



Normativo municipal. Editado por el Ayuntamiento de Madrid

Director: Rodolfo Serrano

1-15 de abril de 1989. Número 144

El alcalde le impuso la medalla de honor

El Rey, hijo adoptivo de Madrid

Su Majestad el Rey don Juan Carlos recibió el pasado miércoles, 29 de marzo, la medalla de honor de la Villa y el nombramiento de hijo adoptivo de Madrid. En un acto que se celebró en el Salón de Plenos del Ayuntamiento, con asistencia de toda la corporación, el alcalde entregó al Rey los distintivos que, por primera vez, se conceden a un monarca.

El coche de Sus Majestades, un Mercedes azul metalizado llegó, a la Plaza de la Villa cuando el reloj del Ayuntamiento comenzaba a desgranar las doce campanadas. Junto a la calle Mayor esperaban el alcalde, Juan Barranco, y su esposa, Ester Herrezuelo. Los Reyes saludaron a sus anfitriones y subieron a un podio para escuchar el himno nacional. A continuación, don Juan Carlos y Barranco pasaron revista a un escuadrón a caballo de la Policía Municipal. El Rey llevaba en la mano el bastón de corregidor que le había entregado Barranco a su llegada.

Primer vecino

«Como alcalde, y en nombre de la corporación que presido, es para mí una muy grata satisfacción daros la bienvenida a esta Casa de la Villa, hogar de todos los madrileños», dijo

(Pasa a la última pág.)



El alcalde de Madrid, Juan Barranco, entrega la vara de alcalde a Su Majestad el Rey

JUAN GONZALEZ

EN ESTE NUMERO

El Ayuntamiento adquiere el Palacio de Linares. Pág. 4

Alejandro Sawa, la mala estrella de un bohemio. Pág. 10

ESPECIAL TRANSPORTES

Págs. 11 a 30

VILLA Joven

En busca del primer empleo.

Intercambio de estudiantes.

Tiendas de discos baratos.

... de España

RODOLFO SERRANO

Fueron entonces y ahora los embajadores de la España de charanga y pandereta, de refrito y oropel, de peineta y banderillas. Lo más tónico y absurdo, lo más cutre y vergonzoso lo pasearon por el mundo en una singular cruzada para convencer a todos que España era sólo eso. Taparon las miserias bajo papel de seda, y cubrieron con taconeos y rasgueos de guitarra cualquier eco de injusticia.

España, para ellos, fue —no ya un coto— su patio particular. Donde, además, nunca llovía. Y en el que —cuando llegaron las primeras lluvias— tuvieron la suerte de encontrar cobijo. Tal vez porque siempre supieron dar caba y sobo al dueño del invento. En eso siempre fueron constantes. Hicieron de su ignorancia y desvergüenza sus mejores dones como bufones del poder. Y cuando las cosas cambiaron, la mañana les cogió vestidos y en orden. Preparados para cualquier cosa.

Ahora exigen trato y prebenda, basándose en un pasado que han tenido la habilidad de convertir en gloria nacional. Ellos —aseguran— son distintos. Monumentos vivos. Y tratan de imponer —con fácil complicidad— que hay dos varas de medir y diferentes códigos y éticas, según de quién y de lo que se trate.

Ocupan páginas enteras. Y sus disparates se repiten de boca en boca como sentencia de sutilísimo filósofo. Y lo han conseguido. Lo consiguen casi todo: aplauso y comprensión, buen trato y palmadas en los lomos. Y, mientras, barren su patio, lo adornan y enjalbegan, seguros como están de que nunca serán ellos el cadáver que pasará ante la puerta. Nos tienen rodeados.

(A.M.P. Peón de albañil, casado. Vive con mujer y cuatro hijos en un pequeño piso. Cada mes, cuando cobra su nómina, se lleva un disgusto. A él le parece que Hacienda le retiene cada vez más.)

Décimo aniversario de la constitución de los ayuntamientos democráticos

El próximo día 3 de abril se cumplirá el décimo aniversario de las primeras elecciones libres, tras la guerra civil, para constituir los ayuntamientos democráticos. El primer gobierno municipal, presidido por Enrique Tierno Galván, tomaría posesión un mes después. Sobre la trascendencia que ha tenido este acontecimiento para la ciudad de Madrid, VILLA DE MADRID dedicará una serie de páginas especiales en su próximo número.

Edita
Ayuntamiento de Madrid
Director
RODOLFO SERRANO
Subdirector
FERNANDO F. SANZ
Redactora Jefe
MARÍA JOSÉ CAVADAS

Redactores y colaboradores
Carmen Santamaría, Anabel González Gárate, Alejandra Acosta, Miguel A. Becerra, Antonio D. Olano, María Luisa García, Ana S. Niño, Pilar Aller, María Victoria Cansinos, Eduardo de Guzmán, José Antonio Novais, José María Latorre, Luis Sastre, Susana Blázquez, F. Hernández Cava (Arte), Angel Luis Inurria (Cine), Enrique Centeno (Teatro), Julio Muñoz (Música pop), José Enriquez (Espectáculos infantiles y juveniles), Antonio Ruiz del Arbol (Gastronomía) y Fernando Bárcenas (Viajar)

Confección
LUIS GARCÍA

Fotografías
JUAN GONZÁLEZ
Y EMILIO SOLIVA

Documentación
MARIANO GORRO

Redacción y Administración
Plaza de la Villa, 4.
Casa Cisneros, primera planta. 28005 Madrid

Suscripciones
588 14 02

Redacción
588 17 08, 588 17 42
y 588 22 38

Consejo editorial
MANUEL ORTUÑO (PSOE)
CARLOS LÓPEZ COLLADO (PP)
RAFAEL SERRANO (CDS)
FRANCISCO HERRERA (IU)

Imprime
Imprenta de la Comunidad
Alcobendas

Depósito legal:
M. 4.194-1958
Tirada 125.000 ejemplares
Control

VILLA DE MADRID pretende ser un periódico abierto a todos los madrileños como reflejo de la pluralidad ideológica existente en la sociedad española. Su contenido es eminentemente informativo. Las opiniones sobre la política municipal sólo se manifiestan a través de los representantes de los distintos grupos políticos del Ayuntamiento, en las cartas de los lectores y en los artículos y reportajes firmados.



Piscina Moscardó

Desearíamos hacerles saber que ante la carencia de instalaciones deportivas cubiertas en el distrito de Usera, 10.146 vecinos de este barrio nos hemos agrupado, para solicitar de nuestro Ayuntamiento la remodelación de la actual Piscina Municipal Moscardó, para convertirla en una instalación cubierta. Pedimos un gimnasio sobre los actuales vestuarios y la cobertura, acristalado y climatización de la piscina olímpica. Esta hermosa instalación está en desuso ocho meses al año.

Esta petición a nuestra Junta Municipal ha sido suscrita, entre otros, por Asociaciones de Vecinos, tan populares como, «La Chimenea», «Salud y Ahorro», «La Mancha»; Asociaciones de Padres de Alumnos de los colegios públicos y privados de la zona (tenemos 10.000 plazas escolares en el distrito). El Grupo de Apoyo y Seguimiento Usera II; el Club de Natación Moscardó, el único de los 20 clubs de natación municipales, que no dispone de una instalación próxima donde entrenar nueve meses al año; y otros muchos que no detallamos para no extendernos en exceso. Los que presentamos esta solicitud no tenemos con ello ninguna intención política, y sólo buscamos el mejorar nuestro barrio, en beneficio de todos, especialmente niños, jóvenes y nuestros queridos vejetes.

Nuestra Junta Municipal, a través del Consejo de Juventud y Deportes, que tan agradablemente preside el señor Fischer González, ha acogido nuestra petición con interés y agrado, comprendiendo la gran necesidad de facilitar a nuestros mayores la oportunidad de mantenerse en la mejor forma física posible, y de proporcionar a nuestros niños y jóvenes una completísima oportunidad deportiva, como es la natación, actualmente inaccesible para ellos. Nos aseguró que harán todos los trámites necesarios para llevar dicha propuesta al Pleno Municipal de Madrid, a



Instalaciones de la piscina Moscardó

fin de que sea aprobado para el presupuesto de 1990, ya que dicha remodelación debería llevarla a cabo el Instituto Municipal de Deportes. Desde estas líneas queremos pedir a los madrileños, y a sus representantes en el municipio, que acojan nuestra petición, comprendan su necesidad, y encuentren un hueco en los presupuestos municipales para atenderla, ya que todo el cono sur de Madrid se beneficiaría de dicha instalación, tan bien comunicada por transporte público con el resto de Madrid.

RAQUEL GARCIA MARTIN

Tragar plomo

Voy a exponer lo que está ocurriendo en mi calle. Alejandro González así se llama. Está situada entre la calle de Alcalá (casi enfrente de la madrileñísima Plaza de Toros) y la plaza América Española. Hace cuarenta años en esta calle no había nada más que solares, un laboratorio, el bar Cristales con su amplísimo jardín en la esquina, Casa Marcelino, taberna de buen vino y excelentes comidas caseras, en donde se hospedaban la mayoría de los picadores que actuaban en la Plaza de Toros durante la temporada taurina.

En la actualidad esta amplísima calle se ha quedado reducida a un simple callejón por la gran cantidad de coches apar-

ca aquí aparcan en batería, en una línea, en dos o como les viene en gana. El autobús n.º 12 que entra de Alcalá para finalizar en la calle Sancho Dávila, tiene grandes dificultades para poder pasar, dificultando estas interrupciones a la fluidez de la misma calle de Alcalá.

Según se van poniendo dificultades en las calles más céntricas, bien por prohibición, o por la ORA. Los coches van buscando las calles más idóneas para sus intereses. Si además de esto estas calles tienen establecimientos adecuados para satisfacer sus necesidades y pasar un rato con los amigos, mejor que mejor. Qué les importa polucionar el ambiente de esa calle si no es la suya. Y cuando el autobús n.º 12 tiene que estar esperando que le dejen pasar, está expulsando grandes cantidades de gases que van a parar a las viviendas de estos sufridos vecinos.

El que se esté construyendo en la plaza América Española un aparcamiento para residentes no va a solucionar nada en absoluto, pues los coches que aparcan en esta calle no son precisamente de sus residentes.

Los dos discos que hay en la entrada de la calle deberían de tener intermitencia el de la derecha, con el fin de que no cortara cuando no se cruza, el paso de los coches que bajan por Alcalá.

Antes de que empiece la temporada taurina señor concejal de Circulación, nos gustaría a los vecinos de esta calle

verla más des congestionada para no tener que tragar tanto plomo de las gasolinas.

FERNANDO SANTOS

Colaboración ciudadana

Consideramos que, como bien dice la Administración, en la solución de la circulación en Madrid, es imprescindible la colaboración de la sociedad, sólo así se evitará llegar a una situación límite en que se multipliquen considerablemente los accidentes tan frecuentes y en muchos casos con pérdidas de vidas humanas.

Consciente de esa colaboración, como ciudadano responsable, quiero exponer a la consideración del concejal correspondiente, lo siguiente:

En la calle de Cebreros, en el margen opuesta a los números 102 y 104, existe un trozo de calle, al final de la misma, después de pasar un semáforo, que carece de acera, habiendo un seto sembrado que separa una zona ajardinada. En dicho trozo aparcan coches, en batería, pegados al seto, y los peatones, que se dirigen al Batán, tienen que pasar por la calzada, detrás de los coches aparcados, con grave riesgo para su seguridad, precisamente por ser un punto peligroso, ya que coinciden tres direcciones: una, para salir al Paseo de Extremadura; otra, para el Batán, y otra, en sentido contrario, procedente del Paseo de Extremadura. Prueba de esta peligrosidad es que ya ha habido varios golpes. Además, parte es un depósito de basuras y escombros.

Como hay un refrán que dice: «más vale evitar que curar», sugiero que, por personal cualificado del Ayuntamiento se estudie el problema expuesto y se construya el trozo de acera al que hacemos referencia, por donde necesariamente tienen que pasar los peatones y puedan circular con más seguridad que lo hacen actualmente.

LORENZO SANZ HERNAN

PUENTE DEL TRABAJO (28 de Abril al 2 de Mayo)

ROMA en AVION SALIDA 28 de ABRIL
AVION I/R. 25.000 Pts.
AVION I/R. + 4 Noches HOTEL 40.000 Pts.

PARIS en AUTOCAR SALIDA 28 de ABRIL
HOTEL*** 19.600 Pts.

VIAJES en AVION

- AUSTRIA Ida y Regreso 29.000 Pts.
- PARIS Ida y Regreso 28.900 Pts.
- FRANKFURT Ida y Regreso 35.500 Pts.
- ZURICH Ida y Regreso 29.000 Pts.
- LONDRES Ida y Regreso 17.500 Pts.
- CANARIAS Ida y Regreso 20.000 Pts.

MALLORCA SALIDA en AVION el 28 de ABRIL
APARTAMENTO*** 24.000 Pts.
HOTEL*** 25.200 Pts.

IBIZA SALIDA en AVION el 28 de ABRIL
APARTAMENTO*** 24.900 Pts.
HOTEL PUEBLO 25.900 Pts.

MENORCA SALIDA en AVION el 28 de ABRIL
APARTAMENTO*** 22.800 Pts.
HOTEL PUEBLO 27.900 Pts.

VIAJES en AUTOCAR del 28 de ABRIL al 2 de MAYO

- BENIDORM 10.600 Pts.
- COSTA DEL SOL 11.500 Pts.
- LLORET DE MAR 10.900 Pts.
- SALOU 10.000 Pts.
- PEÑISCOLA 13.600 Pts.
- GANDIA 13.600 Pts.
- LA ZENIA 17.200 Pts.
- LA MANGA 14.100 Pts.

SI NO DESEA TRANSPORTE: DESCUENTO, A ESTOS PRECIOS DE 5.000 Pts.

SOLICITE NUESTRO FOLLETO DE CIRCUITOS POR: GALICIA, ANDALUCIA, ASTURIAS y CANTABRIA, PIRINEOS, ANDORRA y PORTUGAL



Viajes Barceló Viajes Interopa

- EN MADRID:
- C/. SANTA ENGRACIA, 175 (91) 253 48 08
 - C/. ALCALA, 165 (91) 276 73 21
 - C/. ENCARNACION, 4 (91) 521 50 11
 - C/. VINAROS, 2 (91) 415 50 99
 - AVDA. BRUSELAS, 51 (91) 255 84 41
 - PLAZA DE JESUS, 5 (91) 429 28 46

- EN ALCALA DE HENARES:
- C/. AZUCENA, 1 (EDIF. CUATRO CAÑOS) (91) 888 51 63

Los Cervantes llegan a Madrid

Juan Antonio Cabezas

ERA ya avanzada la primavera de 1566. Hacía cinco años que la pequeña villa manchega, ribereña del Manzanares, había sido convertida en Corte, por decisión unilateral de don Felipe II. «Capital de mis reinos», pluralizaba el Rey, porque podía. Capital del gran Imperio de Carlos I, en «cuyos dominios aún no se ponía el sol». Los Cervantes, el matrimonio Rodrigo y Leonor, con sus cinco hijos llegaban a Madrid procedentes de Sevilla. Habían atravesado La Mancha, turnándose sobre los lomos de tres caballerías. Una la acaparaba la hija Andrea, que traía en brazos a la recién nacida Constanza, fruto de sus fracasados, pero no estériles, amores con un estudiante sevillano. La instalación reciente de la Corte produjo a Madrid su primera crisis de crecimiento. La villa empezaba a asfixiarse dentro del corsé de pedernal de la segunda muralla árabe. No podía absorber el gran aluvión demográfico que arrastraba tras de sí la Corte de don Felipe. Para ampliar el recinto de la Villa, las puertas tradicionales de la muralla fueron trasladadas muchos cientos de varas hacia el campo circundante y los arrabales incorporados al viejo caserío. Por su parte don Felipe ya estaba entregado a la trascendental tarea de construir el monasterio-palacio de El Escorial, en la falda del Guadarrama, bajo la dirección de su primer arquitecto Juan Bautista de Toledo. Más tarde se encargaría de la obra Juan de Herrera, humanista, arquitecto y ex soldado del Emperador, que iba a iberizar con granito del Guadarrama las fórmulas estéticas del Renacimiento.

Miguel de Cervantes llega a Madrid con 19 años. Ha estudiado dos cursos de Gramática en el colegio sevillano de los jesuitas y escribe versos todavía inéditos. Según la fantasía de Navarro Ledesma, con visos de certeza, traía en su modesto equipaje, un ejemplar del «Amadís de Gaula» y otro de la «Diana» de Montemayor. En los descansos de las ventas manchegas, Cervantes escribe sus impresiones de cada jornada. Le atrae el bullicio de los arrieros, feriantes, pícaros y cómicos de la legua. ¡Qué gran teatro del mundo de la época! ¡Buena cátedra de vivo humanismo, para el joven poeta y futuro escritor! Sobre un altozano, uno o varios molinos mueven sus aspas como brazos de gigantes locos. ¡Qué grabada se queda en la fantasía del viajero aquella imagen manchega!

Se puede decir que Cervantes entra en Madrid con buen pie. El mismo año de su llegada,

se instalaba la primera imprenta de la Corte. Un modesto taller tipográfico a espaldas del convento de la Victoria, próximo a la Puerta del Sol. De aquella rudimentaria presencia de la galaxia Gutenberg en Madrid, iban a salir impresos los primeros versos juveniles de Miguel de Cervantes. Los compuso por indicación de su maestro López de Hoyos para el libro que el ilustre profesor dedicó a «La muerte y exequias de la reina Isabel de Valois», tercera esposa de Felipe II. En el año siguiente (octubre de 1567) ocurrían otros acontecimientos que importaban mucho al avispado Miguel de Cervantes, ya vecino de Madrid. En las calles de la Cruz y del Príncipe, se abían al público, los dos primeros corrales de comedias que tuvo la Corte filipense: los llamados de la Cruz y de la Pacheca. Y algo mucho más importante: Miguel ingresaba en el Estudio de la Villa. Escuela de Gramática, fundada por los Reyes Católicos y que un año más tarde iba a regir el sacerdote y pedagogo don Juan López de Hoyos, párroco de San Andrés.

Miguel empieza a ser madrileño. Con su buena planta («buen talle» se decía entonces), una crencha rubia sobre la frente, unos cursos de gramática en los jesuitas de Sevilla y muchos más «cursos» de «gramática parda» aprendidos en la pobreza y permanente trashumancia familiar; más una fértil imaginación, el mozo recién llegado de las riberas del Betis, empezaba a tomar el pulso a Madrid, Corte reciente y ya tumultuosa. Toma contacto con algunos jóvenes poetas: López Maldonado, Pedro Laínez, Luis Gálvez de Montalvo. Desde su sevillana adolescencia, donde había conocido el de Lope de Rueda, a Cervantes le apasiona el teatro y el ambiente de fantasía, bullicio y picaresca que lo rodea. Pronto busca los recién instalados corrales, los mentideros de las gradas de San Felipe en la calle Mayor y la Puerta de Guadalajara. Pero también quiere continuar el estudio de las Humanidades. Acaso no ha perdido la esperanza de ingresar en la Universidad alcalaína, por la que España limitaba al norte con la Europa del Renacimiento.



Carta del alcalde

JUAN BARRANCO

Una ciudad para las personas

EL problema del tráfico en Madrid preocupa seriamente a los ciudadanos. El desplazamiento en automóvil por la ciudad, en las llamadas «horas punta», ofrece ya muy pocos de los atractivos que antes se asociaban al uso del vehículo privado. Al mismo tiempo, esta congestión del tráfico ha caído sobre las grandes ciudades —no sólo en Madrid— como una plaga: contaminación, aceras y calles invadidas por los aparcamientos abusivos, obstaculización de los vehículos del servicio público, etc.

Muchas son las causas que están en el origen de esta situación: déficit acumulado de infraestructuras en servicios públicos, deficiencia estructural histórica del viario de la ciudad, aumento acelerado del parque automovilístico y, no en último lugar, la indisciplina y malos hábitos de muchos conductores que ignoran por sistema las normas y disposiciones que regulan la circulación y coartan con ello la libertad de los ciudadanos que las cumplen.

Se ha planteado, pues, una situación que nos lleva a preguntarnos: ¿Dejamos que sea la congestión del tráfico la que marque el punto de equilibrio? ¿O introducimos mecanismos de racionalización del tránsito privado para que éste no alcance un grado de congestión tan alto que atente contra la actividad humana y comercial de la ciudad?

Nuestro deber es asumir la segunda alternativa que es anteponer el derecho de la mayoría de los ciudadanos y merecer la pena asumir su coste político si lo es para restituir al conjunto de los ciudadanos unas condiciones ambientales en las que sea posible mejorar la calidad de vida; si lo es para luchar contra el ruido y la contaminación; si supone ensanchar las zonas peatonales y los espacios para la convivencia. Porque no hay que olvidar que no todos los habitantes de una ciudad son conductores, o al menos no lo son las veinticuatro horas del día. Por ello, la política de circulación debe hacerse no sólo para los conductores sino también para los que no lo son. Es decir, no puede ser en ningún momento una política para el automóvil sino para las personas.

Las soluciones pasan por la potenciación del transporte colectivo a fin de disuadir a los ciudadanos del uso del vehículo privado con la alternativa de un servicio público eficaz, al mismo tiempo que se arbitran una serie de medidas para conseguir una mejora del tráfico en la ciudad.

El Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma, a través del Consorcio de Transportes, hemos diseñado una serie de proyectos en ambas direcciones —circulación en la ciudad y transportes— que con el horizonte del año 1992 creemos cambiarán la actual situación. El tema tiene tanta trascendencia que hemos considerado interesante ofrecer un amplio suplemento sobre «El transporte en Madrid» en este mismo número.

Finalmente, no quiero concluir esta carta sin recordar que en estos días se cumple el décimo aniversario de la constitución del primer ayuntamiento democrático en Madrid, tras la guerra civil. Este aniversario merecerá también amplia información en el próximo número.

JOSE LUIS CABAÑAS



Adjudicada la actuación urbanística de la Gran Vía de Hortaleza

El Ayuntamiento adquiere el Palacio de Linares

El Ayuntamiento de Madrid firmará un contrato con el industrial Emiliano Revilla para adquirir el Palacio de Linares, situado en el Paseo de Recoletos, esquina a Alcalá. En contrapartida, el Ayuntamiento ha ofrecido al industrial soriano una parcela situada en la M-30. El inmueble será destinado a Centro Cultural, fundamentalmente dedicado a investigar y fomentar las relaciones con Latinoamérica.

Los votos favorables del Partido Socialista y la abstención del Partido Popular hicieron posible que el Palacio de Linares, propiedad del industrial Emiliano Revilla, pase al Ayuntamiento para destinarse a Centro Cultural. El acuerdo fue adoptado en el Pleno

correspondiente al mes de marzo, una vez que el PSOE aceptó las condiciones del PP de que el Ayuntamiento esté representado mayoritariamente en el consorcio que se hará cargo de la rehabilitación, conservación y gestión del inmueble, fijar la edificabilidad en la parcela permutada y otorgar el carácter de edificio público, entre otras propuestas.

El concejal responsable de Urbanismo, Jesús Espelosín, explicó que se trataba de una «buena operación y que el valor del Palacio es exactamente el mismo que los casi 19.000 metros cuadrados que se ofrecen como permuta junto a la M-30». Espelosín añadió que el informe de valoración urbanística establece que desde el

punto de vista del valor del suelo, el precio del Palacio, establecido en 3.300 millones de pesetas, supera el de la parcela. No obstante, señaló el responsable municipal de Urbanismo, Revilla abonará diez millones de pesetas.

El consorcio, integrado por las administraciones central y autonómica y municipal, se hará cargo del futuro centro cultural, que posiblemente recibirá el nombre de Casa de las Américas, durante 75 años y abonará al Ayuntamiento 2.200 millones de pesetas en concepto de rehabilitación y conservación.

Gran Vía de Hortaleza

En la misma sesión plenaria se aprobó, con los votos del PSOE y PP, la adjudicación de los concursos para la ejecución urbanística de los planes de reforma interior del Rancho del Cordobés, la Gran Vía de Hortaleza y el polígono de Méndez Alvaro-Delicias.

Los concursos convocados para la urbanización de las citadas parcelas reportarán al Ayuntamiento unos ingresos superiores a los 7.000 millones de pesetas.

El punto más discutido correspondió a la actuación del Rancho del Cordobés sobre la que IU aseguró que no acabará con la situación de chabolismo existente en la zona. Espelosín argumentó que el PERI supone la desaparición de la infravienda, tanto de los sankis —viviendas prefabricadas— como la remodelación de la colonia Ferrato.



Fachada del Palacio de Linares

La operación Gran Vía de Hortaleza, a la que se presentaron tres empresas, supondrá incorporar a la oferta de suelo un total de 110.000 metros cuadrados.

El Pleno aprobó, asimismo, remitir a la comisión informativa de circulación un estudio sobre la posibilidad de que los

taxis ocupados circulen por el carril-bus.

La iniciativa fue propuesta por el Grupo Popular que solicitó la retirada de los bordillos separadores. «Pero que en tanto se mantengan, señaló el portavoz de dicho grupo, José María Álvarez del Manzano, se tendría que permitir el paso de los taxis».

Cambios en el PSOE

Pilar García Sacristán, miembro del PSOE y presidenta de las Juntas Municipales de Chamberí y Chamartín, ha presentado su renuncia al cargo como concejal para incorporarse a la empresa Tabacalera, S. A.

Su Concejalía deberá ser ocupada, de acuerdo con el orden de las listas electorales, por Ángel de Gregorio Trigo, madrileño, de cuarenta y cuatro años de edad, casado e ingeniero técnico industrial. El nuevo concejal, cuyo nombramiento ha sido solicitado a la Junta Electoral Central, trabaja como operador de



Pilar García Sacristán

laboratorio en la Renfe y es vocal de la Junta Municipal de Fuencarral. En el próximo número ampliaremos la información sobre esta sustitución.



El Real Madrid eliminó al PSV Eindhoven

Tras eliminar al PSV Eindhoven en el torneo de la Copa de Europa, el Real Madrid afrontará durante el mes de abril la difícil eliminatoria con el Milán, último obstáculo para disputar la final del torneo. En la fotografía un momento del partido celebrado en el estadio Santiago Bernabéu entre el Madrid y el equipo holandés.

Exposición sobre la capa de ozono

Los madrileños interesados en temas medioambientales podrán visitar hasta el próximo 16 de abril una exposición sobre mantenimiento de la capa de ozono, instalada en la montaña de los Gatos del parque del Retiro. La muestra ha sido organizada por el Aula de Ecología, dependiente del área de Medio Ambiente del Ayuntamiento y el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial.

La exposición cuenta con

una serie de paneles y fotografías realizadas por un grupo de investigadores del Instituto de Técnica Aeroespacial sobre el mantenimiento de la capa de ozono en la Antártida.

Con anterioridad a la citada exhibición se han celebrado una serie de conferencias en las que se trató el problema que plantea la ruptura de la capa de ozono y las medidas necesarias para su mantenimiento.

Promadrid presentó el estudio estratégico de Madrid

El pasado día 16 de marzo fue presentado por la Sociedad Promadrid el estudio estratégico de Madrid en el que se pormenorizan las necesidades de la ciudad para afrontar el futuro. El estudio, formado por

doce volúmenes, bajo el título genérico de «Madrid a las puertas del futuro», propone una serie de actuaciones para situar a la ciudad dentro del marco de la Europa de las ciudades.

La mitad de los madrileños desconocen las prestaciones sociales

Campaña informativa sobre los servicios municipales

El Ayuntamiento realizará en los próximos meses una campaña de información sobre los servicios sociales, con el fin de dar a conocer la red asistencial existente en la capital, así como para transmitir un mensaje de servicio público, redistribución y racionalidad. La campaña, a la que se destinarán 106 millones de pesetas, tendrá como soportes publicitarios prensa y radio, vallas publicitarias exteriores y el metro.

A partir de primeros de abril, los madrileños asistirán a un despliegue informativo sobre los servicios municipales sociales. La campaña ha sido planificada en virtud de un Estudio de Necesidades Sociales, realizado por el Área de Servicios Sociales en 1987, en el que se constataba que el 49 por 100 de la población madrileña no conoce la existencia de la red municipal ni los servicios que ofrece.

El Ayuntamiento de Madrid ha dado en los últimos años un fuerte impulso a los servicios sociales. El presupuesto global destinado a este área de gestión asciende a más de 7.000 millones de pesetas, lo que significa un aumento de un 250 por 100 en relación con el año 1987. El incremento presupuestario corre paralelo a una mayor dotación de la plantilla, compuesta por 330 personas, un 135 por 100 más que en el 87.

La campaña, según explicó Pilar Fernández, concejala de

Servicios Sociales, explicará a través de vallas exteriores, metro, folletos, trípticos, prensa y radio, cada uno de los servicios de que dispone el Ayuntamiento desarrollados en función de las necesidades sociales.

Necesidades

Los problemas de la Tercera Edad o los mayores, según prefieren denominarse este sector que supone el 19 por 100 de la población madrileña, es uno de los puntos de atención del área de Servicios Sociales. Según un reciente estudio, 59.262 personas presentan situaciones de soledad, aislamiento y falta de autonomía personal. Otras 105.700 sufren problemas de convivencia familiar y participación social. Durante el pasado año casi 11.000 personas pasaron por los centros de Tercera Edad, comedores y residencias municipales. Asimismo, se prestó ayuda a domicilio a 2.743 personas.

De los 8.000 ó 10.000 drogodependientes que existen en la capital, en el 88 se atendieron a 1.420 personas, bien en los centros de atención a toxicómanos o mediante otras medidas previstas en el Plan Municipal Contra las Drogas.

El Ayuntamiento potenciará por otra parte los programas dedicados a la infancia y a la mujer. Datos de Unicef correspondientes a 1985 señalan que en España hay 400.000 niños que sufren malos tratos. En los



El 19 por 100 de la población madrileña tiene más de 60 años, de las cuales el 28 por 100 vive sola

núcleos chabolistas de Madrid se encuentran 1.053 menores que viven en pésimas condiciones físicas y de convivencia.

El incremento de los índices de malos tratos a mujeres y de madres solteras jóvenes es otra de las cuestiones objeto de la atención del área de Servicios

Sociales. Las mujeres, que representan el 52 por 100 de la población madrileña, sufren problemas de discriminación social. El índice de analfabetismo asciende al 2,8 por 100, frente al 0,85 por 100 de los varones. El desempleo afecta al 26,6 por 100 de las mujeres, un 9 por 100 más que los hombres.



SUPERSTICIONES PARA «GATOS»

Piedras preciosas

Cruza los dedos de una mano y con la otra toca la madera; en esa cómoda y natural posición lee atentamente lo que las supersticiones populares dicen, acerca de las piedras preciosas y sus virtudes y poderes al ser utilizadas como amuletos: Si lleváis un ágata, ésta os proporcionará salud y atraerá el éxito y la victoria; si os decidís por una amatista, piedra consagrada a Venus, tenéis asegurada la dicha; os preservará de la vanidad y el orgullo y es piedra que no falla para ir de copas porque evita la embriaguez (aunque yo que vosotros no tentaría a la fortuna). El crisolito debe ser la piedra de los banqueros, porque favorece el acumular dinero y tesoros ocultos, y a los políticos les recomendamos el jaspe, que preserva de contagios y mordeduras y proporciona prudencia y moralidad. Si vas de viaje utiliza como amuleto un granate; si quieres tener valor te recomendamos la turquesa, con la que además, por cierto, se «liga» muchísimo. La piedra consagrada al sol es el zafiro, te deja como nuevo si tienes dolores de estómago y es el emblema de la verdad; pero si lo que te pasa es aquello del «stress» y la contaminación, aparte de cambiar de residencia, te puede ayudar el onice que es beneficioso para el sistema nervioso y los pulmones. Un rubí te preserva de los falsos amigos, es símbolo de virtud y elegancia y cambia de color si a su dueño le amenaza algún peligro. Para no perder la esperanza de tener alguna de estas piedras os recomendamos la esmeralda con la que además se puede predecir el porvenir, que eso sí, no sabemos de qué color será.

MARIA LUISA GARCIA

PIDO LA PALABRA

SPRAYS Y CATACLISMOS



JOSÉ HERMIDA
Escritor y periodista

EL ciudadano occidental es una especie de máquina biológica alimentada por conceptos. A este ciudadano se le ha entrenado para que se encamine hacia determinados objetivos que se encargan de fijar los próceres de la industria del arte y de la política. A través de los medios de comunicación se explica con meridiana precisión cuáles han de ser las metas a alcanzar: un coche nuevo, más brillante,

más voluminoso; una colonia capaz de trucar las fantasías sexuales en realidades palpables y gozosas; una enciclopedia anunciada por marketing directo.

Después está el Tercer Mundo. Apiñados en la soledad del desierto de sus economías nuntas, carentes de medios de comunicación masificados, ninguna autoridad impone objetivo alguno: solamente es la miseria la que induce a cada individuo a hacerse con una ración de proteína que conjure por el momento la llegada de la muerte, meta ineludible. Los ciudadanos del Tercer Mundo se señalan al ombligo y los ciudadanos occidentales señalan a los sprays. Los primeros lo hacen por hambre, y los otros por esa especie de auto-complacencia implícita en el lujo.

Los ecologistas lo llevaban

advirtiendo desde hacía una buena temporada: el material impulsor de los aerosoles degrada las moléculas de ozono, filtro estratosférico imprescindible para que continúe la vida en el planeta. Pero el cielo estaba lejos, porque los paraísos van a bordo de automóviles con aire acondicionado, acaso acogidos en la entropierna de una mujer inundada en desodorante. Está claro que el cielo es un concepto falso, dicen, y además, los símbolos no son dioses. Los dioses no existen, fíjate bien, porque no existen quienes no usen desodorantes ni aire acondicionado en el coche. El ciudadano occidental, al que comenzaron a entrenar para el consumo desde la mismísima sala de partos, no cree en los dioses, como esos retrasados del Sur. El tiene sus objetivos, y además, los alcanza. Que no le vengan con volver a

afeitarse con brocha, o a usar polvos de talco, o a fundir la cera para reparar los muebles. No hay tiempo para eso.

Y por no haber tiempo, dicen, ahora es demasiado tarde. Que se sepa que muchos de los antiguos adoraban a la Tierra como a una diosa. Hoy nos damos palmaditas en la espalda felicitándonos por haber superado tales creencias. Pero la Gran Madre no nos perdona que le hayamos hecho un agujero en la coronilla. Ella sabe que nuestro crecimiento supondrá su fin y se sabe más importante que nosotros como para permitir que eso siga sucediendo. Rea, la Diosa Madre, nos deja entonces desarrollar armas químicas, aerosoles y enfermedades inexplicables como único medio para barrerlos de este planeta y recuperar el equilibrio que nunca debió haberse roto.



A PIE DE OBRA

Un sello para el Conde de Villamediana

El título de los Condes de Villamediana está muy unido al Madrid del siglo XVII y uno de ellos, el segundo Conde, fue personaje singular y significativo de aquel Madrid, turbio, crítico, barroco y grandioso de los Felipes.

Ahora se anuncia un sello dedicado al Conde de Villamediana, con motivo del Día del Sello y es evidente que esa emisión debe figurar en cualquier colección sobre el tema de Madrid (cada vez se impone más la filatelia llamada temática) y además es ocasión para que los madrileños recuerden a aquellos personajes.

La historia arranca de principios del siglo XVI cuando los Reyes doña Juana y don Felipe el Hermoso conceden a don Francisco de Tassis la organización y administración del correo en España con el título de Correo Mayor. Después Carlos V daría un título semejante a los sobrinos de Tassis. Uno de sus descendientes, don Juan de Tassis que nació en Valladolid en 1530 fue destacado militar y diplomático. Felipe III quiso premiar sus grandes servicios en uno y otro campo (Campanas de Granada, del Peñón de la Gómera y de Orán, y paz con Inglaterra) concediéndole el título de Conde de Villamediana y el privilegio de ser (él y sus descendientes) Correo Mayor de los Reinos de España.

En el título y en el cargo le sucedió don Juan de Tassis y Peralta que vivió de 1582 a 1622 y según un historiador toda su biografía podría resumirse en esta docena de palabras: «poeta satírico, jugador empedernido, aventurero galante; su vida fue un constante escándalo». Pero el mayor de los escándalos fue que, según se dijo, había puesto sus ojos en la Reina doña Isabel de Borbón e, incluso, hay un incendio en una representación palaciega, que parece ser que algo tuvo que ver con esta intentada aventura. «Son mis amores reales» era su divisa. El caso es que cuando más se hablaba de él en la Corte (de la que alguna vez tuvo que salir huyendo) murió asesinado en Madrid y no se supo nunca por quién.

Terminamos con lo que decíamos al principio: un sello más para ilustrar una colección de filatelia madrileña en la que pueden figurar otros muchos ejemplares con madrileños ilustres, monumentos de la capital, acontecimientos que la tienen por escenario y, por supuesto, el escudo de la Villa que aparecía en una emisión nada menos que en 1853, sólo tres años después de la implantación del sello adhesivo en España.

A. FERNANDEZ POMBO

FELIX ALVAREZ, controlador de la ORA

Entró en el Ayuntamiento hace veintitrés años, cuando todavía circulaban los tranvías por las calles de Madrid. Félix Alvarez, destinado en las cocheras de Fuencarral B, asistió desde el asiento del cobrador, a los últimos momentos de las líneas que más tarde desaparecieron: la 70, la 75. El era de los que se apeaban para colocar el trole, cuando éste se salía de los cables. «Eran décimas de segundo. Lo malo era si había otro tipo de averías».

Félix Alvarez, cuarenta y siete años, nació en Salvaleón (Badajoz), donde pasó la juventud, trabajando con el ganado. Un día se marchó a Alemania. Pero como le pagaban poco, regresó a casa. «Y estando en Madrid, de visita, me surgió la oportunidad de ingresar en la EMT».

Después de tres meses en el tranvía, pasó, como «corretur-

nos», a los autobuses de la cochera de Buenavista. En 1971 consiguió una plaza fija en la línea 34 (Cibeles-Fanjul), de la que se marchó cuando se implantó el sistema de «agente único». En abril del 82 se convirtió en controlador de la ORA.

«A Madrid le hacía falta un servicio como éste. Porque, aunque sea duro decirlo, hay bastante anarquía entre los conductores», dice Félix Alvarez. El está convencido de que la presencia del controlador en la calle desanima, muchas veces, a esos automovilistas tan proclives a saltarse el código. «No hay más que ver cómo se ponen algunas calles de la zona de la ORA a partir de las ocho de la tarde, cuando nosotros vamos... ¡Es que se desmadrarán...! Coches en doble fila, coches en las aceras, en las es-



Félix Alvarez durante su trabajo de controlador

La misión del controlador no es multar, sino comunicar al Ayuntamiento los datos de los vehículos mal estacionados

quinas, peatones que no pueden cruzar la calle...»

La misión de controlador no es multar, sino comunicar al Ayuntamiento los datos y situación del vehículo que está mal estacionado o que no tiene tarjeta o distintivo de residente, para que la autoridad proceda a sancionarle.

Dice Félix que los madrileños les tratan bien, que asumen y respetan la figura del controlador y el servicio que

desempeña. Aunque no falta el que abusa o el que se pone chulito. «Pero más broncas me han echado en el autobús. Además, si un pasajero protesta porque el autobús se ha retrasado, todos los demás le apoyan. En cambio, en la calle, si hay una persona con la que tienes unas palabras, los demás no se meten. Incluso le dan la razón al controlador.»

C. SANTAMARIA

Diecisiete barrios de «residentes»

La Operación Reguladora de Aparcamiento (ORA) se implantó en Madrid en noviembre de 1980. El servicio abarca hoy 17 barrios o partes de barrios, pertenecientes a cinco distritos municipales: Centro, Retiro, Chamberí, Salamanca y Moncloa. Vigilan su cumplimiento alrededor de 600 hombres, de los que poco menos de la mitad (un 40 por 100) proceden de la antigua plantilla de cobradores de la EMT. El resto, con un promedio de edad de veinticinco a veintiocho años, han accedido al servicio mediante oposiciones o proceden del desaparecido servicio de vigilantes nocturnos.

Poseen el distintivo que permite aparcar a los residentes en las calles inmediatas a su vivienda, unos 60.000 vehícu-

los. Los requisitos para su concesión son: ser persona física, estar empadronado en Madrid y ser titular de un coche en cuya documentación coincida el domicilio con el del solicitante. También pueden utilizar el distintivo quienes, viniendo de fuera de la Comunidad Autónoma, demuestren, a través de la Junta Municipal, que residen temporalmente en un hotel o vivienda particular por motivos laborales, de estudios, etcétera.

El distintivo de residente de la ORA cuesta 2.520 pesetas. El precio está congelado desde hace dos años.

C.S.

Feria de Abril en Madrid

La IV Feria de Abril en Madrid, que todos los años se celebra en esta ciudad, coincidiendo con la de Sevilla, se traslada este año al recinto ferial de la Casa de Campo (las tres primeras ediciones se realizaron en la Plaza de las Ventas) y adquiere mayor dimensión cultural, con el objetivo de dar a conocer la historia, el presente y el futuro de Andalucía. Conferencias, tertulias, coloquios, exposiciones de pinturas, certamen de poesías, exposición de productos, de artesanía, etc., completan la fiesta

que organiza la Asociación de Amigos de Andalucía de Madrid.

En el Teatro Auditorio se rendirá un homenaje a Antonio Machado, el viernes 7 de abril. José Manuel Caballero Bonald, Antonio Hernández, Rafael Montesinos, Fernando Quiñones, Manuel Ríos Ruiz y Enrique Morente recitarán y cantarán en honor al poeta que murió hace cincuenta años.

En el Pabellón de Convenciones de la Casa de Campo se ha instalado la caseta principal (2.500 metros cuadrados), en

la que están previstas las actuaciones de Requiebro, Los Romeros de la Puebla, Los Marismeños, Amigos de Gines, Cantores de Híspalis, etc. En el resto del recinto ferial se han colocado 60 casetas de pequeño tamaño (100 metros cuadrados), que regentan entidades privadas y públicas, colectivos culturales, peñas, tertulias, etc.

Uno de los pabellones está dedicado al 92, a fin de informar de los tres grandes eventos que ese año se celebrarán en España: los Juegos Olímpicos

de Barcelona, la Expo de Sevilla y la designación de Madrid como Capital Europea de la Cultura.

Otros puntos de atracción son la calle del Infierno, donde se encuentran los coches de choque, tiiovivos, norias, etc.; los 150 arcos luminosos y las guirnaldas que adornan las calles y una plaza portátil de toros, en la que se desarrollan festejos con los que se apoya a la Escuela Taurina de Madrid.

La Feria terminará el día 9 de abril.



Se rehabilitan más de 4.000 viviendas al año

Un centro histórico más habitable

Más de 4.000 viviendas se rehabilitan anualmente en el distrito Centro, según datos facilitados por la Empresa Municipal de la Vivienda (EMV). En un debate, celebrado el pasado 16 de marzo en el citado organismo, acerca de las «Soluciones al problema de la infravivienda en el centro histórico», Oswaldo Román —gerente de la EMV— manifestó que «estas actuaciones están conformando un centro más habitable y más positivo, para permitir que las clases que tradicionalmente han estado asentadas aquí, tengan asegurada su pervivencia».

Aún así, los representantes de la EMV reconocieron que los programas de rehabilitación de la zona centro chocan con importantes dificultades, especialmente jurídicas, ya que los actuales mecanismos de gestión y fomento de la rehabilitación no son suficientes y que es necesario arbitrar instrumentos «más rotundos».

Miguel Palmero —responsable de rehabilitación de la EMV— señaló que las soluciones para evitar el deterioro de



Viviendas rehabilitadas en la Ribera de Curtidores

la edificación en el centro histórico pasan por tres niveles: el estrictamente privado, el de establecer convenios entre organismos públicos y privados con mecanismos más sofisticados

de gestión, y un tercer nivel en el que sólo la intervención pública es capaz de resolver el problema.

