossier» donde figure una tabla real y objetiva de toda la problemática madrileña.

Vaya desde estas líneas nuestra felicitación más sincera al nuevo subgobernador civil, con el deseo de los mejores éxitos al frente de una gestión tan poco fácil como es la de Madrid y su provincia.

CONGRESO INTERPROVINCIAL DEL COOPERATIVISMO DE VIVIENDAS

La ciudad modélica de Tres Cantos, ilusionada esperanza de Madrid

En 1978 se construirán 8.515 viviendas en nuestra provincia

Se celebró en Madrid el Congreso Interprovincial del Cooperativismo de Viviendas de la Región Centro, llegándose a muy importantes conclusiones sobre la socialización del suelo como arma contra la especulación.

Los representantes de Madrid, Segovia, Avila y Toledo, acordaron también «atender preferentemente a la humanización del urbanismo y la vivienda, en busca de la armonía de los asentamientos humanos».

Alfonso Vázquez Fraile, presidente de la Unión Territorial de Madrid, señaló tras el Congreso:

—En 1978 tenemos el proyecto de construir 8.515 viviendas en Madrid. Destaca la promoción de núcleos integrados cooperativos, dotados de toda clase de servicios sociales y comunes. Los principales son: el polígono 38 de la Avenida de la Paz, en avanzado período de preparación, y el de Tres Cantos.

Sobre el mal fatídico de especulación del suelo y la lucha a mantener contra ella, el señor Vázquez Fraile dijo:

—La lacra de la especulación no sólo hace inviable la promoción de viviendas sociales, sino la construcción de viviendas para familias de clase media. Ante la difícil situación planteada, la tendencia general es la socialización del suelo.

Posteriormente el señor Vázquez Fraile se refirió con gran entusiasmo a lo que puede ser Tres Cantos, ciudad modélica, construida con ayuda de la Diputación Provincial de Madrid, programada para más de cien mil habitantes y a la que acudirán promotores mercantiles y cooperativas. Sin duda, la ciudad modélica de Tres Cantos viene a ser algo así como la ilusionada esperanza de Madrid, considerándose que será uno de los golpes más fuertes que reciba la especulación.

Finalizó el presidente de la Unión Territorial de Madrid haciendo alusión al Congreso Interprovincial celebrado en Madrid:

—También estudiamos la necesidad de participar en la elaboración de nuevas disposiciones, la construcción de viviendas rurales, la formación de los socios, la nueva normativa jurídica del cooperativismo, la necesidad de unión del movimiento cooperativo y la celebración de un congreso del cooperativismo español...

Para antes del año 2000

MADRID Y BARCELONA A DOS HORAS DE TREN

EN un futuro próximo, Madrid y Barcelona podrán estar a una distancia de dos horas y media por ferrocarril. No es ciencia-ficción. El anteproyecto de lo que puede ser uno de los programas más revolucionarios de nuestro ferrocarril obra ya en poder de RENFE. Se trata de un completo y extensísimo estudio de un ferrocarril de alta velocidad que cubriría el recorrido, Madrid - Zaragoza - Barcelona - Port Bou. El trabajo ha sido realizado por INECO (Ingeniería y Economía del Transporte, Sociedad Anónima), por encargo de RENFE y supervisado por su Dirección de Innovación. Para ello se ha movilizado un grupo de más de cincuenta técnicos y titulados superiores, cuyo esfuerzo conjunto ha durado dos años y medio.

«Este programa —afirma Alberto Echeverri Domecq, subdirector de INECO y director del todavía anteproyecto— permitiría un acercamiento a Europa y demostraría que la ingeniería civil en España está a nivel internacional. Consiste en algo tan mensurable como es el resolver los problemas de saturación de tráfico que serán graves entre Madrid y Barcelona en 1990. Con arreglo a las previsiones que hemos estudiado, es muy posible que en el año 85 exista ya una notable satu-

ración del tráfico entre ambas ciudades.»

