

# EL NUEVO AEROPUERTO DE MADRID LEVANTA SUSPICACIAS EN NAVALCARNERO

- ◆ Sería cuatro veces mayor que el de Madrid-Barajas, dando servicio a 40.000.000 de pasajeros/año
- ◆ Si no está acabado para el año 2000, el tráfico aéreo de Madrid quedaría completamente colapsado

Las pasadas elecciones municipales del 3 de abril han remozado los ayuntamientos de nuestra provincia y han traído a nuestras corporaciones nuevos hombres y nuevas caras. Ayuntamientos que tendrán que enfrentarse a graves problemas que, hoy por hoy, tienen planteados cada uno de nuestros municipios. Los partidos políticos concurrentes a los comicios han realizado un gran alarde en sus programas intentando dar solución a todos y cada uno de estos problemas, desde la contaminación, abastecimiento y construcción a los derivados del fuerte desarrollo demográfico de la provincia. Pero hay que resaltar un punto de gran trascendencia e importancia para Madrid que todos y cada uno de los partidos han dejado en el tintero. Se trata de un viejo proyecto para solucionar un problema que día a día se viene agravando de forma alarmante: es el ya conocido nuevo aeropuerto de Madrid, sobre el que se cierne el más absoluto secreto, tanto a esferas oficiales como extraoficiales. Según todas las previsiones, dicho aeropuerto se ubicaría en la zona sur-oeste de Madrid y, más concretamente, en alguno de los puntos comprendidos en un gran triángulo cuyos vértices serían: Brunete, Navalcarnero e Illescas.

## LOS ANTECEDENTES

En vista del incremento aéreo que han venido experimentando el aeropuerto de Madrid-Barajas y dado el paralelo aumento de la base aérea de Torrejón, la Subsecretaría de Aviación Civil comenzó a abordar, en tiempos del Plan Especial de Infraestructura del Transporte (diciembre de 1975), algunas posibles localizaciones para el futuro aeropuerto, llegando, de acuerdo con el Ministerio del Aire, a señalar una «zona probable de localización de instalaciones aeronáuticas», que se reflejó en los planes e aprobación inicial del plan especial de Infraestructura del Transporte, donde se señalaba las proximidades de Navalcarnero como lugar más idóneo. Posteriormente, y finalizado el período de audiencia a corporaciones de dicho plan, se decidió no incluir ninguna localización en la redacción definitiva del P.E.I.T. (Plan Especial de Infraestructura del Transporte), a consecuencia de que la Subsecretaría de Aviación Civil no tenía estudiados en profundidad los distintos emplazamientos.

A pesar de todo esto, el nuevo emplazamiento quedó reflejado en las normas provinciales de planeamiento que se habían encargado a COPLACO

en abril del 76, fecha en la que por primera vez se anunció que estaría disponible un profundo estudio sobre dicho aeropuerto. Lo cierto es que este estudio, que fue abordado por la sección de planificación de Subsecretaría, se concluyó el pasado año y se envió, aproximadamente, a 15 departamentos ministeriales con competencia sobre el tema. Este estudio observaba las localizaciones que, desde el punto de vista exclusivamente aeronáutico, eran más convenientes, señalándose más de 25 ubicaciones de las que un 90 por 100 pertenecían a la zona sur-oeste de Madrid, siendo Navalcarnero, en cualquiera de estos casos, el punto principal o polo de desarrollo más importante.

Es en este momento cuando el tema comienza a adquirir visos de realidad y cuando la prensa en general comienza a tener noticias en base a la postura de COPLACO que se resume en un informe mandado el 25 de abril del pasado año, haciéndose en él ciertas observaciones al estudio de subsecretaría y apuntando como primer problema del estudio que: partía de una política regional concreta, ya que señalaba a Madrid como centro de comunicaciones aéreas de primerísima importancia.

## POLEMICA EN NAVALCARNERO

Estando así las cosas y ante la completa desinformación que a nivel oficial tenía la corporación municipal de Navalcarnero, el anterior alcalde solicitó oficialmente a los organismos competentes, información cumplida sobre el estado de dicho proyecto, así como el lugar que la referida villa ocupaba en él, sobre todo dados los antecedentes de que, pásmense, la última noticia oficial del nuevo aeropuerto la tuvo el alcalde, cuando don Rodrigo Baeza, delegado de gobierno de COPLACO, le comunicó en el año 75 que para el siguiente ejercicio le informaría de la definitiva ubicación del aeropuerto.

