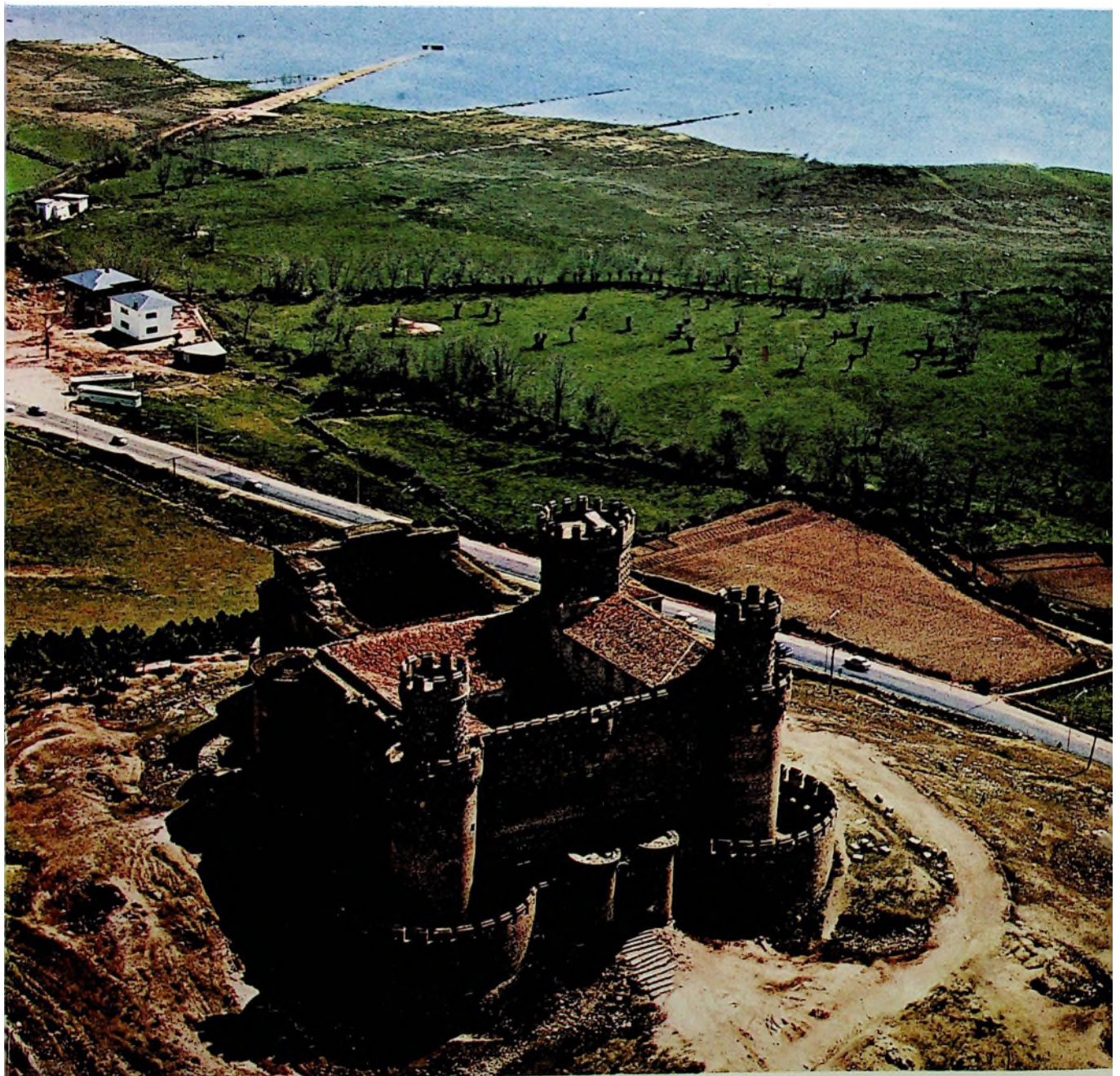


ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

TOMO XIII (PROVINCIA)



C. S. I. C.
1976
MADRID

ANALES DEL INSTITUTO
DE
ESTUDIOS MADRILEÑOS

Tomo XIII



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTIFICAS
MADRID, 1976

S U M A R I O

	<u>Páginas</u>
Introducción, por <i>José Martínez Emperador</i>	7

ESTUDIOS

Antiguas comunidades de regantes en Buitrago y su tierra, por <i>Matías Fernández García</i>	11
Los archivos históricos parroquiales del partido judicial de Getafe, por <i>María del Pilar Corella Suárez</i>	35
El castillo de Oreja y la defensa de la meseta, por <i>Mercedes Agulló y Cobo</i>	47
La construcción de la iglesia de Valdemorillo y el castillo de Villaviciosa de Odón según las trazas de Bartolomé de Elorriaga, por <i>Gregorio de Andrés</i>	61
Las pinturas del monasterio del Paular. Un inventario inédito de 1821, por <i>Juan J. Luna</i>	79
La iglesia y convento de San Pascual de la villa real de Aranjuez, por <i>Virginia Tovar Martín</i>	99
La iglesia de Santo Domingo de Pozuelo del Rey, por <i>Almudena Sánchez-Palencia</i>	117
Velázquez y el abasto de leña a las Reales Cocinas, por <i>Manuel Espadas Burgos</i> ...	123
Notas geográfico-históricas de los pueblos de la actual provincia de Madrid en el siglo XVIII. (IX), por <i>Fernando Jiménez de Gregorio</i>	129
Rosales y El Escorial, por <i>Enrique Pardo Canalís</i>	153
El espacio geointustrial madrileño en el último cuarto del siglo XX, por <i>José María Sanz García</i>	161
La descongestión industrial de Madrid. ¿Un paso hacia la Región Centro?, por <i>Manuel Valenzuela Rubio</i>	183
Ciudad Sanitaria Provincial «Francisco Franco», por <i>M. Hidalgo Huerta</i>	205
La Filosofía y la Praxis de las Ciudades de Ancianos, por <i>Félix Melendo Abad</i>	211

