

Existe un paquete de ordenanzas municipales que debería aplicarse en las obras públicas y un programa de instalación de cabinas especiales, así como ayudas para utilizar taxis

quier caso, la Delegación de Circulación y Transporte se decanta —siguiendo la pauta europea— hacia el transporte segregado para minusválidos, sin renunciar a mejorar en un futuro indeterminado el acceso a los medios de transporte en general, pero en cuestiones de detalle que no alteren sustancialmente su explotación. En su hacer, dicha Delegación sólo cuenta hasta hoy, referido a dicho tema, con las concesiones de autorizaciones para que aparquen los minusválidos en lugares vedados para el resto de sus conciudadanos.

#### EL ESCEPTICISMO DE LOS INTERESADOS

Pero no todo son plácemes. Aurora Castaño, miembro de la Coordinadora Provincial de Disminuidos Físicos y Sensoriales, se lamenta de que en el año de 1980 la única labor visible municipal de cara a ellos haya sido la elaboración de estas ordenanzas, que ni siquiera se vienen respetando, cuando las frecuentes obras que se realizan en las calles madrileñas serían ocasiones idóneas para remodelar las aceras según lo legislado (con vados y losetas para los invidentes).

Se preguntan hasta qué punto el Ayuntamiento u otras entidades que actúan sobre las calles son legalmente perseguibles por incumplimiento de tales ordenanzas. Por ello se muestran escépticos ante los intentos legislativos integradores, porque ni los mismos edificios públicos cumplen la adaptación al minusválido que la ley exige. A su entender, la labor a desarrollar pasa más por la supresión de las barreras culturales, ideológicas y sociales que por la supresión de las barreras arquitectónicas, porque con éstas muy importantes, son propiciadas por aquéllas.

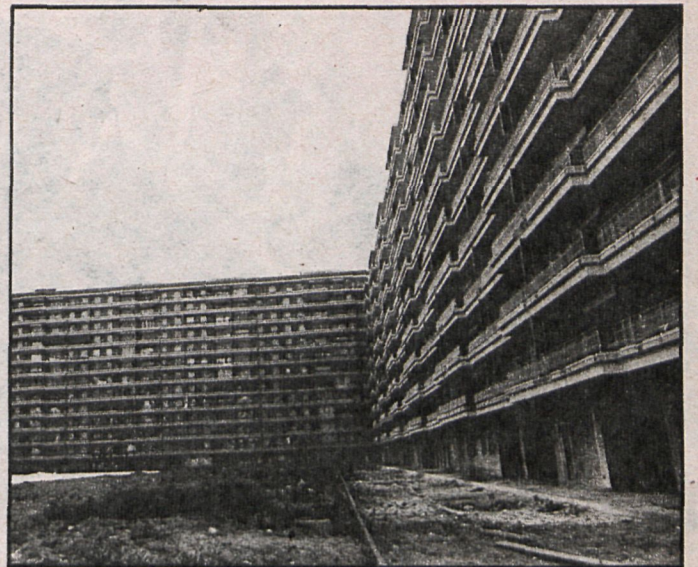
Tampoco se muestran muy entusiasmados con las cabinas adaptadas que la CTNE va a instalar, más Propia para bajitos que para minusválidos, ya que alegan que su utilización desde un carrito supone verdaderos y atléticos esfuerzos. En el tema del transporte, dando por buena la solución de subvencionar los taxis, para su uso, se muestran más partidarios del transporte colectivo que del específico, que a su carácter costoso y no muy eficaz añade connotaciones marginadoras. La primera medida que se les ocurre, de una utilidad grande y de un costo escaso, es la supresión de la barra central de las puertas de los autobuses, que tanto les dificulta el acceso a ellos.

La adaptación del Metro entrañaría más dificultades, pero ya hay estudios y experiencias sobre el tema. En cuanto a la concesión de licencias de aparcamiento, no dejan de señalar que son medidas favorecedoras de los minusválidos de por sí mejor situados. En suma, les urge la solución del transporte de minusválidos, porque la situación actual les impide su desenvolvimiento social (algunos han perdido el curso ante la imposibilidad —física o económica— de desplazarse a sus centros de estudio).