Alberto Echeverri Domecq, doctor ingeniero de caminos, acaba de conseguir la calificación de sobresaliente «cum laude», en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, por su tesis doctoral, que ha basado en parte de la experiencia obtenida en la realización de este anteproyecto de RENFE, del que ha sido director. En su tesis, Echeverri hace un amplio estudio del transporte integral entre Madrid y Barcelona, analizando el mejor aprovechamiento de las infraestructuras actuales, de cara al crecimiento de viajeros. Una de las soluciones que aporta la tesis es la ejecución, antes de 1985, de una nueva vía férrea, para un tren de alta velocidad y ancho europeo, que permita realizar el desplazamiento entre Madrid y Barcelona en el tiempo récord de dos horas y media.

La idea lleva varios años gestándose. Surgió por primera vez a comienzos de la década de los setenta. RENFE, en su plan de realizaciones para 1972-75, proponía ya, como uno de sus próximos objetivos a cubrir, el estudio de lo que podría ser una línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Port Bou, con vía de ancho internacional.

Se sabe que la anchura de las vías de ferrocarril españolas es considerablemente menor que la del resto de los ferrocarriles

- El anteproyecto de un ferrocarril de alta velocidad obra ya en poder de Renfe.
- Será la primera línea española con ancho europeo.
- Alcanzará una velocidad máxima de 300 kilómetros a la hora.



- Su presupuesto inicial es de ochenta mil millones de pesetas.
- El itinerario pasará por Zaragoza y llegará hasta Port Bou.
- Ha sido ideado únicamente para transporte de viajeros.

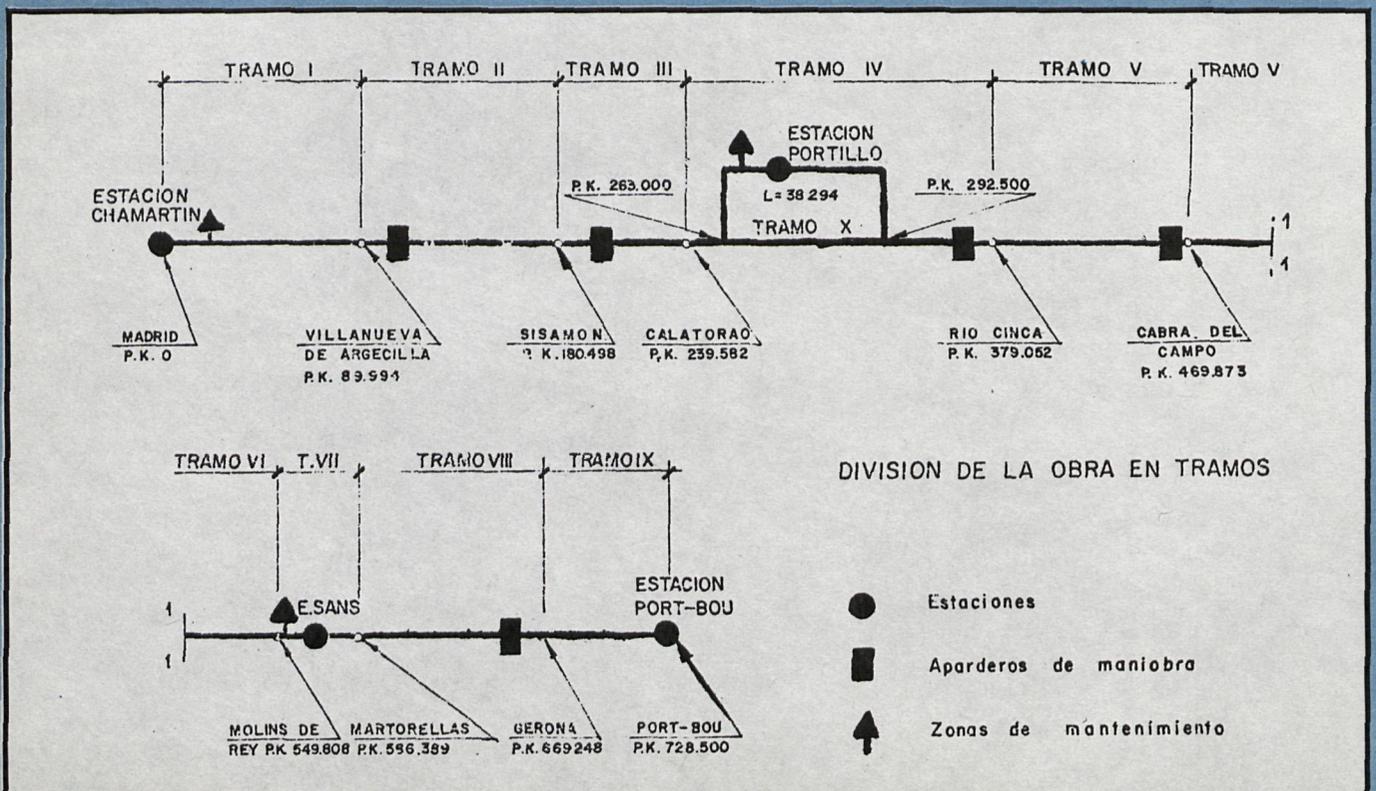
Europeos, por un motivo pueril, que raya en la leyenda: el temor a ser invadidos. Cuando se construyó el primer tendido de ferrocarril en España, entre Barcelona y Mataró, allá por el año 1848, estaba aún demasiado cerca la guerra de la independencia. Los españoles no habían olvidado la invasión francesa y temieron que los raíles del ferrocarril fueran un camino fácil para una nueva invasión. Así que se las ingenieron para remediar el peligro con unas vías