Esta vez la respuesta oficial no se produce, como de costumbre, aunque



El nuevo aeropuerto será cuatro veces mayor que el de Madrid-Barajas

se sigue profundizando y estudiando el proyecto en cuestión. Datos reveladores a este respecto son las autopistas de peaje A-4 y A-5 que figuraban ya, allá por el año 75, en el P.E.I.T. (antes de ser aprobadas en Consejo de Ministros) y que, evidentemente, su trazado daba servicio a un posible aumento de tráfico en la zona de Alcorcón, Móstoles, Navalcarnero, Serranillos y Cubas, así como, por otro lado, la zona de Illescas. Esto, junto a los desvíos de los tres primeros pueblos citados ponían a la zona en lugar preferente de comunicaciones terrestres, dado que, además, el suburbano ha llegado a Móstoles, comenzándose a explanar los terrenos para Navalcarnero.

### UN PARON EN EL PROYECTO

Enrique de Guzmán, a la sazón subsecretario de Aviación Civil, es nombrado presidente de Iberia, sucediéndole en el cargo Fernando Pinedo, quien, aparte de no hacer la más mínima declaración sobre el tema, parece frenarlo en su desarrollo, dadas las peculiares circunstancias de su mandato en Subsecretaría, que se enfrenta a unas nuevas legislativas por esa época, así como a las recientes muni-

cipales que han cambiado en forma evidente el panorama político español.

El nuevo Ayuntamiento de Navalcarnero, formado en su mayoría por hombres vinculados al Grupo Independiente que comparte la mayoría con el P.S.O.E., solicita por medio de su alcalde, Francisco Sandoval Caballero, nueva información sobre el proyecto, pues el nuevo alcalde comienza a preocuparse de forma evidente por las posibles incidencias del aeropuerto en el Plan General aprobado para todo el Municipio. Dicho Plan General, insuficiente si el proyecto recae sobre Navalcarnero, se ve condicionado increíble e irregularmente por unas normas subsidiarias.

Pero, ¿cuál es la postura de la nueva corporación municipal de Navalcarnero? Nos hemos puesto en contacto con el recientemente elegido alcalde de esta Villa, don Francisco Sandoval Caballero, número uno de la candidatura independiente que ha triunfado en esta localidad:

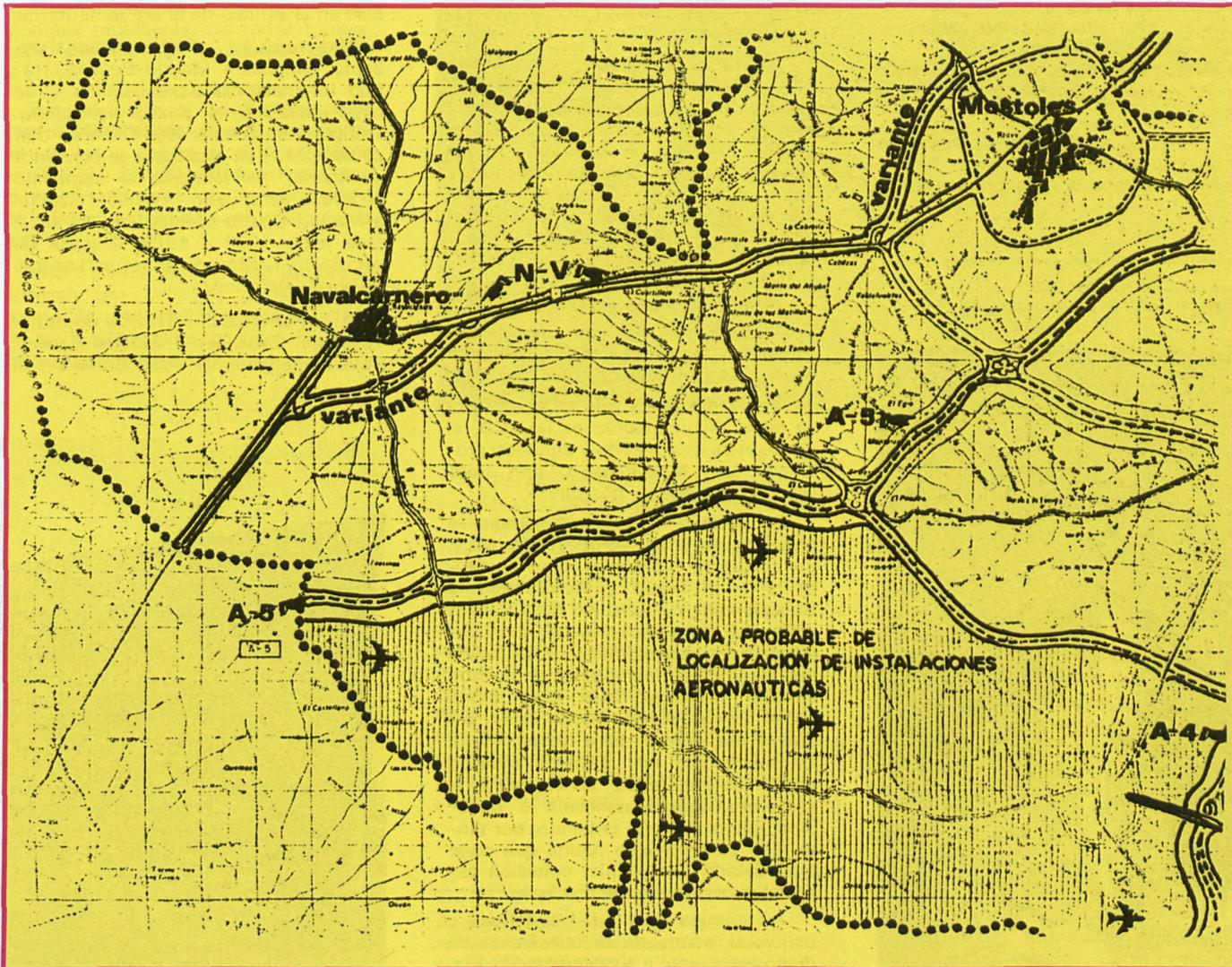
«El estudio inicial puede ayudar a la economía de esta zona, que se encuentra en franca diferencia con la zona norte de la capital de España. Qué duda cabe que existen terrenos dentro del partido judicial que serían los más idóneos para esa instalación. Teniendo en

cuenta que esta zona, al carecer de industria, se ha dedicado en su mayoría a la agricultura y, actualmente, a base del sacrificio de muchos agricultores de la zona, ha hecho productivas zonas totalmente áridas, este factor debe ser tenido muy en cuenta a la hora de la planificación de esas zonas.»

—Como hombre nacido en Navalcarnero, usted ha podido compulsar desde hace tiempo la opinión de los habitantes de esta Villa con respecto al aeropuerto. ¿Cuál es su opinión ante la posible ubicación de dichas instalaciones aeronáuticas en las proximidades del término municipal de Navalcarnero?

—Sin duda alguna, convertiría no sólo al partido judicial, sino a toda esta zona en lugar industrializado absorbiendo la mano de obra de todos los pueblos del contorno. Ahora bien, traería consigo muchos y muy graves problemas para el municipio. Empezando por el derivado de la expropiación del suelo, que a muchos pequeños agricultores perjudicaría, la servidumbre a una contaminación en grave y constante aumento, agravado por nuestra proximidad a Madrid, y que nos convertiría en núcleo altamente contaminado, aunque confío en que para esa fecha la técnica haya paliado de forma notable este problema. Por tanto, considero

PLANO N.º 1.—En el año 1975 y en el Plan Especial de Urbanismo de COPLACO, figuraba una zona de instalaciones aeronáuticas junto a Navalcarnero. La A-4 y A-5 quedaban reflejadas antes de ser aprobadas en Consejo de Ministros





Francisco Sandoval Caballero, alcalde de Navalcarnero: «Pondremos nuestras condiciones al aeropuerto»

fundamental el que, previa a la proyección, a la instalación y puesta en funcionamiento de dicho aeropuerto, se dote a nuestra villa de una infraestructura que nos coloque en una situación holgada para que podamos absorber las posibles repercusiones.

—¿Qué exigencias serían las de este Ayuntamiento a cambio de aceptar el aeropuerto?