Texto: Francisco MERCADO  
Fotos: Asunción Abad y Angel Ricardo



«El Paraíso encontrado», es la publicidad del Parque de La Coruña, en Villalba. Promocisa también se lanzó a la promoción dentro de la sierra, pero terminó mal, como en las localidades del Área Metropolitana



Promocisa-Torrejón. Los afectados del Parque de Cataluña fueron en su momento los que plantearon las primeras denuncias a la situación que se veía venir

La estafa Promocisa, en vías de solución desde el punto de vista jurídico

## 3.000 FAMILIAS EN EL AIRE

La inmobiliaria Promocisa, promotora de Parque Estoril (Móstoles), Parque Cataluña (Torrejón) y Parque La Coruña (Villalba), saltó a las páginas de los periódicos y revistas el pasado año como protagonista de una estafa de 8.000 millones de pesetas, la más importante después del caso Nueva Esperanza.

El «affaire» Promocisa consistía en que los millones que iban entregando los propietarios de los pisos en construcción, no se depositaban en las cuentas bancarias especiales, previstas por la ley en 1968, a raíz del caso Nueva Esperanza, sino que eran invertidos en la compra de terrenos de difícil reconversión económica. Así sobrevino la crisis de la inmobiliaria, aunque la intervención de una serie de compañías de seguros dieron un respiro a la situación. Posteriormente, la falta de liquidez suficiente por parte de las compañías aseguradoras, sobre todo de las pequeñas, impidió que las obras pudieran ser terminadas.

Al parecer, los problemas empezaron en 1976 al producirse retrasos en la entrega de pisos. Pero fue a mediados del pasado año cuando la paralización de las obras de Promocisa provocó el escándalo.

Los perjuicios ocasionados a las casi tres mil familias afectadas son difícilmente cuantificables y van más allá del presunto fraude. Hay familias que se han visto en la calle, otras han tenido que alquilar una vivienda mientras que las suyas y su dinero está en el aire.

#### LOS BANCOS ELUDEN SU RESPONSABILIDAD

Los tres socios propietarios de Promocisa: Josefa Polo, Luis Jiménez y Saturnino Divasson, fueron abandonados por todos sus posibles socios, quienes intentan cargar en ellos las responsabilidades que pudieran derivarse de la actuación de la promotora.

En esta línea parecen situarse los bancos Central, que es el que más número de cuentas abiertas tiene con destino a las construcciones Promocisa; Banesto e Industrial del Sur, este último dependiente del grupo financiero Rumasa, al que también pertenece una de las compañías aseguradoras implicadas (Minerva), al negar la existencia de dichas cuentas. Por su parte, la compañía

mantener por aquéllos. La presentación de querrelas criminales individualizadas contra la promotora quedaron demoradas hasta que el inspector gubernamental hubiera concluido su trabajo en la confianza de que la actua-

y Cessa, que garantizan la construcción de las viviendas; así como los proveedores, trabajadores y profesionales que estaban al servicio de la empresa.

Sin embargo, en el convenio no se han incluido los bancos Central, Banesto y Bankisur, en los que habían sido abiertas las cuentas especiales que garantizaban, contra la entrega de las correspondientes certificaciones de obra, que el dinero entregado por los compradores sería destinado a la efectiva construcción de las viviendas. Los bancos se han limitado a suscribir un documento conjunto que recoge su posible participación en la solución que se adoptara, colaboración, que a juicio de los afectados, es insuficiente porque no garantiza la aportación de los recursos económicos necesarios para la terminación de las obras.

Parece posible que en un futuro, toda vez que la inclusión en el convenio queda abierta, puedan adherirse al consorcio nuevos interesados. De hecho, Crédito y Caución se mostraron favorables a asumir su parte de responsabilidad en el tema. Las compañías de seguros Minerva y Eurofensa, que no tomaron parte en la última fase de la negociación, todavía no se han pronunciado.

