

El matrimonio, como vemos, se instalaría en Alcalá y se marcharía luego a Andalucía —posiblemente a Granada— para regresar más tarde e intentar la recuperación de su vieja vecindad. En su recurso al Consejo, Francisco afirmaba que esta breve ausencia fue para ver si le resultaría más conveniente quedarse a residir con sus fa-

«codificador» que dispuso la «Novísima Recopilación» colocó el grueso del texto legal en el Libro XII, Título XVI, dedicado a los gitanos, y separó otros artículos para el Título XVII: «De los bandidos, salteadores de caminos y facinerosos», división que suscitó las críticas del historiador Martínez Marina— se sabe que varios fugiti-

Denuncias contra un alcalde y un párroco por las fiestas celebradas con motivo del casamiento de dos gitanos alcalainos.

miliars andaluces. El informe que el alcalde de Alcalá remite al Consejo precisa que la marcha no había sido por una pretensión tan banal exclusivamente, sino que se produjo «con el motivo de la Real Pragmática y una camorra o riña que tuvieron una noche, con un vecino cercano donde habitaba, sobre que y decirse, habían proferido blasfemias y juramentos».

Aunque, basado en ello, el alcalde piensa que no debe aceptarle nuevamente por vecino; el fiscal del Consejo sugiere en este caso una interpretación amplia y equitativa del indulto que la Pragmática había concedido. Ordenada de esta forma su admisión, se le comunica que tome oficio en un plazo de dos semanas. «Y según se me informa —escribirá poco después el alcalde al Consejo— ha tomado el (oficio) de ir y comerciar en frutas y vidriado, y traerlo a vender a esta ciudad».

Las autoridades de Alcalá precisan que los testimonios de los restantes pueblos del partido son negativos en cuanto a vecindad de gitanos. No obstante, y dado el carácter proteico de la Pragmática —tanto, que el

vos de la justicia de ambite habían solicitado beneficiarse del indulto que ya hemos señalado (Archivo General de Simancas, Gracia y Justicia, legajo 1.004).

Se trataba de dos individuos no específicamente gitanos, Alfonso Cadenas, de 42 años, natural de Tiernes, casado con Josefa Viera, y su posible pariente Bernardo Viera, alias Pedro, de 37 años, natural de Orusco, casado con Polonia Barbero. Los dos hombres, con otros familiares no presentados, Angel y Agustín Viera, estaban huidos por una serie de robos y hurtos: robo de diez cabritos, en dos ocasiones, a Lucas García; hurto de repollos a Miguel Hernández; de varias cargas de cardos en la huerta de Juan de Madrid; de una capa a José Merino; de una oveja a Francisco Hurtado, amén de otros varios robos de gallinas y reses, de siete varas de paño y de varias vueltas de longaniza a personas no determinadas.

El dibujo de Alenza se titula «Gente de arrabal», y recoge una escena que pudieron vivir los gitanos de los pueblos madrileños de épocas antiguas

LA TIERRA DE SEGOVIA

Las listas de localidades que hemos recogido hasta ahora no incluyen otras que hoy día pertenecen a la provincia de Madrid y que entonces eran de la jurisdicción de Segovia. Don Manuel Francisco de Irisarri, corregidor de esta ciudad, remite en 1785 al Consejo más de 200 testimonios de los lugares y villas —134 en total, según resumen los papeles del Archivo General de Simancas (Gracia y Justicia, legajo 1.004)— de los diversos sexmos en que se dividía administrativamente su «tierra»: Aillón, Casarrubios, Coca, Cuéllar, Daza, Fresno de Cantespino, Fuentidueña, Iscar, Madezuelo, Pedraza, Peñaranda, San Martín de la Vega (AHN, Consejo, legajo 525). El sexmo de Casarrubios, «uno de los diez que componen la Universidad

de la tierra de esta ciudad», estaba integrado por Aldea el Fresno, Colmenar del Arroyo, Chapinería, El Escorial, La Fresnada, Fresnadillas, Navalagamella, Navalcarnero (cabeza de partido, única villa del mismo, según los papeles de Simancas, Gracia y Justicia, legajo 1.004), Peralejo, Perales de Milla (jurisdicción de la villa de Robledo), Robledo de Chavela, Santa María de la Alameda, Sevilla la Nueva, Valdemorillo, Villamantilla, Villanueva de la Cañada y Zarzalejo.

