

fuerte crecimiento de buen número de municipios, lo que se traduce en una gran demanda de viviendas —lo que a los pocos años significará los gigantescos pueblos del alfoz— y también en la realización de las infraestructuras necesarias para tan fuerte desarrollo industrial y demográfico.

Paralelamente a esto se observa un aumento considerable del valor medio de las actividades relacionadas con los servicios de agua, gas y electricidad, que justifican la ya mencionada elevación del nivel urbano de grupo. Las actividades relacionadas con el comercio experimentan igualmente un alza aunque no llegan a alcanzar un valor medio significativo del alto nivel urbano. Por lo que respecta a los servicios propiamente dichos, se observa igualmente un aumento con respecto a la década anterior. En cuanto al nivel de especialización, el agrario, el de industrias fabriles y la construcción son los que ofrecen un mayor grado. No ocurre lo mismo con las ramas dos y cinco.

En estos años, mientras en las demás provincias limítrofes el desarrollo de tendencias es más relativo a una política urbana, en algunos casos como Toledo hay neto dominio del aspecto agrario, en Madrid la tendencia declina casi exclusivamente hacia el desarrollo industrial, el urbano —este último acrecentando de forma sustancial en los últimos años— y también a una fuerte regresión agraria.

● PLAN DE ORDENACION

Por otra parte, en el Madrid de 1955 existían 222.000 empleados industriales asalariados, mientras en el 73 eran ya 577.000. Es decir, más de la mitad del total de empleo industrial actualmente existente ha sido generado en los últimos

veinte años. En el mismo período, la proporción de empleo industrial en relación a la población total ha crecido desde el 10,3 hasta el 14,3 por 100, y el porcentaje de participación en el total de empleo industrial de la nación ha pasado de ser del 9,2 por 100 en 1955 al 12,6 por 100 en el 73. Con estas cifras se demuestra que Madrid supone en la actualidad —ya que este ritmo de crecimiento ha continuado a buen ritmo— una importantísima concentración industrial, formada por empresas de características muy modernas y con una fuerte dinámica de crecimiento. Ya el plan General de Ordenación Urbana de Madrid, su cinturón y zona de influencia, redactado en el año 1941 por la Junta de Reconstrucción, destacó como punto básico en su elaboración la función de capitalidad de Madrid. Este plan trataba de hacer compatible la capitalidad —que ahora dicen que la deben pagar todas las demás provincias— con las actividades industriales, orientando este desarrollo industrial hacia núcleos satélites y zonas industriales. Así, paralelamente se creaba el Instituto de Industria, con la sana intención de propagar el nacimiento de la industria. Sin embargo, este plan no comienza realmente a obtener resultados hasta el año 1959, con el proceso de apertura al exterior. La ayuda norteamericana y otras inversiones extranjeras apoyan en la base a este desarrollo, siendo una proporción muy importante de estas inversiones destinada a Madrid. Esto ha llevado consigo el crecimiento de la ciudad hasta el punto de haber creado la congestión no sólo en la capital, sino también en el propio alfoz. Era precisamente en 1959 cuando se presumía ya este desarrollo incontrolado de esta ciudad y se crearon cinco polos de desarrollo y descongestión fuera de la provincia, constituyendo así el primer paso de hacer una política a nivel nacional. Estos polos se fueron a enclavar entonces a Guadala-

ra, Toledo, Aranda de Duero, Manzanares y Alcázar de San Juan.

● HENARES, JARAMA Y TAJO

Más tarde llegaría el plan de Ordenación Urbana del Area Metropolitana de Madrid, que entre sus objetivos destacaba la extensión del desarrollo industrial y los servicios necesarios a la comarca. El primer punto sí se ha conseguido, pero el segundo está claro que no. Este planteamiento iba enfocado hacia las ciudades emplazadas a lo largo de los ríos Henares, Jarama y Tajo, y el establecimiento de una trama de capitales comarcales sobre las zonas rurales donde se localizaría la industria. Para el desarrollo de este plan se preveía el aumento de un conjunto de ciudades diversas y de distintos tamaños que deberían aumentar en relación con el alejamien-

to de Madrid. Sin embargo, la realidad, vista desde ahora, demuestra que los logros obtenidos con esta política de descongestión han tenido resultados algo menos que limitados. No sólo no se ha conseguido frenar el desarrollo de Madrid sino que incluso se ha acelerado, mientras, las capitales que rodean a las provincias piden a gritos industria y puestos de trabajo. Prueba de esto es que Madrid concentra en la actualidad al 77 por 100 del total de la población regional. Además, mientras que la población madrileña experimenta —como decíamos antes— un aumento anual de unos 100.000 habitantes, el resto de las provincias de la región sufren una pérdida global de 225.000 personas, lo que obviamente significa una fuerte regresión económica para sus regiones. Del total crecimiento experimentado en Madrid, más de un millón de personas pertenecen al flujo neto de emigrantes recibidos de otras regiones, la mitad de los cuales pertenecen a pueblos de la re-

gión central. Es decir, Madrid está creciendo fundamentalmente a costa de las provincias periféricas.

