

El Polígono de descongestión de Madrid en Toledo

Eduardo Aragonese Domínguez

ARQUITECTO. GERENTE DE TOLETUM VISIGODO

Dentro del Plan de Descongestión de Madrid iniciado por Gerencia de Urbanización en los años sesenta del pasado siglo, Santa María de Benquerencia, en Toledo, cumplía un papel fundamental. Con el transcurso de los años, el área residencial parece cumplir las expectativas generadas mientras que el polígono industrial, por el contrario, nunca alcanzó los objetivos previstos de atracción de suficientes empresas de entidad suficiente que actuaran como verdaderas locomotoras.

“que digo bien que a la redonda de Toledo en circuyto de una legua (...) y en esta legua a su raya a la parte de oriente esta la dehesa de calabaças de don Francisco de Riuera, señor de San Martín y Valdepusa (...) y lo que valen y se arriendan solo dire que seria notable bien a los avitadores de su domarca que estas dehesas fuesen ronpidas y paneficadas por la mucha langosta que en tiempos secos en ellas se cria, y por el bien que de su fruto al numero de gente que a crecido darian.”

LUIS HURTADO DE TOLEDO¹

“No ver la niebla en el camino (...) es olvidar lo que es el hombre, olvidar lo que somos nosotros mismos”

MILAN KUNDERA . Los caminos en la niebla (en *Los testamentos traicionados*)

Viene a cuento la cita, porque al observar el crecimiento que ha tenido la ciudad de Toledo a lo largo del siglo XX es muy frecuente hacer hincapié en su extraordinaria dispersión, y los problemas de todo orden que de ella se derivan. Especialmente a causa de la

distancia que separa del resto de la ciudad al que hoy es su barrio más poblado, Santa María de Benquerencia, conocido por los toledanos como el Polígono.

Se juzga, desde nuestro despejado punto de vista, el resultado de hechos producidos muchas décadas atrás, en la niebla a la que se refiere Kundera: ignorando los condicionamientos a los que atendían, y minimizando, no sólo la importancia, sino, sobre todo, el significado que tuvieron para sus actores. No podemos evitar, además, que nuestra percepción esté mediatizada por la animadversión hacia las circunstancias políticas y sociales en las que se tomaron las decisiones. Lo que nos hace correr el riesgo de perder objetividad histórica.

Como ocurre a menudo al analizar un documento del pasado (y un fragmento de ciudad no deja de ser también eso, aunque primordialmente sea otras muchas cosas) la información y la utilidad de futuro que nos puede suministrar dependerá, sobre todo, de las preguntas con las que nos acerquemos a estudiarlo. Dos cuestiones nos podemos plantear para empezar a propósito del que era, en origen, el Polígono de Descongestión de Madrid en Toledo: ¿qué clase de planificación territorial es posible en un régimen democrático como nuestro Estado Autonómico, en el que se consagra la autonomía municipal y donde permanece inédita la ordenación común de territorios colindantes de Comunidades Autónomas distintas –baste pensar que hablamos con naturalidad de “efecto frontera”–? ¿Tienen las ciencias sociales capacidad para predecir o anticipar las demandas territoriales con antelación suficiente, teniendo en cuenta el extraordinariamente lento proceso de maduración de los proyectos urbanos que han de dar soporte y cobijo a las cambiantes realidades económicas y poblacionales?

Fernando de Terán² calificó de fracaso el Plan de Descongestión de Madrid, presentándolo como una prueba de la contradicción entre determinados planteamientos descentralizadores, sólo viables en los términos en





En las imágenes de la doble página, foto aérea de Toledo en los años cuarenta y los terrenos del futuro Polígono de Descongestión de Madrid.

1.
HURTADO DE TOLEDO, L. Memorial de algunas cosas notables que tiene la Imperial Ciudad de Toledo (1576); transcripción de Carmelo Viñas y Ramón Paz, en *Relaciones Histórico geográficas-estadísticas de los pueblos de España, hechas por iniciativa de Felipe II*. Madrid: CSIC, 1963, pág. 505.

2.
TERÁN F. de. *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900/1980)*. Madrid: Alianza Editorial, 1982 pág. 329.

3.
DORADO BADILLO, A. *Un revulsivo para la historia de Toledo: el polígono industrial, 1958-1997*. Toledo: Editorial Azacanes, 1999. Rastrea hasta 1915 las iniciativas y propuestas generadas en la sociedad toledana para la instalación de industrias en la ciudad.

4.
Aspectos ampliamente estudiados por SAMBRICIO, C. en Madrid, 1941. Tercer año de la Victoria, en el catálogo de la exposición *Arquitectura en Regiones Devastadas*. Madrid: MOPU, 1987 pág. 79 a 103, de donde procede la siguiente cita de Bidagor.

5.
TERÁN, F. de. *Op.cit.* pag.128.

los que fueron establecidos dentro de un estricto dirigismo totalitario, y los cauces reales en los que se estaba produciendo la industrialización y urbanización de España, que anunciaban la salida del periodo autárquico de posguerra. Es en este contexto en el que debemos situar el nacimiento del Polígono Industrial de Toledo.

Aunque pueden buscarse antecedentes de demandas e intentos anteriores producidos por la propia sociedad toledana³, lo cierto es que esta actuación forma parte de una operación a gran escala que responde a la iniciativa estatal y a un ámbito territorial mucho mayor.

Como es sabido, el objetivo básico del Plan era frenar el crecimiento de Madrid, cuya población había pasado de poco más de un millón de habitantes en 1940 a 2.259.000 en 1960, a costa de la emigración interior, favoreciendo la despoblación de las provincias vecinas.

La pretensión de mantener controlado el crecimiento de Madrid se venía defendiendo de forma explícita desde el principio de la posguerra por el principal inspirador del urbanismo del régimen franquista, Pedro Bida-

gor, quien plasma en el Plan General de Urbanización de Madrid de 1941 sus ideas sobre la Capital Imperial, símbolo del nuevo Estado y reflejo de su ideología.