—Pienso que es un poco precipitado el decirlo, pero señalaría como fundamentales el que se nos proveyese de

José Luis Adell, concejal por el PSOE y número uno de la candidatura: «Que decidan los vecinos»



suficientes vías de acceso en todos los órdenes, planificación de su construcción a suficiente distancia del habitat de todos nuestros vecinos para que nunca pudieran verse afectados por ruidos así como por accidentes que de él se derivasen. Una adecuada repoblación forestal en áreas proporcionales e incremento de contaminación motivado. Debo recalcar como fundamental que mi postura personal y la del grupo que represento se podría resumir, en definitiva, en que en modo alguno la instalación y puesta en marcha de ese aeropuerto se haría con nuestro consentimiento siempre y cuando las molestias que actualmente están padeciendo los habitantes próximos a otras instalaciones de similar tipo, quedasen garantizadas en su desaparición, ahora que el tiempo puede y debe prever.

### OTRAS OPINIONES

Importante es compulsar la opinión de la segunda fuerza política municipal; se trata del PSOE, quien nos declaró por boca del concejal José Luis Adell (número uno de su candidatura):

«Nosotros no hemos previsto esta postura en nuestro programa, creemos que debe ser lo que el pueblo decida.»

—Dada la importancia de este proyecto para el futuro de la villa, ¿ni siquiera han tomado una decisión o una opinión frente a este aeropuerto que, posiblemente, podría cambiar la vida de toda la comarca?

—Nosotros luchamos por un Ayuntamiento democrático y con verdadera representación del pueblo, por tanto, esto es una decisión que compete al pueblo, nosotros le consultaríamos de alguna forma, o bien por medio de algún mecanismo que contemple la Ley de Régimen Local, o poniendo el dossier a información pública y esperando las respuestas.

—Pero, a priori, ¿no han decidido nada sobre este particular?

—Nosotros no sabemos nada de este proyecto y, por tanto, habría que esperar a ver cómo se desarrollaban las cosas.

Finalmente y dado que la tercera fuerza en el Ayuntamiento es la UCD, el concejal de este partido y diputado provincial por Navalcarnero, don José María López Malla, nos dijo:

«Lo primero es que este estudio se convierta en un anteproyecto formal y, por supuesto, habría que tomar contacto de forma clara y directa con la Subsecretaría de Aviación Civil, que es quien ha abordado este estudio. Determinar los lugares reales de ubicación que tendría este aeropuerto en nuestro término municipal. Más tarde, como todos los proyectos, puede tener sus pros y sus contras para Navalcarnero. De momento, no tenemos muchos elementos de juicio para pensar si verdaderamente beneficiaría o perjudicaría al municipio. Entiendo, por tanto, que para ver esto habría que crear a su debido tiempo una comisión especial para que estudiara el tema.

—A primera vista, ¿qué beneficios y perjuicios acarrearía la instalación de dicho aeropuerto a Navalcarnero?

—En principio, crearía puestos de trabajo suficientes para toda la comarca, se dotaría al municipio de recursos para hacer una infraestructura moderna. Inconvenientes, muchos: pérdida de tranquilidad, contaminación, ruidos, etc. Todo esto pienso que sobre el papel habría que sopesarlo y hacer una balanza de pros y contras.

### CARACTERÍSTICAS DEL AEROPUERTO

Pensado como cuatro veces mayor que el actual de Barajas, se presupuestó en el año 1977 la cantidad de 25.000 millones, cifra que, indudablemente, debe ser actualizada conforme los precios y depreciación actual, así como por la subida del coste de vida.

Sería catalogado como aeropuerto de primera categoría y daría servicio, según las previsiones del estudio de la Subsecretaría de Aviación Civil, a 40 millones de pasajeros al año (Barajas tuvo el año pasado cerca de 13 millones de pasajeros). Esto es muestra palpable del aumento de población en la capital de España, así como su incremento en tráfico intercontinental, ya que este aeropuerto no se prevé para dar servicio a toda la nación, sino para absorber el incremento de tráfico que irremediablemente padecerá Madrid en el año 2.000.

Las tres posibilidades para absorción de tráfico de dicho aeropuerto se señala en el estudio de la siguiente forma:

**Alternativa 1.**—Tráfico nacional excepto Canarias, a Madrid-Barajas. Tráfico internacional transoceánico o de larga distancia, al nuevo aeropuerto. Tráfico internacional más Canarias con países CEE, y en esta fecha se comienza a travasar parcialmente el segmento al nuevo aeropuerto. Aviación General a Madrid-Cuatro Vientos, que se saturaría hacia 1992 y 1993. A partir de esta fecha habrán de entrar en servicio nuevas instalaciones.

