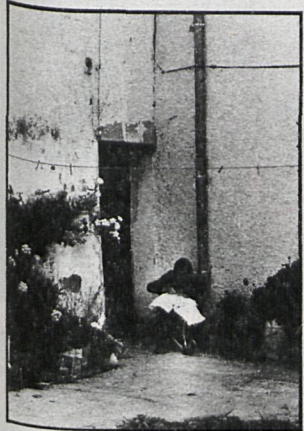


El Ayuntamiento de Aranjuez ha elaborado un informe sobre las condiciones de vida de los ancianos de la población, en el que se pone de manifiesto su bajísimo nivel cultural —más del 90 por 100 no pasaron por la escuela primaria y el 41 por 100 son analfabetos— y se destaca que un importante número debe seguir trabajando, fundamentalmente en el sector agrario; se relaciona su régimen de pensiones y se analizan los condicionamientos de su residencia actual.



Respecto a la asistencia sanitaria, el estudio destaca que esta población está dotada de seguridad social en un porcentaje del 95 por 100; el 86 por 100 de los encuestados se consideran bien atendidos cuando están enfermos; el 92 por 100 no necesita ser hospitalizado con frecuencia, y el 100 por 100 no tiene muchas dificultades en hospitalizarse cuando lo necesita. El informe especifica también que son las mujeres las que tienen más cartillas de Beneficencia u otra asistencia no especificada y que son las que más se quejan de la mala atención médica, mientras que los hombres presentan mayor proporción de falta de atención médica y dicen necesitar una hospitalización más frecuente. En cuanto a su salud, se llega a la conclusión de que los ancianos de Aranjuez tienen un mayor nivel de salud que la media provincial.

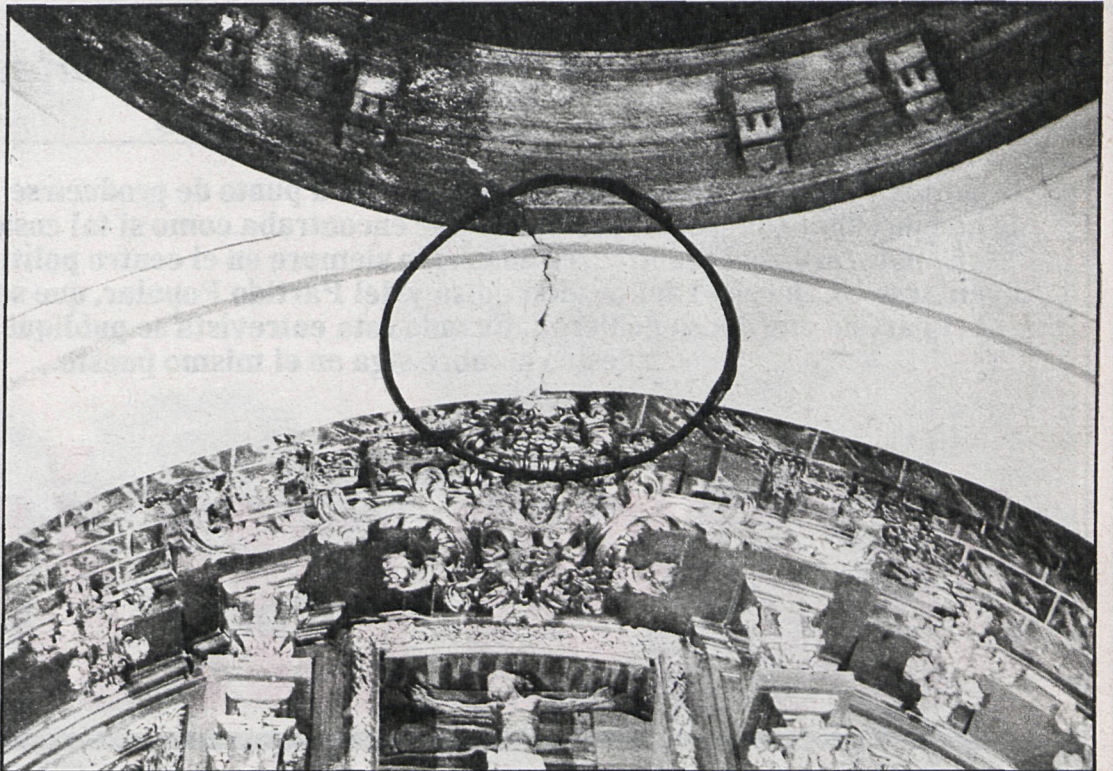
Un apartado especial es el de las pensiones, donde se muestra que existe un 30 por 100 del total que no percibe ingresos por jubilaciones y pensiones, porcentaje algo superior al promedio provincial. Un importante grupo de ancianos no se beneficia de la Seguridad Social por extracción agraria y tiene que seguir trabajando o recibir ayudas de hijos, familiares o instituciones.