Concibe una ciudad con un limitado desarrollo en volumen, rodeada por cinturones verdes, y propone un conjunto de operaciones de diseño urbano con alto contenido simbólico, como la revalorización de la Cornisa del Manzanares, o la propuesta de la “Ciudad del Poder”, pero también actuaciones de menor escala destinadas a mejorar la calidad urbana, basadas en la reestructuración y reorganización de un sistema jerárquico de núcleos centrales de los barrios⁴. En este esquema, para Bidagor, “las actividades industriales, como pertenecientes a otro orden de jerarquía, deben ser netamente diferenciadas de la capital y relegadas a una posición secundaria, manteniendo ésta en cambio toda la importancia de su rango”.

Son planteamientos que han sido tachados, no sin cierta razón, de “radical y elemental funcionalismo organicista y biológico”⁵, pero en los cuales no pueden ignorarse temáticas, como la primacía del diseño frente al macroubanismo, que han sido apreciadas



6.

ABERCROMBIE, P. y FORSHAW, J.H. *Country of London Plan*, Londres, 1944. En otoño de 1945, tras la llegada de los laboristas al gobierno, se nombra un Comité para las Nuevas Ciudades para su desarrollo. En España habrá que esperar hasta marzo de 1959 la constitución de la Comisión Interministerial para la Descongestión de Madrid, creada por Decreto de 12 de diciembre de 1958.

7.

La *Revista Nacional de Arquitectura*. Madrid: Dirección General de Arquitectura. Ministerio de la Gobernación, Año IV, número 40, abril 1945, publica, en la sección Bibliografía y Noticiero, la siguiente reseña de un acto de su Director General que no me resisto a transcribir completa, pues es sintomática de los prejuicios en los que se basa la operación de descentralización de Madrid:

“El mismo diario ‘El Alcázar’, en el número correspondiente al día 16 de abril del presente año, da nota y reseña de la disertación que D. Pedro Muguruza celebró en la residencia de estudiantes ‘Loyola’, sobre el ‘Gran Madrid’.

Previas unas palabras del padre Herrera, el Sr.

Muguruza trazó un plan acertadísimo de ordenación de la capital de España, acentuando la necesidad que precisa para marcar una zona urbana definida, ya que sólo hasta hoy la línea que demarca ésta aparece con un irregular sentido anárquico. Después habló sobre la precisión de otra zona compuesta de parques y jardines y repoblación forestal, en un terreno que, pese a su apariencia desolada, reúne excelentes condiciones para ello. Desapareciendo de esta forma el lamentable aspecto de los accesos a Madrid. Describió la formación de los suburbios de la capital de España con una teoría extractada en tres aspectos:

a) los que al terminar la guerra del 14 vinieron a Madrid; b) los que debido al progresivo auge industrial vinieron después, y c) los que delante del Ejército nacional llegaron huyendo desde el Sur. El Sr. Muguruza abogó también por la construcción de un gran estadio nacional, donde puedan celebrarse las grandes competiciones internacionales. Después de su acertada disertación, el Sr. Muguruza fue calurosamente aplaudido por la nutrida concurrencia”.

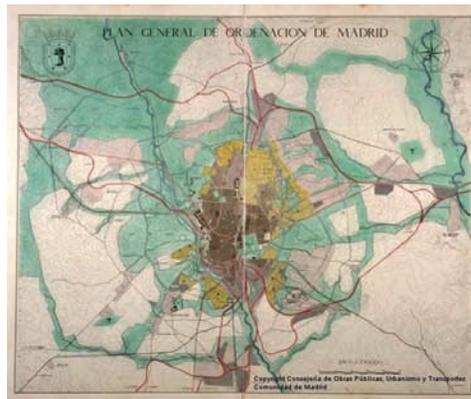
8.

Sesión plenaria de 23 de julio de 1959. 8.

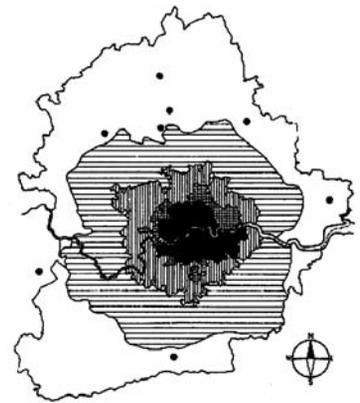
Sesión plenaria de 23 de julio de 1959.

9.

Experiencia retomada, una década después, con el programa de las ACTUR.



Plan General de Madrid de 1943 y Abercrombie.



de nuevo en los últimos años. Y sobre todo, hoy valoramos estas posturas porque permitieron incorporar a la práctica urbanística española elementos de la cultura europea del momento. Algo que no ocurría, por ejemplo, en el campo de la arquitectura, lastrada aún durante bastantes años por el monumentalismo escurialense.

Así, los anillos verdes del Plan de Madrid, o el esquema básico del Plan de Descongestión emprendido en 1959 por el recién creado Ministerio de la Vivienda, e incluso la estructura administrativa constituida al efecto, la Gerencia de Urbanización, son reflejo de los trabajos de Abercrombie y Forshaw en el Plan de Londres de 1944. Por más que las expresiones Greater London y Gran Madrid nos remitan a significados bien diversos: planificación laborista y reconstrucción⁶ en un caso, retórica falangista en el otro⁷.

Toledo aparece en el primer listado de poblaciones que reúnen las condiciones adecuadas para asumir el papel de puntos de atracción, propuesto por la Comisión Interministerial para el estudio de la Descongestión de Madrid en julio de 1959 y aprobado por el Gobierno, junto con Guadalajara, Alcázar de San Juan, Manzanares y Aranda de Duero⁸. Ciudades todas ellas en las que es perfectamente reconocible hoy día la intervención de la Gerencia de Urbanización, y muy señaladamente Guadalajara, donde ha habido una continuidad por parte del INUR

y después SEPES hasta este mismo momento. Frente a toda ellas, Toledo presenta una notable singularidad, pues no se plantea una extensión a partir del núcleo urbano, sino que por el contrario se proyecta un crecimiento aislado y autónomo⁹.

Vemos que la escala de la operación trasciende de la esfera local. Pero además sus dimensiones excedían obviamente de la capacidad de gestión municipal. Baste comparar la superficie de terrenos adquiridos en 1960, casi 670 hectáreas¹⁰, a las que se sumarían tres años después las 305 hectáreas de la zona de contacto, con la superficie total de la ciudad en ese momento: aproximadamente 100 hectáreas en el casco histórico, y otras 117 hectáreas repartidas en varios núcleos de su entonces incipiente extensión en el llano¹¹.