Carmen RIVAS

Fotos: Asunción Abad

Los propietarios de viviendas en Parque Estoril (Móstoles), Parque Cataluña (Torrejón) y Parque La Coruña (Villalba), asombrados ante la actitud de los bancos, que eluden su responsabilidad

\* \* \*

Hay personas que se han visto en la calle, otros han tenido que alquilar una vivienda y su dinero está en el aire

de seguros Minerva declaró la nulidad del contrato que la unía con Promocisa en base a la no existencia de esas cuentas previstas en la ley.

#### INVESTIGACION DE LOS HECHOS

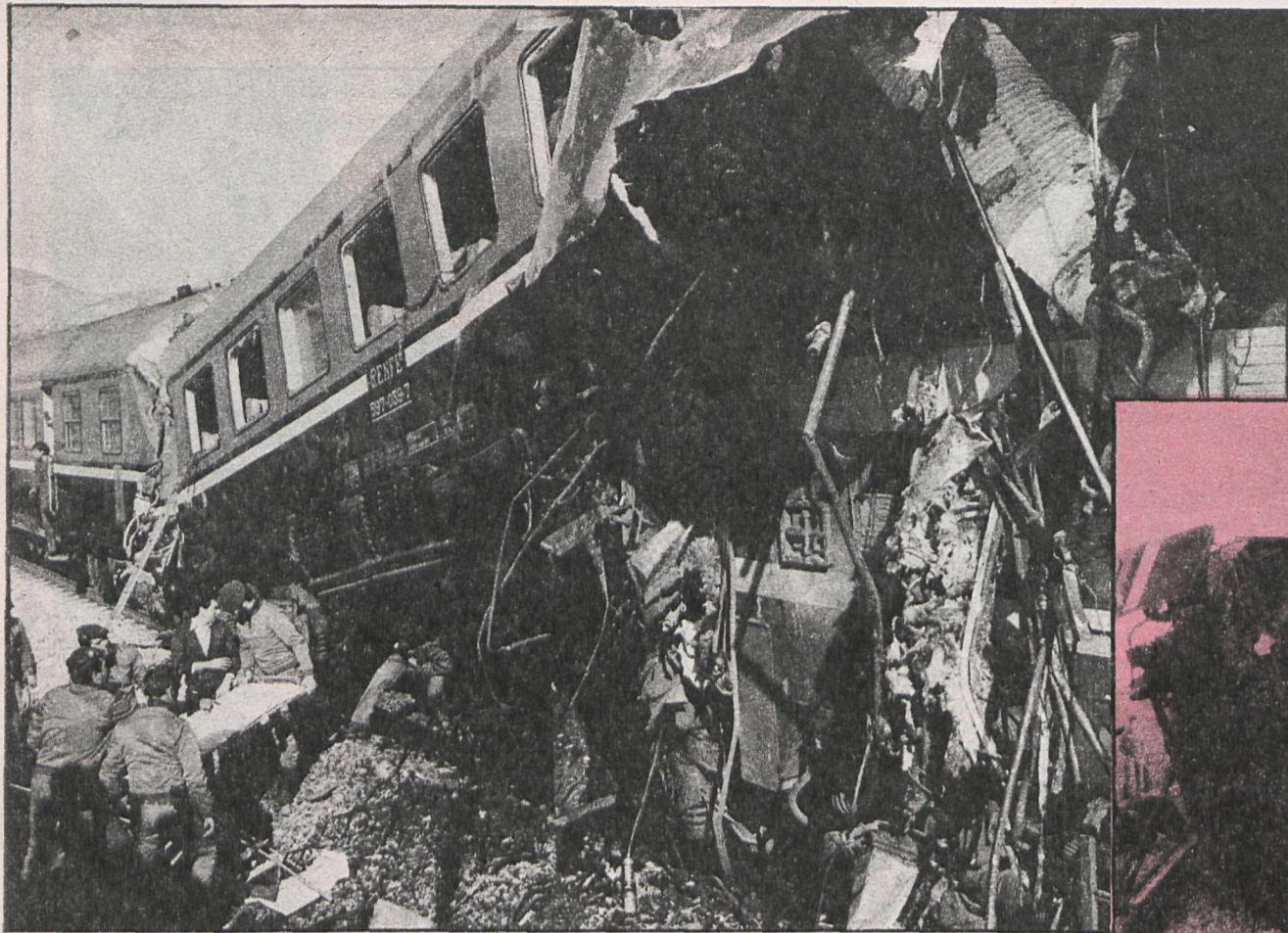
El Consejo de Ministros nombró en su día a un abogado del Estado, jefe de la asesoría jurídica del Ministerio de la Presidencia, Santiago Marín, inspector especial para que investigase el caso Promocisa. El Consejo de afectados se puso en contacto con el inspector, nombrado por la Administración para informarle de la actitud a