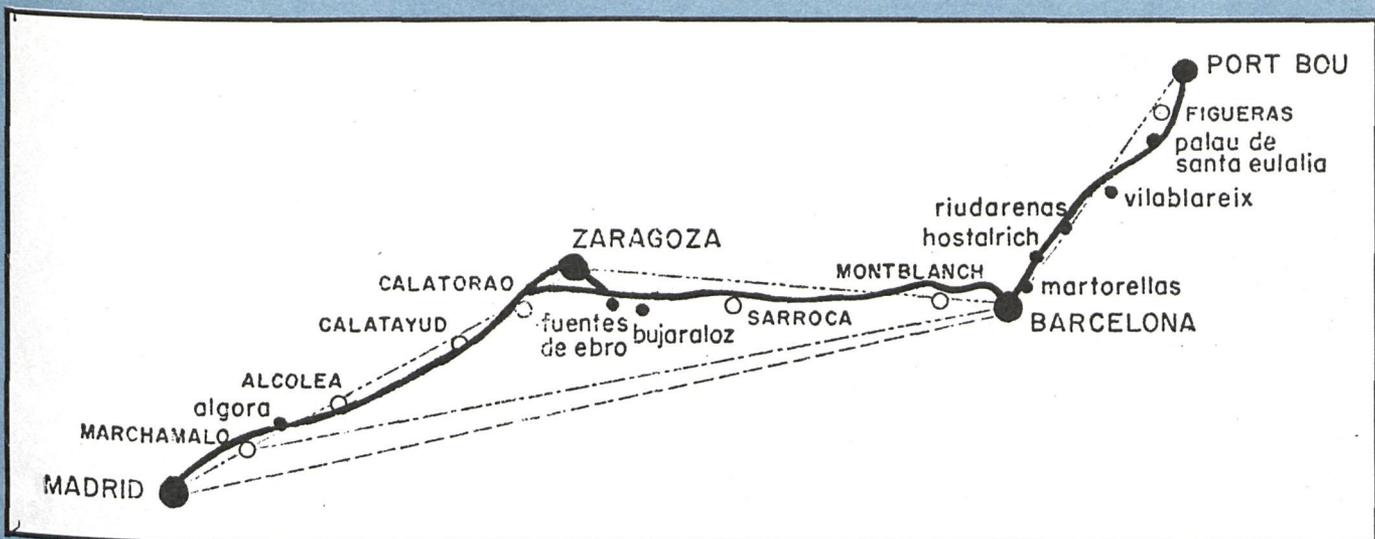
de una anchura distinta que no pudieran ser utilizadas por los trenes franceses.

Desde entonces, para ir o venir del país vecino en ferrocarril es necesario hacer un alto en la frontera. Incluso tuvo que ser ideado, ya en los años 70, un sistema de ruedas como el del «Puerta del Sol», que permite la adaptación a los raíles de ancho europeo en poco menos de veinte minutos y evita al usuario la molestia de cambiar de tren.