Esta intervención de la Administración superior –en aquella época sin ninguna clase de matices– no era sin embargo, ni mucho menos una novedad en Toledo. De hecho, el crecimiento de la ciudad ha estado fuertemente marcado por la intervención pública desde 1940. En esa fecha, Toledo ocupaba, básicamente, el mismo espacio físico que refleja, por ejemplo, la “Vista y Plano de Toledo” de El Greco. Tan sólo ha rebasado ligeramente el recinto amurallado en los arrabales de las Covachuelas y alrededor de la Plaza de Toros, en la salida de la carretera de Madrid.

La declaración de Toledo, por Decreto de ese mismo año, como Monumento Nacional¹²

10.

Más de 372 hectáreas para zona residencial, 242 destinadas a uso industrial y 55 para zonas verdes. La adquisición directa de los terrenos por parte de la Dirección General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda se ampara en el Decreto 1984/1959 de 29 de octubre de 1959 (BOE núm. 268, de 09/11/59), v. ÁLVAREZ AHEDO, I. *El urbanismo del término municipal de Toledo*, Toledo: Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha. Demarcación de Toledo, 2004 pág. 45. Con anterioridad se habrían iniciado las gestiones, de acuerdo con el proceso que detalla DORADO BADILLO, A. *op.cit.* pág. 16 a 31, de donde proceden la mayor parte de los datos siguientes: el proceso se inicia con la aprobación de una primera relación de propiedades afectadas, el 23 de junio de 1959, que comprende 720 hectáreas de 10 fincas o partes de ellas. El 9 de julio se recibe en el Ayuntamiento la relación definitiva, que afecta a 6.697.815 m², valorados en 33.331.246,24 pesetas, resultando, por tanto un precio medio de 4,22 pesetas por metro cuadrado, con valores mínimo y máximo de 1,84 y 6,92 pesetas. Se firman las escrituras de compraventa en un acto solemne presidido por el Cardenal Primado, Pla y Deniel, celebrado en las Casas Consistoriales la tarde del día 15 de junio de 1960, víspera de la festividad del Corpus. El diario *El Alcázar*, ocupa toda su página especial de Toledo del día siguiente con la reseña del acto. Firmó la escritura de adquisición de los terrenos el Ministro de la Vivienda, Sánchez Arjona, al que acompañaba prácticamente todo el equipo directivo del departamento, entre ellos los directores generales de Urbanismo, Bidadgor, y Arquitectura, García Lomas. Previamente, la comitiva, acompañada del Alcalde, D. Luis Montemayor había visitado los terrenos del Polígono Industrial.

La expropiación de las 305 hectáreas de la zona de contacto, que afectó a cuarenta propietarios se inició en febrero de 1963, y no sería tan amistosa, pues hubo hasta seis recursos de reposición rechazados por el Consejo de Ministros. El precio total fue de 22.589.296,28 pesetas, con una mayor dispersión de valores, entre 0,634 y 20,745 pesetas por metro cuadrado.

11.

Por Orden Ministerial de 28 de septiembre de 1972 se aprobó una nueva ampliación del polígono de 68,13 hectáreas. En resumen, la actuación comprende un total de 1.043 hectáreas. Datos tomados de SALVADOR MOLEZÚN, G. *Memoria del Plan Parcial de ordenación de la 5ª fase residencial del Polígono de Descongestión de Madrid en Toledo*. INUR. Enero 1977 (no editado).



Esquema crecimiento de Toledo.

ha tenido una importancia decisiva tanto para su propia conservación, como para el crecimiento posterior del resto de la ciudad. La singularidad del hecho de conservar nítidamente sus perfiles y la relación con el entorno natural (el río, los cigarrales, las vegas), situación perdida o profundamente alterada en la mayor parte de las ciudades históricas españolas, impuso desde ese momento condicionamientos paisajísticos para su desarrollo que han sido aplicados, con mayor o menor fortuna y criterio, por los distintos organismos y comisiones que se han sucedido en esa función de control.

Pero también han dejado su huella directa las actuaciones de organismos estatales, como la Dirección General de Regiones Devastadas en los años cuarenta y cincuenta, quien llevó a cabo no sólo operaciones de reconstrucción, la más importante de las cuales sería el lateral este de la plaza de Zocodover, en el corazón mismo de la ciudad, sino que también promovió el primer crecimiento planificado como ensanche en la Vega Baja, a lo largo de la Avenida de la Reconquista¹³; o paraestatales, como la Obra Sindical del Hogar, responsable del barrio de vivienda protegida en Palomarejos, más alejado del cen-

12.

Junto con Santiago de Compostela serían las dos primeras ciudades españolas que contaron con el reconocimiento como monumento histórico-artístico, en la denominación de la Ley de Patrimonio Histórico de 1933. En el caso de Toledo, posibilitó la aportación de fondos estatales para la reconstrucción de numerosos inmuebles que habían sufrido daños durante la guerra civil.

13.

Este barrio comparte con el Polígono la peculiaridad de tener un nombre procedente de la terminología urbanística. Se conoce como “Los Bloques”, al estar identificadas cada una de las manzanas, como “bloque 1...” Mantiene una más que correcta relación visual y de dependencia respecto del casco histórico. Y a pesar de su lenguaje historicista, representa una propuesta urbana y arquitectónica interesante sobre todo por sus aspectos tipológicos (grandes patios de manzana ajardinados) y clara relación jerárquica del viario, reforzada con la disposición del comercio.

14.

Las dos actuaciones citadas se llevaron a cabo en suelos públicos, provenientes de sendos descansaderos de la Mesta. La titularidad pública de grandes paquetes de suelo, afectados a la Defensa (Escuela Central de Educación Física, Colegio de Huérfanos Cristinos y Fábrica Nacional de Armas en la Vega, Academia Militar y campos de maniobras en la margen izquierda del Tajo) es otro elemento determinante del crecimiento ordenado en los planes de 1963 y 1987; junto con la existencia de un régimen de distribución de la propiedad del suelo privado, casi monopolístico. Pero este asunto nos llevaría lejos de nuestro objeto.

15.

El plan general del Área Metropolitana de Madrid de 1961 refrenda estas directrices, al incluir la política de descongestión como una meta del mismo, y proponer la potenciación del Eje Henares Tajo.

