

IL RECENTE SVILUPPO INDUSTRIALE DI MADRID

Situata nella Meseta, quasi al centro della Penisola Iberica e dell'area triangolare del suo territorio provinciale — vasto 8000 kmq. e distinto in una sezione settentrionale o *serrana*, una orientale o *alcarreña* e una meridionale o *manchega* — e con l'area urbana quasi totalmente allungata tra due fiumi, il Jarama e il suo affluente Manzanares, ma col tessuto urbano addensato verso quest'ultimo, Madrid, sorta nel sec. X su una bassa collina dominante il Manzanares come fortezza a difesa della strada che raggiungeva i valichi vulnerabili della Sierra de Guadarrama, ha uno sviluppo legato al ruolo di capitale cui la avviò Filippo II.

La città però raggiunse il massimo incremento dopo la guerra civile, per l'enorme accrescimento demografico dovuto alla rilevante natalità (accompagnata da una diminuzione della mortalità in generale e infantile in particolare) seguita al conflitto, e all'ampio movimento immigratorio, parallelamente al sicuro affermarsi dell'attività industriale. Lo sviluppo delle industrie, che ha portato recentemente Madrid ad assumere anche la funzione di centro di produzione e di trasformazione (con una capacità produttiva che la pone al secondo posto, cioè dopo Barcellona, tra le città industriali spagnole, consentendo, anche se limitata, una corrente d'esportazione di vari prodotti manifatturati), ha esaltato l'espansione urbana e accelerato l'umanizzazione del paesaggio.

Lo sviluppo recente della città. — Lo sviluppo urbano recente ha decisamente inizio nel 1868 con l'espansione, oltre la cinta muraria, verso i *paseos de ronda*, secondo il progetto di C. M. De

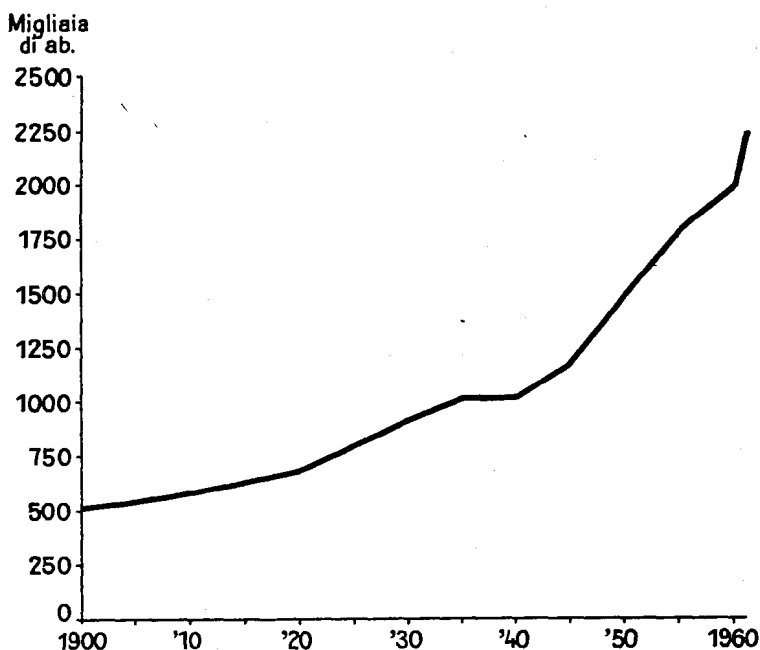
Castro. Nell'area urbana, che nel 1857, quando si pensò al nuovo sviluppo (*ensanche*), copriva 7,77 kmq. e contava 271 mila abitanti, un forte incremento (massimo nel quinquennio 1906-1910) si ebbe nella zona *extrarradio* (rispetto alle altre due, *interior* ed *ensanche*), favorito dalla saturazione edilizia dell'*interior* e dal basso costo del suolo edificabile.

Nel 1930 i limiti indicati dal progetto di ampliamento urbano del 1860 erano stati già raggiunti e si erano formate propaggini allungate oltre il confine comunale, principalmente lungo le *carreteras* di Francia, di Aragona, di Valenza, di Toledo e di Estremadura e i *caminos* di Chamartín e di Hortaleza, quindi lungo strade principali e secondarie; la città intanto aveva raggiunto 952 mila abitanti.

Questo accrescimento tentacolare per digitazioni (con dilatazione a nucleo, come al Ponte di Vallecas, a Ventas, a Tetuán, a Carabancheles, incrementati dalla ferrovia metropolitana, le cui linee radiali permettevano un rapido allacciamento col centro) fu interessato a nord-est, tra Fuencarral e Canillejas, dalla realizzazione parziale dell'ambizioso progetto di A. Soria, la Ciudad Lineal, la famosa città-giardino che, se fosse stata completata, avrebbe dovuto circondare ed unificare l'area cittadina, segnando così una delle fasi più interessanti dello sviluppo urbanistico di Madrid (1).

Nel 1933 fu elaborato un nuovo *Plan de ordenación urbana*, ma la guerra civile ne interruppe l'esecuzione; successivamente, nel 1946, fu approvato un altro piano regolatore, di larghe prospettive, e dal 1948 al 1954 si attuò l'annessione di numerosi centri suburbani: Aravaca, El Pardo, Fuencarral, Chamartín, Hortaleza, Barajas, Canillas, Canillejas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel Alto e Carabanchel Bajo. Di conseguenza si verificò un notevole aumento demografico: da 1.074.983 ab. del 1940 la popolazione di Madrid passò a 1.614.497 ab. nel 1950. L'apporto dei centri assorbiti fu talvolta veramente cospicuo: così Vallecas, annessa il 10 agosto 1950, aggiunse alla popolazione della capitale ben 87.174 abitanti e Chamartín, incorporato il 5 giugno 1948, altri

(1) M. DE TERAN, *El desarrollo espacial de Madrid a partir de 1868*, in «Estudios geográficos», Madrid, 1961, pp. 599-615.



LO SVILUPPO DEMOGRAFICO DI MADRID DAL 1900 AL 1961.

74.262 abitanti. Quanto agli aumenti di superficie, il più notevole apporto è stato dato da El Pardo con 196,4 kmq. (2).

In questi ultimi anni l'espansione urbana non ha alterato la figura tentacolare della città; a nord, il prolungamento del Paseo de la Castellana, lasciando ad occidente la strada di Fuencarral, diventa l'asse centrale di una densa zona urbana che si allunga, diluendosi ad est (fino a raggiungere Barajas e il fiume Jarama) lungo la *carretera radial* di Barcellona e avanza ad ovest, con le nuove *barriadas*, in direzione della Città Universitaria, superandola lievemente a nord. A sud l'area urbana ha praticamente inglobato Villaverde, orientata tra il Manzanares e la *carretera* di Ciudad Real; saldata al tessuto urbano è anche Vallecas, ad est dell'area

(2) INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, *Reseña estadística de la Provincia de Madrid*. Madrid, 1958, cfr. p. 45.

di Villaverde, mentre ad ovest si protendono i tentacoli di Carabancheles, la cui espansione non è stata inibita dalla esistenza di quattro cimiteri (San Lorenzo, Santa María, San Isidro e San Justo).

Attualmente Madrid — che nel 1961 contava 2.305.689 abitanti raccolti su 607 kmq. e pertanto con una densità, dati gli ampi spazi verdi, di soli 3798 ab. per kmq., oscillante, nei 12 distretti urbani (3), tra un massimo di 62.794 ab. per kmq. (distretto Centro) e un minimo di 885 ab. per kmq. (distretto Università) — si presenta in pieno accrescimento demografico e topografico. All'accrescimento demografico nel quinquennio 1956-60 ha contribuito per il 68 % il movimento immigratorio (il movimento naturale ha partecipato solo per il 32% circa), che è stato superiore a quello registrato nel quinquennio 1951-55; ciò ha imposto, accanto a molti problemi relativi ad uno adeguato sviluppo edilizio, vari problemi di mercato di lavoro in funzione della impossibilità dell'industria di assorbire l'enorme disponibilità di manodopera determinata dal flusso immigratorio con cui

(3) L'area urbana, divisa in 12 distretti, esprime per ogni distretto, al 31 dicembre (alla quale data si riferiscono, per ogni anno indicato, i dati di popolazione riportati nel testo) del 1961, una superficie, popolazione (AYUNTAMIENTO DE MADRID, *Resumen estadístico*, Madrid, 1962: in *Plano de Madrid*, f.t.) e densità di popolazione seguenti:

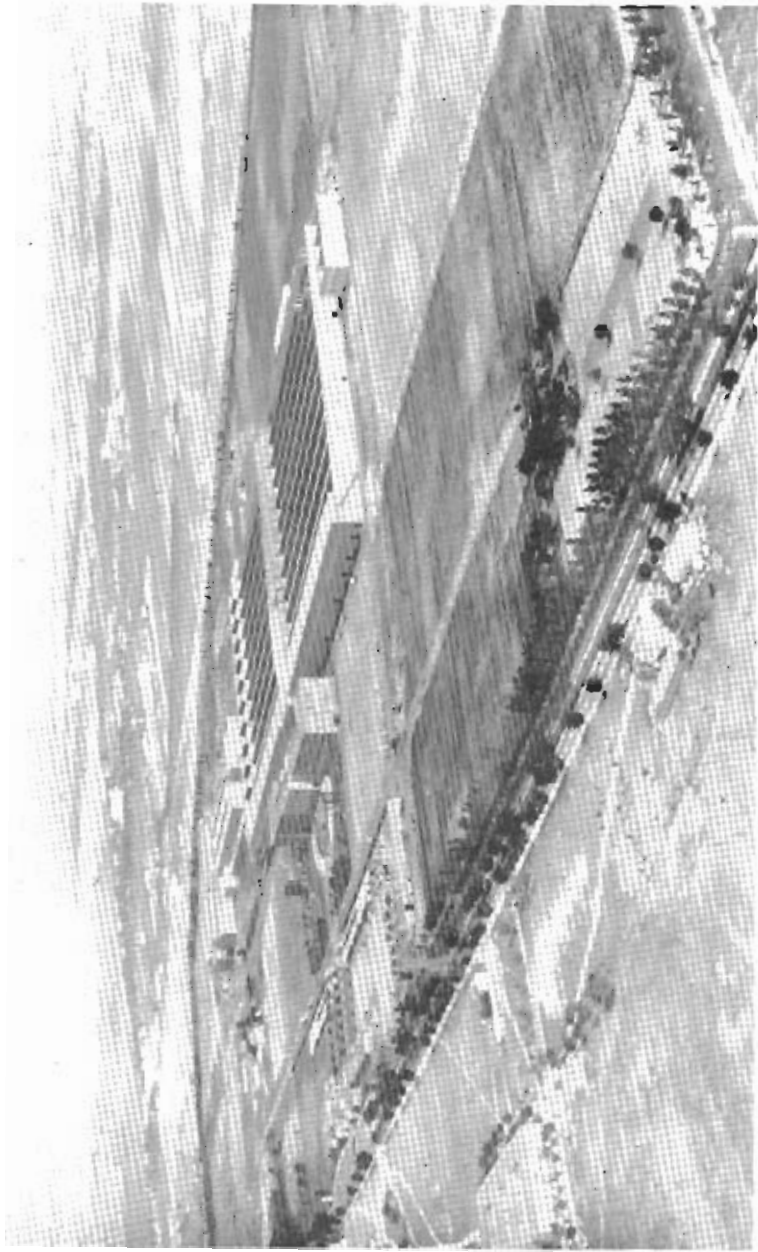
Distretto	Superficie kmq.	Popolazione ab.	Densità ab. per kmq.
I. Centro	1,6	100.471	62.794
II. Latina	32,9	87.709	2666
III. Universidad	205,4	181.944	885
IV. Chamberí	2,7	136.482	50.548
V. Tetuán	62,1	247.118	3979
VI. Chamartín	75,4	142.715	1892
VII. Ventas	27,0	214.506	7944
VIII. Buenavista	5,2	188.820	36.311
IX. Retiro-Mediodía	10,3	249.069	24.181
X. Arganzuela-Villaverde	30,1	257.408	8551
XI. Carabancheles	39,6	229.478	5794
XII. Vallecas	114,7	267.969	2336
	607,0	2.305.689	3798

Risalta la densità dei distretti interni, con un massimo nel distretto I (Centro) seguito dal IV (Chamberí) rispetto ai distretti periferici, nei quali la densità di popolazione è generalmente bassa; la più bassa densità si osserva nel distretto III (Universidad) e nel II (Latina), perché interessati dal grande parco pubblico di Casa de Campo. All'esistenza del parco pubblico di El Retiro si deve anche la sensibile contrazione della densità di popolazione del distretto interno Retiro-Mediodía.



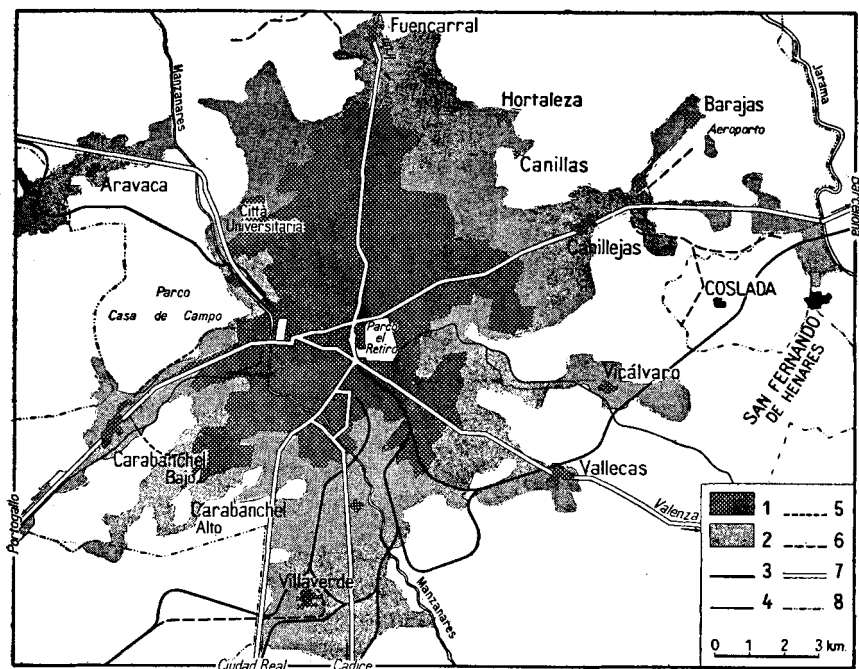
L'AREA INDUSTRIALE DI VILLAVERDE.

(fot. aerea dell'Istituto Geográfico y



LA GRANDE FABBRICA DI AUTOCARRI E.N.A.S.A. (PEGASO).

Con la sua ampia area che spicca nella Meseta essa esprime un esempio di intensa umanizzazione del paesaggio provocata dalla espansione industriale madrilena.



LO SVILUPPO TOPOGRAFICO DI MADRID NEL PERIODO 1944-1962.

Esso mostra, oltre alle grandi aree residenziali a nord, la tendenza espansiva a sud, massima verso Villaverde, in dipendenza della sua industrializzazione.

1) area urbana nel 1944; 2) area urbana nel 1962; 3) ferrovie ordinarie; 4) ferrovie a scartamento ridotto; 5) ferrovie suburbane; 6) ferrovie in costruzione; 7) strade nazionali; 8) confine comunale.

si manifesta essenzialmente la pressione di numerose province ad economia e demografia rurali.

La funzione di capitale e la sua industrializzazione sono le cause che più o meno intensamente agiscono sulla immigrazione, definendo Madrid come centro fortemente attrattivo rispetto agli altri centri della Meseta contrassegnati da una più o meno sensibile corrente di spopolamento. Tra le province ad economia depressa, tipiche per la forte emigrazione, i maggiori apporti sono dati da Toledo, Jaén, Ciudad Real; ad esse segue la stessa provincia di Madrid e, nell'ordine, le province di Guadalajara, Ávila, Segovia e Badajoz. Il flusso degli immigrati, anche per il suo prevalente

carattere di esodo rurale, stagna preferibilmente nelle zone periferiche (Vallecas, Vicálvaro, Villaverde, Tetuán, Carabancheles) più ricettive di quelle interne, ma anch'esse in fase di sovrappopolamento e con intumescenze di baracche (4).

Le masse immigrate si distribuiscono nel tessuto urbano periferico secondo una zonazione espressa dalla tendenziale coagulazione presso o lungo le strade attraverso le quali gli immigrati hanno raggiunto la capitale: così quelli che provengono dal nord si fermano nel quartiere di Peña Grande, quelli che provengono da Ávila si stabiliscono nei quartieri contigui alla strada Ávila-Madrid o alla stazione Principe Pío, i meridionali si insediano nei quartieri a sud, lungo la strada di Andalusia e presso la stazione del Mediodía (5).

Al popolamento delle zone periferiche contribuiscono anche gli spostamenti interni configurabili come correnti di insediamento periferico alimentate soprattutto dai giovani che, sposandosi, sono attratti da vantaggi economici a fissare la residenza nei quartieri esterni; ne deriva una modifica della piramide d'età fra l'area urbana centrale e quella periferica e pertanto la possibilità di indicare un'area interna « invecchiata » (buona parte dei quar-

(4) L'affollamento nelle zone periferiche appare dal rilevante numero di famiglie che dispongono di una sola camera ogni cinque persone, come si nota specialmente a Vallecas (1528 famiglie) e a Arganzuela-Villaverde (1325 famiglie); cfr. A. CABO ALONSO, *Valor de la inmigración madrileña*, in « Estudios Geográficos », Madrid, 1961, pp. 353-374. La funzione attrattiva delle aree periferiche si è accentuata dopo l'annessione dei centri suburbani, data la particolare ricettività che essi presentavano rispetto a quelle interne, saturate dalla grande immigrazione registrata sino al 1945 (J. GARCIA FERNANDEZ, *La atracción demográfica de Madrid*, in « Estudios Geográficos », Madrid, 1956, pp. 87-91).