Hay que destacar la negativa de El Escorial al requerimiento del corregidor segoviano, cuando su comisionado se presentó en la villa el día 14 de julio de 1785. Don Pedro Celestino González de Salazar, «del Consejo de Su Majestad, su oidor en la Real Chancillería de Granada, alcalde mayor de la villa del Escorial, real sitio de

San Lorenzo, juez privativo de su fábrica y reales bosques», puntualiza que una Real Cédula de 1575 había declarado «eximida y separada esta villa de la jurisdicción de la ciudad y justicia de Segovia», por lo

delaguna y Villaconejos. Era positiva la vecindad gitana en la villa de Valdelaguna, según el testimonio de referencia que remite a Segovia Pedro Torde-sillas, «escribano del número y Ayuntamiento de esta villa

El esparto y la venta de legumbres y vidriados de Alcorcón, oficios de los gitanos que vivían en Chinchón y Valdelaguna.

cual se entendía directamente con Madrid.

Por su parte, el Condado de Chinchón integraba a San Martín de la Vega, pues su lista de pueblos incluye a Bayona de Tajuña, Ciempozuelos, Chinchón, San Martín, Seseña, Val-

(de San Martín de la Vega) por Su Majestad y elección de Su Alteza Real el Serenísimo Señor Infante de España Don Luís Antonio de Borbón». El testimonio original está signado a 24 de julio de 1785 por el escribano Nicolás Pascasio de Higuera, en nombre de los alcaldes de Valdelaguna, Claudio López de la Fuente y Mateo de Higuera. Asegura existir en la villa desde hacía veinte años un matrimonio de gitanos formado por Juan Fernández, de 65, y Teresa Albeldaño —sic, posiblemente Avendaño—, de 60, «y su tráfico para su manutención (es) el de coger esparto y labrarlo».

El mismo día 24 de julio de 1785, Antonio González Rey, escribano de Chinchón, certifica originalmente a nombre del gobernador del partido de Chinchón, licenciado don Manuel de Minguela Calvo, haber en la villa-capital, es decir, en Chinchón, una familia gitana formada por Sebastián Fernández, de 42 años, natural de Alhama (Reino de Murcia, Obispado de Cartagena); su mujer, Juana Bermúdez, 50, y su hijo Manuel Fernández, 11 años. «El ejercicio de los padres es el vender legumbres y vidriados de Alcorcón», precisa el documento.

(Continuará)

Antonio GOMEZ ALFARO



GRAVE PROBLEMA PARA LA ADMINISTRACION SE BUSCAN SOLUCIONES AL TRANSPORTE EN LA PROVINCIA

El problema del transporte es, actualmente, uno de los más graves a los que se enfrenta la provincia de Madrid y por ende la Administración. El crecimiento desmesurado de la provincia ha creado graves problemas de equipamiento y sobre todo ha dejado inservible la red de transportes y carreteras que tiene el alfoz de Madrid. El «boom» de la provincia, que reflejado en números, significa un aumento de un cien por cien desde el año 1975 ha sido la causa. Pese a esto, las empresas privadas, hasta ahora concesión del Ministerio de Obras Públicas, no han podido por diversas causas dar el adecuado ritmo de crecimiento a sus flotas de coches que indudablemente se han quedado minimizadas. Junto a esto, las vías férreas y carreteras han sido remodeladas lo suficiente como para absorber el tráfico.