La última parte del estudio está dedicada a las medidas a tomar por el Ayuntamiento y que se resumen en mejora de las pensiones, recibir asistencia en el propio domicilio e ingresar en una residencia.

En estado ruinoso, parte del edificio puede desplomarse en cualquier momento

El avanzado estado de deterioro, casi ruina, en el que se encuentra la iglesia de Nuestra Señora de los Remedios, de Estremera, y su reparación o derribo como solución final ha enfrentado en el espacio de pocos meses a la parroquia, a la Corporación Municipal y al resto de la población, que acepta o rechaza la solución propuesta por el Obispado para el derribo de la misma y construcción de una nueva, basándose en los informes de cinco equipos sucesivos de arquitectos.

Sin embargo, la incoación de expediente para declararla monumento histórico-artístico por parte de la Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas, de la Subdirección General de Protección del Patrimonio Artístico, el tema ha quedado en el aire y la ruina total amenaza seriamente a la iglesia si prosperan, como así parece, las fisuras de



Las fisuras de las bóvedas son una prueba evidente del ruinoso estado de la iglesia

# LA IGLESIA DE ESTREMERERA NO SE HUNDE DE MILAGRO

la cúpula y los muros que, según el clero que administra la parroquia, pueden hacer que una parte de ésta se desplome en cualquier momento.

El tema, que viene de antiguo, ha cobrado especial virulencia en la actualidad no sólo por lo avanzado del deterioro, sino también por la asunción de posturas diversificadas y contrapuestas en cuanto a las soluciones a adoptar. En este sentido, la diversidad se manifiesta también a niveles de Obispado, que ve como única solución la construcción de una nueva iglesia, y del Ministerio de Cultura, que ya ha iniciado expediente para la declaración de monumento histórico-artístico, por lo que no sólo no se puede derribar, sino que tampoco se puede reparar mientras no lo apruebe el propio Ministerio.

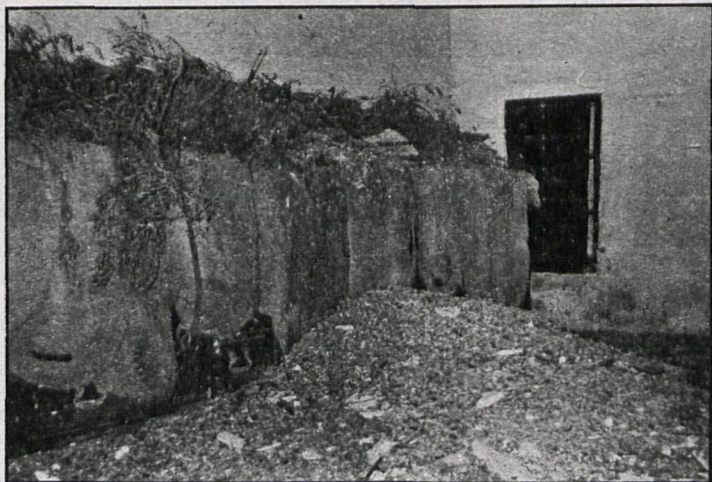
## DINERO PARA UNA CONSTRUCCION

Cuando se tuvo conciencia de la gravedad del deterioro

reparación más allá de un plazo de diez años y recomendaron la construcción de una nueva. Ante esta situación, el Obispado evaluó los riesgos y decidió pedir dinero para la construcción de una nueva iglesia por un importe de 27.700.000 pesetas. Este crédito fue concedido por la sociedad privada Fundación Hispánica, a través del Banco Popular Español.