16.

GARCÍA-PABLOS GONZÁLEZ-QUIJANO, R.

Los problemas urbanísticos de Toledo ante su futuro desarrollo económico. Madrid: Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, 1964, pág. 19.

17.

Redactado por los arquitectos Soldevilla, Rodríguez y García Lanza, fue aprobado por la Comisión Central de Urbanismo el 9 de marzo de 1964 (Resolución de la Dirección General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda publicada en el BOE del 21 de abril)

tro, a finales de esa última década y comienzos de los sesenta. En cierto modo, estas actuaciones orientarán el desarrollo urbano posterior¹⁴.

En el tiempo que media entre la compra de los terrenos y el inicio de las obras, bastantes cosas habían cambiado en España, como consecuencia de la nueva orientación de la política económica derivada del Primer Plan de Desarrollo y sus nuevas estrategias desarrollistas, fundamentadas en los Polos de promoción y desarrollo Industrial, que entran en contradicción con la anterior política urbanística.

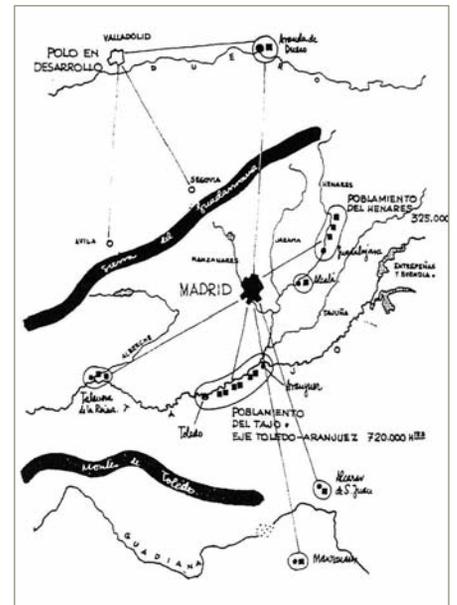
Desde el Ministerio de la Vivienda se reformula el Plan de Descongestión e Madrid¹⁵, introduciendo un matiz. Ya no se trata sólo de evitar el crecimiento “en mancha de aceite” de Madrid (algo que parece empieza a entenderse que no está en manos de decisiones arbitristas) sino que más bien se persigue aprovechar la capacidad de atracción de la capital para estructurar la región central de España.

Con lenguaje propio del momento, el arquitecto Rodolfo García-Pablos, quien desde los años cuarenta representó a la Dirección General de Arquitectura en la Comisión de Urbanismo de Toledo, responsable del Plan General de la ciudad en 1943 y primer director técnico de la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda, presentaba así el Plan de Descongestión de Madrid en 1964:

“Los órganos urbanísticos superiores han determinado, igual que han hecho los países más adelantados en cuestiones urbanísticas, que es necesario y urgente planear y definir con una visión de conjunto el porvenir de la región central del país, sometida a la inmediata influencia de Madrid, capital de la nación”¹⁶

El Plan se basa en dos ejes:

- Establecer un conjunto de nuevas ciudades de carácter industrial, creando sendas barreras sobre los ríos Tajo y Henares, constituidas por una agrupación en cadena de núcleos de población, cuya función declarada es fijar la emigración del sur de España, que aquí encontraría los pues-



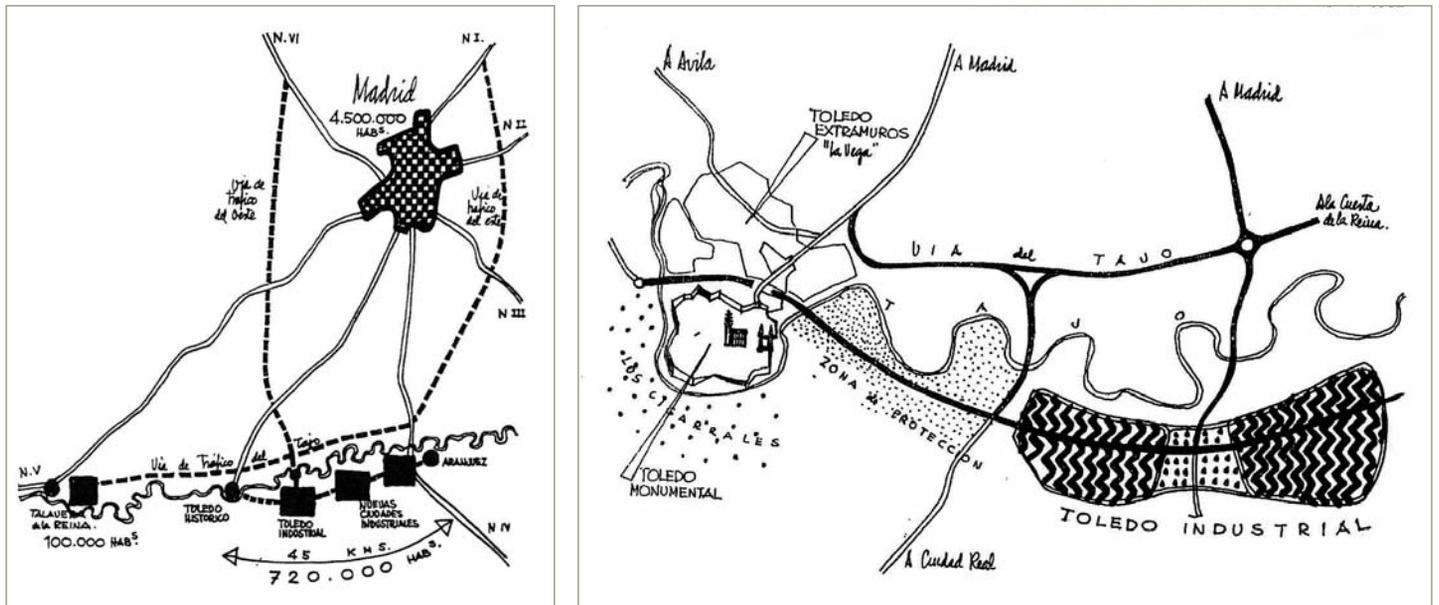
Esquema del programa de descongestión de Madrid. La región. Rodolfo García Pablos

tos de trabajo y la vivienda, sin necesidad de acudir a la metrópoli. Los extremos de este sistema, en el que se aspira establecer a un millón o millón y medio de personas, son Guadalajara y Talavera de la Reina. Toledo es el punto más importante de esta operación al contar con una iniciativa ambiciosa en marcha, el polígono mixto residencial e industrial.