Todos los asistentes al debate estuvieron de acuerdo en la

necesidad de establecer un Plan Especial de Rehabilitación que diera respuestas, tanto jurídicas como urbanísticas, a los problemas planteados en el distrito centro.

OPINION

El valor moral

propinado dos políticos de altura de esta Casa: el portavoz del grupo del CDS y el propio Alcalde. Descalificación en términos excesivamente relacionados con el montaje de sus propias vidas y de su quehacer diario. Creo que tanto el Alcalde socialista Juan Barranco, como el portavoz de CDS, Agustín Rodríguez Sahagún, han trabajado y trabajan, a diario, muchas horas para mejorar Madrid, como creo que trabajamos en una u otra área o en las juntas, todos los grupos, los representantes elegidos para hablar por los madrileños, y lo hacemos, cada uno, con nuestro programa.

Lo que de verdad me mueve a escribir estas líneas, tomando como pequeña anécdota el roce que en un momento determinado ha llevado al terreno personal a dos políticos, es que de alguna manera las personas entregadas a una causa de servicio a la sociedad no podemos apartarnos, o al menos hemos de replantear de una manera sistemática el conflicto moral en el que estamos inmersos. El valor moral en nuestra sociedad de ahora, es mercancía rara, poco corriente. Más rara por supuesto que la dura batalla del político fajador o de gran inteligencia.

Muchas veces se repite en círculos de opinión que los españoles tenemos los políticos

que nos merecemos. Y se dice con cierta frecuencia, de una manera en cierto modo despreciativa hacia los políticos, cuando, sin embargo, creo que en nuestra clase política tenemos —en todos los partidos— personas de enorme valía y entrega, como las que he citado y como tantos otros.

No es mi intención el hacer de mediador en una simple y olvidada polémica. Si es mi interés dejar claro que las generaciones de políticos, en España y fuera de España, que tuvieron el valor de enfrentarse con el conflicto moral que envolvía los problemas de la sociedad de su tiempo, encuentran compañía y dejan huella en otras generaciones.

En los diez años de Ayuntamientos democráticos que ahora se cumplen, hemos de hacer balance de lo que ha supuesto nuestra democracia para las Corporaciones y desde luego para las ciudades. Creo que hubo aciertos y hubo también errores. Por supuesto, los aciertos y los errores hay que achacárselos a los que tienen la responsabilidad de gobernar. Y en este caso en Madrid han sido los socialistas. Pero de alguna manera, todos los que hemos participado, desde el Gobierno o desde la oposición y en cualquier tiempo, en construir un Madrid mejor, en dar-

le identidad, en hacer una ciudad humana, hemos pensado que el progreso va unido al planteamiento que hemos sido capaces de llevar a cabo desde nuestra parcela de responsabilidad social.

Una ciudad como Madrid que tiene un inmenso y rico pasado y que ha superado la atonía de la larga etapa anterior, después de diez años de convivencia política y ciudadana, se merece un planteamiento generoso desde sus instituciones. Las instituciones democráticas deben disponer de mecanismos para tener bien alto su valor moral, para apartar el nepotismo, la arrogancia, la corrupción y tantas otras maldades que degradan los principios profundos de la vida en libertad.

Por ello, al conmemorarse estos diez años, de los que fui primer testigo, hago votos porque en la próxima década que ya vamos a comenzar, los conflictos y problemas los impregnemos del desafío moral necesario para prestigiar la institución que representamos y a la que nos debemos. Los madrileños, como la sociedad entera, nos lo agradecerán y las nuevas generaciones serán compañeras de nuestros principios.

LUIS MARIA HUETE MORILLO
ex alcalde de Madrid



Luis María Huete Morillo

DESGRACIADAMENTE hay pocos hombres en nuestra clase política dispuestos a desafiar la crítica de sus compañeros, la censura de sus colegas, la ira de la sociedad en que vivimos. Hay pocos políticos, por un lado, prestos a aceptar esa crítica que podríamos llamar, como hizo John Kennedy «el valor moral»; pero también, desde otro ángulo no es frecuente ejercer la crítica de una manera imparcial, dejando en el margen de la página, la rutina del hacer oposición o el rencor hacia el político que se tiene enfrente y que es objeto de análisis crítico.

Viene al caso la mutua descalificación personal que en nuestro Ayuntamiento se han

15 DIAS

Impuestos

A partir del 1 de enero de 1990 los edificios del Estado empezarán a pagar el impuesto sobre la propiedad Inmobiliaria (antigua Contribución Territorial Urbana). Hasta el momento la administración estatal estaba exenta de este tipo de tributos. Según Alfredo Tejero, concejal de Hacienda del Ayuntamiento de Madrid, el cobro de este impuesto supondrá para la corporación el ingreso de 1.000 millones de pesetas adicionales.

Recoletos

Ya están abiertos al tráfico rodado cuatro de los cinco carriles del Paseo de Recoletos que tuvieron que ser cerrados a consecuencia de un socavón. Las obras de reparación han concluido y ahora se realizan las de reconstrucción en mina del colector cuya rotura causó el mencionado socavón. Permanece cerrado el carril más próximo al bulevar.

Servicios

El Ayuntamiento va a convocar un concurso de ideas entre arquitectos para construir un centro de servicios municipales en la Maestranza de Artillería situada en la avenida de la Ciudad de Barcelona. Sobre un solar de 24.000 metros cuadrados se alzará un complejo en el que caben instalaciones deportivas, culturales, etc. La operación está incluida en los convenios firmados por el Ayuntamiento, la Comunidad y el Ministerio de Defensa para sacar de la ciudad las instalaciones militares.

Primavera

Mil quinientos escolares de EGB y niños pertenecientes a los hogares de la Comunidad de Madrid, participaron, el pasado 16 de marzo en la IV Fiesta de la Primavera que se celebró en la Ciudad de los Niños, en la Casa de Campo. Los escolares presenciaron una actuación del Cuerpo de Bomberos, participaron en la formación de un tapiz floral, vieron teatros, hicieron volar globos y acabaron la jornada con una comida en el recinto.

Noventa actuaciones en los Centros Culturales

I Feria de Teatro de Bolsillo

La Primera Feria de Teatro y Variedades de Bolsillo, que organiza el Área de Coordinación y Participación del Ayuntamiento de Madrid, se celebrará entre los días 5 y 9 de abril. Treinta grupos teatrales, españoles y extranjeros, protagonizarán casi noventa actuaciones en los centros culturales de los veintidós distritos municipales y en locales nocturnos adecuados a este tipo de espectáculo.

El Teatro de Bolsillo se realiza en espacios mínimos, con exiguo material y contenidos marcadamente populares. Como tal se califican gé-

neros tan variados como el cabaret, el teatro de texto, los malabares, la magia, los cuplés, el circo, etc.

En el mismo periodo tendrá lugar el Primer Encuentro Internacional de Malabaristas, organizado por la Asociación de Malabaristas. Los escenarios de este encuentro serán el Parque del Retiro (alrededor de la Casa de Vacas) y la Feria de Teatro de Bolsillo.

Por otra parte, en la Casa de Vacas se expondrán fotografías de los participantes en la Feria de Bolsillo, de Juan Ramón Yuste, y máscaras, de Luis González Carreño.

CENTRO

CENTRO CULTURAL «LAVAPIES»

Olivar, 46.
Teléf. 467 30 39.
• Día 5, a las 19,30 horas. Pepe Viyuela.
• Día 8, a las 12 horas. Peter Roberts.

CENTRO CULTURAL «CLARA DEL REY»

Palma, 36.
Teléf. 522 28 23.
• Día 6, a las 19,30 horas. Gerard Estrem.

ARGANZUELA

CENTRO CULTURAL «CASA DEL RELOJ»

P.º de la Chopera, s/n.
Teléf. 473 42 22.
• Día 6, a las 20 horas. Compañía «Libélula».
• Día 7, a las 20 horas. Compañía «La Fanfarra».

RETIRO

CENTRO CULTURAL «LAS COCHERAS»

Avda. Ciudad de Barcelona, 182.
Teléf. 429 07 15.
• Día 5, a las 18 horas. Denise Stoklos.
• Día 6, a las 20 horas. Compañía «La Federal».
• Día 8, a las 20 horas. Compañía «Farirorafaifo».
• Día 9, a las 19 horas. Compañía «La Fanfarra».

CENTRO CULTURAL «CASA DE VACAS»

Parque del Retiro.
Teléf. 409 58 19.
• Día 5, a las 19 horas. Uroc + Inauguración.
• Día 6, a las 19 horas. Uroc.
• Día 9, a las 12 horas, en el Parque del Retiro. Gran Pasacalles-Encuentro Malabaristas.

SALAMANCA

CENTRO CULTURAL «BUENAVISTA»

Avda. de los Toreros, 5.
Teléf. 245 50 27.
• Día 5, a las 20,30 horas. Duodeno.
• Día 7, a las 20,30 horas. Moshe Cohen.
• Día 8, a las 20,30 horas. Gustave Parking.
• Día 9, a las 12,30 horas. Gerard Estrem.
• Día 9, a las 20,30 horas. Denise Stoklos.

CHAMARTIN

CASA DE JUVENTUD Príncipe de Vergara, 134. Teléf. 411 54 60.

• Día 5, a las 19 horas. Malo Malsimo.
• Día 6, a las 19 horas. Moshe Cohen.
• Día 7, a las 19 horas. Lynn Thomas.

CENTRO CULTURAL «NICOLAS SALMERON»

Mantuano, 51.
Teléf. 413 55 64.
• Día 5, a las 20 horas. Oberón y Miranda.
• Día 6, a las 20 horas. Torteli Poltrona.

• Día 7, a las 20 horas. M. A. Gallardo.
• Día 8, a las 20 horas. Jordi Bertrán.
• Día 9, a las 12 horas. La Fanfarra.

JUNTA MUNICIPAL

Príncipe de Vergara, 134.
Teléf. 411 76 24.
• Día 8, a las 19 horas. Juan Tamarit.

TETUAN

CENTRO CULTURAL «LA REMONTA»

Pza. de la Remonta, s/n.
Teléf. 571 16 30.
• Día 6, a las 18 horas. Grupo Tres.

CENTRO CULTURAL «JOSE ESPRONCEDA»

Almansa, 9.
Teléf. 253 61 60.
• Día 6, a las 19 horas. M. A. Gallardo.
• Día 7, a las 20,30 horas. Virtudes.
• Día 8, a las 11 horas. Malo Malsimo.

CHAMBERI

CENTRO CULTURAL «GALILEO»

Galileo, 39.
Teléf. 593 22 30.
• Día 5, a las 20,30 horas. La Fanfarra.
• Día 6, a las 21,30 horas. Farirorafaifo.
• Día 7, a las 20 horas. Libélula y L'Institut.
• Día 8, a las 12 horas. Torteli Poltrona.



El grupo Duodeno

FUENCARRAL-EL PARDO

CENTRO CULTURAL «VALLE INCLAN»

Arzobispo Morcillo, s/n.
Teléf. 316 10 97.
• Día 6, a las 19 horas. Pilar Massa.

CENTRO CULTURAL «RAFAEL DE LEON»

Isla de Ons, 14.
Teléf. 201 86 44.
• Día 6, a las 20 horas. Denise Stoklos.

CENTRO CULTURAL «VALVERDE»

Pza. Islas Azores, 1.
Teléf. 734 01 78.
• Día 8, a las 12 horas. Libélula.

MONCLOA-ARAVACA

JUNTA MUNICIPAL Pza. de la Moncloa, s/n. Teléf. 450 57 06.

• Día 5, a las 20 horas. Cansado y Faemino.

• Día 6, a las 20 horas. La Fanfarra.
• Día 8, a las 20 horas. Tino Trampoli.

CENTRO CULTURAL «JULIO CORTAZAR»

Antonio Machado, s/n.
• Día 7, a las 20 horas. Oberón y Miranda.
• Día 9, a las 19 horas. Lee Hayes.

CENTRO CULTURAL «JUAN GRIS»

Francos Rodríguez, 100.
Teléf. 450 78 65.
• Día 7, a las 20 horas. Pepe Viyuela.

CENTRO CULTURAL «ARAVACA»

Glorieta Aurora Boreal, s/n.
Teléf. 207 82 77.
• Día 8, a las 20 horas. Esperanza Argüelles.

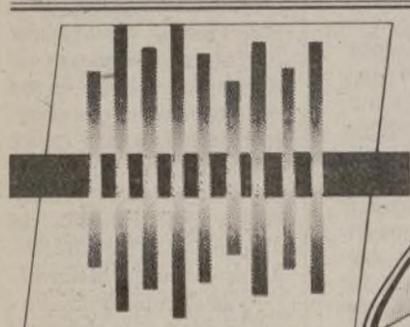
LATINA

CENTRO CULTURAL «FERNANDO DE LOS RIOS»

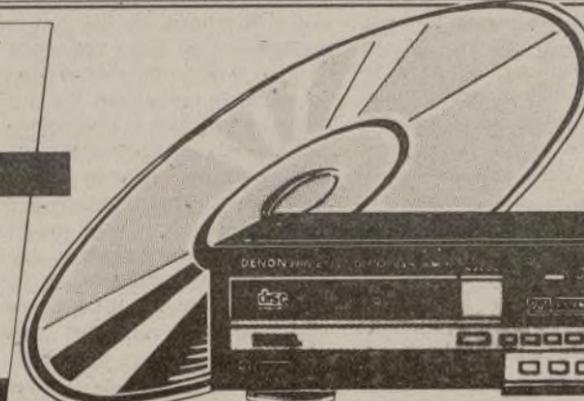
Camarena, 10.
Teléf. 717 06 11.
• Día 5, a las 20,30 horas. Gerard Estrem.

PROVEEDOR OFICIAL DEL PERSONAL DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID.

CONDICIONES SEGUN ACUERDO CON LA COMISION DE ACCION SOCIAL



RAMON



DENON '88/89
Componentes HI-FI
TECNOLOGIA DE PUNTA EN VANGUARDIA DE LA ERA DIGITAL

Jorge Juan, 51. 28001 MADRID Tels: 276 6970 - 276 71 52 - Alfoll, 2 Tel: 8900068 EL ESCORIAL

- Día 6, a las 19 horas. Jordi Bertrán.
- Día 7, a las 20,30 horas. Torteli Poltrona.
- Día 8, a las 13 horas. Gustave Parking.
- Día 9, a las 18,30 horas. Virtudes.

CARABANCHEL

- CASA DE JUVENTUD**
Camino Viejo de Leganés.
- Día 5, a las 20,30 horas. Esperanza Argüelles.
 - Día 6, a las 20,30 horas. Pedro Reyes.
 - Día 7, a las 20,30 horas. Duodeno.

- CENTRO CULTURAL «GARCIA LORCA»**
Eugenia de Montijo, 105.
Teléf. 208 80 15.
- Día 8, a las 12 horas. La Fanfarra.
 - Día 9, a las 12 horas. Titeres de Horacio.

USERA

- CENTRO CULTURAL «SAN FERMIN»**
Estafeta, s/n.
Teléf. 792 01 11.
- Día 7, a las 18,30 horas. Fariorafaifo.
 - Día 9, a las 13 horas. Cansado y Faemino.

- CENTRO CULTURAL «ORCASUR»**
Plaza del Pueblo, s/n. Teléf. 217 86 45.
- Día 7, a las 20 horas. Jordi Bertrán.

- CASA DE LA JUVENTUD**
Hermenegildo Bleisa, s/n.
- Día 9, a las 12 horas. Carro de Tespis.

- CENTRO CULTURAL «MESETA DE ORCASITAS»**
Plaza de la Asociación, s/n.
- Día 8, a las 12 horas. Miguel Angel Gallardo.

PUENTE DE VALLECAS

- CENTRO CULTURAL «POZO DEL TIO RAIMUNDO»**
Avda. de las Giorietas, 19-21.
- Día 7, a las 20 horas. Boni Caroli.
 - Día 9, a las 12 horas. Gustave Parking.

MORATALAZ

- CENTRO CULTURAL «EL TORITO»**
Avda. de Moratalaz s/n. Teléf. 437 77 13.
- Día 6, a las 20 horas. Gustave Parking.
 - Día 7, a las 20 horas. Teatro del Alba.

CIUDAD LINEAL

- CENTRO CULTURAL «LA ELIPA»**
Santa Felicidad, s/n.
Teléf. 405 53 12.

- Día 5, a las 19,30 horas. Teatro del Alba.
- Día 6, a las 19,30 horas. Calle Trapu Zaharra.
- Día 7, a las 19,30 horas. Grupo Tres.
- Día 8, a las 22 horas. Virtudes.

- JUNTA MUNICIPAL**
Hermanos García Noblejas, s/n.
Teléf. 268 34 01.
- Día 9, a las 12 horas. Libélula.

HORTALEZA

- CENTRO CULTURAL «HUERTA DE LA SALUD»**
Mar de las Antillas, s/n.
Teléf. 764 41 20.

- Día 7, a las 19 horas. Gustave Parking.

- CENTRO CULTURAL «HORTALEZA»**
Santa Virgilia, 15.
Teléf. 764 20 11.

- Día 8, a las 22,30 horas. Grupo Tres.
- Día 9, a las 12 horas. Lynn Thomas.

VILLAVERDE

- CENTRO CULTURAL «BOHEMIOS»**
Bohemios, 1.
Teléf. 798 48 11.

- Día 5, a las 20 horas. Ninetto y Absurdino.
- Día 7, a las 20 horas. Trapu Zaharra.
- Día 8, a las 12 horas. Lynn Thomas.

- CENTRO CULTURAL «LOS ROSALES»**
Concepción de la Oliva, 17.
Teléf. 796 73 25.

- Día 8, a las 12 horas. Moshe Cohen.

- CASA DE JUVENTUD**
Doctor Martín Arévalo, 23.
Teléf. 796 03 50.

- Día 5, a las 17 horas. Calle Trapu Zaharra.

VILLA DE VALLECAS

- CENTRO CIVICO «SANTA EUGENIA»**
Zarzuar, s/n.

- Día 7, a las 21,30 horas. Peter Roberts.
- Día 8, a las 19,30 horas. Oberón y Miranda.
- Día 9, a las 12 horas. Malo Málisimo.

VICALVARO

- CENTRO CULTURAL «EL MADROÑO»**
Villardondiego, s/n.
Teléf. 776 82 11.

- Día 6, a las 19 horas. Oberón y Miranda.
- Día 7, a las 19 horas. Gerard Estrem.
- Día 8, a las 12 horas. Lee Hayes.
- Día 8, a las 20 horas. Denise Stoklos.
- Día 9, a las 19 horas. Teatro del Alba.

SAN BLAS

- CENTRO CULTURAL «ANTONIO MACHADO»**
Arcos de Jalón, s/n.
Teléf. 213 32 88.

- Día 6, a las 19 horas. L'Institut.
- Día 7, a las 19 horas. Denise Stoklos.
- Día 8, a las 12 horas. Boni y Caroli.

BARAJAS

- DISCOTECA TXOKO**
• Día 6, a las 24 horas. José Carrol y Virtudes.

- DISCO CENTROS II**
• Día 7, a las 23 horas. Juan Gabriel y Pedro Reyes.

PASEANTE EN CORTE

Poli Díaz, el ídolo de Madrid/Vallecas

SU nombre es Poli. Su apellido, Díaz. Desde hace algunos meses se ha convertido en el ídolo de Madrid. Le han llamado el boxeador de la jet-set e incluso «el puño del PSOE» por aquello de que su mecenas es Enrique Sarasola, íntimo amigo del señor presidente. Sale al ring con la atronadora música de fondo de «Rocky» y procura «machacar» a sus contrarios antes que se cumpla el formulismo de los «rounds» señalados en el «programa de mano».

muy regional. Los españolitos de la emigración no pueden permitirse ese lujo y son, eso sí, muy de sus calles, barrios e incluso chabolas en las que les ha tocado malvivir. La señora Antonia, extremeña, fue acomodada por su familia en el Pozo del Tío Huevo, cerca del Pozo del Tío Raimundo y en las merindades de la carretera de Villaverde. El señor Nicolás, de la Línea de la Concepción, vivía en el Barrio sin permiso, vecino de Las Ventas. En cuya «Monumental» se «colaba» cuando había algún com-

todo te lo he visto recién nacido y de chico».

Remedios, hermana «intermedia» vive para el boxeo y lamenta no tener contrincantes. Hace, cuanto puede, guantes con los muchachos y a alguno estuvo a punto de hacerle besar la lona.

Poli nació ídolo. Se encontraba tan satisfecho, o más que ahora, cuando sus vecinos y algunos «progres» le seguían, combate tras combate, en la «Sala San Diego», de la avenida de San Idem, también en territorio vallecano. Maika, su novia, aún conservaba el antiguo «look» y, como ahora, se subía al ring no para consolar al caído, sino para levantar el brazo de Poli, al que vigila muy de cerca porque, es su fama, también iba/va a conseguir kaos entre las mujeres.

El Poli campeón de Europa no es ni más ni menos el entusiasta que viajó a Palencia a disputar el campeonato de España al palentino Arenas. Y lo venció, claramente y ante las docenas de sus seguidores —viaje ida y vuelta concertada, 1.000 pesetas— cuando en el graderío, por desamor de anteriores enfrentamientos de los madrileños con los regionales, estuvieron a punto de relucir los «cuchillos largos».

Tal vez porque el español es muy individualista, no somos aficionados a un deporte, a un



arte, sino a una mujer, a un hombre que destacan en esas actividades. Aquí el boxeo hace de Ave Fénix con los Galiana, Folledo, Urtain, Carrasco. Después, un «Guadiana» hasta que surge Poli. Que, como en aquellos combates de «guante blanco», aún seguirá preguntando a sus amigos —Alaska, Violeta Cela, Berlanga, Albaicín, Quintano, Salas, etc.—: «¿En qué asalto queréis que lo tumbe?».

Poli se sabe con el poder —sus puños— y la gloria, el

éxito reciente. Vive, alejado del mundanal ruido, en El Espinar. La «seña» Antonia no quiere abandonar su habitáculo de Vallecas: «¿En dónde estaríamos mejor que aquí, que ya estamos acostumbrados?» No se acostumbrarán, quizás nunca, a esa riqueza dineraria, a esas pompas, vanidades y otras fruslerías que comienza a conocer ya su famoso hijo: «¡Vamos, Poli, remátalo!».

ANTONIO D. OLANO

La madre, del Pozo Tío Huevo... el padre, del barrio sin permiso.

Nacido para el «lumpen», pronto buscó el «lumpendesarrollo» y, dicen, a punto está de entrar en la «lumpemburguesía», que escribiría André Gunder Frank. Pero todo esto no es más que literatura de la que, naturalmente, «pasa cantidad», como pasa de la política, de la sociología, y de la dramatización de las situaciones. Lo que impera en él es un intuitivo sentido del humor y es capaz de hacer sombra dialéctica con alguno de los académicos que le siguen.

Para ser universal, escribió alguien, hay que ser primero

bate de boxeo e incluso corridas de toros. Se conocieron, se casaron y, lo que ocurre en estos casos: juntaron su pobreza y él no tardaría en aportar al matrimonio el «status» de parado. Ocho hermosos hijos fue el fruto del matrimonio. Mitad y mitad: cuatro chicas —las mujeres primero— y cuatro muchachos, entre ellos «el Potro de Vallecas». Todos reunidos en la casita del Arroyo del Olivar (metro «Portazgo») en donde, si preciso se hace, la madre ayuda en la angosta ducha a la higiene de sus hijos que «no tengas vengüenza, que

Daguerrotipos madrileños

Alejandro Sawa: Mala estrella de un bohemio

La vida del bohemio Alejandro Sawa hizo suya la afirmación de Oscar Wilde según la cual la naturaleza imita el arte. Hombre fulminado por el rayo azul del ingenio fue sin duda la reencarnación literaria del último romántico. Bohemio impenitente, sin sentido práctico, ajeno a la dureza de las condiciones vitales en las que él y su familia se desenvolvían, el arte le iluminó y la vida le cubrió con las sombras de la miseria.

S OLO Alejandro Sawa podría protagonizar «Luces de bohemia», de Valle y sólo él podía haber protagonizado involuntariamente una muerte tan macabra y patética como la del poeta loco Valles de la novela «El árbol de la ciencia», de Pío Baroja o la muerte del bohemio de la obra de Valle. Alejandro Sawa daría vida a dos personajes de «Luces de bohemia», el escritor y bohemio Max Estrella o Mala Estrella y su compañero de fatigas, Don Latino de Hispalis. Peregrinar dantesco por el Madrid noctámbulo de tabernas durante el cual Max Estrella dice a Latino de Hispalis: «Los hermosos clásicos reflejados en los espejos cóncavos dan el esperpento. El sentido trágico de la vida española sólo puede darse con una estética sistemáticamente deformada. Las imágenes más bellas en un espejo cóncavo son absurdas». Don Latino contesta «pero a mí me divierte mirarme en los espejos de la calle del Gato».

Fascinado por París

La leyenda perseguiría la vida y la muerte de Alejandro Sawa, puesto que sus amigos bohemios afirmaban que sufría un ataque de catalepsia y que no había fallecido. Nació en Sevilla el 15 de marzo de 1862. Residió en dicha ciudad y en Málaga y más tarde en Granada, donde obtendría matrícula extraordinaria en la facultad de Derecho en el curso 1877-1878. A Madrid debió llegar en los años 80, según se desprende de su novela «Declaración de un

vencido» (1887), y desde la Villa viajaría a Bruselas, Suiza, Italia y París, ciudad que fascinó al poeta. Allí conocería a la que sería su compañera, Jeanne Poirrier, con la que tendría una hija (que en «Luces de bohemia» aparecen como Madame Collet y Claudinita). En París formaría parte de la bohemia de Montmartre y del Barrio Latino, siendo un asiduo de las tertulias del «Soleil D'Or» y de las organizadas por Deschamps, director de «La Plume». Allí alternará con Paul Verlaine, Baudelaire y mostrará a Rubén Darío el Barrio Latino.

Por la ciudad del Sena paseaba Alejandro Sawa acompañado de su pipa y un hermoso perro. Gómez Carrillo decía que Sawa se aderezaba con sortijas inmensas y grandes corbatas fastuosas que a primera vista llamaban la atención. Este escritor en 1899 recordaba

en una crónica desde París cómo la memoria de Sawa permanecía indeleble, sus discursos de café, su erudición y su talento hicieron furor entre los bohemios parisienses. No obstante, el escritor tuvo que realizar verdaderos esfuerzos para sobrevivir en París, lo que no le impediría no firmar un contrato con un editor francés porque su despacho estaba un poco alejado de su domicilio.

Admirador de Verlaine

Sawa quiso triunfar con dos cosas, orgullo y vanidad. El nunca dudó de su talento y se creyó el más grande poeta de España. Todos sus contemporáneos le recuerdan como un hombre de gran belleza y atractivo físico que desperdició sus dotes artísticas y su talento. Rubén Darío afirmaba de él cómo su voz, ya ruidosa ya como medio velada, narraba sutiles anécdotas, y lo describe como el galán joven decorado de amor y ambiciones, rico de sus bellos ojos conquistadores. Larga melena, negro bigote, enmarañada cabellera en la que resaltaba la tez blanca de

su faz apolínea. A Sawa le gustaba jugar con su aspecto y unas veces evocaba a Daudet y otras a Verlaine o Baudelaire. Herman Barh en el «Mercure de France» en 1893 le llamaba «Byron del proletariado». Para Pío Baroja con quien Sawa entrecruzó alguna que otra crítica cáustica, el bohemio era un pobre hombre sin ninguna penetración. Lo cierto es que Sawa sintetizó las ideas de su época. En el Madrid de las tertulias formadas por la llamada Gente Joven, más tarde conocidos como Generación del 98 y Modernistas, Sawa habló por primera vez de simbolismo y parnasismo y recitó versos de Verlaine. Manuel Machado así lo recordaba y decía que por aquel entonces pocos estaban en el secreto. Su vida literaria en Madrid la compartió con Pío Baroja, Benavente, Maeztu, Azorín, Valle-Inclán (a quien presentó a don Antonio Machado). Con ellos compartiría su rebeldía anarquista y su rechazo por la Restauración, el arte era en la España finisecular sumida en la crisis del desastre un arma de protesta.

Sawa atacó con fiereza a los editores madrileños por no ad-

mitirle en los periódicos de la capital sus colaboraciones y es que soportó una vida miserable en su buhardilla próxima a la calle de San Cosme. En 1905 quedó ciego agravándose aún más su penosa situación prolongada hasta marzo de 1909 en que murió en Madrid con la razón perturbada. Autor de novelas como «La mujer de todo el mundo» (1887), «Crimen legal» (1886), «Declaración de un vencido» (1887), «La noche» (1888), sus artículos se publicaron en *Don Quijote*, *El Madrid Cómico*, *La Bandera Social*, *Los Lunes de El Imparcial*... En 1908 Sawa concluiría su obra póstuma titulada «Iluminaciones en la sombra», prologada a petición de su viuda por su gran amigo Rubén Darío y que publicó en 1910. En ella Sawa realiza daguerrotipos verbales de amigos suyos, como Verlaine, Baudelaire, Poe, Bakunin... Sawa afirmaría que «no hay belleza sin melancolía, ni arte sin dolor». Este mensaje lo recogería Valle en su Lámpara Maravillosa. Rubén Darío en su prólogo escribía: «Es el morir olvidar / mejor que amar y vivir. / Y más mérito el dejar / que el conseguir».

Don Manuel Machado le escribiría este bello epitafio:

«Jamás hombre más nacido / para el placer, fue el dolor / más derecho.) Jamás ninguno ha caído / con facha de vencedor / tan desecho. / Y es que él se daba a perder / como muchos a ganar. / Y su vida por falta de querer / y sobra de regalar, / fue perdida.

José Montero en un cuento titulado «La sombra de Verlaine» aparecido en *La Esfera* en 1914 decía que Sawa aspiraba a morir como Verlaine borracho de gloria y de ajeno, pero que «el pobre bohemio murió borracho pero sin gloria».

F. F. S.

ANDREA GARCIA



El talento de un perdedor

Uno de los símbolos de la bohemia madrileña de finales del siglo XIX y principios del XX fue Alejandro Sawa, rebelde sin causa, flagelador de editores, periodistas y escritores de la época. Según parece, Valle-Inclán tenía verdadero pánico a su capacidad dialéctica y enmudecía cuando aparecía por las tertulias, sin perjuicio de que luego utilizara al personaje como fuente de inspiración para uno de sus más conocidos relatos. Alejandro Sawa no encontró acomodo en la sociedad ñoña y conformista del Madrid de la Restauración. Era un iconoclasta y crítico despiadado de los escritores establecidos entre los que generó un movimiento de autodefensa. Ello les llevaría a negar algo que Sawa evidentemente tenía: talento, rebajando su significación literaria al pintoresquismo de sus anécdotas. Algunos de ellos han sobrevivido al autor y aún se comentan en las tertulias. Pero ninguna tan real y testimonial como la de su propia vida que él mismo definió como la de un perdedor.

MÁS DE 10 AÑOS DE GARANTÍA

¡PONGASELO DIFÍCIL!

SISTEMAS DE ALARMA INTEGRAL

Instalamos en su domicilio o establecimientos UN SISTEMA DE ALARMA EN 4 HORAS

POR SOLO 18.500 PTS. EN 4 PLAZOS SIN NINGUN RECARGO Y 2 AÑOS DE GARANTÍA

LLAMENOS	269 00 11
J.J. SEGURIDAD, S.L.	697 42 05
BALEARES, 12 - 28019 MADRID	460 07 46

INFORMÁTICA

PAQUETES INFORMATICOS

- ADMINISTRATIVOS Y AUX. DE LA ADMON DEL ESTADO Y SEG. SOCIAL
- OFICIALES, AUX. Y AGENTES DE ADMON. DE JUSTICIA
- AYUNTAMIENTOS

CURSOS EN 40 HORAS DE: CONTABILIDAD-TRIBUCION MECANOGRAFIA-TAQUIGRAFIA

Información, programa e instancias, gratuitos

ENVIAMOS TEXTOS

ALQUILER DE MAQUINAS DE ESCRIBIR

academia *Cabrera*

Génova, 12-28004 Madrid-Tel. 419 67 69
Carranza, 15 - Tel. 448 16 89
Paseo de las Delicias, 110-Tel. 474 67 59

OPERACION DE MIOPIA Y ASTIGMATISMO

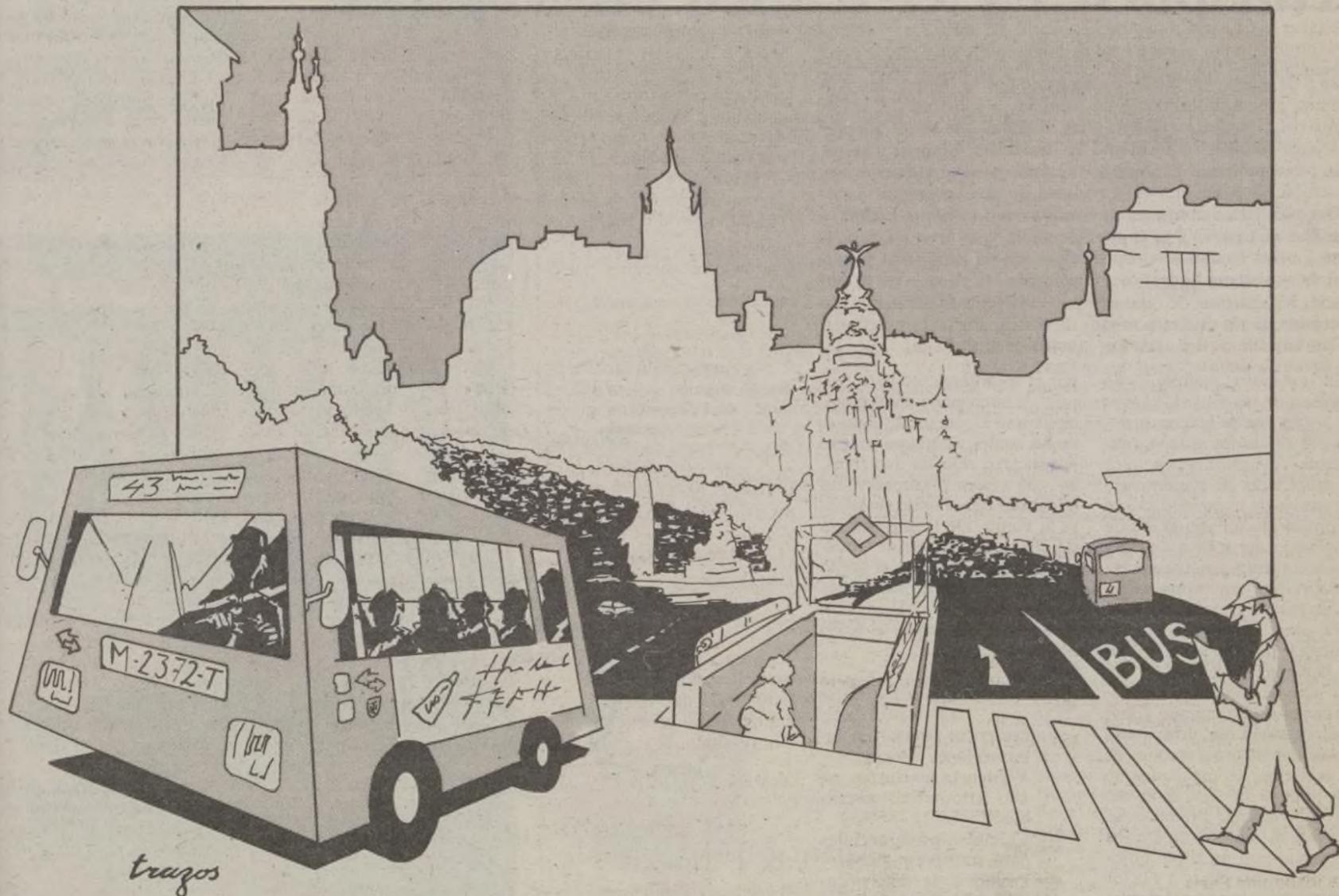
INFORMACION

- La técnica de la QUERATOTOMIA RADIAL es para quitar la dependencia de las gafas y lentes de contacto.
- Se realiza en personas que tengan su miopía estabilizada y ojos sanos.
- Como máximo reduce ocho dioptrías.
- En caso de más de ocho, se reduce el grosor de los cristales.
- Una operación de diez minutos, anestesia local y veinticuatro horas de oclusión ocular. No hospitalización.
- Experiencia de más de 2.000 casos operados, con resultados satisfactorios, método Fyodorov y técnica desarrollada en Estados Unidos.
- Clínica con dedicación exclusiva en esta técnica.

EXPLORACION Y PRONOSTICO - SIN HONORARIOS MEDICOS

CENTRO OCULAR DE MIOPIA DR. RINCON

Agustín de Foxá, 25 - 6.ª planta
Tel. (91) 733 95 63 - 28036 MADRID



El transporte en Madrid

TRAFICO y transporte son dos caras de la misma moneda. Las congestiones de tráfico tan habituales en todas las grandes ciudades repiten situaciones que ya se daban en el pasado. En las encrucijadas importantes de París y Londres e incluso en Madrid, se producían frecuentes embotellamientos por la abundancia de coches de caballos y otros vehículos de tracción de sangre. Con estos embotellamientos acabaron las redes de tranvías y los primeros ferrocarriles metropolitanos. El impresionante desarrollo del parque automovilístico repite de nuevo estas aglomeraciones en las calles de las grandes ciudades. Nunca el hombre ha tenido tantas posibilidades de desplazamiento. El transporte individual es la máxima expresión de la libertad en el tráfico, pero se cumple aquí también el principio fundamental de que esa libertad tiene el límite de la libertad de los demás. Y ése es el gran problema que se plantea cuando la expansión continua del parque tropieza

con el límite del espacio que forma una ciudad. Por tanto la libertad del tráfico exige la racionalización del transporte.

A petición del presidente del Gobierno, el Ayuntamiento de Madrid y la Co-

SUMARIO

Los proyectos del Ayuntamiento y de la Comunidad Autónoma. Págs. 12, 13 y 14

Entrevista con Julián Revenga. Pág. 15

El Plan de Cercanías Ferroviarias. Págs. 18 y 19

El transporte colectivo en Madrid. Págs. 20 y 21

Portavoces: La opinión del PP. Pág. 25

Portavoces: La opinión del CDS. Pág. 26

Portavoces: La opinión de IU. Pág. 27

Opinan los ecologistas. Pág. 30

Han colaborado en este suplemento: Antonio García Ruiz y José María Latorre. Cordinación: Fernando F. Sanz.

munidad Autónoma han elaborado una serie de propuestas que inciden en todos los aspectos de la circulación y el transporte, tanto de la ciudad como de su Area Metropolitana. En el presente suplemento se analiza el contenido de las propuestas del Ayuntamiento y de la Comunidad, así como la serie de medidas con las que se pretende que en 1992 se haya resuelto el actual problema del tráfico.

Se hace también un bosquejo de todos los medios de transporte colectivo que inciden en la ciudad —autobuses de la EMT, Metro, líneas ferroviarias de cercanías, autobuses interurbanos y taxis.

Se incluyen igualmente las puntualizaciones y propuestas sobre el transporte en Madrid formuladas por los distintos grupos políticos de la Corporación Municipal, y una entrevista con el presidente del Consorcio de Transportes, Julián Revenga.

F. F. S.

Proyectos para la mejora de los transportes y el tráfico en Madrid

En el número anterior se informaba de la presentación el pasado 3 de marzo del informe elaborado por la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Madrid, a solicitud del presidente del Gobierno, relativo a las medidas que serán adoptadas para resolver el problema del tráfico en Madrid y su región metropolitana. El informe presentado conjuntamente por el alcalde de Madrid y el presidente de la Comunidad Autónoma plantea un conjunto de medidas con cuya aplicación se persigue equiparar a la capital española y su área metropolitana a otras ciudades europeas en cuanto a capacidad y calidad de su sistema de transporte colectivo, la eficacia de su red viaria, los sistemas de regulación del tráfico y la participación adecuada de los distintos modos de transporte en la movilidad de los habitantes del área metropolitana madrileña.

El transporte madrileño no funciona de manera satisfactoria, según una de las conclusiones del citado informe. La favorable coyuntura económica ha propiciado un aumento espectacular de la movilidad que ha producido un alto grado de congestión del tráfico viario y una saturación del transporte colectivo, en sus tramos críticos en las horas punta.

El plan ahora presentado pretende, por una parte, mejorar la situación del tráfico con una serie de medidas ya iniciadas por el Ayuntamiento y, por otra, adecuar las inversiones en infraestructura y mejora de los servicios, acompañados de una política de disuasión del uso del vehículo privado. Se pretende así hacer frente a los problemas con un triple objetivo: mejorar la eficacia y la integración del territorio metropolitano garantizando un sistema de comunicaciones que minimice los costes del transporte y permita una accesibilidad no discriminatoria a sus ciudadanos; potenciar el transporte público, incrementando su eficacia para conseguir un aumento de su participación en el reparto público-privado de la movilidad, y finalmente disuadir del uso indiscriminado del vehículo privado, especialmente en el centro urbano de Madrid y su red viaria de accesos.

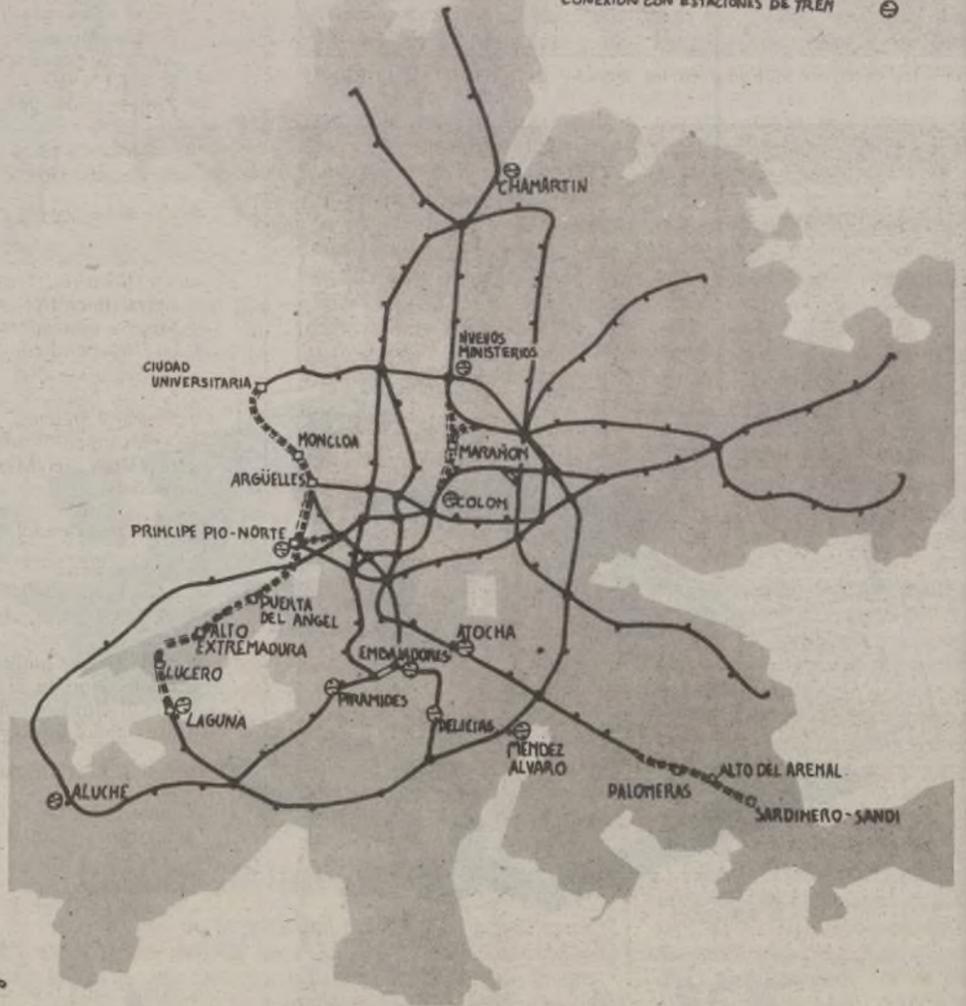
Las medidas proyectadas

por el Ayuntamiento para mejorar la circulación en el municipio son 21 en total, algunas de las cuales ya han empezado a aplicarse. De las restantes, las que tienen presupuesto no aprobado deberán de someterse al Pleno. De la importancia del Plan de Acciones de Circulación puede dar idea el hecho de que su coste en los cuatro años de su aplicación (1989-1992) asciende a 6.686 millones de pesetas.

