

Sobre la aproximación prospectiva al impacto de las migraciones en las características demográficas de la provincia de Madrid presentaron una comunicación Joaquín Bosque y Cebrián de Miguel, de la Universidad Complutense. En ella se estudia la evolución futura, hasta finales de este siglo, de la población de Madrid, y se plantean diversas hipótesis sobre mortalidad, natalidad y, especialmente, los movimientos migratorios y sus repercusiones sobre la dinámica del volumen de la población

Nélida Elena Boulgourdjian ofreció una aportación a la historia del Madrid del XIX, que constituye un bosquejo de la vida cotidiana y las costumbres, con sus principales calles y sus centros de reunión.

Inocente García de Andrés se ocupó del carácter castellano de Madrid. «La provincia de Madrid —dijo—, como las del resto de España, es relativamente reciente. Es la resultante de la unión de tierras pertenecientes a la comunidad de Madrid y a las comunidades de Segovia, Buitrago, etc.

Gloria Angeles Franco Rubio estudió la inmigración madrileña en el siglo XVIII. Se basó la autora de la comunicación en el conjunto de personas que integraban las órdenes religiosas, centrándose en la relación de los que profesaron en el convento de San Agustín, en la segunda mitad de aquel siglo. Más del 80 por 100 de los que se incorporaron a este convento procedía de puntos varios de la geografía peninsular, aunque todos pertenecían a la antigua Corona de Castilla.

NUEVO MODELO DE CIUDAD

Braulio García Suárez se pregunta «¿Es Madrid una ciudad?» Esta cuestión polémica centrará algunas de las discusiones de las jornadas. Parte García Suárez del nuevo modelo de ciudad impuesto por el triunfo de la revolución burguesa de 1868, en la que los intereses de los diferentes grupos dominantes se coordinan entre sí, corrigiendo sólo parcialmente las contradicciones existentes ante la presencia de unas clases dominadas. «Madrid —dice—, como capital de un país que, aunque atrasado, no deja de experimentar un cierto desarrollo industrial, no permanece al margen del proceso de otras capitales europeas. De estas primeras reformas surgirá la ciudad moderna. Así, las reformas y el ensanche realizados por don Carlos María de Castro han configurado los principales centros del Madrid actual. Pero no se puede olvidar a Fernández de los Ríos, cuyas propuestas y escasas realizaciones representan la alternativa que, fallida, fue el anverso del modelo anterior.» Y más adelante: «Sólo en los últimos años de la monarquía y la república se realizaron importantes proyectos de infraestructura y equipamiento, como los enlaces ferroviarios, la prolongación de la Castellana, los Nuevos Ministerios, la Ciudad Universitaria y los mercados centrales. Acabada la guerra, los intentos de contemplar Madrid y su periferia como una ciudad en su totalidad van a ser rechazados, no tanto por el planteamiento como por la realidad, resultado de la acción de los distintos agentes intervinientes en el proceso especulador, cuando la ciudad ha dejado de poder ser ciudad.»

LOS OFICIOS ARTESANALES

Pilar Jimeno Salvatierra se ocupa de los oficios artesanales, analizando el de cantería, en una breve historia desde 1960. Vicky Yepes estudia algunas características actuales de la cerámica popular de Madrid. Jorge de Persia habló de lo musical en la vida cotidiana y de la función social de la tradición musical. María Luisa de Quinto se refirió a un trabajo de campo sobre la etnografía del oficio de bathojo. Jacinto Torres Milas estudió la prensa musical en Madrid desde el siglo XIX. Enma Sánchez Montañés ofreció un apunte sobre la danza madrileña. José María Kaydeda habló de los objetivos del museo del Barro. Honorio Velasco Mailló, de la tradición e identidad en la provincia de Madrid, y del desarrollo de los estudios de antropología y sus urgencias. Martine de Guerrier presentó una comunicación sobre «Tradicón, cambio e identidad en el alto valle del Lozoya». Matilde



Aportaciones interesantes sobre cómo va a desarrollarse la provincia en los próximos años abundaron en las jornadas

