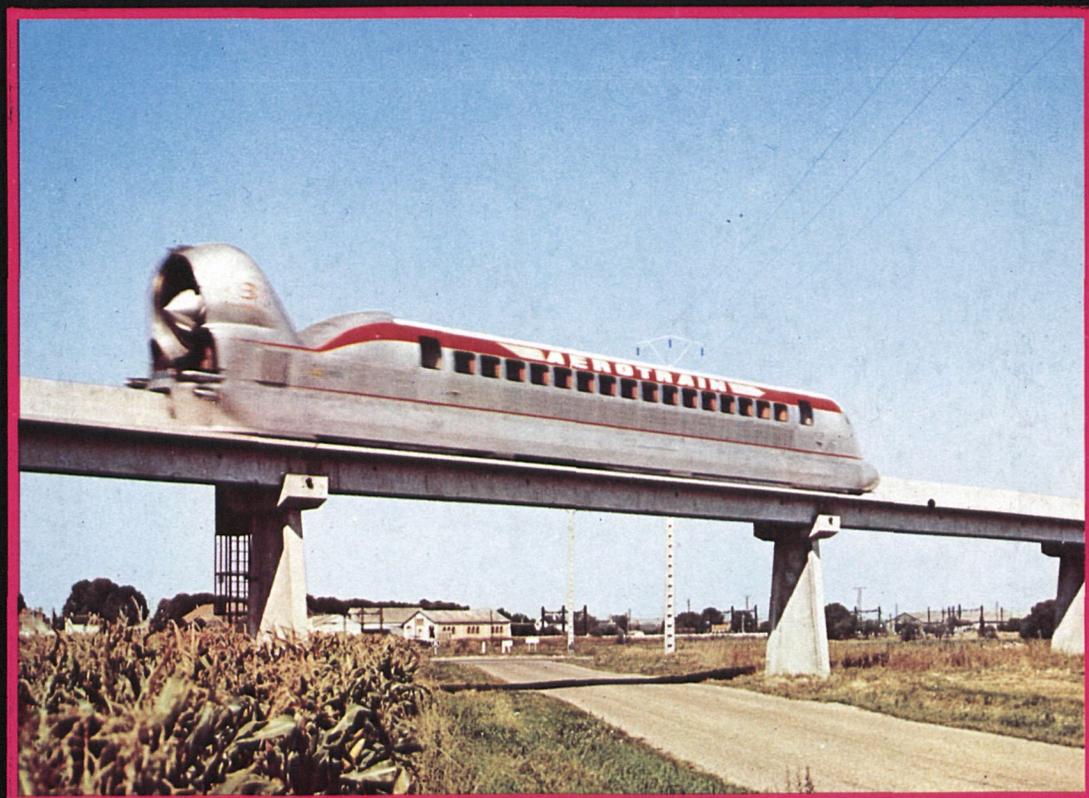


CIENFEROS

UNA REVISTA PARA MADRID Y SU PROVINCIA

EL TREN ELEVADO, SOLUCION PARA EL TRANSPORTE



**PELIGRO: LA PRESA
DE MIRAFLORES
DE LA SIERRA**



D. JESUS
DEL NERO
RODRIGUEZ,
ALCALDE,
GRAN
PROMOTOR
E
IMPULSOR
DE LA VILLA
DE CHINCHON

*«He recorrido cinco continentes y jamás
visité la plaza más bella del mundo.»*

ERNEST HEMINGWAY

EN

CHINCHON

ALCOHOLERA
CELSA
RUMASA
LUCIANO SAEZ
GRAU

Director:
**MILLAN CLEMENTE
DE DIEGO**

**REDACCION,
ADMINISTRACION
Y**

PUBLICIDAD:

**Miguel Angel, 25
Teléfono 253 12 17
MADRID-10**

MARZO 1977 - NUM. 53

Imprime: RUAN, S. A.
Paseo de la Industria, s/n.
Alcobendas (Madrid)