	<u>Páginas</u>
Ciudad Escolar Provincial «Francisco Franco», por <i>Oliva Tomé Lambea</i>	217
Bibliotecas de la Diputación de Madrid, Archivos municipales y pueblos de nuestra provincia, por <i>María del Rosario Bienes Gómez-Aragón</i>	221
Servicio Agropecuario de la Diputación	237
Colegio de San Fernando, escuela de formación de hombres, por <i>Antonio S. Romo</i> .	243
Actividades de Extensión Cultural y de defensa del Patrimonio Artístico y Monumental en la provincia de Madrid, por <i>Luis Vázquez Fraile</i>	249

BILIOGRAFIA

Bibliografía sobre la provincia de Madrid, por <i>Pilar Corella Suárez, Nieves García López y María Josefa Lombardía Rego</i>	257
--	-----

LA DESCONGESTION INDUSTRIAL DE MADRID. ¿UN PASO HACIA LA REGION CENTRO?

Por MANUEL VALENZUELA RUBIO

La industrialización madrileña, un fenómeno reciente

En pocas décadas Madrid ha pasado de centro burocrático y político del país a segunda ciudad industrial; pero, al contrario de lo que ha ocurrido en otros casos, el desarrollo industrial no es causa sino consecuencia del crecimiento de la ciudad; tal es el primero y principal rasgo de la industria madrileña, en la que predomina la llamada industria de «cobertura» (de mercado local) al servicio de las necesidades de la población; es decir, que la industria en Madrid es sobre todo transformadora, faltando casi completamente la industria de cabecera o básica.

Aunque no fueran industriales en el pleno sentido de la palabra, no se puede dejar de aludir a las actividades artesanas del pasado concentradas por gremios en el viejo casco urbano, de las que pervive una interesante nomenclatura viaria (calles de Herradores, Bordadores, Tintoreros, Curtidores, etc.). Las primeras fábricas de cierta importancia, aparecidas ya en el siglo XVIII, se orientaron a la producción de artículos de lujo (fábricas de tapices, porcelana, etc.) o al servicio directo del Estado (*Imprenta Real, Fábrica de la Moneda*); unas y otras fueron de fundación real.

Alguna mayor intensidad y diversificación industrial traerá consigo para Madrid el siglo XIX gracias a la planificación de su desarrollo urbano (trazado del Ensanche), a la traída de las aguas del Lozoya (1858) y a su conversión en centro financiero y de la red ferroviaria nacional que se va configurando a partir de la mitad del siglo; pero Madrid, a pesar de las nuevas fábricas del sector energético (gas y electricidad), alimenticio (fábricas de harinas, cerveza y azúcar), metalúrgicas (*Jareño, Cerro de la Plata*) y productos químicos

(*La Iberia, Gal, etc.*), no accederá al rango de ciudad industrial hasta la post-guerra civil, no obstante su definitiva conversión en centro financiero del país durante el primer tercio del siglo.

A partir de 1940, junto a los pequeños talleres, todavía mayoritarios, van haciendo su aparición grandes plantas industriales; domina la pequeña empresa en el sector de la confección, artes gráficas y alimentación; en cambio, las grandes factorías pertenecen al sector de las construcciones mecánicas, en particular al ramo del material eléctrico (*Standard Eléctrica, Marconi, Telefunken*) y del automóvil (*ENASA, Chrysler, Femsas, etc.*).

Una localización industrial marcada por la espontaneidad

La preponderancia de la pequeña industria ha ido acompañada de una gran dispersión por la ciudad. No hubo hasta los años 40 interés por establecer zonas de localización industrial preferente, aunque de hecho la mayor concentración fabril se había ido implantando espontáneamente en el SE. de la ciudad, entre las estaciones (Atocha y Delicias) y el río Manzanares (sector de Legazpi); a nivel de pequeños talleres Tetuán constituía también un barrio de acusado carácter industrial, así como el sector de López de Hoyos.

Por primera vez el *Plan General de Ordenación Urbana de Madrid* de 1941 (aprobado en 1944) admitió el criterio de zonificación basado en una clara distribución de funciones, estableciéndose en consecuencia una serie de zonas de carácter exclusivamente industrial (núcleos o zonas industriales), no obstante seguirse admitiendo la pervivencia de la dispersión industrial por el casco urbano. Ambas situaciones se regulaban atendiendo a las características propias de las industrias y a las «razones de comodidad e higiene en relación con las zonas residenciales»¹.