- Declarar ciudades de descongestión de Madrid localidades situadas en un radio de entre 100 y 150 kilómetros de la capital: Aranda de Duero en el norte, Alcázar de San Juan y Manzanares en el sur, y Talavera de la Reina al oeste.

El que se denominó Toledo Industrial sería, a la postre, el único construido del llamado Sector de Poblamiento del Tajo, un arco de 45 kilómetros de longitud, ente Toledo y Aranjuez, donde se programó el asentamiento de 720.000 personas, en un rosario de nuevas poblaciones de uso predominantemente industrial: una auténtica ciudad lineal discontinua, apoyada en el Tajo.

Su inicio coincidió con la aprobación del Plan General de Toledo de 1964¹⁷, documento que ordenaba los terrenos que componen



Esquemas del programa de descongestión de Madrid. El poblamiento del Tajo y El Plan General de Ordenación de Toledo de 1962. Rodolfo García Pablos

18.

ÁLVAREZ AHEDO, I. *op. cit.* pág.79 a 84, relaciona las Órdenes Ministeriales de aprobación de los sucesivos planes.

19.

Siguiendo una mecánica que era la pauta habitual de la Gerencia de Urbanización, transmitida posteriormente al INUR, y más tarde al IPPV y finalmente a SEPES.

20.

Como señala Marco de Michelis, "la Unión Soviética aparece, frente a un mundo capitalista en plena crisis económica, y frente al declive de las políticas reformistas de entreguerras, como el lugar más disponible para la experimentación de las hipótesis de trabajo que habían llevado al Movimiento Moderno, a través de su lucha por la hegemonía en la política de vivienda de los años veinte, a comenzar a elaborar una teoría de la ciudad contemporánea" DE MICHELIS, M. *Ville fonctionnelle, ville soviétique: une impossible rencontre. URSS 1917-1978: LA VILLE, L'ARCHITECTURE. Catálogo de la exposición celebrada en el CNAC Georges Pompidou.* París: L'Equerre Editeur, 1979 pág.92.

la actuación en un esquema de planeamiento general que posteriormente fue desarrollado a través de ocho planes parciales, entre los años 1964 y 1979¹⁸, que a su vez fueron ejecutados con un innumerable conjunto de proyectos de parcelación, urbanización e infraestructuras parciales¹⁹.

El esquema general es de una gran racionalidad, respondiendo al modelo de ciudad lineal experimentado en la Unión Soviética por Miljutin y el grupo de arquitectos e ingenieros autodenominados "desurbanistas" a finales de los años veinte y comienzos de la década siguiente²⁰: una nueva muestra del eclecticismo ideológico en la transposición de las prácticas urbanísticas realizada por el equipo de técnicos que pusieron en marcha el Plan de Descongestión.

Si sustituimos el nombre del río, Tajo por Volga, el resto de la descripción del polígono coincide con la del programa desarrollado en Stalingrado (hoy Volgogrado) y en tantas otras nuevas ciudades en las que el régimen soviético llevó a cabo la dispersión geográfica de las actividades industriales. En paralelo al curso fluvial se extiende una ciudad lineal que presenta una zonificación ri-

gurosa de acuerdo con la siguiente secuencia: río / ferrocarril / zona industrial / autopista / zona residencial / zona verde de contorno (mínima y sin equipamientos en el caso de Toledo) / zona agrícola.

Hoy este esquema se nos antoja demasiado rígido, y sobre todo carente de elementos dinamizadores de la vida urbana como el terciario o cierta multifuncionalidad. E insensible, por otra parte, a los valores naturales del río, separado inevitablemente de la ciudad por la barrera del ferrocarril²¹, pero en el que no podemos dejar de reconocer su valor como intento de planificación (centralizada, por supuesto), tanto en su aspecto territorial como urbano. Y una apuesta por un modelo de ciudad con límites definidos frente a otras alternativas de crecimientos jerárquicos concéntricos e incontrolados.

Lamentablemente, no me ha sido posible determinar, por ahora, la autoría del esquema. En las memorias de los primeros planes parciales²² se alude a los "propios Servicios del Ministerio de la Vivienda" como responsables de la redacción del planeamiento de conjunto, definido por las vías principales, que se describe así:

21.

Aunque en su descargo puede indicarse que la línea ferroviaria es una preexistente, ya que la conexión con Toledo se había producido cien años antes, por razones históricas evidentes, vía Aranjuez. V. MARQUEZ DE PRADO, J.A. *Crónica del viaje de S.M. la Reina Doña Isabel II (Q.D.G.) a la Imperial Ciudad de Toledo, para la Inauguración de la Vía Férrea, desde su Real Sitio de Aranjuez el Sábado 12 de junio de 1858*. Biblioteca del Palacio Real de Madrid (sig. II/3334). Publicado en la revista *Archivo Secreto*, nº 3. Toledo: Archivo Municipal, 2006.

22.

BOSCH MONTESINOS, J.M. *Planes Parciales de la 1ª Fase de la Zona Industrial y de la 1ª y 2ª Fase de la Zona Residencial del Polígono de Descongestión de Madrid en Toledo*. Gerencia de Urbanización. Ministerio de la Vivienda. Madrid: 1963 (no editados).

23.

Se destinan, en esta primera fase 5 parcelas a industrias de gran superficie, de unas 3 hectáreas cada una, que representan el 48,2% de la superficie total; el 16,4% a mediana el 12,0% a pequeñas y el 2,4% a naves nido. El resto a servicios generales, viario y zonas verdes.

24.

Por la que discurre el transporte público, actual Avenida Boladiez. El Plan de Ordenación Municipal de 2007, redactado por la empresa Arquitectos Urbanistas Ingenieros Asociados (AUIA), bajo la dirección del arquitecto Mario Muelas reserva en esta misma vía una plataforma para transporte colectivo (tranvía o similar).

25.

La transversal V da acceso a la estación de ferrocarril proyectada, que no pasó de ser un modesto apeadero.

26.