Depósito Legal: M. 5.684-1958

SUMARIO

	Págs.		Págs.
Editorial. Español y romano	1	La provincia, 30 días, por Bonifacio Varea	60
El tren elevado, solución para el transporte, por Manuel G. Sánchez-Arjona	2	Los plenos de la Diputación	66
La provincia paga las consecuencias de su abandono anterior, por Julio Riquelme	7	Quién es quién en la Diputación Provincial	67
La contaminación de los ríos de la provincia, por D. A. Guijarro	10	Apuntes sobre Madrid, por Millán Clemente de Diego	68
El libro de los privilegios de Somosierra, por Juan Antonio Cabezas	17	Política: De la violencia y otras cosas, por J. de S.	69
Los guerrilleros vistos por Galdós, por Juan Luis de Simón Tobalina	20	Cultura: Libertad y retorno de Jorge Guillén, por José A. Martín Aguado	70
Los diez tapices flamencos de la Diputación de Madrid	24	Medicina: La planificación familiar, por el doctor Carlos Ruiz Soto	71
Contribución al turismo despistado, por Federico Carlos Sainz de Robles	33	Deportes: El Madrid paga la servidumbre de su gloria, por Elepe	72
Catorce mil cuatrocientas viviendas serán construidas en la provincia de Madrid, por Abad Guijarro	38	Toros: La democracia en los toros, por Eme-Conde	74
Peligro: Miraflores de la Sierra y su presa, por Isabel Montejano Montero	41	Victorino Martín: La sinceridad del hombre del campo, por Cheny	75
El Palacio de la Diputación, por Enrique Méndez-Conde	50	Teatro: No es tan fácil, por Irma Deglané	76
La monja pintora, por el Marqués de Lozoya y Rafael Córdoba	55	Cine: Giménez Rico, un largo camino a seguir, por Marshall	77
		Gastronomía: Urge revitalizar nuestros platos regionales, por Salvador Amoros Dupuy	78
		Los pueblos hablan, por Paulus	80

EDITORIAL

Cincuenta y cuatro años después que sus Majestades los Reyes de España, Don Alfonso XIII y su augusta esposa Doña Victoria Eugenia, monarcas tan entrañablemente queridos por el pueblo, fueran recibidos en el palacio pontificio de la plaza de San Pedro, por el Papa Pío XI, sus nietos Don Juan Carlos y Doña Sofía, Reyes de la España de hoy, de la España monárquica y en vías democráticas, de la España joven, renovada, católica y esperanzada, visitaron al Papa Pablo VI, en su residencia de la Ciudad del Vaticano, el más pequeño Estado de la tierra, donde la fe, la caridad, el amor y la oración son armas únicas de defensa ante el mundo. No fue esta una visita de cortesía, fue más bien el abrazo de los españoles al representante de Cristo en la tierra, que es como el abrazo al catolicismo, el mensaje de un estrechamiento afectivo y efectivo de las relaciones de España con la Santa Sede, lazos que si de siempre estuvieron bien seguros, a partir de ahora se verán fortalecidos y robustecidos con la visita de los Reyes de España. Salvo el lapso de tiempo entre los años 1809 y 1814, años en que Roma sufrió la invasión de los ejércitos bonapartistas y la embajada española se vio envuelta en el saqueo y la persecución, España mantuvo firme su representación diplomática ante el Santo Padre, circunstancia esta que habla por sí sola de la fidelidad del pueblo hispano hacia el corazón de la Cristiandad.

ESPAÑOL Y ROMANO

De trascendente, de vital diríamos, para ambos países, el italiano y el español, pese a no haber sido una visita oficial a Italia, se catalogó por todos los comentaristas acreditados ante la Santa Sede el viaje de Sus Majestades al Vaticano. La imagen de la nueva España pudo ser contemplada con respeto por los hombres de la vieja Europa, gracias al milagro de la televisión.