L'inserimento degli immigrati nel tessuto urbano, che si verifica in quella forma di tumore edilizio costituito da addensamenti di capanne paragonabili a « bidonvilles » (tipica forma di sviluppo comune alle città al centro di grandi aree rurali, in quanto l'afflusso della popolazione rurale nella fascia suburbana è superiore alla capacità di assorbimento), è espressione di sviluppo economico poco avanzato (P. GEORGE, *Précis de géographie urbaine*. Parigi, Presses Univers. de France, 1961; cfr. p. 151).

(5) Il marginale aspetto di esodo urbano che manifesta la corrente di immigrazione a Madrid (MINISTERIO DE TRABAJO, *Jornadas técnicas sociales, política de empleo y movimientos migratorios*, Ponencia 6: *Migraciones interiores*. Madrid, 1960) si individua attraverso il numero di immigrati che, provenendo da province industrializzate, e pertanto con diverso livello di vita e mentalità, fissano preferibilmente la residenza in quartieri centrali e talvolta tipicamente borghesi (A. CABO ALONSO, *op. cit.*, p. 374).

tieri del Centro, Chamberí e Buenavista) rispetto a zone periferiche « giovani », come quelle dei quartieri di Vallecas, Ventas e Carabancheles (6).

La forza di Madrid quale centro di immigrazione si esercita su un'area del territorio provinciale determinata da un raggio di 25 km.; verso Alcalá de Henares e Aranjuez, da un decennio trasformate in città satelliti a carattere industriale, l'area di gravitazione urbana si allarga raggiungendo i 50 km. di raggio. Per limitare la corrente di immigrazione che incanala sulla capitale le forze demografiche del suo territorio provinciale e di quello di altre province, si è iniziata recentemente l'estensione della funzione industriale ai centri più importanti dell'area di gravitazione madrilenà, convertendoli così in nuclei di immigrazione modellati e potenziati da Madrid, la quale assume il ruolo di centro motore del proprio sviluppo, che si attuerà secondo circoli di raggio crescente in un progressivo aumento della agglomerazione urbana (7).

Le industrie madrilenne. — I primi nuclei dell'attività industriale madrilenà — alcuni dei quali, a prevalente carattere artigianale, si possono già identificare al tempo dei re cattolici — sono la Casa de la Moneda nella Calle Segovia, le stamperie di carte valori di Calle San Mateo, le fabbriche di birra di Leganitos, di Lavapies e di Santa Bárbara, le fonderie di Daoiz, di Velarde e di Recoletos, la famosa fabbrica di tappeti di Santa Bárbara e la fabbrica di argenterie Martínez, che impiegò fino a 200 operai (8).

Nel 1905 nell'industria madrilenà (che conta circa il 30 % del totale degli addetti nell'industria dell'abbigliamento) è ancora largamente diffuso il livello artigianale; nel 1923 si nota un sensibile aumento delle piccole industrie, molte delle quali inquadrabili nell'artigianato e scarsamente significative fino al 1936 (anno in cui la situazione dell'industria madrilenà appare ormai carat-

(6) CAMARA OFICIAL DE COMERCIO DE MADRID, *Distribución topográfica y estructura del comercio de Madrid*. Madrid, 1962; cfr. p. 5.

(7) M. DE TERAN, *op. cit.*, pp. 614-615.

(8) R. DE LUCAS ORTUETA, *Madrid, ciudad industrial. Aspectos sociales de esta transformación*. Madrid, Ministerio de Trabajo, Escuela Social de Madrid, 1953.

terizzata dalle imprese metalmeccaniche), ma valutabili come germi di industrializzazione (9).

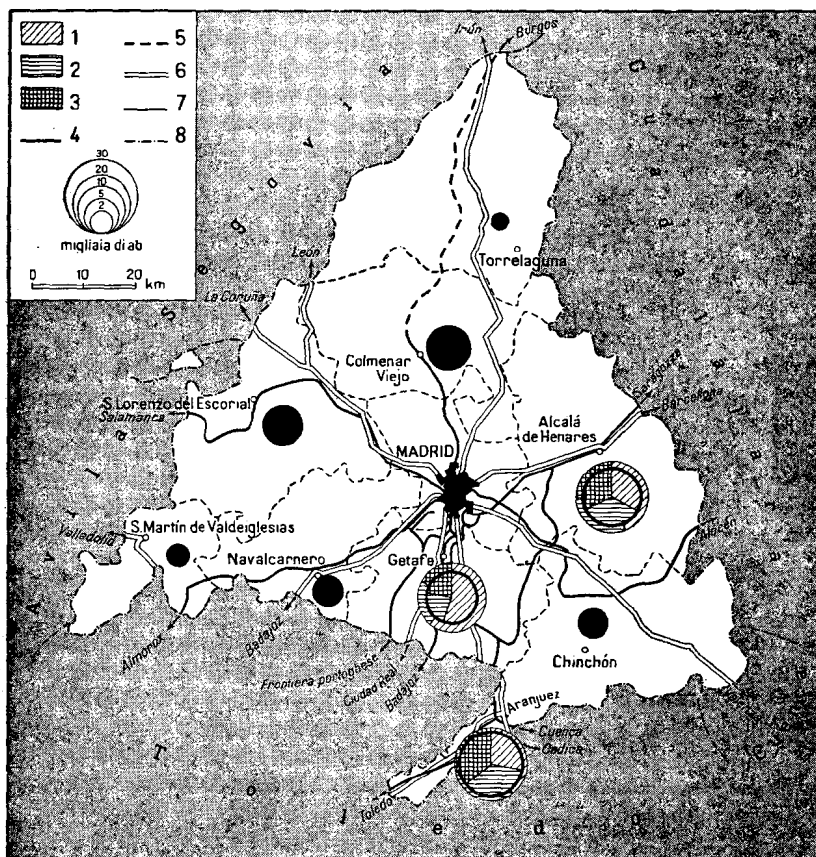
Il determinarsi della funzione industriale madrilenas è stato rapido dopo la guerra civile, e l'annessione dei centri suburbani ha ampiamente influito sullo sviluppo delle industrie. Facendo pari a 100 l'indice industriale della capitale nel 1940, si constata che prima dell'annessione dei centri vicini, e cioè fino al 1948, esso sale a 167, mentre nel 1950, dopo l'annessione di tali centri, eccettuato Villaverde, giunge a 177, con incremento notevole del numero delle piccole e medie imprese (10).

Tra le industrie continuano ad affermarsi le metallurgiche e le meccaniche. Prima del 1940, nell'area madrilenas esistevano solo sei importanti impianti di fusione o lavorazione dei metalli; nel 1952 le imprese metalmeccaniche medie e grandi erano circa 60, includendo le aeronautiche e le radioelettriche, e alcune di esse raggiungevano i mille operai.

La composizione della popolazione industriale madrilenas nel 1960 è rappresentata essenzialmente dagli addetti alle industrie manifatturiere e alle industrie delle costruzioni. Le industrie manifatturiere (in cui si raccoglie circa il 24 % della popolazione attiva, distribuito in 14.000 unità locali, comprese quelle artigianali) mostrano la netta prevalenza della classe metalmeccanica (circa il 50 % del totale degli addetti alle industrie manifatturiere), alla quale seguono, nell'ordine, ma a considerevole distanza, la classe chimica, la tessile e dell'abbigliamento e quella della carta e derivati; tra le altre attività, in gran parte di modesta importanza, sono degne di rilievo quelle della lavorazione del legno, della pelle e del cuoio e quelle alimentari. Le industrie delle co-

(9) J. M. DE ORIOL Y URQUIJO, *La industria madrileña en el siglo XX dentro del marco nacional*. Conferencia pronunciada el día 18 de diciembre del 1962 en la Cámara Oficial de la Industria de Madrid. Madrid, Imp. F. Domenech, 1963.

(10) CÁMARA OFICIAL DE LA INDUSTRIA DE MADRID, *Memoria-Anuario industrial 1960-61*. Madrid, 1962. In tale espansione industriale bisogna evidentemente tener conto (più che del numero bruto delle ditte industriali, poco significativo) degli ampliamenti o della contrazione degli stabilimenti in base al maggiore o minore impiego di manodopera, chiaramente integrativi nella valutazione del potenziale industriale. Così nel 1945 nel quartiere di Ríos Rosas lavoravano quattro fabbriche di bevande con un totale di 70 operai; oggi sono ridotte a tre, ma con complessivi 107 operai. Così pure le industrie tessili di Vallehermoso, attualmente ridotte a due, ma con numero di operai raddoppiato (A. CABO ALONSO, *op. cit.*, p. 359).



LE DIRETTRICI DI SVILUPPO DELL'AREA INDUSTRIALE DI MADRID.