PONENCIAS PARA EL FUTURO

de Fernández Montes y Carmen Ortiz García, estudiaron el área que denominan «la sierra pobre de Madrid». Fue muy interesante la ponencia presentada por José Estébanez, sobre un «Esquema interpretativo del uso social del es-

pacio rural madrileño». José Medina y Manuel Ruiz se ocuparon de un itinerario multidisciplinario realizado por profesores de EGB y BUP para estudiar la «olvidada» zona del N. E. madrileño. La Asociación Cultural El Bustar —a

La Asociación Cultural El Bustar hizo una exposición documentada de sus trabajos de los cuatro años en que lleva funcionando

* * *

Se manifestó la necesidad de que la Diputación crease un seminario permanente sobre comarcalización en base a su actual situación demográfica y económica



Un aspecto de la exposición que se mantuvo con carácter público en la Ciudad Escolar Provincial y que fue visitado por los madrileños

través de uno de sus miembros— se refirió a los trabajos de sus cuatro años de existencia y al tema concreto de la identidad de Bustarviejo.

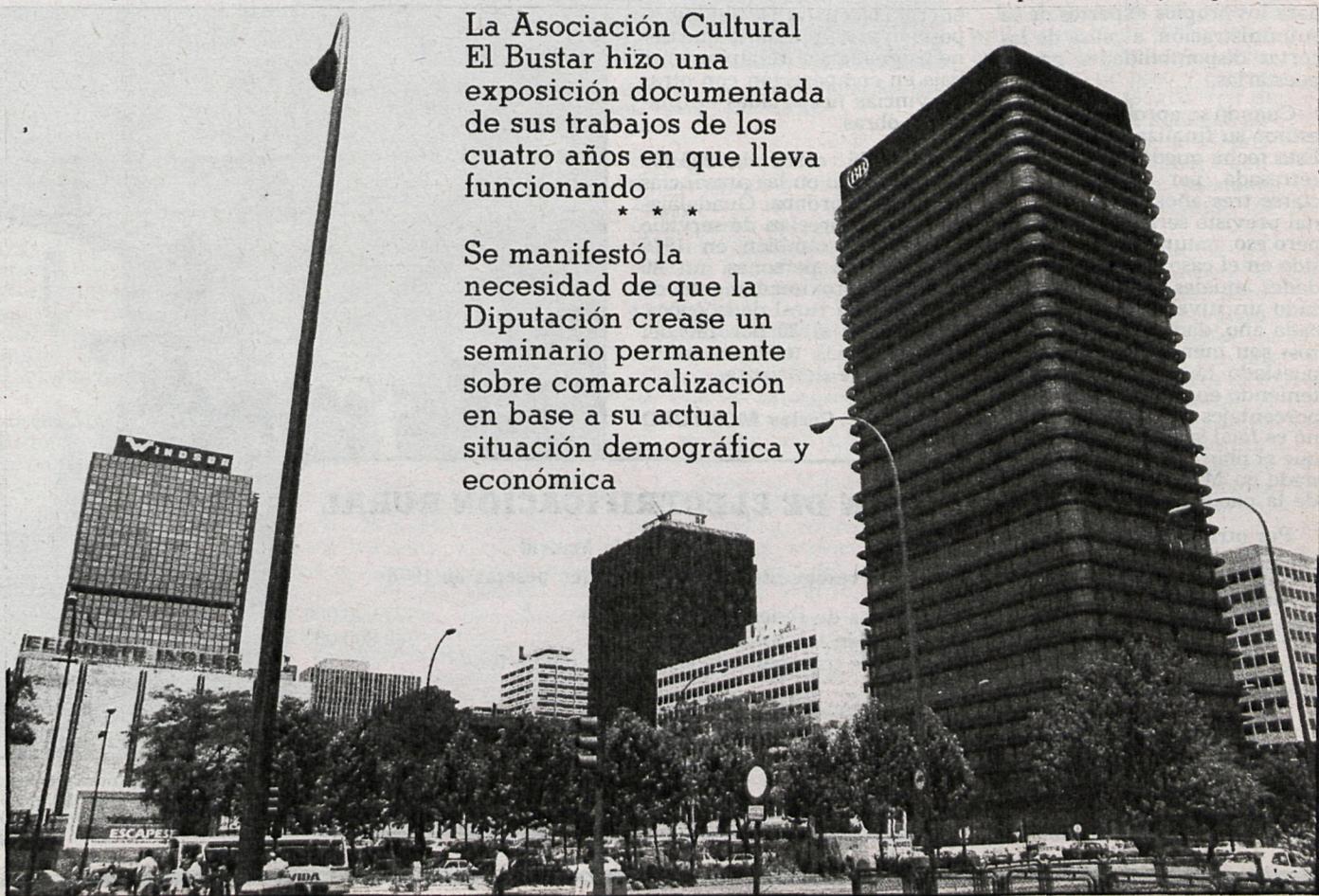
UN SEMINARIO PERMANENTE

Sobre la influencia de la emigración en el crecimiento de Madrid y su provincia habló Valentina Fernández Vargas, estudiando las líneas generales que impulsaron la dinámica de crecimiento de la capital y de algunos puntos de la provincia. Gonzalo Saeinz de Buruaga analizó la adaptación del dinero público a la provincia y Laureano Lázaro los indicadores de la región castellano-manchega y su empleo como indicador político. Por su lado, Aurora García Ballesteros estudió la dinámica decreciente de la provincia.