**Alternativa 2.**—Tráfico nacional (excepto Canarias) a Madrid-Barajas. Tráfico internacional (más Canarias) al



Vista del Ayuntamiento de Navalcarnero. Una corporación nueva para un viejo proyecto

nuevo aeropuerto). Aviación general a Madrid-Cuatro Vientos, Madrid-Barajas y a nuevas instalaciones que habrán de entrar en servicio hacia 1998 por saturación de Madrid-Cuatro Vientos a su máxima capacidad.

**Alternativa 3.**—Tráfico internacional transoceánico o de larga distancia a Madrid-Barajas. Tráfico nacional e internacional con países e la CEE y de corta-media distancia al nuevo aeropuerto. Aviación general a Madrid-Cuatro Vientos y Madrid-Barajas, quedando saturado el primero hacia 1996, circunstancia que exigirá la puesta en servicio de nuevas instalaciones a partir de este año.

### LOS PROBLEMAS

Muchos y muy complejos son los problemas que el estudio de subsecretaría se ha encontrado en su ya largo caminar. Lo que es evidente es que, de una forma u otra, este aeropuerto de Madrid ha de estar funcionando en el año 2000, puesto que si no, el tráfico aéreo de la capital de España estará totalmente colapsado, con los subsiguientes problemas. De todas formas, cabe destacar las siguientes críticas al proyecto:

Por una parte, el estudiar los parámetros técnicos del nuevo aeropuerto, uno de los cuales es el coste; se estima en 20.000 a 25.000 millones de pesetas, lo que representa un condicionante de primer orden para el crecimiento futuro de Madrid.

Más adelante, en el propio estudio se analizan una serie de aspectos que permitirán una selección más detallada de las localizaciones preseleccionadas. Estos aspectos o criterios son:



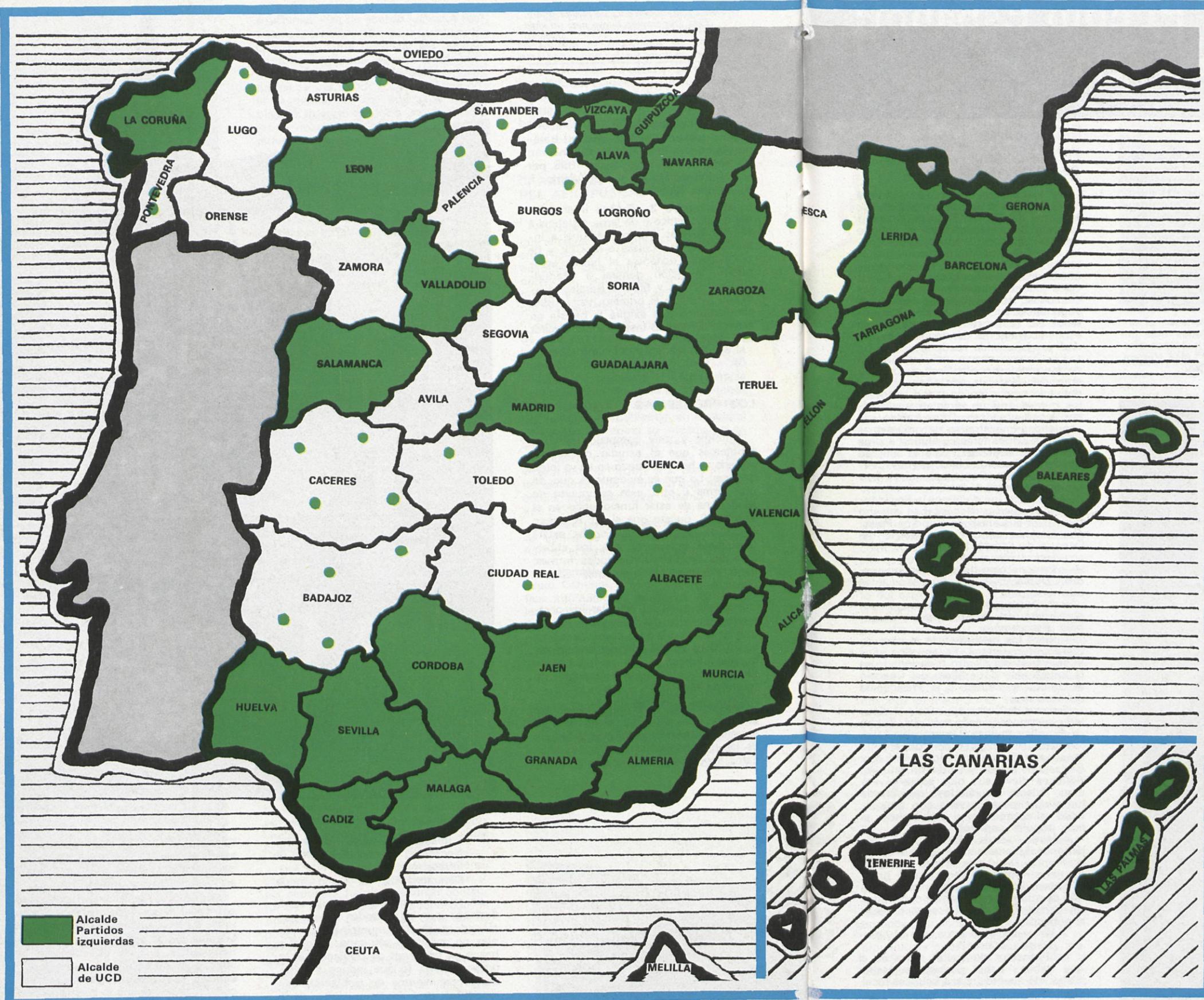
- Población afectada físicamente.
- Necesidad de desplazamiento de infraestructuras.
- Características de los terrenos.

