

El Plan de Descongestión Industrial de Madrid en Castilla-La Mancha: una reflexión geográfica*

*The plan of overspill area of Madrid in Castilla-La Mancha:
A geographical reflection*

LUIS ALFONSO ESCUDERO GÓMEZ
Y
EMILIO JOSÉ GÓMEZ GUTIÉRREZ**

INTRODUCCIÓN

El Plan de Descongestión de Madrid de 1959 intentó dar una solución a los graves problemas de saturación, concentración industrial e inmigración de la cápital en la mitad del siglo pasado. Las bases de este plan se asentaban sobre el establecimiento de impedimentos que limitaran la atracción de la inmigración hacia Madrid, pero que, a su vez, sirvieran para que aquellas industrias instaladas en la incómoda urbe tuvieran unas infraestructuras ideales donde trasladarse y desarrollar su actividad.

Estas *infraestructuras ideales* fueron los polígonos de descongestión, espacios exentos que contaban con una superficie urbanizable para uso industrial y un área de similares características destinada a suelo residencial. Lo expresaba claramente así José Luis de Arrese, en 1958, máximo responsable del plan, en su discurso fundacional: “[...] hay que buscar una salida

* Artículo resultado del Proyecto de Investigación *El Plan de Descongestión Industrial de Madrid en Castilla-La Mancha. Una reflexión geográfica de los polígonos de descongestión en la actualidad*, financiado por los Fondos Departamentales de Investigación del Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Castilla-La Mancha.

** Departamento de Geografía y ordenación de Territorio-Universidad Castilla-La Mancha. Facultad de Humanidades de Toledo. Plaza de Padilla nº 4 45071 Toledo, e-mail: luisalfonso.escudero@uclm.es

a la noche sin estrellas que cierra el horizonte de tantos españoles. Sí; tú no vengas aquí (Madrid) pero enseñándoles, al mismo tiempo, el camino de luz que desean, ofreciéndoles: tú no vengas aquí porque esta ciudad no tiene cabida para más, pero como es justo tu deseo, te hemos preparado estos sitios donde hemos reunido lo que buscabas, elige entre ellos el que más te agrade. Esta es la orientación del nuevo experimento, esta es la esencia del Plan de Descongestión, defender las grandes ciudades con otras ciudades ventosa, añadir a la fuerza coactiva de la Ley, la fuerza atractiva de una serie de núcleos urbanos que, dotados de un mínimo poder de captación, atraigan voluntariamente sobre ellos a los que hasta ahora sólo tenían el camino de la capital” (Terán, 1982).

En Castilla-La Mancha se establecieron cinco de los seis polígonos de descongestión que ofertaba el plan: en Alcázar de San Juan y Manzanares (Ciudad Real), Guadalajara (con dos polígonos, El Henares y El Balconcillo) y Toledo; el sexto se situó en Aranda de Duero (Burgos), en Castilla-León. Un hecho que implicaba una conciencia de dotar a la Meseta castellana de una serie de núcleos industriales que generasen por sí solos un entramado urbano de lo que abstractamente se denominó la *Región Centro*.

Varias décadas después es obvio que no se consiguió una red urbana equilibrada, pero la presencia hoy de estos polígonos en la región castellano-manchega incita a reflexionar sobre la esencia misma del proyecto inicial y sobre su realidad actual. En este artículo, proponemos analizar la evolución de estos enclaves, observar funcionalidad actual (la cual demostraremos que trastoca lo planificado inicialmente mediante una reinterpretación de sus usos primigenios adaptados a las demandas y circunstancias presentes de los polígonos, bien diferentes a las de su origen) y determinar las consecuencias urbanísticas de su aprovechamiento hoy. Con esta finalidad, desarrollaremos, en primer lugar, una revisión del origen y desarrollo de los polígonos industriales incluidos en el *Plan de Descongestión Industrial de Madrid* de 1959 hoy localizados en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, acudiendo a las fuentes bibliográficas y de archivo que nos posibilitan tal estudio. Esta investigación bibliográfica y de diversos materiales como fotografías aéreas o noticias de prensa nos facilitará una comprensión de la evolución de los polígonos, pero nuestro interés principal se sitúa en la aprehensión de las consecuencias urbanísticas derivadas y de la realidad funcional actual. Para ello, realizaremos dentro de lo posible, un análisis cuantitativo estadístico de las fuentes, escasas e incompletas, que directa o indirectamente traten esta temática (censo de población, padrón municipal, informes socioeconómicos de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y datos proporcionados por los

ayuntamientos y los organismos promotores y que gestionan los polígonos), así como accederemos a la cartografía existente de estos complejos. No obstante, el análisis fundamental del aprovechamiento presente de los polígonos será de tipo cualitativo mediante el trabajo de campo de los dos autores del artículo. Dicha investigación se construyó a través de diferentes jornadas de observación activa dentro de cada uno de los polígonos, deteniéndonos en sus formas y las actividades que se desarrollan, realizando entrevistas y diferentes pesquisas a responsables y personas relacionadas (trabajadores y empresarios) de los polígonos y con amplios periodos de tiempo de participación en las áreas residenciales (con muestreos de los espacios de actividad de sus habitantes e investigaciones cualitativas sobre el estatus social de la mayoría de los mismos a través de los diferentes signos urbanos que nos mostraban sus barrios (comercios y establecimientos, parque automovilístico, decoración y estado de las viviendas, etc.). Nuestro interés en este trabajo de campo se basa en la sustitución de las estadísticas cuándo no las haya e, incluso, completarlas cuándo las haya, con la observación real pues consideramos que sólo de esta forma podríamos realizar la reflexión de la dinámica de los polígonos en el presente de una manera perceptiva y con un interés geográfico social más que con una finalidad puramente cuantitativa. De esta forma, observará el lector que en nuestro análisis y diagnóstico se encontrarán muchas veces reflexiones cualitativas, pero no por ello imprecisas, más que una enumeración continua de cifras. Una metodología que da sentido a los objetivos buscados en este artículo.

LA CREACIÓN Y DESARROLLO INICIAL DE LOS POLÍGONOS DE DESCONGESTIÓN DE MADRID EN CASTILLA-LA MANCHA

Los polígonos de descongestión, con una funcionalidad industrial y residencial, se entienden como una área urbanizada, planificada y construida en favorables condiciones de adquisición de su suelo (García Ballesteros, 1974). Urbanísticamente se presentan como una estructura urbana funcional ante una situación socioeconómica muy concreta, finales de la década de 1950, y en una localización muy específica, la periferia de Madrid. Por un lado, la fuerte demanda de vivienda y una dinámica problemática que protagoniza la inmigración, la especulación, los crecientes costes del suelo y un deliberado desinterés por su control provocan que muchas familias no tuvieran acceso a una residencia (en toda España y, fundamentalmente, en su cápital). Y, por otro lado, los polígonos nacen al amparo de la idea de una *España industrial*

en la que se pretendía extender, por medio de amplias áreas metropolitanas, la actividad secundaria por el territorio nacional.

La formulación de los polígonos de descongestión de Madrid, principalmente en la actual Castilla-La Mancha, también respondía a un intento racional de vertebración urbana ante la fuerte expansión económica, industrial y demográfica de esta metrópoli. Aunque este fenómeno afectó igualmente a otras grandes ciudades (Barcelona o Bilbao) se puede apreciar, en el caso madrileño, un proyecto de ordenación del territorio a partir de la potenciación de ciudades medias que deberían absorber la fuerte presión que hacia la cápital se dirigía.

A mediados del siglo pasado, Madrid tenía graves problemas para alojar el fuerte flujo inmigratorio procedente del éxodo rural, incrementado año tras año. La escasez de vivienda, las prácticas especulativas sobre el escaso suelo edificable y la proliferación de asentamientos espontáneos de residencias de autoconstrucción provocaron una situación urbanística cada vez más insostenible, y que exigía una respuesta política. Entre los años 1955 y 1960, el gobierno franquista, alarmado por la congestión de la cápital y, lo que sin duda les parecería más preocupante, los brotes de conflictividad social, inició un urbanismo de Estado, donde destaca la promulgación de la *Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana* de 1956. Con ella, se procuraba establecer un nuevo orden jurídico que garantizara la gestión del suelo, fundamentalmente en los núcleos urbanos *para lograr que la ciudad sea más cómoda, bella y justa* (Moya, 1994).

Al amparo de esta legislación, el régimen franquista se centró en medidas de actuación de ordenación urbanística que se ocuparon, principalmente, de Madrid. En 1957, con la creación del Ministerio de la Vivienda se intentó dar una solución al problema de residencias con la incorporación del sector privado a la promoción pública de viviendas mediante actuaciones urbanísticas parciales como los *Pobladors de Absorción, Pobladors Míni-mos o Pobladors Agrícolas* madrileños. No obstante, supuso una reacción insuficiente ante la demanda real de suelo residencial, a lo que se sumaba la indecisión del sector privado por implicarse en estos proyectos de escasa rentabilidad económica. Sin embargo, la maduración de estas figuras de planeamiento marcaron las pautas de ejecución que más tarde se aplicarían para la ordenación, delimitación, calificación y ejecución de las áreas residenciales de los polígonos de descongestión.