de la Administración pudiera poner de acuerdo a los distintos entes implicados, y en especial a los bancos que siguen intentando eludir sus evidentes implicaciones y responsabilidades.

Después de llevar más de un año paralizadas las obras, el caso Promocisa parece haber entrado en una fase de solución. El pasado mes fue firmado, con la mediación de la Administración, un convenio para la resolución extrajudicial del tema, que vincula a los compradores, que todavía no tienen su piso, a los promotores y a parte de las compañías de seguros, Acefa



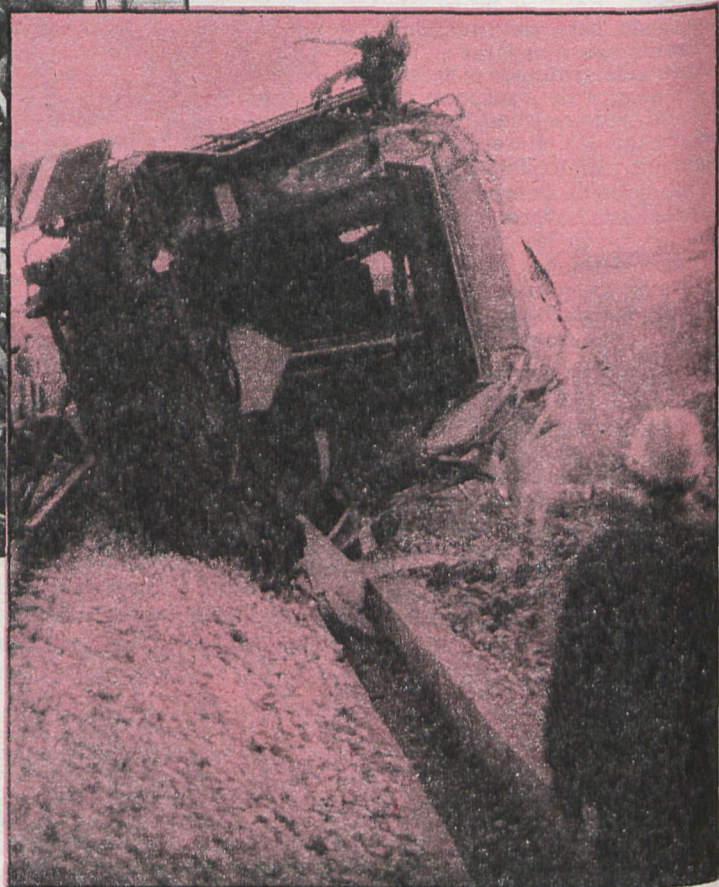
Parque Estoril, la urbanización mostoleña que supuso el mayor volumen de estafados por la cantidad de pisos vendidos y, desafortunadamente, la escasa capacidad adquisitiva de los compradores



La Renfe pide paciencia mientras promete mejoras en materia de seguridad

• • •

Desde la Diputación Provincial se pide el esclarecimiento de las causas



Siguen sin conocerse las causas del accidente ferroviario de Miraflores

# EL JUEZ TIENE LA PALABRA

Nada se conoce aún acerca de las verdaderas causas que motivaron el accidente ferroviario entre Miraflores de la Sierra y Soto del Real. Nada dice el Ministerio de Transportes ni la dirección de Renfe. Habrá que esperar a que el juez dicte la sentencia. No obstante, esta espera se puede considerar como el absoluto desprecio que los organismos implicados tienen hacia la opinión pública, y así lo ha manifestado el delegado de Vías y Obras de la Diputación Provincial en el transcurso de un pleno en el que se pedían explicaciones claras y convincentes sobre el porqué de estos accidentes.

