

# CINCUENARIOS

UNA REVISTA PARA MADRID Y SU PROVINCIA

MADRID, EN CIFRAS:

- 320 nacimientos diarios
- 90 muertes
- 33.000 matrimonios anuales
- Un suicidio cada día

INAUGURACION  
DEL HOSPITAL  
PROVINCIAL  
DE VILLA  
DEL PRADO

ARANJUEZ,  
OASIS DE  
CASTILLA

DEFICIT EN  
INSTALACIONES  
DEPORTIVAS:  
80.000  
MILLONES  
DE PESETAS

## EL SEGUNDO AEROPUERTO DE MADRID

¿Estará  
en Navalcarnero,  
Brunete,  
Arganda  
o Griñón?



**Director:**  
**MILLAN CLEMENTE DE DIEGO**

**REDACCION,  
ADMINISTRACION Y  
PUBLICIDAD:**

**Miguel Angel, 25  
Teléfono 441 3640  
MADRID-10**

**ORGANO DE LA  
EXCMA. DIPUTACION  
DE MADRID**

**AGOSTO 1978  
NUM. 70**

**REDACTORES  
Y COLABORADORES:**

ABAD GUIJARRO, Daniel  
AGUADO, Lola  
CABEZAS, Juan Antonio  
CALLE, José María  
DEGLANE, Irma  
DIAZ CAÑABATE, Antonio  
DIEZ CRESPO, Manuel  
DUARTE, Antonio  
FILGUEIRA, J. B.  
FLOREZ, Rafael  
DE LA FUENTE, Jesús  
FUENTES GUIO, Pedro  
GILERA  
GOMEZ ALFARO, Antonio  
GOZALO, Maribel  
GUERRA, Adrián  
IZAGA USALLAN, M.<sup>a</sup> Jesús  
LOPEZ PEÑA, Angel Luis  
LAMA, César de la  
MANCEBO, Mayte  
MARTINEZ BLANCO, José F.  
MONTEJANO, Isabel  
MORAL, José  
MOREIRO, José María  
MORENAS, José las  
PEREZ DEL TORO, Laura  
PORTO, Juan José  
PREGO, Adolfo  
RIQUELME, Julio  
RUIZ, Victor  
SAINZ DE ROBLES, F. C.  
SAMPELAYO, Juan  
SANCHEZ AGUILAR, Federico  
SANCHEZ ARJONA, Manuel G.  
SIMON TOBALINA, J. L.  
SORIA DE HERAS, Jesús  
TUDELA, Mariano  
VAREA, Bonifacio

Imprime: RUAN, S. A.  
Paseo de la Industria, s/n.  
Alcobendas (Madrid)  
Depósito Legal: M. 5.684-1958

Las opiniones publicadas en «Cisneros» en las entrevistas, artículos, crónicas y reportajes de sus colaboradores, no son compartidas necesariamente por nuestra revista.

# SUMARIO

|  | Págs. |  | Págs. |
|--|-------|--|-------|
| El segundo aeropuerto de Madrid, por Jesús de la Fuente.....                                       | 1     | De las conmemoraciones regias a los actos calderomianos, por Juan Sampelayo.....                                       | 41    |
| Encuesta supraaeropuerto, por Adrián Guerra.....   | 4     | Preautonomía Castilla-La Mancha: Puerta abierta para Madrid.....   | 42    |
| El constitucionalismo español, por Luis Sánchez Agesta.....  | 8     | Inauguración: Nuevo Hospital Provincial en Villa del Prado.....  | 46    |
| Exposición sobre constitucionalismo.....   | 12    | Los inmortales: Manuel Alvar, por L. P. T....  | 48    |
| Los madrileños, en cifras, por Jesús de la Fuente.....   | 14    | El río Lozoya, sostén de la capitalidad de Madrid.....   | 51    |
| La torre de Pinto, por Luis Vázquez Fraile....   | 17    | La Fundación Gregorio Prieto, por Rafael Flores.....   | 54    |
| «Madrid 2000», por Marshall.....   | 20    | Recortes de prensa.....  | 57    |
| Los escudos de nuestra provincia, Arganda del Rey.....   | 24    | Plazas de toros: El Escorial y Colmenar Viejo.....   | 60    |
| Nuestros pueblos en fiestas: Getafe, por Federico Sánchez Aguilar.....                             | 26    | «Squash», nuevo deporte, por Víctor Ruiz...  | 62    |
| Guía de fiestas de la provincia, por F. S. A....   | 29    | Entrega, por el presidente de la Diputación, de una placa al 404 Escuadrón del Servicio contra Incendios, por LAZ..... | 64    |
| Miniturismo madrileño, por Juan Boquera Serra.....   | 30    | Noticias.....  | 65    |
| Aranjuez, «oasis de Castilla», por Laura Pérez del Toro.....                                       | 33    | Los palacios de Alcorcón, olvidados, por Jesús de la Fuente.....   | 66    |
| «La contaminación, el ruido y el problema ecológico, en vías de solución», por Pérez del Toro..... | 38    | Deportes, por Angel López Peña.....  | 69    |
|  |       | Premios «Revista Cisneros 1977».....   | 72    |