En cuanto al desarrollo de las áreas industriales de los polígonos, responden a la asimilación de un proceso de industrialización sin precedentes para España. Superadas las inviables tesis autárquicas de posguerra, la

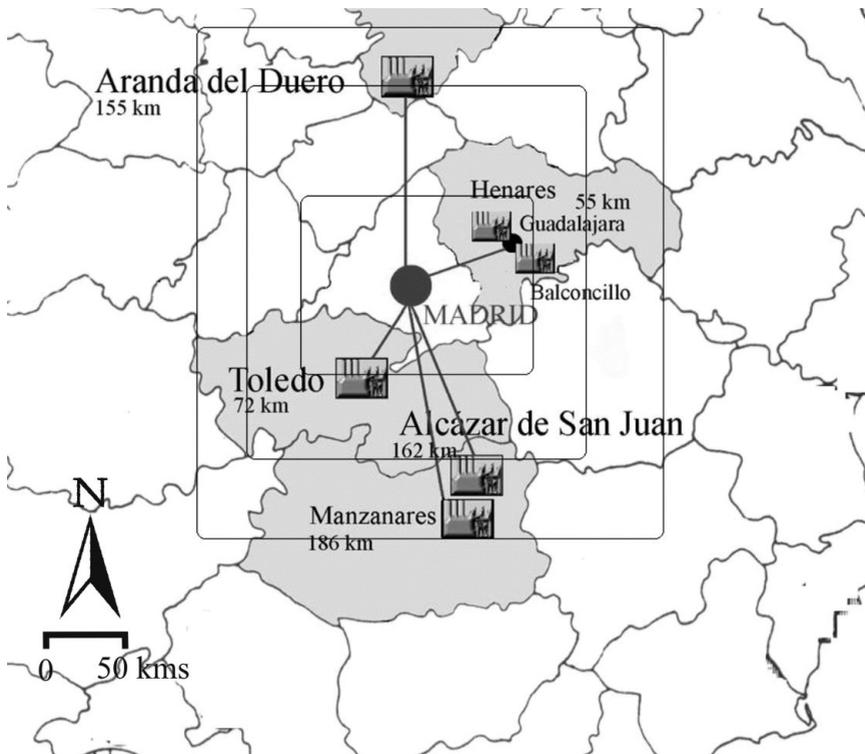
redacción del Plan de Estabilización permitió una nueva lectura del hecho económico por parte del Estado, el denominado *desarrollismo*, en el que se formula como verdad absoluta la tesis de que el progreso sólo podría conseguirse mediante la potenciación de la actividad industrial. El proceso que consolida la planificación de los polígonos industriales y residenciales castellano-manchegos nace de la descongestión de Madrid, pero pueden ser contextualizado así dentro de un marco de industrialización interpretado por el desarrollismo y consolidado en los posteriores Planes de Desarrollo Económico y Social (1964-1974).

En esta situación económica, social y política que hemos referido se constituye el 12 de diciembre de 1958 la *Comisión Interministerial para el Estudio de la Descongestión de Madrid*, la cual resolvería la necesidad del establecimiento de un organismo público encargado de delimitar y gestionar el futuro suelo edificable para la instalación de los polígonos industriales y áreas residenciales. Dicho organismo será la *Gerencia de Urbanización*, encargada en primera instancia de delimitar y resolver el emplazamiento de los polígonos de descongestión. Así, en 1959 se aprueba el Plan de Descongestión de Madrid, y se forman las herramientas necesarias para la realización de núcleos satélites que liberen la presión industrial y poblacional de Madrid.

Tras múltiples ensayos, finalmente se determinó la creación de seis polígonos de descongestión ubicados en cinco municipios alrededor de la metrópoli madrileña, con una distancia máxima de 186 kms. y una mínima de 55 kms (ver Fig. 1). De los cinco municipios elegidos, como sabemos, cuatro de ellos pertenecen a la actual Castilla-La Mancha (Alcázar de San Juan, Guadalajara, Manzanares y Toledo) y uno a la actual Castilla-León (Aranda de Duero). Todos los polígonos, a excepción del arriacense del Henares, solo industrial, se proyectaron como polígonos de descongestión mixtos. Entre 1961 y 1963 se redactaron los diferentes planes generales y parciales, previos a las obras de urbanización que se iniciarían en 1964 (Vinuesa, 1974) y se prolongarían en el tiempo de manera diferente en cada ejemplo. Este proceso será gestionado por el recién creado, en 1959, Instituto Nacional de de Urbanización (INUR), quien asumirá los proyectos de descongestión empezados por la Gerencia de Urbanización, y también la iniciativa estatal de industrialización inducida, hasta 1981. En ese último año se produce la escisión definitiva de los polígonos, el área industrial caerá en competencia de la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento de Suelo (SEPES), mientras que la residencial se traspa a los municipios de acogida.

Los polígonos son concebidos con un modelo muy definido en el que, partiendo del carácter exento de la estructura, se puede diferenciar un entramado urbano original compuesto por una área industrial, una residencial y un espacio de contacto. Por lo general se toma como referencia una importante vía de comunicación (ver Fig. 2) sobre la que se extenderán los dos sectores funcionales, a un lado el residencial y al otro el industrial. Para garantizar una comunicación fluida entre ambos se dispondrán ejes paralelos y perpendiculares en una parcelación de tendencia ortogonal.

FIGURA 1. POLÍGONOS DE DESCONGESTIÓN DE MADRID



Fuente: elaboración propia.

El grado de concreción de la planificación es tal que se llega a delimitar estrictamente el uso industrial mediante porcentajes sectoriales: el 30% se dedicaría a *industrias varias*, el 25% a industrias alimenticias, el 20% a industrias textiles, el 15% a industrias químicas y el 10% a industrias relacionadas con la madera. Una distribución que se realiza atendiendo a aquellas

actividades industriales que desde 1939 se consideraron de interés nacional y que posteriormente, con los Planes de Desarrollo a partir de 1964, se denominarían sectores de interés preferente. Sin embargo, en un principio, no todas las empresas pueden acogerse a las favorables condiciones legislativas, tributarias y de adquisición de suelo que se establecen para la ocupación industrial de los polígonos. Sólo lo podrían hacer aquellas que estuvieran establecidas en el área metropolitana de Madrid y que desearan trasladarse o ampliar sus instalaciones. Bien es cierto que la dinámica de ocupación industrial de los polígonos no respondió luego a estos planteamientos iniciales, ni a los porcentuales ni al requisito de traslado o ampliación. De hecho, las previsiones, que también apuntaban a que los incentivos que se aplicarían sobre este suelo industrial provocarían la atracción de grandes empresas, quedaron rebajadas a meras expansiones fabriles, muchas de ellas endógenas y de carácter familiar, sobre espacios que permanecían sin alcanzar el desarrollo industrial esperado, con un grado de ocupación limitado.

FIGURA 2. VISTA AÉREA CON LOS USOS DEL SUELO DEL POLÍGONO DE DESCONGESTIÓN DE TOLEDO



Fuente: JCCM, 2003.

La superficie residencial de los polígonos se programa en fases. Siempre su ubicación con respecto a la ciudad existente queda en desventaja, ya que la actividad industrial se localizaba en áreas periféricas, el uso residencial contiguo del polígono obligatoriamente también. Se plantea así, desde un principio, un problema de accesibilidad que afectará a su posterior desarrollo demográfico y al acondicionamiento de estos espacios. Es el ejemplo del polígono de Toledo, donde casi dos décadas después de la primera ocupación del mismo los habitantes seguían sin disponer de la totalidad de servicios necesarios (educación, sanidad, abastecimiento, administraciones, áreas de ocio y recreo...). Por otro lado, el crecimiento de población por el impulso de descongestión de estos polígonos quedó muy por debajo de lo esperado y, en cualquier caso, enmudecido en comparación con el experimentado por los núcleos urbanos de la corona madrileña en las décadas de 1960 y 1970, o incluso con el de otras ciudades que quedaron fuera del plan, como Talavera de la Reina, Azuqueca de Henares o Miranda de Ebro, que se favorecieron de modo espontáneo del desarrollo madrileño.

En el Plan de Descongestión hubo pues un grave error de cálculo en la interpretación de los polígonos, pero no sólo por parte de las instituciones gubernamentales sino que las corporaciones locales, empresarios y demás agentes implicados tampoco se preocuparon en demasía por analizar en su verdadera dimensión el proyecto de industrialización y la oportunidad que se les ofrecía. Las primeras previsiones anunciaban que estos polígonos debían acoger a una población de 400.000 personas en los primeros 10 años (cifra extraída del cálculo de inmigrantes que llegarían a Madrid en esa década). La pauta de crecimiento fue muy distinta. No falló la predicción de las personas que llegaron a Madrid, de hecho fueron 600.000, el error procedió de la gente que se instaló en los polígonos, mucha menos de la prevista. Entre 1950 y 1960 todos los polígonos de descongestión sumaban 23.641 habitantes, y 15.606 más entre 1960 y 1970. A nivel provincial, por ejemplo, aquellas provincias donde se ubicaron estas figuras entre 1950 y 1970 obtuvieron un saldo migratorio negativo de 212.443 habitantes (Ballesteros, 1974).