L'industrializzazione dei satelliti urbani e la sua interdipendenza con lo sviluppo demografico sono messe in evidenza dalla ripartizione della popolazione attiva e dall'incremento demografico tra i due ultimi censimenti (1950 e 1960, corrispondenti rispettivamente ai cerchi concentrici) rispetto alla stasi demografica (cerchi neri) che contrassegna quasi totalmente gli altri centri intorno a Madrid, anche se capoluoghi di *partido judicial*.

- 1) addetti all'industria; 2) addetti all'agricoltura; 3) addetti al settore terziario; 4) ferrovie; 5) ferrovie in costruzione; 6) strade nazionali; 7) confine di *partido judicial*; 8) confine di provincia.

struzioni, con numero di addetti pari al 12,5 % della popolazione attiva (11), sono molto sviluppate, tanto da superare lievemente le metalmeccaniche che concentrano un numero di addetti pari all'11,9 % della popolazione attiva.

In complesso la popolazione industriale di Madrid occupata nelle industrie manifatturiere e nelle industrie delle costruzioni raggiunge circa il 37 % della popolazione attiva; sommando gli addetti alle altre industrie, risulta una popolazione totale industriale pari al 44 % della popolazione attiva. La funzione industriale appare pertanto di gran lunga superiore alla funzione commerciale, che ne assorbe il 14 % (12); questa percentuale è però, molto probabilmente, inferiore alla realtà, come si può facilmente arguire solo che si pensi alle difficoltà che s'incontrano nelle rilevazioni statistiche circa la partecipazione dei familiari all'attività dichiarata dal capo famiglia commerciante.

(11) Il rilevante numero di salariati nelle imprese madrilene delle costruzioni dipende dalla attrazione che esse esercitano sui « campesinos » immigrati, data la minore specializzazione richiesta rispetto alle altre industrie. E' questo un aspetto della mobilità sociale dal settore primario (in cui dominano i salariati occasionali e mal retribuiti) verso altre attività.

(12) L'attività commerciale, che si palesa come una delle più antiche funzioni urbane (tra le zone più note per traffico commerciale si indica la Plaza Mayor, descritta da F. Iñiguez Almech « mercado de pan y de carne desde 1532 al menos, con carnicería instalada en edificios del Concejo; repletos de tiendas y bodegones los porches y casas; tenía toril para sus fiestas y conservaba postes de madera »; cfr. R. GARCIA ASER, *Algunas notas sobre el caserío de la Plaza Mayor y la actividad de sus moradores*, in « Estudios Geográficos », Madrid, 1961, pp. 615-621), conta 46.660 ditte che si occupano specialmente dei prodotti alimentari (con negozi localizzati prevalentemente nel distretto Retiro-Mediodía) e, con grande rilievo, dei tessuti e abbigliamento (addensandosi nei distretti Centro, Retiro-Mediodía, Buenavista e Tetuán).

La funzione commerciale si distribuisce variamente nel tessuto urbano, configurandosi spazialmente in centri o nuclei e aree commerciali contrastanti con zone quasi completamente vuote, come quell'ampia fascia attraversata dall'Avenida del Generalísimo, dal Paseo de la Castellana, dal Paseo Calvo Sotelo e dal Paseo del Prado.

Il nucleo principale commerciale è costituito dal « Centro » (con una zona d'influenza che si espande sulla maggior parte dell'area urbana) e il suo punto nevralgico è la Puerta del Sol, cui si saldano le arterie commerciali rappresentate dall'Avenida José Antonio e dalle vie Magdalena, Toledo, Atocha, Fuencarral, Hortaleza e San Bernardo. Altri nuclei commerciali importanti, con proprie zone di influenza, sono Torrijos-Goya, Glorieta de Cuatro Caminos-Bravo Murillo.

Come aree commerciali si individuano i quartieri di Chamberí, Argüelles, Salamanca e Ibiza (CAMARA OFICIAL DE COMERCIO DE MADRID, *op. cit.*, p. 28). Un particolare cenno merita la zona commerciale del Rastro.

Il movimento urbano annuale di viaggiatori (nel triennio 1959-61), trasportati dalla rete superficiale e sotterranea, è stato pari a 800 milioni di unità. La rete

Per completare il quadro della ripartizione della popolazione attiva madrilenas (13) bisogna considerare anche le funzioni amministrativa e finanziaria e le attività dei servizi, che attraggono il 36 % degli occupati, e infine altre attività (agricoltura, silvicoltura, caccia ed attività non specificate) espresse dal rimanente 6 %.

Alla popolazione attiva si contrappone la popolazione inattiva, che riunisce circa il 54 % della popolazione totale.

Confrontando la composizione della popolazione industriale di Madrid con quella di Barcellona, la prima città industriale della Spagna, si rileva come l'industria madrilenas nelle classi metallurgica e meccanica e nel ramo delle costruzioni (che prevale decisamente sulle altre) superi quella barcellonese, dove hanno ampio sviluppo soprattutto la classe tessile e delle confezioni e quella metalmeccanica e chimica. Complessivamente la popolazione attiva di Barcellona è per il 61 % occupata nelle industrie e per il 19 % nel commercio (14).

Per quanto concerne la ripartizione numerica delle industrie madrilenas si nota — seguendo la classificazione adottata dalla

di superficie, che trasporta circa il 50 % dei viaggiatori attraverso autolinee, servizi tranviari (che attirano la metà dei viaggiatori di superficie) e, marginalmente, filotranviari, ha come centro di massima intensità la Plaza de Cibeles, dalla quale passano annualmente più di 200 milioni di viaggiatori. La rete sotterranea, che trasporta il rimanente 50 %, è rappresentata dalla ferrovia metropolitana avente come centro la Puerta del Sol. Molto meno importante la circolazione attuata da taxi e macchine private.

(13) Le valutazioni statistiche, relative alla composizione della popolazione attiva e della popolazione industriale madrilenas, sono state ottenute, nella ricerca di un valido ed effettivo quadro della funzione industriale di Madrid (funzione generalmente espressa come potenziale totale della provincia madrilenas), con la collaborazione del Consejo Económico Sindical de la Provincia de Madrid (che, nel programma di studi rivolti dal Consejo Económico Nacional a tutte le province per la maturazione di iniziative di sviluppo economico, ha elaborato e pubblicato *Perspectivas de desarrollo económico de la Provincia de Madrid en los próximos cinco años*), della Delegación del Ministerio de la Industria e del Gabinete técnico de la Vicesecretaría de Ordenación Económica, nonché attraverso i dati della Dirección General de Empleo (Servicio de Censos Laborales), e, come materiale integrativo, degli studi compiuti dal Banco de Bilbao (*Renta Nacional de España y su distribución provincial 1960*, Bilbao, 1963). Fondamentali sono state le rilevazioni e informazioni fornite dalla Cámara Oficial de la Industria de Madrid.

(14) AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Estadística municipal. Resumen del año 1960*, Barcellona, 1961.

Cámara Oficial de la Industria de Madrid (15) — che le grandi imprese nel periodo 1953-61 sono rimaste quasi stazionarie; un sensibile aumento si registra invece in quelle identificabili come medie e piccole. L'incremento è minimo, relativamente alle industrie medie, in quelle metallurgiche e di trasformazione, del legno e della carta e derivati. Le piccole imprese diffuse soprattutto come espressioni dell'artigianato, mostrano incremento nell'industria delle costruzioni edili e nell'industria del legno.

Attualmente gli addetti alle industrie metalmeccaniche sono in buona parte occupati in opifici che superano i 500 operai; abbastanza numerose nell'industria della carta e derivati le fabbriche che riuniscono da 250 a 500 operai, e nell'industria tessile e dell'abbigliamento, come pure in quella del materiale da costruzione, gli stabilimenti che impiegano da 100 a 250 operai (16).

Questo limitato numero di opifici industriali madrileni con oltre 500 operai, concentrati, o quasi, solo nei rami e nelle classi più progredite, mette in evidenza, assieme alla scarsa percentuale di personale tecnico e ai bassi salari, l'inadeguatezza della struttura di Madrid quale grande città industriale, e pertanto la necessità di una sistematica trasformazione, dato che soprattutto i grandi organismi industriali hanno facilità e sensibilità di adattamento ai rinnovamenti tecnologici.

La produzione industriale. — L'attività industriale madrilena ha manifestato considerevole aumento di produzione dopo il 1955

(15) Negli accertamenti statistici della Cámara Oficial de la Industria de Madrid, le industrie vengono classificate in grandi (quelle che sono proprietà di società e perciò dipendenti fiscalmente dalla Hacienda Pública), medie (quelle considerate di proprietà individuale, che contribuiscono secondo le imposte stabilite nella tariffa III) e piccole (le quali rientrano per contributi nella tariffa IV, che comprende Artes y Oficios).