Las medidas son las siguientes:

- Presencia policial en intersecciones críticas.
- Vigilancia exclusiva en 100 kilómetros carril-bus.
- Caminos preferenciales para transporte público.
- Promover la diversificación y flexibilidad de horarios comerciales e industriales.
- Ampliación servicio grúas con 90 nuevas unidades.
- Reorganización y modificación del sistema de explotación de la O.R.A. sobre la totalidad del área.
- Mejora y ampliación del sistema de regulación electrónica centralizada de tránsito en el área (Recta).
- Creación, composición y

AMPLIACIÓN DEL METRO
CONEXION CON ESTACIONES DE TREN



Futura estructura de la red del Metro y conexiones con las líneas urbanas de la Renfe

Los proyectos de ampliación de la red del Metro con el cierre de la línea VI y la prolongación de la X para conectarla con las líneas VII y VIII, unidos a la remodelación de la «línea del Contorno» de la Renfe y otras actuaciones ferroviarias, configuran una completa red de transporte por ferrocarril en el casco urbano de Madrid. La línea circular del Metro será la más impor-

tante, ya que a través de ella podrán establecerse conexiones con las restantes líneas y con cuatro intercambiadores con el ferrocarril. Al mismo tiempo existirán 11 estaciones combinadas Metro-Renfe que permitirán a los viajeros disponer de numerosas posibilidades para dirigirse a cualquier punto del casco urbano mediante la utilización del transporte colectivo.

Cursillos de francés en París '89

Patrocinados por el Institut France-Espagne en la Alianza Francesa de París

Del 3 al 16 de Julio
Del 18 al 31 de Julio
Del 2 al 15 de Agosto
Del 17 al 30 de Agosto

DESDE 55.500 PTAS. TODO INCLUIDO

INFORMES: c/. Gran Vía, 47, 4.º. Of. 60

TELS. 542 15 64 - Gat. 679 - JULIA PEREZ

OPOSICIONES AYUNTAMIENTO DE MADRID

OFERTA DE EMPLEO PUBLICO 1989

PROXIMAS CONVOCATORIAS PLAZAS

635 AUX. ADMINISTRATIVOS

124 ADMINISTRATIVOS CLASES DIRECTAS

390 POLICIA MUNICIPAL

VENTA DE TEXTOS

Academia JAMER

C/. Juan Montalvo, 20

Teléf. 233 37 42

(Metro Guzmán El Bueno)

INFORMACION

Martes y Miércoles de 5 a 10

MAS DE 10 AÑOS DE GARANTIA

PUERTA ANTI-ROBO

¡PONGASELO DIFICIL!

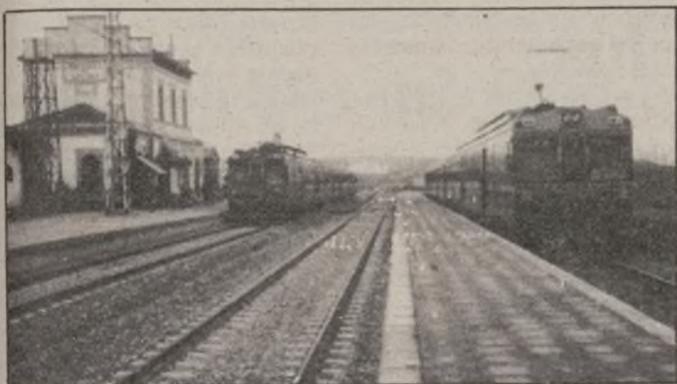
Cada 20 minutos se produce un robo en Madrid.

En sólo cuatro horas cambiamos su puerta.

SOMOS FABRICANTES

POR SOLO 18.500 PTS. EN 4 PLAZOS SIN NINGUN RECARGO Y 2 AÑOS DE GARANTIA

LLAMENOS 269 00 11
J.J. SEGURIDAD, S. L. 697 42 05
BALEARES, 12 - 28019 MADRID 460 07 46



Unidades eléctricas utilizadas en los servicios de cercanías de la RENFE



El gran vestíbulo de la estación de cercanías de Atocha que enlaza con la nueva estación del Metro en la línea I

normas de funcionamiento del Consejo Consultivo de Circulación.

- Refuerzo y dependencia funcional de la subinspección de tráfico del Área de Circulación y Transportes.
- Contratación asistencia técnica para emitir dictamen sobre circulación y transportes.
- Nuevo bando de carga y descarga que facilite su cumplimiento.
- Campaña de educación vial.
- Construcción de aparcamientos para residentes (P.A.R.). Ejecución de al menos 40 anuales.
- Establecimiento de un canon en el precio de la gasolina a favor de los transportes colectivos.
- Construcción de carriles bicicletas.
- Sistema de información de los aparcamientos públicos.
- Control de accesos a la M-30.
- Reordenación viaria en los distritos y racionalización de la señalización.

- Plan de mejora del espacio y tránsito peatonal.
- Completar la red de marquesinas.

Medidas legislativas

Además de estas actuaciones, la creciente inseguridad en el tráfico, provocada en buena parte por la indisciplina de numerosos conductores, ha movido al Ayuntamiento a solicitar las medidas legislativas pertinentes a fin de superar el obstáculo que supone la existencia de un procedimiento sancionador y recaudador de las multas de tráfico obsoleto por otro más adecuado. Ello se traducirá sin duda —según el informe— en una mejora del tráfico, ya que los sancionados, al verse afectados económicamente por la cuantía de la multa desistirán de su conducta infractora, concluye el informe.

Medidas del consorcio

El Plan del Consorcio de Transportes engloba un con-

(Pasa a la pág. 14)

Medidas previstas

FERROCARRIL METROPOLITANO (METRO)

a) Aumento de capacidad de la red

- Prolongación línea VI desde Laguna a Ciudad Universitaria, por Norte, Argüelles y Moncloa.
- Prolongación y conexión línea X con las VII y VIII desde Alonso Martínez a Nuevos Ministerios y Avenida de América.
- Ampliación gálibo línea X y nueva estación en Norte, con correspondencia con las líneas VI y R, y RENFE.
- Prolongación línea I desde Portazgo a Sardinero-Sanvi.
- Adecuación señalización líneas I y III para permitir circulación trenes cada noventa segundos.

b) Mejora accesibilidad de la red

- Nuevas estaciones sobre líneas existentes: Canal (línea II), Tres Cruces (líneas V) y Mirasierra (línea IX).
- Mejora correspondencia con tapices rodantes en Diego de León, Nuevos Ministerios, Embajadores-Acacias y Plaza de España-Noviciado.
- Nuevas bocas de acceso y conexión entre vestíbulos y andenes.
- Aparcamientos disuasorios en Pavones, Herrera Oria, Las Musas, Fuencarral y Sardinero-Sanvi.

c) Mejora de la calidad

- Renovación 104 unidades de material clásico línea I.
- Instalación aire acondicionado 70 por 100 coches.
- Talleres de Canillejas.
- Renovación de 25 estaciones.
- Ventilación completa de túneles y estaciones.
- Sistema información al usuario en tiempo real.

d) Mejora de la seguridad

- Plan de protección civil.
- Vigilancia y ampliación presencia policial.

AUTOBUSES URBANOS (EMT)

a) Aumento de la capacidad de la red

- Ampliación flota de autobuses (2.000 unidades en 1992).
- Adquisición microbuses eléctricos (20 unidades).

b) Mejorar la explotación

- Sistema de ayuda a la explotación.
- Reordenación de cocheras y talleres.

c) Incremento de velocidad comercial

- Nuevos carriles-bus (130 kilómetros en total).
- Carriles-bus con plataforma reservada (50 kilómetros).
- Vigilancia carriles-bus para evitar infracciones.

d) Mejora calidad de servicio

- Autobuses con calefacción y aire acondicionado.
- Marquesinas en las paradas.
- Señalización paradas con sistema más atractivo.

e) Reordenación en la red de la EMT

- Coordinación con el Metro.
- Creación de nuevas líneas.
- Reestructuración de la red de microbuses.

PLAN DE ACCIONES SOBRE LA CIRCULACION

- Lograr un cambio del comportamiento ciudadano.
- Vigilancia y normativa para asegurar aumento disciplina del tráfico.
- Mejor gestión del tráfico.
- Disuadir, limitar y en su caso restringir utilización vehículo privado.
- Potenciación transporte público.
- Mejora de la calidad ambiental y en particular de los ámbitos peatonales.

CONEXION CIUDAD-AEROPUERTO Y RECINTOS FERIALES

- Tres nuevos accesos viarios desde el Norte, Centro y Sur de la ciudad.
- Conexión del aeropuerto por un sistema de transporte colectivo.

RELACIONES CENTRO-REGION METROPOLITANA

Aumentar participación transporte público en desplazamiento de viajeros a Madrid en horas punta (del 54 por 100 al 65 por 100).

a) Ferrocarriles de cercanías

- Penetración líneas Parla y Fuenlabrada hasta Atocha, por Méndez Alvaro.
- Penetración línea Móstoles-Alcorcón hasta Atocha, por Embajadores.
- Línea del Contorno Príncipe Pío-Atocha, por Pirámides, Delicias y Méndez Alvaro.
- Mejora señalización y control circulación de trenes.
- Creación órgano gestor servicio ferroviario cercanías.
- Plan servicio ferroviarios atractivo a la demanda.
- Definición de la calidad de servicio.
- Minimizar los trastornos por obras de la nueva estación de Atocha y línea de alta velocidad.
- Adquisición cien nuevas unidades eléctricas cercanías.
- Implantación sistema información al usuario.
- Nuevo intercambiador Norte-Príncipe Pío.
- Remodelación intercambiadores en el eje Atocha-Chamartín.
- Nuevos intercambiadores con el Metro en las líneas de penetración hasta Príncipe Pío y Atocha (Pirámides, Delicias, Méndez Alvaro, Embajadores).
- Nuevo ramal de penetración en Parla con estación subterránea en el centro de la población.
- Nuevas estaciones sobre líneas existentes en la región metropolitana.
- Remodelación y modernización de estaciones.
- Construcción de aparcamientos disuasorios en estaciones.
- Construcción instalaciones de intercambio autobús-ferrocarril.
- Tratamiento márgenes de las vías para facilitar su integración en los cascos urbanos.
- Remisión del Plan de Cercanías por el Consorcio para actuaciones a partir de 1992.
- Estudio de las repercusiones de las nuevas líneas de alta velocidad.

RED DE AUTOBUSES INTERURBANOS

- Atender en condiciones de calidad el esperado incremento del 30 por 100 de viajeros en horas punta en los accesos a Madrid.
- Aumento del parque de vehículos.
- Reordenación de la red (25 por 100 aumento oferta).
- Doscientos veinte nuevos autobuses (30 por 100 aumento del parque).
- Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE).
- Incremento velocidad en los ejes de penetración en Madrid (carriles bus reservados a autobuses).
- Plataformas reservadas a autobuses en varias carreteras.
- Vigilancia en estos carriles y plataformas para asegurar su eficacia.
- Relocalización de los terminales de autobús en Madrid.
- Mejorar terminales en conexión con el Metro.
- Construcción de intercambiadores con el Metro.
- Nuevas estaciones de autobuses para líneas de medio y largo recorrido.
- Mejora de la calidad del servicio (renovación flota de autobuses, señalización y equipamiento de paradas).

El proyecto de medidas para la mejora del transporte y el tráfico en Madrid y la región metropolitana abarca también las obras en las carreteras de acceso que por haberse expuesto ampliamente en el número 137 de VILLA DE MADRID, resulta ocioso repetir.



Nueva estación de cercanías de Atocha

Proyectos para Madrid

(Viene de la pág. 13)

junto de medidas (enumeradas en recuadro aparte) que se orientan para lograr una serie de objetivos para el año 1992 y sienta las bases para la planificación con vistas al año 2000. Algunas de estas medidas se

solapan con las adoptadas por el Ayuntamiento, expuestas anteriormente.

Las inversiones en el ferrocarril metropolitano (METRO) que se considera como el principal modo de conexión interna de la ciudad, alcanzarán los 120.000 millones de pesetas en nuevas líneas, material móvil y otras mejoras.

En relación con los autobuses urbanos de Madrid (EMT)

las medidas propuestas se orientan a aumentar la capacidad de la red, mediante la ampliación y renovación de la flota de autobuses. Se destinan 30.000 millones de pesetas.

Para mejorar la circulación y las condiciones de tráfico se adoptarán medidas relativas a los sistemas de regulación y control del tráfico, actuaciones que deben ir acompañadas de otras de carácter legal urgente con objeto de hacer realmente ejecutivas las sanciones impuestas a los infractores. Se designan a este apartado 7.000 millones de pesetas.

La conexión de Madrid con su aeropuerto exige una actuación radical que abarque, además de los nuevos accesos viarios propuestos, un modo de transporte colectivo de gran capacidad. El Consorcio de Transporte tiene en estudio las diversas alternativas y la inversión se estima entre 20.000 y 30.000 millones de pesetas.

En las relaciones de Madrid con su región metropolitana se han adoptado medidas para mejorar las prestaciones del transporte colectivo y la red viaria preferentemente en los ejes distribuidores y en su estructuración.

En transporte colectivo se abarca al ferrocarril de cercanías y a los autobuses interurbanos. Para el primero —Plan Ferroviario de Cercanías— ya en ejecución, se destinan 50.000 millones de pesetas. Con estas inversiones se renovará el material móvil, se modernizarán los sistemas de señalización y control de la circulación, se mejorará la accesibilidad de la red en el área metropolitana con nuevas estaciones, adecuación de las existentes y creación de nuevos enlaces con la red del «Metro», así como intercambiadores de transportes.

En cuanto a la red de autobuses interurbanos se mejoran las combinaciones con el «Metro», la renovación de la flota y nuevos intercambiadores. Las inversiones propuestas ascienden a 8.000 millones de pesetas.

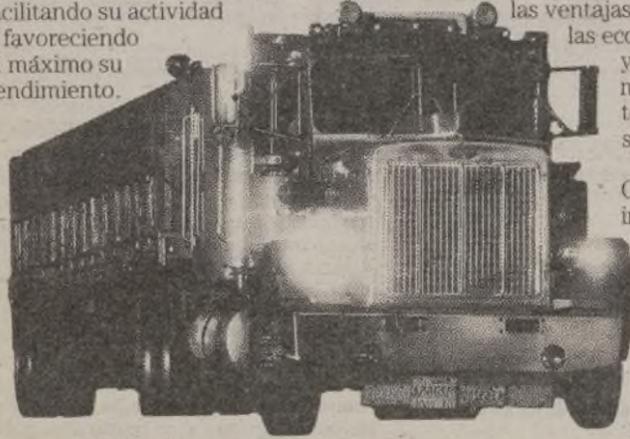
De esta manera, según el informe del Consorcio, se conseguirá aumentar la participación del transporte público en el desplazamiento de viajeros a Madrid en la hora punta, pasando del 54 por 100 actual (43.000 viajes) al 65 por 100 (58.000 viajes) en 1992, mientras el vehículo privado pasará del 45 por 100 (36.000 viajes) al 35 por 100 (31.000 viajes), con un aumento calculado en el número de viajes de 79.000 a 89.000.

Finalmente, la red viaria metropolitana contará con nuevas infraestructuras que permitirán el cierre de la M-30, la terminación del «cuarto cinturón», la creación de nuevas conexiones transversales, la ampliación de ciertos ejes viarios radiales y otros hasta un total de 18 actuaciones. La inversión prevista asciende a 70.000 millones de pesetas.

Por eso trabajamos con la vista puesta en el mañana. Intentando buscar soluciones a los problemas del presente.

Soluciones para las empresas. Soluciones para los transportistas.

Para ello, hemos creado el Centro de Transportes de Madrid, que abre sus puertas a las empresas y agencias, facilitando su actividad y favoreciendo al máximo su rendimiento.



- 60.350 m² de naves comerciales.
- 14.000 m² de oficinas y locales comerciales.
- Módulos de 270 a 1.000 m².

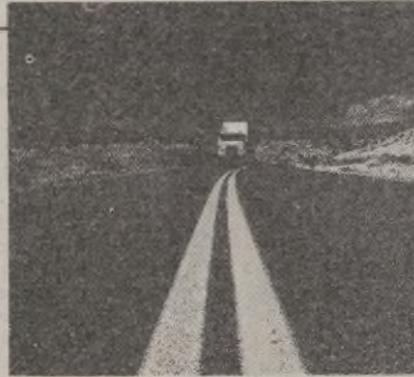
de Abroñigal. A 10 Km. del aeropuerto internacional de Barajas y sus terminales de carga. Justo al lado de Mercamadrid. El C.T.M. está en Madrid, sin atravesar Madrid.

El objetivo de este Centro es concentrar actividades y agentes relacionados con el transporte y la distribución de mercancías, buscando las ventajas que se derivan de las economías de escala y posibilitar así la modernización tecnológica del sector.

Por todo ello, el C.T.M., será un instrumento estratégico de primera magnitud para el impulso de nuestra economía. Y aún hay más. El C.T.M. pretende cubrir todas las necesidades del

sector, contribuyendo también a hacer la labor de los empresarios y transportistas algo menos pesada.

Para eso les ofrece una larga lista de



- Centro médico.
- Locales comerciales. Artículos de regalo, estanco, librerías...
- Oficina para agencias de transporte.

Se trata de un ambicioso plan que ya está en marcha. En estos momentos, se está comercializando la Segunda Fase. Todo estará a punto muy pronto, en Septiembre del próximo año. Alcanzando su plenitud en el 90. Para entonces el presente de Madrid será otro muy distinto.

En el C.T.M. no nos olvidamos de nada. Y ya estamos trabajando de cara al futuro.

Centro de Transportes de Madrid, S. A.

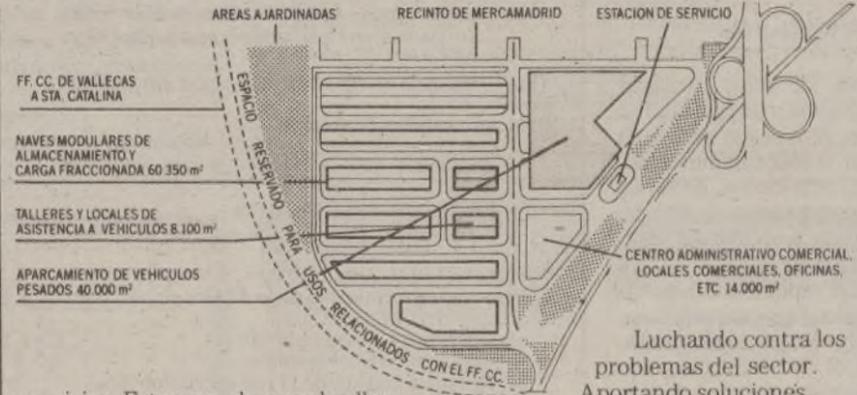
MEJORANDO LO PRESENTE.

- Naves de 5, 7 y 10 m. de altura con diversos fondos.
- Naves con uno o dos frentes con muelle.
- Muelle fijo a la altura que se desee.
- Servicio por ferrocarril.



Y todo esto, muy cerca.

El C.T.M. se encuentra en el centro geográfico de la península. A 2 Km. de la estación ferroviaria de contenedores



servicios. Estos son algunos de ellos.

- Lonja de contratación.
- Aduana TIR/T.C.
- Aparcamiento vigilado con capacidad para 400 trailers.
- Inspección Técnica de Vehículos Pesados.
- Talleres de mantenimiento y reparaciones.
- Hoteles, restaurantes y cafeterías.
- Estación de Servicio.
- Servicios bancarios.

Luchando contra los problemas del sector. Aportando soluciones.

Porque creemos en un futuro mejor, estamos decididos a mejorar el presente.

1ª y 2ª Fase, comercializadas.
3ª Fase, en comercialización.

Centro de Transportes de Madrid, S. A.



MEJORANDO LO PRESENTE.

Veneras, 9. 7ª planta
Teléfono 542 09 78
28013 Madrid

Julián Revenga, presidente del Consorcio de Transportes de Madrid

«El objetivo del Plan es dar movilidad a las personas»

El Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid analizaba en el documento presentado al presidente del Gobierno la situación del tráfico y el transporte en la Comunidad de Madrid y en la propia ciudad. Julián Revenga, presidente del Consorcio, explica, en la siguiente entrevista, algunos detalles del documento y justifica determinadas actuaciones en función de un objetivo: «Dar movilidad a las personas». Para ello, según él, hay que potenciar el transporte público.

—¿Cómo considera usted que está el tráfico en Madrid?

—El tráfico como tal, somos conscientes todos los ciudadanos madrileños y los de la propia región metropolitana que está llegando a una saturación en algunas de las zonas más centrales de la ciudad y puntos de entrada. En este sentido, y para poder buscar soluciones, creo que lo primero que debemos es separar tráfico y transporte. No es igual, aunque tenga relación. El objetivo que tenemos las distintas administraciones para llevarlo adelante es, fundamentalmente, el de poder actuar para dar movilidad a las personas. Ese sería el objetivo base.

La coyuntura económica posibilita que esté aumentando el número de viajes que realizan los ciudadanos, que se pueden realizar en transporte privado o transporte público. En ambos modos ha aumentado en los últimos dos años de forma considerable. La única manera que tenemos de atajar el problema de impacto medioambiental, de ocupación de zonas peatonales, es si tomamos conciencia de que tráfico y transporte no es lo mismo, y que esa movilidad tiene que tender a desviarse: personas que utilizan en muchas funciones el transporte privado, pasarse al colectivo. Para ello, habría que implementar una serie de medidas desde el punto de vista de tráfico, que van a posibilitar una restricción en determinadas zonas donde ya no se cabe, por problemas de aparcamiento fundamentalmente, y la aplicación de otras medidas.

Aluche-Atocha en el 91

—En las previsiones mencionadas en el Plan elaborado por el Consorcio de Transportes hay determinadas actuaciones que deberían estar funcionando y no es así, como, por ejemplo, el hecho de que aún no haya entrado en servicio el enlace Laguna-Embajadores, pese a que está terminado.

—El ferrocarril Aluche-Móstoles, que posteriormente fue prolongado hasta Laguna, y que tiene como objetivo que en el noventa y uno llegue a Atocha, finalizó, efectivamente, el año pasado hasta Embajadores y, a día de hoy, está solamente pendiente de una negociación por problemas técnicos que han surgido a Renfe

referentes a la necesidad de mayor potencia para una línea aérea de contacto. Al contrario de los comentarios que se han oído de que tiene una pendiente excesiva, no es así. El proyecto está bien hecho, pero hay un problema de potencia eléctrica. Es decir, esas unidades van a venir muy cargadas desde Móstoles y en este tramo aumentará el número de trenes. A la hora de haber hecho las primeras pruebas con cierto peso, se ha visto que se producía un fallo en la potencia. Lo que se va a hacer, en un período breve, es aumentar dicha potencia. Esperamos que en un mes pueda estar en servicio.

—El paseo de la Castellana, que ustedes consideran como eje fundamental de Madrid, no tiene Metro, existiendo posibilidades para hacerlo.

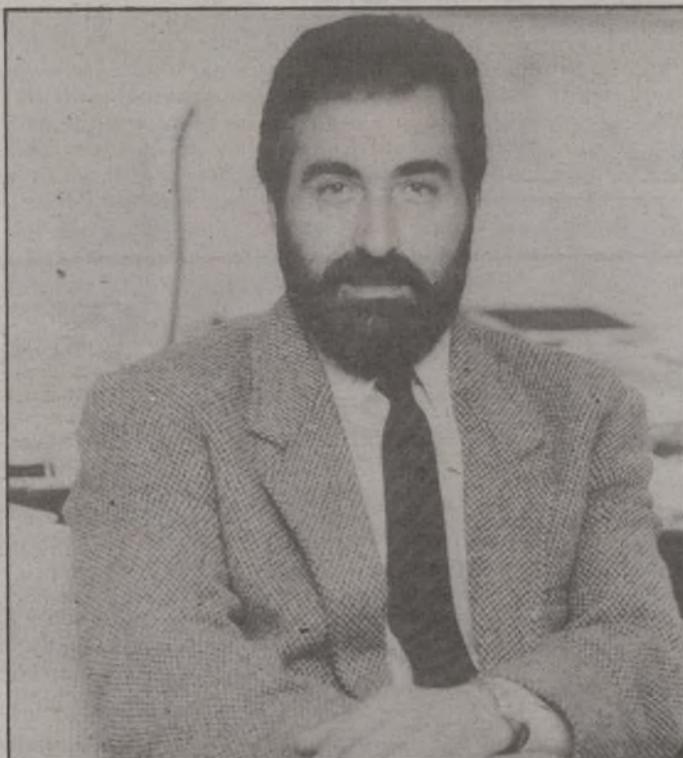
—Sobre el papel, con un lápiz, un plano aguanta todo. Llenar de túneles el suelo siempre es posible. Esa afirmación sólo tendría relación si hay financiación, o si ésta es la preferencia que necesita Madrid para modificar la problemática que tiene en estos momentos respecto al tráfico. No hay que confundir diciendo que es un eje importante en la red de superficie, con que lo

El autobús eléctrico es una posible alternativa para responder a la demanda en las zonas céntricas

sea en la red subterránea. Actualmente existe el «Tubo de la risa», que hace las funciones de un Metro cualquiera, luego, el Metro existe. Las unidades que circulan por ese túnel pueden tener ya los mismos minutos de intervalo que el Metro. Otra cosa es que fuera necesario hacer otro nuevo túnel.

—Entonces, ¿por qué la gente no lo coge?

—Hay una situación anterior, que estamos tratando de subsanar mejorando los accesos. Tenemos un problema claro de lo que pueden ser una serie de pasillos y accesos que no tienen una conexión fácil, no sólo con el exterior, sino con la red de Metro. Hay que andar largos pasillos. A eso se une la falta de hábito de utilización



Para Julián Revenga es necesario potenciar el transporte público frente al privado

como Metro de esas líneas, e incluso, el que mucha gente desconoce que puede utilizarlo.

Creemos que vamos a poder resolverlo con una serie de estudios, que tenemos con Renfe como consorcio, donde vamos a mejorar los accesos de Nuevos Ministerios y de Recoletos, para darle una mayor facilidad de conexión con el Metro.

—Se ha hablado mucho de los autobuses de dos pisos, de su regreso, aunque ustedes, en su proyecto no lo recogen. ¿Qué hay de esto?

—Nuestra idea es que el autobús de dos pisos, aparte del factor romántico que pudo existir en su momento, ya se suprimieron, y la vuelta no parece un elemento que se esté dando en ninguna ciudad, salvo donde estaba ya implantado. Nosotros estamos apostando por el autobús articulado.

Autobuses eléctricos

—Sin embargo, esta imagen «no romántica», en cuanto a los autobuses de dos pisos, es contradictoria con la implantación de los autobuses eléctricos.

—No. El autobús eléctrico no está por una situación romántica, sino por una forma más de responder a la deman-

da en las zonas más céntricas, donde hay ya una congestión importante y un viario estrecho. Y está claro, que lo que hacen los autobuses eléctricos es que no contaminan. Este sería el elemento principal para introducirlo, porque su capacidad es pequeña.

De momento están sin definir las líneas, pero habrá que ponerlos en la almendra más central. Es un elemento de transporte con baterías, no lleva cables y su autonomía viene a ser de sesenta kilómetros. Esta experiencia está implantada en la zona más céntrica de Roma y en Viena y está teniendo buenos resultados. El único problema es la autonomía en kilómetros, la punta de velocidad y la potencia de carga, que también es más pequeña, unas veintitrés-veinticuatro personas.

—¿Carril-bús, carril-taxi? ¿No cree que hay que arriesgarse para coger un taxi?

—El taxi es un sector privado. No corresponde al ámbito del Consorcio, pero es un sector que realiza una actividad económica en beneficio propio. No es una actividad de obligada prestación, como la que tenemos que dar a través de los transportes colectivos. Yo aprovecho para señalar que aun siendo hoy la proporción sesenta a cuarenta favorable al transporte colectivo, éste no tiene ni siquiera en cada calle, de los cuatro o cinco carriles, uno propio para sí.

Por ahí nos tenemos que mover. No creo que deba suponer rasgarnos las vestiduras el pensar que en aquellos viales importantes un carril sea aplicado al transporte colectivo porque van más ciudadanos.

—En el Plan del Consorcio

se reflejan medidas para impedir, de alguna forma, circular a los automovilistas. Pero, ¿han pensado en redistribuir las calles o tomar otras medidas para que haya más aparcamiento?

—Nosotros apostamos por una restricción del transporte privado y así hacemos una apuesta por el transporte colectivo frente al privado. Ahora, en cuanto a por qué no se habilitan calles: no hay más espacio; todo el espacio está cogido y saturado. De ahí que las dobles filas sean constantes. Esto nos llevaría a una ciudad que puede un día, en forma extrema, pararse. Ante eso tenemos que tomar medidas.

Tren de Alta Velocidad

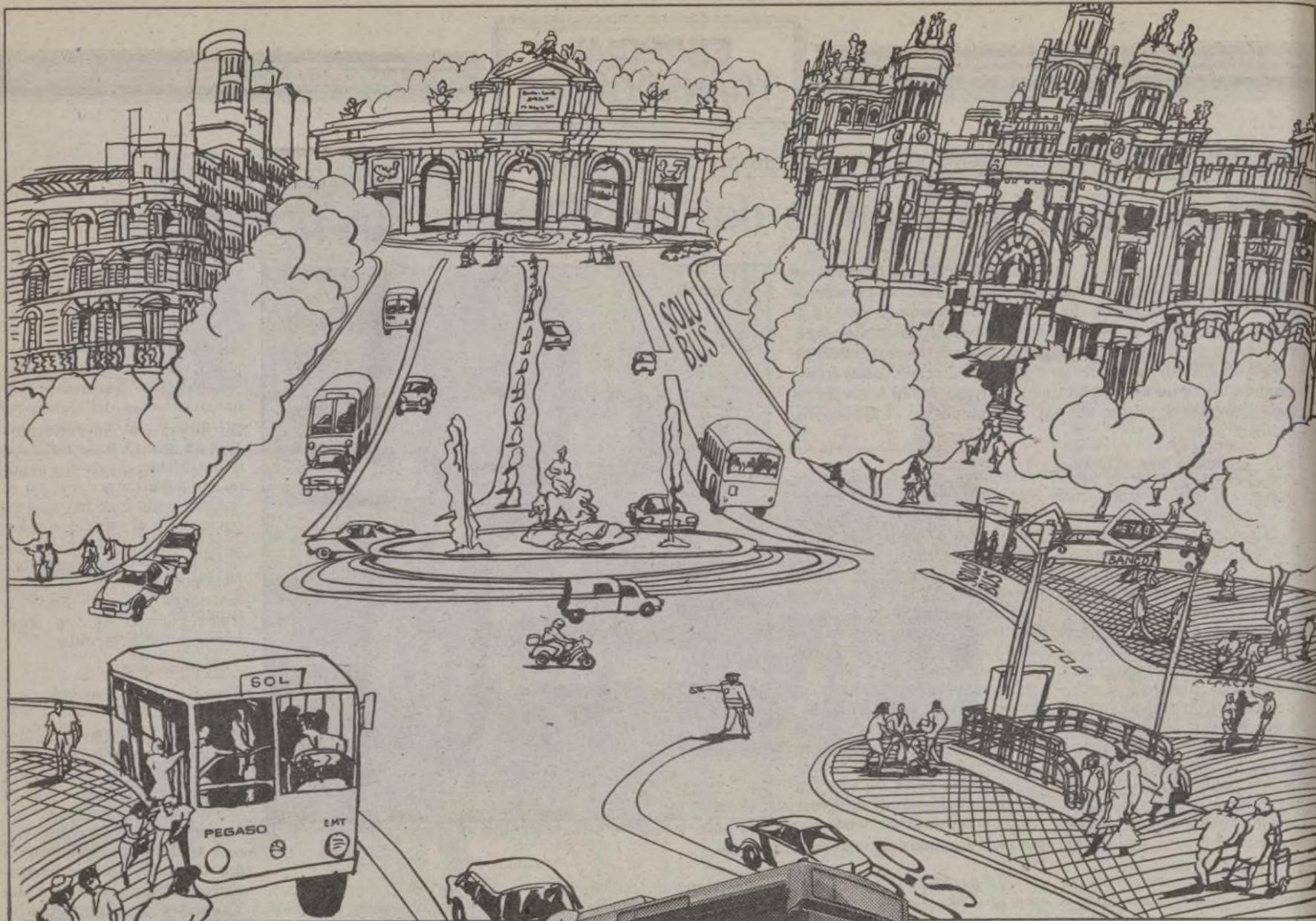
—¿El Tren de Alta Velocidad va a pasar por la sierra?

—Nosotros, en las relaciones que mantenemos con el Ministerio de Transportes, con el ministro Barrionuevo, hemos argumentado qué cosas a nuestro juicio no debe producir para Madrid el Tren de Alta Velocidad. Esto es lo que le hemos manifestado, y creo que ha sido sensible. La primera petición que hacemos es que no se nos deteriore, en el sentido de que pueda ocuparnos vías, la red de cercanías. Por otro lado, está la cuestión medioambiental. Quiero señalar que Barrionuevo fue receptivo a las opiniones que le dimos desde esta Comunidad, señalándole que esos fenómenos, antes de decir que «sí», deberían ser analizados y que habría alternativas. Esas alternativas no están desechadas, como puede ser el Corredor de Henares, donde su impacto, desde el punto de vista ambiental sería menor, aunque podría haber otras alternativas.

—Después del informe de la Comunidad desechando la instalación del aeropuerto comercial en Getafe, ¿la alternativa pasa por Torrejón?

—No. El problema de los aeropuertos de Madrid tiene relación con los aspectos que se vayan a diseñar, de cara a qué tipo de aviación queremos. Es decir, por un lado estaría la aviación general, teniendo en cuenta que Barajas es un aeropuerto internacional y la puerta de Europa y la puerta de la capital de España.

En este sentido, existe un tipo de tráfico que lógicamente hay que tratar de sacar de ese aeropuerto, que son las denominadas avionetas o tráfico comercial: El tráfico de tercer nivel hay que tratar de desviarlo. Simplemente se ha dicho que Getafe no sería el lugar más adecuado, desde el punto de vista del informe que ha realizado esta Comunidad, pero no hay definición.



EL AYUNTAMIENTO DE MADRID Y PEGASO PISAN EL ACELERADOR DEL TRANSPORTE PUBLICO

El Ayuntamiento de Madrid está haciendo un gran esfuerzo para mejorar los transportes colectivos, así la ciudad estará más descongestionada y las comunicaciones serán más fáciles. Por esto ha desarrollado un plan para adquirir 600 nuevos autobuses urbanos.

Las primeras 300 unidades han sido adjudicadas a Pegaso tras una rigurosa selección, en la que se ha tenido en cuenta el que fueran autobuses con bajo nivel de contaminación, menor nivel de ruido, comodidad y confort superior al de los actuales, facilidad de acceso para todas las personas y un diseño y estética acorde con nuestro tiempo. Así son los nuevos autobuses Pegaso. **DISFRUTELOS, PRONTO SERAN SUYOS.**

Madrid  luz verde



Símbolo del transporte



El Centro de Control de Tráfico permite seguir todas las incidencias de la circulación

Un Sistema Centralizado regula la circulación de Madrid

Cuarenta y dos pantallas de televisión controlan el tráfico

La sala de control de tráfico del Ayuntamiento de Madrid dispone de un Sistema Centralizado, que hace posible la regulación flexible del tránsito de vehículos por las calles. Se basa en la adaptación de las frecuencias de los semáforos a los flujos de circulación acaecidos al cabo del día. La zona en la que incide es la comprendida en el anillo: Avenida de La Paz, margen del Río Manzanares, M-30 y Legazpi.

El Plan de Regulación Electrónica Centralizada del Tránsito en Área (RECTA) proyectado por la Concejalía de Circulación —que entrará en vigor durante el trienio 89-91, con un presupuesto de 1.800 millones de pesetas— prevé la modernización así como el incremento operacional de la sala de control; un servicio todavía poco conocido por los madrileños.

Configuración

El centro de control desarrolla su actividad sin constatar físicamente su presencia. Esto le configura en un dispositivo invisible a los ojos de los ciudadanos y por ello desconocido como instrumento primordial en la regulación del tráfico.

En este sentido, el concejal Eugenio Morales resalta que dicha instalación es imprescindible. «Su desaparición —dice— acarrearía un caos circulatorio permanente. Muchos automovilistas —concluye— tienen que des-
terrar el sentimiento de creer-

se desasistidos en las calles.»

La sede del sistema de regulación vial se encuentra en la Casa Cisneros. La sala, de proporciones considerables, alberga un gran panel. Adherido a él, un plano de Madrid, salpicado de pequeñas luces verdes y rojas, apaga-

das o encendidas, se des-
parraman a lo largo de numerosos cruces, arterias principales y calles de la «almen-
dra».

Detectores

Víctor Díez, jefe de la Sala de Control de Tráfico, nos explica la significación de las luces del panel sinóptico. Roja en destellos, indica la avería de algún equipo situado en la calle; otras, si están fijas y en rojo, se interpreta como congestión de tráfico en la zona que señala. Las luces verdes —que en forma de flecha apuntan el sentido de la marcha de los vehículos— se encienden de una hasta cuatro, en función de una menor a mayor intensidad de la circulación.

«La información del panel —matiza— se recibe a través de detectores de lazo inductivo incrustados en el pavimento. Contabilizan el paso de vehículos por una sección de la calzada.»

El Sistema de Control se compone a su vez de tres: el Centralizado de Regulación de Tráfico; el de Circuito Cerrado de TV; y el de Comunicaciones por radio que enlaza Policía Municipal con

En 1968 se inició la operación de controlar el tráfico desde un puesto central

los equipos móviles de mantenimiento.

Estos sistemas abarcan desde los semáforos a un ordenador central, pasando por detectores, impresora, monitores —16 en la sala— y cámaras de TV —42 repartidas por Madrid— entre otros equipos.

Funcionamiento

Los 750 detectores de lazo inductivo miden la intensidad del tráfico —número de vehículos que circulan por unidad de tiempo— y su densidad, es decir: el período en que el coche está sobre él.

Los datos procedentes de los detectores son recogidos automáticamente por las Centrales de Zona, existen un total de 24 (controlan de 15 a 24 intersecciones), que a su vez los envían al Ordenador Central. La comunicación se realiza mediante líneas telefónicas.

A partir de los datos de los detectores, el Ordenador Central elabora un Plan de Regulación que se envía a las Centrales de zona y es ejecutado por los Reguladores Locales, controlando éstos los semáforos de cada intersección. A 505 asciende el número de cruces centralizados.

Si un nivel queda fuera de servicio, el jerárquico inferior toma la iniciativa automáticamente, y genera las órdenes necesarias para mantener el funcionamiento correcto de sus equipos correspondientes.

Según Víctor Díez, la primera instalación que centralizó el tráfico en Madrid data de 1968. «Comprendía —afirma— sólo el barrio de Salamanca. En 1972, se amplió la zona a la entonces Avenida del Generalísimo. En 1981 (se traslada a su actual ubicación de la Plaza de la Villa), produciéndose la renovación total del equipo.»

Por otra parte, el Plan RECTA prevé potenciar la capacidad de los ordenadores —central y periférico— de la sala, renovar los sensores de velocidad y densidad del tráfico, mejorar las comunicaciones y sustituir parte del equipo.

JOSE MARIA LATORRE

El centro de control se configura como un dispositivo invisible a los ojos de los ciudadanos

UBICACION DE LAS CAMARAS

Las cámaras de TV, instaladas en postes de 14 metros de altura se ubican en: Plaza de Castilla, 2. Cuzco. Lima. Cuatro Caminos, 2. Cristo Rey. San Vicente. Plaza de España, 2. Plaza del Callao. Nudo Norte. Gregorio Marañón. República Dominicana. Concha Espina. República Argentina. Avenida de América. Bilbao. Colón. Ventas. Manuel Becerra. Goya. Conde Casal. Legazpi. Embajadores. Atocha, 2. Cibeles. Gran Vía. Sol. Quevedo. Alonso Martínez. Serrano-Juan Bravo. San Juan de la Cruz. Santa Engracia-Abascal. Bravo Murillo-R. Rosas. Alcalá-Velázquez. Neptuno. Puente de Segovia. Marqués de Vadillo. Torre España, 2.

Cercanías por ferrocarril, el futuro

En los próximos años los madrileños de la provincia acudirán a sus puestos de trabajo sentados, o por lo menos medianamente cómodos, podrán coger el tren y llegar puntuales y tendrán una oferta como para poder olvidarse del automóvil. Para ello, los responsables de las cercanías madrileñas van a adquirir unidades con más potencia, las famosas CEDETI, e, incluso, coches con dos pisos, y no habrá que esperar al 92 para verlo. Este mismo año, después del verano, el futuro del tren de cercanías estará en marcha.

Juan Luis Argudo, el nuevo gerente de los servicios de cercanías de Renfe en Madrid, un experimentado profesional en todo lo relacionado con trenes y pasajeros, considera que la calidad de un viaje pasa necesariamente por el cumplimiento de tres puntos: la información del usuario, el transporte de un número razonable de personas en el tren y, sobre todo, la regularidad con que éste llega a sus puntos de destino. La puntualidad es el eje. El futuro, una cuestión de afinar con los minutos.

La gerencia de cercanías de Madrid es un «cocktail» de 69 estaciones, 111 unidades de transporte, 700 trabajadores y un presupuesto anual de poco más de 2.150 millones, que cuenta a diario con 250.000 viajeros, personas que tienen que llegar con una hora fija, porque van a su puesto de trabajo.

Las cercanías en la actualidad son un servicio insustituible, que cobra importancia con el paso del tiempo. Sin ellas, no hay alternativa posible al transporte de los viajeros, que cada mañana se dirigen a su puesto de trabajo desde muchas localidades de la provincia.

Sin embargo, el servicio hasta ahora no ha funcionado bien, los trenes tienen retrasos, la gente se hacina en ellos y las instalaciones dejan mucho que desear. Las cercanías necesitan inversiones y una nueva concepción.

En esta línea está el trabajo de Juan Luis Argudo. Su idea es que la modernidad en las cercanías empieza este año, manteniendo los avances logrados en la puntualidad y procurando una renovación del material rodante, ya iniciada, que se verá cumplimentada dentro de diez años.

Queda mucho para conseguir que este sistema de transporte resulte atractivo. Mientras tanto, los responsables de cercanías tienen que hacer un auténtico encaje de bolillos todos los días, intercalando trenes en las distintas líneas, para acortar los horarios.

Los logros

Los responsables de las cercanías madrileñas renuncian, de momento, a poner en marcha una campaña para atraer más viajeros, pues al servicio le costaría mucho asimilar un solo viajero más. De no ser así,



La estación de Madrid-Atocha será en el futuro el núcleo principal para distribución del servicio de cercanías

Las cercanías de Madrid abarcan un total de 69 estaciones y prestan servicio 111 unidades de transporte

varias líneas se verían desbordadas y la calidad en el viaje, que se va consiguiendo costosamente, se desvanecería.