La idea motriz del modelo de desarrollo urbano que para Madrid preconizaba el Plan de 1941, consistía en la separación de las funciones propias de la *capitalidad* y las de carácter utilitario; en concreto, para las actividades industriales se ideaba un sistema de núcleos satélites de 20.000 a 100.000 habitantes; estos *poblados industriales*, como se les llamaba, deberían ser autosuficientes, aunque situados cerca de la ciudad para beneficiarse de sus ventajas². Tal situación facilitaría el acceso de las materias primas y la salida de los productos; evitaría igualmente las deficiencias de habitabilidad pro-

¹ MINISTERIO DE LA VIVIENDA. Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid. *Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid*. 1961, vol. V, Memoria, pág. 167.

² «Planeamiento urbanístico de Madrid», en *Gran Madrid*, n.º 23, 1953, pág. 9.

pías de las zonas industriales mediante el aislamiento adecuado de las destinadas a viviendas.

Como quiera que el plan descrito implicaba disponer de una compleja infraestructura de instalaciones y servicios urbanos, se dio entrada a una fórmula intermedia de implantación industrial que recibió el expresivo nombre de *zona de transición*; con ella se pretendía enlazar el criterio antiguo de promiscuidad funcional con el de especialización industrial en zonas homogéneas; al efecto se eligió el sector Delicias-Legazpi, que, como se sabe, ya soportaba una importante concentración de industrias, reservándolo en exclusiva para la actividad industrial; el propósito en cuestión acabó frustrado ante la aparición del uso residencial, que al ser mucho más productivo puso en marcha una escalada especulativa³.

En parte como solución a este fracaso parcial se crea la zona industrial de Canillejas al constituirse la *Comisaría para la Ordenación Urbana de Madrid*; ésta encontró en un principio muy serios problemas de despegue por la falta de servicios, infraestructura y viviendas. Un grave obstáculo al desarrollo del conjunto de núcleos industriales satélites ideados por el Plan de 1941 fue la falta de un sistema completo de enlaces ferroviarios, que no se concluyó hasta 1963 permitiendo la conexión fuera de la ciudad de las seis líneas radiales. A medida que tal obstáculo se removía fueron surgiendo otros núcleos industriales periféricos (Carretera de Burgos, Fuencarral, Chamartín, etc.).

En tanto se resolvían los complejos problemas de infraestructura ignorados en un principio por el Plan de 1941, la *Comisaría* fue poniendo en servicio varias zonas industriales mediante la colaboración con diversos organismos públicos (RENFE, M.O.P., I.N.I., Regiones Devastadas, etc.). Al I.N.I. se debió el despegue de la zona industrial de Villaverde al instalar en ella algunas de sus industrias (*Boetticher y Navarro, Marconi*) en colaboración con Regiones Devastadas, que realizó la red de abastecimiento de aguas y el saneamiento. También el I.N.I. es el responsable inmediato de la creación de otra zona industrial en San Fernando de Henares, donde se instalan ENASA y la *E. N. de Rodamientos*⁴. A las zonas industriales proyectadas por el Plan de 1941 se

³ Refiriéndose al barrio industrial «paleotécnico» de Legazpi, F. Chueca Goitia explica y lamenta la transformación operada en el mismo: «Consecuencia de un pasado reciente, de la localización de los barrios más pobres al sur del viejo casco urbano, de la situación de los mataderos, ferrocarriles y mercados, un barrio industrial paleotécnico se fue formando en lo que había sido el ensanche sur ordenado en el siglo XVIII por Carlos III. Es lástima, porque aquel lugar, con grandes avenidas arboladas, hubiera podido ser un hermoso barrio residencial y una de las partes más monumentales del acceso a la ciudad.» *Breve Historia del Urbanismo*. Madrid, Alianza Editorial, 1968, pág. 214.

⁴ MARTÍNEZ DE LA MADRID, A. «La creación de zonas industriales en Madrid», en *Gran Madrid*, n.º 3, 1948, págs. 19-25. V. Tb. «El INI en Madrid», en *Revista INI*, n.º 7, 1962.

les asignaba una especialidad preferente: a Villaverde, la industria metalúrgica y electromecánica; a Vallecas, la química; a San Fernando y Canillejas, la electromecánica, de transporte y aeronáutica; a Hortaleza, la de primera transformación⁵.

A pesar de lo ambicioso del proyecto de núcleos industriales, al igual que ocurrió con la vivienda o los servicios, la industrialización madrileña desbordó las previsiones, apartándose de cualquier parecido con un desarrollo planificado; el sistema «polinuclear» que el Plan de 1941 preconizaba no se ha cumplido y la concentración industrial se ha producido demasiado cerca del núcleo urbano central o bien se ha organizado de forma radial apoyada en los ejes de acceso; en consecuencia, privó como factor de localización la distancia a Madrid. El resultado ha sido una acusada congestión industrial, ya que el interés de las empresas por situarse lo más cerca posible de la ciudad-centro ha hecho subir los valores del suelo, con la consiguiente economía de espacio por parte de las empresas. En la base del proceso descrito se halla la existencia de un mercado de suelo industrial caracterizado por el retraso de la oferta legal respecto a la demanda, haciendo posible todo tipo de maniobras especulativas y la implantación anárquica de las empresas.