Don Enrique Castellanos, en el transcurso de las palabras que dirigió a los nuevos bomberos, en su visita al Parque que está situado en las inmediaciones de la Escuela de Capataces, perteneciente a la Diputación Provincial de Madrid.—Foto: LEAL



A idea de dotar a Madrid de un nuevo aeropuerto no es ni mucho menos nueva. Ya en 1975, durante la redacción por parte de CO-PLACO (Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid) del Plan Especial de Infraestructuras del Transporte, se decidió acortar una amplia zona de la provincia, concretamente dentro del término municipal de Griñón, para ese posible segundo aeropuerto que descongestionara y complementara el de Barajas. Y así quedó en el texto que fue aprobado provisionalmente. Con posterioridad, exámenes técnicos en el propio enclave hizo que Aviación Civil (todavía entonces enclavada dentro del desaparecido Ministerio del Aire) pidiera, exigiera incluso, que de la memoria definitiva del Plan desapareciera Griñón como posible enclave aeroportuario. Los terrenos antes escogidos se había comprobado que no reunía las mínimas condiciones aerostáticas para que se les dotara de pistas en las que despegaran y aterrizaran grandes aeronaves.

Y así se hizo, efectivamente. Ya que si bien en la memoria del Plan Especial de Infraestructuras del Transporte aprobado provisionalmente, figura Griñón como reserva aereoportuaria —y así es todavía considerado incluso por algunos sectores de la opinión pública—, esta es una alternativa deshechada por completo en el texto del plan aprobado definitivamente en los primeros meses de 1976.

En este sentido, circularon también algunas versiones que hablaban de que la reconsideración del primitivo enclave se debió a fuertes reticencias por parte de algunas Corporaciones municipales afectadas de una u otra forma, y en especial, por supuesto, de la de Griñón, para la que congelar tan sustanciosa extensión de terrenos (se hablaba de 4.000 hectáreas) representaba un sacrificio excesivo. Lo que es obvio es que si estas versiones fueron ciertas, apenas si trascendieron a la calle. Aviación Civil, por su parte, no dudó tampoco en manifestar que la reconsideración de los terrenos de Griñón había sido idea exclusivamente suya, y por puros y simples motivos técnicos.

# EL SEGUNDO AEROPUERTO DE MADRID

## ¿Estará en Navalcarnero, Brunete, Arganda, Griñón, Villanueva de la Cañada o Fuente del Saz?

- Según el proyecto, ocuparía una superficie de cinco o seis mil hectáreas, representando su costo inicial unos 25.000 millones de pesetas.
- Daría servicio a 40 millones de pasajeros al año.



## LA POLEMICA ACTUAL

A raíz de todo lo enumerado hasta aquí, y pese a que las directrices contenidas en el ya citado y aprobado Plan Especial del Transporte apenas si se ha llevado a cabo o tenido demasiado en cuenta en planificaciones y actuaciones urbanísticas posteriores, lo cierto es que la idea de buscar una zona óptima para un segundo aeropuerto madrileño ha permanecido viva. Viva hasta ahora mismo, en que la palabra Navalcarnero se asocia a una curiosa y hasta aireada polémica.