En la actualidad, según el gerente de cercanías, se han conseguido importantes logros. Las líneas C-4 (Fuenlabrada-Atocha) y C-5 (Parla-Atocha) famosas por sus retrasos, han conseguido un 95 por

100 de puntualidad. Para ello ha sido necesario suprimir el paso de un mercancías, que inevitablemente se «colaba» todos los días en la misma vía, y tomar otras medidas técnicas.

También se ha conseguido mejorar un poco el servicio de la línea que viene a Madrid desde Guadalajara (C-2), cuyos trenes son los mismos que



IMSALUS®

CENTRO MEDICO ESPECIALIZADO

- CONCIERTOS ESPECIALES •
- TODOS LOS MEDIOS DE DIAGNOSTICO •

- I. TRATAMIENTOS CONTRA LA OBESIDAD
- II. CURAS DE ADELGAZAMIENTO
- III. CIRUJANO PLASTICO
— CUALQUIER IMPERFECCION CORPORAL (FACILIDADES)
- IV. PLANIFICACION FAMILIAR • D.I.U. • ECOGRAFIA
- V. PROBLEMAS SEXUALES • IMPOTENCIA • FRIGIDEZ
- VI. CHEQUEOS COMPLETOS Y CARDIOLÓGICOS
- VII. CERTIFICADOS CARNET DE CONDUCIR Y PERMISO DE ARMAS

* HAGA MENCION DE ESTE ANUNCIO CUANDO SOLICITE CONSULTA *

CENTRO MEDICO IMSALUS

MARIA DE MOLINA, 64. Tels. 261 40 00 - 261 44 29

CONDICIONES ESPECIALES AYUNTAMIENTO DE MADRID Y COMUNIDAD

INGLES

(Grupo IMSALUS) SUBVENCIONADO

- NUEVAS TECNOLOGIAS •
- TODOS LOS NIVELES (NIÑOS Y ADULTOS)
- 4.000 Ptas.**

DOCTOR GOMEZ ULLA, 22
(Plaza Manuel Becerra)
255 24 96 - 411 71 41

SI UD OYE, PERO NO ENTIENDE NECESITA UN AUDIFONO

PONGASE EN MANOS
DE UN PROFESIONAL

**PRESUPUESTOS
GRATIS**

J. SERRANO. (AUDIOPROTESISTA)
Marcelo Usera, 36 - Tel. 475 29 50

PUBLICIDAD

en el

VILLA DE MADRID

llamar a:

PROMEDIÓS

Tel. 521 08 64

CENSOLAR

CENTRO DE ESTUDIOS DE LA ENERGIA SOLAR
N.º DE REGISTRO DEL MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA 41010046

CONVOCATORIA DE BECAS

Para cursar, durante los años 1989, 1990, en régimen de enseñanza a distancia, los estudios conducentes a la obtención del Diploma de Proyectista-Instalador de Energía Solar (autorizado por el Ministerio de Educación y Ciencia, O.M. 26-III-82).

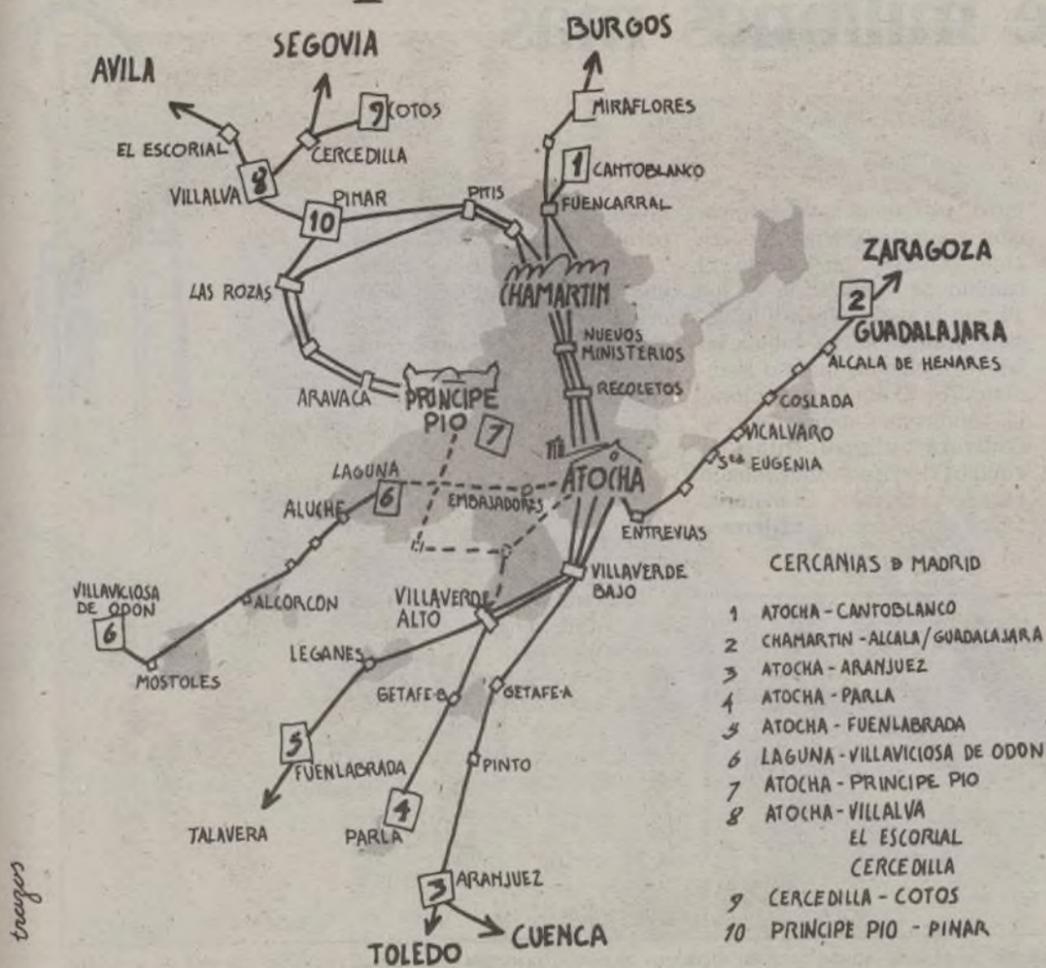
REQUISITOS:

Haber cumplido los 18 años (sin limitación de edad) y poseer, como mínimo, estudios a nivel de Bachiller Superior, Formación Profesional o equivalentes.

Los aspirantes, para obtener los impresos de solicitud, deben dirigirse a CENSOLAR, Avda. República Argentina, 1, 41011-SEVILLA, indicando sus circunstancias personales, situación económica y motivo por el que se interesan por el tema de la Energía Solar, antes del 30 de Abril del presente año.

JEFATURA DE ESTUDIOS

El futuro después del verano



El plano de las cercanías de Madrid muestra el servicio actual que presta y el de un futuro próximo (punteado)

van a El Escorial o a Cercedilla, por la línea (C-8), y se ha logrado casi la perfección, según sus responsables, en la línea que cubre el trayecto entre Villaviciosa de Odón y Laguna, que incomprensiblemente aún no se ha prolongado hasta Embajadores, aunque está terminada.

Precisamente, la prolongación de la C-6 hasta Embajadores, una oferta de transporte atractiva, puede originar un incremento de 20.000 viajeros, en una línea que soporta ya 75.000.

Juan Luis Argudo puntúa con una nota de 6,5, la calidad del servicio que Renfe ofrece en estos momentos en las cercanías y está convencido de que en dos o tres años su evaluación puede llegar al nueve y medio. El milagro consiste en la introducción de más unidades motrices, que les serán entregadas a finales de este año y un poco más tarde, a principios del próximo, los trenes de dos pisos, que irán destinados a la línea de Guadalajara.

De esta manera se conseguirá una mayor capacidad en los coches y un incremento de la velocidad. Si a esto se le añaden

otras medidas más a largo plazo el futuro tardará menos de diez años en llegar. Para entonces las vías de cercanías serán exclusivas, no tendrán que compartirse con otro tipo de trenes, lo mismo sucederá con las estaciones y, además, estarán instalados los sistemas de seguimiento, los famosos CTC que tiene el metro madrileño, que permiten centralizar el tráfico desde un despacho, con el máximo de seguridad.

Trenes de dos pisos

Los más atractivos en el futuro inmediato de las cercanías, aparte de los coches con dos unidades de motor, son los trenes de dos pisos. Se recibirán a finales de año, como mucho a primeros de 1990, y tendrán capacidad suficiente para atender toda la demanda actual y la nueva. Hay solicitadas 60 unidades con un costo total de 6.180 millones de pesetas. Cada unidad, compuesta por cinco elementos, podrá transportar 956 personas sentadas. La velocidad, para la que están concebidos, es de 140 kilómetros/hora.

Pero las novedades según Juan Luis Argudo no acaban aquí.

Existe un plan de cercanías ambicioso que se va cumplimentando poco a poco. El llamado, en la superficie, «pasillo verde» de Madrid, se verá recorrido en el subsuelo por el tren que forma la línea de Príncipe Pío, Peñuelas, Imperial, Delicias, Méndez Alvaro y Atocha.

La nueva línea de Atocha-Villaverde Alto se terminará a finales de 1989. Para esa fecha estarán dispuestas al público las estaciones intermedias de Méndez Alvaro, Doce de Octubre, Orcasitas y Villaverde-Orcasitas.

De la estación de Villaverde Bajo, en función de la demanda, podría salir un tren con destino a Atocha, además del procedente de Aranjuez que permanece, y las líneas de Fuenlabrada (C-5) y la de Parla (C-6) podrían incorporarse al futuro trazado de Villaverde Alto-Atocha.

En función de la demanda del público, también está previsto que la línea que actualmente va en dirección a Burgos se convierta en cercanías hasta Miraflores, con lo cual la oferta de trenes tendrá que incrementarse.

Otras actuaciones, que está realizando la gerencia territorial de cercanías, es la de adecuación de estaciones, en algunas de las cuales el costo alcanza los 100 millones de pesetas.

Más cerca del ideal

En el año 1980 la media diaria de viajeros en los trenes de cercanías de Madrid era de 71.000. El pasado año esta media superó los 200.000 viajeros diarios. Es decir, que en un período de ocho años el número de personas que utilizan los trenes de cercanías ha registrado un espectacular crecimiento, multiplicándose por tres. Tan alta cota en la captación de nuevos viajeros viene a demostrar que el ferrocarril es la alternativa de transporte más razonable para el acceso a las grandes ciudades.

Sin embargo, para que esta tendencia haya sido posible ha sido necesario integrar la red ferroviaria procedente de las proximidades de Madrid en su trama urbana con el fin de dejar al viajero en el centro de la ciudad o en un punto donde la conexión con otro medio de transporte sea posible. Además de modernizar las líneas dotándolas de instalaciones de electrificación, señalización con bloqueo automático, instalaciones de seguridad, ASFA y sistema tren-tierra de comunicación entre el maquinista y el puesto de mando, para regular el tráfico y resolución de situaciones de emergencia, lo que ha permitido que la puntualidad se haya elevado de un 71 a un 85 por 100 de los trenes, llegando al 96 por 100 en las líneas de tráfico exclusivo de cercanías.

La próxima apertura al servicio de dos nuevos tramos de línea y cinco nuevas estaciones, dos de ellas con intercambio con el Metro, el incremento y renovación del parque de material y la mejora del nivel de calidad, tanto en puntualidad como en fiabilidad, limpieza y remodelación de estaciones y construcción de plazas de aparcamiento permiten augurar una continuación de este espectacular ritmo de crecimiento, para alcanzar cifras del orden de 500.000 viajeros diarios, en un plazo condicionado únicamente por la dotación del material necesario y la mejora de instalaciones de señalización y control de tráfico de trenes para la reducción de incidentes.

Pero esto sólo va a representar que se reduzcan las diferencias que nos separan con los países desarrollados, donde el nivel de par-

ticipación de las cercanías es muy superior al nuestro. Los 200.000 viajeros diarios actuales escasamente suponen el 4 por 100 del total de los viajes realizados y cuando llegemos a esos 500.000 habremos alcanzado el 10 por 100, mientras que en Londres el porcentaje de utilización de ferrocarril es de un 38 por 100 y en Tokio de un 60 por 100.

A pesar de todo, las innumerables ventajas del ferrocarril como modo de acceso a los grandes núcleos urbanos desde la periferia, tanto desde el punto de vista económico y de calidad de servicios como por ser el modo que exige menor espacio (una doble vía ferroviaria equivale a una autopista de veinticinco carriles) exige plantearse un nuevo esfuerzo inversor que permita:

— Independizar totalmente las vías de cercanías de las de otro tipo de tráfico. Ello permite incrementar las frecuencias y ofrecer servicios sin horario, tipo Metro, a intervalos limitados únicamente por las instalaciones de señalización.

— Modernizar las instalaciones de señalización y comunicaciones, implantando sistemas de control de tráfico centralizado, regulación automática de trenes y conducción automática, que garantice la regularidad y permitan reducir el consumo energético.

— Dotar a la red de material de nueva concepción específicamente concebido para servicios de cercanías, con elevadas prestaciones de aceleración y frenado, mayor capacidad de entrada y salida, aire acondicionado y recuperación de energía.

Estas tres acciones se encuentran ya en fase de realización y es posible que todavía sean insuficientes para hacer frente a las necesidades que genera una gran ciudad como Madrid. Pero es importante resaltar que hoy las instituciones, centrales y municipales y muy especialmente los propios ciudadanos, están convencidos de que la demanda global de transporte no puede resolverse por medios individuales. De ahí que las esperanzas de todos se depositen, entre otros medios, en el ferrocarril.

JAVIER BUSTINDUY
Director de Cercanías de Renfe

La nueva línea de Atocha-Villaverde Alto se terminará a finales de este año. Tendrá estaciones intermedias en Méndez Alvaro, Doce de Octubre, Orcasitas y Villaverde-Orcasitas

Metro: Veintinueve millones más de viajes en 1988

La prolongación de la línea I hasta Sardinero/Sandi, la conexión de la 10 con Nuevos Ministerios y el cierre de la Circular —línea 6—, constituyen los proyectos de ampliación de la red de Metro más inmediatos. Con este incremento de la oferta, la Compañía Metropolitana de Madrid, S. A. pretende continuar la tendencia iniciada en 1986, donde, por primera vez en once años, consiguió aumentar su volumen de viajeros.

El número de viajes efectuados durante 1988 —según datos del Consorcio de Transportes— alcanzó la cifra de 373,2 millones, lo que supuso con respecto al ejercicio del año anterior unos veinticuatro millones más de usuarios. La longitud total de la red sobrepasa los 112 kilómetros y dispone de 154 estaciones. En cuanto al cómputo de billetes vendidos (datos de 1987) destaca la estación de Sol, con 12.631.000 viajes, seguida de las estaciones de Legazpi, Argüelles, Aluche y Atocha; Suanzes, con 694.000 viajes vendidos registró la menor afluencia de usuarios.

La longitud de la red es de 112 kilómetros, con 154 estaciones, lo que la sitúa entre las diez primeras del mundo

El fraude detectado durante 1987, tanto por la utilización de billetes no válidos, como por pasar a las dependencias del Metro sin título alguno de transporte, se duplicó con respecto al año anterior. No obstante, se mantienen valores inferiores a los de la mayor parte de las explotaciones europeas.

Mejoras

Respecto a los accidentes, en el citado año se produjeron 1.399 incidencias, englobando tanto daños materiales como físicos por caídas fortuitas en las escaleras o enganches con las puertas de los coches.

En este sentido un empleado comenta: «El terror al aplastamiento en las horas punta que denuncian algunos viajeros, es una exageración; si bien es cierto que hay personas más sensibles a los apretujones».

Durante 1988 las obras en curso llevadas a cabo fueron el

Intercambiador de Embajadores, la nueva estación de Atocha-Renfe, la ventilación de las líneas 1 y 3, y la nueva subestación de Argüelles. Se concluyeron la estación intercambiador de Aluche y asimismo tuvo lugar la reforma del vestíbulo y acceso Norte de Nueva Numancia. También se equipó de servicio de radiotelefonía a las líneas 1, 2, 3, 4 y 10.

En lo concerniente al parque

móvil se terminó la modernización contratada para 180 coches clásicos, incluyendo el cambio de iluminación en los 14 que la necesitaban y la ventana practicable en cabina en las 167 unidades que no la tenían. Con el objeto de mejorar las condiciones ambientales, se contrataron prototipos de equipos de aire acondicionado para seis vehículos. El material móvil en servicio de viajeros a

finales de 1987 contaba con un parque total de 980 coches.

Por otra parte, cabe destacar un mayor consumo en tracción debido al aumento de trayectos efectuados fundamentalmente en las líneas 6 y 8, y también a la sucesiva sustitución de coches clásicos por los del modelo 2000.

Conservación

Los trabajos de desinfección, desinsectación y desratización por parte del personal de la Compañía se han aplicado en estaciones, túneles y depósitos entre otras instalaciones. En total se llevaron a cabo en 1987 2.260 desinfecciones, 1.026 desinsectaciones y se repusieron 3.639 comederos de desratización.

La limpieza de dependencias agrupa dos tipos de tarea: ordinaria y general. La primera se efectúa con una frecuencia diaria en turnos de mañana y tarde, en algunas estaciones —las más conflictivas— disponen como refuerzo de un servicio de limpieza nocturno. La general se realiza mensualmente en todas las estaciones. Además se hace un fregado de suelos tres veces al mes.

Acercas del mantenimiento de las instalaciones, durante 1987 se renovaron 98.000 tubos fluorescentes y se cumplieron 10.721 avisos de reparaciones.

Personal y complementos

La plantilla del Metro —compuesta por 6.472 trabajadores a 31 de diciembre de 1987— tenía una edad media de treinta y seis años. El grupo más numeroso se halla entre los veinticinco y veintinueve años. Los hombres constituyen una mayoría del 80 por 100 y el estado civil de casado predomina.

Respecto a los servicios complementarios a la cerca de una treintena de locales comerciales repartidos por diversas estaciones, se suman las labores de animación de la Sala Expositiva de Retiro. En ella tuvieron lugar entre otras: exposiciones de pintura, cómics y fotografía.

En cuanto a la actividad de los vigilantes jurados —114 parejas distribuidas en tres turnos este año— cabe señalar que participaron en 32.918 ocasiones, viéndose implicadas 107.189 personas, de las que 1.805 fueron detenidas en el transcurso de 1987.



El Metro dispone de 154 estaciones

OFERTA POR LINEAS EN DIA LABORABLE, EXCEPTUANDO VERANO

Líneas	Número máximo de trenes	Coches por tren
1	22	6
2	13	4
3	13	4
4	14	4
5	27	6
6	24	6
7	8	4
8	5	4
9	21	2
10	11	6
R. N.	2	2





El programa de formación-contratación pretende instruir al joven en los oficios con demanda en la Comunidad madrileña

En busca del primer empleo

La formación-contratación y la Asistencia Técnica, programas estrella del Plan de Empleo de la Comunidad de Madrid

LA Comunidad de Madrid se caracteriza por ser una región joven, con una tasa de paro juvenil superior a la de otras regiones de España. En el Plan Regional de Empleo de este año se percibe una mayor sensibilidad por el problema laboral que tiene la juventud madrileña. Eugenio Royo, Consejero de Economía de la Comunidad Autónoma de Madrid, ratifica este planteamiento. «El Plan va dirigido a todos los desempleados; pero de una forma especial nuestra preocupación está en los jóvenes. Madrid es una región joven; tenemos una serie de promociones jóvenes, con un crecimiento superior a la media nacional, y esto hace que nuestra sensibilidad y preocupación se enfoquen de una manera particular en torno a ellos.»

Plan Ocupacional

El Plan para 1989 cuenta con el apoyo de la CEIM, la Federación Madrileña de Municipios, UGT, que ya firmaron en 1988 y CC.OO.

Dentro de los proyectos diseñados destaca el Plan Ocupacional, con el que se pretende

Las Consejerías de la Comunidad Autónoma diseñarán programas de contratación en prácticas

contribuir a la inserción del joven en el mercado de trabajo. Las distintas Consejerías diseñan una serie de programas de contratación en prácticas, en los que el joven, seleccionado a través del INEM, recibe, por un lado, formación y, por otro, adquiere experiencia para tener acceso a un puesto de trabajo en otra empresa.

Significativo es el programa de Formación-contratación: «Muchos empresarios —señala Eugenio Royo— manifiestan su voluntad de contratar jóvenes, pero expresan la falta de una preparación, sobre todo en determinados oficios.» En este sen-

tido se busca respuesta y equilibrio entre la demanda y la oferta a través de las empresas, la Dirección General de Empleo de la Comunidad y los Gabinetes de Promoción y Desarrollo, que llevan a cabo una prospección de las necesidades profesionales en las diferentes zonas de la región. Vistas estas demandas, la Comunidad realiza una formación no reglada sobre determinados oficios con contratación por parte de las empresas. Así, se da formación en oficios de chapistas, cofradadores, alicatadores y otros.

Ayudas a proyectos

Para el mes de marzo está previsto montar una red de centros dentro de la región, dedicados a la formación no reglada, que responda a las expectativas de oficios de la Comunidad Autónoma. En este tipo de programas el joven no sólo sale beneficiado por el conocimiento adquirido, sino que, además, un elevado tanto por ciento se queda como contratado en las empresas demandantes de profesionales.

«Si no hay empresas —señala Eugenio Royo—, no hay pues-

tos de trabajo.» En este contexto se facilitan ayudas a proyectos generadores de empleo, dirigidas especialmente a pequeñas y medianas empresas, así como a cooperativas y Sociedades Anónimas Laborales (SAL). Estas subvenciones estarán condicionadas a la creación neta de empleo, dándose prioridad a la contratación indefinida y favoreciendo a los colectivos con dificultades para encontrar empleo, como les ocurre a los jóvenes.

Como novedad se plantea un nuevo programa de Asistencia Técnica que complementa, de

una manera más eficaz, los proyectos generadores de empleo para jóvenes empresarios. Tras la experiencia del pasado año se llegó a la conclusión de que es necesario, además, una asistencia de carácter técnico. Agentes homologados por la Dirección General de Empleo estudiará la viabilidad para la creación de la empresa y, además, se potenciarán las tutorías para aquellos jóvenes que desconocen los pasos a seguir para su constitución, etcétera.

(Más información, página OCHO)

SUMARIO

El alquiler de la vivienda preocupa a los jóvenes (pág. DOS)

La cantera del circo madrileño (pág. DOS)

Acercarse a otros mundos: Intercambios juveniles (pág. TRES)

El disco barato: Tiendas con ofertas (pág. CUATRO)

Título artículo: Ibeas & Muñoz (pág. CINCO)



La Asociación de Malabaristas ofrece clases prácticas y gratuitas en diferentes centros culturales

La atracción del malabarismo

La cantera del circo madrileño

El circo se ha movido más en una temporada (1988-1989) que en toda la última década. El panorama ha cambiado mucho; hay interés en el público, y por primera vez las instituciones estatales prestan atención al espectáculo. Una nueva cantera de chavales y chavalas, adolescentes y jóvenes, han participado, durante el último año, en talleres, sesiones de prácticas y muestras de colectivos, como «Generación Cristal», «Ale Hop» y la «Asociación de Malabaristas».

LA reciente presencia del espectáculo «Pájaros neta» en el Círculo de Bellas Artes, primera creación de un trío joven, formado en el desaparecido «Circo de los Muchachos», puede ser un anticipo de las nuevas expresiones circenses.

En el plano empresarial, por contraste, tras el primer Congreso Internacional de Amigos del Circo (octubre pasado) y la primera subvención estatal al espectáculo circense (diecisiete millones de pesetas para tres días), las mi-

ras apuntan hacia el nuevo «El Dorado» (los años 92 y 93) y hacia la adjudicación de un circo y una escuela estables en Madrid.

Un circo vivo

«En España el circo tradicional está muerto», dice Javier Jiménez, artista y dirigente de la Asociación madrileña, que prepara en estos días el primer Encuentro Nacional de Malabaristas, amplia cita de talleres, espectáculos y prácticas de intercambio entre

profesionales y aficionados jóvenes, extranjeros y españoles.

«En otros países —continúa Javier, uno de los célebres «Trompichelus»— la tradición circense tiene raíces y relevos de generación; hay escuelas y festivales periódicos. En nuestro medio, quizá con la excepción de Cataluña, las familias de empresarios y artistas no han sido capaces de renovarse ni de enseñar a sus hijos y nietos la profesión».

Para Donald Lehn, también miembro de la Asociación, el circo del futuro, el circo que ellos promueven en los talleres y sesiones de Chamberí y de Pacífico, «debe ser un espectáculo de imaginación y sugerencias, que sabe aprovechar todos los nuevos elementos del lenguaje escénico actual, desde las expresiones plásticas a las teatrales, desde la «luz negra» a los muñecos y las marionetas gigantes; es un espectáculo con una línea estética cla-

ra, un circo más bello y sugerente, más vivo». Y agrega el singular «Malo el Malísimo»: «Por ejemplo, el micrófono inalámbrico puede permitir que hasta en un número de trapecio o cualquier actuación de distancia pueda haber un breve texto, una situación dramática, como se ha visto en el reciente Festival del Circo de Mañana, en París».

Por un artista completo

«Además —añade Alfonso Asenjo, «El Gran Fonset»— ese circo futuro debe ser un espectáculo sin lesiones, sin caídas y golpes, sin abusos a los animales ni vejez prematuras.» «Ahora mismo —añade Javier— el espectáculo más grande del mundo es la televisión, no el circo; «el más difícil todavía» está superado ampliamente por los medios electrónicos, y en el mismo circo se han eliminado los riesgos.»

ESCUELAS CIRCENSES

Asociación de Malabaristas: Sesiones de prácticas de aficionados y profesionales, enseñanza gratuita a niños y jóvenes, biblioteca, rullo, diábolo, pelotas, mazas y aros. Todos los miércoles, de 16,30 a 19,00 horas, en el Centro Cultural Las Cocheras (Avenida Ciudad de Barcelona, 181, Metro Pacífico); todos los viernes, en el mismo horario, en el Centro Cultural Galileo (Fernando el Católico, 35, Metro Quevedo). Entrada libre.

«Generación Cristal»: Taller de iniciación al circo, todos los sábados y domingos, desde las 11,00 horas, en la Asociación de Vecinos de San Pascual (calle Verdaguera y García, 9, Barrio San Pascual). Entrada libre.

Primer Encuentro Nacional de Malabaristas: Talleres infantiles y adultos. Práctica continua y espectáculos; fiestas y proyecciones de vídeos, en dos carpas y en la Casa de Vacas (Parque del Retiro). Día 7 de abril, desde las 17,00 horas; días 8 y 9 de abril, de 10,00 a 21,00 horas. Inscripción para los tres días: 1.500 pesetas. Información en el teléfono 461 75 00.

Para ellos, la estética de la exhibición del esfuerzo físico, del dolor y de la dificultad, viene a ser el equivalente de la antigua «muestra de fenómenos».

«El artista —precisa Donald— debe estar vinculado a una historia escénica, que transmita al público algo más, que entregue su personalidad, sus diversas facetas. Y este artista apunta hacia circos más pequeños, espacios más compactos, donde se le pueda ver y sentir.»

Tras un año de experiencia en la Asociación, sus responsables subrayan la gran acogida de su trabajo de difusión entre chavales y chavalas para quienes el malabarismo, por ejemplo, puede ser una simple afición: «Es fácil de aprender y no compites; te diviertes y desarrollas habilidades desconocidas.»

JOSE HENRIQUEZ C.

Alquileres y divorcios, principales preocupaciones de los jóvenes

La Asesoría Jurídica de los Servicios de Juventud recibió más de 4.000 consultas en un año

Los arrendamientos de vivienda y el divorcio son las principales preocupaciones de los jóvenes madrileños, según se deduce de las consultas de los más de 4.000 jóvenes

que utilizaron los servicios de la Asesoría Jurídica de la Dirección de Servicios de Educación y Juventud del Ayuntamiento de Madrid.

EL 38 por ciento de las consultas realizadas desde febrero de 1988 hasta el mismo mes de 1989 correspondieron a derecho inmobiliario. Los arrendamientos es uno de los problemas que merecen mayor número de consultas. Según los responsables de la Asesoría, el Real Decreto Ley 2/1985, del 30 de abril,

ha introducido un factor de precarización e inseguridad entre los inquilinos, «que ven mermados sus derechos arrendaticios respecto a su situación anterior».

El derecho matrimonial es el segundo aspecto que mayor inquietud plantea entre los jóvenes. El 27 por ciento de las consultas realizadas se incluyen en este apar-

tado, y la mayoría de ellas se refieren a separaciones, divorcios, malos tratos y situación de los hijos menores.

El Derecho Laboral y el Derecho Administrativo, con el 14 y el 3 por ciento de las consultas realizadas, son otros dos aspectos que merecen la atención de los jóvenes. El bajo índice en el primer

apartado se debe a que esta rama se incorporó a la Asesoría con unos meses de retraso. En Derecho Administrativo se recogen las quejas y reclamaciones de opositores y conflictos con la Administración.

En Derecho Penal el índice de consultas fue del 18 por ciento, y casi todas las consultas llegaron a través de cartas procedentes de distintas prisiones.

Perfil

En cuanto al perfil del consultante, hay que señalar que el número de hombres (58 por ciento) supera al de mujeres (42 por ciento). Los jóvenes que realizan mayor número de consultas son aquellos cuyas edades están comprendidas entre los veinticinco y los treinta años (32 por ciento de consulta).

El mayor índice de consultas las realizan jóvenes con estudios medios (36 por ciento). Los jóvenes

sin estudios apenas realizan consultas (6 por ciento).

Las más de 4.000 consultas realizadas llegaron de todos los distritos de Madrid, si bien fueron los jóvenes del Distrito Centro los que más consultas plantearon (25 por ciento), y los de Chamberí, los que menos (0,1 por ciento).

Los Servicios de Educación y Juventud han introducido también el la Asesoría Jurídica un equipo de especialistas para atender consultas relacionadas con la prestación social, sustitutoria al Servicio Militar y el Voluntariado. Este apartado jurídico se puso en marcha en octubre, por lo que todavía no se dispone de ningún dato.

La Asesoría Jurídica de los Servicios de Educación y Juventud se encuentra en la calle Mejía Lequerica, 21, y funciona en horarios de 17,00 a 19,00 horas (martes, jueves y viernes). Los teléfonos son: 593 23 42 y 448 96 12.



Veinte jóvenes neoyorkinos han disfrutado durante estos días del programa de intercambios organizado por el Ayuntamiento

Acercarse a otros mundos

Intercambios juveniles

Veinte jóvenes neoyorkinos, de edades comprendidas entre los quince y los dieciocho años, han sido noticia estos días por la visita que han realizado a otros tantos jóvenes del madrileño barrio de San Blas. Estos devolverán la visita con una estancia en la «Ciudad de los Rascacielos» a finales de mayo. De esta experiencia, todos esperan sacar un mayor acercamiento a mundos que, en realidad, desconocen.

TANTO la visita que han realizado estos jóvenes, que ya son conocidos como los chicos del Bronx, como la devolución que realizarán los madrileños, se inscriben en el programa de intercambios juveniles que para 1989 ha realizado el Ayuntamiento de Madrid.

Los intercambios consisten en la posibilidad de permanecer en ciudades extranjeras, por un periodo que suele oscilar entre los 15 y 21 días de modo muy económico.

Los programas que organiza la Concejalía de Juventud y Educación del Ayuntamiento de Madrid nacieron en 1979, cuando se inició una serie de hermanamientos con distintas ciudades del mundo que incluían el intercambio entre jóvenes estudiantes de las ciudades hermanadas; su objetivo, lograr un grado de relación que superase los meros contactos institucionales.

Los primeros intercambios se realizaron en 1982, y desde entonces han venido produciéndose regularmente todos los años. Para 1989, a parte del ya mencionado con New York, van a celebrarse otros con jóvenes estudiantes de Berlín (República Federal de Alemania), Burdeos (Francia) y Rosario (Argentina).

Todos los meses de diciembre se envía una convocatoria a los centros de Enseñanza Media de la ciudad cuyo segundo idioma sea el de alguna de las ciudades con las que durante ese curso se va a realizar el intercambio. Los centros interesados presentan un programa y el Ayuntamiento selecciona aquellos que considera mejores, aunque intentando dar prioridad a aquellos radicados en zonas deprimidas. Condición esencial es siempre que los alumnos se encarguen de recoger en sus casas a los visitantes.

En este caso los dos centros seleccionados han sido los Institutos Las Musas y Carlos III, ambos de San Blas. A su vez, son las respectivas direcciones las encargadas de seleccionar a los alumnos que participarán en el programa de intercambio.

Ellos son los encargados de velar por la integración de los jóvenes huéspedes en las actividades académicas habituales o en otras organizadas específicamente para la ocasión. El Ayuntamiento se encarga, por su parte, de enseñar a estos jóvenes no sólo el Madrid histórico y cultural, sino enclaves cercanos, como Segovia, El Escorial, Toledo o la Sierra de Gredos.

Para Miguel Muñoz, que ha participado activamente en el diseño de estos programas como

asesor, «la experiencia que hasta ahora tenemos es muy positiva; pero se queda un poco coja por falta de presupuesto. Un objetivo más a largo plazo es que alguno de estos alumnos que participan en los intercambios con jóvenes de otras ciudades extranjeras puedan acceder a realizar algún curso completo en estas ciudades. También quisiéramos realizar intercambios de profesores y técnicos de educación».

Oferta pública

No se agota con el Ayuntamiento la oferta de intercambios que los organismos públicos realizan a los jóvenes madrileños. La Dirección General de la Juventud de la Comunidad Autónoma de Madrid organiza todos los veranos un nutrido grupo de intercambios, que es este caso tienen, sobre todo, un carácter turístico. Las condiciones para acceder a esta oferta aparecerán en los medios de comunicación alrededor del mes de mayo.

El Ministerio de Educación y Ciencia, a través de la Dirección General de Promoción Educativa, convoca, a principios de cada curso escolar, ayudas de carácter especial para la realización de intercambios entre alumnos de centros españoles y los de centros de países de la Comunidad Económica Europea (CEE).

Pueden acceder a esta convocatoria grupos de entre 15 y 35 alumnos de un mismo centro escolar que cursen estudios de Bachillerato Unificado y Polivalente (BUP), Formación Profesional (FP 1 y 2) y Artes Aplicadas y Oficios Artísticos. Oferta que se hace extensible a los estudiantes de sexto, séptimo y octavo de Educación General Básica (EGB) que deseen acceder a intercambios entre centros docentes de comunidades autónomas distintas.

Los objetivos de estos intercambios deben ser ampliar el campo de observación del alumno y fomentar el acercamiento a la realidad educativa y cultural de los países de la CEE. Como en el caso del Ayuntamiento, los centros

Además de los programas de intercambio gestionados por organismos públicos, existe una amplia oferta de instituciones privadas

interesados deben presentar todo un proyecto pedagógico que deberá estar integrado en la programación anual del centro.

Muy reciente es el programa «La juventud, con Europa», gestionado por la Comisión Europea. Este programa tiene como fin fomentar el desarrollo de los intercambios de jóvenes en la CEE, y va dirigido a muchachos entre quince y veinticinco años, organizaciones juveniles, organizaciones no gubernamentales y a todas aquellas entidades que puedan desempeñar un papel en la promoción u organización de intercambios de jóvenes.

El principal paquete de medidas está orientado a prestar ayuda económica a los intercambios que respondan a objetivos expresamente pedagógicos. Para acceder a tales ayudas es necesario de un programa «coherente y detallado» que será evaluado por la Comisión.

Prioridad en la concesión de ayudas tendrán los proyectos que reúnan a jóvenes de distintos medios sociales, económicos y culturales, que den especial relevancia al fenómeno europeo, que beneficien a jóvenes pertenecientes a medios desfavorecidos, que sean concebidos y organizados por los propios jóvenes y afecten a regiones con escasas posibilidades de intercambio.

Iniciativa privada

Además de todos estos programas gestionados por organismos públicos existe una extensa oferta, ofrecida por instituciones privadas de todo tipo, la mayoría de ellas sin ánimo de lucro.

La principal ventaja de estos programas es que se puede acceder a ellos de manera individual, por lo que suelen ser oportunidades aprovechadas por todos aquellos interesados en practicar una segunda lengua en su país de origen.

El problema que plantean es que se trata, en muchas ocasiones, de proyectos que no están sujetos a una programación regular a lo largo del año, apareciendo y desapareciendo de manera intempestiva, por lo que es muy difícil preverlos a largo plazo y requieren un considerable esfuerzo de información.

L. F. RODRIGUEZ GUERRERO

CENTROS DE INFORMACION

Organismos públicos

AYUNTAMIENTO DE MADRID: Concejalía de Educación y Juventud. Dirección de Servicios - C/Mejía Lequerica, 32 - 28014 MADRID.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID: Dirección General de la Juventud. Centro Regional de Información y Documentación Juvenil - C/ Caballero de Gracia, 32 - 28013 MADRID.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA: C/Alcalá, 30 - 28001 MADRID.

INSTITUTO DE LA JUVENTUD: Oficina Nacional de Turismo e Intercambio (TIVE) - C/José Ortega y Gasset, 71 - 28006 MADRID.

COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS: Oficina de Información de Madrid - C/Serrano, 41, 5.º - 28001 MADRID.

Algunas entidades privadas

AFSE INTERCULTURA C/Ferraz, 56, 2.º Izqda. 28008 MADRID

WELCOME (INTERNATIONAL STUDENT EXCHANGE) C/Trafalgar, 32.

EXPERIMENT (ASOCIACION ESPAÑOLA DE EXPERIMENTO DE CONVIVENCIA) C/Fernández de los Ríos, 80 - 28015 MADRID.



Ozzy Osbourne, o el satanismo antialcohólico



Willy, el torero DeVille

Vacas gordas, toreros flacos

La invasión de los surfers cántabros

Arrollador empieza el mes de abril. Tanto, que casi no nos cabe la programación en la agenda. Si a los ardores propios de la primavera añadimos la sustanciosa oferta musical, lo más probable será que no nos quede un momento de reposo. Y si esto ocurre ya en abril, ¿qué nos esperará en mayo?

EL aspecto más sobresaliente de la agenda de este mes es la titánica gesta de un grupo de surfers cántabros, *Melopea*, que, hartos de intentar conquistar Madrid por la vía tímida, se lanzan a una maratónica gira por todos los garitos de la capital, hasta totalizar más de veinte actuaciones en un mes. Ni siquiera la infatigable y ubicua *Tonky Blues Band* había llegado a tanto. El esfuerzo, además de lo meritorio que resulta, demuestra que Madrid no anda precisamente escaso de locales donde escuchar música en directo. Locales pequeños, eso sí, porque siguen faltando salas de capacidad media, aunque lo cierto es que, las tres que se mantienen en activo se han dejado esta vez de vacilaciones, lanzándose al ataque con armas y bagajes.

La invasión cántabra continúa con los magníficos *Del Tonos*, practicantes de un rhythm & blues poderoso que muchos comparan con el de *Los Enemigos*, posiblemente porque ambos grupos han

bebido en fuentes parecidas y han alcanzado cotas similares de calidad. El lote ritmablusero se completa con la citada e infaltable *Tonky Blues Band* y los expertos internacionales *Por Supuesto*.

Norte y Sur

Del otro extremo del mapa proceden *Angel y Los Vecinos del 5.º*, que vienen desde Ceuta para ofrecer una muestra de su pop caliente, y los granadinos *La Guardia*, que producen un rock'n'roll muy digerible con toques de la tierra.

Más en la onda popera está *El Norte*, grupo de lujo con gran promoción y grandes aspiraciones. También tendremos a *Los Frenillos*, la última y celebrada criatura del prolífico José M.ª Granados y sus antiguos colegas de *Mamá*, ya muy de vuelta de todo aquello. Sin olvidar a dos atracciones ya veteranas que siguen intentándolo: *Ciudad Jardín* y *Morcillo el Bellaco y Los Rítmicos*.

Pasemos a las novedades: La *Fábrica Magnética*, el sello creado por, el ex-Dro, Servando Carballar para descubrir y promocionar «Pop nuevo», continúa sus campañas de presentación de los grupos que componen su catálogo.

Esta vez lo hace durante dos días en San Mateo, a razón de cuatro grupos por día, con la presencia en el escenario de *Franky Franky y el Ritmo Provisional*, *Domingo y los Cítricos*, *Los Primordiales*, *Los Fanáticos*, los *Rockin'Bordes*, los *Surfin'Bichos* y los *Supersónicos*. Nombres que ya suenan junto a promesas sin rostro. Una ocasión para aficionados y curiosos.

La oferta extranjera la componen esta vez curtidos veteranos que practican estilos muy diferentes. Por orden de antigüedad citaremos primero al venerable y monstruoso *Ozzy Osbourne*, gran maestro del terror metalero, más salvaje que nunca ahora que ha dejado el alcohol y dispuesto a hacer honor al título de su último disco: No hay reposo para el malvado.

Tampoco son nada delicados los *Bad Manners*, entrañable pandilla de folloneros a quienes creamos sumidos en el olvido. Pero he aquí que reaparecen una vez más, dispuestos a romper los suelos de todas las pistas con su ritmo pegajoso y el mero peso de su cantante principal, la voluminosa mole movediza de «Buster» Bloodvessel, campeón de la extravagancia rítmica.

Mucho más distinguido, aunque no por ello menos chulo es el tercer visitante internacional. Si el lector es capaz de imaginarse una canción de los *Drifters* cantada por un torero, tendrá una imagen muy aproximada de la música de *Willy DeVille*, sofisticado rocker chicano que parece Manolete y que levanta tormentas emocionales entre las mujeres del público cuando saca la voz de matar y adopta esas posturas criminales. Poderío y elegancia con una dosis bien cargada de rhythm & blues. Willy repite visita y constituye el plato fuerte de esta temporada de vacas gordas. Olé.

IBEAS & MUÑOZ

Lola Flores, diseñadora de

Cuando la necesidad aprieta...

Lola Flores, la Lola de España, la Faraona, ha descubierto una nueva faceta en su actividad profesional que la va a colocar en cuatro días al lado de Pierre Cardin, Balenciaga o Coco Chanel. Porque ahora Lola Flores se dedica al diseño de ropa, seguramente aconsejada por Hacienda y para poder dar de comer y vestir a su numerosa prole, más los gorriones que se apuntan. De cara a la primavera-verano va a presentar su última colección, «Trapos al borde de una inspección de Hacienda», donde predominan los encajes de lagarterana con tules de borrelina. Sin lugar a dudas harán furor las enaguas, tanto de señora como de caballero, que combinadas con unas medias a juego darán una nota inconfundible a la «Línea Lola». La crítica especializada tiene la palabra.

EDHRAD



Candilejas, luces nos

Un café-pub con mucho

TODO comenzó hace ocho años cuando Ninneto y Absurdino, dos jóvenes actores amantes del séptimo arte y el romanticismo por excelencia, deciden crear un nuevo concepto de pub: «Candilejas», un cabaret cinematográfico en Bailén, 16, abre sus puertas desde las siete de la tarde hasta las tres de la madrugada, con el único fin de ofrecer un amplio abanico de posibilidades con que matar las horas de asueto.