La oferta de suelo industrial en Madrid, a remolque de la realidad

El aumento y diversificación del empleo industrial, unidos al crecimiento de las empresas, fue haciendo cada vez más urgente la necesidad de ofrecer suelo industrial en consonancia con las necesidades de una industria muy distinta a la de los años 40. Como ha señalado el reciente trabajo sobre la *Localización y estructura de la industria de Madrid y su área de influencia* (Cámara de Comercio e Industria, 1975), la previsión de suelo industrial realizada por el *Plan de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid* (P.G.O.U./A.M.M.) de 1961 (aprobado en 1963), que viene a sustituir al de 1941, fue insuficiente para atender las necesidades de una industria sometida a dos tipos de presiones: la demanda creciente y las cortapisas que pesan sobre la industria urbana; estas últimas tienden a eliminar de la proximidad de las zonas habitacionales las industrias molestas, nocivas o peligrosas⁶.

⁵ P.G.O.U./A.M.M. Memoria, pág. 28.

⁶ En el municipio de Madrid se localiza aún hoy el 88 por 100 del empleo industrial del Área Metropolitana (1975); sin embargo, últimamente algunos municipios del «alfoz» (Leganés, Torrejón, Alcalá, Fuenlabrada) superan la tasa de crecimiento industrial de Madrid. Así lo afirma el estudio *Análisis de problemas y oportunidades*, Anexo 8 (Estructura Industrial), págs. 2-3.

El Plan de 1961 trató de extender el desarrollo industrial de Madrid al eje Henares-Jarama-Tajo y al mismo tiempo descongestionar y ordenar la industria existente en el interior de Madrid, hacia un eje S.-SW.; se limitaba también el tamaño de las industrias. En síntesis, el P.G.O.U./A.M.M. incidía fundamentalmente en tres aspectos: *a)* Especialización funcional de zonas dentro del Area Metropolitana (A.M.); *b)* Reserva de la industria de «cobertura» para el interior del A.M. *c)* Descentralización al resto de la región de la gran industria. Al parecer, el primer aspecto se ha incumplido debido al escaso poder de gestión de la COPLACO y los dos restantes habrían sido desbordados «por cuanto los requerimientos de los decisores del proceso (empresarios) no han coincidido con los requerimientos supuestos por los planificadores»⁷.

A partir de tales criterios, las zonas industriales se establecían en Leganés, Coslada, San Fernando y Torrejón, y en menor medida en Alcobendas y San Sebastián de los Reyes. Por tipos de industrias, según previsiones para el año 2000, se estimaba suficiente reservar 550 Ha. para la industria media, 450 para la gran industria y 140 para la pequeña; 240 Ha. de las destinadas a la industria media se reservaban en los distritos de Villaverde, Vicálvaro y Vallecas, y el resto en los diversos pueblos del «alfoz» (Getafe, Leganés, Torrejón, etc.).

Se partía en el Plan de 1961 de que un gran número de industrias abandonarían la ciudad si dispusieran de terrenos urbanizados y a precios moderados. En consecuencia, se realizó la reserva de suelo industrial que aparece en el cuadro I. Si se compara dicha previsión de suelo calificado con las superficies aprobadas posteriormente en los respectivos planes generales municipales, se advierte un claro desfase, que resulta de la inadecuación entre la realidad y la labor planificadora, más arriba aducida; en todo caso, tales planes no se redactaron hasta 1967-68, es decir casi dos lustros después de la elaboración del P.G.O.U./A.M.M., tiempo más que suficiente para que sus conjeturas quedaran desfasadas, tanto más cuanto que el suelo industrial previsto por aquél era insuficiente incluso sobre la base del dinamismo de 1961.

Como señala el *Atlas de la Industria de Madrid* (1975), la superficie industrial prevista en 1961 no sólo fue muy escasa, sino demasiado próxima al núcleo urbano. Por todo lo dicho, la incontenible euforia desarrollista de los años 60 dio como resultado la ocupación como suelo industrial del no preparado y ni tan siquiera prevista para tal fin; lo cual se produjo sin criterio

⁷ COPLACO. *Análisis estructural básico de la provincia y Area Metropolitana de Madrid*, vol. X, cap. 2, 1971.

CUADRO I
SUELO INDUSTRIAL EN EL AREA METROPOLITANA DE MADRID

MUNICIPIO	Previsto en el Plan General de 1961 (A.M.) (Ha.)	Calificado Plan General respectivo (Ha.)	Fecha de aprobación del Plan General	Disponible en 1975 (Ha.)
Alcobendas	30	265	1968	160
Alcorcón	—	130	1968	80
Coslada	60	250	1969	110
Colmenar Viejo	—	75	1969	70
Getafe	120	204	1968	120
Leganés	60	120	1966	50
San Fernando de Henares ...	30	270	1972	140
San Sebastián de los Reyes ...	15	95	1968	50
Torrejón de Ardoz	60	380	1968	130

FUENTE: COPLACO y Cámara de Comercio e Industria de Madrid.

alguno de agrupamiento ni de cualquier otra índole más allá de la búsqueda de una buena accesibilidad, que a corto plazo sólo era garantizada por las comunicaciones existentes, y de unas fáciles licencias municipales de construcción y de apertura⁸.