Como conclusión de la sesión científica de historia y sociología de la provincia, se puso de manifiesto la necesidad de profundizar en el estudio de los temas históricos, geográficos, sociológicos y económicos para comprender más a fondo la identidad cultural de la provincia de Madrid y poder abordar su comarcalización en base a su actual situación demográfica y económica, por lo que, se dijo, sería de desear que la Diputación crease un seminario permanente para el estudio de esos aspectos.

RICOS EN APORTACIONES

Todos los trabajos presentados, en calidad de ponencias y comunicaciones, a lo largo de las II Jornadas de Estudio sobre la provincia de Madrid, serán publicados en breve. Aquí hemos relacionado, sin obedecer, por ser imposible, un orden riguroso, algunas de las intervenciones que se desarrollaron en la Ciudad Escolar de Valdelatas. Ponencias, comunicaciones y coloquios fueron ricos en aportaciones y sugerencias y suponen, en su conjunto, una brillante aportación a la tarea de buscar una identidad para Madrid y su provincia.



En la provincia de Madrid no hay un solo núcleo urbano sin luz

La provincia de Madrid tenía en cuanto al desarrollo del plan de Electrificación Rural una posición peculiar. En principio hay que señalar que no existe en toda la provincia un solo centro urbano carente de abastecimiento eléctrico. Las labores del plan se resumen, por tanto, en lo que a Madrid toca, en el aumento del abastecimiento en algunos pueblos. En suma, la reforma de las instalaciones de algunos núcleos localizados, para cubrir adecuadamente los posibles incrementos de la demanda, centrada prioritariamente en los lugares con un previsible crecimiento en función de sus posibilidades turísticas, o en aquellos en los que el sector agrícola precisa de fuerza eléctrica para su mecanización o industrialización.