Todo esto ha motivado el que por fin el Ministerio de Transportes haya tomado cartas en el asunto y haya creado un grupo de trabajo que elaborará un Plan de Transportes de Cercanías de Madrid. En este grupo están integrados prácticamente todos los organismos y entidades que tienen alguna relación con el problemático y conflictivo tema. Preside esta Comisión el secretario general del Consejo Superior de Transportes Terrestres, Jorge Hernando Cogollor. Junto a él están otros hombres del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y luego una larga lista de entidades y organismos que van desde la COPLACO, Diputación Provincial de Madrid, Ayuntamiento de Madrid, Empresa Municipal de Transportes, RENFE, Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha, Metropolitano, Asociación Nacional de Empresarios de

Transportes de Autocar, Federación Nacional de Empresarios de Transportes Interurbanos de viajeros de autobuses y la Asociación Provincial de Transportes colectivos urbanos y líneas de viajeros de Madrid.

SOLUCIONES DIFICILES

¿Cuáles van a ser los cometidos de este grupo de trabajo o comisión? La contestación es tan fácil como complicada. Está claro que el fin debe ser y va a ser el solucionar el problema del transporte en la provincia, al menos, en la parte más afectada. Lo de la complicación es fácil de explicar: el carácter y sobre todo las cifras que da el tema transporte son como para quebrarse la cabeza buscando soluciones.

Como líneas generales, se piensan buscar medidas a llevar a cabo a corto, medio y largo plazo. Como primera medida a corto plazo se está ultimando una diagnosis del problema. Se están recopilando todos los datos posibles para, con esa base, ir perfilando cuáles son las soluciones que se pueden ir dando tanto a medio como a corto plazo. La comisión considera como es lógico que *«el tema es lo suficientemente complicado como para no poderlo solucionar en dos segundos. Vamos a constatar todas las opiniones y todos los datos posibles y luego, con esa base, haremos la diagnosis del problema. Después, veremos cuáles pueden ser las "recetas" que podemos darle al enfermo»*.

Es idea de este grupo de trabajo que en el espacio de tiempo más corto posible se puedan tomar algunas medidas que resten agobio al que actualmente sufre la provincia en este tema del transporte. Según parece, una de las primeras cosas que habrá que afrontar

es el estudiar la situación de las empresas en crisis que en más de una ocasión han tenido que recibir ayuda de la Diputación Provincial para que no suspendieran el servicio. Posiblemente se estudie la forma de que la Administración absorbiera algunas de estas empresas —¿un consorcio de transportes?— y que a otras se les subvencionara de alguna forma. Potenciarlas, en definitiva. Como algo más lejano, está en perspectiva el monorraíl, que según los técnicos sería la solución ideal al transporte de pueblos como los que actualmente bordean la capital.

EL GRUPO, BIEN ACOGIDO

La creación de este grupo de trabajo ha sido bien acogida por aquellas partes más interesadas en el problema y en general por todos los organismos y entes responsabilizados de alguna forma con el tema. Se ha notado, eso sí, la ausencia de una representación de los ayuntamientos afectados, error que sin duda es fácil de subsanar. La Diputación Provincial, sin duda uno de los organismos más interesados en dar soluciones al problema y que de hecho ya estaba proyectado un plan de transportes que buscaba igualmente soluciones al grave problema también piensa así: para Enrique Castellanos, *«el tema es muy delicado, pero la creación de este grupo es una idea muy buena. El tema necesita una coordinación enorme. Hay intereses contrapuestos y hay que hacerlo de forma armónica»*. Santiago Estrada, del Ayuntamiento, se pronuncia en los mismos términos. Y el presidente del grupo, ídem de ídem.

Todas las partes afectadas coinciden en afirmar que lo de buscar soluciones es tarea *«harto difícil»*. Sin embargo, se piensa que más difícil va a ser dar sa-

lida a éstas. El dinero va a ser el principal obstáculo: ¿Quién va a pagar esto?; ¿Lo pagarán sólo los madrileños o el contribuyente de Badajoz o Valencia o Jaén también deberá pagarlo? En el tema del Metro surgió el mismo problema. Los parlamentarios no «*tragan*» y al final los madrileños seremos los que pagaremos el Metro que todos queremos y que algún día tendremos. Con el transporte de la periferia, todo hace pensar que ocurrirá lo mismo: lo pagaremos los madrileños: «*Esto es un problema político de aplicación económica*».