Poco más o menos desde que Griñón fue deshechado como posible enclave, la Subsecretaría de Aviación Civil ha estado trabajando en la búsqueda de nuevos emplazamientos. Esto hay que reconocerlo ante todo. Hasta la fecha, sólo la actual Subsecretaría enclavada dentro del recién nacido Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ha estado verdaderamente ocupada en el tema de atajar futuro, de contar con unas necesidades aeroportuarias que en un plazo más o menos amplio de tiempo Madrid adolecerá. Barajas todavía sirve, pero en algún momento se quedará pequeño, y no olvidemos que un gran aeropuerto tarda al menos diez años en ser construido.

Así las cosas, recientemente la citada Subsecretaría de Aviación Civil terminaba un amplio y detallado informe que remitió a múltiples departamentos de la Administración para su estudio y crítica. Y esto último, precisamente, es lo que ha hecho la COPLACO, emitiendo un informe en el que su pleno consideraba poco acertadas las conclusiones contenidas en el estudio, así como que se considerara como posible zona idónea de emplazamiento el término municipal de Navalcarnero. El resto de organismos de la Administración llamados a consulta y en especial la Subsecretaría de Ordenación Territorial y Medio Ambiente, cuya decisión en este caso sería prácticamente vinculante, no se han pronunciado. La polémica, la disputa, en suma, se ha producido sólo entre Aviación Civil y COPLACO. Aunque tal vez en el fondo todo se deba a un malentendido.

## UN MALENTENDIDO

En efecto, todo indica que en este asunto aristado innecesariamente, lo que se ha producido es un malentendido.

En recientes declaraciones, el propio subsecretario de Aviación Civil, Enrique Guzmán, decía que el estudio era sólo eso: un estudio, y que sus conclusiones no deben considerarse como definitivas o vinculantes. «La verdad es que no entiendo la polémica que se ha desatado en torno al tema —dijo—. Hemos realizado el estudio porque uno de nuestros deberes es prever el futuro en cuanto a asuntos que nos competen. Es nuestra obligación mirar a muy largo plazo. Es así como ciertos asuntos deben afrontarse, con el tiempo suficiente, precisamente para dar opción a que todos expresen su opinión y se pueda hacer algo coordinado».

La crítica de COPLACO tampoco parecía tener, en principio, mayor intención, pero las cosas comenzaron a tergiversarse y confundirse hasta el punto de que el tema llegó a nivel de ministros de Transportes y Urbanismo. Asuntos de partido tuvieron que ver por medio. Repetimos: posiblemente un malentendido al que en última instancia se unió también el Ayuntamiento de Madrid en su pleno correspondiente a mayo, y pidiendo serenidad en el tema.

## LO QUE DICE EL PROYECTO

El proyecto de Aviación Civil, que nos ocupa, determina de entrada y como ya es sabido el término de Navalcarnero como mejor zona para albergar ese posible segundo aeropuerto madrileño. Ocuparía una superficie de cinco o seis mil hectáreas y supondría un coste inicial de 25.000 millones de pesetas, con dos pistas paralelas separadas dos o tres kilómetros entre sí, con longitudes de pista de cuatro o cuatro kilómetros y medio. El aeropuerto daría servicio a aproximadamen-

te cuarenta millones de pasajeros al año.

El estudio se hizo utilizando las estaciones meteorológicas de Valmojado y Esquivias como suministradores de datos. En la primera fase del mismo se detectaron quince zonas aceptables para posible emplazamiento. En la segunda el número se redujo a tres, y tras una selección más quedaron cuatro grandes zonas teóricas: Navalcarnero, Fuente el Saz, Villanueva de la Cañada y Brunete, así como otras dos espectantes en Arganda y Griñón.

En el fondo, la filosofía de la propuesta de Aviación Civil se concreta en un solo postulado: la creencia de que un tráfico aéreo centralizado no es contraproducente para un país, sino beneficioso. Y asegura en este sentido el propio subsecretario que la red aeroportuaria española es de las más descentralizadas de Europa: «Estamos aho-

ra mismo realizando un estudio sobre los cuarenta aeropuertos que existen —incluidas las bases que reciben tráfico civil—, y estamos comprobando cómo el 80 por 100 del tráfico en nuestro país se distribuye entre siete aeropuertos, el 90 entre doce, el 95 por 100 restante, entre veintidós. Eso quiere decir que algunos sobran o no se les puede dar el mismo tratamiento, además de que tener muchos es caro para la Administración».