Desde su niñez romana, para la que a buen seguro el Rey dejó escapar de lo más hondo de su corazón un suspiro de recordada añoranza, al recorrer lugares donde transcurrieron sus primeros años, el joven Monarca español sentiría sin duda más que nunca su profundo patriotismo de primer soldado de España, como él mismo se declaró ante las tropas de guarnición en el Sahara, en uno de sus primeros actos castrenses, ya proclamado Rey de los españoles. No hay que olvidar que en Roma murió y está enterrado su abuelo Alfonso XIII, que en la Ciudad Eterna se casaron sus padres Don Juan y Doña Mercedes y que allí nació y fue bautizado el propio Don Juan Carlos.

Las fuentes vaticanas calificaron de «feliz acontecimiento», el encuentro del Rey y el Papa. Durante veinte minutos, Su Santidad y Don Juan Carlos, sostuvieron a solas un coloquio sencillo, cordial, paternal, en la biblioteca privada del Pontífice. ¿Qué hablaron?, nos preguntamos

todos. No es difícil adivinarlo. Los secretos no cabían. El amor con que acogió Pablo VI a los Reyes fue todo un símbolo de confianza, de serena confianza ante las relaciones entre la Iglesia y el Estado español. «Armoniosas, positivas y fructíferas» han de ser estas relaciones, dijo el Rey en su discurso durante la audiencia papal. Aquí, en estas tres palabras, está el sentir de todos los españoles católicos.

Muchas fueron las emociones y los momentos felices que vivieron nuestros Soberanos por tierras romanas, como la oración ante la tumba de San Pedro, la visita a la iglesia de Nuestra Señora de Montserrat, donde reposan los restos de su abuelo Alfonso XIII, la visita al Colegio Pontificio Español, a la Casa de España, su encuentro en fin, con tantos y tantos españoles, que rompiendo todo protocolo querían estrechar las manos de Sus Majestades. Pero para todos los españoles, hubo uno en particular, que nos brindaron las cámaras de la televisión, y fueron las palabras de «Arriba España», que Su Santidad Pablo VI pronunció al final de la audiencia concedida a Don Carlos y a Doña Sofía. Estas palabras fueron el más bonito final que pudo depararnos a todos el viaje de los Reyes de España a la Ciudad del Vaticano. Y esto, a los ojos del mundo libre, es el mayor triunfo del nuevo caminar de España.

SOLUCION
PARA LOS PUEBLOS
DEL SUDOESTE



UN TREN ELEVADO

Sería la solución para el transporte colectivo de Leganés, Getafe, Alcorcón y Móstoles

LOS actuales sistemas de transporte están desbordados y resulta imposible concebir que puedan dar solución a la población de ocho millones de habitantes que, según las previsiones, tendrá Madrid y su provincia para el año 2000. Actualmente, una de las zonas más conflictivas en este capítulo es la comarca del sudoeste, cuyos ayuntamientos vienen reclamando, desde hace años, a la Administración central, soluciones más definitivas que las que pueden brindar los sistemas convencionales.

A comienzos de 1975, el Ayuntamiento de Getafe se dirigió al Ministerio de Obras Públicas pidiendo fuese estudiada y atendida una propuesta municipal que podría solucionar, en gran parte, el transporte en esta comarca, de la que es cabecera Getafe,

y que abarca una serie de localidades de primer rango provincial. En síntesis, la idea hecha hace ahora dos años se concretaba en la adecuación del actual tendido ferroviario Madrid-Ciudad Real, que iría a desembocar en la estación de Delicias, con posible conexión con el Metro madrileño.

Señalaba la petición del Ayuntamiento que para dicha adecuación existía buena disposición y entendimiento entre los distintos municipios beneficiarios para crear una mancomunidad que podría ser gestora o constructora, con sus propios medios.

El entonces director general de Transportes, del Ministerio de Obras Públicas, diría en rueda de prensa sobre esta propuesta del Ayuntamiento de Getafe que: «soluciones como

la que ha impulsado Getafe son muy costosas económicamente y de realización a largo plazo».