CIFRAS SIGNIFICATIVAS

Y lo peor de todo es que éste es un problema que no admite demora y sí soluciones prontas. Las cifras matemáticas, siempre frías pero siempre significativas, hablan por sí solas de los volúmenes de tráfico que soportan las carreteras nacionales y comarcales que tiene su origen en Madrid, de acuerdo a los últimos aforos realizados:

	V/día
N-I. (Burgos)	65.990
N-II. (Barcelona)	87.320
N-III. (Valencia)	35.295
N-IV. (Andalucía)	70.620
N-V. (Extremadura)	94.820
N-VI. (La Coruña)	71.320
N-401. (Toledo)	46.060
C-607. (Colmenar)	11.000
M-422. (Leganés)	30.000
TOTAL	512.425

Estas cifras representan el número total de vehículos en dos sentidos y 24 horas, siendo por tanto 266.210 los vehículos que acceden desde la provincia, fundamentalmente, a Madrid, a diario. De ellos, según datos estimativos del Ayuntamiento de Madrid, el 2 por 100 son vehículos en tránsito a través de la capital. En las primeras horas de la mañana se produce la máxima llegada de vehículos y la mayoría son con carácter de trabajo. Para conseguir aparcamiento para todos estos vehículos serían necesarios 220 kilómetros de bordillo. El Ayuntamiento, ante este grave problema, llegaba a una serie de conclusiones que son desde todo punto de vista lógicas:

● *Sólo unos transportes públicos de tipo masivo, metro, suburbano o monorraíl, que cumplan la condición de ser cómodos y rápidos pueden disuadir este tipo de viajes.*



- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha creado un grupo de trabajo que elaborará un plan de cercanías de Madrid
- En él están integrados todos los organismos y entidades relacionados con el tema
- El mejoramiento de las líneas de autobuses, carreteras y la implantación del ferrocarril se han quedado atrás con respecto al crecimiento desmesurado del afoz
- Se presume como única solución —con muchos millones por delante— la creación de un organismo local de transportes que aglutine todos





hasta hoy por la Administración. Está comprobado que el usuario a la hora de decidirse por un medio de transportes, lo primero que mira es la rapidez y después la economía. El ferrocarril sería el medio que mejor respondería a estas exigencias. Pese a esto, en Madrid y su provincia la base del transporte sigue siendo hoy, y veremos hasta cuándo, la carretera y las cuatro ruedas.

LAS CARRETERAS, MINIMIZADAS

Pero resulta paradójico que ni esto, ni las carreteras, hayan sufrido transformaciones importantes acorde con el crecimiento de Madrid capital, y sobre todo, de Madrid provincia. La Jefatura Provincial de Carreteras se ruboriza cuando tiene que reconocer que casi todas las carreteras nacionales, sobre todo aquellas que sirven de base a las ciudades dormitorio, tiene graves problemas. Es palpable la incapacidad de estas vías que se agrava ante la inexistencia de las perimetrales. Baste reseñar que en la carretera de Toledo se ha tenido que autorizar el uso del arcén para los coches ligeros, pese a los riesgos que esto conlleva. El crecimiento del tráfico en carreteras como la de Andalucía, Toledo, Extremadura, etc., ha sido considerable en los últimos años. Tan sólo ha tenido un pequeño respiro la Nacional V con la puesta en marcha del ferrocarril que va a Móstoles. Y un dato más: la carretera que va a Getafe, que está calculada para una población de 20.000 habitantes, ni se ha remozado. Eso sí, la población se ha multiplicado ya ¡por cinco!