## LA CRITICA DE COPLACO

Frente a esta concepción general del tema, la COPLACO, citándose sólo, por supuesto, al caso de Madrid, es partidaria de que esa posible y más económica centralización aeroportuaria debe pasar por un acuerdo

político y social. Y en esto la capital y su provincia están todavía a expensas de los acontecimientos. Según al Area Metropolitana no sería ahora mismo aconsejable determinar, ya que el segundo aeropuerto de la zona centro debe de ir necesariamente en Madrid, en Navalcarnero, concretamente.

Dice textualmente COPLACO a raíz del informe emitido por Aviación Civil: «En el estudio que se analiza existe una opción clara en cuanto a que Madrid sea el lugar donde no sólo se concentre el crecimiento económico-poblacional, sino que asimismo sea un centro de comunicaciones aéreas de primerísima importancia, y que su radio de influencia o zona de servicio sea muy amplio en detrimento de otras áreas. Esto, claramente, es una opción política regional que en estos momentos debería someterse a tela de juicio, en espera de ver cómo se cla-

rifica el horizonte de las autonomías regionales y su política de planeamiento».

Al margen de esta crítica, que es sin duda la más contundente ahora mismo, COPLACO señala otras que hacen referencia a problemas técnicos. Causados, según su criterio, por una falsa documentación en cuanto, por ejemplo, a crecimiento demográfico, tasas de crecimiento de tráfico aéreo, errores de interpretación de normativas urbanísticas, etc., además de dejar claro que Barajas todavía sirve por lo menos hasta el año 90, y planteando la alternativa de que Torrejón pueda ser utilizado un día como aeropuerto civil. Una respuesta, en definitiva, perfectamente lógica que en ningún caso debería haber suscitado la polémica producida. En este tema, todos han terminado siendo víctimas.

Jesús DE LA FUENTE  
Fotos: Rogelio LEAL



# Encuesta SUPERAEROPUERTO

**E**N su intento de abarcar todos y cada uno de los problemas que afectan a Madrid y su provincia, CISNEROS ha querido ampliar su información sobre el posible nuevo «superaeropuerto», recogiendo las opiniones de aquellas personas que, por su más directa relación con el tema, podrían tener

algo que decir al respecto. Así, ofrecen su criterio en nuestras páginas, desde la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid (COPLACO) hasta representantes de los ayuntamientos de la capital y de los pueblos de las zonas en las que se piensa, en principio, podría ubicarse el nuevo aeropuerto. Nuestro interés hubiera sido recoger también las opiniones de otras

personalidades o entidades —*ministro de Transportes, Iberia, Subsecretaría de Aviación Civil, etc.*—, pero por diversas causas —*negativas de unos o consideraciones de otros, de que no tenían bases para opinar sobre el tema en estos momentos*— no nos ha sido posible. Aquí están, pues, las palabras de quienes sí han querido contestar a nuestras preguntas.

- ① ¿Estima necesaria la realización de un nuevo gran aeropuerto, ese superaeropuerto de que se habla, en Madrid?
- ② ¿Puede estar la solución, de cara al futuro, en el estudio elaborado por la Subsecretaría de Aviación Civil?
- ③ ¿Cuáles son los principales inconvenientes que, a su juicio, estima se encontraría su construcción?
- ④ ¿Estima aconsejable su ubicación en el término señalado de Navalcarnero y sus aledaños?
- ⑤ ¿Juzgaría acaso como más lógica una «superampliación» del actual aeropuerto de Barajas?

**Fernando Terán, director de Planeamiento de la COPLACO**

1. Lo que sí me parece realmente necesario es comenzar a estudiarlo a fondo, aunque ahora mismo su realización no constituya una necesidad urgente y perentoria. Ese estudio, por otra parte, no se puede llevar a cabo desligándolo de otras muchas implicaciones, puesto que la construcción del aeropuerto deberá estar en relación con el planeamiento general de toda la región central. Dentro de tal planeamiento habrá que tener en cuenta que Barajas será un día ya insuficiente.

2. Quizá. ¿Por qué no? De momento, es una alternativa posible, que parece tiene unas razones de ser. El problema más complicado no es el que se refiere a su posible localización, sino a su calidad de «super», que parte de un concepto de área general de la planificación de los transportes aéreos. De todos

modos, ya digo que se precisa un estudio muy a fondo de la cuestión, al haber aspectos y problemas que no ha tocado la Subsecretaría de Aviación Civil. Ante todo, es necesaria una justificación en el sentido de que sea ése precisamente el tipo de aeropuerto que se necesita.