La Diputación alienta el proyecto

LO cierto es que aquella primitiva propuesta del municipio de Getafe no mereció mayor atención, ni por parte del Ministerio de Obras Públicas, ni tampoco de la Subcomisión de Transportes del Área Metropolitana, que realizaba en aquellos momentos el Esquema Director del Transporte. Pero los problemas y dificultades que el diario traslado de miles de habitantes crea entre Madrid y los pueblos del sudoeste hizo

que el espíritu de equipo animase a varios ayuntamientos. Y en el propio año de 1975 fue publicado el «Libro Blanco» del transporte del sudoeste, confeccionado por los ayuntamientos de Alcorcón, Getafe, Leganés y Móstoles; el «Libro Blanco» pretendía la «búsqueda de soluciones de transporte masivo en esta zona»; tras aquilatar las características que habrá de tener en cuenta un nuevo sistema de transporte para ser auténticamente eficaz, puede deducirse (aunque el libro no lo diga expresamente) que tales ventajas solamente pueden ser ofrecidas por alguna variante de los sistemas elevados.

Desde entonces, los pueblos del sudoeste han venido clamando por soluciones definitivas a su problema



- ① *El tren vertebrado parece ser la solución ideal para el transporte colectivo*
- ② *Comodidad, velocidad y seguridad, características principales*
- ③ *Los teleféricos, pioneros de los trenes elevados*

mediante el tren elevado, y en más de una ocasión, los propios ayuntamientos afectados declararon tener capacidad suficiente para buscar fuentes de financiación si la idea fuese aprobada por la Administración.

Sin embargo, parecía que esta nueva perspectiva de solución caería en el olvido, hasta que en el verano de 1976, el presidente de la Diputación, don José Martínez Emperador, anunció que estaba en estudio un proyecto de monorail para

PRONTO EL SUBURBANO PODRÍA UNIR LAS ROZAS Y CHAMARTIN CON LA ESTACION DEL NORTE

MAS recientemente y según conversaciones mantenidas por el alcalde de Las Rozas, don Jesús Benito, con los dirigentes de Renfe, manifestó que ésta se encontraría en condiciones de invertir la adecuada suma de millones de pesetas en material móvil para un suburbano que, en una primera etapa, uniría la estación de Príncipe Pío (Estación del Norte) con la estación del Pinar de las Rozas y Chamartín, sin necesidad de realizar transbordo.

En una segunda etapa, este

proyecto se extendería y daría servicio a un circuito que recogería a los viajeros del alfoz, y que sería el siguiente: Príncipe Pío, Pinar de Las Rozas, Delicias, Atocha, en este último conectaría a través de un túnel (más popularmente conocido como «el tubo de la risa») con el ramal Móstoles, Pozuelo, El Plantío, Las Rozas, Chamartín.

La primera etapa de este suburbano, según informó el alcalde, don Jesús Benito, «podría entrar en funcionamiento muy pronto; está con-

dicionado sólo a que el Ayuntamiento de Las Rozas y la Renfe hagan los aparcamientos disuasorios capaces de recoger el tráfico rodado de los usuarios, no sólo de Las Rozas, sino de los pueblos cercanos, así como los servicios de autobuses que habría que establecer con localidades vecinas para trasladar a los usuarios a la estación».

Para poder conseguir esta infraestructura previa, asegura el alcalde, «sería necesario construir un paso elevado que diera acceso a los

usuarios que vendrían de la margen izquierda de la carretera de La Coruña».

Las localidades con las que se establecería este sistema de autobuses hasta la estación podrán ser las siguientes: Las Rozas, Majadahonda, Boadilla del Monte, Brunete, Villanueva del Pardillo y Villanueva de la Cañada. Este recorrido podría prolongarse hasta Valdemorillo, Colmenarejo, Galapagar y Torreloz, dependiendo este último de que se instale o no el correspondiente aparcamiento.

