

SAN LORENZO

Entre Robledondo y Santa María de la Alameda

CARRETERA PELIGROSA

El MOPU debería llevar a cabo arreglos en la vía

Una vez que se abandona la carretera de Madrid-Escorial-Avila y se toma el camino asfaltado que conduce a Santa María y Peguerinos, ruta muy frecuentada por los automovilistas, desde Robledondo hasta Santa María abundan los trechos de verdadero peligro. Se prodigan las curvas en una bajada impresionante, con el abismo al fondo, por donde pasa el río Cofio. Uno apenas concibe que los grandes autobuses puedan maniobrar en tan reducido espacio, a unos centímetros del corte de la carretera, a continuación del cual está el vacío

En esas curvas no aparece un muro de contención, un parapeto, alguna instalación metálica que pudiera frenar al vehículo que perdiera el equilibrio. Convendría que el Ministerio de Obras Públicas tomara cartas en el asunto y lo resolviese de acuerdo con las posibilidades técnicas de esta parte de la carretera, ensanchándola por la derecha y asentando las medidas de seguridad en la izquierda. Lo mismo ocurre a la subida del valle, hasta la bifurcación que conduce a la estación ferroviaria de Santa María.

CERCEDILLA

COLOQUIO AUTONÓMICO

El alcalde de Cercedilla ha cursado invitación a los alcaldes y concejales de los veintidós pueblos de este partido judicial para que participen en el coloquio sobre el futuro autonómico de la provincia, organizado por la Diputación Provincial, a fin de dar cuenta de los trabajos realizados por la comisión de estudios y de conocer y debatir las opiniones. El acto se ha celebrado el 17 de junio en los locales de la Biblioteca Municipal. Se estima de gran interés el programa de la citada comisión para celebrar reuniones informativas en diferentes pueblos de la provincia, previo al proceso de autogobierno que corresponde a Madrid en el Estado de las autonomías. En este sentido, conviene recordar que en un reciente pleno del Ayuntamiento de San Lorenzo, el concejal socialista de Cultura esbozó dentro de una moción anticipada el deseo de esta Corporación de que cuando llegue esa autonomía se determine que la ciudad de Madrid y los pueblos de la provincia constituyen un todo indivisible y uno.

Presupuesto extraordinario para las Casillas, barrio de San Lorenzo

OPERACION ASFALTO

El alcalde, facultado para establecer delegaciones ante la falta de acuerdo entre los concejales

En el Ayuntamiento de San Lorenzo, en el tiempo que llevan funcionando las comisiones informativas no han ofrecido un trabajo claramente positivo, salvo si se excluye la de Cultura, formada por todos los grupos políticos con representación municipal

Y ha sido así porque esa comisión se subdividió en delegaciones, otorgando a cada concejal la parcela que le correspondía por su capacidad y dedicación. Ahora, la Alcaldía ha pedido a los concejales en su conjunto que decidan qué tipo de delegaciones estarían dispuestos a aceptar, pero como no se produjo acuerdo, facultaron al alcalde para que establezca tales delegaciones con los concejales incluidos.

En el Pleno extraordinario del 10 de junio se dio cuenta del informe de Arquitectura sobre el estudio de detalle del casco antiguo, asunto importante por los condicionantes que priman sobre este real sitio. El anteproyecto de presupuesto extraordinario de pavimenta-

ción del barrio de las Casillas fue aprobado en su primera fase, así como la forma más adecuada de discernir las contribuciones especiales del mismo barrio obrero, además de la aportación de la Diputación Provincial a la financiación de las obras de urgente necesidad. El Plan Provincial de Obras y Servicios para 1980 de la Diputación Provincial, así como el estudio sobre la posible cesión de terrenos destinados a la construcción de un colegio de educación especial por el Ministerio de Educación y Ciencia, completaban el orden del día, que se desarrolló sin alteraciones singulares.