«Candilejas» parece estar impregnado por ese «Algo» mágico y misterioso que envuelve al mundo

de la farándula. Sus paredes das con grandes carteleras de películas inolvidables como: La descalza, Luces de la ciudad, faldas y a lo loco; sus estanterías adornadas con juguetes de libros viejos del mundo del teatro; sillones rojos al estriero especiales y ese tocador de rino casi olvidado en un rincón a saber cuantas lágrimas y habrán reflejado; hacen que rer demos marcha atrás en el wood, al de las grandes es



Candilejas, ofrece todos los fines de semana, un espectáculo teatral poco habitual

AGENDA DEL ROCKERO

DIA 1: LOS PRIMORDIALES. Café del Mercado.
AUTOBLUS. Komité.
T.D.K. Agapo.
RAMON EL OSO. Elígeme.
DIA 3: CIUDAD JARDIN. Ya'stá. 500 pesetas.
GRAN WYOMING Y REVERENDO. Café del Mercado.
DIA 4: CIUDAD JARDIN. Ya'stá.
GRAN WYOMING Y REVERENDO. Café del Mercado.
LAS CINCO EN PUNTO. Elígeme.
DIA 5: MORCILLO EL BELLACO Y LOS RITMICOS. Ya'stá. 500 pesetas.
MELOPEA. Maravillas.
LA FABRICA MAGNETICA en San Mateo (I): Franky Franky y el Ritmo Provisional, Domingo y los Cítricos, Los Primordiales,

Los Fanáticos, Los Rockin' Bordes, Los Surfin' Bichos, Los Supersónicos.
DIA 6: LA FABRICA MAGNETICA en San Mateo (II).
WILLY DEVILLE. Rock Club.
MORCILLO EL BELLACO Y LOS RITMICOS. Ya'stá.
MELOPEA. Honky Tonk.
AH LADINA. Café del Mercado.
LA GUARDIA. Jácara. 600 pesetas.
DIA 7: MELOPEA. Ya'stá a las 9, Lanave a las 12.
DEL TONOS. Agapo.
POR SUPUESTO. Café del Mercado.
FRANKY FRANKY Y EL RITMO PROVISIONAL. Elígeme.
DIA 8: DEL TONOS. Agapo.
MELOPEA. Lanave.
POR SUPUESTO. Café del Mercado.

DIA 9: MELOPEA. Café del Foro.
DIA 10: LA ORDEN. Ya'stá.
DIA 11: LOS PICHIGLAS. Ya'stá.
DIA 12: LOS FRENILLOS. Ya'stá.
MELOPEA. Abajo.
DIA 13: LOS FRENILLOS. Ya'stá.
MELOPEA. Universal.
EL NORTE. Jácara. 600 pesetas.
BAD MANNERS. Rock Club.
DIA 14: OZZY OSBOURNE + UDO. Pabellón de Deportes del Real Madrid.
MELOPEA. Templo del Gato.
ANGEL Y LOS VECINOS DEL 5.º. Komité.
DIA 15: MELOPEA. Templo del Gato.
ANGEL Y LOS VECINOS DEL 5.º. Komité.
TONKY BLUES BAND. Café del Mercado.

CON HUMOR



a mucho

Precios baratos, música ambiente en bandas sonoras y Jazz fundamentalmente; clientela muy variada, desde jovencitos hasta cuarentones, pasando sea dicho, por mayores tanto de cine como de teatro que como nos dicen «vienen un poco de incógnito a tomarse la copa tranquilamente sin ánimo de darse ver», garantizan un ambiente agradable y distendido.

Pero su característica fundamental y lo que le hace diferente al resto de los café-pub de Madrid es que todos los viernes y sábados a la una y los domingos a las ocho y media, ofrece un tipo de espectáculo popular habitual «yo diría que único en Madrid», se trata de una representación teatral con todos sus ingredientes: efectos especiales, puesta en escena, vestuario ¡eso sí!, en un espacio no convencional, ahora como se puede presenciar «Dramas, el último romántico de la noche».

Por si todo esto fuera poco, además de las actividades aparte de los ya conocidos juegos de mesa, se desarrolla los lunes, martes y miércoles por Isabel Carrete, una experta en quiromancia y cartomancia que predice el futuro a través de aquel que lo desea y dispone de unas pesetillas para ello.

Así es «Candilejas», un lugar que no pasa de moda, que no pertenece a la movida madrileña pero que ofrece a los noctámbulos un lugar tranquilo y desenfado donde la participación es lo más importante.

MAR DEL VAL



Rock Madrid ofrece un amplio espectro, indicado especialmente para rockeros

El disco barato

Tiendas para comprar joyas del pasado o auténticas gangas de la música actual

EMPEZANDO por los más pequeños —que no los de oferta más limitada— hay que referirse a Trapiche, establecimiento de nombre sugerente sito en la calle del Ave María, cercana a la plaza de Lavapiés, y donde es posible encontrar casi cualquier cosa (musicalmente hablando) desde precios irrisorios. También comix y tebeos.

Pero dentro del panorama del disco barato es indispensable nombrar uno de los locales más interesantes en cuanto a precios y variedad. Es «La Metralleta», en el subterráneo de la plaza de San Martín.

En un espacio más o menos reducido se agolpan todo tipo de ejemplares, desde ilustres prehistóricos hasta novísimos. Los precios oscilan de las 100 pesetas a las 3.000 (y pico). Mucha música interesante que se nos propone a 1.000 pesetas tres elepés. Bastante blues y música negra, con algunos ejemplares raritos.

Quienes deseen vender sus propias reliquias tienen una oportunidad en «La Metralleta». Basta con llevarlas y discutir las «in situ» con los amables muchachos que se encargan del local.

Una fruta salsera

«Manzana», en la calle de la Montera, será el pequeño paraíso de los amantes de la salsa. Allí la oferta de música latina es muy completa, y es fácil encontrar, codo con codo, a Celia Cruz y Tito Puente o a la Fa-

nia All Stars en su último Bamboleo. También Gato Barbieri, Ismael Rivera, Rubén Blades, la Sonora Ponceña, y un nutrido etcétera, sobre todo en el piso de arriba de «Manzana». Los precios oscilan entre 695 y 900 pesetas. Interesante, por tanto.

Allí, en el bar de barra ovalada que sirve de corazón a estas profundidades, cruzan miradas el apasionado del jazz, de grave aspecto, el joven heavy-metalero y la jovencísima adicta a la pepsi-cola, discípula de Madona, por más señas. Todo un espectáculo, que llega al súmum con las largas colas formadas para adquirir entradas de los más dispares eventos musicales de la capital.

El obligado Sótano

Hoy Discoplay vende de todo: discos, cassettes, compactos, vídeos, posters, camisetas..., amplia oferta bien distribuida entre sus distintas secciones más o menos especializadas. ¿Un supermercado del disco?... corresponde a cada uno formular su opinión.

Hablando de ofertas, desde luego, hay que encaminar los pa-

sos hacia la sección del mismo nombre. No es fácil quedar defraudado. Las propuestas que se formulan son interesantes: un disco o cassette por 699 pesetas, tres a 649 la unidad, cinco a 624 y diez a 574. Los compactos desde 1.199 la unidad con la compra de diez, a 1.399, si se prefiere adquirir solamente uno.

De esta manera se puede comprar, por ejemplo, casi todo lo de Dylan y de Janis Joplin, el ilegales de Ilegales y otras gangas más o menos trasnochadas. Las novedades hay que pagarlas, y por eso El Directo de Radio Futura cuesta 1.649 pesetas y la banda sonora de la circense producción americana Cocktail (Little Richard, Bobby McFerrin, Beach Boys, Starship, Preston Smith, etc.), 1.199. Como se puede comprobar, hay para todos los gustos.

Algunos sitios más

Pero hay más. Ahí está, por ejemplo, ToniMartin, en la calle Martín de los Heros, la misma de los cines Alphaville, que goza de cierta veteranía. O Rock Madrid, medicamento de amplio espectro indicado para rockeros deprimidos.

Y para cerrar, hacerlo con Discontrol, garito de discos y cassettes, próximo a la plaza de Herradores, junto a la plaza Mayor. También compra-venta. En las cassettes se hace el 20% de descuento. No hay más que leer el letrero de la puerta.

MANUEL SANTAMARIA

Monitor de tiempo libre

Todos nosotros, en nuestros ratos de ocio, nos dedicamos a hacer las cosas que nos gustan: leer, oír música, salir al campo... Pero, desde hace unos años, el realizar estas actividades se ha convertido en una profesión. Cada vez son más numerosas las empresas, Ayuntamientos y Comunidades que requieren a profesionales que traten el tema de la anima-

ción socio-cultural en sus diversas ramas: educadores de calle, coordinador de tiempo libre o monitor de tiempo libre.

Formación.—Los requisitos necesarios para ser monitor de tiempo libre son: estar asociado aunque no es indispensable, sentirse a gusto con la gente, saber trabajar en equipo y tener una capacidad abierta. La for-

mación corre a cargo de la escuela de animación, a través de unos cursos de tres meses, aproximadamente, con la implantación de unos conceptos teóricos (ocio, educación, tiempo libre) y unas técnicas concretas (radio, fotografía, deportes en la naturaleza, campamentos, construcción de juguetes), con unas tres o cuatro salidas de fines de semana al campo para aplicar esos conceptos adquiridos teóricamente.

En Madrid existen unas veinte escuelas de tiempo libre, particulares, y la Escuela de Animación y Educación Juvenil, perteneciente a la Dirección General de Juventud de la Comunidad Autónoma, sita en la calle San Bernardo, 24, 4.ª planta.

CHARO SANCHEZ



Una futura monitora aprende lo que más tarde enseñará

OTRAS DIRECCIONES

Escuela de Tiempo Libre «Ceops»
San Bartolomé, 7.
Escuela de Tiempo Libre «Jóvenes en Libertad»
Virgen de los Peligros, 10.

Escuela de Tiempo Libre «As de Guías»
Carlos Arniches, 3, 1.º 6.
Escuela de Tiempo Libre «Scouts» de Madrid
Noviciado, 20, 1.º izda.



BECAS

• **Becas de perfeccionamiento y Ampliación de Estudios Musicales, Danza, Arte Lírico y Teatro en el Extranjero.** Requisitos: españoles que acrediten certificado de estudios de estas materias o experiencia en cualquiera de estas actividades. Dotación: 1.000.000 y 750.000 pesetas. Plazo: hasta el 21 de abril. Información: Instituto de Artes Escénicas y de la Música. Plaza del Rey, 1. 28004 Madrid.

• **Diez becas para ampliación de estudios en Universidades y Centros de Investigación en el extranjero en el campo de Ciencias Naturales.** Requisitos: nacionalidad Española, idioma inglés y título de doctor. Dotación: 16.800 dólares USA. Plazo: hasta el 28 de abril. Información: Fundación Ramón Areces. Calle Vitrubio, 5. 28006 Madrid. Teléfono 563 07 99.

• **Becas para Suiza.** Convoca: Escuela Politécnica de Lausana. Requisitos: licenciados in-

geniería agrónoma. Duración: diez meses. Plazo: hasta el 28 de abril. Información: Ecole Polytechnique Federale de Lausanne. Directeur de l'Institut de Genie Rural Ecublens. 1015, Lausanne. Suiza.

• **Veinte becas.** Requisitos: BUP o FP 2.ª, dieciocho años. Plazo: hasta el 29 de abril. Información: CESOLAR. Avenida República Argentina, 1. 41011 Sevilla. Tel. (953) 27 81 58.

• **Veinte becas para proyectista-instalador de energía solar.** Requisitos: dieciocho años y título de BUP o FP. Plazo: hasta el 30 de abril. Información: CESOLAR, Avenida República Argentina, 1. 41011 Sevilla. Teléfono (953) 27 81 58.

• **Ayudas para la realización de un curso intensivo de formación de profesionales.** Requisitos: hasta veintinueve años, título de licenciado e idiomas inglés y francés. Plazo: hasta el 5 de mayo. Información: Comisión de las Comunidades Europeas. Joinga Interpreting and

Conference. Service de Training Division. CCAB 5/37 200 Rue de la Loi. B-1049. Bruselas.

• **Ayudas para la prestación de experiencias en el Area de Orientación Vocacional y Profesional.** Requisitos: título de licenciado en psicología. Dotación: 50.000 pesetas. Plazo: hasta el 15 de mayo. Información: Colegio Oficial de Psicólogos. Cuesta de San Vicente, 4. 28008 Madrid. Teléfono 241 99 99.

• **Premios de Investigación para Jóvenes.** Requisitos: edad, hasta diecinueve años. Plazo: hasta el 15 de junio. Información: Instituto SEK. Parque de la Colina, bloque 3. Torrelaguna, 12. 28043 Madrid.

• **Prácticas de Derecho en Inglaterra-Escocia.** Requisitos: licenciado en Derecho. Dotación: gastos. Plazo: hasta el 30 de junio. Información: Servicio Europa. Fortuny, 53. 28010 Madrid. Teléfono 410 30 20.

• **Becas de Prácticas de Derecho en el Reino Unido.** Requisitos: título de licenciado en Derecho. Plazo: hasta el 30 de junio. Información: Servicio Europa. Fortuny, 53. 28010 Madrid. Teléfono: 410 30 20.

• **Becas para adquirir experiencia y trabajar en Inglaterra y Escocia.** Requisitos: licencia-

dos en Derecho. Plazo: hasta el 30 de junio. Información: Servicio Europa. Fortuny, 53. 28010 Madrid. Tel.: 410 30 20.

• **Veinte becas para el año 1990 en Japón.** Requisitos: edad hasta treinta y nueve años, título de doctorado, experiencia

de dos años en investigación, idioma inglés o japonés. Plazo: hasta el 31 de agosto. Información: Tehe Matsumae International Foundation. 33F Kasumigaseki Building, 3-2-5. Kasumigaseki, Chiyoda-Ku. Tokio.

• **Premios a tesis doctorales.** Requisitos: licenciados en Sociología. Dotación: 500.000 pesetas. Plazo: hasta el 1 de octubre. Información: Centro de Investigaciones Sociológicas. Calle Montalbán, 8. 28014 Madrid.

• **Ocho becas para realizar estudios en el Instituto Europeo de Florencia de Doctorado o Investigación sobre temas históricos, económicos, jurídicos.** Requisitos: título de licenciado en idioma francés o inglés. Dotación: 90.000 pesetas mensuales. Plazo: hasta el 10 de octubre. Información: Registro General del Ministerio de Asuntos Exteriores. Salvador, 1. 28012 Madrid.

• **Subvención para el fomento de la cooperación científica en países de la CEE.** Convoca: Ministerio de Educación y Ciencia. Dirigido a equipos investigadores. Plazo: hasta el 31 de diciembre. Información: Dirección General de Investigación Científica y Técnica. Serrano, 150. 28006 Madrid.

PREMIOS Y CONCURSOS

• **III Certamen de traducción de Poesía Inglesa al Castellano.** Convoca: Seminario Permanente de Filología Inglesa y Didáctica de Inglés ICE de la Universidad de Extremadura. Dotación: 25.000 pesetas. Plazo: hasta el 19 de abril. Información: Cátedra de Filología Inglesa. Facultad de Filosofía y Letras. Avenida Quijote, s/n. 10004 Cáceres.

• **Convocatoria «Juan José Arnedo Soriano» para la finan-**

ciación de proyectos. Convoca: CREFAT. Requisitos: dirigido a asociaciones, entidades, instituciones o personas jurídicas. Tema: Integración social de drogodependencia. Dotación: 20.000.000 de pesetas. Plazo: hasta el 15 de abril. Información: CREFAT. Calle Fernando el Santo, 17. 28010 Madrid.

• **III Certamen de Traducción Literaria.** Convoca: Universidad de Extremadura. Contenido: traducción inglesa. Dotación: 25.000 pesetas. Plazo: hasta el 19 de abril. Información: Universidad de Extremadura. Facultad de Filosofía y Letras. Cátedra de Filología. Avenida Quijote, s/n. 10004 Cáceres.

• **I Concurso de Pintura de Santa Lucía.** Convoca: Santa Lucía, S.A. Dotación: primer premio, 3.000.000 de pesetas; segundo 2.000.000, y tercero 1.000.000. Tema: artes plásticas y aplicadas. Plazo: hasta el 21 de abril. Información: Santa Lucía, S.A. Plaza de España, 15. Teléfono: 247 30 02.

• **Premio de Fotografía.** Convoca: Ayuntamiento de Jaca. Tema: deporte. Dotación: primer premio, 30.000 pesetas; segundo, 20.000, y tercero de 10.000. Plazo: hasta el 25 de abril. Información: Pista de Hielo de Jaca. Avenida Perimetral, s/n. 22700 Jaca. Huesca.

• **Certamen Nacional Universitario de Ensayo.** Convoca: Seminario de Estudios Adams



Una Revista de Estudiantes

«Referencias» es una revista bimensual que edita la CEAE (una organización que agrupa a distintas asociaciones de estudiantes de todo el Estado). Su precio es de 150 pesetas (muy poco si se compara con cualquier publicación) y consta de unas sesenta páginas, aproximadamente. En ella encontramos un poco de todo lo que

interesa al estudiante y al joven en general: reportajes sobre temas candentes («okupas», elecciones a Consejos Escolares, etc.), entrevistas (en su número uno acaparaba un buen número de páginas, una con Quimi Portet y Manolo García —El último de la fila—), información extensa y variada sobre música (novedades discográficas, artículos sobre grupos nuevos o ya consagrados, listas de ventas, etc.), cine (todo sobre los últimos estrenos y lo que está por venir), libros (en algo había de notarse el «toque intelectual» de los estudiantes), arte (se incluyen en cada número buenas láminas de pintura y fotografía joven)... Y, como guinda, la inevitable sección donde se nos informa acerca de becas, mercado de trabajo, viajes, etc.

Una publicación joven, donde predomina la variedad, y en la que los temas culturales ocupan un buen tanto por ciento, algo siempre de agradecer y bastante atípico en el campo de las revistas juveniles en general.

DANIEL SERRANO



FICHA TECNICA

«REFERENCIAS»
 Editora: CEAE (Confederación Estatal de Asociaciones Estudiantiles)
 Director: Rafael Goicoechea
 Precio: 150 pesetas
 Periodicidad: Bimensual
 Tirada: 25.000 ejemplares

Smith. Requisitos: estudiantes universitarios. Tema: Libertad, Igualdad, Fraternidad. Extensión máxima, 20 folios. Dotación: 200.000 pesetas el primer premio; 100.000, el segundo, y 50.000, el tercero. Plazo: hasta el 29 de abril. Información: Seminario de Estudios Adams Smith. Colegio Mayor Mendel. Paseo Juan XXIII, 23. 28040 Madrid. Teléfono: 234 07 00.

• **Premios Reina Sofía de Investigación.** Convoca: CREFAT. Tema: investigación histórica; mínimo, 50 folios. Dotación: 2.000.000 de pesetas. Plazo: hasta el 30 de abril. Información: CREFAT. Calle Fernando el Santo, 17. 28010 Madrid.

• **Premios Reina Sofía de Prensa.** Convoca: CREFAT. Tema: drogadicción. Dotación: 2.000.000 de pesetas. Plazo: hasta el 30 de abril. Información: CREFAT. Calle Fernando el Santo, 17. 28010 Madrid.

• **Premios Reina Sofía de Labor Social.** Convoca: CREFAT. Tema: drogadicción, prevención, asistencia, rehabilitación e integración. Dotación: 2.000.000 de pesetas. Plazo: hasta el 30 de abril. Información: CREFAT. Calle Fernando el Santo, 17. 28010 Madrid.

• **Premios Reina Sofía de Mentalización Escolar.** Convoca: CREFAT. Requisitos: escolares de EGB, dirigidos por un profesor. Tema: drogadicción. Dotación: primer premio, 1.000.000 de pesetas; segundo, 500.000, y tercero, 250.000. Plazo: hasta el 30 de abril. Información: CREFAT. Calle Fernando el Santo, 17. 28010 Madrid.

• **Premio «Joaquín Tena».** Convoca: CREFAT. Dirige: Medios audiovisuales. Dotación: 2.000.000 de pesetas. Plazo: hasta el 30 de abril. Información: FAD. Avenida de Burgos, 1 y 3. 28036 Madrid.

• **II Curso de Experiencias Didácticas e Investigación en el Aula Nacional.** Convoca: Escuela de Acción. Requisitos: profesores de todos los niveles. Contenido: programas vigentes. Extensión: 10 folios. Dotación: primer premio, diccionario Espasa 12 tomos; segundo premio, 25 vídeos, y tercer premio, 1.250 diapositivas. Plazo: hasta el 1 de mayo. Información: Escuela de Acción. Hortaleza, 102. 28004 Madrid. Teléfono 419 64 89.

• **Concurso Literario.** Convoca: Ayuntamiento de Colmenar Viejo. Tema libre; extensión, entre 10 y 125 folios. Dotación: 125.000 pesetas. Plazo: hasta el 5 de mayo. Información: Ayuntamiento de Colmenar Viejo. Plaza del Pueblo, 1. 28770 Colmenar Viejo. Madrid. Teléfono 845 00 53.



CURSOS

• **Curso sobre Campos de Trabajo.** Convoca: Escuela de Formación de Animadores Gaztextos. Duración: cuatro días. Fecha de celebración: 6 de mayo. Plazo: hasta el 30 de abril. Información: Escuela de Formación de Animadores Gaztextos. Henao, 33. 48009 Bilbao.

• **European Business Programme.** Convoca: Centro Europeo de Gestión de Empresas. Requisitos: estudiantes que hayan superado COU y Selectividad. Plazo: hasta el 19 de mayo. Información: Centro Europeo de Gestión de Empresas. Serrano, 208. 28002 Madrid. Teléfono 429 31 93.

• **Cursos Intensivos 89.** Convoca: Instituto de Formación y Animación Juvenil. Precio: 30.000 pesetas. Plazo: hasta el 31 de julio. Información: Jóvenes en Libertad. Calle Virgen de los Peligros, 10. 28013 Madrid. Teléfono 521 17 34

JORNADAS Y CONGRESOS

• **Arte en Europa. Función en el Pensamiento Europeo.** Convoca: Siegerländer-Burgenverir. Requisitos: jóvenes entre dieciséis y veinticinco años. Lugar de celebración; República Federal Alemana. Plazo: hasta el 1 de junio. Información: Sozialdienst für Spanier in Siegen. Servicio Social para Españoles. Untere Metzgerstrabe, 17. 5900 Siegen. República Federal Alemana. Teléfono 0271/57678.



guía Joven

Los derechos de los jóvenes

Asesoría Jurídica del Centro Regional de Información y Documentación Juvenil

Esta Asesoría Jurídica, creada especialmente para los jóvenes, tiene dos objetivos principales: informar sobre los derechos que poseen los jóvenes, de una forma clara y concisa, sin dejarse llevar por el confusionismo que asola a todo lo relacionado con el Derecho, y orientar a los jóvenes, por medio de cursos o charlas que se dan de una forma desinteresada en asociaciones o entidades juveniles, preocupadas por el desconocimiento que existe entre los jóvenes en lo referente a este campo.

Principales preocupaciones

Los temas tratados en esta Asesoría, que funciona desde 1985, son muy variados; pero el principal, hoy en día, es todo lo relacionado con el Derecho Laboral, gran preocupación de miles de jóvenes.

Actualmente ha tomado gran relevancia el Derecho Militar, sobre todo en relación a los objetores de conciencia, que tan de auge están ahora. Luego, se consultan temas referentes al Derecho Mercantil, Derecho de los Consumidores, etc.

Las consultas a esta Asesoría se pueden realizar por medio de cartas, que son las menos frecuentes, a través del teléfono o por medio de una visita directa a la Asesoría, que son las que más se prodigan.

RAUL DE LA FUENTE GONZALEZ

ASESORIA JURIDICA DEL CENTRO REGIONAL DE INFORMACION Y DOCUMENTACION JUVENIL

Caballero de Gracia, 32.
 Teléfono 521 29 60.

Otros servicios del Centro:

- Asesoría sexual.
- Asesoría de Prevención de Drogodependencias.
- Asesoría medioambiental.
- Asesoría de Creación de Empleo.
- Asesoría sobre estudios y profesiones.

OTRAS DIRECCIONES UTILES

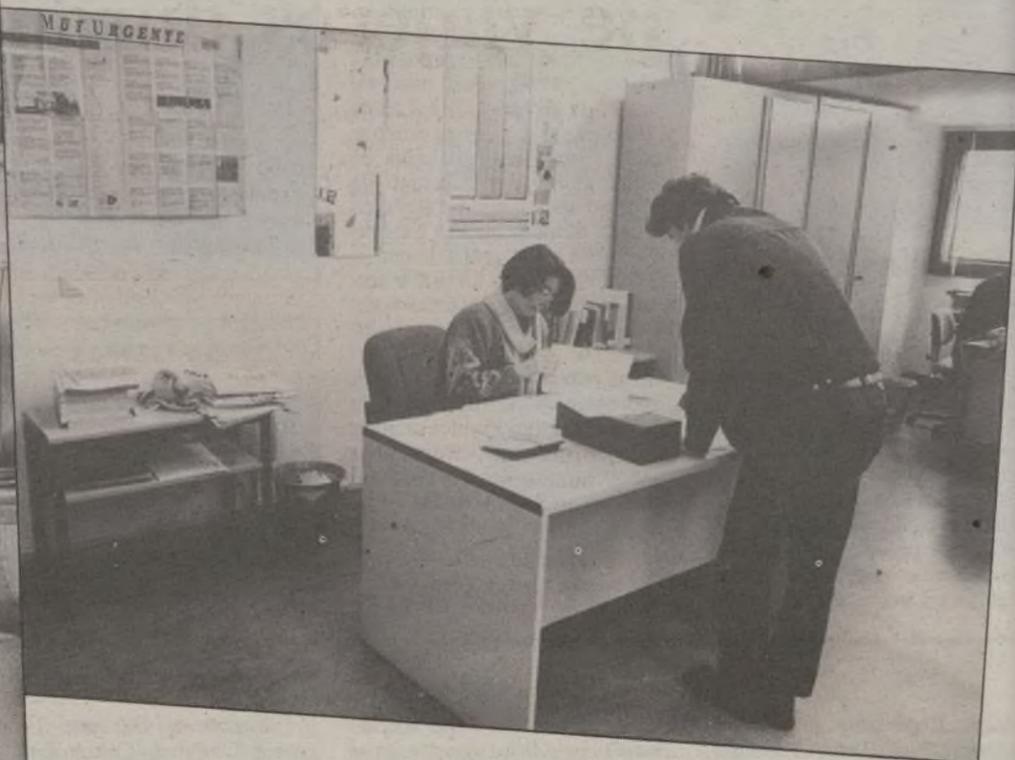
Dirección de Servicios de Educación y Juventud del Ayuntamiento de Madrid:

Mejía Lequerica, 21.
 Teléfonos 593 23 42 - 448 96 12.

- Asesoría Jurídica: Martes, jueves y viernes, de 17 a 20 horas.
- Centro de Información y Documentación Juvenil (CIDOJ), de 10 a 14 horas. Teléfono 593 23 80.

PUNTOS DE INFORMACION JUVENIL EN LAS JUNTAS MUNICIPALES

- ARGANZUELA: Casa de la Juventud. Paseo de la Chopera, s/n.
- RETIRO: Centro Cultural «Las Cocheras», Avenida de Barcelona, 182.
- CHAMARTIN: Casa de la Juventud, Príncipe de Vergara, 134. Teléfonos 411 54 60 - 411 19 13.
- FUENCARRAL: Centro Cultural «Valverde». Pza. de Islas Azores, 1.
- MONCLOA-ARAVACA: Centro Cultural «Julio Cortázar». Antonio Machado, s/n.
- LATINA: Centro Cultural «Fernández de los Ríos», Camarena, 10.
- CARABANHEL: Casa de la Juventud. Camino Viejo de Leganés, esquina Avenida de Oporto.
- USERA: Calle Hermenegildo Bielsa, s/n (soportales).
- PUENTE DE VALLECAS: Junta Municipal. Avenida de la Albufera, 42.
- MORATALAZ: Centro Cultural «La Lonja». Avenida de Moratalaz, s/n.
- CIUDAD LINEAL: Centro Cultural «La Elipa», Santa Felicidad, s/n.
- HORTALEZA: Calle Mar de las Antillas, s/n.
- VILLA DE VALLECAS: Paseo de Federico García Lorca, con vuelta a Pico de Mampodre.
- SAN BLAS: Centro Cultural «Antonio Machado», Arcos de Jalón, s/n. Centro Cultural «Buero Vallejo», Bolataña, con vuelta a Torrearías.
- VICALVARO: Junta Municipal. Plaza Don Antonio de Andrés, s/n.



Los programas de formación-contratación y la asistencia técnica a jóvenes empresarios son los mejor valorados por los jóvenes

Jóvenes a la expectativa de un plan

Los representantes juveniles de los dos sindicatos mayoritarios consideran el Plan Regional de Empleo como un avance importante

Los jóvenes menores de veinticinco años en busca de su primer empleo se redujo, de diciembre de 1987 al mismo mes de 1988, en un 19,20 por ciento, según datos del INEM. La incidencia del Plan Regional en este sentido es indudable, según Eugenio Royo, consejero de Economía de la Comunidad Autónoma de Madrid.

DENTRO del Programa «Plan Ocupacional» de la Comunidad Autónoma de Madrid (CAM), se produjeron un total de 1.508 contrataciones de carácter temporal, casi todas entre jóvenes. De los 4.379 nuevos puestos de trabajo, logrados con el programa «Proyectos Generadores de Empleo», el 68,8 por ciento lo fueron para menores de treinta años, a lo que hay que añadir que los contratos indefinidos, dentro de esta modalidad, superaron el 50 por ciento. Además, dentro del programa de «Formación Ocupacional» se consiguió un nivel de contratación del 60 por ciento.

El Plan de Empleo de la Comunidad de Madrid para 1989 parte con el apoyo de los dos sindicatos mayoritarios: UGT y CC.OO. La Unión Sindical de CC.OO de Madrid-Región decidió este año refrendar el plan, tras conseguir renovar algunos de los criterios del mismo.

El Departamento de Juventud de UGT de la Región de Madrid,

por su parte, considera favorable el balance de dicho plan en 1988, respecto a las ayudas encaminadas a los jóvenes. Su responsable, Valentín Moreno, al comparar el Plan Regional con el Nacional, destaca que en el primero la creación de empleo ha sido real. «Además —añade—, en muchos casos se han producido contratos fijos, aunque en Madrid sigue existiendo una destrucción del empleo estable por empleo inestable.»

Sin embargo, la Secretaría de Juventud de CC.OO de Madrid-Región no considera el balance positivo. «Las cifras que ofrece la CAM —señala Octavio Marco, responsable de la Secretaría—, tienen otro análisis. Se han creado puestos de trabajo, pero, ¿en qué condiciones? ¿Son trabajos precarios o fijos? ¿Cómo son?»

Formación y Asistencia Técnica

La Formación-Contratación y la Asistencia Técnica para los proyectos de jóvenes empresarios son

las medidas más valoradas por los dos sindicatos y el Consejo de la Juventud de la Comunidad de Madrid, ya que ofrecen una ayuda real en materia laboral-juvenil. «Uno de los puntos fundamentales —señala Valentín Moreno— a la hora de encontrar empleo es la formación; con ella le das al joven experiencia. Yo introduciría más empleo estable y más formación.»

Octavio Marco, por su parte, critica la mala calidad en la formación durante el año pasado. «En contratación en formación no había garantías de control. En 1989 se va a constituir una comisión con la participación de la Comunidad y los agentes sociales, que actuará como órgano de control, planificación y gestión de los planes.»

La asistencia técnica es un aspecto importante para ambos sindicatos y el Consejo de la Juventud, porque favorece el acceso a mejores condiciones de trabajo,

aunque quizá, como señala Moreno, el fondo de avales debería ser menos burocrático. «Al joven se le dan facilidades, pero se pierde en la burocracia.»

Félix Palomo, elegido como presidente del Consejo de la Juventud de la Comunidad de Madrid en la V Asamblea, celebrada el pasado 11 de marzo, opina, en este sentido, que «una cosa es la literatura y otra la realidad. Los avales no son sólo complicados, sino que son un obstáculo, y la Administración tiene que ser más flexible con los proyectos de los jóvenes.»

Poca participación

La Secretaría de Juventud de CC.OO y el Departamento de Juventud de UGT no han participado de una manera directa en la elaboración de propuestas en materia de empleo para el joven; pero sí han sido consultados desde el seno de sus sindicatos. Sin em-

bargo, el resto de las organizaciones juveniles no han tenido esta oportunidad de participación en un tema tan importante. No obstante, según Félix Palomo, «el Plan, aunque no es específico para jóvenes, contempla la mayoría de las medidas sobre empleo juvenil que se recogen en un documento, aprobado el 22 de octubre de 1988, por la IV Asamblea del Consejo de la Juventud.»

Para el presidente del Consejo Regional de la Juventud, «la política de empleo juvenil que va a seguir nuestro organismo se va a basar en el Plan de Empleo de la CAM», si bien reivindican la participación en la Comisión de seguimiento del Plan, «porque creemos que es necesario que los jóvenes estemos representados». Esta postura ya fue planteada a la Administración en la pasada Asamblea, pero, hasta el momento, no han recibido ninguna contestación.

Los representantes juveniles de los dos sindicatos mayoritarios, UGT y CC.OO, destacan que ha habido un avance en el intento de paliar el paro, y «aunque la partida económica para los jóvenes —manifiesta Octavio Marco— no es muy grande, por lo menos abre perspectivas importantes».

(Más información, pág. UNO)

LYDIA DE LA VEGA

El Plan Regional de Empleo, sin ser específico para jóvenes, abre perspectivas importantes en este sector

EMT: 456 millones de viajeros durante el pasado año

La EMT atendió un total de 456.678 viajes, con un incremento del 2,75 por 100 respecto a 1987. Por sus 1.200 kilómetros de líneas circulan 1.629 autobuses a una velocidad comercial algo superior a los 15 kilómetros por hora. Se emplean más de cuarenta millones de litros de gasoil para recorrer unos noventa millones de kilómetros.

Se trata de una empresa de transporte público cuyo parque móvil tiene una antigüedad media de seis años y cinco meses. Cuenta con una plantilla de 6.894 empleados, de los cuales, al menos dos terceras partes, se encargan de atravesar Madrid cada día, cubriendo 151 líneas plagadas de contratiempos y atascos, pero que prestan un servicio eficaz sin el cual la ciudad no podría desenvolverse.

Los conductores de autobús desempeñan su labor bajo una tensión evidente. José Luis Sánchez, subdirector de Explotación de la EMT dice: «Las quejas por irregularidades en el servicio conllevan problemas entre los usuarios y nuestros empleados».

Acerca de la tensión a la que están sometidos, José Luis Sánchez declara: «Son buenos profesionales y el mayor inconveniente con el que cuentan es el tráfico; exaspera a nuestros hombres».

—Todos —matiza— prácticamente llegan a la jubilación con la edad de sesenta años, pero no es susceptible que antes pasen a desempeñar servicios en otros destinos».

Colisiones

Según datos de 1987, el número de colisiones fue de 3.320, y las horas en que se registró una mayor incidencia eran entre las nueve y las trece, así como de dieciocho a veintitrés horas.

En 1.791 casos, la responsabilidad fue de conductores ajenos y otros 1.438 recayeron entre los de la empresa. El balance de los accidentes arrojó las siguientes cifras: seis muertos, 29 heridos graves y 379 leves. Respecto a la plantilla hubo 1.011 incidencias con baja o sin que llegara a producirse, además de las «in itinere».

Estacionamiento vigilado

Parte del personal de la EMT se dedica a la vigilancia de diversas zonas de estacionamiento en Madrid. La Operación de Regulación de Aparcamiento (ORA) contó con 744 agentes

el pasado diciembre y aunque se controlaron menos horas al cabo del año que en 1986, se experimentó una serie de cambios.

El área de control, después de la nueva distribución efectuada el 30 de noviembre de 1987, se compone de 405 rutas —tramos de estacionamiento viario controlado como máximo por un agente en su jornada de trabajo».

Las rutas a su vez se agrupan en veintiuna zonas, más dos especiales: una que comprende los nueve mercados de abastos

y la del Templo de Debod. Se totaliza una longitud de aparcamiento de 314.260 metros y 46.193 plazas, 3.144 en carga y descarga, 2.727 en zonas reservadas, 4.172 en carril-bus y 6.200 en tramos prohibidos. En 1987 se vigilaron 805.931 horas-ruta, habiéndose detectado 5.076.578 infracciones.

Por su parte, el Ayuntamiento de Madrid expidió 55.351 distintivos de residentes y Tabacalera expendió tarjetas de aparcamiento valorados en 517.053.180 pesetas, correspondientes a 9.233.092 horas.

La EMT hasta llegar a las macrocifras que arrojan sus balances actuales ha tenido numerosos predecesores en la carrera por la exclusividad del transporte colectivo terrestre en la villa y corte a través de su historia reciente.

Cómo surgió

Agustín Burgaleta, delinante, con cuarenta años en la empresa, afirma: *La EMT se creó en 1947 y entró en funcionamiento el día 12 de noviembre*. Este cuenta que estudió la trayectoria del transporte de superficie en Madrid hasta nuestros días, nos adentra en esta interesante temática, explicando así el nacimiento de su empresa.

En 1871 se da la primera concesión de una línea de tranvías de tracción animal. Veintisiete años después comienzan a recorrer las calles los primeros tranvías eléctricos y a los casi veinte se lleva a cabo la electrificación total de la red.

El parque de autobuses, formado por unos 1.700 vehículos, tiene una antigüedad media de seis años y cinco meses

En 1920 se crea la *Sociedad Madrileña de Tranvías* como resultado de la fusión de distintas compañías. Cuatro años después nace la *Sociedad de Autobuses de Madrid* que desaparece en 1929.

Es en 1933 cuando asistimos a la creación de la *Empresa Mixta de Transportes*, una vez integrada en el Ayuntamiento la antigua *Sociedad Madrileña de Tranvías*.

Con posterioridad a la guerra civil es cuando nace la *Empresa Municipal de Transportes de Madrid*, corria 1947. Finalmente, en 1971 se constituiría en *Sociedad Anónima*.

Desde entonces los hechos más significativos han sido la incorporación del servicio de microbuses, allá por 1975, al extinguirse la concesión municipal a la firma *TRAINCO, S. A.*; la creación de la *ORA*, y la adhesión al *Consortio Regional de Transportes Públicos de Madrid*, que tuvo lugar tras el Pleno del Ayuntamiento del día 24 de julio de 1986.



Arriba, un antiguo autobús de dos pisos utilizados en algunas líneas hace años. Abajo, uno de los autobuses que prestan servicio en la actualidad

NUEVAS ADQUISICIONES

El parque móvil de la EMT, mayoritariamente integrado por unidades Pegaso de los modelos 6038 y 6050, cuenta con 50 nuevos autobuses DAF de fabricación holandesa, aunque carrozados en España. Además de otros 25 que cubren el itinerario de Ma-

drid-Aeropuerto y el servicio Express.

Las 50 unidades se encuentran distribuidas entre las líneas 42, 49, 51 y 134. El mayor número de incorporaciones, que comprende 22 autobuses, se registra en la línea 49 (Barrio del Pilar-Barrio de Santa María).

En Madrid hay 15.500 titulares del taxi. Una cifra que entiende exagerada el propio sector. Mientras en las capitales de los países comunitarios el número de licencias se sitúa en 2,5 por cada 1.000 habitantes, aquí llega a 4. Pese a ello no falta trabajo. Medio millón largo de viajeros utilizan diariamente este servicio. Constituye el sus-

Taxi: 500.000 viajeros al día

tento de 25.000 familias, entre patrones y asalariados. Requiere al menos doce horas de jornada laboral «para salir del paso» —según coincide el colectivo— y la psicología necesaria para evitar ser atracado.

Respecto al tráfico, el sector del taxi rechaza la política de bordillos-bus. Juan Vaqueiro, presidente de la «Federación Profesional del Taxi de Madrid», dice: «Se trata de un servicio complementario de gran importancia en el

transporte público. No entendemos la restricción de ciertos espacios para uso exclusivo de los autobuses cuando lo apropiado es que sean compartidos con el taxi de forma regulada.

Por tal motivo —explica—

se ha conseguido la posibilidad de realizar una experiencia piloto en la Cuesta de San Vicente y demostrar así que pueden hacerse compatibles ambos medios de transporte.»

Entre otros aspectos que también preocupan al colectivo destacan el retraso experimentado en los incrementos de las tarifas, proponiendo como solución que se revisen cada año en relación al IPC, así como la posibilidad de acceder a subvenciones o ayudas para la compra de automóvil y su financiación; o los problemas planteados por la existencia en el mercado de 30 modelos de vehículos, cuando lo óptimo sería uno sólo.

Afiliados

El grado de afiliación entre los taxistas es muy alto. Además de la Federación que acoge a 3.500 trabajadores, la «Asociación Gremial de Auto-Taxi» es la organización mayoritaria del sector con 12.000 asociados, según su presidente Eladio Núñez.

Por otra parte, los usuarios del taxi de Madrid disponen para la petición telefónica del servicio de las emisoras «Radio-Taxi» y «Tele-Taxi», ofertadas por la Asociación y la Federación respectivamente; así como de dos cooperativas: «Radio Taxi Independiente» y «Radio Teléfono Taxi». «Ambas —puntualiza Eladio Núñez— sin representación sindical y cuya mayoría de titulares pertenecen a la Asociación Gremial.»

Tarifas

En cuanto al aspecto crematístico es de señalar que una licencia de taxi alcanza la suma de 7.000.000 de pesetas como mínimo. Las tarifas en vigor de 100 pesetas la bajada de bandera, 1.090 pesetas la hora de parada y 42 pesetas el kilómetro, en opinión de los hombres —también de las 200 mujeres pertenecientes al gremio— son insatisfactorias. También los suplementos de nocturnidad (50 pesetas), aeropuerto (150 pesetas) y bultos (50 pesetas) son cuestionados y hasta calificados por algunos de «tercermundistas».

Respecto a los gastos, la media que supone mantener el taxi, incluso sin circular, ronda la cifra de 40.000 pesetas mensuales entre impuestos y seguros. Y a la hora de trabajar las calles de Madrid —dicen— no son seguras; de seis a ocho taxistas son objeto de atracos a diario y en el 10 por 100 de los casos con agresión física.



EL CENTRO DE NUESTRA ATENCION.

AREA DE SERVICIOS SOCIALES

Convivencia con pleno derecho.

Los que no saben a quién dirigirse, los que no tienen información, los que están solos y no se pueden mover, los niños maltratados... son el centro de nuestra atención.

El Área de Servicios Sociales del Ayuntamiento de Madrid, a través de servicios y programas, atiende las necesidades de los

ciudadanos, familias, ancianos, mujeres... para favorecer su convivencia familiar y social. Conozca su centro de Servicios Sociales. Para más información pregunte por el asistente social de su barrio o diríjase a la Junta Municipal de su distrito. Además, hay un teléfono permanente de llamada gratuita. (900) 100 333.



Ayuntamiento de Madrid
Área de Servicios Sociales

El Consorcio del Transporte potenciará las líneas interurbanas

Con 750 unidades, repartidas en 59 concesiones, transportan 400.000 viajeros cada día desde las localidades más importantes de la provincia al centro de Madrid y comunican los pueblos entre sí. Son los autobuses interurbanos, objeto de una transformación importante en los próximos tres años, que quieren olvidar una historia de desatinos y mal servicio y convertirse en una red moderna y europea de transporte. Quieren pasar de ser la «camioneta» a que los llamen «autobús».

Los próximos años van a ser cruciales para el servicio interurbano de autobuses. Su red se modernizará hasta el punto de que para entonces no haya una sola unidad con más de 10 años de antigüedad y la media de edad de cada autobús se fije en 5 años.

Para ello el Consorcio de Transportes de la Comunidad, que el pasado año se gastó 1.000 millones en subvencionar a los viajeros de la provincia, tendrá que tomar medidas drásticas con el tráfico.

Los carriles-bus, a partir de 1989, serán una realidad en las seis carreteras nacionales de penetración en Madrid, la de Colmenar y la de Toledo. En ellas, se han empezado a instalar marquesinas en las paradas, unas 200, que han costado cerca de 500.000 pesetas cada unidad.