En 1975, según se desprende del estudio de COPLACO *Análisis de problemas y oportunidades*, el suelo industrial de la provincia de Madrid referido sólo a empresas concentradas en zonas industriales ascendía a 3.756-80 Ha., distribuidas de la siguiente forma: 1.220 en el municipio de Madrid, 655-50 en el de Alcalá, 265-60 en el de Torrejón, 165 en el de Getafe y 126-80 en el de Alcobendas; a estas cifras puede añadirse otras 700 Ha. procedentes de la industria dispersa, de las que unas 500 pertenecerían a Madrid-municipio. Distribuida tal superficie por «corredores», las mayores cifras se obtenían en el de Madrid-Guadalajara con 1.390 Ha., seguido del de la Carretera de Andalucía (1.181 Ha.) y después del de la de Irún (604 Ha.). En el interior del A.M. se localizan 106 zonas industriales, que totalizan unas 2.700 Ha.; el tamaño de estas zonas industriales varía de 1 a 250 Ha., siendo las más numerosas las de menos de 10 Ha., si bien un tercio del suelo industrial se halla localizado en las de más de 100 Ha. de extensión; estas últimas se hallan preferentemente en el distrito madrileño de Villaverde y en los municipios de Alcalá de Henares y Getafe⁹.

⁸ CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE MADRID. *Localización y estructura de la industria de Madrid y su área de influencia*. Madrid, Gráf. Reunidas, 1975, Vol. I (Texto), pág. 123.

⁹ COPLACO. *Análisis de problemas...* Anexo 8, págs. 13-15 (ej. policopiado).

En síntesis, puede afirmarse que casi la mitad del empleo industrial existente en el municipio de Madrid se halla localizado en zonas no calificadas como industriales; ello viene explicado por el hecho de que no todas las zonas industriales fueron elegidas convenientemente en el Plan de 1961 y sobre todo por su insuficiencia inicial, por lo que a menudo se ha hecho caso omiso de las calificaciones urbanísticas, localizándose las industrias en zonas no previstas para este fin. Así se entiende la urgente necesidad de dotar a los municipios del A.M. de planes generales de ordenación urbana, ya que las industrias se estaban instalando en ellos sin ningún tipo de planeamiento por obra y gracia del recurso abusivo a las licencias municipales, que eran concedidas con excesiva prodigalidad; de aquí arranca el pintoresco resultado de que se halla planificado el suelo industrial después de haber sido realizados importantes asentamientos industriales, que han hipotecado cualquier planeamiento armónico posterior. En definitiva, la oferta real ha ido siempre detrás de la demanda, lo que ha facilitado las maniobras especulativas y la concesión arbitraria de licencias. En todo caso, si esto ha sido posible se debe en gran parte al «espejismo desarrollista», que ha encandilado a muchas corporaciones municipales, haciéndoles preferir a un desarrollo armónico los fáciles beneficios inmediatos de una industrialización acelerada.

Aún teniendo que superar grandes obstáculos de todo tipo y entre los no menores las presiones de los grupos beneficiarios de la situación más arriba descrita, en los municipios del A.M. existía al menos potencial y legalmente la posibilidad de una intervención por parte de la COPLACO en el sentido de obligar a respetar los topes máximos de población y de suelo industrial marcados por el P.G.O.U./A.M.M. Ante semejante emergencia muchos promotores se han llevado sus factorías a municipios «fronterizos» con el A.M. (Alcalá de Henares, Fuenlabrada, Parla, etc.); muchos de ellos aún no tienen plan general de ordenación urbana, por lo que hasta hoy mismo se ha podido disponer con total impunidad de las fáciles licencias municipales. Y éstas son las cifras, según el *Atlas de la Industria de Madrid*, de tan anárquico proceso de ocupación industrial: 665 Ha. en Alcalá de Henares, 106 en Aranjuez, 141 en Arganda, 49 en Azuqueca, 45 en Camarma, 106 en Fuenlabrada, 17 en Meco, 70 en Móstoles, siete en Parla y 61 en Valdemoro. De ellas puede apreciarse una mayor intensidad en los «corredores» E., S. y SW.

A partir de 1968 se ha producido una notable contracción en la preparación de suelo industrial, resultado de una serie de medidas convergentes en ese sentido. Por una parte, se interrumpió la redacción de planes generales; paralelamente se reforzaban las medidas de control sobre las operaciones de traslado, ampliación y nueva instalación de industrias dentro del A.M. Tal

fue la pretensión del Decreto 2.880/1968, en virtud del cual se implantaba un sistema de autorización previa a cualesquiera de las operaciones industriales antes citadas dentro del A.M. Con ello se ha conseguido una mejor ordenación y más integral ocupación de las zonas industriales ya existentes, pero también ha supuesto una contracción de la oferta de suelo y su consiguiente encarecimiento. A escala del municipio de Madrid, una vez se acaben de ocupar las zonas industriales ya ordenadas (450 Ha. en Villaverde, 200 en Canillejas, 150 en Vallecas-Vicálvaro y las restantes hasta 1.220 del municipio de Madrid distribuidas especialmente por Legazpi, Embajadores y Carabanchales), sólo será posible alguna ampliación en Vicálvaro, Vallecas y Fuenarral.