CASA DE OFICIOS

En el piso de la primera casa de oficios, en la calle de Floridablanca, que el Patrimonio Nacional cede al Ayuntamiento para actividades culturales, han empezado las obras interiores para adecuarlo a sus fines, abriéndose una puerta por la mentada calle. Pero aunque la semana ha estado cubierta por las actividades culturales —homenajes a Ortega y Gasset y al maestro Moreno Torroba, los concier-



tos, las zarzuelas—, ello no impide que se olvide la ampliación del Instituto de Bachillerato y la construcción de un nuevo grupo escolar de EGB, aprobado por el Ministerio de Educación hace mucho tiempo, pero que aún están en el alero porque las obras no se han iniciado, como si se tratase de construir un monasterio paralelo. El pueblo se inquieta por esa demora.

COLMENAREJO

Veinte millones para alumbrado

El casco urbano de Colmenarejo será alumbrado en su totalidad a partir de la subasta que ha convocado el Ayuntamiento. Su importe alcanza los 20 millones de pesetas, financiado a partes iguales por la Diputación y el Municipio. Urgía acometer esta empresa porque Colmenarejo es un pueblo de tipo horizontal, extendido en todas direcciones. Las obras en los grupos escolares también se llevan a buen ritmo.

En la colecta en favor de los niños subnormales

LA SIERRA, SOLIDARIA

La recaudación superó el millón de pesetas

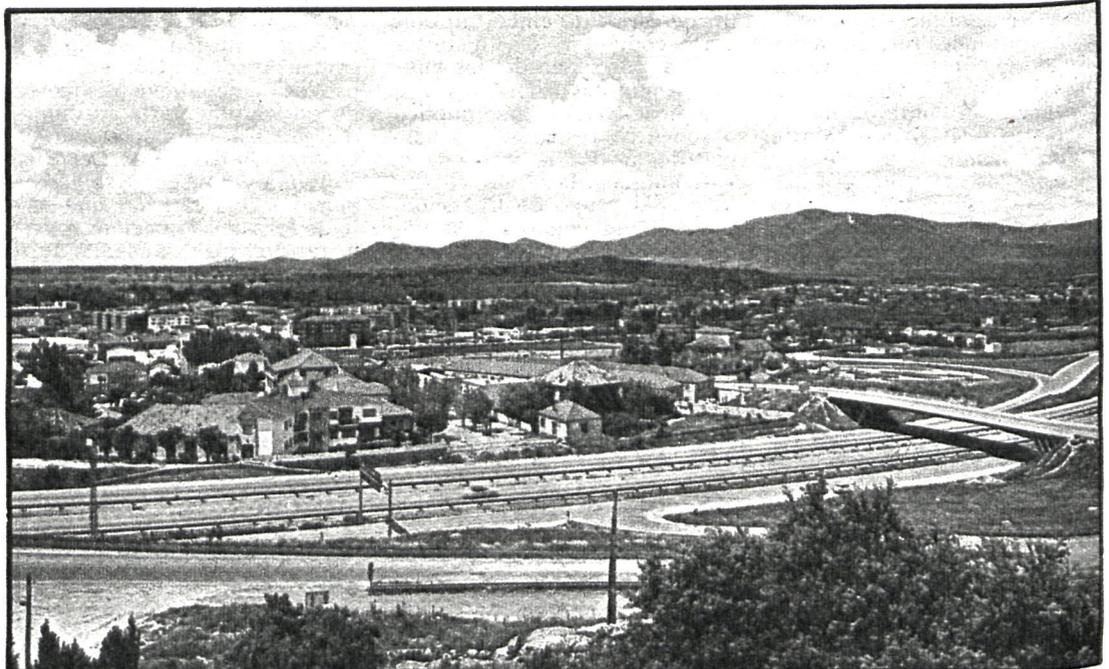
Hace unas semanas, APASCOVI (Asociación de Padres y Amigos de Niños Subdotados, con sede en Villalba, pero que se extiende por casi todos los pueblos de la sierra) realizó una colecta para aportar dinero a su obra benéfica en favor de los subnormales

Los serranos respondieron a la cita con más de un millón de pesetas. Por ejemplo, Villalba, 188.000; Guadarrama, 162.000; Torrelodones, 116.000; San Lorenzo, 100.000; El Escorial, 61.000; Galapagar, 96.000; Alpedrete, 76.000, y así sucesivamente. Merece destacarse la solidaridad colectiva para un fin tan humano y de tanta trascendencia en la sociedad moderna. Al margen de esta información, se sabe que el Gobierno ha nombrado al abogado del Estado señor Marín Marín para que investigue el caso promoción del Parque de La Coruña.