En relación con este capítulo es de destacar que los métodos de proyección de población municipal que emplea no son muy correctos, ya que se basan en las series de población anteriores a 1970, lo que induce a considerar crecimientos de población muy reducidos para los municipios de la periferia metropolitana y provincial, como consecuencia de que su crecimiento viene condicionado por el de la con-

turbación madrileña. Esto tiene importancia de cara a considerar el impacto del nuevo aeropuerto y, principalmente, su impacto medio ambiental.

Por último, y para no cansar al lector con más datos, sólo reseñar que de todas las localizaciones propuestas para la ubicación de este aeropuerto, las más importantes inciden directamente, en tanto polo de desarrollo, sobre Navalcarnero. Y tanto esto es así, que en dicho estudio se denomina la zona sur-oeste de Madrid como zona de «Navalcarnero». Con que el nuevo Ayuntamiento tendrá que ser escuchado también y, sobre todo, debe ser informado con puntualidad, pues es él el primer organismo afectado.

Plaza de Navalcarnero. Una carretera nacional con semáforos para dar acceso a un super-aeropuerto



# LOS ELEGIDOS

## en las capitales de provincia

YA todas las capitales y la inmensa mayoría de los pueblos españoles tienen alcalde elegido democráticamente. A continuación publicamos la lista de los que registrarán las capitales de provincia durante los próximos años.

**Albacete:** Salvador Jiménez Ibáñez (PSOE), treinta y cuatro años, abogado.

**Alicante:** José Luis Lassaletta Cano (PSOE), treinta y ocho años, funcionario de la Caja de Ahorros.

**Almería:** Santiago Martínez Cabrejas (PSOE), treinta y dos años, abogado laboralista.

**Avila:** Pedro García Burguillo (UCD), cuarenta y cinco años, profesor de EGB.

**Badajoz:** Luis Movilla Montero (UCD), cuarenta y siete años, profesor de EGB.

**Barcelona:** Narcís i Serra (PSC-PSOE), treinta y siete años, economista.

**Bilbao:** José Castañares (PNV), cincuenta y cinco años, gerente.

**Burgos:** José María Peña Sanmartín (UCD), treinta y nueve años, economista.

**Cáceres:** Luis González Cascos (UCD), cincuenta y tres años, industrial y ex presidente de CEPYME.

**Cádiz:** Carlos Díaz Moreno (PSOE), cuarenta y tres años, abogado laboralista.

**Castellón:** Antonio Tirado Jiménez (PSOE).

**Ceuta:** Clemente Calvo Pecino (Independiente), cincuenta y tres años, médico.

**Ciudad Real:** Lorenzo Salas Céspedes (UCD).

**Córdoba:** Julio Anguita González (PCE), treinta y cinco años, profesor de EGB.

**La Coruña:** Domingo Merino Mejuto (Unidade Galega), treinta y nueve años, agente comercial.

**Cuenca:** Andrés Moya López (UCD), cuarenta y cuatro años, médico, ex senador y ex alcalde.

**Gerona:** Joaquín Nadal i Ferreras (Independiente en la Coalición de Socialistas de Catalunya), treinta y un años, profesor de Filosofía y Letras y director del Colegio Universitario de Gerona.