3. Una vez estudiada a fondo su localización y vistas las conexiones viarias, no puede haber grandes inconvenientes. El problema fundamental es saber el tipo de aeropuerto que es necesario hacer, porque, en cuanto se refiere a su emplazamiento, será sólo cuestión de hallarle el mejor acomodo. Además, como apuntaba hace un momento, hay que ver si es necesario ese tipo de aeropuerto, que parece iría en detrimento del desarrollo de los de otras ciudades menores, puesto que lo que se pretende parece ser una potenciación al máximo de Madrid en cuanto al tráfico aéreo general de la Península.

4. Es difícil de contestar esta cuestión, puesto que COPLACO no

la ha examinado todavía a fondo. Las razones que se aducen para la ubicación del superaeropuerto en Navalcarnero parecen aceptables, aunque quizá pudiese haber otros puntos mejores. De todos modos, éste es un problema secundario.

5. Tampoco tenemos demasiados conocimientos al respecto. Quizá haya razones técnicas que impidan esa «superampliación» de Barajas. Pero, además, la Subsecretaría de Aviación Civil nunca ha afirmado que no se vaya a ampliar al máximo. Parece que cuenta con esas posibles ampliaciones. De ahí precisamente el que no parezca, sin embargo, urgente la realización del nuevo aeropuerto.

**Eduardo González-Velayos, teniente de alcalde del Ayuntamiento de Madrid**

1. Para Madrid-Madrid, no. Pero hay que tener en cuenta que la Subsecretaría de Aviación Civil no

concibe el superaeropuerto para el servicio exclusivo de la capital, sino para toda la nación. Hoy es preciso plantearse la posible necesidad de ir hacia un modelo de aeropuerto al estilo del de París, como distribuidor de todo el tráfico aéreo nacional, o pensar en grandes aeropuertos en las grandes ciudades españolas. En este sentido hay opiniones para todos los gustos, aunque parece lógico que un superaeropuerto se ubique en un punto central de la geografía española. Aunque, claro, hay quien estima que la gran solución estaría en los aeropuertos regionales. Desde luego, la realidad es que el de Barajas, con soluciones adecuadas para su infraestructura, sólo podría cubrir las necesidades hasta prácticamente el año 2000. Estos veinte años son ya poco tiempo y, naturalmente, hay que ir pensando ya en otra solución.

2. Me parece que el estudio de la Subsecretaría de Aviación Civil es muy completo técnicamente y está lleno de datos y alternativas. Pero no ha prejuzgado nada, puesto que se trata sencillamente de eso: de un estudio a secas, en el que se hace un planteamiento de necesidades más que una aportación de soluciones. Quizá de ese planteamiento se derive la solución más adecuada, por supuesto.

3. Creo que el principal es de tipo económico. ¿De dónde se ha de sacar el dinero para la realización de un superaeropuerto así? Por otra parte, hay otro inconveniente de tipo político: ¿por qué en Madrid? Yo diría que hay que ir a soluciones tipo Orly o Kennedy; hacia centros de gravedad; hacia una especie de tela de araña de las comunicaciones aéreas en España, con conexiones para las distintas capitales del país. Y en el futuro quizá haya que ir también hacia un gran seropuerto de Europa. Pero éstas son mis opiniones personales, puesto que el Ayuntamiento de Madrid todavía deberá definirse al respecto.

4. No lo sé. Es un aspecto muy técnico que, sinceramente, no lo he estudiado en profundidad.

5. Tampoco tengo muchos puntos de apoyo como para hablar de si sería posible esa «superampliación» de Barajas. Pero hay que tener en cuenta que está ya muy metido en Madrid y que su límite de posibilidades, como decía antes, se estima quedará cubierto de aquí a unos veinte años. Hoy no tenemos más que Barajas y la realidad es que, por deficiencias de infraestructura, sobre todo de accesos y transportes, incluso se pierden vuelos. Habrá que buscar, pues, otras soluciones. Y una de ellas, quizá, esté en ese «superaeropuerto».