También tienen un marcado carácter restrictivo las *Ordenanzas sobre Uso del Suelo y Edificación* (1972), acomodadas a las normas urbanísticas del Plan General, entre cuyos fines mayores se cuentan la descongestión del centro urbano y la zonificación de usos del suelo. Hacia el primer objetivo apunta la ordenanza de «remodelación», que prevé el cambio de las zonas industriales existentes hacia las funciones residencial y comercial; igualmente se pretende que incluso la pequeña industria, actualmente dispersa, se concentre en «núcleos industriales de barrio», mediante lo cual se evitará que estén mezcladas industrias y viviendas; por otra parte, sólo se tolerará la convivencia industria-vivienda cuando se trate de «artesanía de servicios», únicos talleres tolerados por estas ordenanzas, cuya eficacia descongestionadora aún no ha sido plenamente constatada.

Descongestión frente a concentración: un dilema no resuelto

Planificado o no, el hecho evidente es que se ha seguido un desarrollo «en mancha de aceite» en la implantación industrial madrileña; al igual que en la vivienda, también se ha dado un claro proceso de «suburbanización» o descentralización de la actividad industrial a las zonas de influencia metropolitana. Tal proceso se ha producido de forma espontánea, por la coincidencia de diversas causas que han ido imponiendo a la industria situada en la ciudad-centro su desplazamiento hacia zonas cada vez más exteriores de la aglomeración, sin perder por ello las economías externas fruto del «efecto de aglomeración». A las disposiciones legales ya comentadas hay que añadir como factor impulsor de la descongestión las «deseconomías externas» creadas en la aglomeración (dificultades de tráfico, costo de los terrenos indus-

triales, elevados alquileres de los locales, etc.), todo queda reducido a incentivos negativos en el punto de partida; habría que citar también entre los aspectos atractivos de los nuevos emplazamientos la necesidad de ampliar instalaciones y de una mayor potencia; actúa por otra parte como estímulo a la descentralización industrial la posibilidad de realizar sustanciosas plusvalías a costa de las antiguas instalaciones. Parece que estos últimos factores van a intervenir más decisivamente en la descongestión industrial de Madrid que las presiones del Ayuntamiento a través de ordenanzas y reglamentos. Que el proceso aún está en sus inicios lo viene a demostrar los 130.000 empleos industriales todavía existentes en Madrid en 1973 en zonas dispersas, de los que el 80 por 100 estaban calificadas como industriales.

Cualquier traslado potencial de una industria supone tener que enfrentarse con un conjunto de problemas: la financiación del nuevo emplazamiento; el incremento de los costos del personal debidos a los mayores desplazamientos; los cambios en el personal, causa de una momentánea distorsión del ciclo productivo; los costos de transporte, que aumentan sensiblemente hasta que se dispone de nuevos clientes y proveedores; etc. Para que se pueda considerar atractivo un nuevo emplazamiento industrial pensado para la descongestión debe reunir una serie de condiciones. En primer lugar hay que colocar la proximidad a Madrid; se prefiere que el punto elegido se halle en el mismo «corredor» que el antiguo emplazamiento o en otro «corredor» contiguo. Ahora bien, al hablar de distancia se tiende cada vez más a considerar como punto de referencia no tanto Madrid cuanto un centro industrial importante en funcionamiento; de modo que, a medida que se vayan creando nuevos núcleos industriales fruto de la descentralización, la distancia a Madrid irá perdiendo relevancia. Con todo, el mayor aliciente del nuevo emplazamiento suele ser el menor costo del suelo. Otros incentivos que estimulan la descentralización industrial desde el punto de vista empresarial son la oferta de suelo ya urbanizado, en especial cuando se trata de empresas medianas y pequeñas, las subvenciones para la inversión inicial y las facilidades crediticias.

La investigación realizada por E.U.R. para el quinquenio 1966-70, sobre datos del Ministerio de Trabajo, han permitido documentar el ritmo ascendente de la descongestión durante el quinquenio 1966-70. En 1966 se trasladaron fuera de Madrid sólo seis industrias, en 1967 lo hicieron nueve, en 1968 fueron 23, acabando el quinquenio con 34 en 1969 y 51 en 1970. La distancia media de los desplazamientos fue de 15 Km., lo que demuestra que para las plantas trasladadas el factor «relaciones interindustriales» sigue

siendo fundamental. Los puntos preferidos fueron Móstoles (8) y Torrejón (7). Por el empleo creado los más favorecidos fueron Coslada y Móstoles¹⁰.