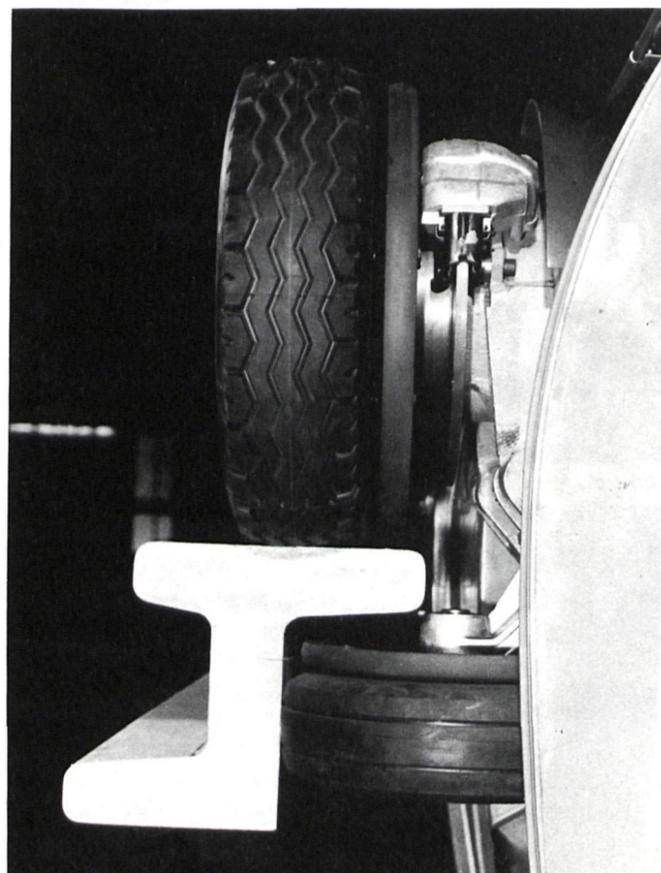


Una airosa vista del tren en movimiento

enlazar Alcorcón, Móstoles, Navalcarnero, Getafe, Leganés, Parla y Fuenlabrada.

Nuevamente, en el mes de octubre último, en el transcurso de una visita realizada a diversos pueblos del partido de Navalcarnero, y a preguntas de los vecinos, volvió a referirse

el señor Martínez Emperador al tren elevado, si bien de momento el tema se encuentra en estudio



Un ingenioso sistema de rodamiento a base de neumáticos sobre vías de hormigón

No hay inversión en expropiación de suelo

PESE a que el costo del tren elevado se estima en macrocifras, es importante resaltar el hecho de que no hay prácticamente inversión en expropiación de suelo; el transporte de superficie, aparte de su lentitud, alcanza costes astronómicos en la obtención del suelo, por eso desde hace ya casi un siglo los investigadores del mundo entero han venido realizando diversos ensayos de «tren aéreo». El primer dato histórico se remonta al año 1888, con un tren elevado que funcionó en Irlanda, aunque no obtuvo especial difusión. Posteriormente, los primeros ensayos propiamente dichos, de trenes aéreos se registran en Colonia (Alemania), a comienzos del siglo XX, y, desde entonces, bien en proyecto, en maqueta o en pleno funcionamiento real, existen más de 50 patentes de trenes aéreos registradas, con sistemas que van desde la cápsulas individuales de programación «robot» a través de mallas de redes viarias, hasta modelos más convencionales y semejantes al «metro» tradicional.

Uno de los aspectos más interesantes de los sistemas monorraíl es la tracción libre e independiente, en contraposición al tren antiguo, que

es de eje y arrastre; la dirección, constituida por la rueda de acero y pestaña se sustituye en el monorraíl por un complejo sistema de neumáticos que atenazan la vía-raíl, haciendo prácticamente imposible el descarrilamiento, y en cuanto a la movilidad, desaparece la máquina de arrastre y cada rueda de cada unidad lleva su propio motor.

Todo ello hace que el sistema monorraíl pueda alcanzar grandes velocidades comerciales en trayectos relativamente cortos, así como salvar curvas muy cerradas o rampas muy fuertes sin pérdida de velocidad.