**Granada:** Antonio Camacho García (PSOE), cuarenta y ocho años, subdirector de la Caja de Ahorros.

**Guadalajara:** Francisco Javier de Irizar (PSOE), treinta años, abogado.

**Huelva:** José Antonio Martín Rite (PSOE), treinta y siete años, abogado laboralista.

**Huesca:** José Antonio Llanas Almudévar (UCD), sesenta años, farmacéutico.

**Jaén:** Emilio Arroyo López (PSOE), treinta y cinco años, licenciado en Filosofía y Letras.

**León:** Gregorio Pérez de Lera (PSOE), treinta y un años, profesor de Filosofía.

**Lérida:** Antonio Ciurana Zaragoza (PSC-PSOE), treinta y seis años, economista.

**Logroño:** Miguel Angel Malín Castellanos (UCD), treinta y nueve años, abogado.

**Lugo:** José Novo Freire (UCD).

**Madrid:** Enrique Tierno Galván (PSOE), sesenta y un años, catedrático.

**Málaga:** Pedro Aparicio Sánchez (PSOE), treinta y cinco años, médico.

**Melilla:** Rafael Ginel Cañamaque (UCD), cuarenta y seis años, licenciado en Derecho.

**Murcia:** José María Aroca Ruiz-Funes (PSOE), cuarenta y seis años, médico.

**Orense:** José Luis López Iglesias (UCD).

**Oviedo:** Luis Riera Posada (UCD), cincuenta años, abogado.

**Palencia:** Francisco Jambrina Sastre (UCD), treinta y siete años, ingeniero agrónomo.

**Palma de Mallorca:** Ramón Aguilo Munar (PSOE), veintinueve años, ingeniero industrial.

**Las Palmas de Gran Canaria:** Manuel Bermejo Pérez (Unión Pueblo Canario), cincuenta y siete años, ingeniero agrónomo.

**Pamplona:** Julián Balduz (PSOE), treinta y cinco años, ingeniero.

**Pontevedra:** José Rivas Fontán (UCD), treinta y ocho años, profesor de EGB.

**Salamanca:** Jesús Málaga Guerrero (PSOE), treinta y tres años, médico fonoiatra.

**San Sebastián:** Jesús María Alkain Marticorena (PNV).

**Santa Cruz de Tenerife:** Manuel Hermoso (UCD), cuarenta y tres años, ingeniero industrial.

**Santander:** Juan Ormaechea Casón (UCD), treinta y nueve años, abogado. Ha sido el último alcalde de esta capital.

**Segovia:** José Antonio López Herranz (UCD), cuarenta y dos años, médico estomatólogo.

**Sevilla:** Luis Urunuela Fernández (PSA), cuarenta y dos años, abogado.

**Soria:** José Luis Liso Martín (UCD), cuarenta y cuatro años, industrial.

**Tarragona:** José María Recasens Comes (PSC-PSOE), sesenta años, administrativo e historiador.

**Teruel:** Ricardo Sánchez (UCD).

**Toledo:** Juan Ignacio de Mesa Ruiz (UCD), treinta y un años, perito químico.

**Valencia:** Enrique Fernando Martínez Castellanos (PSOE), treinta y ocho años, analista de sistemas.

**Valladolid:** Tomás Rodríguez Bolaños (PSOE), treinta y ocho años, perito químico.

**Vitoria:** José Angel Cuerda (PNV), cuarenta y cinco años, abogado.

**Zamora:** Victoriano Martín Fid (UCD).

**Zaragoza:** Ramón Sainz de Baranda (PSOE), cincuenta y tres años, abogado.

# Museo Nacional del Pueblo Español: museo entre rejas

1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979... 6 años de clausura para un Museo enraizado en el alma del mismo pueblo español. Cuando hoy cada región busca sus fuentes culturales para encauzar su idiosincrasia en el camino de sus tradiciones, costumbres e identidad, «irónicamente» un centro, que podía aportar conocimientos al respecto, permanece amordazado en una de las naves del Hospital de San Carlos, «sito» en Atocha 108. Cajas, archivos, cuadros, reposan con un casi R.I.P., cuidados y mimados por sus conservadores, pero sin posibilidad de proyección hacia el exterior. Las piezas, enjauladas y encarceladas, testimonian una vez más esa especie de caos cultural tan propio de nuestro