E' evidente che tale classificazione fiscale non rispecchia fedelmente la realtà, se si eccettuano le piccole industrie che, non disponendo di installazioni di forza motrice né di mezzi meccanici (e per questo più esattamente inquadrabili nell'artigianato) risultano praticamente bene individuabili.

(16) La Cámara Oficial de la Industria de Madrid realizza sin dal 1959 inchieste bimestrali, i cui risultati vengono analizzati quantitativamente e opportunamente elaborati (anche se parziali, perché molte ditte non rispondono, ma indicativi per la notevole partecipazione delle industrie grandi e medie) e pubblicati nel «Boletín de Estadística Industrial», cui si affiancano altre pubblicazioni aventi lo stesso scopo (situazione, evoluzione e prospettive dell'industria madrilena), tra le quali molto dettagliata la *Memoria-Anuario Industrial*.

a causa dell'ampia disponibilità di energia elettrica (controllata negli anni precedenti da severe restrizioni), anche se si riflettono su di essa, per diversi aspetti, le contingenze particolari della politica economica interna con l'entrata in vigore del Plan de Estabilización (17) rivolto a raggiungere il risanamento monetario e a ristabilire la normalità economica.

Il valore della produzione, che corrisponde al 90 % del totale industriale della provincia, nel periodo 1955-61 si è quasi raddop-

(17) Il Plan de Estabilización, vasto piano di misure economiche elaborato nel 1959 (in seguito alla partecipazione della Spagna all'O.E.C.E.) con la collaborazione di esperti di questo organismo internazionale, rappresenta il primo sforzo per staccarsi definitivamente da una critica situazione economica, massimamente sfavorevole sino al 1936 (perché i settori industriali erano sottoposti alla pressione di interessi stranieri e pertanto in posizione « semicoloniale ») e in difficile e lenta ripresa dopo la guerra civile, quando si iniziò l'accelerazione verso l'industrializzazione, sia per elevare la produzione totale e il reddito nazionale, sia per assorbire l'eccesso di manodopera causato dal forte incremento demografico (H. PARIS EGUILAZ, *Expansión, recesión y reactivación económica 1951-61*, in « Anales de Economía », Madrid, 1962, pp. 131-288).

Realizzato nel 1960 questo Plan de Estabilización, si è dato impulso alla seconda tappa (G. COLLAR, *Informe ante la Junta general de Accionistas celebrada el día 29 de Abril de 1961*, Banco de Bilbao, Bilbao, 1961), cioè la riattivazione economica come transizione alla terza ed ultima tappa, ossia lo sviluppo equilibrato secondo un preciso Plan de Desarrollo che comprende, secondo le conclusioni che hanno tratto dai loro studi gli esperti del Banco Mondiale, la necessità di riformare per alcuni aspetti l'amministrazione, la modernizzazione della RENFE (Red Nacional Ferrocarriles Españoles), la riparazione e la manutenzione più intensa delle strade, l'aumento di produttività e l'incremento del turismo (misure queste già prospettate nel Plan Nacional de la Vivienda, nel Plan Nacional de Carreteras, nel Plan de modernización de la RENFE, nel Plan de Obras de Regadío, nel Plan de Energía Eléctrica y Acero, ecc.; cfr. H. PARIS EGUILAZ, *La política de desarrollo económico y el caso de España*, in « Anales de Economía », Madrid, 1962, pp. 3-74).

Con l'attuazione del Plan de Desarrollo — che deve fissare più radicalmente la politica estera e riaffermare, data la debilitazione del saldo con l'estero nel 1961 e 1962, la protezione dell'esportazione (E. FUENTES QUINTANA, *Problemas actuales de desarrollo económico español*, in « Anales de Economía », Madrid, 1963, pp. 93-112) — la Spagna ha fiducia di avvicinarsi (specie se si terrà conto delle proposte degli economisti locali) ai livelli di produzione e consumo dei paesi europei più avanzati.

La prospettata partecipazione al Mercato Comune Europeo, che dovrebbe essere realizzata, secondo gli economisti spagnoli, prima parzialmente e per determinati prodotti (e solo economicamente, secondo H. PARIS EGUILAZ, *op. cit.*, p. 63), e totalmente solo quando le circostanze economiche lo permetteranno (G. COLLAR, *op. cit.*, p. 176), toglierà la Spagna dalla sua pericolosa posizione marginale, aiutandola ad inserirsi nel quadro economico europeo (cfr. anche H. PARIS EGUILAZ, *La capacidad financiera de España y los programas de desarrollo*, in « Anales de Economía », Madrid, 1961, pp. 3-18; J.R. LASUEN, *Estructura y desarrollo económico*, *ibid.*, pp. 19-125).

Per una completa valutazione della situazione industriale madrilena in riferimento a queste vicende di politica economica interna cfr. CAMARA OFICIAL

piato (è passato infatti da 9 a circa 16 miliardi di *pesetas*), continuando a contribuire largamente (con quasi il 30 %) al reddito totale provinciale.

Tenendo conto del valore percentuale della produzione raggiunta in tale periodo dai singoli rami e classi industriali, si rileva che continuano a prevalere le industrie metalmeccaniche (18) e le industrie delle costruzioni; fra le altre, dopo le chimiche, che conservano notevole risalto, spiccano, in base all'incremento raggiunto, le industrie tessili e dell'abbigliamento rispetto a quelle del legno e alle alimentari, e segnatamente a quelle della pelle e del cuoio e alle industrie cartarie.

Le classi metallurgica e meccanica, tradizionalmente le più potenti, si concretano in quasi tutte le sottoclassi (metallurgia e siderurgia, apparati e accessori elettrici, macchine motrici elettriche e non elettriche, prodotti metallici e meccanici vari) in una produzione apprezzata e per la quale esistono progetti di ampliamento e miglioramento nelle imprese maggiori, e particolarmente in quelle con più di 100 operai.

L'industria delle costruzioni rivela in tutte le classi (edilizia privata e lavori pubblici, cemento e derivati, ceramica e vetro) una accentuata attività nelle imprese con più di 100 operai; l'aumento del costo della manodopera è reso meno sensibile dalla maggiore produzione e dalla relativa stabilità del costo delle materie prime.

Molto ben definita, sia per valore che per incremento di pro-

DE LA PROVINCIA DE MADRID, *Memoria-Anuario industrial 1959-60*. Madrid, 1961; ID., *Memoria-Anuario industrial 1960-61*. Madrid, 1962. Un utile esame comparativo con gli anni precedenti, parallelamente all'analisi della situazione commerciale, si ricava da CAMARAS OFICIALES DE COMERCIO Y DE LA INDUSTRIA DE MADRID, *La economía de Madrid en 1955-56 (Memoria comercial e industrial)*. Madrid, 1956.

(18) Il potenziamento della industria metalmeccanica trova risonanza in tutta la Spagna, che in tal senso sta concretando grandi sforzi di ampliamento e modernizzazione degli impianti per aumentare la produzione e migliorare i costi. Tra le province spagnole, la più orientata a questo ritmo di accrescimento è quella di Biscaglia (la cui catena di altoforni manifesta un intenso miglioramento), seguita dalle province della Guipúzcoa, di Barcellona e di Madrid.

Accanto alle industrie metalmeccaniche e alle industrie delle costruzioni, che mantengono, nel periodo 1955-61, circa il 30 % del valore percentuale della produzione madrileni, si nota il deciso incremento delle industrie chimiche (passate da 10,3 a 12,4 %) e il sensibile incremento delle industrie tessili (da 5,5 a 6,2 %).

duzione, è la situazione della classe delle industrie chimiche, decisamente sviluppata nelle tre sottoclassi: dei prodotti farmaceutici, della profumeria (che vanta un'antica tradizione a Madrid), cosmetica e detergenti, e dei prodotti chimici industriali. La produzione è favorita dal costo relativamente basso delle materie prime. Il primo posto per valore di produzione spetta ai prodotti farmaceutici, che nel 1961, con oltre due miliardi di *pesetas*, hanno rappresentato quasi il 50 % del totale della produzione industriale chimica.

Più accentuatamente delle industrie alimentari, individuabili soprattutto nelle fabbriche di birra e bevande varie, ma poco significative e inadeguate alla città, che è il primo centro di consumo della Spagna, si sono sviluppate le industrie del legno e dei mobili (con marcato incremento nel 1961), e più attivamente le industrie tessili (accanto alle industrie dell'abbigliamento), le quali, pur essendo di installazione recente (prima del 1940 esistevano solo due imprese importanti), sono già numerose e con produzione in notevole incremento e orientata — oltre che verso le fasi intermedie della lavorazione della lana e del misto — anche verso la lavorazione del cotone e del rayon, con una produzione di fibra e di misto, di tessuti correnti e speciali e di maglieria.

Le industrie della pelle e del cuoio e quelle della carta e cartotecnica e delle poligrafiche ed editoriali, che hanno registrato ultimamente un sensibile aumento del costo di produzione in dipendenza dell'aumento del costo della manodopera e delle materie prime, rivelano uno scarso incremento.