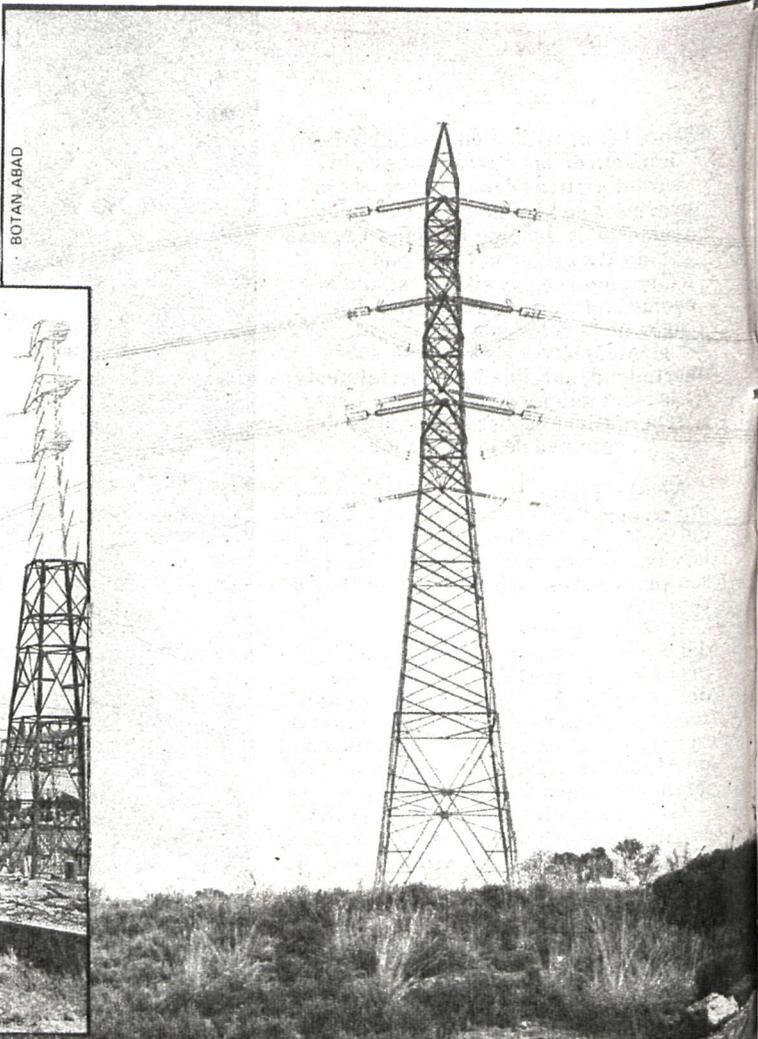
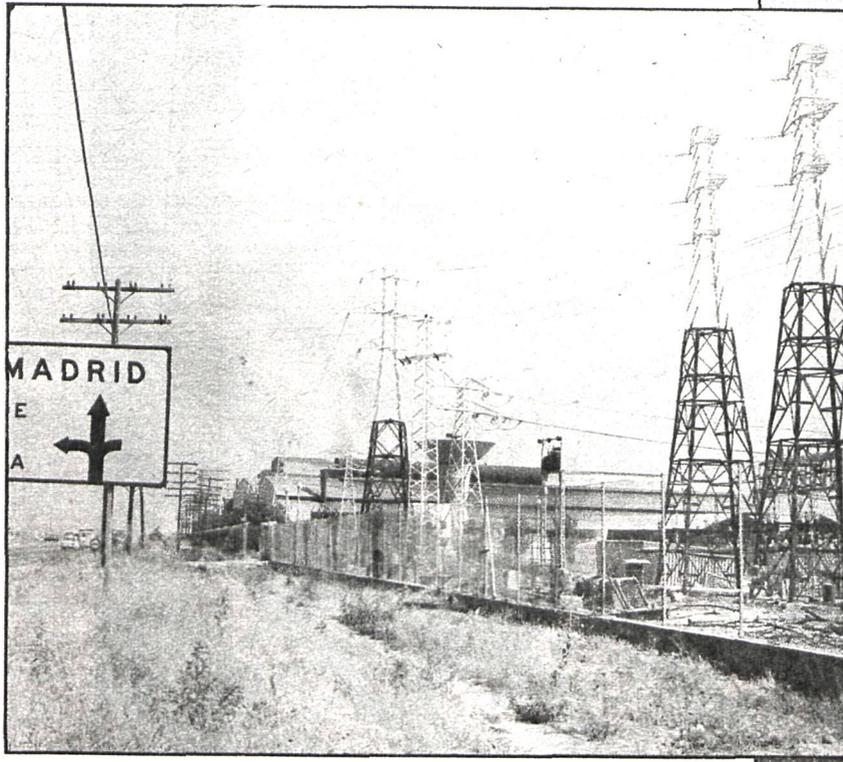
En función de estos objetivos de mejora y no de implantación de abastecimientos eléctricos, la provincia de Madrid tiene, comparativamente, una dotación presupuestaria proporcionalmente muy baja.