Conociendo el Obispado la situación económica de la parroquia, ideó una fórmula para la amortización del crédito por parte de la parroquia, a través del pago mensual de cinco mil pesetas durante el primer año y la renovación anual de estas mensualidades según las capacidades económicas. De estas cinco mil pesetas, tres mil las pondría directamente la iglesia y las dos mil restantes se obtendrían de lo que se recaudase por cepillos y otras dotaciones.

Así se hizo conocer en junio



Aspecto parcial de la sacristía. La cajonería del siglo XVI, entre detritus de palomas y escombros

que tenía la iglesia, el Obispado mandó cinco equipos sucesivos de arquitectos para que evaluaran los daños y presupuestaran la reparación. Todos los equipos coincidieron en dar una cifra aproximada de veinte millones de pesetas, pero ninguno de ellos garantizó la

de este año, iniciándose de esta manera un proceso de información pública que, sin embargo, no suscitó ningún comentario popular en todo el verano, según manifiestan los sacerdotes que atienden la parroquia. Pero a principios de septiembre se forman comisiones, al frente de las cuales se

Mientras el Obispado desea demolerla y construir una nueva, el Ministerio de Cultura inicia una declaración de monumento histórico que impide cualquier tipo de reparación o derribo

encuentra el alcalde, Antonio Montejano, que rechazan el derribo y se pronuncian energicamente por la restauración.

De nada sirve entonces la llama personal del administrador del Obispado, Fernando Porras, para informarles de los estudios del arquitecto, que aconsejaban el derribo, como tampoco sirvió de nada la llegada al pueblo del obispo auxiliar de la zona, Alberto Iniesta, para abrir un debate que esclareciera la situación: «La gente se mueve más por el sentimiento que por el pensamiento; por eso se armó el alboroto en la reunión. Ciertos grupos declararon la guerra a la solución del Obispado —representado en este caso por Alberto Iniesta—, porque creían que el Obispado quería hacer la guerra al pueblo», declara uno de los párrocos.

Ante este orden de cosas, el Obispado se reafirma en su solución y comunica que no dará dinero para la reparación.

## NULO VALOR ARTISTICO

Para los sacerdotes de la parroquia, que han investigado en los libros del archivo, la iglesia no tiene ningún interés desde el punto de vista monumental. Las primeras referencias que de ella se tienen datan de 1580, en que se habla de unas obras que duran mucho tiempo. De arquitectura popu-

lar, sin estilo definido, de mala construcción en cuanto a los materiales utilizados y desproporcionada en sus dimensiones, la iglesia ha tenido numerosas reformas y reparaciones posteriores que, presumiblemente, la hicieron perder su forma original.

El valor histórico-artístico no está, para Faustino Alarcón y Emiliano Calle, sacerdotes de la parroquia, en la iglesia misma, sino en las obras de su interior; la cajonería de nogal, fabricada en 1756 por cuatro mil reales de vellón; cuatro tablas del siglo XVI, con un marco de características del plateresco; un Cristo tallado del siglo XVII y un órgano cuyos tubos frontales se han perdido y sobre cuyo fuste reposa un trozo del techo desplomado.

Para el concejal delegado de Hacienda y Presupuesto del Ayuntamiento de Estremera, Manuel Camacho, «no existe ningún valor artístico o de otro tipo parecido en la iglesia que explique la oposición que ciertos grupos manifiestan ante el derribo, sino valores de tipo político. De todas formas, ¿cómo esperar que el pueblo consiga los veinte millones que cuesta la reparación?»

Estos 20 millones podrían provenir del Ministerio de Cultura; sin embargo, son tantos los expedientes que se acumulan que no se ve factible una pronta resolución.



José Luis Alvarez, ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones

José Luis Alvarez es un optimista nato. Estaba a punto de producirse la crisis ministerial, en la que no sabía cuál sería su destino, y se encontraba como si tal cosa, sin perder la sonrisa.