ALPEDRETE

Presupuesto

Está expuesto en el tablón informativo municipal de Alpedrete el importe de gastos e ingresos del presupuesto para 1980: casi 32 millones de pesetas. También se recuerda a los vecinos y empresas constructoras que es obligatorio pedir la licencia de obras al Ayuntamiento. Y desde agosto de 1979, en ese mismo tablón está clavado el bando por el que se informa al vecindario del apoyo que reciben los concejales: 36.000 mensuales al alcalde, en jornada de dedicación plena, y



Los pueblos de la sierra hicieron patente su solidaridad

2.400 mensuales a los demás concejales, pertenezcan o no a las tenencias de alcaldía o Comisión Permanente. Entendemos que esta conducta de la Corporación de Alpedrete es francamente positiva, puesto que en los Ayuntamientos democráticos el pueblo debe saberlo todo y encontrarse siempre totalmente informado.

MAJADAHONDA

No hubo negligencia

Dos sucesos sin relación entre sí cometidos en el barrio de Galapagar denominado La Navata y en una carretera de Majadahonda, han conmocionado la crónica negra del partido judicial. Lo de Majadahonda fue un accidente de tráfico, cuando el herido tuvo que esperar mucho tiempo antes de que llegara la ambulancia municipal. En realidad, según ha explica-

do el alcalde, Rodríguez Colorado, la tardanza en recoger a la persona accidentada se debió al mal funcionamiento de las líneas telefónicas, por lo que los servicios sanitarios no pudieron atenderle con la urgencia que merecía el caso. Parece que las especulaciones o conjeturas que se han vertido sobre el suceso, en cuanto a la negligencia municipal, son simples exageraciones de los hechos.

Por otra parte, en un hotel de La Navata surgió una muerte violenta o suicidio, sin que hasta el momento se tenga información exacta en el Juzgado de Primera Instancia de San Lorenzo del Escorial. El

diplomático español Ramón Sobredo Galanes, hermano de la cantante Cecilia, muerta en un accidente automovilístico en 1976, fue hallado sin vida en el chalet de su propiedad. Desnudo en la bañera, tenía cortadas las venas y probablemente otra incisión en el hígado. Se dice también que el señor Sobredo había sido víctima hace meses de un intento de secuestro, insinuándose la posibilidad de que fueran árabes los autores del fallido delito. De cualquier forma, se trate de asesinato o suicidio, nada se sabrá hasta que el Juzgado no aclare las circunstancias misteriosas que rodean el caso.

INFORMAN: Charo GALLEGO, Juan LOSADA, Francisco HERRERA, Nacho VARGAS y Pedro J. CACERES.

COORDINA: Pedro GRASA

En vísperas de su traspaso al Ayuntamiento y Diputación

FRENAZO AL METRO

El Consejo de Intervención lo justifica por los altos déficit de líneas nuevas que no frecuenta el público



El déficit del Metro de Madrid sube de un modo galopante. Y junto a la decisión de elevar, una vez más, las tarifas de este popular medio de transport, el presidente del Consejo de Intervención, señor Torres Piñón, anunció un frenazo al crecimiento de las nuevas líneas. Hasta ahora la postura, tanto de Ayuntamiento y de la Diputación —que son los que habrán de hacerse cargo del Metro—, ha sido la de que este medio de transporte crezca para servir lo mejor posible al público. Pero, dado que también son los que van a tener que pagar la factura de lo que se pierda en el futuro, tendrán que meditar de ahora en adelante, muy detenidamente, sobre el futuro del Metro madrileño