Así, y tras su inclusión dentro de los Planes de Desarrollo Económico y Social (1964-1974), la consolidación de los polígonos, en su doble función industrial y residencial, fue lenta y muy desvirtuada en comparación a lo planificado. Estos polígonos de descongestión sufrieron, además, la competencia de posteriores medidas que resultaron ser, en algunos casos, más atractivas. De esta forma, la generalización de la práctica incentivadora a

través de la delimitación de extensas áreas industriales (Polos de Desarrollo, Polos de Promoción y Polígonos Industriales) terminó relegando a los polígonos de descongestión del Plan de 1959. Ante la falta de ocupación industrial, y por ello de creación de empleo, las áreas residenciales dejaron de tener sentido, y acabaron convirtiéndose en áreas suburbanas (y marginales) de la ciudad.

El resultado final, atendiendo a lo planificado y a las previsiones de crecimiento demográfico, puede ser calificado en término de fracaso. Estos espacios se convirtieron en territorios problemáticos, agravado el conflicto por la fuerte crisis, netamente industrial, iniciada a mediados de la década de 1970.

La lenta recuperación posterior de la economía española y los profundos cambios políticos que sacudieron a la nación durante los años siguientes provocaron la aparición de una planificación urbana basada en la consolidación del espacio. Mientras tanto, los polígonos de descongestión son fríamente asimilados por los municipios de acogida. Prácticamente en el abandono, pasan a formar parte del entramado urbano de la ciudad. Es en este momento, y aprovechando la nueva coyuntura económica favorable, cuando los polígonos de descongestión son reinterpretados y adecuados a las nuevas necesidades de la dinámica urbana.

LOS POLÍGONOS DE DESCONGESTIÓN CASTELLANO-MANCHEGOS HOY

Actualmente, como resultado de los cambios producidos en el proceso de urbanización de Castilla-La Mancha y en la realidad regional de este territorio, los polígonos de descongestión se transforman y adquieren un nuevo interés. Frustrado en gran parte el plan inicial, y superada la atonía anterior, ahora resultan ser una reserva de espacio industrial y residencial que puede reinterpretarse. Por otro lado, también pierden su dirección centralista y estatal, y serán ahora los propios municipios contenedores quienes decidan los usos y planifiquen las grandes extensiones de suelo urbanizable que encierran los polígonos (ver tabla nº 1). Al mismo tiempo, ahora el dirigismo estatal es sustituido por un intento de promoción industrial autonómico de carácter regional, y los polígonos de descongestión madrileña se interpretan como suelo industrial castellano-manchego. Observemos la nueva realidad de cada uno de ellos.

TABLA 1. SUPERFICIE INDUSTRIAL Y RESIDENCIAL DE LOS POLÍGONOS DE DESCONGESTIÓN INDUSTRIAL DE MADRID EN CASTILLA-LA MANCHA

Polígono de descongestión	Superficie Industrial	Superficie Residencial
Polígono Industrial de Alces (Alcázar de San Juan-Ciudad Real)	16,5 Ha.	138,54 Ha.
Polígono Industrial de Manzanares (Ciudad Real)	36,6 Ha.	114,2 Ha.
Polígono Industrial de Toledo (Toledo)	453 Ha.	285 Ha.
Polígono Industrial del Henares (Guadalajara)	—	180 Ha.
Polígono Industrial del Balconcillo (Guadalajara)	136,6 Ha.	38,2 Ha.

Fuente: SEPES y Ayuntamientos.

ALCÁZAR DE SAN JUAN: UN POLÍGONO EN UN NODO DE LA-MANCHA

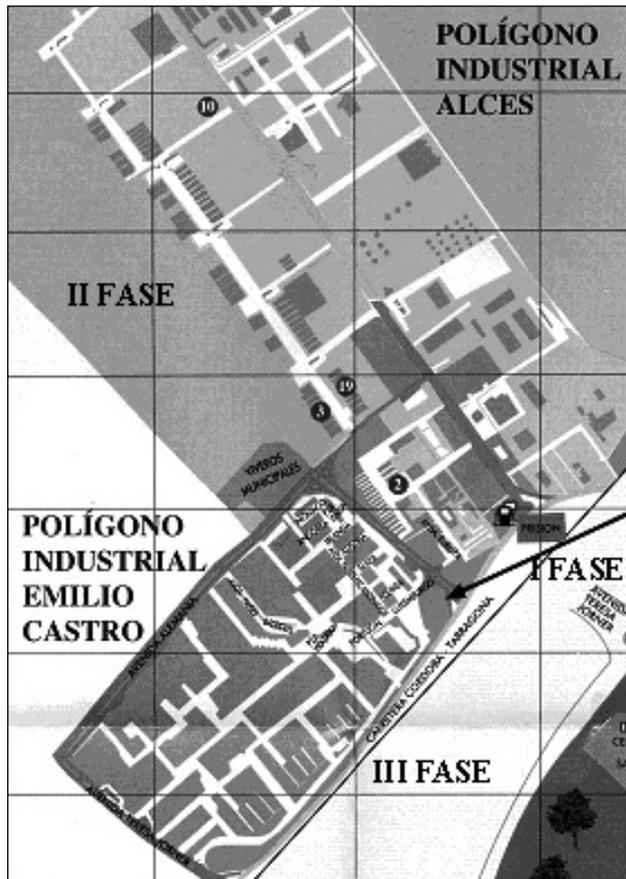
El primer polígono que analizaremos es el de *Alces* en Alcázar de San Juan, situado en la provincia de Ciudad Real, a 162 kms. del núcleo que descongestionaba, Madrid. Se establece dentro de un perfecto nodo de comunicaciones entre la Meseta y el sur peninsular, un emplazamiento que se resalta en una de sus principales especializaciones actuales, la de transporte y logística. Hoy es un muelle seco para el transporte de mercancías por carretera, cuestión de la cual también se beneficia el polígono de descongestión de Manzanares. En este aspecto, indicar también la reciente apertura de la Autovía de los Viñedos, primera vía de circulación de alta capacidad de carácter autonómico dentro de Castilla-La Mancha, que sitúa a Alcázar de San Juan y su polígono como nodo regional, aumentado su carácter geoestratégico. Función que con el diseño de la futura red AVE española se vuelve a remarcar, dado que Alcázar actuará como intercambiador ferroviario de esta red.

Alcázar de San Juan posee una población de 26.403 habs., según el censo de población de 2001 (INE, 2006), siendo uno de los pocos municipios que superan los 20.000 habitantes en la Comunidad Autónoma. Sin embargo, en la evolución demográfica de este municipio poco ha significado el esperado proceso de descongestión demográfica que pretendía introducir el nuevo polígono ya que en el año 1950 Alcázar contaba con una población de 25.139 habs.

El polígono de *Alces* representa un entramado periférico dentro del plano de Alcázar de San Juan, situado al noreste de la ciudad, en torno a la carretera N-420 (eje de comunicaciones que une Córdoba y Tarragona), y a un kilómetro de distancia del centro urbano (en escala un alejamiento notable

teniendo en cuenta el tamaño de esta pequeña urbe). Como el resto de polígonos, la estructura inicial estableció dos superficies de grandes dimensiones, delimitadas por una red viaria, que marcan el espacio industrial y residencial. Además, también se señaló una área de contacto, que hoy está actualmente edificada por el crecimiento urbano del núcleo (uno más de los que experimentan un aumento edificativo muy superior al demográfico), y por ello hay un continuo entre el polígono y la ciudad tradicional.

FIGURA 3. CROQUIS DEL POLÍGONO DE DESCONGESTIÓN DE ALCÁZAR DE SAN JUAN HOY



Fuente: Ayuntamiento de Alcázar de San Juan, 2005.

La superficie industrial, que se estableció en 33 hectáreas, ha aumentado hoy hasta las 112,04, a las que podemos sumar las 25,5 has. de un nuevo polígono industrial, el de *Emilio Castro*, que se anexionó al de

descongestión de manera perpendicular (ver Fig. 3). En la actualidad se planifica construir una nueva expansión del polígono, mediante el acondicionamiento de 32,7 has. más, por parte del consistorio y con la participación del gobierno regional. De esta forma, Alcázar se convertirá en una de las ciudades de la región con mayor superficie industrial, por encima del millón de metros cuadrados.

Tras la actividad urbanizadora del INUR, entre 1964 y 1974, el polígono quedó prácticamente abandonado hasta 1980. Los resultados de esta primera etapa fueron bastante inapreciables, y Alcázar de San Juan nunca ocupó totalmente el puesto que tenía reservado como *ciudad ventosa* (sorprendente término con el cual la denomina González Cárdenas, 1987). La reinterpretación del polígono se acomete a partir de 1980 y en la década de 1990. Es entonces cuando se han instalado las principales industrias (de los sectores de materiales de construcción y agroalimentario, sobre todo) y cuando ha habido un proceso de relleno protagonizado por el traslado de la pequeña industrial local y el fortalecimiento de este sector endógeno con nuevas Pymes, hecho confirmado con la revisión in situ y con más de una decena de entrevistas a propietarios y trabajadores ubicados en las parcelas industriales. La ubicación de un centro de empresas en el polígono ha sido fundamental en el fomento y apoyo de proyectos empresariales de estas Pymes.