El notario José Luis Alvarez ha creído siempre en el centro político, mucho antes de inventarse UCD: fue «Tácito», de Fedisa y del Partido Popular, que son los tres antecedentes del partido que ahora gobierna. Cuando esta entrevista se publique, nada garantiza que nuestro hombre siga en el mismo puesto...

# «Creo en las ventajas de la autonomía»

Ya con este número en máquina se llevó a cabo la remodelación del Gobierno. Como consecuencia de ello, José Luis Alvarez ha dejado el Ministerio de Transportes para hacerse cargo de la Cartera de Agricultura



«Pero la autonomía implica conjuntamente derechos y deberes, gestión y responsabilidad. Si un municipio tiene la gestión de un servicio debe asumir también las consecuencias del mismo»

«No se puede defender que administre —bien o mal— el municipio y que pague el Estado. Eso sería la ley del embudo»

—¿Es adecuado nuestro sistema de transportes a las necesidades de la vida económica nacional?

—En cuanto al sistema en conjunto, yo calificaría de bueno el transporte aéreo; de necesitado de mejoras, que se están llevando a cabo, pero que necesita varios años más el ferroviario; de bastante aceptable, con alguna excepción el marítimo y de muy desigual el de carretera. En ésta hay sectores que funcionan muy bien y otros que tienen grandes problemas, o por exceso de oferta o por envejecimiento y disminución de la demanda.

—¿Qué reformas pueden y deben introducirse para la modernización del sistema, teniendo en cuenta también el próximo ingreso de España en el Mercado Común?

—En el transporte aéreo, mejorar la infraestructura (aeropuertos y control de la navegación), a lo que responde el Plan de Aeropuertos aprobado en 1980, en ejecución, y que supone en cinco años la inversión de 82.000 millones y colocar nuestros aeropuertos al nivel de los europeos. Como muestra ahí están las obras de Barajas, entre otras.

Lograr una mayor presencia de las compañías españolas en el mercado de «charter» y comercializar mejor las plazas de las compañías regulares y eliminar los déficits.

En el transporte marítimo, mejorar la balanza de fletes y exportar servicios. Esto fortalecerá nuestra Marina Mercante y generará empleo. A ello responde el proyecto de ley de ordenación de la Marina Mercante, ya terminado.

Seguir sustituyendo los buques de tráfico de pasajeros de cabotaje para tener una flota que desde el punto de vista de comunicación y turismo relacione bien a nuestros archipiélagos y plazas de África. A ello responde la compra de nuevos buques y la presencia del «jet-foils» en Canarias.

En el transporte por ferrocarril, aumentar la calidad y seguridad. Para ello hemos conseguido la aprobación del primer trienio 82-84 del Plan de Ferrocarriles, que supondrá la inversión de más de 300.000 millones en ese período.

El esfuerzo se reflejará en aumento de la seguridad —sistemas de control y frenado, eliminación de pasos a nivel, mejora de la infraestructura y mayor vigilancia—, en aumento de la calidad y rapidez —reducción de los horarios y mayor puntualidad, adquisición de nuevo material, nuevas relaciones con me-

tor horario— y en mejora de la infraestructura —electrificación, dobles vías, trazados, estaciones.

Todo ello tiene que ir acompañado de un mayor cuidado del servicio e intensificación de tres campos del transporte ferroviario: las cercanías, el transporte de mercancías de gran peso y los corredores con gran densidad de viajeros.

En el transporte por carretera en general tienen que incidir las reformas en la renovación de la normativa en la vía de liberalización y aproximación al Mercado Común, en el respeto de la disciplina y en la renovación de la flota de vehículos.

Las reformas en viajeros y mercancías están ya en marcha y están siendo asimiladas relativamente bien, a pesar de lo conflictivo que es este sector.

MEJORAR EL SERVICIO DE RENFE

—¿Cuál es el futuro de la Renfe, a la vista de su déficit y de su insatisfactorio funcionamiento?

—El futuro de la Renfe creo que es ofrecer un mejor servicio, al nivel de los países europeos. Ello exige una mayor inversión y una mejor administración y atención al pasajero.