Ha transcurrido más de un mes, y muy poco se sabe de las causas que motivaron el accidente ferroviario entre Miraflores y Soto del Real, que arrojó el trágico balance de siete muertos y más de veinte heridos.

Ni el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ni la dirección de Renfe han explicado con claridad las causas que motivaron la tragedia; de momento sólo se han limitado

a culpar al triste «fallo humano» y poca claridad se ha vertido sobre el no funcionamiento del sistema de anuncio de señales y frenado automático, que de haber entrado en funcionamiento hubiera corregido el «fallo humano».

## SILENCIO FERROVIARIO

Sobre este tema «nada podemos decir al respecto», asegura

uno de los funcionarios de Renfe. «Renfe no quiere que se le eche la culpa al fallo humano, ya que éste es el último eslabón de un proceso de fallos.» De momento nada más podemos saber; ahora, sólo el juez tiene la palabra, tras un largo período de trámites judiciales, de tomar declaraciones y de instruir expedientes, el juez decidirá sobre las causas y los posibles culpables.

Y para garantizar que la clarificación del accidente se hará pública en su día, las fuentes consultadas nos recuerdan que «hace poco el juez, después de una sentencia, condenó a un agente por un accidente ocurrido en Galicia». A todos nos gustaría conocer las auténticas causas de lo ocurrido, a poder ser antes de que empecemos a

olvidar de qué accidente se trataba, porque vaya seguido de otra inexplicable serie de fallos que ocasionen más heridos o más muertos.

A este respecto también en el pleno de la Diputación celebrado el día 27, se mostraron algo más que preocupaciones.

El diputado comunista Lorenzo Hernández planteó que se pidiera desde la Diputación Provincial la explicación pública por parte del Ministerio de Transportes y del presidente de Renfe las causas y circunstancias que motivaron el accidente. Y se preguntaban «por qué, estando dotada la línea Madrid-Burgos, donde ocurrió el accidente, de sistemas de señalización, con control centralizado de tráfico, enclavamientos electrónicos en todas las estaciones y bloqueo automático de vía única entre ellas, además del equipo de se-

ñales y frenado automático, así como el dispositivo de bordo del tren Ter, ni en un primer momento ni transcurridos más de veinte días no se han dado por parte de los organismos competentes explicaciones claras y convincentes respecto a las verdaderas causas que motivaron el accidente, dejando incluso sin rectificación a informaciones de la propia Renfe, absolutamente inadmisibles por confusas y erróneas desde el punto de vista técnico como aquella que hacía referencia a la existencia del sistema de anuncio de señales y frenado automático, pero que el Ter, debido a su peso, talonó las agujas que estaban cerradas y continuó hasta llegar a la colisión.»

## VERSION OFICIAL: FALLOS HUMANOS

Tendrían que pasar más de veinte días para que aparecieran en un diario madrileño las declaraciones del presidente de Renfe, Alejandro Rebollo, que aseguran que aquel fallo humano iba precedido de otros fallos técnicos.

Declaraciones que, según manifestó el delegado de Obras, «no pueden ser una explicación de los motivos del accidente; el señor Rebollo dice necesitar la paciencia del pueblo español, yendo hacia una mejora del servicio en materia de seguridad, habla de implantación de sistemas y equipos que ya están en la línea Madrid-Burgos y que no se sabe ni cómo ni por qué se desconectan».

Ahora sólo queda esperar, porque hasta que el juez no dicte sentencia nadie dirá nada de lo ocurrido.