BOSCH MONTESINOS, J.M. *Op. cit.*

27.

BOSCH MONTESINOS, J.M. *Op. cit.* A este respecto indica la evolución de la población de hecho en los últimos censos, realmente significativa:

Año 1950: 40.243 habitantes

Año 1960: 40.239 habitantes

1º. Una vía de circulación rápida que cruza el polígono de E. a O. a modo de columna vertebral, y que sustituirá a la actual carretera N-400. Esta vía está protegida a ambos lados por zonas verdes; su sección es tal, que quedando ligeramente a nivel inferior de los terrenos colindantes, es posible su cruce por peatones con pasos superiores; y divide el polígono en dos amplias zonas, la comprendida entre ella y el Ferrocarril de Toledo a Algodor se destinará a zona industrial, y la otra a zona residencial.

2º. Una vía de tráfico industrial, que cruzará longitudinalmente la zona industrial, y que no es más que la actual carretera N-400. (...) La zona comprendida entre la N-400 y el Ferrocarril debe destinarse a Gran Industria y el resto, comprendido entre dicha carretera y la vía de circulación rápida a las industrias medias y pequeñas²³.

3º. Una vía de circulación comercial, paralela a ambas cruzando longitudinalmente la zona residencial²⁴.

4º. Una vía de contorno, siguiendo en dirección sensiblemente paralela a las anteriores los límites del polígono.

5º. Una serie de cinco vías transversales que enlazarán las vías anteriores.

6º. Una vía de enlace directo con Madrid, que penetrará en el polígono normalmente a la vía rápida por su límite norte entre las transversales IV y V²⁵.

La traza prefijada en este esquema inicial pervive con asombrosa exactitud en nuestros días.

Del carácter novedoso de la intervención da idea la incertidumbre con la que se plantea el programa de necesidades, difícil de fijar a priori: “precisamente será todo lo contrario, es decir la experiencia resultante de esta primera fase servirá en un futuro para conocer la necesidades del resto del polígono”²⁶.

En cuanto al uso residencial, se destaca el carácter antes apuntado de operación ajena a la ciudad:

“Dadas las características del Polígono, en que la aportación humana provendrá fundamentalmente de la comarca de Madrid, así como la radicación de una actividad industrial desconocida hasta ahora en Toledo constituyen un caso claro de independencia de todos los valores históricos, humanos, sociales, tradicionales, etc. de la comarca en que se asienta e incluso de la ciudad de Toledo.

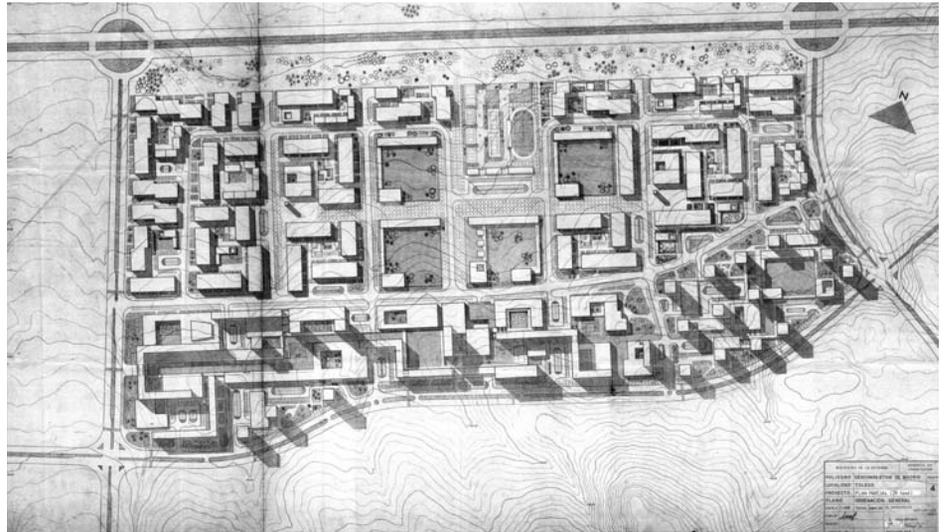
Dada la capacidad prevista del polígono, superior en dos veces a la población actual de Toledo y el estatismo y falta de dinamismo de la actividad de Toledo en los últimos tiempos, es lícito prever que en el futuro será el polígono el que influya en su peso social y económico en determinadas características de Toledo”²⁷.

Es ciertamente sorprendente la gran actividad desplegada por la Gerencia de Urbani-



1963. Primera Fase de la Zona Industrial. Conexión de servicios. Firma por Gerencia de Urbanización Jesús Bosch Montesinos.

Plano de 1966. Descongestión de Madrid. Toledo. Plan Parcial 2ª Fase. Ordenación General. Julio Cano Lasso y Adolfo Dzitkowski.



28.

Los autores de los respectivos planes son los siguientes: 1ª Fase Industrial y 1ª Fases Residencial, Jesús María Bosch Montesinos (1963); 2ª Fase Residencial, Julio Cano Lasso y Adolfo Dzitkowski (1966); 3ª Fase Residencial, Manuel Basterreche Alfaro, Luis Moya González, Diego Pérez Medina y Luis de la Rica y Castedo (1973); 4ª y 5ª Fases Residenciales, Gerardo Salvador Molezún (1972 y 1977); 6ª Fase Residencial, Alfredo Villanueva y Diego Pérez Medina (1977); Zona de Contacto, José Ramón Menéndez de Lúcar (1978).

29.

En la campaña electoral de las municipales de 1999, el entonces candidato del PSOE, Juan Pedro Hernández Moltó anunció, como primera medida de su alcaldía el expediente para la iluminación de la autovía entre el barrio de Santa Bárbara y el Polígono. Durante el mandato de José Manuel Molina, del PP, finalmente vencedor en esas elecciones, se inauguró el alumbrado, pocos meses antes de la siguientes, con la presencia del Ministro de Fomento.

30.

Ver a este respecto la minuciosa historia del barrio, y del nacimiento del movimiento vecinal (en el Polígono de Toledo nació la primera Asociación de Vecinos de la Región), en DORADO, A. *Op.cit.*

31.