El Consorcio va a potenciar las iniciativas de los industriales del sector, va a tratar que éstos se pongan de acuerdo a la hora de dar servicios en zonas coincidentes y, como el diseño del servicio entre los pueblos con Madrid está en la actualidad realizado al 100

por 100, se potenciará el servicio en las carreteras radiales, las que ponen en contacto un pueblo con otro, y las locales, las que dan comunicación a puntos distintos de un mismo pueblo.

Después, cuando Madrid ya cuente con ellos, se instalará en las líneas periféricas el SAE (Sistema de Ayuda a la Explotación). Una iniciativa mediante la cual, cualquier usuario tendrá por teléfono, desde la parada, una información exacta del tiempo que tardará en llegar el autobús que espera.

Pero esta medida, implantada con gran éxito en las ciudades de Turín y Marsella, no llegará hasta dentro de tres años a la ciudad de Madrid y un poco más tarde disfrutarán de ella los autobuses interurbanos.

Los autobuses interurbanos



Los autobuses interurbanos transportan cada día 400.000 viajeros, el doble que los cercanías de Renfe

se enfrentan ahora al reto de dar un servicio donde los atrasos sean cosa del pasado, con una flota moderna, que llegue a su hora y acerquen en un tiempo razonable a los habitantes de las localidades de la región a su puesto de trabajo.

Los empresarios tienen todas las facilidades del Consorcio para hacerlo y un flujo de viajeros que, en la actualidad, dobla al que transporta RENFE desde las mismas zonas.

A. GARCIA RUIZ

Declaraciones de Gerardo Díaz, presidente de ASINTRA

En Madrid funcionan 300 empresas privadas de transporte

La Federación Española Independiente de Transportes de Viajeros (ASINTRA) es una organización empresarial de carácter nacional. En Madrid engloba a unas 300 entidades de su sector, que dan empleo a cerca de 3.000 trabajadores. Hoy dispone de una flota que sobrepasa los 1.500 autocares. Proporciona a los madrileños servicios de transporte urbano y de cercanías, así como de empresa, turístico o escolar por toda la Comunidad.

Su presidente, Gerardo Díaz Ferrán, afirma que ASINTRA se constituyó en enero de 1978, para defender la libertad de mercado, la igualdad de trato entre los transportistas y el establecimiento de concursos públicos más transparentes. «Fines —destaca— poco compartidos entonces en el sector de Transportes de Viajeros por Carretera».

«Tras una década de Asociacionismo Empresarial —continúa— nuestros criterios se han generalizado y contamos con grandes expectativas de crecimiento. Entre otras, una de las incorporaciones más recientes a la Federación es la de la Asociación de Empresarios de Transportes de Madrid (AETRAM).»

Por otra parte, Gerardo Díaz señala que la calidad del transporte radica en dotar a cada trayecto de un número de vehículos acorde a sus necesidades. «Todas nuestras concesiones (líneas) —matiza— cuentan con una unidad de reserva ante posibles eventualida-

des. La presencia puntual del autobús —recalca— es fundamental para el buen funcionamiento del servicio.

Paralelamente a la idea de que a mayor infraestructura

mejor servicio, el sector privado del transporte de viajeros de Madrid crecerá no sólo en aspectos cuantitativos, según se desprende de las declaraciones de Gerardo Díaz, quien

afirma: «La vida media de nuestros autobuses, que es de seis a ocho años, pretendemos rebajarla a cinco».

Por otro lado la empresa privada, si bien absorbe gran número de viajeros, su cifra es por ahora indeterminada («el dato se desconoce» —apostilla José Lorenzo Chacón, secretario general de ASINTRA). No obstante, el volumen de usuarios, por alto que sea, no ocasiona competencia alguna a las empresas públicas del transporte, ya que cubren recorridos distintos.

En cambio, un hecho que preocupa a los transportistas independientes es el incremento experimentado en la póliza del Seguro «a Terceros». «Hace tres años —señala su presidente— se pagaba por vehículo unas 80.000 pesetas anuales, actualmente la cantidad asciende a 400.000 pesetas».

existente (confeccionado en razón a los precios máximos y mínimos estipulados) en favor de una tarifa media, adaptable a las fluctuaciones del mercado.

La actualización del decreto también contemplaría, junto a otros temas, la supresión de autorización especial para los conductores de autocares que destinen su uso al transporte de escolares. Y en materia de seguridad: eliminar la posibilidad de transportar tres niños en dos butacas; y la restitución de la figura del acompañante para escolares menores de catorce años.

A su vez, los responsables de la Federación en un escrito dirigido al ministro actual, José Barrionuevo, aportaron una serie de conclusiones en torno al problema del sector.

Entre otras medidas se propone que la actualización de las tarifas no quede supeditada a los informes de las Comisiones de Precios, «pues retrasan la aplicación de las mismas provocando desequilibrios económicos» —argumenta el presidente de la Organización.

También se destacó la necesidad de homologar la legislación laboral del sector a la europea y la supresión del Seguro Obligatorio de Viajeros «por considerarlo —según se menciona en el escrito— una duplicidad innecesaria, incorporándolo a la tarifa para paliar desfases».

JOSE M. LATORRE



Gerardo Díaz Ferrán, presidente de ASINTRA

Según el presidente de ASINTRA, las empresas de la Federación ubicadas en Madrid, cubren los servicios siguientes:

- Regulares (o concesiones de líneas regulares):
 - En tramos urbanos: Ventas-Hortaleza, Ventas-Vicálvaro, Plaza de Isabel II-Los Cármenes.
 - De cercanías. Madrid a las localidades de: Parla, Getafe, Tres Cantos, El Goloso, El Pardo, Barajas, Paracuellos del Jarama, Belvis del Jarama, San Fernando de Henares, Coslada, Mejorada del Campo, Loeches.
 - De Ayuntamientos adscritos al Consorcio, como: Getafe, Coslada, Alcalá de Henares y Colmenar Viejo.
- Discrecionales: Abarca transportes de empresa, turístico y escolar.

Propuestas al Ministerio

Durante el Primer Congreso Nacional de Transporte Escolar, celebrado el pasado 28 de junio de 1988, con asistencia del entonces ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Abel Caballero, los transportistas subrayaron la importancia de modificar el Decreto 2296/83, con vistas a una mayor eficacia y seguridad.

En definitiva se abogó por el abandono del sistema tarifario

Eugenio Morales, concejal de Circulación y Transportes

«Hay que defender el transporte colectivo»

Eugenio Morales Tomillo está al frente del área de Circulación desde el mes de mayo de 1988. Vallisoletano, de 51 años de edad, casado y con dos hijos, es vicepresidente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, así como de la EMT. Preside la Junta de Barajas y pertenece al Comité Federal del PSOE desde 1984. Este ingeniero técnico mecánico, que pasó por diversas empresas públicas del INI, tiene entre sus manos las riendas para dirigir el tráfico de Madrid; una tarea política no exenta de críticas y tensión hacia las propuestas de su concejalía de Circulación y Transportes.

Los separadores de carril-bus, las nuevas tarifas de transportes y el informe solicitado por el presidente del Gobierno al Ayuntamiento de Madrid sobre el tráfico, han suscitado la decisión por parte de los partidos de la oposición municipal, de votar en contra de todas las medidas del concejal.

Respecto al «informe Felipe» —como viene denominándose—, Morales niega que se haya ocultado a los grupos políticos, y añade que no se hizo público hasta que no lo conoció el presidente.

Más bordillos

En torno a la política de bordillos, el concejal afirma: «Es fundamental en la potenciación del transporte colectivo. Ante una ciudad tan compleja como es Madrid, se llega a la conclusión —explica— de que la intensificación del tránsito de ciudadanos, a través de una red de superficie tan congestionada del tráfico, sólo se puede soportar mediante la utilización masiva de transportes de tipo colectivo.

«Por ello —continúa— deducimos que si en un solo vehículo se desplaza un considerable número de viajeros, lógicamente



Plataforma reservada al autobús entre Sevilla y Cibeles

OBJETIVOS PRIMORDIALES PARA ESTE AÑO

- Competir con el coche ofreciendo al usuario mayores comodidades en el transporte público.
- Reorganización de las líneas de la EMT en función de la adquisición de 600 nuevos autobuses.
- Explotación más racional de la ORA mediante:
 - Renovación técnica en la venta de tarjetas.
 - Reforzamiento de medidas sancionadoras.
 - Cobro de multas más eficaz optimizando:
 - Sistemas de notificación.
 - Capacidad de gestión informática.
 - Instrumentos jurídicos.

mente hemos de darle alguna preferencia. De ahí nace la idea de los separadores de carril-bus.»

El responsable de la Concejalía de Circulación argumenta que: «Además de las razones anteriores, la instalación de elementos separadores en las calzadas es una medida habitual en las grandes ciudades euro-

peas con problemas de tráfico complejos como los de Madrid. Por tanto, en el futuro —concluye— deberemos ir a un incremento de este tipo de plataformas reservadas a los autobuses y no sólo en el casco urbano de Madrid sino también en sus accesos.»

Según Morales, por algunos carriles circulan más de 120 autobuses a la hora. «Con la intensificación de la vigilancia en los 105 kilómetros de carril-bus —dice— estamos obteniendo en ciertos tramos que los autobuses no tengan que abandonar el carril por estacionamiento de vehículos en ellos. La proporción en que los autobuses circulan por dichos carriles se ha multiplicado por tres. En definitiva, los ciudadanos de Madrid requieren autobuses confortables que puedan circular libremente.»

Competir con el coche

Acerca de la situación del tráfico señala que en los últimos meses se está consiguiendo una mejora de la circulación en el centro. «Hemos ele-

vado —matiza— en un diez por ciento la intensidad media del paso de vehículos y a la vez aumentar aunque levemente, la velocidad.»

—¿Cómo se potenciará el transporte público?

—No es posible trasladar más ciudadanos al transporte colectivo si no se les proporciona más calidad. Tenemos que empezar a competir con el coche, que no ofrece un menor coste pero sí en cambio mayor comodidad.

—En este sentido —destaca Morales— hemos aprobado en el Consejo de Administración



Eugenio Morales: «Utilicemos racionalmente el coche. Así no tendremos que prescindir de él»

ACTUACIONES PARA MEJORAR EL TRAFICO

Según el concejal Eugenio Morales se centran en los siguientes grandes temas:

- cambio de comportamiento ciudadano;
- mejor gestión del tráfico;
- restricción del tráfico privado;
- potenciación del transporte público;
- mejora de los ámbitos peatonales.

de la EMT una inversión de nueve mil millones de pesetas para la adquisición de 600 autobuses, a los que se dotará de aire acondicionado entre otros incentivos. Los primeros 50 ya han comenzado a prestar servicio.

—¿Cabe pensar en el proyecto de nuevas líneas?

—En conexión con el consorcio se llevará a cabo una reorganización de las líneas en función a las nuevas necesidades de la población, para hacerlas así más eficaces. Pero no podemos olvidar un reto importante que es el coordinar el Metro y la EMT. Históricamente no han sido dos medios de transporte complementarios sino competidores, lo cual no tiene ningún sentido.

JOSE MARIA LATORRE

MEDIDAS DISUASORIAS PARA EL TRANSPORTE PRIVADO

ORA: Facilitar a los ciudadanos su pago y evitar el fraude.

Multas: El número de sanciones se incrementó en un 600 por 100 durante el pasado diciembre en espacios de carga y descarga y aledaños al carril-bus; ha de optimizarse su cobro.

Conductas incívicas: Paliarlas mediante campañas de educación vial; promover diversificación de horarios en comercios e industrias; y creación de pautas de conducta más adecuadas y solidarias.

OFERTA DE EMPLEO PUBLICO 1989 DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

PROXIMAS CONVOCATORIAS

- 22 PLAZAS **TEC. RAMA JURIDICA**
- 124 PLAZAS **ADMINISTRATIVOS**
- 34 PLAZAS **INSPECTORES DE ABASTOS**
- 635 PLAZAS **AUXILIARES**
- 390 PLAZAS **POLICIA MUNICIPAL**

GRUPOS DE PREPARACION Y TEMARIOS

INFORMESE EN



CENTRO del OPOSITOR
Corredera Baja de San Pablo, 19
Tel. 532 46 87 - 28004 Madrid

LA OPINION DEL PP

Despilfarro presupuestario para paliar diez años de errores

Si la preocupación del presidente del Gobierno, don Felipe González, por la ineficacia de los transportes públicos y la caótica situación del tráfico en Madrid es auténtica, estamos ante la más severa autocrítica a la gestión socialista en el Ayunta-

Otra hipótesis es que la solicitud de este Informe es la «ingeniosa» justificación de unas reuniones, a comienzos del mes de diciembre pasado, entre don Felipe González, don Joaquín Leguina y don Juan Barranco, en las que el más despistado sospecha que el tema monográfico fue la huelga general del 14-D.

En cualquier caso, hemos seguido con expectación el Informe Felipe que se nos ha entregado tres días después de que los señores Leguina y Barranco lo dieran a los medios de comunicación en rueda de prensa.

El Informe Felipe es la apresurada recopilación de tres informes preexistentes y desordenados entre sí, redactados por la Comunidad, el Ayuntamiento y el Consorcio Regional de Transportes.

1. Estrategia de Transportes en la Región Metropolitana, publicado por la Consejería de Política Territorial en junio de 1988.

2. «Plan de Circulación», proposiciones del Pleno Monográfico de Circulación del Ayuntamiento el 28 de octubre de 1988.

3. Marco Tarifario 1989-1992, de febrero de 1989.

Reconocimiento del fracaso del Plan General de Urbanismo

El conjunto viene encabezado por un documento con el título de «Medidas para la mejora de los transportes y el tráfico en Madrid y su Región

Metropolitana», que intenta la coordinación de los tres documentos.

El documento de las «Medidas» se presenta como la declaración del fracaso del Plan General de Madrid. El análisis realizado en este informe confirma:

1) que «el sistema de transporte madrileño no es satisfactorio»,

2) que hay un «alto grado de congestión de tráfico con un coste social enorme»,

3) que hay «una saturación del sistema de transporte colectivo»,

4) que hay que «hacer frente a inversiones en infraestructuras»,

5) que hay que hacer frente a «a la mejora de los servicios»,

6) que hay que partir ahora de «una concepción integral del sistema de transportes» y

7) que esta integración debe realizarse en relación a la «complementariedad entre los

miento de Madrid (1979-89), el Gobierno de la Comunidad Autónoma (1983-89) y los Ministerios de Obras Públicas y Transportes (1982-89).

diversos modos» y en «relación con los usos del suelo».

Hace diez años, cuando entró a gobernar el Partido Socialista, la situación no era ésta. Para cuantificar correctamente el nivel de deterioro que ha alcanzado la situación, es necesario precisar que, como producto de la pérdida de velocidad media desde 1980, el resultado de este gobierno se cifra en un 70 por 100 más de tiempo de los madrileños en sus vehículos todos los días, y en 50.000 pesetas por familia madrileña al año de pérdidas económicas.

Si ésta es la situación después de diez años de gobierno con mayoría absoluta, será porque se ha hecho muy mal. Será porque las actuaciones que se han emprendido han sido negativas y lo han alimentado. Será porque se ha gobernado sin visión de futuro. Será porque los instrumentos de futuro, como el Plan General,

han sido equivocadamente concebidos.

Toda una letanía de «mea culpa» de lo que debía haber hecho el Plan General, y no lo hizo. De lo que fue denunciado por Alianza Popular en sus Alegaciones al mismo en 1983, y no fue escuchado. De lo que ha padecido el ciudadano madrileño a lo largo de diez años, y no ha sido atendido.

Ahora, cuando el daño ha sido producido y su recuperación va a requerir de la voluntad y esfuerzo de los ciudadanos, es cuando el Partido Socialista empieza con promesas de futuro para hacer olvidar sus culpas del pasado. Esas promesas carecen de credibilidad, y así lo entiende la población; primero porque los hechos durante diez años han sido todo lo contrario a esas promesas y, segundo, porque desde hace dos años el número de declaraciones a prensa y de promesas se ha acumulado a tal ritmo que muy poca gente se cree las nuevas promesas.

Estamos ahora ante un amplio programa de inversiones que no está técnicamente justificado ni evaluado con rigor. Se «juega» con unas cifras astronómicas, más de 350.000 millones de pesetas —que vamos a pagar «a escote», cada familia del Área Metropolitana unas 270.000 pesetas.

Está claro que la inversión por viajero en ferrocarril es desmesurada y no optimiza en absoluto los recursos energéticos, económicos y sociales. El problema es que quien manda, decide e impone sus criterios en la política de transporte en Madrid es don Eduardo Mangada, al que le gustan los ferrocarriles suburbanos de Londres y pretende trasladarlos aquí, sin tener en cuenta que en Londres existe una infraestructura ferroviaria desde mediados del siglo XIX y en Madrid es muy incompleta e inexistente en algunas zonas.

Si se llevara adelante esta



Carlos López Collado (PP)



Pedro Ortiz (PP)

«preferencia del señor Maganda», estaríamos ante una inversión ineficaz que malgasta y despilfarran un presupuesto que es muy necesario para resolver de verdad los problemas que tiene planteados Madrid.

La aportación del Ayuntamiento al «Informe Felipe» es, como se ve, irrelevante. No ha habido colaboración entre Ayuntamiento y Comunidad. Desde la opulencia del Palacio de Maudes, Mangada impone sus soluciones y sus decisiones de inversión al equipo Barranco que se limita a la «adhesión inquebrantable», incapaz de generar unas propuestas mínimamente presentables. De cada 100 pesetas que se proponen invertir en el «Informe Felipe», 98 pesetas las ha decidido Mangada y dos pesetas el «portentoso» equipo municipal, encabezado por el alcalde Juan Barranco.

El Informe Felipe ha puesto en evidencia los errores de diez años en materia de circulación y transportes y, lo que es más grave, la incapacidad de los equipos de gobierno socialistas de la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid para recuperar el tiempo perdido y mejorar la situación cara al año 2000.

CARLOS LOPEZ COLLADO
y PEDRO ORTIZ



El PP afirma que el informe presentado a Felipe González reconoce un alto grado de congestión de tráfico con un coste social enorme

LA COMUNIDAD DECIDE Y EL AYUNTAMIENTO OBEDECE

La aportación del Área de Circulación del Ayuntamiento de Madrid al Informe Felipe se limita a recoger deficientemente 20 de los 43 acuerdos aprobados en el Pleno Monográfico de Circulación del mes de octubre pasado. Dos propuestas suplementarias —canon sobre la gasolina y control de accesos a la M-30 prueban la improvisación y ausencia de rigor con que se hacen las cosas en el Área de Circulación. No existe, lamentablemente, un documento de planificación de infraestructuras varias que debería haber realizado la Concejalía de Urbanismo en coordinación con la de Circulación.

La imposición de una tasa suplementaria en la gasolina en la Comunidad de Madrid, planteada como fuente adicional de financiación, es una política contraria a la establecida en la Comunidad Económica Europea, que además no se presenta para disminuir la demanda y uso del automóvil privado y es de dudosa constitucionalidad.

El control de entradas, mediante semáforos, en autopistas congestionadas, es una medida experimentada y fracasada en EE.UU. («The Economist», 18 de febrero de 1989). Lo único que se consigue con esta medida es aumentar el atasco en las demás vías de la ciudad, y hacer perder el tiempo de los usuarios en los semáforos de espera sin mejora de la velocidad media del conjunto del recorrido efectuado.

DEMANDA REAL EN DIA LABORABLE EN EL AREA METROPOLITANA DE MADRID

MODO DE TRANSPORTE	VIAJEROS	INVERSION/VIAJERO
1. Metro	1.250.000	98.000 Ptas.
2. Autobuses urbanos	1.450.000	20.000 Ptas.
3. Autobuses interurbanos	400.000	20.000 Ptas.
4. Ferrocarril	200.000	260.000 Ptas.
5. Red viaria	2.200.000	32.000 Ptas.

Remodelar la EMT y el Metro

La disminución del número de viajeros que han sufrido tanto la EMT como el Metro pone de manifiesto la necesidad de operar urgentemente sobre el transporte público en todos sus fren-

El transporte público en Madrid se podría definir, según CDS, con tres adjetivos: incómodo, lento y carente de una política global para abordar las soluciones. Calificativos los tres, cuyas raíces se remontan al Plan General de Ordenación Urbana en el que las variables socioeconómicas del diseño socialista se han visto incumplidas «tanto en lo que se refiere a las previsiones del aumento del parque automovilístico, cuyo crecimiento era cero, cuando la realidad nos ha demostrado que ha sido superior al 5 por 100 anual en los últimos años, como en los desplazamientos previstos en transporte público, que han pasado del 80 por 100 previsto, al 60 por 100 real», afirma Eduardo Larraz, concejal del CDS y experto en temas de circulación y transportes. Este desfase entre previsión y realidad se ha visto agravado por «la absoluta falta de voluntad política para abordar el problema, máxime cuando, desde 1983, además de tener mayoría absoluta en el Ayuntamiento, el PSOE la tiene también en el Congreso de los Diputados y más tarde, en 1983, en la Comunidad Autónoma de Madrid».

El análisis de la situación en el que basa este grupo su crítica, se realiza en tres frentes, EMT, METRO y RENFE y en un punto común a los tres, la política tarifaria.

Esperas

La situación de la EMT y del Metro no es demasiado esperanzadora pues «la evolución del número de viajeros ha sufrido una disminución importante en ambos desde 1979, fecha en que el PSOE llega al gobierno municipal. En la EMT se cifra en un 6 por 100», mientras que en el Metro alcanza el 10 por 100, afirma Larraz.

También se ha producido una disminución del 10 por 100 en el total de kilómetros anuales recorridos por los autobuses desde 1981, año en el que se produce la incorporación de las líneas periféricas, mientras que el ingreso medio por viajero se ha incrementado notoriamente, pasando del 18,47 por 100 en 1981, al 33,44 por 100 en 1987.

Similar situación vive el Metro pues, aunque las subvenciones han pasado de 6.079,5 millones en 1981 a 16.769,3 en 1987, el déficit de explotación ha pasado de 5.121,7 millones a 15.439,8 en 1987.

Todo ello unido a la parali-

zación que sufrió la ampliación de las líneas de Metro, previstas en el Plan de Ampliación de 1971, «es todo un ejemplo de la voluntad política del PSOE de fomentar el transporte público, porque esta paralización afectó, entre otras, a obras de especial importancia como es el cierre de la línea circular 6, que hoy sigue considerándose prioritaria».

Aumento de tarifas

La traducción de todo esto sería «que el viajero espera más y el transporte público va más lleno».

tes. Autobús, Metro y tren necesitan de una buena cirugía por parte de la Administración para resaltar sus atractivos y ahorrarle tiempo, dinero y nervios al usuario.

El desarrollo de una política de fomento del transporte público pasa para CDS por una mayor aportación económica de la Administración y, en consecuencia, una menor aportación del usuario. En este sentido se había pronunciado el Pleno municipal el pasado 21 de octubre, al aprobar «con el voto en contra del PSOE, la congelación de las tarifas del transporte público para 1989-90 e instar al Consorcio a que tuviera en cuenta la petición que formulaba el Ayuntamiento de Madrid».

Para dar cobertura económica a la congelación, CDS pre-

sentó una enmienda a los Presupuestos del Ayuntamiento, pero «el Equipo de Gobierno la rechazó, sumándose también a la subida de tarifas, incumpliendo la voluntad expresada por la Corporación, en el Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes del pasado 8 de febrero».

Para Larraz, la subida afecta a los títulos más utilizados, como el bono-bus y el billete sencillo y supone «en dos años, un aumento del 30 por 100». Esta actitud no parece ser, estima Larraz, una buena política de fomento del transporte público, «más cuando Juan Barrañco podría hacer valer su posición, como alcalde para evitarla, en lugar de solidarizarse con una política tarifaria claramente recaudatoria».

Descongestión

La primera medida a tomar para fomentar el transporte

El desarrollo de una política de transporte público pasa por una mayor aportación económica de la Administración



Según CDS habría que ampliar el metro para restar tráfico a la superficie

LA SOLUCION ESTA EN...

1. Congelar las tarifas del transporte público para 1989-1990.
2. Descentralizar la EMT en dos áreas: central y periférica.
3. Ampliar las líneas de Metro, cerrando la línea circular, para restar tráfico a la superficie.
4. Acceso a Barajas aprovechando la llamada «línea de la gasolina», doce kilómetros de vía que permitiría el desplazamiento en 30 minutos.
5. Conectar mediante ferrocarril todas las poblaciones importantes de la Comunidad de Madrid con el núcleo central.
6. Crear una auténtica línea férrea de circunvalación para evitar los desplazamientos radiales y descongestionar el centro.
7. Conectar las líneas de metro y ferrocarril en un punto exterior a la almendra central para descongestionar los centros neurálgicos de Príncipe Pío-Atocha y Chamartín.



Eduardo Larraz (CDS)

público y descongestionar la red viaria madrileña, sería «ampliar las líneas de Metro y así restar tráfico a la superficie», pero el esquema global de soluciones encuadraría también a la red de ferrocarril de cercanías para «conectar todas las poblaciones importantes de la Comunidad con el núcleo central». Sería necesario también la conexión de las líneas de Metro y tren, la creación de una línea transversal, evitando las radiales para descongestionar el centro, y el acceso al aeropuerto, aprovechando la llamada «línea de la gasolina» que une O'Donnell y Barajas. «Acondicionar o poner en explotación los 12 kilómetros de vía ya existentes, sin tener que realizar expropiación alguna, permitirá el desplazamiento en aproximadamente 30 minutos y se abre, además, la posibilidad de acceder a la red de Metro a través del eje Atocha-Recoletos, Nuevos Ministerios y Chamartín».

Autobuses de dos pisos

Finalmente, este conjunto de medidas contempla la descentralización de la EMT en dos grandes áreas que abarcan las líneas centrales y las periféricas.

En el área interior a la M-30 se propone la creación de una flota de autobuses de dos pisos «para aumentar la capacidad de asiento en un 50 por 100 para la misma ocupación del suelo público» y una reorganización y reclasificación de las líneas para prestar el servicio «por líneas circulares de largo recorrido, malladas por autobuses de corto recorrido».

Reorganización necesaria también en las líneas periféricas para que éstas «tengan su origen y destino en los intercambiadores de transporte».

Finalmente, señala Larraz «es necesario aumentar la aportación de la Administración al sistema de transporte, si se quiere dotarlo de mayor calidad, rapidez y seguridad, haciéndolo así atractivo para el usuario».

PILAR ALLER
y ANA S. NIÑO

LA OPINION DE IU

Restringir el vehículo privado en el centro

El conocido eslogan publicitario utilizado por Renfe de «Papá ven en tren», sería asumido por IU, para quien una auténtica política de transportes pasaría por la potenciación de los ser-

vicios públicos —Metro y EMT— garantizando economía y comodidad para convencer así al madrileño, reacio aún, de que aparque bien su utilitario.

«La congestión de la red viaria en la zona Centro de Madrid ha llegado a una situación insostenible en la que los perjudicados son todos los madrileños, tanto los que acceden en cualquier transporte de superficie, contemplando paciente-mente la imposibilidad de atravesar la ciudad, como los residentes que soportan unos niveles inadmisibles de contaminación ambiental y acústica». Con estas palabras define Francisco Herrera, portavoz de IU su visión sobre la incidencia del problema del tráfico en nuestra ciudad.

El conjunto de medidas que propone este grupo político giran en torno a un objetivo: primar el transporte público, restringiendo el acceso del vehículo privado al centro de la ciudad. «Es necesario —comenta Herrera— instrumentar una ordenación circulatoria para evitar el paso de los vehículos que utilizan el Centro para viajes que tienen su destino fuera del mismo y que siguen esta ruta por ser más corta».

El área restringida al vehículo privado estaría comprendida entre los siguientes límites: Colón, Génova, Sagasta, Carranza, Alberto Aguilera, Princesa, Plaza de España, Bailén, Gran Vía de San Francisco, Ronda de Toledo, Ronda de Valencia, Ronda de Atocha, Paseo del Prado y Recoletos.

Competitividad

Esta política de disuasión con respecto al vehículo privado ha de apoyarse en un programa integral de mejora y potenciación del transporte público. Economía y comodidad son dos requisitos que tanto autobús como Metro han de cumplir si quieren realmente competir con el transporte privado. En este sentido, IU presentó al Pleno Monográfico sobre Circulación y Transportes una proposición encaminada a congelar las tarifas del Metro y de la EMT durante el presente año y el siguiente. «Hay que reducir —explica Francisco Herrera— al menos a un 60 por 100 la parte de los gastos totales sufragados por el usuario que, en el caso de la EMT, está

cifrado actualmente en el 83 por 100».

«Se da la circunstancia añadida —continúa Herrera— de que, tanto el Ayuntamiento como la Comunidad Autónoma, han revisado a la baja las inversiones en el transporte público, inicialmente previstas por el Consorcio Regional de Transportes para 1989». Rapidez sería la otra premisa a cumplir en esta tentativa por captar viajeros y que sólo podría garantizarse «con la adopción de medidas radicales para evitar la invasión de los carriles sólo-bus». En esta línea, la propuesta de IU se orienta hacia el cambio de la circulación para autobuses respecto al resto del tráfico en todas las calles en las que sea posible su

aplicación. «Supone —afirma el portavoz de IU— aprovechar las ventajas del bordillo separador y eliminar sus inconvenientes».

Finalmente y para paliar los efectos negativos en el medio ambiente, «habría que potenciar también sistemas de transporte eléctrico frente a los de combustión, instalando una red de trolebuses en todas las líneas de la EMT en que fuera posible su rentabilidad, ya se demostró en unos estudios realizados hace algunos años por el Área de Circulación».

Disuadir

La otra cara de este proyecto de conseguir un transporte

público atractivo, la compondría una serie de medidas disuasorias, entre las que se encuentran la revitalización de la ORA y la construcción de aparcamientos disuasorios en los distritos periféricos y en la red viaria de acceso a la ciudad.

«No es aventurado afirmar que la ORA, en términos reales no existe». Tan sólo hay, para el portavoz de IU, una medida de regulación del aparcamiento que un pequeño sector de la población respeta pero «que carece de eficacia en relación con el tráfico de la ciudad». Alude al descenso producido en la venta de boletos de la ORA desde 1985 y al bajo porcentaje que alcanza el pago de multas impuestas por



Francisco Herrera (IU)

este concepto «que asciende tan sólo a un 10 por 100».

Todos estos factores unidos han motivado el incumplimiento de los fines perseguidos con su implantación porque «ni se ha mejorado la velocidad en la zona central, que se encuentra ahora en los valores más bajos de su historia, ni se ha incrementado la utilización del transporte público, ni tampoco se ha conseguido disminuir el tráfico y sus repercusiones en contaminación y ruido».

Pero uno de los factores fundamentales de disuasión para que el ciudadano no introduzca su propio vehículo en el interior de la ciudad «es la existencia de aparcamientos adecuados en los distritos periféricos, complementados con la construcción de otros aparcamientos en todos los puntos nodales de la red viaria de acceso a la ciudad y la existencia de unos intercambiadores de transporte que faciliten el acceso desde el sitio donde se deja el vehículo privado hasta donde se utiliza el transporte público».

En este sentido IU propone «la construcción de cien aparcamientos disuasorios en los distritos periféricos y en la red viaria de acceso a la ciudad en los próximos tres años, con capacidad total de cuarenta mil plazas aproximadamente».

Este conjunto de medidas se opone, por su espíritu, a las inversiones para la construcción de pasos subterráneos en intersecciones con alta densidad de tráfico, para las que hay destinada una partida de 1.200 millones en el Presupuesto de Gerencia de Urbanismo, aprobado en marzo de 1988. «Si se construyen vías de penetración al centro más solvente de las que existen en la actualidad, se está ejerciendo una función de atracción del tráfico, precisamente hacia las zonas de mayor densidad. En el mejor de los casos, solucionan el problema en una intersección para trasladarlo a otra».

PILAR ALLER
y ANA S. NIÑO



Congestión en la M-30. IU plantea la M-40 como una autovía

ELLOS DICEN QUE...

1. Hay que restringir el vehículo privado, primando el transporte público.
2. Revitalizar la ORA.
3. Congelar las tarifas de autobús y metro durante 1989/90.
4. Potenciar sistemas de transporte eléctrico frente a los de combustión.
5. Cambiar el sentido de la circulación para autobuses respecto al resto del tráfico.
6. Implantar carriles sólo-bici.
7. Mejorar la red viaria secundaria, destinando para ello la partida prevista para la realización de pasos subterráneos.
8. Paralizar el proyecto «Plaza de Oriente», por considerarlo una barbaridad urbanística.
9. Construir aparcamientos disuasorios en los distritos periféricos.
10. Plantear la construcción de la M-40 como autovía, en consonancia con el diseño que para esta vía preveía el Plan General.



John Wooton analizará la circulación en Madrid

Mejorar el tráfico es cuestión de información y disciplina

El Ayuntamiento de Madrid ha encomendado a una comisión de expertos europeos la realización de un estudio sobre el tráfico en la capital. De los resultados obtenidos efectuarán un diagnóstico y propondrán las medidas más idóneas para ordenar la circulación y evitar los serios problemas que aquejan a esta ciudad. John Wooton, londinense, presidente de la Wooton-Jeffreys, una prestigiosa firma de consultores, figura entre los miembros de la comisión europea que habrá de presentar los resultados de su trabajo en el plazo de seis meses.

Ingeniero de Caminos de mediana edad, con una larga experiencia en estudios sobre tráfico en distintas ciudades, se muestra reservado a la hora de comentar sus primeras impresiones sobre Madrid y aventurar si será posible atender el deseo de los responsables municipales de conseguir que en 1992 el 75 por 100 de los viajes diarios se efectúen mediante transporte público, lo que supondrá un incremento del 15 por 100 sobre la situación actual. Wooton muestra, sin embargo, su perplejidad por la práctica de aparcar en doble y triple fila. Manifiesta que el tráfico es un problema de organización.

La experiencia acumulada en estudios similares llevados a cabo en diversas ciudades europeas, le lleva a afirmar con toda seguridad que la mejora del tráfico depende de tres pilares básicos: información, comprensión y disciplina. «La disciplina es imprescindible para mantener las reglas del juego que se establecen después de haberse producido un proceso de comprensión del problema.»

Wooton considera imprescindible establecer un diálogo abierto con la gente para saber cuáles son sus problemas y necesidades y de acuerdo con ello dar preferencia a las soluciones pertinentes. En su opinión los ciudadanos deben comprender lo que ocurre y así aceptarán las medidas que impongan los ayuntamientos. Al menos así ha ocurrido en Londres, ciudad que Wooton ha estudiado hasta en sus más mínimos detalles.

Concentración

La densidad de vehículos y la necesidad de proteger el casco histórico son los más importantes puntos de conexión entre Madrid y Londres, en cuanto al tráfico se refiere. «Luego hay muchas diferencias, sobre todo de relación entre el transporte y donde vive la gente y donde tiene que ir. En Madrid todo está más concentrado y mezclado. Hay coincidencias de espacio con muchos más usos. Es decir, la gente vive, trabaja, va de compras, etc., en una misma zona. Todo está concentrado y mezclado.»

Esta circunstancia hace que las medidas a tomar sean muy complicadas.

Wooton se encontró con este mismo problema en algunas zonas de Londres especialmente conflictivas, donde coincidían tiendas, viviendas, oficinas y además eran lugares de paso. «En este caso se analizó cuáles eran las funciones preferentes y si lo importante es la gente que vivía allí. Se previeron plazas de aparcamiento y conectaron los lugares de acceso y salida para que no se produjeran atascos. Una vez que explicamos a la gente lo que ocurría y lo que había que hacer, lo entendieron y aceptaron sin problemas.»

Wooton no se atreve por el momento a explicar qué soluciones londinenses podrían

«importarse». «Sabemos que hay que concienciar a la gente de los problemas; que es preciso repartir el espacio reservado a aparcamiento; que las multas no tienen que presentarse como un castigo, sino que han de cumplir un papel equilibrador que asegure el cumplimiento de las reglas del juego. Vamos a fijar la atención en la congestión y el papel del transporte público y cuánto cuesta no usarlo.»

Aparcamiento

El presidente de la Wooton-Jeffreys insiste constantemente en la colaboración de la gente para establecer un orden, y concede particular importancia a la información que debe es-



«La ordenación del tráfico en las grandes ciudades exige el tratamiento de la congestión, favorecer el transporte colectivo y una política global de aparcamientos»



John Wooton

tar a disposición del público para que se dé cuenta de lo que realmente ocurre.

Pese a las peculiares características de cada ciudad, hay unas constantes que deben ser tenidas en cuenta y se dibujan como líneas maestras en cualquier actuación: el tratamiento de la congestión, favorecer el transporte colectivo y concebir una política global de aparcamientos en la que se contemple la carga y descarga.

A la hora de hablar de la congestión, Wooton distingue entre una «situación previa a la congestión, donde hay que aplicar medidas preventivas, tales como reducir el tiempo de viajes y controlar los aparcamientos, y cuándo se ha llegado al caos».

Wooton considera que el objetivo municipal de conseguir en 1992 que el 75 por 100 de los desplazamientos se realicen en transporte público es un reto, y prefiere esperar a tener todos los datos en la mano para aventurar la viabilidad del proyecto.

Asegura que en Londres ha mejorado el control del tráfico privado. Para ello fue preciso cambiar la política de precios del transporte colectivo, mediante un sistema de zonificación y creación de bonos polivalentes para los transportes públicos, incluidos taxis. Se pusieron carriles con separadores y en cuanto a los aparcamientos, se diferenciaron los espacios para residentes y regularon los aparcamientos de

corta, media y larga duración, según los períodos.

«La adopción de medidas reguladoras del tráfico en la capital inglesa fue un proceso mucho más complicado que en Madrid, por cuanto las decisiones tuvieron que concertarse entre todos los distritos, las empresas de transporte —de titularidad pública— y organismos estatales.» Destaca, que no se produjo oposición a medidas que aquí se han manifestado conflictivas, como el carril-bus.

Unidad europea

Durante los seis próximos meses, los grupos consultores constituirán una base de datos y crearán un simulador para tratar los distintos escenarios que se dan en Madrid. «Presentaremos los resultados al Ayuntamiento y al Consejo Consultivo de Circulación donde serán discutidos antes de tomar las medidas definitivas.»

El programa de estudio y diagnóstico culminará con una conferencia internacional a primeros de noviembre en la que se expondrán los «trabajos de Madrid» y se analizará la armonización de políticas comunes de sensibilización e información al ciudadano.

«Todas las ciudades europeas tienen prácticamente los mismos problemas y hay que intentar que tomen las mismas medidas y desarrollen idénticas campañas de concienciación ciudadana», concluye Wooton.

M. J. CAVADAS

El transporte colectivo en las ciudades europeas.

Predominio del ferrocarril

El transporte urbano por rail tiene en los comienzos de 1989 una importancia fundamental en Europa y es netamente superior a los restantes medios, incluido el autobús.

Desde luego influye de forma destacada el gran desarrollo de las redes de ferrocarriles de cercanías, complementados por los ferrocarriles metropolitanos, el popular metro, sin el cual el colapso de la circulación automovilística en las grandes ciudades sería un hecho cierto e inevitable.

Pero no sólo es el ferrocarril metropolitano el que carga sobre sí un peso fundamental en el transporte urbano, sino que las redes tranviarias en las naciones más adelantadas de Europa suponen una aportación considerable a dicho transporte. Las redes de un premetro, en las ciudades donde no se justifica una construcción actual de un ferrocarril subterráneo, o bien las redes propiamente tranviarias desempeñan un papel fundamental.

Sin el ánimo de ser exhaustivos enumeraremos algunos de estos ferrocarriles metropolitanos, cuyo origen estuvo en la segunda mitad del siglo XIX en Londres y han desempeñado un papel fundamental para resolver el problema del transporte.

Londres

El metro de Londres, el más antiguo del mundo, es hoy el que tiene la red más extensa según datos de 1989, posee una red de 394 km., superior incluso a los 364,5 km. del metro de Nueva York.

París

El metro de París tiene la tercera red mundial en extensión, si sumamos la red conocida R.E.R. en cuyo caso la longitud de las líneas explotadas de forma suburbana llega a los 200,19 km.

Berlín

La red metropolitana berlinesa es un reflejo de lo que fue la colosal urbe capital de Alemania hasta 1945, y que hoy en día cuenta con 105 km. de metro y 71,5 km. de ferrocarril suburbano.

Hamburgo

El importantísimo puerto del norte de Alemania cuenta con una red de metro de 92,7 km.

Milán

Esta ciudad industrial del norte de Italia cuenta con una red de metro de 56 km.

Roma

La urbe romana por problemas surgidos en la construcción de las líneas subterráneas

donde al excavar aparecen en seguida a muy poca profundidad los vestigios arqueológicos de su espléndido pasado imperial, ha sido la causa determinante que la longitud de su red alcance sólo 28,5 km.

Munich

La capital de Baviera cuenta con una red de metro muy destacada para sus dimensiones urbanísticas, ya que llega a 50,6 km.

Otras ciudades europeas

Varias ciudades europeas, de dimensiones más modestas, tanto ciudades cargadas de historia como urbes industriales, cuentan con redes metropolitanas acordes con sus dimensiones. Así la República Federal de Alemania encabeza las aplicaciones del ferrocarril metropolitano, y ciudades como Bochum cuenta con 10 km. de metro, Dortmund, Duisburg con 9 km., Essen con 10 km., Mülheim con 7,2 km. Nuremberg 21,4 km. Stuttgart, Krefeld, Darmstadt, Mannheim, entre otros cuenta con redes bien de metro o de premetro.

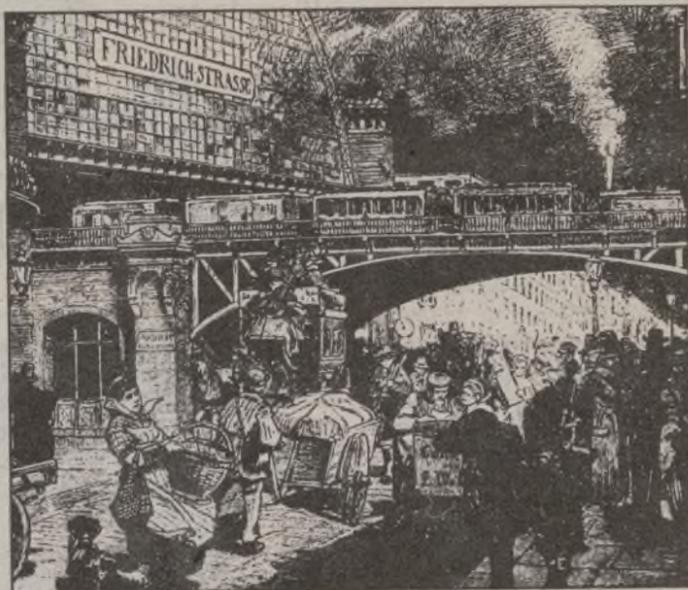
En Francia, Lyon cuenta con 11,2 km. de metro, Lille con 11,6 km. de metro, y Nantes con 10,5 km. de líneas tranviarias.

El concepto de premetro, o metro ligero, representa una solución ingeniosa para aquellas ciudades que aún no tienen necesidad, o las inversiones resultan demasiado onerosas para la construcción de un ferrocarril metropolitano. En esencia son líneas de tranvías con el mismo gálibo y la misma tensión de voltaje de los ferrocarriles metropolitanos. Con recorridos en parte en superficie, y en parte en subterráneos resultan fácilmente transformables cuando la ocasión lo requiera para su adaptación a un ferrocarril tipo metro.

Asimismo son perfectamente utilizables para las líneas tranviarias, generalmente de ancho de vía de 1.435 mm. y tensión de 600 voltios.