Es muy difícil proporcionar en una empresa pública tan grande, con tantos empleados, la atención y el servicio de una pequeña empresa privada. Pero o se hace eso o el prestigio de Renfe irá bajando. Creo que estamos en ese intento, pero el trabajo es largo y difícil y necesita la colaboración de todos: directivos, trabajadores y usuarios.

Y también reducir el déficit y no pretender dar servicios que otros modos de transporte pueden ofrecer en mejores condiciones. Insisto en concentrar el esfuerzo en esos tres campos a los que me he referido antes.

—¿Cuáles son los planes del Ministerio en el terreno de las comunicaciones?

—El plan básico es poner a nuestro país en condiciones de recibir la mejora tecnológica que se va a producir esta década en el mundo y que va a influir, creo que más que ninguna otra cosa, en el cambio de las formas de vida, de trabajo y en el bienestar del hombre.

Como complementarios, desarrollar nuestra tecnología y nuestra industria en este campo y asegurar el empleo en este sector.

Crear una infraestructura telefónica que conecte a todos nuestros ciudadanos, hasta los de las zonas rurales más alejadas. Esto se está haciendo ya, y a eso



responden los planes de instalación de TPS, el decreto 1218 del 5-6-81, y las inversiones del Plan Cuatrienal de la telefónica.

—¿Por qué Correos ha dejado de ser un servicio público ejemplar para convertirse en una organización llena de deficiencias?

—Correos no funciona tan bien como antes. En los años sesenta, pero fue una mejora que la mayoría de los servicios mundiales similares, incluidos los europeos.

Durante 1980 y primeros seis meses de 1981 se han realizado nuestros planes de fin de determinar la calidad del tráfico postal (cartas y tarjetas postales). La duración total de cada muestra fue de tres días y el tamaño de la muestra fue de 30.901 objetos, lo que representa una probabilidad del 95 por 100 de que los resultados obtenidos sean correctos con un margen de error  $\pm 1,5$  por ciento. De los 30.901 objetos muestrales, 30.752 llegaron a su destino dentro de los plazos de tiempo previamente establecidos, lo que representa un grado de fiabilidad del 99,5 por 100.

«EL TELEFONO ES BARATO»

—¿Por qué la Telefónica eleva las tarifas sin que ello repercuta en mejoras apreciables al servicio?

—La pregunta así formulada no ajusta a la realidad. Debe tenerse en cuenta que si comparamos lo que pagamos al servicio telefónico en España con lo que se satisface en diez países europeos, nos encontramos que España ocupa el lugar quince en el mundo a un importe más bajo. Solamente en el Reino Unido se nos superan ampliamente. Por otra parte, si consideramos las horas de trabajo necesarias para producir el importe anual del servicio telefónico, España ocupa el decimotercer lugar. Todo ello significa que profesionalmente, comparado con Europa, tenemos en España un teléfono más barato. En cambio el servicio telefónico mundial es, a pesar de sus defectos, comparable al de los mejores países europeos, incluidos aquéllos que en 1981 se han realizado nuestros planes de fin de determinar la calidad del tráfico postal (cartas y tarjetas postales). La duración total de cada muestra fue de tres días y el tamaño de la muestra fue de 30.901 objetos, lo que representa una probabilidad del 95 por 100 de que los resultados obtenidos sean correctos con un margen de error  $\pm 1,5$  por ciento. De los 30.901 objetos muestrales, 30.752 llegaron a su destino dentro de los plazos de tiempo previamente establecidos, lo que representa un grado de fiabilidad del 99,5 por 100.

EL TURISMO, CLAVE

—¿Qué representa el turismo en el conjunto de la economía nacional?

—Unos cuantos datos hablan más que cuanto yo pueda decir: Es el primer sector de la exportación, representa más que el agrícola, que el de vehículos, que el minero. Se eleva a más de un veintinueve por ciento de nuestras exportaciones.

Da trabajo a más de un millón de personas. Ocupa a un ocho por ciento de la población activa. Y es un sector que sigue generando empleo en muchas zonas, aunque tiene el problema de la estacionalidad.

Introduce en el mercado internacional muchos productos españoles, crea hábitos de consumo. Un veinte por ciento de lo que gastan los turistas lo gastan en compras diversas.