Cuando en 1976 se presupestó el plan, la cantidad adjudicada a la provincia de Madrid se cifraba en 1.515 millones, distribuidos tal como se indica en el cuadro, equivalente a un 1 por 100 del total nacional.

Previsto el inicio del plan para 1977 y retrasado hasta 1980, aun antes de iniciarse el trabajo, los costos del plan para la provincia se habían situado ya en 3.000 millones de pesetas, de las que en una primera inversión se están dedicando este año 236 millones para obras, de las que un 73 por 100 ya están realizadas, y estaba previsto cubrir el 27 por 100 restante antes de final de año.

¿CUANDO TERMINA?

Cuándo se vaya a cumplir la totalidad del plan parece ser, hoy por hoy, una incógnita



POCO DINERO PARA ELECTRIFICAR

para los propios expertos de la Administración, a causa de las cortas disponibilidades presupuestarias.

Cuando se aprobó en 1976 se estimó su finalización en 1990. Esta fecha quedó ya de origen retrasada, por cuanto al iniciarse tres años después, el final previsto sería en el año 93, pero eso, naturalmente, habría sido en el caso de que la cantidades anuales hubiesen alcanzado un nivel suficiente para cada año, dado que estos «plazos» son menores de lo presupestado hace cuatro años, y teniendo en cuenta además los porcentajes de inflación anual, no es fácil suponer la fecha en que el plan vaya a estar terminado en Madrid ni en el resto de la nación.

Por otra parte, y para hacer aún más difícil prevenir la fecha de finalización del plan en la provincia, hay que señalar que, posiblemente, la cantidad que se conceda para 1981 será inferior aún a los 238 millones disponibles para 1980.

OTROS ESTAN PEOR

Tal como señalábamos, no hay en la provincia de Madrid ni un solo núcleo urbano sin

energía eléctrica. De ahí que la porción presupuestaria que tiene asignada sea relativamente baja en comparación con otras provincias necesitadas de mayores obras.

En 1976, cerca de 200.000 personas sólo en las provincias de Cádiz, Córdoba, Guadalajara y Jaén carecían de servicio eléctrico, y también en 1976 6.000.000 de personas, un 40 por 100 aproximadamente de la población rural de la época, equivalente al 20 por 100 del total nacional, tenía un servicio bastante deficiente.

Carlos MONTORO

PLAN DE ELECTRIFICACION RURAL	
Provincia de Madrid	
Presupuesto total del Plan (en pesetas de 1976)	
Reformas de redes de baja tensión	471.000.000
Centros de transformación	183.000.000
Líneas de transporte de energía en media tensión	381.000.000
Subestaciones de infraestructura	416.000.000
Líneas principales de alimentación en alta tensión	64.000.000
Total	1.515.000.000



Los núcleos rurales tienen defectos de infraestructura en todos los campos. El de falta de electricidad no es de los más graves, por lo que las inversiones para perfeccionamiento de la red y revisión de instalaciones es prioritaria en el medio agrario

Los ciudadanos-dormitorio utilizan líneas de viajeros y ferrocarril para llegar a la capital

ASI SE LLEGA A MADRID

La ciudad se ha ido a las afueras, a unos kilómetros del casco urbano, para crear una especie de nuevos pueblos «prefabricados» que no son sino una acumulación de urbanizaciones. Son lo que todos conocemos como «ciudades dormitorio», donde se acude prácticamente a dormir después de la jornada laboral en el Madrid capital.

A Madrid hay que venir a trabajar, tal vez a visitar a la familia y, por qué no, también a ver la última película estrenada o la obra de teatro que está de moda. En la ciudad dormitorio se duerme y en Madrid, para bien o para mal, se vive.

Esta es, pues, la red de transportes colectivos que enlaza las ciudades periféricas con la gran urbe.

TRANSPORTES POR CARRETERA

El transporte por carretera se cubre exclusivamente por concesiones que el Ministerio de Transportes asigna a empresas particulares, marcándolas los horarios y frecuencia de los servicios.