La Diputación ya llevaba tiempo detrás de la creación de un plan de transportes provinciales que iría secundado por un plan de carreteras a modo de cinturones entre los diversos pueblos de la provincia y que está basado en la puesta en marcha del Consejo Coordinador de Transportes, que es una idea que pretenden llevar a cabo varios ayuntamientos.

Lo ideal sería que todo esto sea absorbido por este Grupo de Trabajo para la Elaboración de un Plan de Transportes de Cercanías.

● *Estos transportes públicos exigen la creación de un organismo local único de transportes que pueda resolver este problema.*

● *Los pueblos del entorno que producen estos viajes cumplirán el papel de park-and-ride, que deben contener los vehículos que ahora entran en Madrid.*

EL COCHE, HASTA AHORA, EL PRIMER MEDIO

Efectivamente, las cifras demuestran según las últimas estadísticas, según el porcentaje de utilización de los diferentes medios de transporte, que el 22 por 100 emplean su coche particular; el 25 por 100, autobuses de empresa, y el 20 por 100, los autobuses públicos. El ferrocarril ofrece tan sólo un 1,4 por 100. Está claro que estas cifras se

tienen que invertir de alguna forma. La tarea no es fácil.

Los defectos actuales de las líneas de autobuses que dan servicio a Madrid, su periferia y el afoz se pueden resumir en varios extremos: la mala calidad de la flota como término general, consecuencia que las empresas achacan a la falta de seguridad en la duración de la concesión; falta de coches en las llamadas «horas punta»; falta de coordinación tarifaria con el resto de la red de transportes públicos y el servicio que ofrecen, terminando en la periferia del casco urbano, obligando al usuario a efectuar un transbordo que sería innecesario si existiese una coordinación adecuada.

La red de ferrocarril, que sin duda será en el futuro la base del transporte de estas características en alguna de sus versiones, no ha sido aprovechada



Soria DE HERAS
(Fotos Rogelio LEAL)

GRANDEZA Y SERVIDUMBRE DE EL ESCORIAL

*La tierra es seca y dura,
pero, un soplo secreto parece que la alienta
y, del suelo, se alza la piedra: arquitectura,
como un águila hambrienta...*

*¡Qué fábrica opulenta
enraizada en el yermo de la sierra!*

¡Qué angustia en amplio vuelo!

*Dura y seca, la tierra,
y, raso y claro, el cielo.*

*¡Qué tremenda congoja
en las espesas torres traducida!*

*¡Qué cálido fervor uniformado
hay en sus ventanales!*

*El alma se despoja
del espejismo vano de la vida
y el orgullo azotado
bebe en insospechados manantiales...*

*Hay muchos Escoriales
dentro de El Escorial: la helada ruina
de un Imperio, en temblor agonizante,
la férrea disciplina
del ejemplo constante,
el desprecio a la pompa transitoria,
la soberbia final para lo humano,
la gusanera eterna de la Historia,
el servicio de Dios, brújula fría,
que dirige la nave...*

*Esa invisible mano,
tan suave,
que nos guía,
el horror a la muerte, el pavoroso
dilema del silencio y de la sombra...*

*Ese profundo foso
que hay entre el hombre y todo lo que nombra,
y, también, como luz y como hito,
ese afán infinito
de ver a Dios en todo lo creado...*

*Esa busca de Dios, del emplazado
en lucha con el tiempo de la espera,
la fe y la incertidumbre...*

*¡La seca paramera
donde hay que levantar templos de lumbre
para quemarnos... hasta que Dios quiera!*

*Todo en EL ESCORIAL tiene aposento.
Su grandeza fundida en servidumbre
en las paredes de mi cuerpo siento,
y, entre mis torres trágicas se eleva,
porque, de flanco a flanco, el hombre lleva,
desde que nace, un ESCORIAL sangriento...*

Manuel MARTINEZ REMIS

Primer Premio de Poesía.
Ayuntamiento de MADRID

Fotos: R. LEAL