Diversos sistemas europeos

DESDE aquellos primeros experimentos de Colonia, hasta el momento presente son varias las marcas que pueden considerarse auténticamente innovadoras en el sistema del monorraíl, y muchas más las que se han limitado a pequeñas innovaciones de los sistemas tradicionales; entre los primeros se pueden citar las siguientes: El Urba, de Barthalon, automático y de tracción por motor lineal; el Airtrans, de Vought Aeronautics, capsular y robot, instalado en el aeropuerto de Dallas; el Newtran, de Niigata Engineering, parecido al Airtrans, y que, a nivel

de prototipo, funciona en la ciudad japonesa de Niigata; el Dashaveyor, de Bendix, semejante a los anteriores y que funciona también en fase de prototipo; el Ski-Bus, de Westinghouse Electric, de conducción robot, que cuenta con un trayecto experimental en las afueras de la ciudad de Pittsburg; el Val, de Matra, de conducción automática, que se encuentra en vía de ensayo en la ciudad francesa de Lille; el Safege es un diseño francés que se apoya en altas columnas y del que existe solamente un proyecto de vía sencilla en el Japón.

A estos sistemas hay que añadir el proyecto de Berlín, de aerotren suburbano francés, que hace tiempo ha sido abandonado por el gobierno galo, y el Hobertrain inglés, igualmente abandonado por sus constructores después de varios años de experimentación.

Junto a este reducido palmarés de las más importantes marcas de trenes elevados destaca el Alweg-Hitachi, que funciona actualmente en Disneylandia, Fuehlingen, Seattle, Turin, Ynumaya, Yomuriland, Yokohama, Dreamland, Tokio- Aeropuerto, Oasaka, iniciando su historia práctica en 1962, y proyectando ahora su introducción masiva

en diversas ciudades de Europa, América y Cercano Oriente. En el aspecto económico, el sistema Hitachi ofrece la particularidad de que casi toda la estructura es prefabricada, lo que permite ahorrar los aumentos de costo por inflación; como ejemplo de esta característica se señala que los 13 kilómetros de recorrido del monorriel Haneda-Tokio fueron construidos en 16 meses, tiempo que hubiera sido superior a seis años en la construcción de «metro». Se asegura también que el conjunto de circunstancias que caracterizan este sistema de monorriel hace que el coste total por kilómetro —incluidos vía y coche— sea de tres a cinco veces inferior a los costes en la construcción del «metro».

Proyectos españoles

VARIOS son también los proyectos españoles de tren aéreo, y sin duda el más popular es el vertebrado de don Alejandro Goicoechea; tren aéreo y bicarril que se presenta como el tren del futuro, ultraligero, ultrarrápido, ultraeconómico y ultraversátil. La patente data de 1936, y quizá su desventaja respecto al Hita-

chi sea el de carecer de realizaciones en servicio, aunque haya sido exhibido ya con claro éxito en Canarias; por su patente se interesan diversos países, y según estadísticas que han sido divulgadas en varias ocasiones, en algunas características el tren vertebrado español podría aventajar al resto de los sistemas conocidos. Entre las ventajas se citan: menor utilización de hormigón, volumen inferior, mayor aprovechamiento del espacio, mayor índice de viajeros sentados y mayor ligereza, así como menor consumo de potencia en el arranque y toma de velocidad.

Junto al tren Goicoechea se conocen también otros proyectos españoles como el Trans-Unión, de Carlos Cambronero, realizado en maqueta; el tren Asimétrico, de Pinto Silva; el de turbina de aire lineal, de Chico Gárate, y el lateral, de Carlos Bordás, cuya existencia se limita simplemente a un dibujo.

Son muchas, pues, las opciones que existen. La presentación por las empresas de los distintos tipos y sistemas determinará el establecimiento definitivo del tren elevado que tanto desea la comarca del sudoeste.