Evidentemente, la postura del Ayuntamiento y Diputación es la de que no se frene en absoluto el crecimiento y que sea el Gobierno el que pague la factura de los déficits, punto que debe acordarse a la hora de aprobar la ley de transporte de grandes ciudades. Pero, por otro lado, en el Ministerio de Transportes existió la teoría de que no debe ser el campesino de Jaén el que pague el déficit del Metro de los madrileños. Estas posturas exigirán largas negociaciones de las que saldrá definido el futuro del ferrocarril metropolitano de Madrid. Pero estas negociaciones se van a desarrollar en una situación de angustia económica que viene de atrás y que vendría examinar detenidamente.

UNA EMPRESA PRIVADA

La primera concesión de Metro data del 12 de enero de 1917 y se publicó en «La Gaceta de Madrid» el 17 de enero del mismo año. En octubre de 1919 el entonces rey de España, Alfonso XIII, inauguraba el primer tramo de línea, que iba de Sol a Cuatro Caminos. El hecho de que este trayecto, que entonces costaba media hora, pudiera realizarse en ocho minutos constituyó un avance y un gran aliciente para lo viajeros.

La ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1908 preveía dos fórmulas de explotación:

- 1 Subvención estatal y tarifas fijadas por el Estado.
- 2 Renuncia a la subvención y tarifas libres.

La Compañía Metropolitana eligió la segunda fórmula. De acuerdo con ella, en el período 1919-1936 se construyeron 20,6 kilómetros de líneas. En 1939 el Estado decidió controlar las tarifas sin aportar ninguna fórmula de subvención. A pesar de ello, la Compañía Metropolitana explotó el servicio y construyó 7,5 kilómetros de línea hasta 1955.

En esta fecha se llegó a la conclusión de que la ciudad crecía más deprisa que el Metro. Se decidió entonces construir la infraestructura, dejando a la Compañía la construcción de la superestructura y la adquisición del material móvil, aparte de la explotación del

servicio. De este modo se pensaba financiar la expansión del Metro hasta cubrir las necesidades de la ciudad. Es de destacar que se prefirió esta fórmula a la municipalización onacionalización del Metro, ante el auténtico caos que constituyó la municipalización del transporte de superficie a través de la EMT.

LOS PLANES

Se realizaron entonces planes de expansión del Metro, aparte de la atención de las necesidades más urgentes. Los tres planes realizados —que coinciden con los ministerios de Silva Muñoz, Fernández de la Mora y Antonio Valdés en Obras Públicas— preveían un



gran Metro para Madrid de 80 kilómetros de líneas, quizá demasiado grande, en opinión de los directivos de la empresa del Metro, que advirtieron de la dificultad de absorber los altísimos costes que esto supondría. Como, por otro lado, la decisión política de revisar las tarifas se tomaba desde el Gobierno cada vez con más retraso, la Compañía del Metro acabó poniéndose en números rojos por los años setenta.

ATAQUES

Eran tiempos de protesta y de crítica de las cosas, cuando lo que se estaba cuestionando en el fondo era un sistema

CARABANCHEL Y BARRIO DEL PILAR, SI

La línea de Moratalaz, que va por General Mola y Pío XII, hasta Plaza de Castilla —continuación por barrio del Pilar y Ciudad de los Periodistas— será terminada, aunque sponga un déficit importante.

La línea conocida como Rondas cerrará su círculo, dado que comprende zonas de población importantes, como Carabanchel. Esta parece ser de las líneas en proceso de construcción la que resultará más rentable.

El resto de las proyectadas, especialmente la línea que parte de plaza de Castilla a Fuencarral y la del aeropuerto de Barajas, parece que pueden sufrir un aplazamiento «sine die». La crisis económica, los altísimos costes de una línea, que circularía por debajo de la prolongación de la Castellana o por la carretera de Madrid-Guadalajara, son factores que van a condicionar definitivamente la pervivencia de ambos proyectos.