La produzione complessiva dell'industria madrilenica ha toccato in media, nel triennio 1959-61, i 15 miliardi di *pesetas*, di cui circa l'1,2 % è destinato all'esportazione. I prodotti maggiormente esportati sono macchine motrici e ferramenta, veicoli e pezzi di veicoli, materiale da segnalazione, apparati elettrici, prodotti chimici e farmaceutici. I paesi di destinazione (almeno in base ai dati del triennio 1959-61) sono soprattutto Portogallo, Stati Uniti, Brasile, Venezuela, Cile e Marocco. Modesta la quantità di merci (per un valore di circa 2 milioni di *pesetas*, in media) avviata in Italia.

La struttura attuale dell'industria madrilenica, sostenuta dalle

larghe disponibilità di energia elettrica e di carbone (19), che ne permettono un ulteriore sviluppo anche attraverso la realizzazione di nuovi impianti, lascia pensare, secondo le prospettive del costo della manodopera e delle materie prime, a una sempre più diretta partecipazione della capitale alla vita economica della Spagna.

Per un più fecondo avvenire delle industrie operano a Madrid varie scuole tecniche ed istituti universitari (20), affiancati a centri di ricerca scientifica che si dedicano alla preparazione tecnica e alla qualificazione del personale, nonché alla ricerca e accertamento di mezzi tecnologici sempre più progrediti.

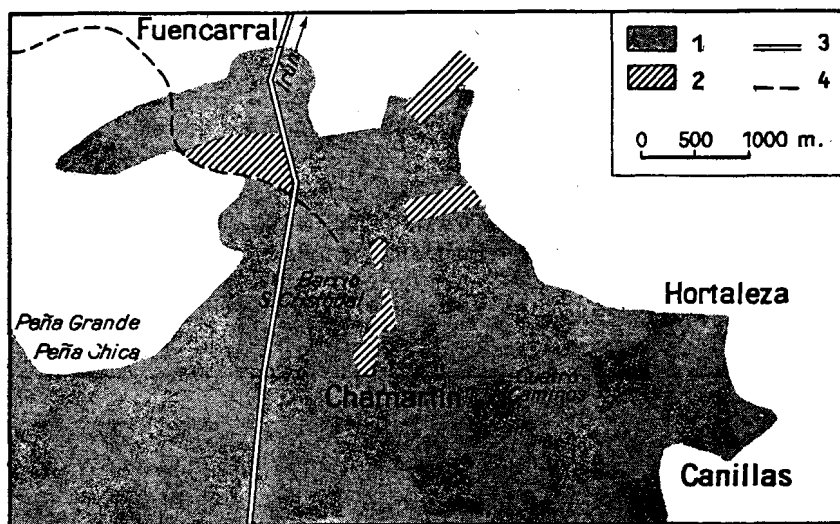
Le aree industriali. — La divisione della città in 12 distretti (I. Centro; II. Latina; III. Universidad; IV. Chamberí; V. Tetuán; VI. Chamartín; VII. Ventas; VIII. Buenavista; IX. Retiro-Medio-día; X. Arganzuela-Villaverde; XI. Carabancheles; XII. Vallecas), ognuno con una propria fisionomia e densità di popolazione, induce a rilevare per ciascuno di essi la distribuzione delle industrie e del loro tipo prevalente, per poter procedere poi alla identificazione e descrizione delle aree urbane più interessanti dal punto di vista dell'attività industriale.

In base alle valutazioni effettuate dalla Cámara Oficial de la Industria de Madrid si osserva, oltre all'addensamento delle grandi industrie nei distretti IX, VIII e X e delle industrie medie nei distretti V, IX e X (mentre le piccole industrie, segnatamente

(19) CAMARA OFICIAL DE LA INDUSTRIA DE MADRID, *Memoria-Anuario industrial 1959-60*, cit.; ID, *Memoria-Anuario industrial 1960-61*, cit.

(20) Scuola di ingegneri edili, industriali, minerari, navali, delle telecomunicazioni, elettrotecnici; Scuola superiore di architettura; Scuola di periti edili e periti industriali; centri privati di studi tecnici; Facoltà di Scienze (sezione di Fisica e sezione di Chimica); scuole di lavoro (Escuela de Maestría Industrial); Scuola di ceramica; Scuola di apprendistato industriale; Scuola di formazione professionale; Scuola Nazionale di Arti grafiche; Istituto sindacale di formazione professionale.

Di tutte queste scuole e istituti, convergenti verso una larga e adeguata formazione professionale, ma ancora limitatamente frequentate (con conseguenze nettamente sfavorevoli nel raggiungimento di una massa operaia qualificata in funzione della industrializzazione) le più apprezzate e in fase di continuo sviluppo sono la Scuola di Ingegneri edili e la Scuola di periti industriali (che tra l'anno 1954-55 e l'anno 1959-60 hanno più che raddoppiato il numero di studenti immatricolati), alle quali segue, nell'ordine, l'Istituto Sindacale di formazione professionale «Virgen de la Paloma» (CAMARA OFICIAL DE LA INDUSTRIA DE MADRID, *Memoria-Anuario industrial 1960-61*, cit., p. 36 e segg.).



L'AREA INDUSTRIALE DI FUENCARRAL.

1, area urbana; 2, zone industrializzate; 3, strada nazionale; 4, ferrovia in costruzione.

rappresentative dell'artigianato, appaiono più dense nei distretti I, IX e VII), che nei distretti IX e X si accentrano in buona parte le industrie metalmeccaniche, le industrie del cuoio e delle pelli, le industrie alimentari, le industrie del caucciù e derivati. A tali industrie, differenziando il IX distretto dal X, si aggiungono nel IX distretto le industrie tessili e dell'abbigliamento e quelle cartarie, e nel X distretto le chimiche, quelle delle sostanze grasse e le elettriche. Il V distretto riunisce specialmente le industrie dell'abbigliamento, le metalmeccaniche, le chimiche, quelle dei grassi e derivati, del materiale da costruzione, le alimentari e della carta e derivati, qualificandosi anche come distretto particolarmente artigiano.

Questo quadro puramente indicativo della concentrazione quantitativa delle industrie nei vari distretti serve ad individuare come spiccatamente industriali i distretti Retiro-Mediodia e Arganzuela-Villaverde, ma solo attraverso ricerche dirette è possibile definire le aree urbane veramente industrializzate.

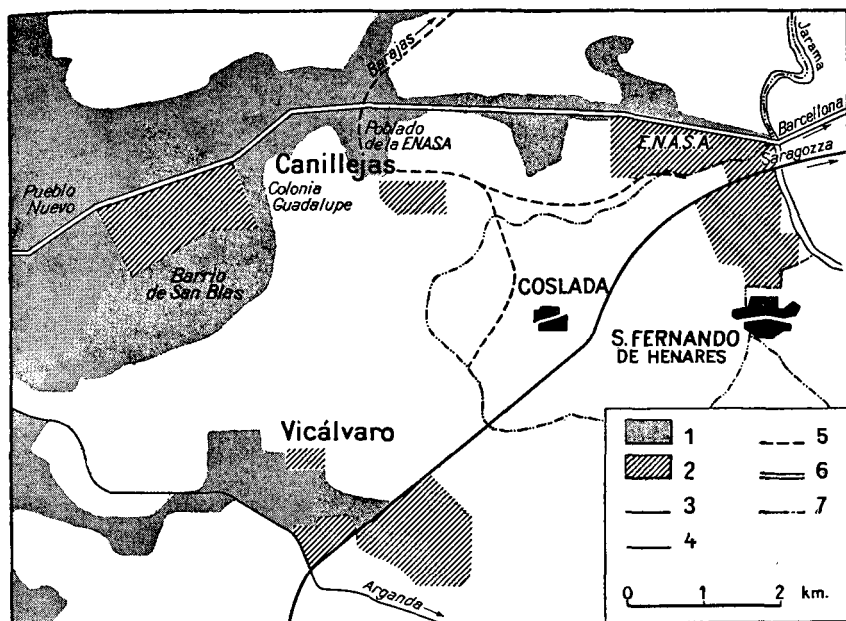
Dalla osservazione diretta e dalla intensità edilizia a scopo industriale si rileva che una importante cintura industriale avvolge la città, configurandosi specialmente, anche se in modo discontinuo, da Fuencarral a Carabancheles e interessando variamente Canillejas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde e Carabanchel Alto; l'addensamento industriale diventa considerevole nel settore tra Canillejas, dove l'area industriale raggiunge San Fernando de Henares (espandendosi fuori del territorio comunale e toccando il fiume Jarama), e Villaverde.

Questa fascia discontinua, cui si aggiungono varie zone industriali nell'interno del tessuto urbano, spiegando la densità industriale del IX distretto e aumentando la densità del X, sembra potersi suddividere in tre aree: l'area di Fuencarral, l'area contenuta tra Canillejas, San Fernando de Henares e Vicálvaro, e infine l'area che, dopo il rettangolo industriale di Vallecas, avvolge Villaverde integrandosi con quella di Carabanchel Alto.