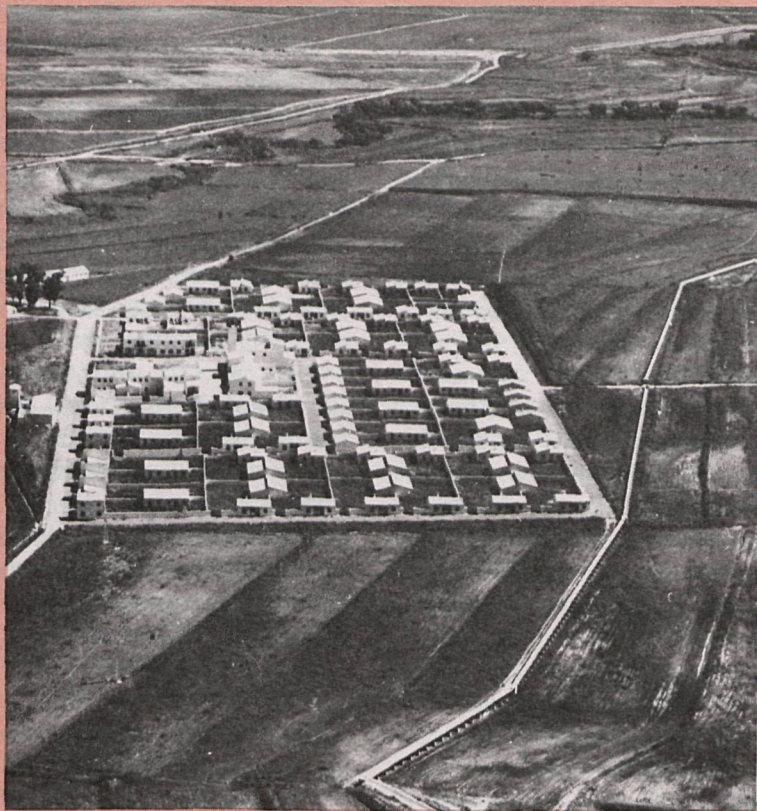
Además, según datos estadísticos, son muchos los trabajadores que en la actualidad se trasladan a diario desde algunas de estas localidades a pueblos de Madrid donde tienen su puesto de trabajo. Quizás esto se pueda justificar de alguna forma con este dato: mientras Madrid es la segunda ciudad industrializada del país, está rodeada por provincias que son a su vez la de menos industrialización. Así, cuando Madrid se caracteriza por tener en la actualidad un porcentaje de población agraria activa del 2 por 100, el resto de las provincias presenta porcentajes superiores al 30 por 100, llegando incluso en algunos casos al 40. Y al paso que vamos, que es calcado de lo que ha pasado años atrás, el desequilibrio regional ya existente también en esta provincia podría agigantarse hasta extremos insospechados.

Por otra parte, la dinámica sectorial, según cifras comparativas entre la capital y la provincia, arroja datos que demuestran que este desarrollo ha ido aumentando, casi generalmente, de una manera superior en la provincia que en la capital. Así, en el sector de industrias metálicas básicas, la tasa de crecimiento anual de la provincia alcanzaba el 15,6 por 100, mientras en la capital era tan sólo de un 3,5 por 100. En alimentación, bebidas y tabacos, se daba el 0,6 por 100 en la capital, mientras en la provincia se alcanzaba el 15,6. En los demás sectores, las diferencias son algo menores, aunque de cualquier forma significativas.

● DESARROLLO RADIAL

Esta industrialización de Madrid ha sido consecuencia de su condición de centro urbano y





de su posición nodal en la red de comunicaciones. Por tanto, esta expansión se ha hecho de una forma radial destacando la zona sur (Villaverde, Getafe, Móstoles, etc.) y el nordeste (Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares, San Fernando de Henares). Mientras que el crecimiento de este sector es la continuación del crecimiento iniciado desde el centro de Madrid, el segundo puede decirse que es autónomo, en el sentido de estar provocado por la asistencia del eje de la carretera Madrid-Barcelona y el importante núcleo urbano de Alcalá.