«La alta velocidad sobre la base de 250 a 300 kilómetros por hora, constituye un elemento esencial del ferrocarril del futuro. La introducción de la alta velocidad exige el estudio de las nuevas técnicas de infraestructura, vía, tracción, y seguridad, y de las correspondientes alternativas económicas». Todos estos aspectos técnicos, económicos y financieros, de cuya necesidad se habla en el plan de realizaciones de RENFE de 1972-75, son estudia-

La realización de la obra, que, de llevarse a cabo, tendrá una duración de seis años, ha sido dividida en el anteproyecto en diez tramos, cuyas características pueden verse en el gráfico





El gráfico muestra el trazado del ferrocarril de alta velocidad, según el anteproyecto realizado por el INECO

dos con detenimiento en el anteproyecto realizado por INECO.

● 300 KILOMETROS A LA HORA

Los puntos en que se concentra la actividad económica se hallan sujetos cada día más a un proceso de interdependencia —se explica en la introducción del anteproyecto— que desemboca en la aparición de una elevada demanda de transporte. El tiempo es fundamental a la hora de elegir el modo de transporte, y está en razón de la velocidad y la distancia aconsejables, económica y técnicamente. Este programa representa una alternativa de transporte válida de RENFE, frente a los diferentes medios concurrentes. En los últimos años se ha advertido un fuerte descenso de la participación del ferrocarril en contraste con el impulso tomado por la aviación, sobre todo con la entrada en servicio del «puente aéreo» Madrid-Barcelona. Alberto Echeverri se lamenta del desfase habido entre los distintos medios de comunicación y el ferrocarril: «Mientras las carreteras se han convertido en autopistas y la aviación avanza a pasos agigantados, el ferrocarril compite con los mismos medios de hace cincuenta años».

Sin embargo, la demanda previsible para el ferrocarril en 1990, aun sin la línea proyectada, es de tal importancia que exige una atención preferente por parte, tanto de la propia RENFE como del Estado. Para distancias medias entre los trescientos y los seiscientos kilómetros por hora, por ferrocarriles de alta velocidad, por supuesto, RENFE puede ofrecer una seria competencia a la carretera y a la aviación, con indudables ventajas para la comunidad.

La velocidad es la clave de todo este programa. El tren que, en un futuro próximo, podría discurrir por el trazado Madrid-Barcelona-Port Bou, ahora en anteproyecto, tendría una velocidad de 226 Km/hora y una máxima de 300 Km/hora. Casi el doble de lo que ningún tipo de tren ha llegado a desarrollar en nuestro país. La velocidad más alta alcanzada en España hasta el momento han sido los 145 kilómetros por hora. Y eso en un tramo de la línea Madrid-Barcelona, entre Ricla y Calatorao, con unos cuatro kilómetros —4,100 exactamente— de longitud.

Considerando todos los aspectos económicos, de demanda y energéticos que se estudian con profundidad en el anteproyecto, se ha establecido una velocidad óptima de 277 kilómetros a la hora, como me-

dia, con límites en los 225 y los 300 kilómetros a la hora. Tal como será el ferrocarril del futuro.

Los autores del anteproyecto han elegido, sin embargo, una velocidad comercial de 226 kilómetros a la hora, que permitirá realizar el trayecto Madrid-Barcelona en dos horas y media, fijándola por debajo de la máxima de velocidad óptima aconsejable (270 Km/h.) en razón de las características del trazado, y dándole una velocidad máxima similar de 300 kilómetros por hora. El tren de alta velocidad estará destinado únicamente al transporte de viajeros.

● NUEVO TRAZADO

Aunque parezca paradójico, en el anteproyecto del tren de alta velocidad lo menos importante es el tren. Bastará un tren tipo TER, algo más aerodinámico que los actuales, si se quiere. El tren se llevará sólo una quinta parte del presupuesto total del proyecto definitivo. Lo verdaderamente nuevo de este programa es el trazado. La línea de ferrocarril será construida íntegramente de Madrid a Port Bou, incluidos túneles y viaductos, con un total de diez tramos completamente nuevos, sin aprovechar ninguno de los