El cambio de modelo en cuanto al tamaño de las promociones públicas tras el proceso de transferencias ha evitado crear el fenómeno de segregación social presente en situaciones parecidas.

zación, y después por el INUR, para redactar y aprobar los planes parciales de cada una de las fases en las que se dividió el polígono, así como para ejecutar las obras de urbanización de sus ejes principales, habida cuenta de la escasa demanda efectiva de suelo. Y además con algunos ejemplos de planeamiento realmente notables²⁸. Contemplándolos con la perspectiva de varias décadas, se confirma con cierta melancolía que en la historia reciente ha habido muchos Toledos posibles, que sólo a veces hemos sido capaces de hacer reales. Bastantes de las carencias que tiene hoy el barrio podrían haberse evitado de haber materializado algunas de sus propuestas. Por ejemplo la conexión con la margen derecha del Tajo, con la mejora de la accesibilidad que esto comporta, presente desde el inicio mismo de la operación, que planteaba una conexión directa con la carretera de Madrid. O el tratamiento de la zona de contacto, que habría permitido que fuera precisamente eso, un elemento de unión e integración en el tejido urbano, y no la barrera de separación en la que se ha transformado²⁹.

También llama la atención el contraste entre el considerable esfuerzo técnico realizado por la Administración, y la realidad de abandono en los últimos años de la dictadu-

ra, y hasta la constitución de la primera corporación democrática³⁰, que reproduce en un barrio de iniciativa pública, perfectamente planificado, los problemas de las periferias suburbanas de las grandes ciudades. Y sin embargo, como vamos a ver, el balance de la evolución del barrio no puede considerarse en absoluto negativo.

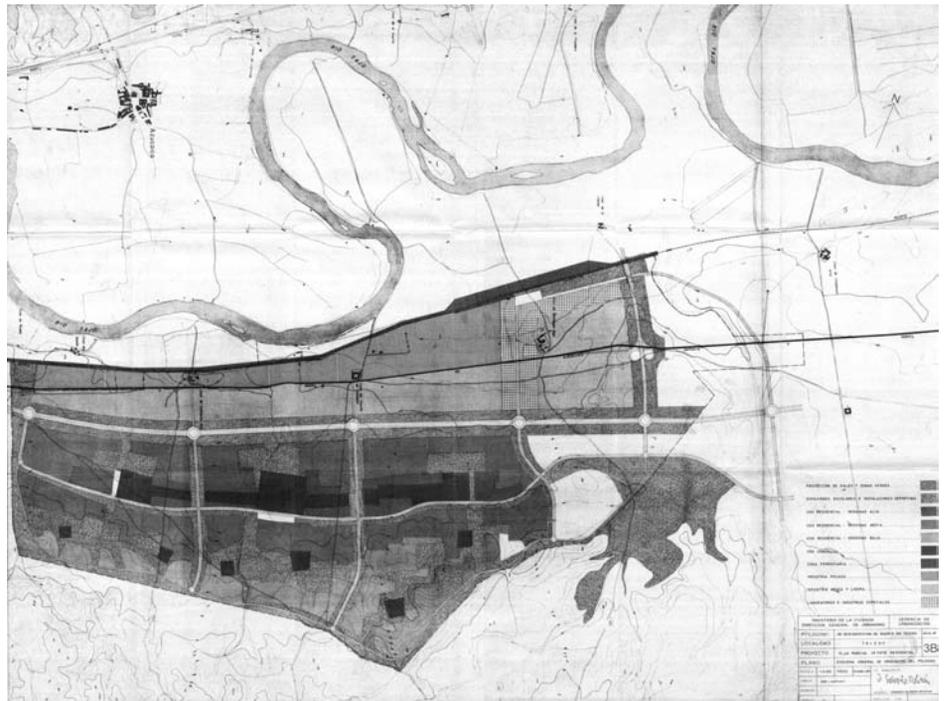
Tras el proceso de traspaso de competencias a las comunidades autónomas, en 1984, el suelo residencial fue transferido a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha; el suelo industrial y la zona de contacto quedó en manos de SEPES. El Plan General de Toledo de 1986, mantuvo básicamente la traza del Polígono, desarrollado entonces muy embrionariamente, produciendo sin embargo una sustancial rebaja de densidades y diversos ajustes no siempre felices. Por acuerdos entre el Ayuntamiento y el Gobierno Regional, (y del Ayuntamiento y SEPES en el caso de las zonas de contacto e industrial) se han efectuado múltiples, y en algún caso radicales, modificaciones.

El Polígono ha constituido una reserva estratégica de suelo público que ha facilitado el desarrollo de las políticas de vivienda en los últimos veinticinco años, tanto en su aspecto de promoción directa³¹ como la puesta en el mercado de suelo destinado a vivienda pro-



El Diario Arriba recoge en sus páginas el lanzamiento de la “gran ciudad industrial del Tajo”.

1970. Gerencia de Urbanización. Plan Parcial 4ª Fase Residencial. Esquema General del Polígono. Gerardo Salvador Molezún.



tegida promovida por empresas y cooperativas. Ha permitido contar con suelo público para la implantación de dotaciones de ámbito local y regional, la más destacada el nuevo hospital de Toledo, actualmente en construcción: elementos que están fomentando la centralidad de un ámbito hasta ahora fuertemente dependiente.

Ha mantenido, casi hasta la fecha, una oferta de suelo industrial suficiente para satisfacer las demandas empresariales. Y ha facilitado suelo de titularidad pública, con las condiciones adecuadas y en el punto mejor comunicado de las vías interurbanas de acceso la ciudad, para la instalación del único gran centro comercial con que cuenta Toledo en estos momentos, evitando los fenómenos especulativos fácilmente asociados a estas operaciones en caso contrario.

Al día de hoy se encuentra sin desarrollar aún la sexta fase residencial, objeto en estos momentos de un concurso para la puesta en marcha del denominado Barrio Avanzado, un ambicioso proyecto del arquitecto Jean Nouvel auspiciado por la Junta de Comunidades

de Castilla-La Mancha, actual titular de los terrenos, quien también promovió, a través del concurso European, en un amplio sector de la quinta fase una propuesta³², finalmente no llevada a término, que había suscitado una gran interés, por cuanto trasladaba a la tipología arquitectónica la lógica de crecimiento potencial de la ciudad lineal, aparte de otros valores de consideración de la variable climática que le llevaron a ser conocido como ecobarrio.