Así, el uso del Metro quedaría reducido a lo que ahora se configura como «centro de Madrid», coordinando su utilización con transportes de superficie, más baratos desde todos los puntos. La ley de transportes para grandes ciudades será el texto que aborde definitivamente los límites del suburbano y el servicio de ferrocarriles, los autobuses urbanos y los de comunicación con las áreas provinciales. Tanto el Ayuntamiento madrileño como la Diputación Provincial tendrán un papel protagonista en la política del transporte del futuro. Ambos organismos están llamados a cargar con la responsabilidad —económica y de todo tipo— en el mantenimiento del Metro madrileño y los transportes de superficie de la ciudad.

El Ayuntamiento anuncia que no se hará cargo de su responsabilidad en el servicio hasta que no le den resuelta la financiación

★ ★ ★

A pesar de la próxima subida de tarifas, se calcula que este año el déficit del Metropolitano será de 4.000 millones de pesetas

el servicio en condiciones de total seguridad. Esto fue advertido por escrito al ministro de Transportes, sin que se tomara ninguna medida en su momento. Una vez más la decisión se tomó de modo fulminante y precipitado, al producirse dos accidentes seguidos.

DES PRIVATIZACIÓN

El Ministerio de Transportes se hizo cargo del Metro y realizó una serie de obras de mejora, al tiempo que puso rápidamente en servicio gran parte de las nuevas líneas a medio construir. A pesar de que subió las tarifas en varias

ocasiones, no consiguió sacar al Metro de un desfase que ha supuesto y sigue suponiendo que Madrid es quizá la única gran capital de Europa que tiene un Metro más barato, en sus tarifas, que el autobús de la misma ciudad, cuando suele ser siempre al contrario. La razón es completamente lógica. Aparte de la construcción de túneles y estaciones, el Metro tiene que mantener unas instalaciones y gran cantidad de personas de vigilancia en entradas y salidas, mientras que los autobuses utilizan una infraestructura existente —las calles—, de la que no tienen que cuidar. El Consejo de Intervención del Metro sólo consiguió elevar a límites increíbles el déficit del Metro, que era de 75 millones en 1976, de 900 millones en 1977, de 1.500 millones en 1978 y a 3.000 millones en 1979. A pesar de la anunciada subida de tarifas, se calcula que el déficit ascenderá a 4.000 millones en 1980.

CRECIMIENTO EXCESIVO

¿Cuáles son las razones de este déficit? Según el Consejo de Intervención, parece que la compañía privada tenía algo de razón en sus afirmaciones. En algunos puntos el Metro ha crecido demasiado. ¿Interés social? En estos momentos la línea de Moratalaz —reclamada a gritos como urgente desde las asociaciones de vecinos— tiene una utilización del 3 por 100. Esto significa que un viajero que utilice esta línea consume más energía que otro que lo haga en su coche privado.

También se habla de reducir el horario del Metro, cerrándolo a las doce de la noche en vez de la una y media de la madrugada, ya que en ese espacio de tiempo hay que mantener todas las instalaciones abiertas, a un alto coste, para unos seis mil viajeros, que son los únicos que utilizan el Metro a esas horas.

Naturalmente, las perspectivas parecen tan duras que la discusión se va a plantear de modo muy serio. ¿Es que el Gobierno quiere congelar el Metro a una administración local en manos de la izquierda? La acusación no es tan fácil de confirmar, cuando esa izquierda va a ser la que haya de pagar la factura. Y eso preocupa mucho. La prueba de ello es que el Ayuntamiento de Madrid, con toda la razón del mundo, ha dicho que se negará a aceptar el Metro hasta que no le den resuelta una fórmula de financiación. Lo mismo, seguramente, dirá rápidamente la Diputación Provincial, a la que se carga con el 25 por 100 de las responsabilidades del Metro, mientras que el Ayuntamiento será responsable del 75 por 100.

César DE NAVASCUES