Carmen MONZON

## DIPUTACION PROVINCIAL DE MADRID

Se anuncia concurso para la cesión de la explotación de la plaza de toros de las Ventas, que comenzará el día 1 de marzo de 1981 y finalizará el 31 de octubre de 1983, con arreglo al pliego de condiciones, que se encuentra de manifiesto en la secretaría del Consejo de Administración Plaza de Toros y Asuntos Taurinos (Sección de Sanidad y Asistencia Social, García de Paredes, 65, tercera planta), en horas de oficina, de nueve y media a dos y media.

**Precio tipo o renta:** El precio por la cesión para la explotación de la plaza se satisfará mediante el abono de una participación del 20 por 100 de los ingresos brutos de taquilla, obtenidos por la venta de localidades para toda clase de espectáculos, excluyéndose de esta participación los ingresos obtenidos en las novilladas de promoción.

Esta participación se abonará de la siguiente forma:  
— Una cantidad a cuenta por un importe total de 61.200.000 pesetas, que se hará efectiva íntegramente el día 1 de febrero de cada uno de los años que dure la adjudicación de la plaza.

— El resto, hasta completar la participación del 20 por 100 de los ingresos brutos de taquilla, se abonará al finalizar la temporada taurina y siempre antes del día 1 de noviembre de cada uno de los años que dure la adjudicación de la plaza.

**Fianza provisional:** 2.715.000 pesetas.  
**Fianza definitiva:** De conformidad con el capítulo VII, artículos 72 al 91 del Reglamento de Contratación de las Corporaciones Locales; artículos 123 y 124 de la ley de Contratos del Estado, y artículo 381 de su Reglamento, se establece como obligación para el adjudicatario la constitución de fianza por un importe de 33.084.903 pesetas, que garantizará el cumplimiento de las estipulaciones y la efectividad de las responsabilidades que se deriven de su gestión y, en general,

por los conceptos determinados en los artículos 115 de la ley de Contratos del Estado y 358 de su Reglamento.

La fianza podrá depositarse en la caja de la Corporación o en la General de Depósitos y constituirse en metálico o valores públicos, conforme al artículo 76 del Reglamento de Contratación de las corporaciones locales.

**Plazo de presentación:** Las proposiciones se presentarán en el Registro General de la Corporación, en días laborables, de diez a doce de la mañana, dentro del plazo de diez días hábiles, contados a partir de la publicación del anuncio en el «Boletín Oficial del Estado». Los poderes, en su caso, deberán ser bastanteados con una antelación de al menos cuarenta y ocho horas a la fecha de presentación de la plica.

**Apertura de plicas:** En el Palacio Provincial (Miguel Angel, 25), a las doce horas del día siguiente hábil al de la terminación del plazo de presentación.

De conformidad con las condiciones que sirven de base a este concurso, la Corporación podrá declarar desierto el concurso.

Las proposiciones se redactarán con arreglo al siguiente:

### MODELO DE PROPOSICION

Don ..... con domicilio en ..... calle ....., número ....., en nombre propio (o en representación de .....), enterado del pliego de condiciones aprobado por la Excelentísima Diputación Provincial de Madrid, a regir en el concurso para la cesión de la explotación de la plaza de toros de las Ventas, de Madrid, se comprometo a tomarlo a su cargo, con estricta sujeción al mismo, por un precio de ..... pesetas.

(Fecha y firma del licitador)  
Madrid, 17 de febrero de 1981.— El secretario.

«Los doctores de pueblo no somos víctimas, todos sabemos a lo que venimos»

# MÁS QUE MEDICOS, VECINOS

CISNEROS, con el médico rural de Mejorada del Campo

A menos de treinta kilómetros de Madrid está Mejorada del Campo. Catorce mil personas, digan lo que quieran los padrones; un atranque de industria y de momento una población rural por su emplazamiento y características. Unas características que tal vez se vean notablemente alteradas de aquí a poco, pero que, de momento, ahí están.