L'area industriale di Fuencarral è piuttosto modesta, come grado di industrializzazione, data l'incompleta realizzazione dei tronchi di allacciamento ferroviario con Hortaleza-San Fernando de Henares e Vicálvaro e, ad ovest, con Las Matas, messi in programma insieme con le stazioni di Fuencarral e Chamartín, destinate rispettivamente a merci e passeggeri. Essa però conferisce decisamente carattere industriale al distretto di Tetuán con le due zone appoggiate alla strada Madrid-Irún e con la fascia allungata verso Hortaleza. Nell'area di Fuencarral, che accoglie varie fabbriche (importante la produzione di ceramica), si può includere la zona industriale di Chamartín col suo complesso di industrie speciali concentrate presso il Barrio di San Cristóbal.

Identificabili come aree recenti, ma di rilevante industrializzazione, sono quelle sviluppate lungo le direttrici Canillejas-San Fernando de Henares e stazione Atocha-Villaverde-Getafe, nel settore sud-orientale del territorio urbano, favorito da servizi ferroviari e da grandi vie di comunicazione. Su queste aree gravitano rispettivamente la zona industriale di Vicálvaro e quella di Vallecas, chiaramente tesa, col suo asse di espansione, in cui rientra il quartiere operaio e industriale del Pozo del Tío Raimundo, verso l'area di sviluppo industriale di Villaverde.

L'area Canillejas-San Fernando de Henares-Vicálvaro, limi-



L'AREA INDUSTRIALE CANILLEJAS-SAN FERNANDO DE HENARES-VICALVARO.

1) area urbana; 2) zone industrializzate; 3) ferrovie ordinarie; 4) ferrovie a scartamento ridotto; 5) ferrovie in costruzione; 6) strade nazionali; 7) confine comunale.

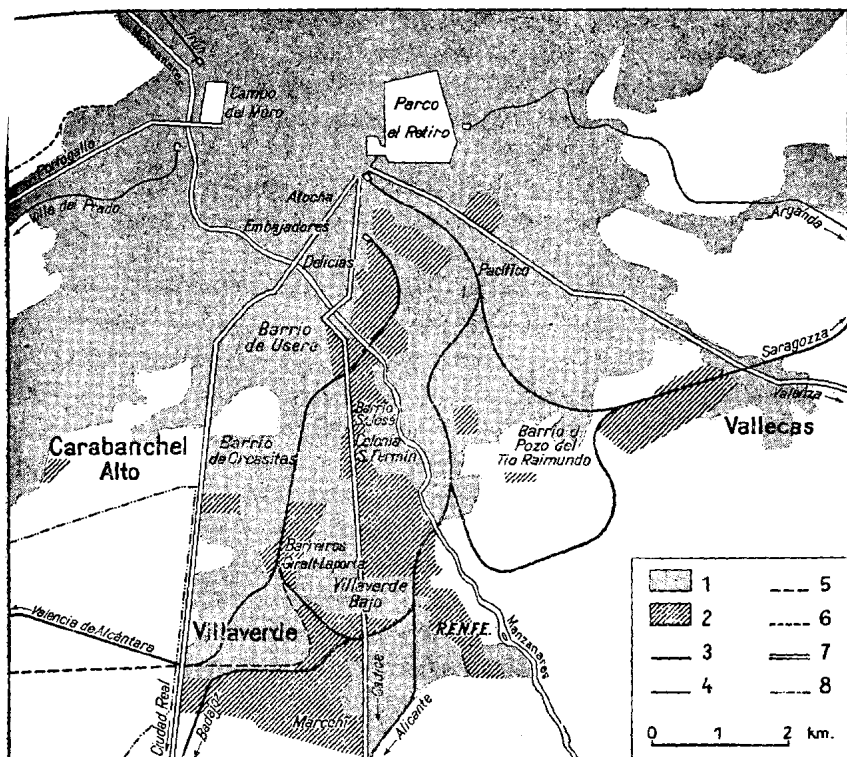
tata tra il quartiere Pueblo Nuevo, la strada per Barcellona, un tratto del Jarama e l'allineamento San Fernando de Henares-Vicálvaro (configurabile in gran parte con la ferrovia per Saragozza) e Vicálvaro-Pueblo Nuevo, si presenta interessata da strade di traffico e da allacciamenti ferroviari (di cui si sta attuando l'ampliamento) con San Fernando de Henares e Vicálvaro (che dispone dell'incrocio della ferrovia per Saragozza con la ferrovia per Arganda, allargando la possibilità dei trasporti verso sud-est) e da un'attiva rete stradale con Coslada, Canillejas e Barajas. Essa ha inizio con la vasta superficie quasi rettangolare affacciata sulla strada per l'Aragona e sviluppata tra Pueblo Nuevo, la Colonia de Guadalupe e quasi fino al Barrio de San Blas, e si prolunga, dopo una zona destinata a depositi, addossata alla ferrovia in costruzione per Barajas, nella importante zona che si estende

a nord di San Fernando de Henares, per circa 200 ha., quasi totalmente coperta dagli stabilimenti della « Empresa Nacional de Autocamiones S.A. » (ENASA), la cui produzione può raggiungere i 50 automezzi al giorno. Altri notevoli impianti industriali, chimici, metalmeccanici e di materiale da costruzione, si hanno a Canillejas e Vicálvaro. L'industrializzazione di quest'area, nella quale possono includersi le fabbriche di Barajas, si configura principalmente dopo il 1956, con l'inizio dell'attività produttiva della ENASA (Pegaso) che, attraverso l'attuazione del Poblado de la ENASA, a 3500 m. dagli stabilimenti, ha influito enormemente anche sulle condizioni di vita della massa operaia.

L'altra area di industrializzazione, relativa a Vallecas, Villaverde e Carabanchel Alto, si incentra essenzialmente su quella di Villaverde, compresa tra il Manzanares e la strada per Ciudad Real (con un marcato asse di sviluppo rappresentato dalla strada per l'Andalusia). Tale area è servita da varie strade d'importanza nazionale e locale e da collegamenti ferroviari per Alicante, per Badajoz, per Valencia de Alcántara, ecc.

Quest'area, compenetrata con le industrie dei quartieri di Atocha, Embajadores, Pacífico e Delicias, si estende, dopo il Ponte di Andalusia, iniziando dal quartiere Usera, sviluppandosi lungo la strada per Cadice e inglobando i quartieri di La China, San José, Colonia de San Fermín e ampliandosi verso il Barrio de Orcasitas, per infiltrarsi, attraverso Oroqueta, tra Villaverde Bajo e Villaverde Alto ed espandersi successivamente a sud secondo un vasto trapezio racchiuso tra il Manzanares e Retamar. Nella concentrazione degli stabilimenti industriali che operano nella classe metallurgica, meccanica, chimica, cartaria, ecc., trovano rilievo la « Barreiros Diesel » (con una produzione annua di circa 8 mila trattori e 6 mila autocarri (produzione che, sommata a quella dell'E.N.A.S.A., fa di Madrid la più potente città spagnola nell'industria di autocarri e trattori), la « Marconi Española » (che per produzione di materiale elettrico ed elettronico è la prima tra le industrie similari spagnole), i « Talleres de la Renfe » (materiale ferroviario) e, tra le industrie del vetro, la « Giralt-Laporta ».

All'area di Villaverde, il cui grado di industrializzazione è diventato intenso dopo il 1956, appartiene la zona industriale di



L'AREA DI INDUSTRIALIZZAZIONE DI VILLVERDE.

1, area urbana; 2, zone industrializzate; 3, ferrovie ordinarie; 4, ferrovie a scartamento ridotto; 5, ferrovie in costruzione; 6, ferrovie suburbane; 7, strade nazionali; 8, confine comunale.

Vallecas, situata lungo la ferrovia per Saragozza e, molto marginalmente, la zona di Carabanchel Alto, che raggruppa costruzioni quasi esclusivamente adibite a depositi (21).

Tra le aree industriali di Madrid la più importante risulta quindi quella di Villaverde (oggi in piena attività edilizia), svi-

(21) Altre industrie sorgono a Carabanchel Alto, Aravaca, El Pardo. Nel quadro industriale di Madrid si inseriscono rilevantemente anche industrie italo-spagnole (come la « Moto Vespa »).

luppata secondo una direttrice che raggiunge Getafe ed Aranjuez, mentre l'area Canillejas-San Fernando de Henares si espande fino ad Alcalá de Henares. Questi tre centri, toccati dal traffico stradale e ferroviario più intenso e due di essi anche da corsi d'acqua utili agli effetti industriali (Alcalá de Henares presso il fiume Henares e Aranjuez presso il Tago), palesano decisa industrializzazione, tanto da esercitare una funzione attrattiva nei riguardi del flusso immigratorio, con un evidente apporto all'accentuarsi della agglomerazione urbana. Rispetto ad Alcalá de Henares ed Aranjuez, nelle quali la funzione industriale aumenta tuttora continuamente a scapito di quella agricola, risalta la cospicua industrializzazione raggiunta da Getafe, la cui popolazione industriale nel 1955 raggruppava il 62% della popolazione attiva (in contrasto col 6,5% rappresentato dagli addetti all'agricoltura), richiamando giornalmente 2000-3000 operai da Madrid a mezzo di treni, tram e autobus di linea e individuandosi marcatamente come satellite industriale di Madrid (22). Le industrie di Getafe sono numerose ed alcune di sensibile rilievo, come la « Lanz Ibérica », che produce una ventina di trattori al giorno (montando motori della « Nueva Montaña Quijano » di Santander); largamente significativa è anche la produzione di articoli di plastica, apparati di precisione, materiale elettrico, paste alimentari. Importanti industrie si hanno anche ad Alcalá de Henares (producono materiale ferroviario, ceramiche, prodotti chimici, macchinari e ferramenta, ecc.) e ad Aranjuez (dove si fabbricano detergenti e prodotti chimici, cavi elettrici, meccanismi di precisione, ecc.).