Desgraciadamente en nuestra nación el concepto del tranvía ha ido asociado al de un vehículo arcaico, obsoleto y no utilizable en nuestra época. Los años sesenta con su progresismo mal entendido y absurdo supusieron la desaparición de la totalidad de las redes tranviarias españolas.

Por el contrario en Austria, Países Bajos, Bélgica, Alemania, Suiza, Países escandinavos, no digamos en los países socialistas, e incluso ahora en Francia donde empiezan a instalarse nuevas líneas, los tran-



El ferrocarril elevado de Berlín en el siglo pasado

vías suponen una de las soluciones más eficaces en la resolución del tráfico cotidiano.

Los modernos tranvías que vemos en las naciones europeas más desarrolladas, a parte de no contaminar tienen un desgaste evidentemente menor por las características de la tracción eléctrica frente a los vehículos diesel y su facilidad para componer con ellos verdaderos trenes urbanos articulados hacen del mismo el instrumento insustituible en el tráfico ciudadano. Los tranvías modernos con potencias de hasta 500 caballos, y con aceleraciones que llegan en algunos casos a los 1,8 m/s². presentan posibilidades de aceleración enormemente superiores a la de los autobuses urbanos.

Madrid

Madrid y Barcelona contaron pronto con ferrocarriles metropolitanos. En Madrid la primera línea se inauguró en 1919 y la red actual con sus 112,5 km. se encuentra entre las diez primeras del mundo y, aunque no completada, cumple un papel fundamental en el transporte urbano colectivo.

No ocurre lo mismo con la red de cercanías ferroviaria en la que Madrid arrastra un gran déficit de infraestructuras de carácter histórico y de mala gestión política.

Entre las primeras destaca la mala planificación que se hizo desde el siglo XIX con el sistema ferroviario que hasta fecha reciente no se proyectó como instrumento complementario de la expansión urbana. La escasa inversión en las pocas obras realizadas con dicha intención malogró incluso este pequeño esfuerzo, como fue el caso de las líneas de vía estrecha que tenían su punto de arranque en las estaciones de Villa del Prado, Fuencarral y Niño Jesús, tendidas de manera tan precaria que no pudieron adaptarse a la demanda de una ciudad en plena expansión a partir de los años cincuenta. Otro tanto ocurrió con la llamada «línea del Contorno», cuyas deficiencias van a ser ahora subsanadas.

Esta falta de un adecuado sistema de cercanías ferroviarias —Madrid cuenta con 61 estaciones para una población superior a los 4 millones de habitantes de su área metropolitana, mientras París para una población en torno a los 12 millones, cuenta con cerca de 1.000 km. de líneas de cercanías con 350 estaciones. La comparación es evidentemente desventajosa para Madrid, lo que se traduce en una afluencia masiva de habitantes de los pueblos de los alrededores de Madrid.

El nuevo Plan de Transportes no modifica prácticamente en lo concerniente al ferrocarril el llamado Plan de Cercanías de la RENFE y se echan de menos actuaciones tan necesarias como dotar al núcleo Alcobendas-San Sebastián de los Reyes, con más de 100.000 habitantes, de un servicio por ferrocarril, máxime cuando ya estaba previsto en los primeros proyectos del año 1979. Otros proyectos para servir nuevos núcleos de población, como es el caso de Majadahonda, también parecen haberse abandonado.

El metro

En cuanto a los planes de expansión del «metro», llama la atención la elección del sistema de explotación en horquilla en los proyectos de unión de las líneas 7 y 8 con la 10. Este sistema es malo desde el punto de vista de la explotación y ya se ha abandonado en otros «metros», entre ellos el de París y en el mismo de Madrid (como fue el caso de la línea 2 a Diego de León y Ventas). Además parece haberse abandonado definitivamente la posibilidad de prolongar la línea 8 por su camino natural de desarrollo por la Castellana —el eje de más circulación de servicio público de Madrid— hasta enlazar con Atocha. La actual línea de ferrocarril del llamado «tubo de la risa» —no podrá cumplir esa función porque sus estaciones están muy espaciadas y no presta servicio en la zona comprendida entre Nuevos Ministerios y Chamartín.

ANGEL MAESTRO



Uno de los modernos trenes de las líneas suburbanas de París

Los ecologistas contra el Plan de Circulación y Transportes

Menos motores y más bicicletas

La alternativa ecologista al transporte en la región de Madrid tiene como premisa fundamental la reducción de las necesidades de desplazarse en medios motorizados. En consecuencia, el Plan elaborado por Aedenat (Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza) dista mucho de parecerse al propuesto por el Cosorcio, basado en una mejora de las infraestructuras.

Ramón Fernández, miembro de la Comisión de Urbanismo de Aedenat, considera que la reducción de las necesidades de transporte motorizado, posible en una sociedad más autosuficiente y descentralizada, hará menos precisa la creación de infraestructura de transporte de gran capacidad y, en especial, de infraestructura viaria, «que reclaman una tecnología compleja, que implican enormes sumas de inversiones y cuya construcción supone un gran consumo energético y un considerable impacto ambiental».

Para los ecologistas de AEDENAT el problema del transporte está íntimamente ligado al sistema económico y social. Según dicha asociación, la inserción de la economía española en el marco europeo agrava las necesidades del transporte motorizado. Ramón Fernández cree que la solución al transporte madrileño pasa por «poner freno a la creación de grandes infraestructuras que potencien la consolidación del actual modelo metropolitano», y por reducir el crecimiento de la ciudad o, al menos, no potenciarlo.

Prohibido aparcar

En este sentido, la apuesta ecologista apunta a que se invierta en el transporte ferroviario, ampliando el Plan de Cercanías a localidades como San

Sebastián de los Reyes, Alcobendas y Arganda y propone una moratoria de las inversiones en la red viaria de gran capacidad. En cuanto a la infraestructura existente, Aedenat considera que la solución puede encontrarse «disminuyendo en algunos casos, paulatinamente, su capacidad» y potenciar los medios de transporte colectivo de menor impacto ambiental como tranvías, trolebuses o autobuses alimentados con gas (GLP).

Otras medidas incluidas en el proyecto ecologista son la restricción generalizada, y no sólo en el centro, del tráfico privado motorizado, desistir de crear más aparcamientos y paralizar la creación de nuevos pasos a desnivel en el interior del casco urbano. Ramón Fernández considera que no se puede pretender evitar el uso del automóvil si se dan facilidades para que el usuario lo utilice construyendo aparca-

mientos o pasos subterráneos que además podrían generar operaciones especulativas.

La respuesta ecologista estaría en la «potenciación de medios de transporte no motorizados, de carácter peatonal o para bicicletas». Es importante señalar que según estudios realizados por la antigua COPLACO del orden de 500.000 viajes diarios en vehículo privado serían potencialmente trasvables a la bicicleta.

Barrios autosuficientes

Otras medidas a tomar desde la óptica ecologista vienen determinadas por la reorientación de la política tarifaria de transportes colectivos, donde debe plantearse la congelación de las actuales tarifas y hacer participar en la financiación de los déficit existentes en el transporte colectivo a las empresas localizadas en el área metropolitana, «que son los



principales beneficiarios de la existencia del mismo».

Asimismo es importante, según los ecologistas, la actuación a través de la política económica urbanística territorial para reducir las necesidades del transporte, propiciando la autosuficiencia de los barrios y promocionando, por medio del diseño y de medidas legales, el uso del transporte público y el fomento de la conciencia ciu-

dadana en este terreno. Para ello, es necesaria la implantación de programas de educación en colegios e institutos y medidas como la supresión de anuncios de automóvil en televisión.

Entre los efectos positivos, que produciría la toma en consideración de sus alternativas, están la disminución del consumo energético global del sistema de transporte y la reducción de inversiones en infraestructura de transporte, dedicando los recursos actualmente en marcha a atender otras demandas públicas. Otras ventajas que se conseguirían son la reducción del déficit en los transportes colectivos y la mejora del entorno vital, lo que desembocaría en la disminución de la contaminación, el ruido, e incluso los accidentes. De este modo, según Aedenat, podría además posibilitarse una política redistributiva.

Aedenat advierte que
RESPIRAR EN MADRID ES
PERJUDICIAL PARA SU SALUD

Pegatina que Aedenat reparte por Madrid





MADRID

Cultural 92

Editor:
Fernando Martínez Láinez

Redactor Jefe:
Manuel Conde



La compañía de La Cuadra de Sevilla, en una de sus actuaciones

«Alhucema», historia y tragedia de Andalucía

Teatro de desbocada expresión andalucista, los espectáculos de La Cuadra, de Sevilla, expresan el testimonio y el lamento de su historia. También la reivindicación de sus raíces culturales, de su folklore expresado siempre por medio de fuertes y dramáticas imágenes.

HABLAR de La Cuadra es referirse a Salvador Távora, fundador y alma del grupo desde 1972, cuando en una cuadra sevillana se concibió y puso en marcha «Quejío». Un espectáculo que causó fuerte impacto por su compromiso social y un lenguaje duro, directo y descarnado. Después vinieron «Los palos», «Herramientas», «Andalucía amarga»..., y el

grupo fue ganando prestigio dentro y fuera de nuestras fronteras. Medalla de Oro al Mérito en las Bellas Artes en 1986, hoy La Cuadra es un verdadero centro de producción de espectáculos que no ha perdido su singularidad: lenguaje basado en la fuerza de la imagen, temas de denuncia y testimonio de la situación y la historia de un pueblo, pasión y amor expresada en cuadros de singular dramatis-

mo: «La boca me sabe a sangre / cuando digo Andalucía», se cantaba en uno de sus últimos espectáculos.

El sentimiento trágico

«Alhucema», que ahora se presenta en Madrid, fue estrenada el pasado verano en el Festival de Teatro Clásico de Mérida. Salvador Távora declaró, con este motivo, cómo el sentimiento trágico se encuentra «en la amargura de nuestras expresiones plásticas, en el sondido dramático de un golpe, en el olor ancestral del incienso o la alhucema». Junto a esa concepción de raíz trágica, el teatro de La Cuadra se caracteriza por la incorporación de elementos folklóricos —canto, toque, baile— de invenciones escenográficas que casi siempre comportan un cierto riesgo para los artistas, lo que contribuye al calor de la representación. El espectador suele quedar atrapado y conmovido ante los espectáculos de Távora: «Cada nuevo trabajo teatral», afirma el director, «siempre me

lo planteo como un reto, un desafío que me provoca un inquietante estado de ánimo.» «Alhucema» es, en ese sentido, «un ritual donde, entre hombres a caballo —que aparecen realmente en escena—, andan como sombras sin nombre, César, Augusto, Almotamid, Blas Infante, Lorca, Alberti, Machado...» El espectáculo, que conecta con el sentimiento común de los grandes trágicos griegos —inspirados, en alguna medida, de «Alhucema»—, constituye una reflexión sobre la propia historia a Andalucía. Llegando al espectador más por la pasión que por la reflexión, más por la emoción y los sentidos que por la mente, «aspirando a mostrar una dramática reflexión escénica sobre la historia de mi tierra», concluye Távora, «estamos mostrando también aires de la historia de todos los pueblos hermanos, recreando con ello nuestras propias tragedias».

ENRIQUE CENTENO

Nuevo Teatro Apolo. Tirso de Molina, 1. Funciones, 8,30 tarde. Viernes y sábado, 10,30 noche. Miércoles, descanso.

Día del teatro

El pasado 28 de marzo, en el madrileño Paseo de Recoletos, se repetía una escena en la que se mezclan el espíritu reivindicativo y el nostálgico. La escultura de Valle-Inclán se vistió con una bufanda blanca y un ramo de flores. Es el homenaje que actores, directores y autores teatrales rindieron a este arte con motivo del Día Mundial del Teatro.

Como cada año se leyó un mensaje que en esta ocasión fue escrito por el crítico y ensayista inglés Martin Esslin, autor del libro «El teatro del absurdo». Buero Vallejo fue el encargado de leer un texto en el que se hacía referencia al papel de nexo entre las comunidades y de guardián de las tradiciones que ha ejercido el teatro.

«En una época en que el mundo está invadido por el diluvio de programas televisados baratos, organizados sobre simples criterios comerciales, el teatro vivo es guardián de las tradiciones y particularidades culturales, pero amenazado por esta avalancha de banalidades, es más que nunca anteriormente en la historia de la humanidad, esencial para la pervivencia de la riqueza y variedad de la cultura humana», dice Martin Esslin en su comunicado.

Como cada año, el Día Mundial del Teatro sirvió de excusa para manifestar las amarguras de unas gentes que ven cómo el largo túnel, iniciado en la posguerra, no termina de encontrar el final.

En el manifiesto, leído por Manuel Gómez y Chatono Contreras ante la estatua de Valle-Inclán, hay una descarga de dolor. «Barruntábamos un deseo —una necesidad— de reconducir el arte de la escena a sus cauces lógicos y en consecuencia, nos mostrábamos confiados. Un año después, hemos caído de la burra. En este país y en lo que a teatro se refiere, siguen cambiando muy pocas cosas. El narcisismo institucional y la parafernalia epidérmica se alternan con el miedo de los cómicos a perder su pan y su sal, con la falta de riesgo por parte de los empresarios y con el desaliento de quienes ejercemos el noble oficio de escribir teatro».

Entre el desaliento y la certeza de su papel comunicador, de albergue del sentir popular, el teatro sigue abriéndose paso después de veintiséis siglos de historia. Esta lucha denodada se alimenta de la firme creencia de que en los rincones de la memoria el momento escénico siempre encuentra un espacio.

Como aportación simbólica a esta fecha, abrimos en este número nuestra sección de cultura con la información teatral que tiene especial dedicación en nuestras páginas en cada ocasión que nos ponemos en contacto con los lectores.

M. J. C.

SUGERENCIAS

- El alcalde de Zalamea, de Calderón. Teatro de la Comedia.
- ¡Ay, Carmela! de Sanchis Sinisterra. Teatro Figaro.
- Sin palabras, de Pepe Rubianes. Teatro Alfil.
- Pares y Nines, de Alonso de Santos. Teatro Infanta Isabel.
- Frank V, de Dürrenmat. Teatro María Guerrero.
- El hombre, la bestia y la virtud, de Pirandello. Centro Cultural de la Villa.

El regreso del Barón de Munchausen

El cine entendido como espectáculo, basado en los efectos especiales y los trucajes que apoyan la aventura fantástica narrada, a la forma y manera del que hacen Spielberg y Lucas, tiene su correspondencia—salvando las distancias y las diferenciaciones lógicas—, en la coproducción europea, *Las aventuras del Barón de Munchausen*, dirigida por Terry Gilliam (uno de los seis miembros que formaron el hoy desaparecido grupo británico Monty Python, y el único americano del mismo), que sorprendió anteriormente con su realización *Brazil*.

Esta superproducción donde han participado Gran Bretaña, Italia y Alemania Federal, es una nueva versión del realizado en 1943 por Joset von Baky, en un naciente agfacolor, e interpretado por Hans Albert, titulado *Munchhausen (Las aventuras del Barón Munchhausen)*. El filme, que en parte se ha rodado en escenarios españoles (Almería y Belchite), con un reparto internacional, encabezado por John Neville—que encarna en esta nueva versión al barón—, Eric

Idle, Sarah Polley, Oliver Reed, Jonathan Pryce, Uma Thurman y Valentina Cortese, en sus papeles principales, y goza de la presencia de Giuseppe Rotunno como responsable de su fotografía, que al igual que la música de Michael Kamen y los efectos especiales de Richard Conway, buscan crear un espectáculo fascinante.

Como indica el propio título del filme, su argumento narra las peripecias aventureras de Karl Friedrich Hieronymus, Barón de Munchausen (1720-1797), un oficial de caballería del ejército de Federico de Prusia, por aquella época aliado con el reino de Suecia, y enemigo del Imperio Otomano.

Después de numerosas aventuras en el campo de batalla, el barón regresó a su hogar, y se dedicó a contar sus hazañas a sus vecinos. Entre sus proezas, donde la exageración se daba cita con la fantasía, narraba el oficial cómo fue arrastrado por un vendaval hasta la Luna, entabló amistad con el dios Vulcano y con su esposa, la bella Venus, y también cómo fue



Una escena de «Las aventuras del Barón de Munchausen»

arrojado a un volcán en erupción, y vivió en las entrañas de un gigantesco pez.

Tal actitud, lógicamente, hizo que sus amigos le pusieran el mote de «lungenbaron»; es decir, el barón mentiroso. Pero, también, hizo que un avisado camarada suyo, Rudolf Eric Raspe, viajara a Inglaterra y publicara allí un libro que alcanzó gran éxito: *Narraciones del Barón Munchausen sobre sus maravillosos*

viajes y campañas en Rusia.

Y éstas son las aventuras que relata el filme, demasiado preocupado por rizar el rizo constantemente, y deslumbrar con sus fantasías envueltas en efectos especiales y trucajes, en demérito de su emotividad.

Esta superproducción, rodada en exteriores españoles, en los estudios Pinewood de Londres y en los romanos de Cinecittà, está protagonizada por John Neville, actor británico,

afincado en Canadá, que ha demostrado sus dotes interpretativas en el teatro, marco donde ha realizado la mayor parte de su carrera, aunque puede ser recordado por sus apariciones cinematográficas en *Topaz*, y *Las aventuras de Gerard*. En su recreación del barón de Munchausen, representada, ayudado por el maquillaje, edades que van desde los treinta y cinco años a los ochenta años, y protagoniza a lo largo de la película, una difícil apuesta por el triunfo de la fantasía, pues como declaró el director del filme, Terry Gilliam, su protagonista es «un soñador atrapado en la era de la razón, donde no hay espacio para lo mágico o lo extraordinario. Al final, en *Munchausen* se produce el triunfo de lo extraordinario. Lo fantástico y lo imposible se convierten realidad. En mis momentos más oscuros, cuando sólo alcanzo a ver codicia y cosas desagradables, quisiera abandonar. Pero las cosas suceden ocasionalmente. No puedo explicarlo, pero hay magia en ello».

ANGEL INURRIA

FILMOTECA



La Filmoteca dedica un homenaje a Charlot con motivo del centenario de su nacimiento

Dedicado a Charlot

La Filmoteca Española ofrece durante el mes de abril, en su sala de exhibición permanente, cine Doré—sala 1 y sala 2—, a lo largo de cinco proyecciones diarias, excepto lunes, una apetecible programación, donde destaca la dedicada a Chaplin, con motivo de celebrarse en el presente año, el centenario de su nacimiento.

Sir Charles Spencer Chaplin (1899-1977), creador del universal *Charlot*, y realizador de algunas de las más recordables películas de toda la historia del cinematógrafo, estará representado en el ciclo por sus realizaciones para la Keystone, y sus posteriores etapas en la Essanay y Mutual. Asimismo, el ciclo incluiría sus largometrajes: *La quimera del oro*, *Tiempos modernos*, *El gran dicta-*

dor, *Monsieur Verdoux* y *Candilejas*.

Además del ciclo que se inicia sobre Chaplin, que iremos detallando en próximos números, la Filmoteca dedicará su atención al cineasta Pierre Chenal, y continúan los ciclos titulados *El otro cine*, y *Programado por...*

Pierre Chenal, nació en Bruselas en 1904, aunque pronto se trasladó a París. En su juventud conoció a Jean Mitry, el célebre historiador cinematográfico, y responsable de que el cineasta cambiara su nombre real, *Pierre Cohen*, por *Chenal*.

Próximo a la vanguardia francesa de los años veinte, fue diseñador, cartelista y decorador de espectáculos antes que cineasta. Junto a su amigo Jean Mitry frecuenta las proyeccio-

nes cinematográficas y desarrollan un común amor al cine. Chenal, que decidió dedicarse al cine tras conocer a Louis Feuillade, estará presente en el ciclo filmotequero a través de sus obras: *Paris cinema*, *Un française du cinema*, *Les petites Metieres de Paris*, *Le hasard mère le jeu*; todos ellos cortometrajes. Entre sus largometrajes se proyectarán: *Crimen y Castigo*, *Coartada*, *La feria de las quimeras*, *Sangre negra*, y *El último zar*.

El otro cine

En el apartado enmarcado en el epígrafe *El otro cine*, dedicado a José Ignacio Fernández Bourgón, crítico de cine y colaborador de la Filmoteca, la programación hará hincapié en la obra del realizador americano Stephen Dwoskin. Nacido en Nueva York en 1939, Dwoskin quedó inválido a causa de una poliomielitis a los nueve años de edad. Tras estudiar pintura, grafismo y diseño, trabaja como ilustrador y diseñador de portadas de discos para la CBS y Epic Records. En 1964 se trasladó a Gran Bretaña, país donde reside actualmente y donde ha realizado la mayoría de su filmografía. La Filmoteca ha programado cinco de sus películas: *The Silent Cry*, *Outside In*, *Shadows from Light*, *Ballet Black*, *Further and Particular*. Además de las citadas, la muestra incluirá las películas *I love dollars*, de Johan van der Kreuden; *De onvoltooide tulp*, de Frans van der Staaak; *Fluchweg nach Marseille*, de Gerhard Theuring y Ingemoo Engstrom.

Vega, y, en colaboración con IMAGFIC, los medimetrajes de Adolfo Arrieta titulados *Le Chateau de Pintilly*, *Grenouilles*, *Les intrigues de Sylvia Kousky*, *Tam Tam*, *Flammes*, *El crimen de la pirindola*, *La imitación del ángel*.

Apartado importante es la presencia del cine latinoamericano, que desde ahora tendrá una presencia constante en nuestra filmoteca, y que comenzará con la proyección de cinco películas argentinas: *La deuda interna*; *El amor es una mujer gorda*; *Tangos, el exilio de Gardel*; *La película del rey*; y el documental *La república perdida*. En colaboración con el IMAGFIC se ha programado también para este mes un ciclo sobre el cine fantástico español. En dicho ciclo se incluyen, además de las ya citadas *Mientras haya luz*, de Felipe

de Adolfo Arrieta, *La torre de los siete jorobados*, de Edgar Neville, *Las cruces*, de Vicente Aranda; *El gran amor del conde Drácula*; de Javier Aguirre, *Vera un cuento cruel*, de Josefina Molina, *La campana del infierno*, de Claudio Guerin; *No profanar el sueño de los muertos*, de Jorge Grau; *Quién puede matar a un niño*; *Las truchas*, de José Luis García Sánchez, *El retorno del hombre lobo*, de Paul Naschy y *Angustia*, de Bigas Luna.

Estos apartados, son algunos de los más destacables, durante el mes de abril. Aumenta así la oferta cinematográfica, que gracias a las cinco proyecciones diarias del restaurado cine Doré, brindan una contrastada programación al gusto de los cinéfilos.

A. I.

SUGERENCIAS

Las amistades peligrosas. (Stephen Frears, Estados Unidos, 1988). Intérpretes: Glenn Close, Michelle Pfeiffer, John Malkovich. Drama.

Angeles sin brillo. (Douglas Sirk, Estados Unidos, 1957). Intérpretes: Rock Hudson, Robert Stark, Dorothy Malone. Melodrama.

Armas de mujer. (Mike Nichols, 1988, Estados Unidos). Int.: Melanie Griffith, Sigourney Weaver, Harrison Ford. Comedia.

El bosque animado. (José Luis Cuerda, España, 1987). Int.: Alfredo Landa, Encarna Paso, Miguel Rellán. Comedia.

El hombre de la lluvia. (Barry Levinson, 1988, Estados Unidos). Int.: Dustin Hoffman, Tom Cruise. Drama.

Esquilache. (Josefina Molina, 1988, España). Int.: Fernando Fernán-Gómez, José Luis López Vázquez, Angela Molina. Histórica.

El vuelo de la paloma. (José Luis García Sánchez, 1988, España). Int.: Ana Belén, Juan Luis Galiardo, José Sacristán. Comedia.

Un mismo afán de libertad

COMO excelente complemento a la soberbia exposición «Berlín: punto de encuentro», el Centro de Arte Reina Sofía acoge en otras de sus salas la muestra «Dadá y Constructivismo», que viene a reforzar algunos de los criterios manejados, en calidad de comisario, por Simón Marchán para la selección berlinesa.

La historiografía tradicional, en efecto, vio en el dadaísmo y constructivismo dos opciones antagónicas, aunque contemporáneas, por el hecho de responder a dos períodos históricos de los principios del siglo XX bien diferenciados (la crisis europea provocada por la Primera Gran Guerra, en el primer caso, y el triunfo de la Revolución de los soviets, en el segundo) y por la evidente diferencia en cuanto a los planteamientos formales.

Visión tan superficial dejaba de lado la comunión de ambas alternativas en algunos de los postulados que las desencadenaron y, sobre todo, su semejanza última en el afán por crear una ruptura con las formulaciones del arte establecido y acomodaticio.

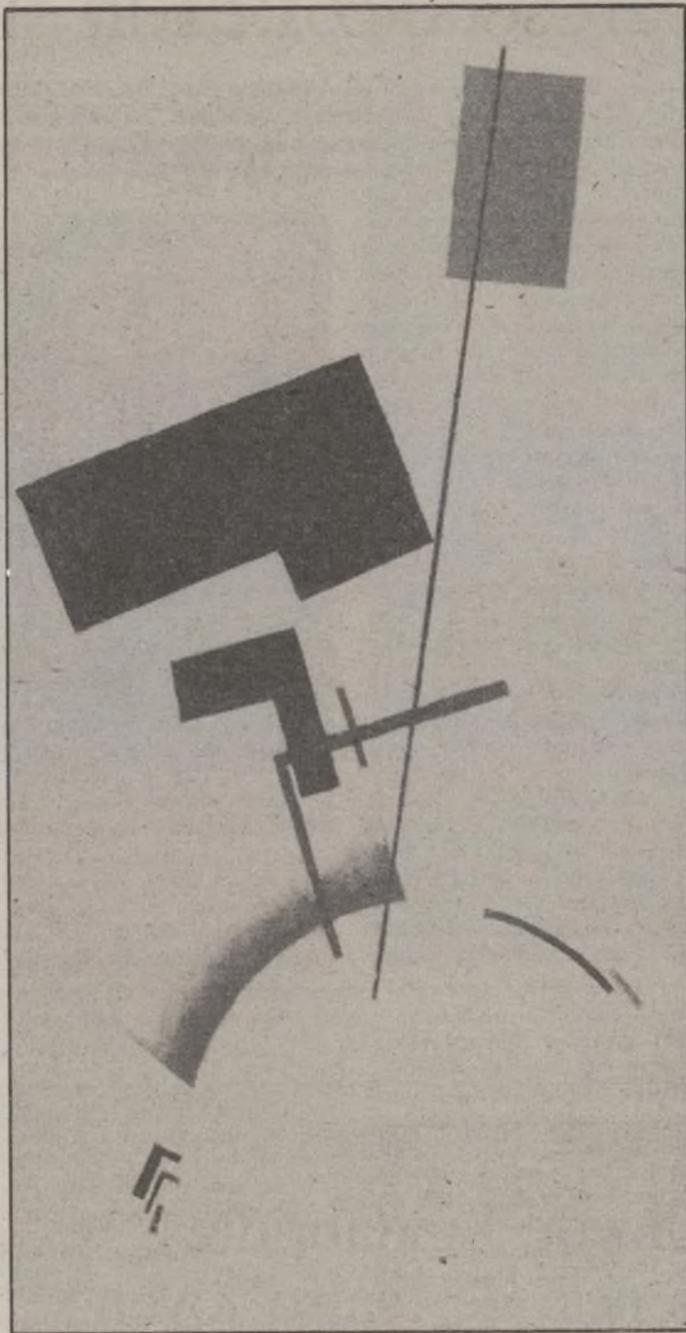
Lejos, por tanto, del esquematismo de los críticos, fueron muchos los artistas dadaístas y constructivistas que mantuvieron estrechas relaciones y compartieron exposiciones, publi-

caciones y manifiestos. Incluso los hubo (como Schwitters, El Lissitzky y otros) que utilizaron uno y otro recurso formal, dependiendo de circunstancia personales o de contexto.

Cerca de 200 obras trazan el itinerario de esta búsqueda de nuevas estructuras, a partir de antecedentes como el cubismo sintético o el futurismo, para desembocar en esas dos obras globales y totalizadoras que son el Espacio Proun de El Lissitzky y el Merzbau o Catedral de la Miseria Erótica de Kurt Schwitters.

En medio, quedan las obras dadaísta, pletóricas de poesía y libertad irracionales, de los Picabia, Hausmann, Schwitters, Arp, Duchamp, Ernst y Ray, entre otros, y las obras constructivistas propiamente dichas, en las que los Moholy-Nagy, Puni, Rodchenko, Gabo, Tatlin y demás aparecen volcados en la búsqueda de las formas puras. Y quedan, naturalmente, las coincidencias de estructuras, en el afán compartido de la búsqueda de lo esencial, y las obras de síntesis que, como las de antes citadas de El Lissitzky y de Schwitters, trascienden las más evidentes diferencias formales para ilustrar con vehemencia la tesis de que ambos «ismos» tenían más puntos en común que puntos divergentes.

FELIPE HERNANDEZ CAVA



Construcción no-objetiva de Kasimir Malévich, un concepto de lo elemental común a dadaístas y constructivistas

La simultaneidad de Odenbach

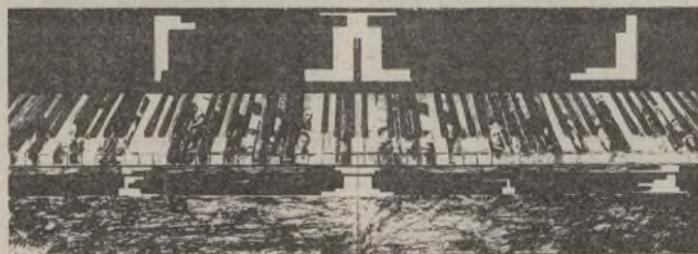
ALGUNOS opinan que pocos artistas ejemplifican el camino para el arte contemporáneo como Marcel Odenbach, un joven alemán de treinta años que ahora presenta en el Centro de Arte Reina Sofía una selección de su obra sobre papel y de sus videoinstalaciones.

Graduado en Arquitectura e Historia del Arte, Odenbach trabaja en ambas disciplinas sobre el desarrollo del «collage» y fuerza al espectador a recomponer esa mezcla de imágenes para comprender la intencionalidad última de su obra.

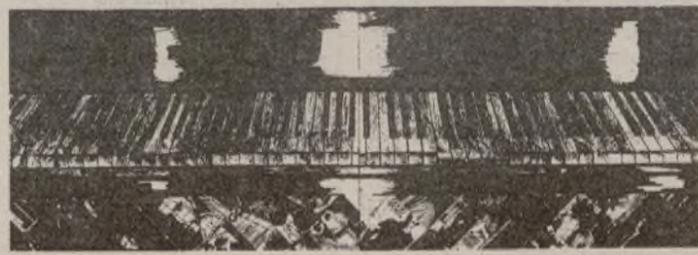
Así, por ejemplo, las cinco videoinstalaciones que ha escogido para Madrid convocan un cúmulo de sensaciones que hacen referencia a los estados de ánimo del artista («Me asusta el silencio de los espacios alemanes»), al lado oculto de la naturaleza que hay en todos nosotros («Vis à vis», a la presencia de elementos perturbadores en algunas manifestaciones de la cultura alemana («Como si mis recuerdos me engañaran»), al margen de intervención del hombre sobre la



DREIHÄNDIGES KLAVIERKONZERT FÜR



ENTSETZLICH VERSTIMMTE INSTRUMENTE



«Concierto Casero» (1986), obra sobre papel del joven artista alemán Marcel Odenbach

Historia («En la visión periférica del testigo», que es tal vez su más lograda obra en este terreno) y al proceso de educación sentimental («Ya tienen asiento»), elaborada «ex profeso» para esta ocasión y en la que Odenbach ha utilizado un importante repertorio de imágenes españolas.

Tanto en estos montajes, como en su vertiente plástica, la obsesión de este alemán parece residir en la memoria, muchas veces desordenada e inconexa, la mayoría recargada de sensaciones autobiográficas, como terreno desde el que construir cualquier obra y, a la postre, lograr la integridad como individuo.

Su propuesta, difícil y sin concesiones, como alguna otra vez ya se ha advertido en estas páginas sobre la de otros artistas, merece el pequeño esfuerzo que encierra su complejidad. Y tal vez sea en «Ya tienen asiento», por las fuentes documentales españolas, donde al espectador le pueda resultar más asequible y evidente.

F. H. C.

Una galería modelo

Correspondiendo a la generosidad de Juana Mordó, que legara a su muerte su patrimonio al Círculo de Bellas Artes, esta institución ha querido conmemorar el veinticinco aniversario de esta galería, que sigue llevando el nombre de su fundadora, con una exposición que refleje su importancia en el panorama cultural español.

Modelo de vanguardia en sus inicios, dentro del obsoleto contexto de las galerías de aquella época, «La Juana Mordó» fue el foco de proyección de tentativas colectivas como el grupo «El Paso» y de individualidades como Antonio López o Julio González. Pero, al mismo tiempo, fue punto de cita obligado con la personalidad de algunos artistas extranjeros que, en aquel entonces, no nos venían servidos como hoy por el Ministerio de Cultura o determinadas Fundaciones, como Motherwell, Hockney, Hartung, Botero o Kandinsky.

Tras el fallecimiento de su creadora, Helga Alvear, su actual directora encaró una nueva trayectoria basada en cierta continuidad (en la que sobresalen las exposiciones de artistas como Lucio Muñoz o José Guerrero), pero basada también en una política de decidido apoyo a jóvenes artistas (como David Lechuga, Joaquín Risueño o Fernando Bellver, entre otros muchos), encarrando de esa forma la competencia con las galerías que, surgidas en los últimos años, se han ganado también un serio reconocimiento.

Veinticinco años después de su apertura, y pese al riesgo asumido en los últimos años con las exposiciones de artistas sobre cuya valía siguen pesando algunas incógnitas, Juana Mordó ha encontrado en Helga Alvear la heredera de su profesionalidad más idónea para estos tiempos de eclosión y confusión a un tiempo.

F. H. C.

OTRAS EXPOSICIONES

- En el Centro de Arte Reina Sofía (Santa Isabel, 42): «Berlín, punto de encuentro». Hasta el 10 de abril.
- En la Fundación Juan March (Castelló, 77): René Magritte. Hasta el 23 de abril.
- En la Fundación Caja de Pensiones (Serrano, 60): Mariano Fortuny. A partir del 6 de abril.
- En el Museo Arqueológico (Serrano, 13): Los comienzos del arte en Europa Central. Hasta el 16 de abril.
- En la Biblioteca Nacional (Paseo de Recoletos, 20): El Quijote de Antonio Saura.
- En el Círculo de Bellas Artes (Alcalá, 20): Propuestas Talleres de Arte Actual. Hasta el 25 de abril.

MUSICA

Romanticismo y tangos en la ópera de primavera

Los tres primeros miércoles del mes de abril, a las siete teinte de la tarde, se puede escuchar en la Fundación Juan March un interesante ciclo dedicado a «Canciones y Romanzas de Salón». El miércoles 5 estará dedicado a «la canción francesa» y se interpretarán obras de Berlioz, Massenet y Bizet entre otros.

La «canción italiana» será la protagonista del segundo concierto del miércoles 12. Fernando Turina al piano y el tenor Manuel Cid nos traerán las romanzas y canciones de Rossini, Bellini, Donizetti, Verdi y Tosti.

El sonido de Vivaldi

El ciclo se cerrará el 19 de abril con «la canción española» que en la voz del tenor Luis Alvarez y el piano de Sebastián Mariné, interpretarán obras de Marcial del Adalid, Fermín M. Álvarez e Isaac Albéniz. La Fundación Juan March está en Castelló, 77.

Ibermúsica en su apartado «Orquestas del mundo», por el que ya han desfilado las más

La Fundación Juan March, el Auditorio Nacional de Música y la Sala Elígeme son algunos de los escenarios que albergarán las representaciones musicales previstas para este mes

prestigiosas formaciones musicales, presenta en el Auditorio Nacional de Música el día 5 de abril, a las diecinueve treinta horas, un conjunto de virtuosos intérpretes de cuerda. Se trata del grupo Solisti Italiani, que al frente de su concertino-director, Giuseppe Magnani, traen la música fresca y descriptiva de Vivaldi. El grupo, que cuenta con doce componentes, se formó en 1980, aunque gran parte de sus componentes provenían de la desaparecida formación Virtuosi di Roma.

La mayoría de sus miembros tienen el privilegio de poseer instrumentos del siglo XVIII de «luthiers» tan legendarios como Guadagnini, Gobetti o Landolfi.

Su director, Giuseppe Magnani, es maestro de conciertos de la Orquesta Sinfónica de la RAI en Milán y es invitado con frecuencia a actuar con la Orquesta Filarmónica del Teatro de la Scala. Entre sus miembros se encuentra Alfonso Ghedin, fundador en 1970 del famoso cuarteto Beethoven,

de Roma; Giorgio Ravenna, componente del Trío Mozart, o Alfredo Riccardi, que duran-

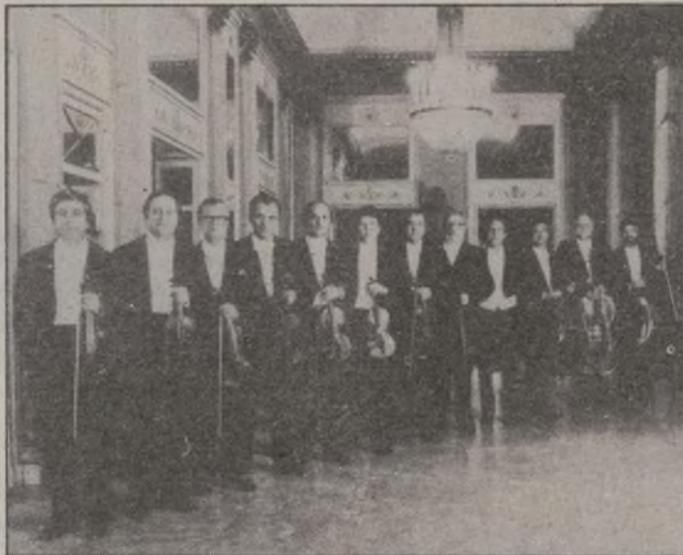
te mucho tiempo formó parte del célebre Cuarteto de Milán, dando conciertos en los centros musicales más importantes de Italia y Europa.

El precio de las entradas oscila entre las 2.000 pesetas de la butaca y las 300 pesetas de la galería.

A los «compadritos»

Los tangos de «siempre» y otros nuevos de jóvenes autores sonarán en la voz de Carlos Montero. La cita es todos los jueves del mes de abril, a las diez de la noche, en la Sala Elígeme (San Vicente Ferrer, 22). Al compás de los tangos se recreará el ambiente de los conventillos y «peringundines», donde malévolos compadres y «milonguitas» bailaban con cortes y quebradas esa música universal urbana que es el tango rioplatense. No hace falta ni «funghi» (sombrero), ni «lengue» (pañuelo) y la «grappa» (aguardiente) os la podéis tomar «in situ».

MARIA LUISA GARCIA



A pesar de su reciente formación, el grupo Solisti Italiani goza del prestigio del público y de la crítica en todo el mundo

bro se encuentra Alfonso Ghedin, fundador en 1970 del famoso cuarteto Beethoven, de Roma; Giorgio Ravenna, componente del Trío Mozart, o Alfredo Riccardi, que duran-

TEATRO

En la carpa del Teatro Español

«El castillo de Lindabridis», una experiencia de teatro joven

La colaboración entre el Instituto Nacional de Empleo y el de Artes Escénicas ha dado como resultado una original representación de Calderón de la Barca. Durante dos meses la cam-

paña de Teatro Joven, en la que trabajan medio centenar de actores, representan «El castillo de Lindabridis» en la carpa del Teatro Español.

El pasado 28 de marzo comenzaron en la carpa del Teatro Español las funciones de la comedia fantástica de Calderón de la Barca, «El castillo de Lindabridis», en un interesante e insólito montaje que ha reunido varios meses de trabajo de medio centenar de jóvenes actores, técnicos y gestores teatrales. Este ha sido el fruto de la participación en tres cursos de colaboración entre los Institutos Nacionales de Empleo y de Artes Escénicas, la Escuela-Taller de Tecnología del Espectáculo y los cursos de Gestión Teatral y de Teatro Clásico.

La coincidencia de estos tres cursos en la búsqueda de un resultado, de una práctica escénica común —un espectáculo teatral que puede ser disfrutado por el público—, según Juan Pastor, adaptador y director de esta comedia.

«Ha proporcionado la oportunidad y la excusa para poner en práctica un estilo de abordar la creación teatral que vuelve a los orígenes y a la esencia de la necesidad de hacer teatro: al sentido lúdico de la creación, al puro juego, sin grandes medios de producción ni muchos millones.»

Pastor, director y profesor de interpretación, ha coordinado el Curso de Teatro Clásico que ha preparado a los nueve actores de la obra en un intenso programa de «acercamiento vital» al verso y a otras expresiones de la época de este texto, una de las últimas obras de Calderón: «Hemos trabajado de manera rigurosa, buscando un equilibrio entre la forma y la verdad vital de los actores; sabemos que éste es un reto: son actores jóvenes y el público no está habituado al teatro en verso, pero intentamos romper la frontera entre los eruditos y la gente que va al teatro a divertirse; hemos trabajado para interpretar el verso de manera armónica, no para «recitarlo» ni para «decirlo bien», agrega el director.

Heroína caballescica

El texto de Calderón, aparte de sorprendentes temas fantásticos en pleno siglo XVII (un castillo volante, un caballo que cruza los continentes, un fauno con poderes mágicos), ha descubierto a su adaptador otros elementos que pueden despertar en nuevos públicos

juveniles la capacidad de asombro, el ensueño creador, la búsqueda de una meta: «Encontramos a Claridiana, la protagonista, que es un Amadís o un Don Quijote, pero en heroína: es una mujer que incluso lucha contra su propia condición de mujer, y no se deja abatir», comenta Pastor.

También está presente el humor en esta producción íntegra de los cursos y talleres mencionados (han fabricado todo, desde la sala de torneos que sirve de escenario, hasta los telones, caballos, lanzas y máquinas de ruidos, inspiradas en modelos de la época): «Hay en la obra una ligera ironía y hasta una parodia de Calderón sobre sus símbolos y obras anteriores y sobre la literatura caballescica; hemos acentuado este juego irónico, sin caer en el grotesco, siguiendo la sonrisa inteligente y maravillada que nos produce Don Quijote. Por ejemplo, los caballeros hablan de manera tan farragosa y barroca que juegan a imitadores de sus modelos maravillosos», concluye el director del espectáculo.

JOSE HENRIQUEZ C.



El montaje de una «máquina de vientos» del siglo XVII, en los talleres de producción

«El castillo de Lindabridis» se escenifica en días lectivos como parte de un ciclo completo de participación de grupos de escolares desde los diez años (trabajos de investigación, asistencia a la función, creaciones teatrales posteriores); los sábados, a las doce y media, desde el 1 de abril hasta el 20 de mayo, se ofrecerá en pases para todos los públicos. Carpa del Teatro Español, calle Príncipe, 25. Teléfono 429 62 99.



ANTONIO MUÑOZ MOLINA

«Madrid sería una mujer bastante temible»

Nació en Ubeda (Jaén), en 1956. Comenzó estudios de periodismo en Madrid y los abandonó en seguida. Desde 1974 vive en Granada, en cuya Universidad se licenció en Historia del Arte. Ganó el Premio Icaro de Literatura con su primera novel, «Beatus ille»; la segunda, «El invierno en Lisboa», obtuvo el Premio de la Crítica y el Nacional de Narrativa. Publica cuentos y artículos en distintas revistas. Es uno de nuestros autores contemporáneos traducidos en Francia y Portugal. «El Robinson urbano» se titula el conjunto de crónicas reunidas en un libro que ya dejaba claro cuál es el espacio que prefiere para sus historias este joven escritor que acaba de presentar «Beltenebros», su último libro.