FIGURA 4. DEGRADACIÓN DEL POLÍGONO DE DESCONGESTIÓN DE ALCÁZAR DE SAN JUAN



Fuente: foto de Emilio Gutiérrez.

De hecho, el grado de ocupación varía en el presente entre el polígono inicial de Alces y su prolongación de Emilio Castro. En el primero constatamos en el trabajo de campo la existencia de multitud parcelas desocupadas (como se ilustra en la Fig. 4) y naves abandonadas, mientras que en el segundo es evidente el dinamismo económico, con un elevado porcentaje de ocupación. También varía la presencia de la actividad manufacturera entre uno y otro, como comprobamos en la revisión personal de cada una de las naves y equipamientos del polígono, mayor en las parcelas más antiguas, mientras que en las más recientes las actividades terciarias de almacenaje, transporte y venta son mayoritarias (en un proceso común a todos los otros polígonos, como veremos).

FIGURA 5. USOS RESIDENCIALES EN EL POLÍGONO DE DESCONGESTIÓN DE ALCÁZAR DE SAN JUAN



Fuente: foto de Emilio Gutiérrez.

Al tiempo que tenía lugar el verdadero dinamismo del polígono, no en una dinámica de descongestión de Madrid como se entendía en 1959, sino como irradiación a través de las vías de comunicación que unen Alcázar con la capital, de forma espontánea y no dirigida, y como activación de una industria local, también se fortalece el uso residencial. Se construyen ahora bloques de viviendas colectivas de promoción pública y protección oficial. No obstante, la expansión residencial fue limitada en comparación al suelo

reservado a este uso, pues parte del mismo fue recalificado como industrial-empresarial. Por ello, y como rasgo fundamental del polígono de descongestión en la actualidad, pierde peso su papel residencial por el empresarial (incluido el nuevo polígono Emilio Castro). De tal forma que el uso de vivienda del polígono de Alces queda limitado a las primeras actuaciones del Plan de Descongestión y a la posterior construcción de viviendas en régimen especial, sin que ello suponga una aproximación al proyecto inicial. Actualmente, el área residencial de Alces apenas cuenta con una población de 3.000 habitantes, integrada en el denominado Barrio de la Pradera (ver Fig. 5). El resultado es un espacio exento, periférico y con rasgos crecientes de marginalidad verificados a través de la participación activa de los investigadores en el barrio y una revisión del estado del mobiliario urbano, el parque automovilístico y la conservación y decoración de las viviendas, aspectos todos ellos que casaban con un espacio residencial de bajos ingresos.

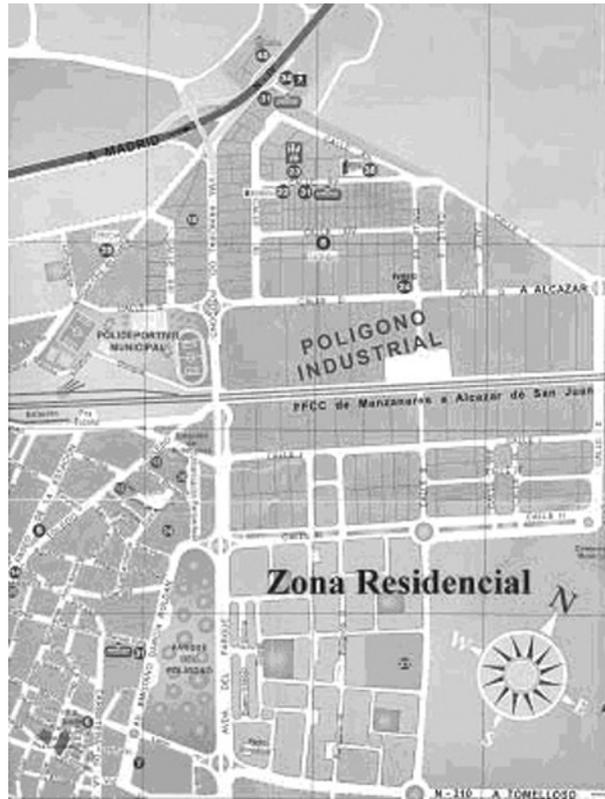
MANZANARES: UN POLÍGONO MÁS A 180 KM

En la misma provincia de Ciudad Real, a 48 km de Alcázar de San Juan, se encuentra el polígono de descongestión de Madrid de Manzanares, el más lejano de ellos. Este municipio manchego contaba con una población de 17.917 habitantes en el censo de 2001 (INE, 2006), y comparte con Alcázar de San Juan el emplazamiento estratégico, al situarse en la Autovía de Andalucía A-IV.

A pesar de la distancia, fue uno de los primeros polígonos en los que se comenzaron las obras y también de los que antes recibieron el desarrollo de industrias de relativo tamaño (González Cárdenas, 1987). El polígono se delimitó al noreste del municipio, de nuevo en lugar muy periférico, en torno a la red ferroviaria que unía el término manchego con Madrid y la entonces N-IV (ver Fig. 6). La vía ferroviaria actuó como borde del polígono y al sur de la misma se estableció el uso industrial y el residencial, separados de nuevo sólo por una avenida.

Posteriormente, el suelo industrial se extendió al otro lado del ferrocarril hacia el norte, pero este proceso data ya de 1985 y sobre todo a través del impulso de la industria local de carácter endógeno, centrada aquí en el sector agroalimentario. Este aumentó del área económica del polígono proporcionó el reparto entre usos: hay 36,64 has. dedicadas al espacio residencial y 135,25 al industrial-empresarial, como en Alcázar de San Juan la actividad económica supera a la de la vivienda.

FIGURA 6. CROQUIS DEL POLÍGONO DE DESCONGESTIÓN DE MANZANARES HOY



Fuente: Ayuntamiento de Manzanares, 2005.

Sin embargo, tampoco aquí el proyecto original de un Manzanares descongestionador de la industria madrileña llegó a madurar. Entre 1960 y 1970 el municipio presentó un balance demográfico negativo de 2.250 habitantes, mientras que la ocupación industrial del suelo delimitado fue irrelevante (salvo las indicadas primeras ubicaciones). En cuanto al área residencial, entre 1964 y 1985 se construyeron apenas unos pocos bloques de viviendas colectivas promocionadas por el INUR, y el 80% del suelo urbanizable permanecía desocupado.

El desarrollo de este polígono se produce, de nuevo, en contexto diferente y más contemporáneo, con un impulso por parte de la administración autonómica y municipal. De este modo, podemos señalar la creación en los últimos años de varias instituciones especializadas en la captación, gestión, asesoramiento y proyección económica con la idea de aumentar el desarrollo económico de la ciudad, y utilizando las infraestructuras del polígono. Es el

caso de la Oficina de Promoción Industrial, del Centro Local de Innovación y Promoción Económica, del Centro de Empresas (que también existe, como vimos, en el polígono de Alcázar de San Juan) y del Centro de Empleo. Así, el Centro de Empresas tiene como objetivo principal hacer asequible y tangible el asesoramiento a aquellas empresas que quieran instalarse en la localidad y aumentar su nivel de competitividad a las ya instaladas; y el Centro Local de Innovación ofrece diversos servicios como la tramitación y seguimiento de las ayudas e incentivos a la inversión empresarial y la competitividad, información y asesoramiento sobre líneas de promoción económica, innovación y empleo y la elaboración y realización de proyectos de interés público.

Ha sido por tanto la iniciativa regional y local la que ha transformado este espacio, estancado en su función de descongestión pero vivo en su realidad actual como entramado industrial y nueva área de residencia de Manzanares (ver Fig. 7). Un desarrollo que presenta buenas expectativas futuras por el papel central que juega la ciudad en la red intrarregional que se consolida en Castilla-La Mancha, donde Manzanares se localiza en un espacio estratégico para el impulso deseado del espacio central de La Mancha. La elevada ocupación que ya presenta el polígono hoy y los nuevos hábitats residenciales que se están desarrollando muestran un presente activo en este espacio, donde la prevista descongestión de Madrid, fallida por la distancia (y la competencia de otros espacios periféricos más próximos), se ha sustituido recientemente por un desarrollo endógeno.

FIGURA 7. USOS INDUSTRIALES Y RESIDENCIALES EN EL POLÍGONO DE DESCONGESTIÓN DE MANZANARES



Fuente: Ayuntamiento de Manzanares (2005) y foto de Emilio Gutiérrez.