La regione industriale madrilenà, sviluppata nelle direttrici verso Getafe, Aranjuez e Alcalá de Henares, in seguito al potenziamento di tali centri (23), che cominciano a manifestare una loro propria area d'influenza — come Getafe, che attrae gli

(22) F. QUIROS LINARES, *Getafe. Proceso de industrialización de una villa de carácter rural en la zona de influencia de Madrid*, in « Estudios Geográficos », Madrid, 1960, pp. 211-250.

(23) La funzione di satelliti industriali esplicita da Getafe, Alcalá de Henares e Aranjuez si riflette espressivamente nell'incremento demografico (corrispondentemente alla funzione attrattiva sugli operai immigrati, che sono portati a fissare la residenza nei centri di lavoro), che è caratteristico di tali centri rispetto a tutti gli altri che circondano Madrid, nell'ambito del territorio provinciale, quasi totalmente colpito da paralisi demografica. L'incremento demografico di Getafe,

operai di Leganés (24), contrastando la forza gravitazionale di Madrid — mostra tendenza ad una rapida espansione, sottolineando la necessità del miglioramento della rete stradale, ferroviaria e di tutti i servizi in genere, prevista nel progetto della Grande Madrid.

I riflessi di tale industrializzazione in atto a Madrid e nella provincia madrilena sono enormi, se si considera che la trasformazione del paesaggio relativa all'incremento industriale significa umanizzazione della Meseta, cioè di plaghe quasi desertiche che talvolta sono addirittura trasfigurate (come si può osservare a Madrid) in rioni popolosi prossimi agli stabilimenti industriali, col determinarsi di un tessuto urbano periferico con chiazze di esaltata umanizzazione, in opposizione ad altre in cui l'umanizzazione è data soltanto dai complessi industriali. Vicino ai quartieri operai o agli stabilimenti industriali si trovano spesso quartieri residenziali signorili, come la Moraleja, nella zona industriale di Fuencarral, che con la chiesa modernissima di San Pietro Martire si affianca quasi agli stabilimenti della « Renault ».

Costituiti da abitazioni estremamente povere sono alcuni quartieri operai, caratterizzati dalla coesistenza di aspetti urbani e rurali (espressione di mentalità rurale in fase di inurbamento) e sorti molto recentemente in dipendenza delle aree industrializ-

Alcalá de Henares ed Aranjuez, che sono i centri più popolosi della provincia madrilena, tra i due ultimi censimenti è il seguente:

	A b i t a n t i		Incremento medio annuo per 1000 abitanti
	1950	1960	
Getafe	12.254	21.895	78,6
Alcalá de Henares	19.415	25.123	29,3
Aranjuez	24.667	27.251	10,4

Spicca pertanto la rilevante funzione attrattiva di Getafe in dipendenza della sua accentuata industrializzazione.

Questo incremento dell'area industriale di Madrid ha suscitato, nella prospettiva di una intensa « cintura » industriale, varie proposte atte ad evitare problemi di saturazione; in tal senso si inquadrano la preparazione ed attuazione di aree urbanizzate lontane dalla capitale. Questi poligoni di decongestione (programmati anche per Barcellona) sono previsti con uno sviluppo di mille ettari e una disponibilità di 80 mila posti di lavoro distribuiti a Toledo, Alcázar de San Juan, Manzanares, Aranda de Duero e Guadalajara (J. PLAZA PRIETO, *Disparidades económicas regionales y desarrollo regional*, in « Anales de Economía », Madrid, 1963, pp. 607-674).

(24) J. B. ARRANZ, *Leganés. Un municipio suburbano de Madrid*, in « Estudios Geográficos », Madrid, 1961, pp. 527-574.

zate; così il Barrio del Pozo del Tío Raimundo e le capanne che, con varia densità e in zone spesso repulsive all'insediamento, si allungano nel popoloso e umile Barrio La China fino al Puente de Vallecas. Il quartiere operaio più individuato per composizione demografica e struttura socio-professionale è la Barriada del Pozo del Tío Raimundo (il termine «barriada» è preferibile a «barrio», che ha significato meramente amministrativo) a circa 3 km. da Vallecas e situata tra la via di Aragona e quella del Levante. Questo quartiere operaio è composto particolarmente da immigrati occupati nell'industria edilizia (per il 70% sono manovali) che abitano in rozzi ricoveri di m. 5-6 × 3-4, costruiti con mattoni sovrapposti a coltello e privi di comodità e pulizia; ne risulta un livello di vita molto basso ed un mefitico ambiente sociale. La popolazione è solo per il 15% madrilenà; il 70% proviene dalle province di Toledo, Ciudad Real, Estremadura, Cordova e Jaén (25).

La penuria delle abitazioni e le condizioni miserevoli di vita, che si osservano anche in quartieri operai situati nella parte più interna del tessuto urbano — come nella Barriada del Pacífico (26), che riunisce il 73% di operai immigrati e numerose fabbriche — sono problemi la cui soluzione è basilare nel programma di industrializzazione. Nell'agosto del 1956 l'Istituto de la Vivienda, particolarmente sensibile a tali problemi, ha preso in esame la situazione edilizia nel quadro dei provvedimenti da attuare nei quartieri depressi, bloccando l'immigrazione in tali quartieri e sottoponendo ad urbanizzazione e sviluppo edilizio segnatamente la Barriada del Pozo del Tío Raimundo.

Altri problemi che richiedono urgente soluzione per un coordinato progresso della industrializzazione sono, fra l'altro, la scarsa

(25) C. DE CASTRO, *El pozo del Tío Raimundo*, in «Estudios Geográficos», Madrid, 1961, pp. 501-526; F. DEL VALLE S. J., *La inmigración en Madrid*, in «Los problemas de la inmigración española», Semanas sociales de España, XIII semana, Vigo-Santiago, 1958, Secretariado de la Junta Nacional de Semanas Sociales, Madrid, 1959, pp. 375-392.

(26) J. VASQUEZ, *La inmigración en Madrid*, in «Los problemas de la inmigración española», *ibid.*, pp. 393-414. Il carattere artigianale e industriale della Barriada del Pacífico risulta dalle numerose officine e fabbriche, di cui l'86% rientrano nelle piccole industrie, il 10,3% nelle medie e solo il 2,8% nelle grandi. Tra le conseguenze sociali osservate nella massa di immigrati che popola prevalentemente tale «barriada», molto diffuso e preoccupante è ritenuto l'annullamento della personalità nel quadro di quell'indiscutibile fenomeno sociale che è la condotta di gruppo.

disponibilità di manodopera specializzata e di tecnici, il limitato approvvigionamento di materie prime, l'insufficiente funzionalità dei trasporti e l'ambiente sociale inadatto.

Col superamento di queste complesse difficoltà, l'avvenire di Madrid si rivela quello di una capitale con una aumentata funzione industriale, operosa e intensamente produttiva all'ombra dei suoi viali e dei suoi grandi parchi.

SUMMARY. — The growth of Madrid in the last century is really remarkable, considering that in 1857 its population was 271,000 and its area 7.77 sq. km., while in 1961 there were about 2,306,000 people and the urban area had reached 607 sq. km. This was partly the consequence of the incorporation of many suburban centres in the period 1948-54. The recent growth of Madrid took place after the civil war and was determined by the tremendous demographic increase due both to high birth rate and immigration. In the same time the town began to have an industrial function that, together with its other functions, explains its power of attraction on population, while nearly all the other centres of the Meseta are declining. Metal manufacture and building are the most relevant industries for number of employees and value of output; chemicals, textiles and clothing are also noteworthy. The industrial plants form a discontinuous belt, especially between Fuencarral and Carabancheles, and are denser between Canillejas and Villaverde. Three industrial areas may be distinguished: Vallecas, Canillejas-San Fernando de Henares-Vicálvaro, Villaverde. This last is the most important. Madrid's industrial region has developed from Getafe-Aranjuez southwards to Alcalá de Henares eastwards and is growing quickly, so that the improvement of the transport system and other services has become a necessity.