país. Un museo de colecciones nada insignificantes y casi a la cabeza del mundo en algunas de ellas. Mientras otros museos etnológicos extranjeros como el Bokrij (Bélgica), Copenhague (Dinamarca), de Skanem (Estocolmo), el galés Folks Museum de Cardiff... son el orgullo de sus habitantes y los han instalado en espacios abiertos para poder mostrar sus *hábitats*, el nuestro no posee un mal trozo de tierra para afirmar «aquí estoy».

*Seis*, y vamos para *siete*, son muchos años de olvido.

—No niego que necesitasen el antiguo local para actividades más importantes, pero deberían habernos ofrecido otro —insiste María Luisa Herrera, directora actual del Museo.

## EL PEZ GORDO SE COME AL PEZ CHICO

La historia se remonta a julio de 1973, cuando se le comunica al Museo Nacional del Pueblo Español, suficientemente bien instalado en el antiguo Palacio de Godoy, y hoy sede del Centro de Estudios Constitucionales, la orden de desalojar. No se trataba de una broma. A las cuarenta y ocho horas, cajas y demás embalaje partían en dos camiones, dóciles bueyes uncidos al yugo hacia su nuevo destino: los sótanos del Teatro Real. Sótanos que en septiembre del 73 denunciaron humedad y agujeros de roedores.

Las causas corren por los pasillos de las entidades oficiales, o corrieron entonces. Hace ya seis años. Unos lo definen como «uno de tantos golpes a los que el antiguo régimen nos tenía tan acostumbrados». Otros hablan «de capricho administrativo de organismos oficiales». Unos terceros aluden a «una medida de seguridad para la entidad Centro de Estudios Políticos (hoy Centro de Estudios Constitucionales), que fue la que exigió el local.

—La orden fue dada por la Presidencia del Gobierno. Necesitaban nuestro local para el Centro de Estudios Políticos, alojado antes en el edificio del Consejo de Estado, hoy Senado.

—Una razón suficiente...

—Pero no para dejarnos sin «vivienda». Debieron haber buscado antes otro local.

—Se habla de que la Presidencia del Gobierno fue inspirada por alguien para ese cambio.

—Bien, los motivos más a «ras» de tierra son concretos. En aquellos años la secretaria del Centro mencionado se le antojó salir del edificio del Consejo de Estado e interesó a la Presidencia del Gobierno.

Ese «ras de tierra» apuntan a la diputado entonces y secretaria del Centro de Estudios Políticos, la señorita Belén Landáburu, que creyendo conveniente la separación de las dos entidades: Consejo de Estado y Centro de Estudios Políticos clavó sus ojos sobre el vecino Palacio de Godoy, que desde hacía muchos años vivía con tranquilidad almacenando y exhibiendo el arte popular español.

—Mire —añade María Luisa— dejémonos de lamentarnos sobre la época de Franco. De lo que se hizo o se dejó de hacer. Interesa, ahora, mirar hacia el futuro. Lo que sí tiene menos sentido es que permanezcamos encerrados sin perspectivas de ofrecer el material al público.

—Yo seguiría un poco con el pasado. ¿Nadie protestó?

—El director de Bellas Artes es el que debiera haber protestado. Haber dicho «de acuerdo, hace falta ese local, pero dennos otro».

—¿...?

—Pérez Embid era entonces director de Bellas Artes e hizo muchísimo por los museos. No me gusta hablar mal de él, pero ese era un motivo de dimisión. A mí me dijo que había dicho al ministro que si quisiera que dispusiera de su cargo. Al menos lo pensó. No sé cómo quedó todo en realidad, pero no se hizo nada. De todas formas, a los seis meses cesó en su cargo.