TOLEDO: DESARROLLO TERCIARIO Y EL BARRIO MÁS POBLADO DE LA CIUDAD

Toledo, cápital autonómica, contaba en el censo de 2001 con una población de 68.382 habitantes (INE, 2006), y era superado por Talavera de la Reina, 75.369 habs. Si se compara el crecimiento de Toledo con otros municipios de la provincia se puede apreciar un aumento mayor en diversos términos del noreste, vinculados con el desarrollo económico de Madrid, con el eje de comunicaciones creado por la A-42 (Campos y Sánchez, 2003). Esta dinámica demográfica debe ser matizada por el impulso adquirido en la ciudad en los últimos años (el padrón de 2005 nos da una población de 75.533 habs. (Instituto de Estadística de C-LM, 2006), aunque sigue siendo superado por Talavera que cuenta con 82.975) y, sobre todo, en sus municipios limítrofes. Aún así, ni los totales de población ni la evolución demográfica seguida responden a los modelos proyectados por el Plan de Descongestión.

Un Plan que había apostado de modo especial por Toledo como uno de los principales candidatos para cumplir la función de ciudad ventosa. De esta forma, por sus dimensiones, el polígono de Toledo era el mayor de los delimitados por el INUR, pero, curiosamente, también era el más alejado del centro de la ciudad que lo acogía. Bajo fuertes presiones locales, que demandaban la protección del conjunto histórico-artístico del casco histórico toledano (Dorado, 1999), la Gerencia de Urbanización situó el polígono a ocho kilómetros del núcleo urbano, en una localización exenta y aislada (ver Fig. 8).

Con este condicionante, el polígono de descongestión de Madrid en Toledo presenta un esquema muy peculiar. El carácter aislado derivado de la distancia con el centro de la ciudad ha generado una estructura urbana propia. Regulado mediante amplias avenidas, tanto el área industrial como la residencial cuentan con una delimitación regular parcelaria, donde se contemplaba la instalación de grandes espacios verdes y áreas de recreo y servicios (cuya plasmación sólo empieza a consolidarse en nuestros días). Precisamente hoy, cuando el polígono se denomina oficialmente como Santa María de Benquerencia (aunque el topónimo *polígono* es el empleado por los toledanos), se aprecia (ver Fig. 2) la fuerte zonificación de su planeamiento, con una diferenciación longitudinal entre los usos industriales y residenciales, así como la señalada singularidad de su asentamiento.

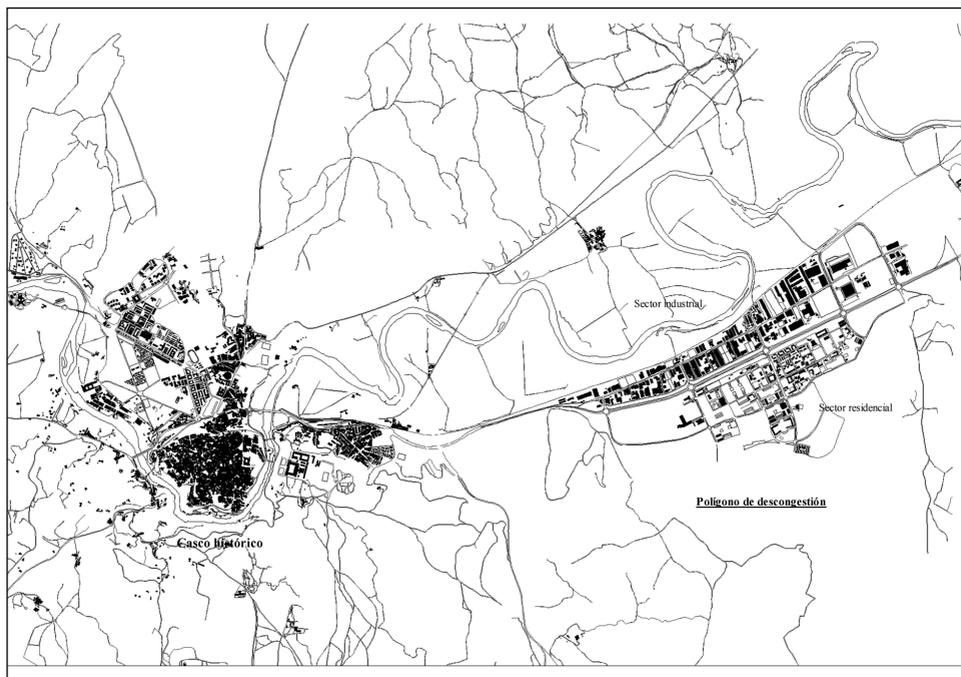
Iniciadas las obras de urbanización en 1964, los incentivos fiscales y tributarios permitieron una primera instalación de grandes y medianas industrias

de origen madrileño, lo que supuso una rápida consolidación de las primeras fases de construcción industriales y residenciales. Un impulso inicial donde el polígono parecía adaptarse a los objetivos buscados, con un efecto descongestionador de la metrópoli madrileña en la vecina Toledo. Sin embargo, esta primera expansión se frenó pronto, impidiendo una ocupación real del sobredimensionado polígono, pues la Administración Central desarrolló otras grandes áreas industriales, sometidas al mismo régimen de ventajas fiscales, provocando el desinterés de las empresas madrileñas por el polígono toledano al encontrar otras superficies más cercanas a la capital, mejor comunicadas y con las mismas ventajas.

Diez años después, en 1974, el polígono presentaba numerosas carencias y un claro abandono de muchos de sus sectores. Desde entonces, y hasta prácticamente la última década, fue aumentando el deterioro urbano e industrial. El área residencial va adquiriendo índices de marginalidad elevados, con la consecuente devaluación del precio de la vivienda y de la propia imagen de este espacio. Las promociones inmobiliarias se dirigen a otras nuevas áreas de Toledo, donde la proyección social no sea tan negativa y donde la menor distancia con el centro urbano y la lejanía de los usos industriales resultan también más atractivas. En cuanto al área industrial se ve afectada por la crisis económica de estos años, con el cierre o desmantelamiento parcial de las entidades industriales que se habían instalado, con los subsiguientes despidos y aumento del desempleo (factor que se interrelaciona con la crisis social del barrio residencial colindante).

Podemos situar como punto de inflexión de esta dinámica el año 1995, dado que entonces comenzó la iniciativa europea *Plan Urban* en el polígono. Aunque importante, no fue este factor coyuntural el único que explicó la recuperación de este espacio, también hay que contar con el propio desarrollo de Toledo, como capital autonómica y centro de servicios, que hace recuperar económicamente el polígono, no ya tanto en su uso industrial como en el terciario e institucional; con el *boom* inmobiliario de España en los últimos años, y en especial del área metropolitana madrileña y, dentro de ella, de Toledo, que redescubre una gran dotación superficial urbanizable para el uso residencial; y con las propias iniciativas de los agentes locales a través de una asociación de vecinos que va logrando una lenta pero constante recuperación social de este barrio (al tiempo que los nuevos residentes que se incorporan, parejas jóvenes de nivel adquisitivo medio y con una tasa de fecundidad superior a la media urbana, también demandan esas mejoras).

FIGURA 8. EL POLÍGONO DE DESCONGESTIÓN DE TOLEDO SE SITÚA A 8 KILÓMETROS DE DISTANCIA DEL NÚCLEO URBANO



Plano de elaboración propia.

FIGURA 9. EDIFICIO DE LA CONSEJERÍA DE INDUSTRIA Y TECNOLOGÍA EN EL POLÍGONO DE DESCONGESTIÓN DE TOLEDO



Fuente: foto de Emilio Gutiérrez.

En esa recuperación económica un primer hecho clave fue que el proceso de desconcentración administrativa desde el centro urbano toledano hacía otros espacios periféricos (Buenavista o Santa María de Benquerencia), donde la disponibilidad de suelo era mayor, ha permitido la instalación de varias Consejerías Autonómicas (ver Fig. 8) y de organismos como los Juzgados, el Archivo Regional, la Televisión de Castilla-La Mancha o los centros de I+D públicos del la arcilla cocida y de la madera. Por otro lado, el área industrial está ahora gestionada por SEPES, y allí se ha ejecutado una reorganización por medio de la reducción de parcelas y la potenciación de la fórmula de *naves-nido*, además de una ampliación del suelo disponible. Aquí se aprecia un proceso de terciarización privada, similar a la pública referida, con la instalación de numerosos almacenes, concesionarios, talleres... Las Pymes, muchas de nueva creación procedentes ahora del núcleo urbano de Toledo y su periferia, centralizan el polígono. De tal forma que la idea original de crear un polígono de descongestión de Madrid hoy se reinterpreta en otra dimensión, dado que esas empresas locales tienen su mercado principal en el área metropolitana de la capital, hecho que comprobamos en las entrevistas personales con empleados y empresarios de estas Pymes, los cuales nos señalaban que es el mercado madrileño, en un 80% de las veinticinco conversaciones que mantuvimos en el polígono toledano, el destino principal de sus productos.

Con ser importante este desarrollo económico, la reinterpretación del polígono se ha basado principalmente en la revalorización del suelo residencial, que ha dado lugar a que el barrio de Santa María de Benquerencia sea hoy el más habitado de Toledo, con 17.659 personas, el 23,98% del total, según datos del Padrón Municipal de 2004 (Ayuntamiento de Toledo, 2005). La actividad constructora, por otro lado, sigue siendo muy activa, y el barrio presenta hoy un paisaje de grúas y estructuras de edificios que se levantan.