El consumo turístico en mil novecientos ochenta supuso un billón cuatrocientos mil millones. La cifra es impresionante.

Es la primera partida de entradas de divisas en nuestra balanza de pagos. El año mil novecientos ochenta ingresó divisas casi por valor de siete mil millones de dólares.

—¿En qué medida el nuevo Estado de las autonomías va a afectar a la organización de los tres grandes brazos de su Ministerio: los transportes, el turismo y las comunicaciones?

—Afecta a los tres, aunque en distinta medida. Poco a las comunicaciones y bastante en el turismo. En cuanto al transporte, al modo que más afectará es a la carretera.

La idea central que estamos poniendo en práctica es la de coordinar los esfuerzos de la Administración Central con los de las comunidades autónomas y entes preautonómicos. Ni el turismo ni los transportes se pueden trocear, y no digamos las comunicaciones. Son no sólo de ámbito nacional, sino internacional.

—¿Tienen razón quienes aseguran que esas áreas deberían permanecer íntegramente dentro de la esfera de competencias del poder central?

—Creo que esa es una postura maximalista. Hay aspectos que se deben transferir, y así lo estamos haciendo; y al acercar la gestión a los problemas, el servicio será mejor. En cambio, dividir la promoción exterior, la red de ferrocarriles o el sistema de navegación aérea, no sólo sería absurdo, sino imposible.

RELACIONES CON LOS ENTES LOCALES

—¿Cómo deben ser las relaciones de su Ministerio con las Administraciones locales?

—De colaboración y mutuo respeto. Creo en las ventajas de la autonomía municipal y provincial, recogida en los artículos 139 y 140 de la Constitución. Y esa autonomía afecta no sólo al Estado, sino a las comunidades autónomas. Pero la autonomía municipal implica conjuntamente derechos y deberes, gestión y responsabilidad. Si un municipio tiene la gestión de un servicio, tiene que tener también las consecuencias de su gestión. No se puede defender que administre (bien o mal) el municipio y que pague el Estado. Eso sería la ley del embudo.

Creo en la necesidad de coordinación responsable en los tres campos. Pensemos en los municipios turísticos, en el transporte urbano, en la incidencia del ferrocarril o los aeropuertos sobre el urbanismo, en la infraestructura de servicios de teléfonos o de carreteras. Sin una buena colaboración, todos estos problemas serían mucho más difíciles de resolver.

—Para terminar, yo le preguntaría al ministro si, a su juicio, existen razones serias para mirar con optimismo el inmediato futuro de nuestro país.

—Pues yo creo que sí. Rotundamente, sí. Tenemos un buen sistema de Estado, montado sobre tres ideas básicas: sobre una Monarquía que ha demostrado su capacidad y su convicción, sobre una Constitución que crea un sistema democrático, el único posible para nuestro país, y sobre una admisión general del Estado de derecho. Esas tres circunstancias raramente se dan en la historia de España, y si las desaprovecháramos seríamos muy insensatos. Si a eso añadimos la existencia en este momento de un presidente del Gobierno con capacidad, con seriedad, con rigor y con un gran sentido de la responsabilidad, creo que se produce un conjunto de circunstancias enormemente positivas. Además, creo que nuestra sociedad es una sociedad moderna y europea que en su inmensa mayoría desea vivir como en los países de Europa occidental. Sólo unas pequeñas minorías pueden intentar romper esa convivencia. Si se comparan nuestros grandes problemas con las conquistas obtenidas, deberíamos llegar a una conclusión optimista.

Texto: Pedro CALVO HERNANDO  
Fotos: Asunción ABAD

«El nuevo Estado de las autonomías afecta poco a las comunicaciones y bastante al turismo. En cuanto al transporte, el más afectado es el de carretera»

«El balance del año turístico va a ser muy positivo, incluso uno de los mejores de la historia»

«En Renfe es preciso reducir el déficit y no pretender dar servicios que otros tipos de transporte pueden ofrecer en mejores condiciones»

«Correos no funciona tan bien como lo hacía en los años sesenta, pero funciona mejor que la mayoría de los servicios mundiales similares»