Mensualmente las empresas concesionarias «deben» enviar a aquél las estadísticas de viajeros transportados, así como dar parte de la entrada en funcionamiento o retirada de alguno de sus vehículos y cualquier otra incidencia.

Estos puntos no se cumplen, y, por poner un ejemplo, las estadísticas de viajeros no se envían, y si se envían no son fiables, nos comentó don Gabino Lorenzo, jefe regional de Transportes, apuntándonos que es al Ministerio del Interior a quien le corresponde la vigilancia del buen funcionamiento de esos servicios.

Estas son las líneas:

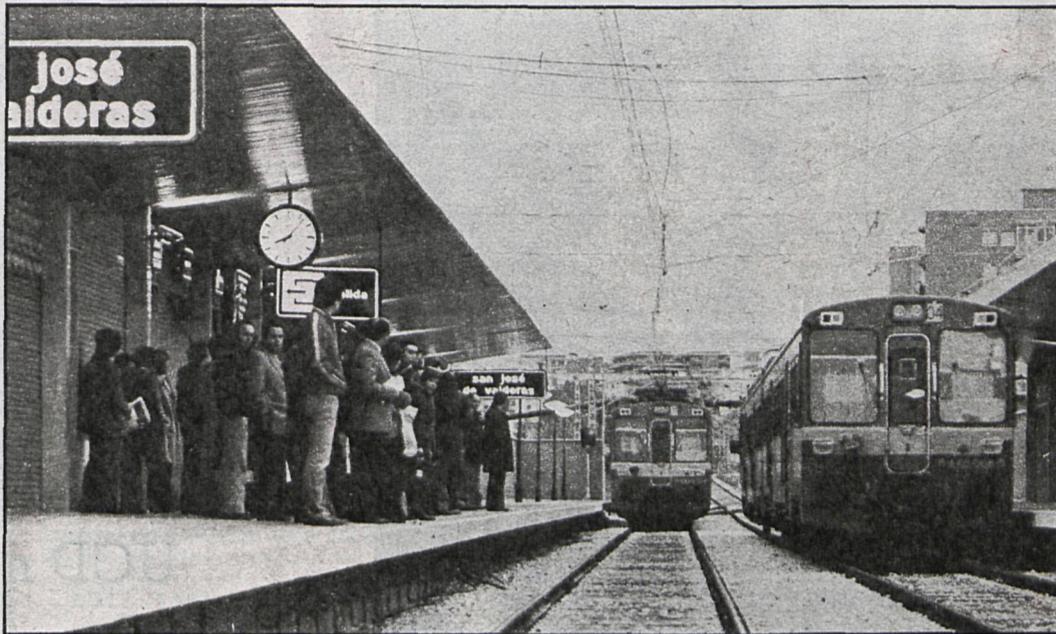
Leganes-Madrid: Con 26 salidas diarias entre ida y vuelta. Desde las 6 horas hasta las 13 y de 16 a 20. La concesión pertenece a la Empresa Martín, S. L., y no existen estadísticas de viajeros.

Fuenlabrada-Leganés-Madrid: Salidas desde Fuenlabrada a las 6,15, 13,15 y 16,15. Salidas desde Madrid a las 7,30, 14,30 y 17,30. En total, seis salidas diarias, con una media de 1.805 viajeros. Como empresa concesionaria, Empresa Martín, S. L.

Móstoles-Madrid: Son 104 expediciones de ida y 102 de vuelta, en total 206 diarias. En Móstoles el servicio comienza a las 6,52 horas de la mañana y finaliza a las 24,30. Los viajes, según si la hora es «punta» o no, oscilan entre intervalos de siete, diez y quince minutos. De Blas y Cia., S. L., es la empresa concesionaria.

Alcorcón-Madrid: Con 144 expediciones de ida y 143 de vuelta, en total 287 diarias. El servicio comienza a las 5,30 horas y acaba a la 1,15 horas de la madrugada del día siguiente, a intervalos de cinco, diez y quince minutos entre viaje y viaje. Concesionaria, De Blas y Cia., S. L.