Las fases que se desarrollan en cualquier complejo industrial se puede resumir en los puntos básicos dados por la Escuela de Geografía, que explican de alguna forma los problemas de funcionamiento y desarrollo que se ha llevado a cabo dentro de la propia provincia: Así, la primera fase es la de instalación de la industria en el casco urbano y de forma dispersa. La proliferación de estas nuevas industrias regenera la

población en torno a ellas. Esto sucede en Madrid aproximadamente en los años 40. La segunda fase se caracteriza, porque debido sobre todo a sus necesidades de crecimiento, se traslada la población y la industria a las zonas exteriores de la ciudad, produciendo una especialización del centro de actividades terciarias y de industria en la periferia. En esta época es cuando se desarrollan los llamados cinturones en la provincia. La tercera fase constituye la congestión del casco y disminuye considerablemente las ventajas que ofrece la economía de aglomeración que es la fase por la que atraviesan actualmente algunos de nuestros municipios, por no decir, mucho más drásticamente, toda la periferia de Madrid. Así, la tasa de crecimiento en los municipios más cercanos a la capital, de lo que ya dábamos algunas cifras anteriormente, según la revista «Ciudad y Territorio», es en Leganés del 21,8 por 100 en el año 1974 —últimas cifras con que cuentan— del 9,2 en Torrejón, 7,2 en Al-

calá, 6,9 en Fuenlabrada, etc.

El traslado de estos centros de producción de la capital a la provincia, hecho que ahora está proliferando mucho más, crea a la vez una serie de contingentes que conviene analizar. Las últimas cifras estadísticas recogidas sobre este tema de los traslados hablan de dos etapas: la comprendida entre los años 1966-68, donde los traslados fueron exactamente 12.800 y la del 1969-73, en que se produjeron 18.200. Estos traslados no se deben tanto a las características estructurales de la industria como a las características donde se localizan los centros. La mayoría de estos establecimientos corresponden a empresas medianas y pequeñas. La mayor parte de estos traslados se han llevado a cabo en las márgenes de las carreteras de Barcelona, Andalucía y Toledo, y en menor cuantía que ahora se ve acrecentada, en la de Extremadura. Esto ha llevado consigo el crecimiento de las ciudades que arrojan estos núcleos industriales, sin que ello haya llevado consigo la creación de unas mejores condiciones en los transportes, el equipamiento, etc., sino todo lo contrario y que explicamos más adelante.

● NO HAY TRABAJO

Estos cambios producen una serie de problemas que no queda por menos que reseñar. Está comprobado que después de haberse efectuado éste, los costos del personal suben aproximadamente en un 8 por 100 y que gran parte de esta población no se traslada a estos lugares de trabajo, aunque sí se daban hasta el año 1973 numerosas bajas por este concepto; lo que demuestra que para el madrileño de entonces era más importante conservar la casa a el trabajo. En los últimos años, este proceso, según los estudios e investigaciones rea-

lizadas, se ha invertido en gran manera, primero por el encajecimiento de la vivienda y, segundo por las dificultades existentes a la hora de encontrar un nuevo puesto de trabajo. Madrid ha dejado de ser la ciudad donde siempre se encontraba algún puesto, ya que la población ha superado en mucho a la proliferación de industrias y demás.

Por esto, ahora, junto a los traslados de la industria de dentro a fuera, se lleva consigo a la población que es precisamente en un alto porcentaje, la que está congestionando el alfoz de Madrid. Según datos de 1973-74, las zonas industriales en Madrid capital era de 1.200 hectáreas, siendo el resto hasta un total de 3.750, pertenecientes en gran parte a los municipios de Torrejón de Ardoz, Getafe y Alcobendas. Por corredores, la mayor ocupación se daba por este orden: Guadalupe, Andalucía e Irún. Los núcleos situados en la zona sur son los de industrias más nocivas y contaminantes, mientras que las del norte y este son las más limpias.

En la actualidad, hay muchas hectáreas de suelo calificado como industrial, lo que prevee que el desarrollo se seguirá dando en estos municipios de

la provincia que se ahogan por días. Y más cuando en los precios del suelo influyen factores como la distancia a Madrid, la existencia de servicios y la situación legal del suelo. Es decir, los municipios situados en los corredores más congestionados son, precisamente, los más atractivos, y más cuando su localización es colindante a las carreteras nacionales.