Como todos los pueblos, Mejorada tiene su médico —Nabil Olabi— titular. Un médico «para lo que salga», que lleva casi cinco años desempeñando su misión en el medio rural y con semejantes problemas y parecidas características que cualquier otro doctor que tenga su campo de acción en el medio rural madrileño. Por eso, por ser uno más, sin muchas más ventajas ni superior número de inconvenientes que cualquier otro colega de su mismo medio, es por lo que CISNEROS le escogió como muestra a la hora de averiguar algo de la vida y el devenir diario de los médicos rurales madrileños.

## CIEN ENFERMOS AL DÍA

—Catorce mil personas, ¿no son muchas para un solo médico?

—Sí; pero por fortuna no estoy solo. Hay una doctora que también tiene plaza en el pueblo, un pediatra que viene periódicamente y un servicio de guardia pagado exclusivamente por el Ayuntamiento.

—¿A cuántos enfermos ve usted al cabo del día?

—No menos de cien o ciento veinte.

—¿Con que problemas ha de enfrentarse cada día para desarrollar su labor en Mejorada del Campo?

—Mire usted, problemas hay muchos, pero lo primero que hace falta es ser realista, intentar ir solventando las dificultades con los medios de que se va disponiendo y dando pasos adelante. Lo que sí puedo decirle es que el Ayuntamiento me está ayudando en todo sin la más mínima reserva; hasta incluso paga las medicinas de aquellos enfermos que no están afiliados a la Seguridad Social

o que carecen de medios económicos.

—¿De qué medios dispone, por ejemplo, para un caso de urgencia que pueda requerir una hospitalización?

—En esos casos tenemos que trasladar al herido en coches particulares hasta Madrid o avisar a la ambulancia más cercana, que tiene su base en Coslada, y desplazar al enfermo allí o a la capital.

—¿Y eso es suficiente?

—Mire: eso es lo que tenemos y con eso es con lo que nos tenemos que ir arreglando. Desde luego, si yo pudiera disponer simplemente de una ambulancia con una pequeña dotación de material sanitario y de un centro hospitalario pequeño, ya podría decir que los problemas en este pueblo habían terminado en el terreno de la sanidad.

## VISITAS A 18 PESETAS

—¿De qué fuentes obtiene sus ingresos un médico rural?

—Tenemos una asignación de 18 pesetas al mes por cada cartilla de la Seguridad Social a cuyos beneficiarios tenemos a nuestro cargo, más unas treinta mil pesetas como retribución de las labores de jefe local de Sanidad.

—... y aparte, las iguales y las consultas particulares...

—Eso no suele ser un capítulo importante. La mayor parte de los enfermos vienen por la vía de la Seguridad Social.

## LAMENTOS AL AMANECER

La vida del doctor Olabi comienza cuando todavía es de noche. Por término medio, son de dos a cuatro las llamadas nocturnas que se reciben en su teléfono antes de que amanez-

El Ayuntamiento —dice el doctor Olabi— ha cooperado en mejorar la asistencia médica al pueblo



El pueblo de Mejorada es representativo de la realidad provincial madrileña, por eso CISNEROS se desplazó allí para conocer la problemática sanitaria y a su «médico rural»

ca. Incluso cuando sale a primeras horas de la mañana para iniciar su labor profesional, rara es la mañana en que no tiene frente a su puerta un par de madrugadores pidiéndole que se pase por sus casas en

cuanto pueda.

De nueve a once y media, el doctor pasa la consulta de la Seguridad Social (65-70 enfermos en un tiempo de dos a tres horas). Después atiende a los avisos domiciliarios, que duran

hasta más o menos la hora de comer. A primera hora de la tarde pasa su consulta privada —«con poca gente, no crea», y atiende posteriormente a las labores administrativas del seguro.

Por último, el médico de Mejorada atiende a sus labores de jefe local de Sanidad y miembro de la junta municipal del ramo: revisar los análisis del agua de consumo, vigilar la higiene del matadero, comprobar el estado de salubridad de los nuevos establecimientos que se abren en la localidad, etc.

La señora Olabi no pudo recordar exactamente a preguntas de CISNEROS cuando fue la última vez que salió al cine con su marido o acudieron juntos a una fiesta.