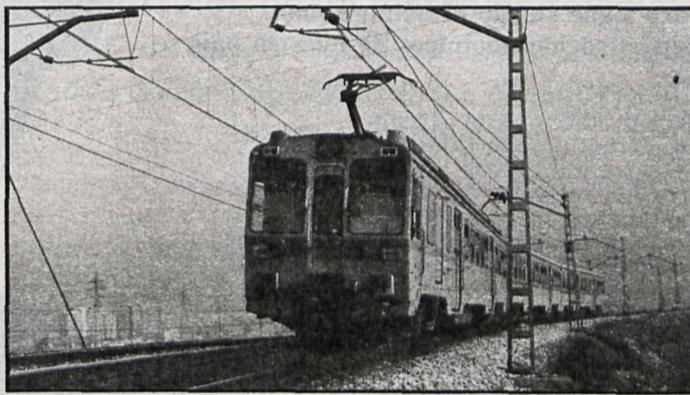
Parla-Getafe-Madrid: Presenta un total de 140 expediciones diarias: 70, Parla-Madrid, y 70, Madrid-Parla. El servicio se inicia a las 6 horas de la mañana hasta las 23,15 de la noche, a intervalos de quince minutos cada viaje. Empresa concesionaria, Transportes Adeva, S. A.



Los atascos de la carretera de acceso a Madrid se sustituyen por las esperas y los apretujones en los ferrocarriles de cercanías

La Empresa Municipal de Transportes (EMT) cubre solamente el servicio comprendido dentro del término municipal de Madrid, y la mayoría de las líneas de autobuses están privatizadas

Renfe vuelca todo el potencial de la red ferroviaria en la estación de Atocha, esperándose que en próximos años el Metro y el ferrocarril se complementen en el Area Metropolitana



El ferrocarril es el medio que demuestra tener las preferencias del usuario una vez que llega hasta su domicilio

Getafe-Madrid: Tiene varios puntos de partida, con un total de 345 salidas diarias, según el siguiente reparto: 1) Calle Lisboa, 117. 2) Calle Granada, 90. 3) Parque Margaritas, 64. 4) Virgen de Fátima, 56. 5) Barrio El Berrial, 18. Todos los servicios, a intervalos de quince y treinta minutos.

San Fernando-Coslada-Vicálvaro-Madrid: Tiene un total de 244 viajes diarios entre ida y vuelta. El servicio comienza a las 6 de la mañana y dura hasta las 12 de la noche. Sus intervalos oscilan entre los cinco, diez y quince minutos, con una cifra aproximada de 1.913 viajeros diarios. Manuel Díaz Ferrán como concesionario.

Alcobendas-Madrid: Realiza 212 viajes diarios. Funciona desde las 6 de la mañana hasta las 11,30 de la noche, cada cinco minutos. Empresa concesionaria, don Miguel Casado Arroyo.

San Sebastián de los Reyes-Alcobendas-Madrid: El servi-

cio comienza a las 6,30 horas de la mañana y finaliza a las 21,15, con una expedición cada quince minutos y también a las 21,45 y las 22,15. En total, 62 expediciones diarias de ida y vuelta y cerca de 4.800 viajeros.

Torrejón-Madrid: No funciona ninguna línea específica que una estos dos puntos. Son los autocares con dirección Alcalá-Madrid los que realizan una parada en Torrejón.

La Empresa Municipal de Transportes (EMT), como su nombre indica, cubre, exclusivamente, el servicio comprendido dentro del término municipal de Madrid.

TRANSPORTES POR FERROCARRIL

Renfe ha elaborado, con la participación del Ayuntamiento, Coplaco y Ministerio de Transportes, un plan ferroviario para el Area Metropolitana de Madrid, que viene a reforzar las comunicaciones Madrid-ciudades dor-

mitorio. En dicho plan, que tiene un presupuesto de unos 56.000 millones de pesetas, se prevé la ampliación a cuatro vías de los ejes ferroviarios de Madrid-Villalba, Madrid-Guadalajara y Madrid-Aranjuez; prolongación del ferrocarril de Móstoles a Navalcarnero y acceso a Tres Cantos. También se observa en aquél la interconexión de las tres grandes terminales ferroviarias de Madrid —Chamartín, Atocha, Príncipe Pío— y duplicación del número de estaciones con enlace a la red de Metro.