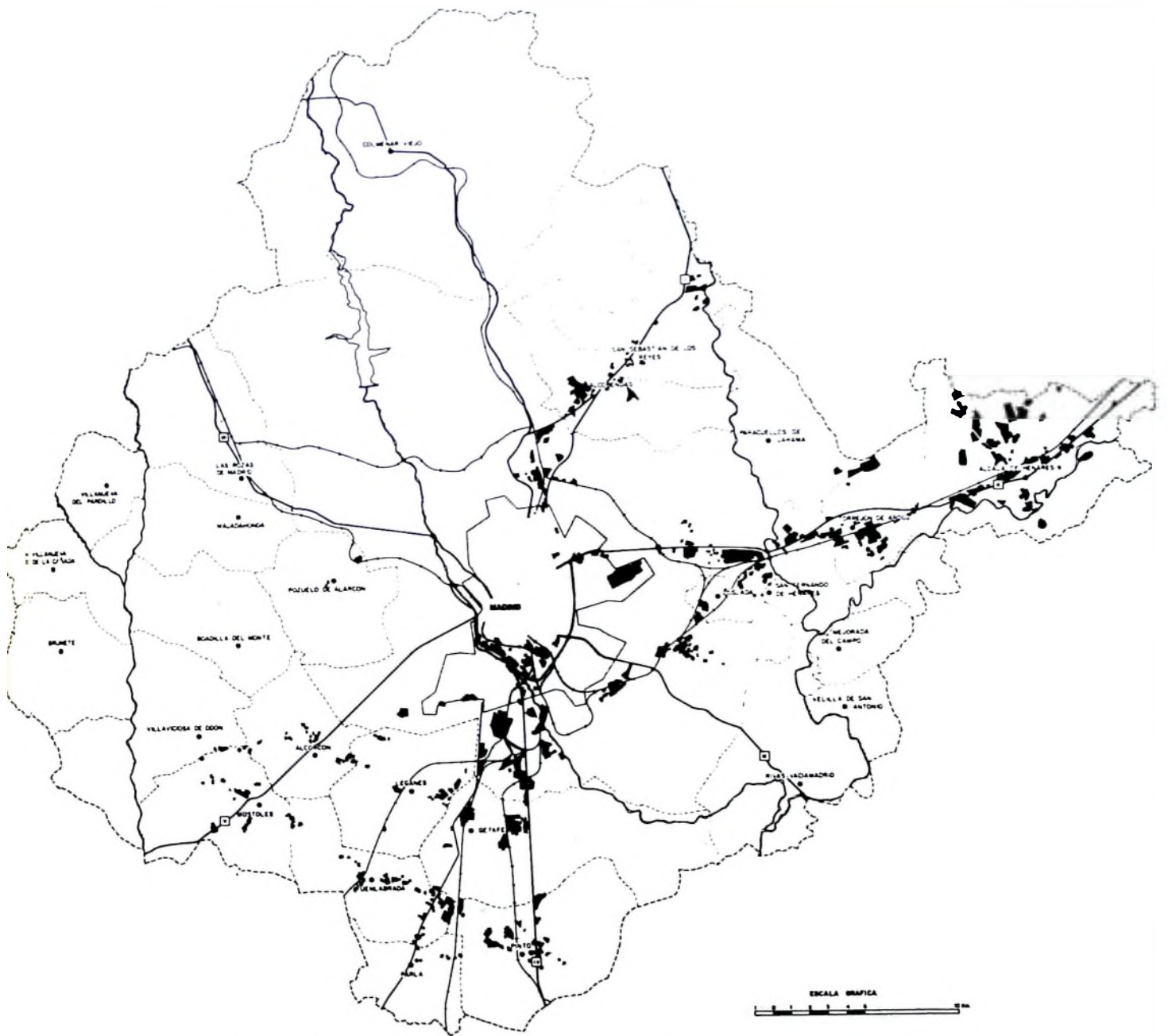
De lo dicho cabe deducir que la industria que ha abandonado la ciudad-centro ha preferido instalarse en sus inmediatos alrededores, ignorando otros incentivos a la descongestión de mayor radio procedentes de la esfera oficial; ésta abogaba por una solución a escala regional, que, al mismo tiempo que paliaba los problemas de la congestión de la zona metropolitana madrileña, estaría llamada a difundir la industria por un espacio geográfico más extenso. El primer intento en tal sentido arrancó de la *Ley de Urgencia Social de Madrid* de 13 de noviembre de 1957, por la que se encargaba a los organismos competentes abordar la limitación y descentralización industrial de Madrid; desde un punto de vista de la necesidad de descongestión se delimitaban tres zonas en un radio de 50 Km. de Madrid: de concentración, centros industriales satélites y libres de toda restricción. Se encomendaba al Ayuntamiento calificar las industrias de nueva instalación, previo informe de la Cámara de Industria y del Sindicato correspondiente, a fin de que la Comisión Ejecutiva del Plan pudiera determinar la zona definitiva de emplazamiento. También se establecían limitaciones para la reforma o ampliación de instalaciones ya existentes; incluso estaba previsto el traslado de aquellas industrias que por su naturaleza o localización interfiriesen la realización del Plan¹¹.

Tan ambiciosos propósitos sólo se concretaron en la práctica en la creación de una Comisión Interministerial para el estudio y propuesta de núcleos urbanos de descongestión de Madrid, de cuyas deliberaciones salió la selección de cinco *Polígonos de Descongestión* situados a menos de 200 Km. de Madrid; en 1959 se aprueban los cuatro primeros (Alcázar de San Juan, Aranda de Duero, Guadalajara y Toledo), a los que se une en 1964 Manzanares.