● DOMINA LA CONSTRUCCION

En la actualidad y en cuanto al planeamiento industrial, según el empleo, un tercio corresponde al sector de la construcción, otro tercio al metal y el resto a actividades diversas. Escasean las industrias de tipo medio abundando las grandes fábricas y los pequeños talleres. Como se ve, el sector inmobiliario copa los primeros puestos, lo cual es muy significativo. COPLACO ha ofrecido datos significativos sobre el tema en un informe reciente: la concentración que se ha llevado a cabo en Madrid significa, en números, una acumulación del 82,95 por 100 de la pobla-

ción provincial, el 81 por 100 del empleo industrial y 91 del terciario; es, además, la única metrópoli española que en un radio de 150 kilómetros tiene excesivas ciudades con más de 100.000 habitantes. Esto ha producido, salvo en determinadas localidades, una crisis dentro de estas entidades locales que se han visto rebasadas en sus posibilidades por este crecimiento, tanto en el orden económico, administrativo o representativo, para hacer frente a este desarrollo en las localidades industrializadas, porque evidentemente, no dan para más. En este informe, el Area Metropolitana reconoce que las repercusiones a nivel intermetropolitano son también patentes, con un fuerte deterioro de la calidad de la vida y de las condiciones necesarias para la producción y distribución de mercancías a la propia distribución de servicios, la congestión y problemas del transporte, la contaminación del aire y del agua, el déficit de los servicios comunitarios y las viviendas, junto a la dificultad ya mencionada de las entidades locales en su concepción actual, para controlar las ciudades y financiarlas.