—De todos modos —añade el doctor—, no nos tome por víctimas. Todo médico rural sabe a lo que viene y simplemente debe aceptarlo como su trabajo; un trabajo que no puede hacerse en ningún caso sin una gran carga vocacional.

—Doctor, ¿en la medicina rural, el trato entre médico y enfermo favorece la curación de éste?

—Sin duda alguna. El hecho de ser vecinos y amigos de cada día hace que cuando te necesitan como médico, la confianza que sienten hacia ti es mucho mayor y la confianza en el médico supone un importante porcentaje de las posibilidades de curación. De todos modos, la mejor ayuda que se nos podría prestar a los médicos rurales serían unas buenas campañas divulgativas sobre medicina y cuidados preventivos, que evitasen las enfermedades y consiguientemente nos quitaran trabajo.

J. A. ARTERO

Existe una proporción desfavorable entre los niveles de obra y el número de técnicos de alta y media cualificación

## DIPUTACION NECESITA INGENIEROS

En el último pleno provincial, la propuesta de la Delegación de Vías y Obras de aumentar las contrataciones de ingenieros no prosperó

No prosperó en el último pleno de la Diputación Provincial la propuesta de la Delegación de Vías y Obras para la contratación de personal técnico para el citado servicio.

Tal propuesta de contratación se realizó en base a las necesidades que la propia delegación tiene para hacer frente a la elaboración o información de proyectos, dirección de obra o asesoramiento técnico, realizables con un presupuesto de casi cuatro mil quinientos millones, como el que tenía Vías y Obras para 1980, pero UCD no supo o no quiso entender las razones para una contratación como ésta.

Desde hace dos años, sólo tres ingenieros superiores, de los cuales uno era director del servicio, y siete ingenieros técnicos, son el

personal especializado con que cuenta la delegación, y ni hace dos años, cuando la inversión era cinco veces menor a la actual, ni en la actualidad se podía garantizar un normal desarrollo de los planes de Vías y Obras para la provincia.

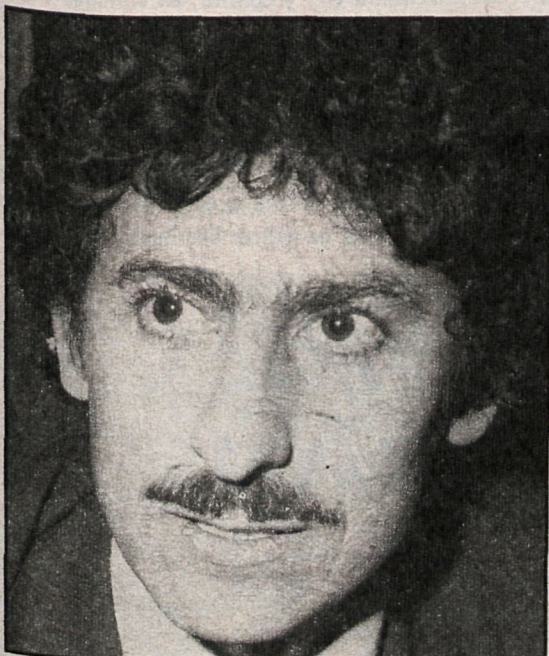
Ni aún recurriendo a la elaboración de gran parte de los proyectos por consultores o por el Colegio de Ingenieros de Caminos se ha podido descargar el servicio de dirigir las obras de los trabajos de conservación o del asesoramiento técnico a los municipios.

Con el aumento progresivo de

trabajo, atribuciones y presupuestos de la Diputación, la situación se ha ido agravando progresivamente, y a principios de año, los dos ingenieros encargados del servicio de Vías y Obras ya comunicaron a la dirección su imposibilidad de hacerse cargo de más direcciones de obras de las que tienen a su cargo.

Y, como dato curioso, en estos momentos existe una proporción muy desfavorable entre los niveles de inversión, obra o actividad y el número de técnicos de alta y media cualificación, desproporción que no existe ni en la Administración pública ni en la empresa privada.

C. M.



Lorenzo Hernández, diputado provincial comunista, responsable de Vías y Obras