Con dicho plan, la participación del ferrocarril en el tráfico de cercanías pasaría de un 9 a un 23 por 100, reduciéndose considerablemente el tiempo de viaje en horas punta; por ejemplo, si desde Móstoles hoy se tarda en llegar a Madrid treinta y un minutos, se reduciría a veinte; de cuarenta y ocho minutos pasaríamos a veintiocho en el Parla-Madrid, y de cincuenta a veintiséis minutos desde Fuenlabrada..., y así un amplio etcétera.

La realización del plan se prolongará hasta 1985 y la estación de Atocha será el principal punto de paso y correspondencia de toda la red de cercanías. Desde aquí nos podremos trasladar a Getafe, Pinto, Parla, Leganes, Fuenlabrada, Alcorcón, Móstoles, Coslada, San Fernando de Henares y Alcalá.

Desde Chamartín se nos facilitará el acceso a San Sebastián de los Reyes, Alcobendas, Tres Cantos y Barajas, y, por último, desde la estación de Príncipe Pío nos comunicaremos con Aravaca, Majadahonda y Las Rozas. A su vez, las tres estaciones de cercanías estarán comunicadas para que desde cualquier punto nos podamos trasladar a cualquier otro de la periferia y viceversa.

Y en cuanto al Metro, don Florentino Pérez, director general de Infraestructura del Transporte, nos comunicó que existen proyectadas líneas de suburbano de enlace entre Madrid y Colmenar Viejo, Parla y Alcobendas, que serán explotadas por Renfe y cuya realización aún no es inminente..., tal vez en los próximos años.

Carlos FONSECA

Del plan de Electrificación Rural, a Madrid le toca el 1 por 100 del total nacional

Los costos del plan para la provincia se habían situado ya en 3.000 millones de pesetas aun antes de iniciarse los trabajos del plan para la provincia

Este año de 1980 se están dedicando 236 millones para obras, de las que un 73 por 100 están ya realizadas y el resto se terminarán, según lo previsto, antes de final de año

UN PLAN HIJO DEL DESARROLLO

Hijo del Plan de Desarrollo Económico y Social de 1972, el Plan de Electrificación Rural es, por lo que parece, una de esas realizaciones que nacieron con el impulso y la ilusión de las cosas grandes y necesarias, para ir —por mor de la falta de dinero— dilatándose en su realización, para tener, hoy por hoy, un futuro poco cierto en cuanto a las fechas concretas en que sus distintas fases se verán culminadas.

En el decreto que daba vida al Plan de Desarrollo de 1972 se establecía que, a mucho tardar en dos años, debería remitirse a las Cortes un plan de electrificación rural cuyo objetivo sería la mejora de la infraestructura eléctrica en todo el territorio nacional, con el fin de que las explotaciones agrícolas, ganaderas y forestales, así como las industrias establecidas en los medios rurales pudieran disponer de un servicio eléctrico eficiente y seguro.

El plan se cifró de manera genérica en la plena electrificación de las poblaciones españolas con menos de 5.000 habitantes o incluso hasta de 10.000, siempre que la actividad principal de sus habitantes se inscribiese dentro del sector primario.

Se sigue el trámite. El plan es aprobado en Cortes, y pasan cuatro años (1972-1976) hasta que el plan está listo para iniciar su andadura. Por aquel entonces se evalúa su costo total en 168.000 millones de 1976. Y se prevé comenzar al año siguiente los trabajos, con una primera inversión de 5.500 millones en todo el país. Pero el dinero falta para estos buenos propósitos, y no es hasta 1979 cuando se inician las labores, dedicándose sólo 2.000 millones, o lo que es lo mismo, menos de lo previstos tres años antes, frente a una obra que, por el lógico incremento de los costos, ya valía más que cuando fue presupuestada.