SORIA DE HERAS



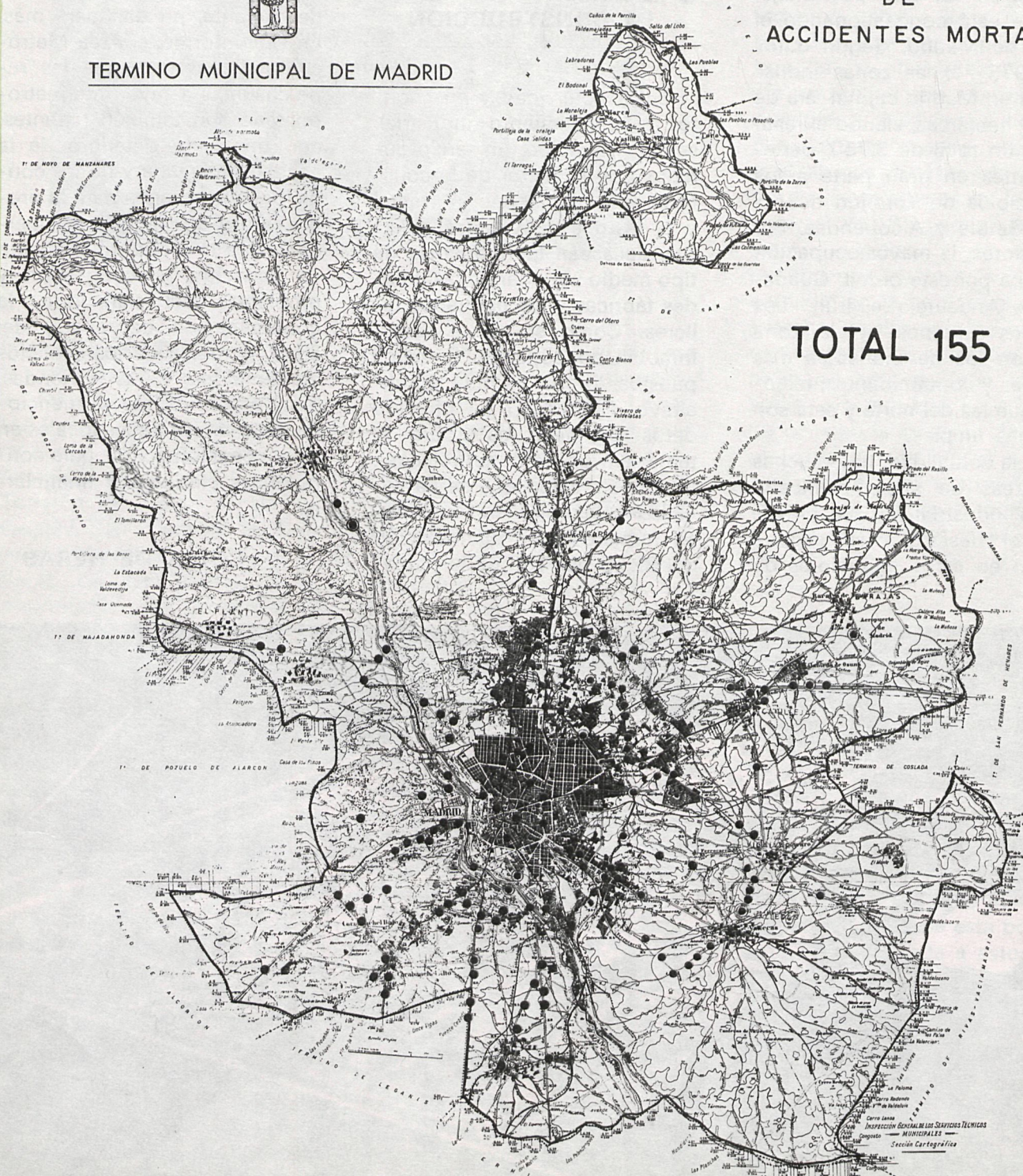
Menos accidentes, pero más muertos



TERMINO MUNICIPAL DE MADRID

DISTRIBUCION DE ACCIDENTES MORTALES

TOTAL 155





FRENTE a los 8.361 accidentes de tráfico registrados en Madrid durante 1976, en el pasado

año 77 la cifra fue de 7.309, según un informe realizado por la Delegación de Seguridad y Policía Municipal de Madrid, en la que no se incluyeron los accidentes ocurridos en vías de acceso a la capital, en el tramo sub-urbano.

Esta disminución en el número general de accidentes de tránsito, según la Policía Municipal, ha sido de un 12 por 100 aproximadamente, disminución apreciada en todos y cada uno de los conceptos (colisiones, atropellos, vuelcos...), llamando la atención la reducción en el número de heridos. Sin embargo, a pesar de esta baja, ha aumentado el número de muertos. Estos, que primordialmente han sido debidos a atropellos, parecen indicar tanto un posible aumento en la velocidad de los vehículos (vías rápidas) como una menor atención por parte de los peatones.

El informe especifica que en 1977 se registró un total de 7.309 accidentes de tráfico (20 diarios), mientras que en el pasado año fueron de 23 diarios, que estadísticamente puede calificarse como de un muerto cada 56 horas.

Respecto a los accidentes en general, el mayor número corresponde a las colisiones, 4.377; después al de atropellos, 2.639, y vuelcos, 53. Por frenazos bruscos se registraron 53 accidentes y 15 por subir o bajar en marcha.

Las colisiones dobles, con 35 conductores bajo los efectos del alcohol, fueron, en 1977, 3.015, correspondiendo el mayor número de ellas al mes de marzo con 300. Se registraron también 432 colisiones triples (ocho conductores alcoholizados) y 121 colisiones cuádruples. Colisiones quintuples hubo 49 (un conductor alcoholizado) y ocho de éstas ocurrieron en mayo. Durante el año pasado se registraron también 21 colisiones de más de cinco vehículos. Colisiones contra objetos fijos se registraron 739 en total (dos conductores alcoholizados), y el mayor número de éstas se dio en diciembre (72) y en septiembre (70). Diariamente entraron en colisión 28 vehículos y al año sumaron 8.930.

Los turismos fueron los vehículos que más colisionaron, unos 6.635, seguidos de los taxis (515), camiones (416), furgonetas (386) y motocicletas (276). A causa de las colisiones murieron 80 personas, y 4.434 sufrieron heridas de distinta consideración. Los

turismos causaron 3.465 heridos, entre conductores y pasajeros; las motocicletas, 283. También los turismos fueron los causantes del mayor número de muertos, 63, entre conductores y pasajeros.

El informe dice, también, que en 171 vuelcos hubo 240 heridos y 7 muertos, a tres vuelcos por semana y una víctima por vuelco. Por meses, el mayor número de heridos correspondió a octubre, 460, y el mayor número de muertos se dio en marzo, con 11.

ATROPELLOS

Asimismo se contabilizaron 2.693 atropellos (7 por día), con cuatro conductores alcoholizados. Marzo fue el mes de mayor número de atropellos, con 266, y durante el año pasado se registraron 2.884 heridos y 68 muertos. Es decir tres heridos diarios y cinco muertos al mes. Los turismos también en este campo han sido los más peligrosos, ya que causaron 53 muertos en atropellos y 2.496 heridos. Los fines de semana se registraron el mayor número de heridos y muertos. Los sábados un total de 1.313 y los domingos 40 muertos.

Las vías de Madrid, donde más accidentes de tránsito ocurrieron

- Un muerto cada 56 horas.
- Marzo, mes fatídico para los peatones.
- Los bomberos temen el mes de julio.