—La ciudad juega un papel fundamental en tu obra.

A.M.M.—Así es. Yo establezco con las ciudades una relación que se parece mucho a la que se puede establecer con las mujeres. Cuando oía la palabra Lisboa, pensaba que tendría que escribir un libro que terminara en ella, a pesar de no conocerla físicamente. Cuando llego a una ciudad no puedo dormir ni descansar, tengo que recorrerla entera, conocerla, agotarla. Y una vez que la conozco, me voy para recordarla, para recrearla.

Dentro de ese símil, Madrid sería para mí una mujer bastante temible: tiene su parte de miedo y de espanto; suele causarme recelo. Sin embargo, como marco literario, es muy sugerente e inspiradora. De hecho, sitúo escenas en sus calles y hoteles.

—¿Qué sientes al comprobar que tu obra interesa y gusta a un montón de personas? Gente desconocida, lejana, que comparte (recibe o participa de)

algo tan personal como es la propia creación.

A.M.M.—Siento sorpresa, incertidumbre y una especie de orgullo. Deduzco con alegría, también con estupor, que lo que ha nacido de lo más íntimo de uno, lo que se ha inventado más solitariamente, es lo que más llega al corazón de algunos desconocidos. Nunca me canso de decir que esto es el misterio mayor de la literatura, y casi el único.

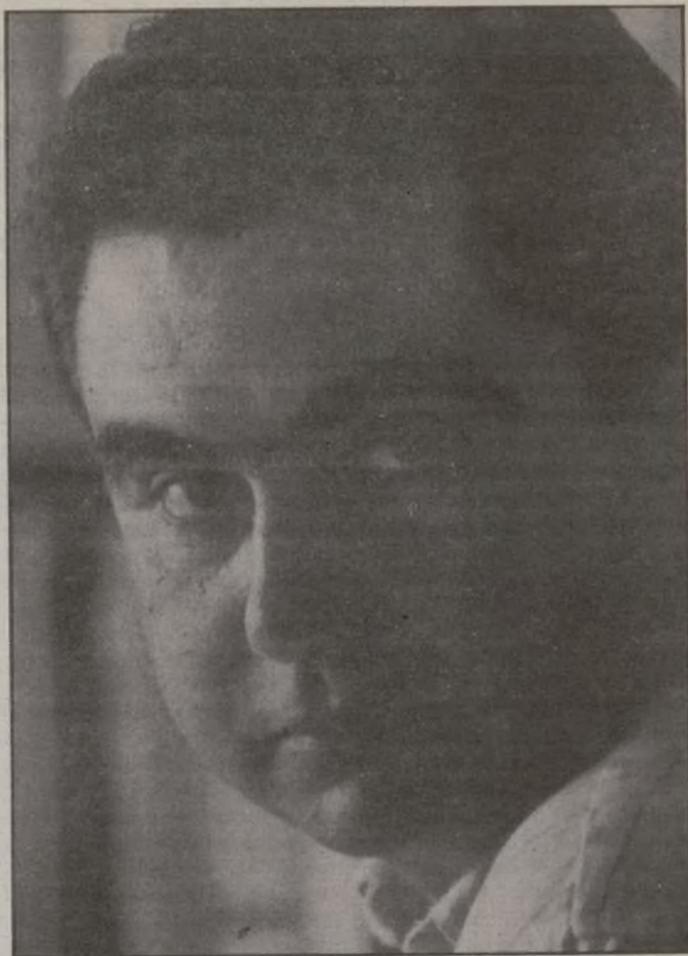
—¿Tu arte, como el de Leonardo, è cosa mentale?

A.M.M.—Todo arte lo es, y

por eso, aparte de las evidentes sigularidades técnicas, todas las artes se parecen: todas producen sueños parcialmente controlados. O a lo mejor es que yo soy algo platónico. Pero cuando hablo con un pintor o con un músico, me doy cuenta de que sus intenciones y los problemas que tienen que resolver son muy semejantes a los míos.

—Eres cinéfilo, supongo que también gran lector; dame una breve lista de tus actores y autores favoritos.

Cuando llego a una ciudad no puedo dormir ni descansar, tengo que recorrerla entera, conocerla, agotarla. Y una vez que la conozco, me voy para recordarla, para recrearla



Antonio Muñoz Molina

A.M.M.— Me pasaría la vida diciendo nombres. Me gustan los actores que tienen, aunque no interpreten, cara de personajes de novela, y los escritores que se parecen a esos sólidos y callados secundarios del cine de los años cuarenta. Así es que los mezclaré: Borges, Cary Grant, Sterling Hayden, Onetti, Bioy Casares, Sean Conery, Juan Marsé, Alvaro Cunqueiro, Pedro Salinas, Ava Gardner, Bogart...
—Háblanos un poco de tu nueva novela.

A.M.M.—Se llama «Beltenebros», es un nombre que he sacado del Quijote. Trata, como de costumbre, de una búsqueda y una persecución. En Madrid, en los años sesenta, un ejecutor busca —para matarlo— a un hombre que ha traicionado a la organización política clandestina a la que pertenecía. Pero como te la resumo mejor es con el título de un relato de Borges: «Tema del traidor y del héroe».

MARIA VICTORIA CANSINOS

EDUARDO HUERTAS, INVESTIGADOR HISTÓRICO

Cultura y Educación en la II República

Hubo en tiempos de la Segunda República acontecimientos culturales que aún hoy, casi sesenta años después, podrían tomarse como modelo de política progresista y popular. «Una de las primeras acciones del gobierno formado en 1931 fue la construcción masiva de escuelas para erradicar el analfabetismo. Marcelino Domingo, el primer ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes, fue el autor de un proyecto para construir 27.000 escuelas, tarea que continuaron los ministros que le sucedieron», indica Eduardo Huertas Vázquez, autor de un libro, recientemente editado por el Ministerio de Cultura, que se titula «La política cultural de la Segunda República Española».

Eduardo Huertas es doctor en Filosofía por la Universidad

Autónoma de Madrid y licenciado en Derecho y en Ciencias de la Información por la Complutense. Actualmente combina la docencia con la función pública. Es profesor de Derecho en la Universidad Nacional de Educación a Distancia y adjunto de Instituciones Culturales en el Ayuntamiento de Madrid, donde en el pasado ha desempeñado los cargos de director del Centro Cultural de la Villa (1978-84) y delegado de los Servicios de Cultura y Deportes (1979-81).

«En esta obra se trata de estudiar las decisiones políticas en materia cultural de los gobiernos de la República, sobre todo durante el primer bienio. En el segundo se hicieron menos cosas, e incluso, se recortó el presupuesto. En el tercer período pacífico de la República,



Eduardo Huertas es profesor de Derecho y adjunto de Instituciones Culturales en el Ayuntamiento

a partir de febrero del 36, se intentó retomar la misma política pero apenas dio tiempo a llevarla a cabo», explica el autor.

Dedica el libro su primera parte a la personalidad y formación de los hombres que fueron artífices de la política

educativo-cultural de este período: Manuel Azaña, presidente del Gobierno; Marcelino Domingo y Fernando de los Ríos, primer y segundo ministros de Instrucción Pública y Bellas Artes; Bartolomé Cossío, a través del cual asumió el Ejecutivo las líneas ideológicas

de la Institución Libre de Enseñanza. Los hermanos Francisco y Domingo Barnés, que fueron ministro y subsecretario de Instrucción Pública y Rodolfo Llopis, director general de Primera Enseñanza, también aportaron al Gobierno las premisas de la Institución.

Hechos culturales importantes de aquellos años fueron la creación de las Misiones Pedagógicas (que llevaron a los pueblos el cine, teatro, la lectura) y de la Junta de Intercambio y Adquisición de Libros, en 1931; la potenciación del Museo Pedagógico Nacional, en 1932; la celebración de la Primera Feria del Libro, en 1933; la creación del Instituto Nacional del Libro, en 1935; el momento de las Universidades Populares; el desarrollo de las actividades de la Barraca; la fundación de la Universidad Internacional de Santander; la reforma del Instituto Nacional de Cultura; la descentralización educativo-cultural a tenor del primer Estatuto de Autonomía, que fue el de Cataluña, de 1932, y la promulgación de la ley del Tesoro Artístico, en 1933.

C. SANTAMARIA

NARRACION

Asunto jabalí

del libro «Chico y yo»

CUANDO era preciso alertar ante una alarma evidente, Chico no dejaba de demostrar su valía. Una noche sucedió un hecho muy extraño.

No hacía ni tanto que yo había cerrado las puertas, recogida ya para dormir. De pronto oí que ladraba enfurecido, se le notaba muy alterado, avanzaba y retrocedía haciendo frente a algo más potente que él, gruñía de una manera como nunca lo había oído antes.

Encendí las luces del porche y observé entre las rendijas de la persiana metálica que un cuerpo oscuro se alejaba sorprendido por la claridad; aquel bulto vivo también daba respuestas agresivas, rumores guturales como ronquidos de cerdo.

¿Acaso algún lobo que se hubiera introducido fortuitamente en la finca? Durante el día, un conductor inhábil había hecho un boquete en la malla metálica de la verja que rodea la finca al dar marcha atrás con un camión que traía tierras o materiales para la obra. No había habido tiempo de arreglarlo y allí se le ofreció al intruso la ocasión de meterse.

Me dio miedo que Chico se quedase fuera, pues seguía haciendo frente a la oscuridad yendo y viniendo con el gesto más feroz que jamás le vi, los colmillos relucían en la noche como pequeños puñales. A mí me ignoraba, estaba muy interesado en demostrar que, aunque fuera cachorro de un año, tenía agallas; finalmente, con-

seguí meterlo dentro. Se quedó tras la puerta no muy conforme, sermoneando como un viejo cascarrabias. Quizá era castrante mi actitud al no permitirle demostrar su valía, pero ante la duda de lo que nos amenazaba fuera, elegí conservar mi animal. Con la luz del día me puse a buscar huellas. Chico saltó materialmente al camino olfateando con avidez; era evidente, el visitante había entrado por el boquete. Allí estaba Chico interesadísimo en olfatearlo todo al milímetro, sólo le faltaba la lupa de Sherlock Holmes.

Pruebas

Yo, por mi parte, hallé pruebas más que suficientes del cuerpo del delito. Excrementos de animal; aquel animal, el que fuera, había pasado miedo o mucho rato dentro sin saber por donde salir; pero lo más sorprendente era que los excrementos tenían forma cuadrada. ¿Qué animal podía defecar así? Había que recurrir al conocimiento de Loli, esa amiga tan ducha en asuntos de la madre naturaleza. Consultó con su libro de huellas y excrementos de animal. No había duda, el visitante de la noche había sido un jabalí. En Torreaguna, en invierno, suelen bajar de la sierra en busca de alimento. Este debía ser un jabalí perdido de su manada, bien desorientado, por cierto, cuando no encontraba el sitio de sa-



lida. Los capítulos de valentía de mi Chico casi empiezan y acaban aquí. Nunca ha sido un ser muy valiente, pero de ello a caso tenga yo la mayor parte de culpa. He desplegado con él un exceso de protección, y de un perro de caza he hecho, quizá, un privilegiado ciudadano motorizado y urbano. En efecto, Chico muy a pesar mío, no es todo lo fiero que convendría para una finca; y siempre que puedo dejo su honor a salvo, su docilidad. En ocasiones, exagero un tanto la nota, encerrándolo con gesto alarmista y teatralero, cuando se aproxima algún visitante receloso de

avanzar por mor de sus ladridos.

Toro suelto

En una ocasión en que me traían una nevera, comprendí que el empleado que acarrea tan pesada máquina no las tenía todas consigo y no se atrevía a entrar.

«Espere un poco —le dije— que voy a atar al perro en el garaje.»

Operación hecha, el joven transportaba con cautela la carretilla con el electrodoméstico, el cual, a decir verdad, no le permitía demasiada visibilidad. A mí, por el contrario, sí,

y observé con horror que al girarse estaba a punto de romper un cuerno de uno de los toros de cerámica de Arcadio Blasco, que tengo en tanta estima en el jardín.

Mi exclamación de alerta no se hizo esperar. «¡Cuidado con el toro!» —grité con gesto de tragedia griega.

«¡Coño! —se lamentó el joven soltando la nevera— encierra al perro y deja al toro suelto.»

Todavía me estoy riendo. Chico no pudo hacerlo, porque seguía atado sin comprender la razón de aquel castigo.

MAYRATA OWISIEDO

LIBROS

Los coloquios de historia madrileña

La Consejería de Cultura de la Comunidad de Madrid, en colaboración con el Departamento de Historia Contemporánea de la Complutense y la revista «Alfoz», organiza anualmente unos coloquios dedicados a la historia reciente de nuestra ciudad.

El pasado mes de marzo casi coincidió la presentación de los dos amplios volúmenes, editados por «Alfoz», en los que se recoge toda la documentación aportada en los anteriores Coloquios, con la celebración de las sesiones dedicadas a estudiar «La vida política en el Madrid contemporáneo. 1830-1975», tema de los IV Coloquios, los correspondientes a este año de 1989.

Coordinados por Antonio Elorza y Luis Enrique Otero se celebraron, en el Salón de Grados de la que fue Facultad de Ciencias Políticas, las sesiones



de los IV Coloquios, centrados en exponer la vida política y sus formas en el Madrid contemporáneo.

Es imposible enumerar al centenar de investigadores que han participado en las ponencias

y mesas redondas. Sea bastante citar los temas tratados: «La revolución liberal: 1830-1875, del régimen liberal al sexenio democrático»; «El sistema político de la Restauración»; «Los intelectuales y la vida política en la Restauración»; «La vida política durante la dictadura de Primo de Rivera»; «La vida política de los años 30 y los primeros años del franquismo»; «La dictadura de Franco, 1939-1975: de la represión al franquismo» y «La oposición al franquismo: 1953-1975».

Los altibajos de la política en el intenso período estudiado, condicionaron profundamente la vida de Madrid como capital y caja de resonancia, como ciudad en la que se enraizaban. Los enfrentamientos civiles y militares que alteraron profundamente a toda la sociedad española, en Madrid supusieron mucho mayor trastorno en el espacio y la vida de la ciudad. Siempre es, pues, conveniente estudiar y revisar las corrientes del pensamiento político, su articulación social y

su penetración en la sociedad madrileña.

La Restauración

Más concreto —aunque no menos ambicioso— fue el tema de los Coloquios celebrados el pasado año y que ahora se han recogido en interesante edición: «La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-1931».

En dos volúmenes, con más de mil doscientas páginas, dirigidos por Angel Bahamonde y Luis E. Otero Carvajal, se ofrece un amplio panorama de estudios demográficos, económicos, sociales, políticos, culturales y laborales cuyo interés, como es natural, depende de cada lector en concreto, pero que —en general— supo-

nen un gran avance y una inestimable aportación de datos generales y particulares que convierten a estos dos tomos en lectura obligada para cuantos sientan interés por aquel Madrid que, durante la Restauración, se asienta como centro político, económico y cultural, se abre a la industria, a las finanzas y a la banca, al mismo tiempo que adquieren protagonismo las clases trabajadoras y los intelectuales.

La Comunidad de Madrid, como acertadamente dice su consejero de Cultura, Ramón Espinar, está empeñada en levantar «un hito en la recuperación de nuestro pasado más reciente, que de seguro merecerá, la atención de todos los madrileños, superando los límites del mundo académico... un proyecto colectivo en el que las instituciones públicas, en especial la Comunidad, deben ser abanderadas de las aspiraciones colectivas y no meros gestores de una realidad ignorada por sus habitantes».

LUIS SASTRE

LA SOCIEDAD MADRILEÑA DURANTE LA RESTAURACION

1876-1931
I tomo: 691 págs.
II tomo: 560 págs.
Editado por la revista «Alfoz»

(Viene de la pág. 37)

• Día 5, a las 17,30 horas. Recital poético, a cargo de Ramón Liébana.

• Día 11, a las 10 horas. Visita de la 3.ª Edad al Museo Arqueológico.

• Día 14, a las 18,30 horas. Cine-colquio: «Siete novias para siete hermanos». Director: Stanley Donen.

CENTRO CULTURAL «JOSE DE ESPRONCEDA»

C/. Almansa, 9. Teléf. 253 61 60

• Día 1, a las 11 horas. Cine infantil: «Las aventuras de Jack London».

• Día 13, a las 19,30 horas. Jazz: «Gente del Barrio». Pianista: Federico Lino.

EXPOSICIONES

• Día 3, a las 19,30 horas. Inauguración de la exposición de pinturas de Mario Enrique Domínguez.

• Día 7, a las 19,30 horas. Inauguración de la exposición de pinturas de Juan López Ibáñez.

JUNTA MUNICIPAL

C/. Bravo Murillo, 357. Teléf. 450 80 02

EXPOSICIONES

• Hasta el 21 de abril. Exposición de los Carteles del Día del Niño.

CARABANCHEL

CASA DE CULTURA «FEDERICO GARCIA LORCA»

C/. Eugenia de Montijo, 105. Teléf. 208 80 15

EXPOSICIONES

• Día 3, a las 20 horas. Inauguración de la exposición de pintura de José Luis Olivares Mazón.

JUNTA MUNICIPAL

Plaza de Carabanchel, 1. Teléf. 466 29 81

• Del 3 al 27 de abril. Seminario de cine, por Antonio Drove. Información e inscripciones en la Casa de Cultura «Federico García Lorca», Teléf. 208 80 15. Plazas limitadas.

MORATALAZ

CENTRO CULTURAL «EL TORITO»

Avda. de Moratalaz, s/n. Teléf. 437 77 13

• Día 4, a las 20 horas. Noches de concierto: «El piano español de ayer y hoy».

• Día 14, a las 18 horas. Cine infantil: «Misión Galáctica».

• Día 15, a las 20 horas. Cine en el café: «La Mosca».

EXPOSICIONES

• Del 4 al 14 de abril. Exposición colectiva de escultura y pintura de Francisco Puch, Pedro Cañizal y Alfonso Mugarza.

PUENTE DE VALLECAS

JUNTA MUNICIPAL

Avda. de la Albufera, 42. Teléf. 433 61 00

• Día 1. Trofeo del Carmen, en las instalaciones deportivas.

• Día 2. III Carrera 100 Km. «Villa de Madrid».

EXPOSICIONES

• Día 3. Inauguración de la exposición de pinturas: «Kubells».

• Día 10. Inauguración de la exposición Colectiva de Pintores del Distrito.

CENTRO CULTURAL «POZO DEL TIO RAIMUNDO»

Avda. de las Glorietas, 19-21

• Día 13, a las 20 horas. Teatro de Barrios: «La Casa de Bernarda Alba», por el grupo «Talia».



• Día 14, a las 20 horas. Teatro de Barrios: «Tienda de muñecos», por el grupo «San Pablo».

• Día 15, a las 20 horas. Teatro de Barrios: «Venga, venid todos», por el grupo «San Diego».

EXPOSICIONES

• Día 13. Inauguración de la exposición fotográfica «Mujeres de Nicaragua».

• Día 7. Inauguración de la exposición «Paisajes», de «Emilio Matesanz Ariza».

TALLERES DE CREATIVIDAD

• Días 6 y 13, a las 19,30 horas. Conferencia: «La pintura moderna a través de la colección Thissen».

AULA DE AIRE LIBRE

C/. Párroco Emilio Franco, 1. Teléf. 477 78 13

• Día 7, a las 17,30 horas. Cine: «El chico de oro».

• Día 11. Curso de supervivencia. «Cinco plazas. De 16 a 25 años».

• Día 14, a las 17,30 horas. Cine: «En la sombra del Kilimanjaro».

• Día 15. Excursiones: Triking Serranía Cuenca. Cincuenta plazas.

CENTRO CULTURAL «ENTREVIAS»

Ronda del Sur, s/n.

• Día 7, a las 18 horas. Cine: «La isla del tesoro».

VICALVARO

CENTRO CULTURAL «EL MADROÑO»

C/. Villardondiego, s/n. Teléf. 776 82 11

• Día 5, a las 10 horas. Visita al Museo de Artes Decorativas. A las 16,30 horas, vídeo 3.ª Edad.

• Día 6, a las 17 horas. Baile 3.ª Edad.

• Día 8, a las 11,30 horas, cine infantil. A las 17 horas, Baile 3.ª Edad.

• Día 12, a las 16,30 horas. Vídeo de 3.ª Edad.

• Día 14, a las 18 horas. Cine-colquio: «2001, una Odisea del espacio».

• Día 15, a las 9 horas. Salida familiar a Manzanares del Real.

USERA

CENTRO CULTURAL «ORCASUR»

Plaza del pueblo, s/n. Teléf. 217 86 45

• Día 1, a las 12 horas. Cine infantil: «Dos tejanos en la selva».

• Día 8, a las 12 horas. Cine infantil: «El globo rojo».

• Día 14, a las 19 horas. Danza española Contemporánea, en colaboración con la Red de Teatros de la C.A.M. Flamenco Contemporáneo, por la Compañía de Angeles Arranz.

EXPOSICIONES

• Día 10, a las 20 horas. Inauguración de la Exposición colectiva de pintura: «Sur, Sur, Sur».

CENTRO CULTURAL «SAN FERMIN»

C/. Estafeta, s/n. Teléf. 792 01 11

• Día 15. Sesión infantil: «Sol, tierra». Títeres.

CENTRO CULTURAL «MESETA»

Plaza de la Asociación, s/n. Teléf. 211 53 18

EXPOSICIONES

• Día 4, a las 20 horas. Exposición de carteles e ilustraciones de José L. Saura.

TEATRO ESPAÑOL

C/. Príncipe, 25. Teléf. 429 03 18

• Del 28 de marzo al 26 de mayo, estará en la Carpa del Teatro Español el espectáculo «Estación de Lindabridis», de Calderón de la Barca, dirigido por Juan Pastor. Horario: de lunes a viernes de 15,30 a 17 horas y sábados de 12 a 13,30 horas, para grupos extraescolares.

Este proyecto ha sido producido por la Escuela-Taller de Tecnología del Espectáculo, en colaboración con los cursos de Gestión y Teatro Clásico, dentro del Plan de Formación o Inserción Profesional INEM-INAEM, en convenio con el Teatro Español.

(Pasa a la pág. 39)

Las fuentes de La Granja, en funcionamiento

Todos los fines de semana, desde el pasado 25 de marzo, se pondrán en funcionamiento las fuentes monumentales del Palacio Real de La Granja de San

Ildelfonso. Para que los depósitos de agua no se agoten, las fuentes no funcionarán todas a la vez, sino que lo harán en dos grupos alternativos cada fin de semana.

PLANETARIO DE MADRID

Parque Tierno Galván. Teléf. 467.38 98

El próximo 6 de abril, a las 20 horas, se inaugurarán las Conferencias de Primavera del Planetario de Madrid, con las siguientes intervenciones:

- 6 de abril. «Desde lo infinitamente pequeño a lo infinitamente grande», por Cayetano López.
- 14 de abril. «De Einstein a Hubble: el universo en expansión», a cargo de J. Manuel Sánchez.
- 21 de abril. «La Supernova de 1987 en la Gran Nube de Magallanes», por Angelo Casatella.

VARIOS

• Círculo de Bellas Artes. C/. Marqués de Riera, 2. Hasta el 9 de abril. Muestra del concurso de carteles para la Exposición Universal Sevilla 1992.

• Centro Cultural «El Madroño». C/. Villardondiego, s/n. Curso sobre consumo de fármacos, a cargo de especialistas de la Escuela de Sanidad y Consumo del Ayuntamiento de Madrid. Los días 10 y 12 de abril, a las 18,30 horas.

• Centro de Profesores de Villaverde. Jornadas de Francés. Días 6 y 7 de abril. Matricula gratuita. inscripción obligatoria. Dirección: C/. Fernando Ortiz, s/n. Teléfono 217 19 25.

CONCURSOS Y CERTAMENES

• Concurso de Cuentos X edición, convocado por los Colegios Mayores Isabel de España y Fundación Empresa Pública. Pueden participar todas las personas interesadas menores de treinta años. Los textos deberán ser inéditos, escritos en lengua castellana, a máquina, a doble espacio, con un máximo de ocho folios y un mínimo de tres. Deberán enviarse cuatro copias de los trabajos, junto con el nombre, dirección y teléfono del autor, antes del 14 de abril de 1989, a C/. Mayor Isabel de España —Ciudad Universitaria, 28040 Madrid.

• IX Concurso de Escaparates en establecimientos comerciales con motivo de las Fiestas de San Isidro 89. Convocan: Cámara de Comercio e Industria de Madrid y Ayuntamiento de Madrid. Pueden participar todos los establecimientos comerciales de la Villa de Madrid. La exposición de escaparates deberá efectuarse, como mínimo, entre el período comprendido entre los días 6 y 20 del próximo mes de mayo. La inscripción se efectuará en el Registro General de la Cámara —C/. Huertas 13, 28012 Madrid—, antes del 6 de mayo.

• I Certamen Artístico Barajas, en las modalidades de fotografía, pintura, poesía y cartel. La fecha de entrega de las tres primeras modalidades finaliza el 30 de junio de 1989; la de cartel, el 31 de mayo próximo. Para mayor información: Junta Municipal de Barajas —Plaza de Mercurio, s/n.—. Teléfono 205 48 64.

• Premios de Medio Ambiente. El Ayuntamiento de Madrid ha convocado una vez más los premios de Medio Ambiente en cuatro modalidades: medios de difusión, escolares, de investigación y desarrollo y para colectivos sociales. Las bases del concurso pueden recogerse en el Aula de Ecología del Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento, C/. Divino Pastor, 9. Los trabajos deberán presentarse antes de las 14 horas del 28 de abril de 1989.

• I Concurso de Fotografía Erótica en Ciudad Lineal. Pueden presentarse todas las personas mayores de dieciséis años. El formato 30 x 40 cm. será el tamaño del papel fotográfico, mientras la imagen podrá ocupar cualquier superficie dentro del formato; las fotografías se entregarán sin montar y con los datos (nombre, dirección, teléfono y título)

en el dorso de cada una. El plazo de entrega finaliza el 30 de abril de 1989. Las obras se llevarán al Centro Cultural de La Elipa —C/. Santa Felicidad, s/n.—. Los premios son de 25.000, 20.000, 15.000 y 5.000 pesetas.

• Concurso de Ilustraciones. Convoca: Organización Española para el Libro Infantil y Juvenil (OEPLI), con motivo de la celebración el próximo mes de diciembre de la Semana del Libro Infantil 1989. La ilustración ganadora servirá para la confección del cartel-anuncio y promoción de dicha semana. Pueden participar todos los profesionales que lo deseen, con una sola ilustración original e inédita. El formato del cartel será de 37 x 52 y las medidas de la ilustración que se insertará dentro del mismo han de ser de 30 x 40. El plazo de admisión de originales finaliza el 30 de mayo de 1989, y se enviarán a: OEPLI, C/. Santiago Rusiñol, n.º 8, 28040 Madrid.

• I Concurso de Poesía, Narrativa breve y Ensayo joven. Los trabajos se presentarán antes del 20 de abril. Más información: Junta Municipal de Usera, C/. Rafael Ibarra, s/n. Teléfono 475 84 09.

(Viene de la pág. 38)

CHAMARTIN

CENTRO CULTURAL «NICOLAS SALMERON»

Mantuano, 51. Teléf. 413 55 64

• Días 1 y 15 de abril, a las 12 horas. Conciertos de Divulgación Pedagógica. Grupo de Cámara.

EXPOSICIONES

• Día 4, a las 20 horas. Inauguración de la exposición «Muebles Místicos», de Olaverri y F. Alonso.

SAN BLAS

CENTRO CULTURAL «ANTONIO MACHADO»

Arcos de Jalón, s/n. Teléf. 213 32 88

• Día 5, a las 19 horas. Cine: «La profecía», de Richard Donner.

• Día 8, a las 12 horas. Teatro infantil: «Velódromo», de Boni Caroli.

• Día 9, a las 19,30 horas. Concierto de primavera: «Las cuatro estaciones», por la Orquesta de Cámara Villa de Madrid.

• Día 10, a las 10 horas. Teatro en la Escuela: «Robinson Crusoe», por el Grupo de Teatro del Centro Insular de Cultura de las Palmas de Gran Canaria.

• Días 11, 12, 13 y 14. Teatro en la Escuela.

• Día 13, a las 19 horas. Teatro: «Robinson Crusoe».



• Día 15, a las 12 horas. Teatro infantil: «En busca del tesoro», por el grupo Cambaleo.

MEDIO SIGLO DE LITERATURA

La Asociación Colegial de Escritores de España y la Facultad de Filología de la Universidad Complutense han organizado un ciclo de conferencias, que con el título de «Medio siglo de literatura en España» se celebrará entre los días 4 de abril y 20 de mayo. El ciclo está dividido en 6 grupos:

• «La época fascista». Días 4, 6 y 11 de abril, a las 12,30 horas. Paraninfo de la Facultad de Filología.

• «La literatura de la Resistencia». Días 13, 18 y 20 de abril, a las 12,30 horas. Paraninfo de la Facultad de Filología.

• «Redescubrimiento de la intimidad y de la forma». Días 25 y 27

de abril y 3 de mayo, a las 12,30 horas. Paraninfo de la Facultad de Filología.

• «La búsqueda de la literatura actual». Días 4, 9 y 11 de mayo, a las 12,30 horas. Paraninfo de la Facultad de Filología.

• «Literatura y sociedad: cuatro temas». Días 17, 18 y 19 de mayo, a las 18 horas. Lugar: Biblioteca Nacional. Y el día 20 de mayo, a las 19,30 horas. Lugar: Centro Cultural de la Villa.

• «Homenajes». Días 17, 18 y 19 de mayo, a las 18 horas. Lugar: Biblioteca Nacional. Y el día 20 de mayo, a las 19,30 horas. Lugar: Centro Cultural de la Villa. Los homenajes estarán dedicados a Rafael Alberti, Blas de Otero, Luis Martín Santos y Miguel Delibes.

PARA MAYORES DE CINCUENTA

La Biblioteca Central —Felipe el Hermoso, 4. Teléfono 445 95 68— ha organizado un taller de introducción a la literatura y prensa, que se celebra todos los martes, de 18 a 20 horas. Con el título «Leer no cuesta dinero», estos talleres están dirigidos fundamentalmente a personas mayores de cincuenta años, y engloba actividades de lectura, debates, recitales, etc., de poesía teatro y prensa. También habrá encuentros con autores en cuya obra se haya trabajado. El taller es totalmente gratuito.

Las ferias de IFEMA

Salón Profesional del Florista

En el Pabellón de Exposiciones de IFEMA, en el Paseo de la Castellana, 257, se celebrará esta quincena (5 a 9 de abril) el I Salón Profesional del Florista, FLORIST 89, Organizado por IFEMA y patrocinado por la Sociedad Española de Horticultura y la Asociación de Floristas de Madrid, el certamen reunirá a 78 expositores que presentarán flores cortadas, flores secas, bulbos y semillas, abonos, plantas artificiales, herramientas, sistemas de riego, macetas, productos fitosanitarios, etc. Simultáneamente se celebrarán tres encuentros internacionales: Iberiada 89, el Congreso Mundial de Floristas y la VI Asamblea de la Asociación de Floristas Iberoamericanas. Por otra parte, la Comunidad Autónoma, el Ayuntamiento y los floristas madrileños organizan la III Copa Floral, un concurso de

trabajos artísticos en el ramo de la floristería.

El día 8 se inaugurará en el recinto ferial de la Casa de Campo Expo-Calzado, salón en el que se presentarán las novedades para la temporada otoño-invierno 89-90. Concurrirán a este certamen 450 firmas nacionales y extranjeras. Dentro de Expo-Calzado tendrá lugar el Salón Europa, en el que se presentarán colecciones de alta moda y calidad. También se celebrarán reuniones del Comité de la Confederación Europea del Calzado y del Consejo Español de la Piel.

Próximos certámenes:
19-23 de abril: Climatización.

21-21 de abril: Expo-Optica.
29 de abril-7 de mayo: Expo-Ocio.

29 de abril-7 de mayo: Salón Internacional del Bricolaje.

C. S.

GASTRONOMIA

Carpantas

UNA de las páginas hambrientas y más trágicas de la reciente culinaria madrileña tuvo por escenario un llamado «Campo de los almendros», a pocos kilómetros de Alicante. Corrían los días finales de marzo de 1939. Alrededor de 30.000 republicanos, procedentes en su mayoría de Madrid, buscaron la puerta del exilio, concentrándose en el malecón del puerto alicantino. Franquistas e italianos venían pisándoles los talones. Incomprendiblemente, tras una insufrible espera de tres días, los barcos que debían recogerles dieron media vuelta ante sus ojos y desaparecieron. Escenas de pánico y desolación, con el aterrador resultado de 5.000 suicidios. Después, la rendición y el primer confinamiento provisional en el «Campo de los almendros». Cuentan los que vivieron aquel mal trago que, a la entrada de los hambrientos republicanos, los árboles estaban cuajados de flor. Veintisiete horas después, la salida de los presos en columna dejaba tras de sí un reguero de cadáveres y de almendros devorados y mondos.

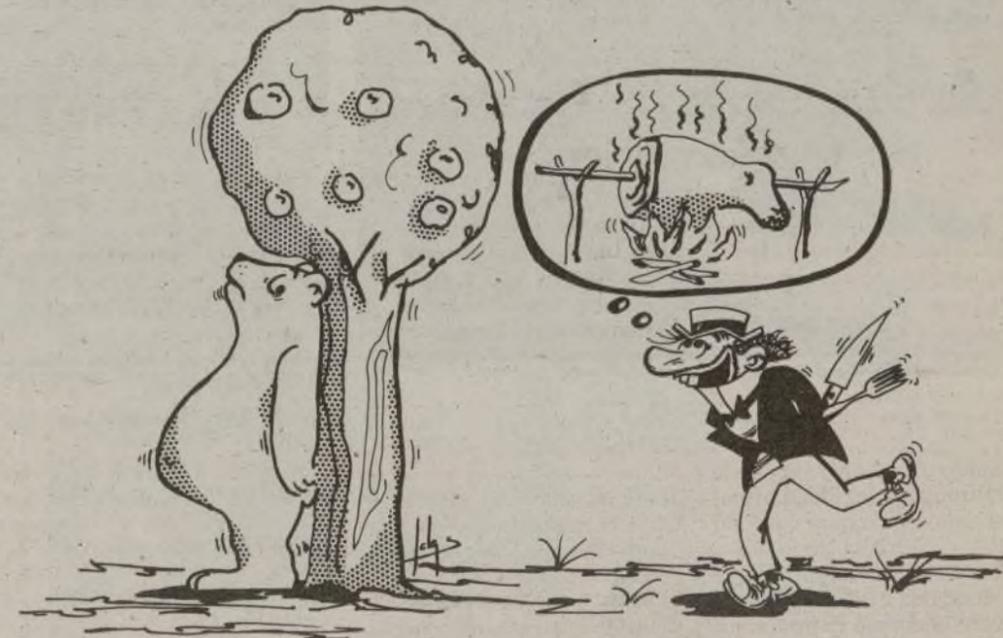
En este marco avasallador y hambriento de la posguerra, nace un personaje de papel, ingenioso, hambriento y deseoso, aunque, a la postre, flaco, en consonancia con su mala estrella. Afirman los estudiosos de los dibujos de viñeta que Carpanta, al que dio vida el talento de Escobar en las páginas

coloreadas de «Pulgarcito», es herencia directa del tipo harapiento americano, Peter Tatter, que se convierte en protagonista del «comic» estadounidense tras la gran depresión del 29.

Consolados quizá con que el hambre fuera compartida, los abstinentes madrileños de los 40 sintieron, sin duda, su gusa como propia, e identificaron las rocambolescas peripecias de Carpanta en busca de comida como escritas en un espejo cóncavo; tan esperpénticas, como trágicamente cercanas.

Fue aquella una época inmisericorde en la que las palomas de los parques de Madrid se esfumaron, volando al puchero de algún afortunado Protasio. Fue aquella una época innarrable en la que hasta el albero de la plaza de toros de las Ventas se transformó en huerta. Y no sólo para que el fabricante de sonrisas en tiempo de lamentos que fue Ramper, pudiera apuntar que aquello era de pura lógica, pues allí siempre los toreros habían dado la «huerta» al ruedo.

Un testigo ávido y expresivo del Madrid avasallado y esquelético de la guerra y la posguerra, fue el escritor Vizcaíno Casas, que ha recogido en su ensayo «La Cocina del Hambre» un espléndido ramillete de recetas, extraídas algunas del libro «La Cocina de Recursos», de Ignacio Domenech. Configuran estos platos un auténtico prontuario de supervivencia, y en ellos la imagina-



ción suple con lucimiento las carencias que presentaba el mercado. Algunos sustanciosos ejemplos: «cardillos borriqueros a la madrileña», «girasoles rebozados y fritos», «soufflé de cacahuets», «macedonia de violetas», «margaritas y tallos de rosas», «pétalos de rosa con miel», «patatas fritas hechas con mondas de naranja» o «chuletas sin carne». A ellos conviene sumar mil fórmulas en que actuaban como estrellas invitadas las famosas Píldoras del doctor Negrín, «lens culinaria» o, por terminar de decirlo de un modo llano y comprensible, lentejas. Legumbre ésta a la que la prosaica necesidad consagró en excelencia, atribuyéndole en operación publicitaria más que gastronómica toda clase de dietético-milagrosas propiedades.

Pero este supremo arte de cocinar «los buenos días» (metáfora ésta de «guisar de los buenos días» que hizo popular una canción de la época, titulada «Sin pan»), alcanza su expresión más notable en la fórmula que nos permite conseguir una suculenta «tortilla sin huevos».

Vizcaíno Casas describe de este modo el proceso del inigualable invento. «¿Cómo se conseguía la tortilla sin huevos? Pues, naturalmente, haciendo el huevo antes que nada. Tómese un ajo crudo y frótese con él el fondo de un plato sopero. Echense tres o cuatro gotas de aceite, la sal como si fuera para una tortilla de cinco huevos, cuatro cucharadas soperas de harina, una cucharada de bicarbonato de sosa, un poco de pimienta

blanca en polvo y diez cucharadas soperas de agua. Mezclado todo y batido con fuerza, se convertirá sobre la sartén en lo que el maestro Domenech llama «tortilla de tomate reformada». Y tan reformada.»

El propio Casas, para dar fe de la ausencia de anécdota que contenía el plato en un tiempo en el que lo anecdótico hubiera sido una buena comida, «recuerda haberse extasiado a comienzos de 1939, ante el escaparate de los Ultramarinos de Marcel Cebrián, donde aparecía como único producto, digamos alimenticio, una infinidad de sobres de papel de estraza que contenían polvos de la composición antes detallada, y que llevaban rotulado en azul una sugestiva marca: Tortilla Vigatana».

ANTONIO RUIZ DEL ARBOL



Don Juan Carlos saluda a los portavoces de los grupos con representación municipal, Francisco Herrera (IU), a la izquierda, Joaquín Rodríguez Sahaguín (CDS) y José María Álvarez del Manzano (PP)



Sus Majestades los Reyes de España contemplan el título de hijo adoptivo de Madrid, con que fue distinguido don Juan Carlos



La Reina doña Sofía con la esposa del alcalde, Ester Herrezuelo



El alcalde y el Rey en el momento de pasar revisión al escuadrón de la Policía Municipal

(Viene de la primera pág.) Barranco al comenzar la sesión extraordinaria del Pleno Municipal, convocada para entregar al Rey la medalla de honor y el título de hijo adoptivo que le concedió la Corporación, por acuerdo unánime de todos sus integrantes, en su reunión del día 22 de noviembre de 1988. «Hoy, en cumplimiento de aquel mandato y honrados con vuestra aceptación, hemos querido haceros entrega solemne de dichas distinciones, símbolo del cariño, admiración y agradecimiento de todos los madrileños a su Rey (...). Si la medalla de honor de la Villa se concede en circunstancias excepcionales a quienes por sus talentos, méritos y virtudes han sobresalido en la vida nacional y prestado señalados servicios a la ciudad, y el título de hijo adoptivo se concede a quienes no habiendo nacido entre nosotros destacan por su amor a la villa y por los reconocidos beneficios recibidos, nadie como Su Majestad es merecedor de estas tan queridas distinciones municipales. «Vuestra bondad, modera-

ción, sencillez y templanza, vuestra prudencia y sabiduría, política —continuó el alcalde—, no sólo han sabido ganarse la más incondicional adhesión de los españoles, sino el aprecio, el respeto, el cariño y la admiración del pueblo de Madrid, que se siente orgulloso y agradecido de teneros como primer vecino.»

«No me pinches»

Barranco concluyó su intervención recordando la vinculación de Madrid a la dinastía borbónica y asegurando que hoy esta ciudad «tiene conciencia de que con estas distinciones que otorgamos a Su Majestad, primera que se concede a un monarca, abrimos un importante capítulo en los anales y crónicas de la villa y corte». Acto seguido, el alcalde entregó los galardones al Rey, quien, rompiendo el protocolo (pues nadie que no tenga su rango puede imponerle condecoración alguna) pidió a Barranco que le colocase la medalla en la chaqueta. «No

me pinches», bromeó don Juan Carlos. Después de mirar detenidamente los documentos por los que se conferían el nombramiento de hijo adoptivo y la medalla de honor de la Villa, don Juan Carlos agradeció al alcalde ambas distinciones que «tienen para mí el doble valor de que proceden del pueblo de Madrid, al que representáis, y de que significan el homenaje de una comunidad vinculada por grandes acontecimientos de la historia a los avatares y españolidad de la Corona». «Decir Madrid —añadió el Monarca— es expresar una realidad plural que trasciende de los propios límites urbanos y demográficos de la capital. Madrid es, como se ha repetido tantas veces, plaza mayor de España, de la Hispanidad, de nuestro mejor pasado y, ahora, como resultado de nuestra voluntad europeísta, se convierte también, a lo largo de estos seis meses, en cabeza política de nuestro entorno occidental.» El Rey aludió al año 92, fecha en que Madrid será proclamada capital europea de la cul-

tura, apelativo que expresa «la energía, el talento creativo, la estética y la capacidad de progreso que han sido levadura de nuestra grandeza nacional».

Pequeño y cortésano

Asimismo recordó el bicentenario de la muerte de Carnario de la muerte de Carlos III, su antecesor, aquel rey del que se dice que «fue un gran alcalde porque supo impulsar a Madrid, todavía pequeño y cortésano, hacia grandes realizaciones. (...) A través de la historia moderna ha seguido siendo Carlos III ejemplo de buen administrador y de estadista imaginativo. Esa es la tarea que en la democracia os corresponde, señor alcalde. Que Madrid no pierda el ritmo del pasado y constituya para las nuevas generaciones un ámbito de trabajo y de bienestar en el que, además, sea posible convivir en la paz y en la seguridad, en la gracia y la hospitalidad que los madrileños saben ofrecer y prodigar».

«Madrid tiene muchos problemas», dijo el Rey en otro momento de su discurso. «como las grandes capitales europeas que han evolucionado paralelamente a ella a lo largo de los siglos. Pero también es cierto que los recursos y las posibilidades ante el futuro se han multiplicado en las últimas décadas. No desaprovechemos esa herencia que pertenece a todos los españoles». Acabó su intervención don Juan Carlos declarando que «a nosotros nos corresponde ahora hacer de Madrid el puente que una a Europa, en aras de la paz internacional, con todos los hombres y las comunidades del mundo». Al término del acto, se sirvió un cóctel en el Patio de Cristales. El Rey manifestó su deseo de visitar algunas dependencias municipales. El alcalde le acompañó a ver nuevamente el Salón de Plenos, así como algunos despachos de la misma planta. La comitiva real partió de la Plaza de la Villa pasadas las 13,20 horas.

Fotos: JUAN GONZALEZ