Transformaciones que también afectan a la extensa área de contacto entre el polígono y la ciudad. La gran disponibilidad de suelo ha permitido la delimitación de una área terciaria en la cual se ha localizado el primer centro comercial de gran tamaño de la ciudad, en 2004. Supone un foco de atracción para la población de todo el núcleo, que además se verá acompañado en un futuro con un proyecto de urbanización. Aunque la distancia no se ha reducido, y el continuo urbano con Toledo no existe pues el siguiente barrio, Santa Bárbara, todavía está alejado por un amplio espacio intersticial, el grado de integración y de relación de Santa María de Benquerencia con el resto de la ciudad es evidente, y su importancia creciente, como le corresponde al espacio de mayor peso demográfico.

En definitiva, un primer impulso de descongestión se tradujo en años de abandono y deterioro para transformarse hoy en un espacio en crecimiento, económico y residencial, pero dentro de una dinámica urbana general relacionada con el significado de la cápital toledana actualmente. En ese desarrollo solamente la falta de integración espacial con el resto de la ciudad plantea aún problemas de comunicación y movilidad.

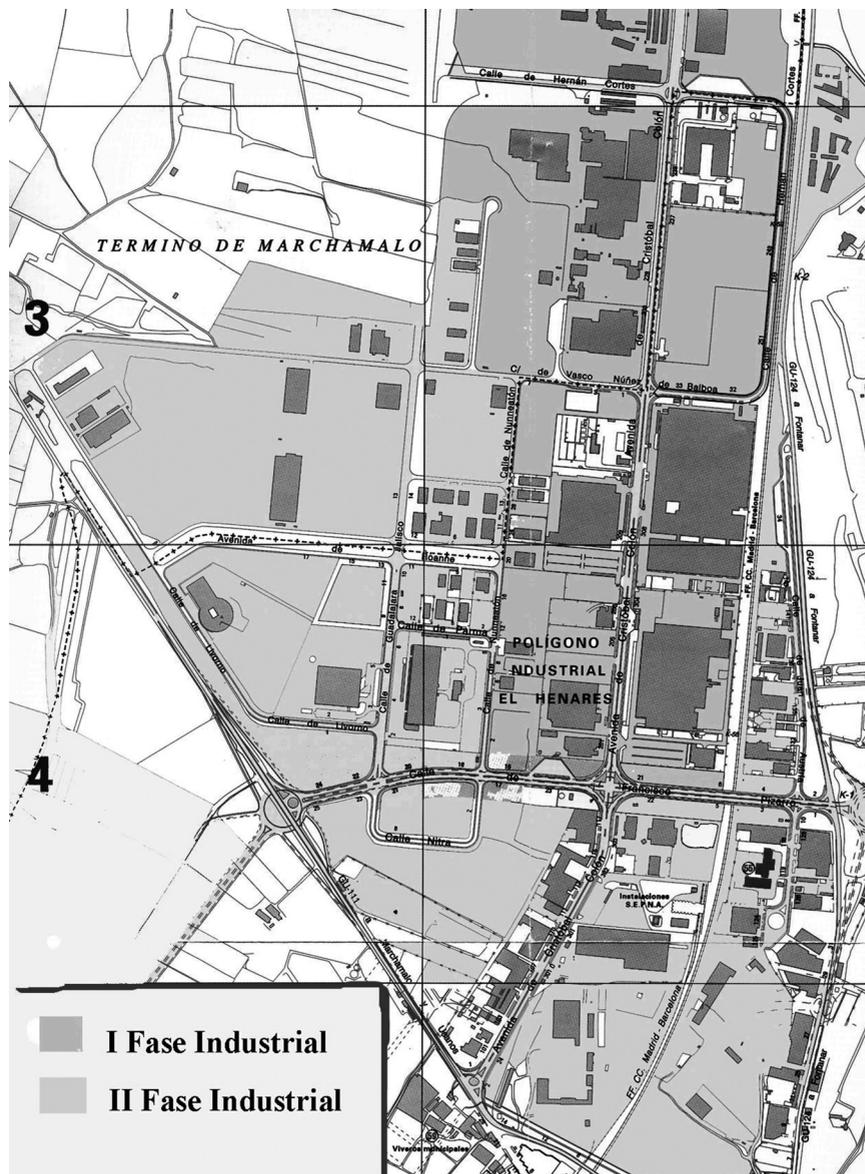
GUADALAJARA: DOS POLÍGONOS PARA EL CORREDOR DE HENARES

En el proceso de descentralización de la España de las Autonomías, Guadalajara quedó vinculada regionalmente con Castilla-La Mancha, pero claramente, y por encima incluso del resto de ciudades principales de esta Comunidad Autónoma, económica y socialmente se integra en el área metropolitana madrileña. Su proximidad con respecto a la cápital del Estado, 55 kilómetros, y, sobre todo, la localización en un eje metropolitano perfectamente identificado, el Corredor del Henares, convirtieron a Guadalajara en foco de descongestión industrial y residencial de Madrid. Se trató de una dinámica espontánea, similar a la de otros núcleos y ejes del área metropolitana madrileña, cuyas consecuencias demográficas se traducen en una población de 68.248 hab. en el censo de población de 2001 (INE, 2005), a cuyo montante debemos añadir el total de Azuqueca de Henares, el otro núcleo provincial dinamizador del eje del Henares, con 20.673 hab. (además de ser la ciudad con un mayor ritmo de crecimiento intercensal entre 1991 y 2001 de todas las castellano-manchegas). La comparación de estas cifras con el resto del espacio provincial, inmerso en un amplio proceso despoblamiento, nos confirma el proceso.

Guadalajara fue un núcleo principal del Plan de Descongestión de Madrid de 1959, sin duda eso fue un impulso para ese rol que hoy detenta como área descentralizadora del núcleo madrileño. No obstante, esa función se desarrolló fundamentalmente en los últimos años (y en nuestros días, el Padrón Municipal de Habitantes de 2005 nos habla de una población de 73.719 hab. para Guadalajara (Instituto de Estadística de C-LM, 2006). En cualquier caso, el plan diseñó la instalación de dos polígonos en esta ciudad, el del Henares (solamente industrial) y el del Balconcillo (mixto). De nuevo, las previsiones no coincidieron con la dinámica, aunque aquí fuera bastante positiva. Se calculó la acogida de 30.000 habitantes en El Balconcillo (Terán, 1972) y hasta 60.000 (García Ballesteros, 1974), sin

embargo, el crecimiento real entre los años 1950 y 1970 no superó los 12.000 (*Ibíd.*, 1974). Con todo, como señalamos, y en comparación con el resto de las ciudades que acogieron esta figura, Guadalajara tuvo el crecimiento mayor.

FIGURA 10. CROQUIS DEL POLÍGONO DE DESCONGESTIÓN DEL HENARES HOY



Fuente: Ayuntamiento de Guadalajara, 2005.

El suelo industrial que se delimitó fue superior a 260 has., más del doble en El Henares con respecto al Balconcillo. Una amplia reserva que permaneció intacta hasta el año 1985, cuando la incipiente y nueva dinámica de crecimiento económico del eje este con Madrid hizo necesaria la creación de mayores recursos. Se amplía entonces el polígono del Henares, y dado el colapso del Balconcillo, donde el uso residencial es más relevante, se plantea la creación de un nuevo polígono que, además, se ajustase mejor al eje de comunicaciones que dinamiza el desarrollo económico de Guadalajara.

El polígono del Henares se sitúa al norte de la ciudad, y es el único del Plan de Descongestión que tiene un uso industrial exclusivo. Está limitado al este por la línea de ferrocarril que une Madrid y Barcelona y por el oeste por la carretera provincial GU-III (Guadalajara-Marchamalo). A pesar de ser diseñado como un polígono exento, la distancia con respecto a la ciudad no llega a los 2 kilómetros y hoy, tras la fuerte expansión urbana de Guadalajara, se incluye en el plano de forma continuada. Presenta un trazado rectilíneo de amplias vías, que ya muestran cierta degradación. En el presente se encuentra dividido entre los términos municipales de la cápital y de Marchamalo, por otro lado, principal prolongación periurbana de Guadalajara.

FIGURA 11. PAISAJE INDUSTRIAL DEL POLÍGONO DEL HENARES (GUADALAJARA)



Fuente: foto de Emilio Gutiérrez.

La ocupación de este polígono fue lenta y muy irregular. Tuvo lugar en este polígono un fenómeno de especulación del suelo dado que, por diferentes causas, muchas parcelas fueron adquiridas pero no ocupadas. En un primer momento, porque parte de las empresas, madrileñas, que compraron el suelo a bajo precio prefirieron después instalarse en otras ubicaciones más cercanas. Después, porque la propia expansión del corredor del Henares sobrevaloró el precio del suelo, con respecto al inicial, entrando muchas de estas parcelas en juegos inmobiliarios de compra y venta, y en estados de reserva, donde no interesa tanto la ocupación de estos espacios como el valor de los mismos. Una dinámica que ha obligado a ampliar y crear nuevo suelo industrial en Guadalajara, dado la creciente demanda, al tiempo que permanecen sin ocupar estas antiguas parcelas (un estadio que, con rasgos bien diferentes, nos recuerda al de la permanencia de viviendas vacías en nuestras ciudades). Por estas razones, el paisaje actual del polígono presenta cierta sensación de vacío (ver Fig. 9), y en su uso sobresale la permanencia múltiples actividades manufactureras, con una menor terciarización que el resto de los polígonos estudiados.