Manuel G.
SANCHEZ-ARJONA



Fundación Generalísimo Franco

INDUSTRIAS ARTISTICAS AGRUPADAS

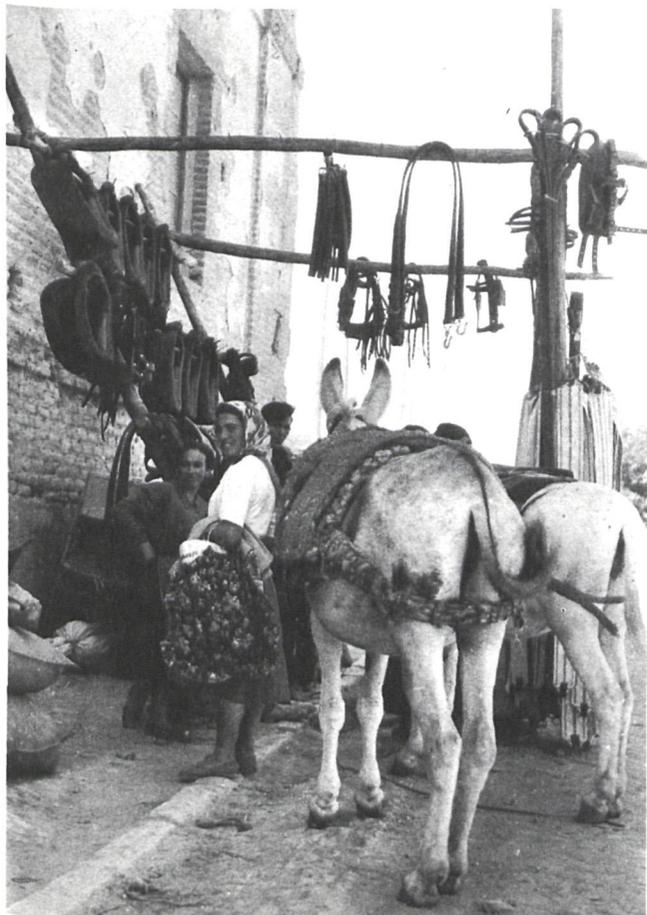


**ALFOMBRAS
TAPICES
REPOSTEROS
MUEBLES
VIDRIERAS
PORCELANAS
TELAS
FORJA**

FABRICA, EXPOSICION Y VENTA: AVENIDA CARDENAL HERRERA ORIA, 378 - MADRID
DELEGACION DE VENTAS: NAJERA, S. A. PLAZA DE LA INDEPENDENCIA, 4 - MADRID
DELEGACION DE VENTAS: SAN CARLOS. MAESTRANZA, 14 - LA CORUÑA
REPRESENTACIONES: DANIEL ANREU. PLAZA DE EDUARDO MARQUINA, 18 - VALENCIA



LA PROVINCIA PAGA LAS CONSECUENCIAS DE SU ABANDONO ANTERIOR



La antigua estampa clásica, con los burros y los aperos, que diera paso a los tractores y maquinaria para las faenas del campo, aún pueden ser contempladas en nuestros pueblos. Para ellos el progreso va muy despacio

(FOTO ORTIZ)

La provincia de Madrid cuenta con 176 municipios. Y cada municipio puede exhibir una larga, eterna colección de problemas; problemas de difícil resolución, generalmente, por motivos económicos. El presupuesto que la Diputación Provincial tiene fijado para sus Planes Bienales de Cooperación, es insuficiente. Sin ir más lejos, el del ejercicio 1976-77 asciende a más de 3.800 millones de pesetas; poco, si se tiene en cuenta que las necesidades más perentorias de la provincia, expresadas por los alcaldes de estos 176 municipios en forma de peticiones a la Diputación, supone un presupuesto mínimo de 16.500 millones. El problema real no radica, de todas formas, en esta escasez de presupuesto, sino en la falta de poder económico de los propios municipios.

En este sentido, en la provincia de Madrid hay que diferenciar dos casos:

PUEBLOS POBRES

Pueblos que parecen estar condenados a una muerte evidente suponen un amplio porcentaje en la provincia. Sus habitantes emigran a otros municipios y fundamentalmente a la capital. El campo y la ganadería suelen ser las únicas fuentes de ingreso. No hay mayor futuro y los jóvenes lo saben. Sin