Finalmente, en el proceso puesto en marcha por el Plan de Ordenación Municipal aprobado en 2007³³ surge otra iniciativa, en este caso de la Cámara de Comercio e Industria de Toledo y la Federación Empresarial Toledana, que confirma, en cierto modo el carácter seminal³⁴ del Polígono de Descongestión de Madrid en Toledo. Es la futura Ciudad Empresarial Toledo-Algodor, un complejo de nueve parques de actividad especializados, interrelacionados entre sí, en torno al eje de prolongación de la carretera N-400, con una amplia atención al desarrollo de áreas dotacionales y de servicios. En un bucle que nos

32. De los arquitectos Carlos Arroyo, Eleonora Guidotti, y Manuel Pérez

33. AUIA *Op. cit.*

34. En el sentido empleado por el profesor Joan Busquets a propósito del Ensanche barcelonés, en una memorable conferencia dictada en la Residencia de Estudiantes de Madrid, en la primavera de 1996.



1970. Polígono Descongestión de Madrid. Toledo. Plan Parcial 4ª Fase Residencial. Relación entre la Segunda, Tercera y Cuarta Fase. Gerardo Salvador Molezún. Gerencia de Urbanización.

35. El último padrón municipal de Toledo (2006) contabiliza 76.601 habitantes en su conjunto, y 18.157 en el barrio. De acuerdo con el ATLAS DE EMPLEO INDUSTRIAL (1991) la ciudad de Toledo en su conjunto contaba con aproximadamente cuatro mil empleos industriales.

36. Véase a este respecto la referencia a las alegaciones de la Dirección General de Bellas Artes y de la Real Academia de la Historia al Plan General de 1964, en las que se hace referencia expresa al paradigma de área de industria pesada en esos momentos, la Ría de Bilbao, para justificar su oposición al Polígono, en DORADO, A. *op. cit.* pág.29-31.

37. ARRIBA (diario). Madrid: domingo 12 de julio de 1964. Reportaje del periodista Juan de Rojas sobre el Polígono de Descongestión de Madrid en Toledo. En el mismo tono, v. GARCÍA-PABLOS, R. *op.cit.*

38. Concepto ampliamente desarrollado en RIVERA RIVERA, J.A. *El gobierno de la fortuna*. Barcelona: Crítica, 2000, y con mayor afán divulgador en *Carta abierta de Woody Allen a Platón*. Madrid: Espasa, 2005 pág.63 y siguientes, de donde está extraída la cita.

remite al origen del barrio, adquiere importancia la recuperación del ferrocarril convencional, abandonado al construirse la línea de alta velocidad, imprescindible para garantizar el futuro en el campo de la logística.

Lo que es un hecho evidentemente contrastado es que las hipótesis en las que se basaba el plan inicial resultaron absolutamente inalcanzables en realidad, puesto que las condiciones no se correspondieron con la ilusión del crecimiento económico ilimitado soñado. Las previsiones, cuando la ciudad contaba con poco más de cuarenta mil habitantes, eran alcanzar hasta 240.000, de los cuales 84.000 en el Polígono, y otros 96.000 en un segundo polígono del conjunto proyectado en dirección a Aranjuez. Los puestos de trabajo estimados en uno y otro eran 27.000 y 32.000 respectivamente³⁵.

En ese clima de euforia desarrollista no es de extrañar que los sectores conservacionistas sintieran una lógica alarma³⁶, que hoy, disipada la niebla, se nos antoja injustificada, pero que explica las razones que llevaron a situar el polígono en el lugar donde se en-

cuentra, y también que la presentación que de él se hace, tanto en la prensa de la época como por otros medios, insistiera machaconamente en la idea de que gracias a la amplitud de la zona de contacto (los ocho kilómetros que separan la nueva ciudad que se proyecta del centro) en nada afectará al conjunto monumental: “ni los humos de las fábricas perjudicarán los lienzos de El Greco que se guardan en los museos toledanos, pues se alzarán al cielo y desperdigarán por los vientos a una distancia que para sí quisieran las obras del Prado”³⁷.

Sin embargo, pronto se empezaron a desvanecer las expectativas generadas. En 1967, recibidas las obras de la primera fase residencial e industrial, comienza la lenta instalación de industrias, pero casi ninguna de la entidad esperada. Por un lado, la competencia de los Polos de Desarrollo, con incentivos y facilidades de todo tipo; y por otro, el ambiente generalizado de tolerancia para la implantación de industrias sin excesivos escrúpulos urbanísticos en el entorno metropolitano; lo que unido a una incompleta dotación de infraestructuras de comunicaciones y de todo tipo, hará que el Polígono cambie paulatinamente de papel, asumiendo el actual de escala local que se ha descrito.

Ya no se entenderá que forme parte de ninguna clase de Plan de Descongestión, y por el contrario podemos describirlo como un subproducto de éste, en el sentido en el que define esta categoría el filósofo Juan Antonio Rivera: “cómo una acción puede tener consecuencias no buscadas; y también lo contrario: cómo las consecuencias buscadas de una acción se frustran. De hecho los subproductos pueden presentar ambas facciones (aunque lo normal es resaltar el segundo aspecto: el de la frustración sistemática de un objetivo perseguido de forma consciente)”³⁸. Hemos insistido demasiado en este segundo aspecto, y es momento de pensar con varios actores del presente en lo contrario: ¿qué consecuencias ha tenido para Toledo el Polígono del INUR, y qué futuro representa?





Porque el desarrollo del Polígono de Toledo no ha terminado, a pesar de que nos viene ocupando desde hace exactamente cincuenta años. Un dilatado periodo de tiempo. Para un ser humano es la edad que se percibe como media vida (erróneamente, porque en términos estadísticos para entonces se han consumido más de dos terceras partes), pero para un proyecto urbano suele significar un periodo en el que se han cerrado varios ciclos completos ¿y puede ser necesaria una reinvencción, como algunas iniciativas presentes apuntan?

Imagen satélite de Toledo. A la derecha el Polígono de Descongestión de Madrid, Santa María de Benquerencia. La carretera divide en dos el ámbito, el polígono industrial por encima de ellas, las áreas residenciales por debajo. En su zona más próxima a Toledo se han desarrollado grandes equipamientos institucionales, el nuevo Hospital de Toledo y un complejo comercial y de ocio.