El polígono del Balconcillo se sitúa al suroeste de Guadalajara. En esta ocasión, como en los otros núcleos, es de uso mixto, destacando por una superficie residencial mayor que la industrial. No obstante, en este caso los factores topográficos han favorecido la creación de un límite entre ambos espacios, dado que hay un desnivel entre el área de vivienda y la de actividad económica, con lo cual el desarrollo de ambas ha sido bastante independiente. Además, la parte residencial ha sido totalmente absorbida por el trazado urbano de la ciudad, mientras que el carácter individualizado del polígono industrial es más fácil de distinguir aún en el plano.

En el Balconcillo destaca, así, el desarrollo del uso de vivienda sobre el industrial. Configura hoy un barrio que entra en contacto incluso con el casco antiguo de la ciudad (ver Fig. 10). La paralización de Guadalajara en el pasado hizo que cuando se diseñó el polígono en este primer arrabal, el mismo aún fuera un espacio de periferia. Precisamente, el crecimiento demográfico de esta ciudad tiene lugar en las últimas décadas (en el censo de población de 1971 había 34.214 habs. (Ayuntamiento de Guadalajara, 2005) y ha sido el polígono residencial el que ha absorbido buena parte de este incremento. En un primer momento se ocupó sólo el 15% del espacio, y en las dos últimas décadas prácticamente el resto del suelo urbanizable. De hecho, constituye la ampliación mayor del tejido urbano de la ciudad. Por supuesto esta ocupación contemporánea difiere del programa del plan. El resultado final es un trazado irregular, que no responde al diseño ortogonal

previsto, sino a la sucesiva construcción de unidades de urbanización distintas que siguen el modelo común de torres de viviendas aisladas que caracteriza a los barrios residenciales de nueva creación de las ciudades españolas. Una morfología compartida pero que en Guadalajara se aplicó con retraso respecto a otros núcleos, pues estas urbanizaciones son propias del desarrollismo de las décadas de 1970 y 1980, y en esta capital son más recientes. La integración con la ciudad nos muestra un barrio residencial nuevo, pero dentro del continuo urbano, y no una actuación aislada en forma de polígono, como por ejemplo la de Toledo, donde también el crecimiento demográfico ha sido muy notable y reciente.

FIGURA 12. PLANO DEL USO RESIDENCIAL DEL POLÍGONO DEL BALCONCILLO



Fuente: Ayuntamiento de Guadalajara, 2005.

El área industrial del Balconcillo es mucho más reducida ya que fue planificada como foco de expansión de la industria ligera madrileña o de industrias complementarias de las de la capital. Se articula en torno al río Henares y a una de las principales vías de comunicación, el eje que une Guadalajara con Madrid. Dentro del encajamiento de su emplazamiento fue ampliada dado el empuje económico de Guadalajara en los últimos

años. De hecho, el grado de ocupación actualmente es muy elevado, pero los usos son claramente terciarios más que manufactureros, sobre todo del sector del automóvil y diversas áreas de almacenaje y venta, al por menor o al por mayor, de gran superficie. El modelo no responde tampoco, pues, al planificado sino al de un parque empresarial de superficie media con una intensa ocupación terciaria en un espacio periférico de la ciudad, altamente accesible, tal y como podemos encontrar muchos ejemplos similares en las urbes españolas.

El impulso económico de Guadalajara ha hecho necesario proyectar un nuevo polígono. Olvidados los tiempos de la planificación, la descentralización privada derivada de Madrid y el notable desarrollo del corredor del Henares así lo demandan. Se trata del polígono del Ruiseñor, que se localizará (su fecha de remate es el 2007) detrás de la estación de ferrocarril, en el margen menos ocupado del Henares y en comunicación con la A-2. Su superficie equivaldrá a la de los otros dos polígonos juntos, e incluirá la construcción de un Parque Tecnológico. Su ejecución será un paso más de la integración de Guadalajara dentro del área metropolitana madrileña, no como descongestión como pensaron los ideólogos, sino formando parte de ese gran espacio de acumulación que es la región urbana de la capital del Estado, porque aquí la concentración y el crecimiento metropolitano son lo mismo.

CONCLUSIONES

La revisión del estado actual de los antiguos polígonos de descongestión de Madrid nos ha permitido realizar un análisis crítico de su origen y su evolución y comprobar las distintas realidades que hoy configuran estos instrumentos urbanísticos.

Nacidos en un contexto de acumulación problemática de la ciudad que el Régimen había elegido como estandarte nacional, frente a las entonces más evolucionadas capitales periféricas de Barcelona y Bilbao, cuando las desestructuras eran tan evidentes que era obligatorio una descongestión del crecimiento, su dimensión presente encierra dinámicas espaciales bien diferentes a las planificadas.

El proyecto original tenía unos objetivos claros, trasladar el crecimiento demográfico y económico de Madrid a cinco núcleos de la Meseta; pero los resultados obtenidos fueron otros. Madrid siguió creciendo, y los polígonos de descongestión, de forma general, tras un impulso inicial se estancaron

ante la competencia de otras áreas. Los núcleos vecinos de Madrid, más próximos que los planificados, y las ciudades elegidas por las siguientes figuras de planificación, como los Polos de Desarrollo, entraron en rivalidad con estas primeras ciudades. En comparativa, fueron pues núcleos como Leganés, San Sebastián de los Reyes, Móstoles, Alcalá de Henares y otros muchos (sólo citamos los primeros que nos vienen a la memoria) y ciudades como Valladolid o Zaragoza las que se beneficiaron de la distribución territorial del desarrollo madrileño. De los núcleos castellano-manchegos previstos para la descongestión, Guadalajara fue la única realmente favorecida en esta primera fase (aunque en una proporción menor a la planificada), e incluso llegaron a crecer más otros como Talavera de la Reina, no partícipes del plan de descongestión.

La crisis industrial de finales de los años 1970 e inicios de los 1980, y el inmediato surgimiento de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha en una España democrática cambiaron totalmente los condicionantes. Los polígonos ya estaban creados, su degradación era evidente, pero constituían una reserva de suelo urbanizable, industrial y residencial, disponible para cuando nuevos impulsos fueran necesarios. A partir de mediados de los 1980 la evolución y los cambios no coinciden en cada caso, pero la readaptación y reaprovechamiento de estos espacios fue la norma (aunque en momentos temporales y escalas diferentes).

El uso industrial de los polígonos se transformó en el modelo de parques empresariales donde el terciario supera a la manufactura. Alcázar de San Juan y Manzanares dinamizan sus polígonos en los últimos años dentro de una economía que tiene más de regional y de carácter endógeno que de descentralización de Madrid. Estos espacios seguirán marcando en el futuro, en estos dos núcleos, su aprovechamiento dentro del sector central regional, como elementos que puedan favorecer la consolidación de esta área, fundamental para la integración regional castellano-manchega. Toledo reinterpreta su polígono mediante su actual impulso económico y su elevada terciarización, además de su integración creciente en el área metropolitana madrileña. Un proceso no de descongestión sino de acumulación del cual los polígonos de Guadalajara son mejores ejemplos todavía, formando parte de un vital eje de crecimiento económico del área metropolitana madrileña, el corredor del Henares.

Los usos residenciales varían incluso más entre los diferentes polígonos, pero podemos encontrar un impulso común en el crecimiento inmobiliario actual de nuestras ciudades, el cual utiliza el suelo urbanizable para viviendas de estas figuras. En los dos núcleos manchegos el aprovechamiento

residencial es mucho más modesto que en las capitales mayores, y no tienen nada que ver con las proyecciones demográficas del Plan de 1959. No obstante, son espacios de construcción y expansión urbana en la actualidad. En Toledo y Guadalajara se han reconvertido en áreas populosas, el principal sector urbano en la capital toledana, aunque con la singularidad de su alejamiento con respecto al centro de la ciudad; y en un barrio densamente poblado en la capital alcarreña, en este caso incluso en contacto con el centro urbano.

Unas figuras urbanísticas planificadas para la descongestión de Madrid se han convertido, cuarenta y tantos años después, en nodos industriales, terciarios y residenciales fundamentales para los núcleos donde se ubicaron. No alcanzaron el volumen ni los objetivos planificados, pero su realidad actual los traducen en espacios vitales para Alcázar de San Juan, Manzanares, Toledo y Guadalajara.

Recibido 11.05.2006

Aceptado 21.10.2007

BIBLIOGRAFÍA

- AYUNTAMIENTO DE ALCÁZAR DE SAN JUAN: <http://www.arrakis.es/~alczasaj/>, 2005.
- AYUNTAMIENTO DE GUADALAJARA: <http://www.guadalajara.es>, 2005.
- AYUNTAMIENTO DE MANZANARES: <http://www.manzanares.es>, 2005.
- AYUNTAMIENTO DE TOLEDO: *Padrón Municipal de Habitantes 2004 y Archivo Fotográfico*, 2005. (Consulta *in situ*)
- CAMPESINO, A.; CAMPOS, M. L. Y TROITIÑO, M. Á.: *Las ciudades españolas a finales del siglo XX*, Universidad de Castilla-La Mancha, Toledo, 1995.
- CAMPOS ROMERO, M. L. Y SÁNCHEZ GARCÍA, C.: "Análisis demográfico de Castilla-La Mancha según los dos últimos censos de población", <http://www.ieg.csic.es/age/poblacion/ADMIN/PUBLICACIONES/Análisis%20Demográfico%20de%20Castilla%20La%20Mancha.pdf>, 2003.
- CARPIO, J.; ESTÉBANEZ, J.; MOLINA, M.; PANADERO, M. Y PILLET, F.: "Castilla-La Mancha", en BOSQUE, J. y VILÁ, J. (Dirs.): *Geografía de España*, Planeta, Madrid, 1991, pp. 159-333.
- CARAVACA, I. Y MÉNDEZ, R.: "Suelo público para la reindustrialización. La actuación de SEPES en la promoción del suelo industrial", *Revista Ería* n° 39-40, Oviedo, 1996, pp. 83-91.
- CAÑIZARES RUIZ, M. DEL C.: "Industria y artesanía" en PANADERO, M. y SANCHO, J. (Dirs.): *Atlas de Turismo Rural de Castilla-La Mancha*, Instituto Geográfico Nacional y Otros, Madrid, 2004, pp. 72-73.
- DORADO BADILLO, Á.: *Un revulsivo para la historia de Toledo: el Polígono Industrial (1958-1997)*, Azacanes, Toledo, 1999.
- ESCUDERO GÓMEZ, L. A. (ed.): *Parques empresariais de Galicia e Norte de Portugal*, Consorcio Zona Franca de Vigo y Observatorio Urbano do Eixo Atlántico, Vigo, 1999.
- ESTÉBANEZ ÁLVAREZ, J.: *Las ciudades. Morfología y estructura*, Síntesis, Madrid, 1996.
- GARCÍA BALLESTEROS, A.: "Los polígonos de descongestión de Madrid. El ejemplo de Guadalajara", revista *Ciudad y Territorio*, Oviedo, 1974.
- GONZÁLEZ CÁRDENAS, M. E.: *Dos polígonos de descongestión industrial de Madrid en Alcázar de San Juan y Manzanares*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1987.

- HERAS, R. Y TAMAMES, R.: *Enciclopedia de Castilla-La Mancha*, Edicsa, Madrid, 1999.
- IGLESIAS, A.; BAÑOS, J. Y PÉREZ, J.: "La Industria castellano-manchega: crecimiento en sectores tradicionales", *Revista Añil* nº 10, Ciudad Real, 1996, pp. 9-14.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA CASTILLA-LA MANCHA: *Padrón municipal de habitantes de 2005*, <http://www.ies.jccm.es>, 2006.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: *Censo de Población de 2001*, <http://www.ine.es>, 2006.
- JUNTA DE COMUNIDADES DE CASTILLA-LA MANCHA: *Informe socioeconómico de Castilla-La Mancha 2002*, JCCM. Toledo, 2003.
- MARTÍNEZ, F. J. Y PEINADO, M. L.: "La industrial agroalimentaria y el desarrollo regional", en *Papeles de Economía Española* nº 5, Madrid, 1987, pp. 294-312.
- MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R.: "Modelos de industrialización en Castilla-La Mancha", en PILLET, F. y PLAZA J. (Coords.): *Lecciones de Desarrollo Rural. Una aproximación formativa desde y para Castilla-La Mancha*, UCLM, 2001, Ciudad Real, pp. 213-217.
- MÉNDEZ, R. Y RODRÍGUEZ, J.: "Procesos de industrialización periférica y espacios emergentes en Castilla-La Mancha", en *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid* nº 18, Madrid, 1998, pp. 177-204.
- MOYA GONZÁLEZ, L. (Ed.): *La práctica del planeamiento turístico*, Síntesis, Madrid, 1994.
- PANADERO, M. Y VALENZUELA, M.: "Castilla-La Mancha, Madrid", en PRATS, J. M. (Dir.): *Geografía de España*, Océano-Instituto Gallach, Madrid, 1994, pp. 1739-1833.
- PANADERO, M. Y PILLET, F.: "Castilla-La Mancha", en GARCÍA, J. M. Y SOTELLO, J. A. (Eds.): *La España de las Autonomías*, Síntesis, Madrid, 1999, pp. 291-330.
- PARDO PARDO, M. R.: *La industria de Castilla-La Mancha en el periodo de recuperación (1985-1991)*, Junta de Castilla-La Mancha, Madrid, 1996.
- PILLET CAPDEPÓN, F.: *La Mancha. Transformaciones de un espacio rural*, Celeste, Madrid, 2001.
- PILLET CAPDEPÓN, F. (Coord.): *Geografía de Castilla-La Mancha*, Almod, Ciudad Real, 2007.
- PALACIO, J. I. (Coord.): *Estructura económica de Castilla-La Mancha*, Celeste Ediciones, Ciudad Real, 2002.
- PRECEDO LEDO, A.: *Ciudad y desarrollo urbano*, Síntesis, Madrid, 1996.
- TERÁN TROYANO, F. de: "Descongestión industrial. Zonificación y Urbanismo. Experiencias extranjeras y en España", *Economía Industrial*, IX nº 97, 1972, pp. 22-36.
- TERÁN TROYANO, F. de: *Planeamiento urbano en la España Contemporánea (1900- 1980)*, Alianza, Madrid, 1982.
- VIDAL DOMÍNGUEZ, M. J. Y VINUESA ANGULO, J.: *Los procesos de urbanización*, Síntesis, Madrid, 1991.

Resumen ["El Plan de Descongestión Industrial en Madrid en Castilla-La Mancha: Una reflexión geográfica"]

El *Plan de Descongestión de Madrid* de 1959 respondía a la necesidad de combatir el proceso de concentración económica y poblacional de la cápital en la mitad del siglo pasado. Establecía una serie de polígonos industriales y residenciales en núcleos castellanos que reorientarían el crecimiento madrileño hacia su periferia. La mayoría de ellos, cinco, se localizaron en la actual Castilla-La Mancha. Sin embargo, la evolución de estos polígonos no se ajustó a lo planificado, ni en el asentamiento industrial ni en el de viviendas. A finales de los 1980 su degradación era elevada, pero suponían reservas de suelo urbanizable a la espera de un momento de reactivación. Con el desarrollo urbano y regional reciente, y en escala diferente según los núcleos, se reciclaron en parques empresariales muy terciarizados y en espacios residenciales periféricos en crecimiento. Forman hoy unidades singulares dentro de la estructura urbana de Alcázar de San Juan, Guadalajara, Manzanares y Toledo.

Palabras clave: Planificación, descongestión, polígono, Madrid, Castilla-La Mancha.

Abstract ["The plan of overspill area of Madrid in Castilla-La Mancha: A geographical reflection"]

The *Plan of overspill area of Madrid* (1959) responded to the need to fight the process of population and economic concentration of the capital in the half of last century. The plan established a series of industrial and housing estates in Castilian population centre that would reorient the Madrilenian growth towards their periphery. The majority of them, five, they were placed in the present Castilla-La Mancha. Nevertheless, the evolution of these industrial and housing estates did not respond to the plan, neither in the industrial neither in the residential settlement. By the end of 80's the degradation of the industrial estates was high, but they were reserves of building land to the wait of a moment of reactivation. With the recent regional and urban development, and in different scale according to the towns, they were modified in business parks and in peripheral spaces in growth. They form singular units inside the urban structure of Alcazar de San Juan, Guadalajara, Manzanares and Toledo.

Key words: Planning, overspill area, industrial estate, housing estate, Madrid, Castilla-La Mancha.

Résumé ["Le Plan de Décongestion de Madrid en Castilla-La Mancha. Une réflexion géographique"]

Le *Plan de Décongestion de Madrid* de 1959 répondait à la nécessité de combattre le processus de concentration économique et démographique de la capitale à la moitié du siècle passé. Il établissait une série de polygones industriels et résidentiels dans des villes castillans qui réorienteraient la croissance madrilène vers leur périphérie. La majorité d'eux, cinq, ont été localisés dans l'actuelle Castilla-La Mancha. Toutefois, l'évolution de ces polygones n'a été adaptée à ce qui était prévu, ni dans l'établissement industriel ni dans celui de logements. Fin les 1980 sa dégradation était élevée, mais supposaient des réserves de sol aménageable dans l'attente d'un moment de réactivation. Avec le développement urbain et régional récent, et en échelle différent selon les villes, ils ont été recyclés dans des parcs des entreprises et dans des quartiers résidentiels périphériques en croissance. Ils forment aujourd'hui des unités singulières dans la structure urbaine d'Alcazar de San Juan, Guadalajara, Manzanares et Tolède.

Mots clé: Planification, décongestion, polygone, Madrid, Castilla-La Mancha.