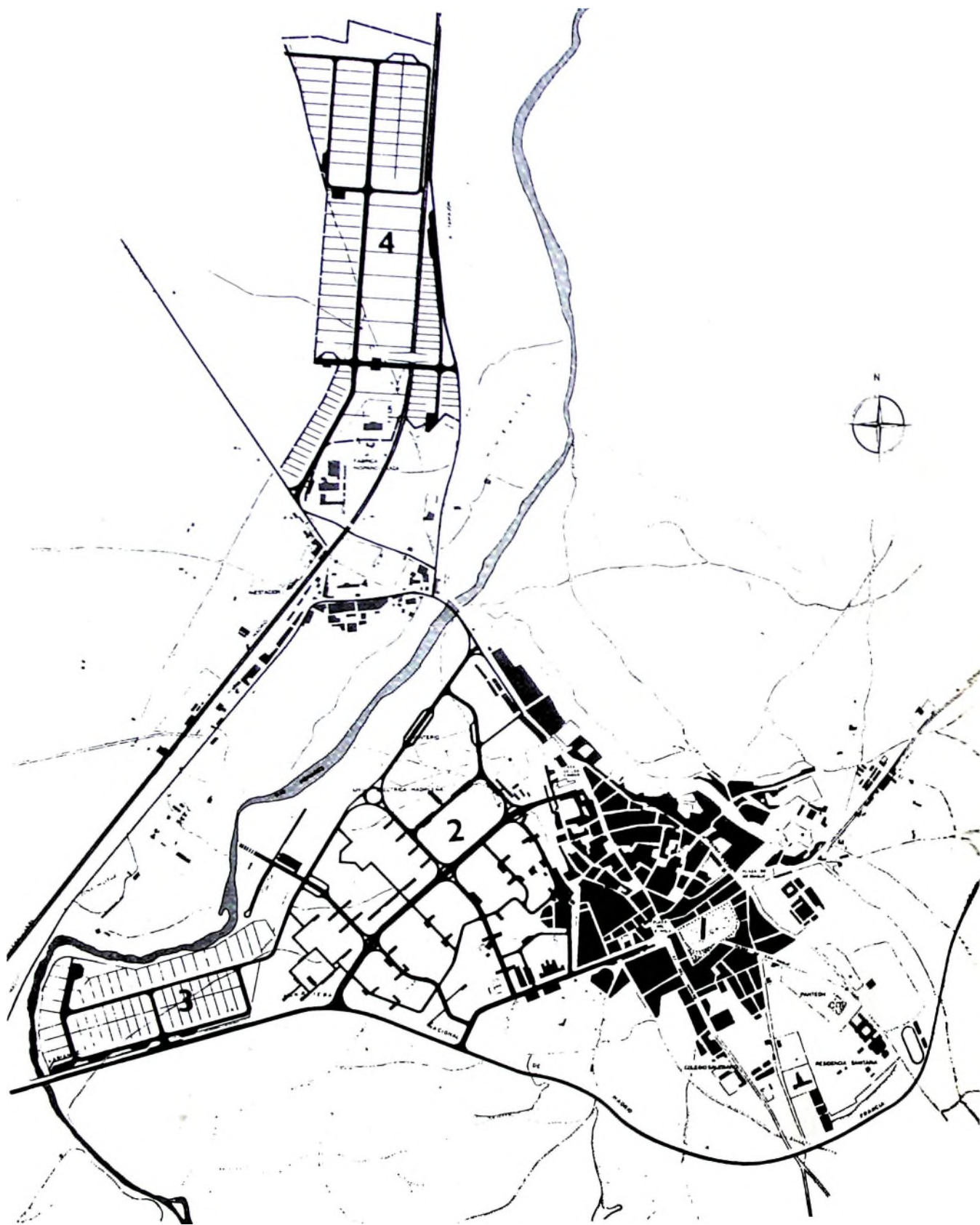
Son realmente muy sustanciosas las ventajas para las empresas que se instalen en estos polígonos: facilidades en el pago del suelo; precios inferiores o a precios de costo; gran calidad de la urbanización, muy superior a la de cualquier polígono de las proximidades de Madrid; posibilidad de comprar suelo residencial junto al polígono a precios muy bajos. Al delimitarse los primeros *Polos de Desarrollo* se concedieron a los *Polígonos de Descongestión* los mismos beneficios, excepto la concesión del 20 por 100 de la inversión fija a fondo perdido. Si bien en un principio se estableció que sólo se beneficiarían de tales ventajas las plantas ya instaladas en el A.M. de Madrid,

¹⁰ He aquí la respuesta a una encuesta realizada entre promotores por EUR para el *Análisis Estructural...* (V. supra) en relación con Alcalá de Henares: «Allí no hay problema de aprobación.» Vol. X, 2.5.4.

¹¹ SÁNCHEZ TRASANCOS, A. *Historia de la Industria en Madrid*. Madrid, Carsal, 1972, pág. 318.



Localización de las zonas industriales (sombreado) existentes en 1975 en el área próxima a Madrid (COPLACO. *Análisis de Problemas y Oportunidades*. Anexo 8).



El Polígono de Descongestión de Guadalajara: 1.—Casco antiguo de la ciudad; 2.—Polígono residencial «Balconcillo»; 3.—Polígono industrial «Balconcillo»; 4.—Polígono industrial «Henares» (GERENCIA DE URBANIZACIÓN. Memoria 1959-64).



El grado de ocupación del polígono de Toledo en 1975 es menor.



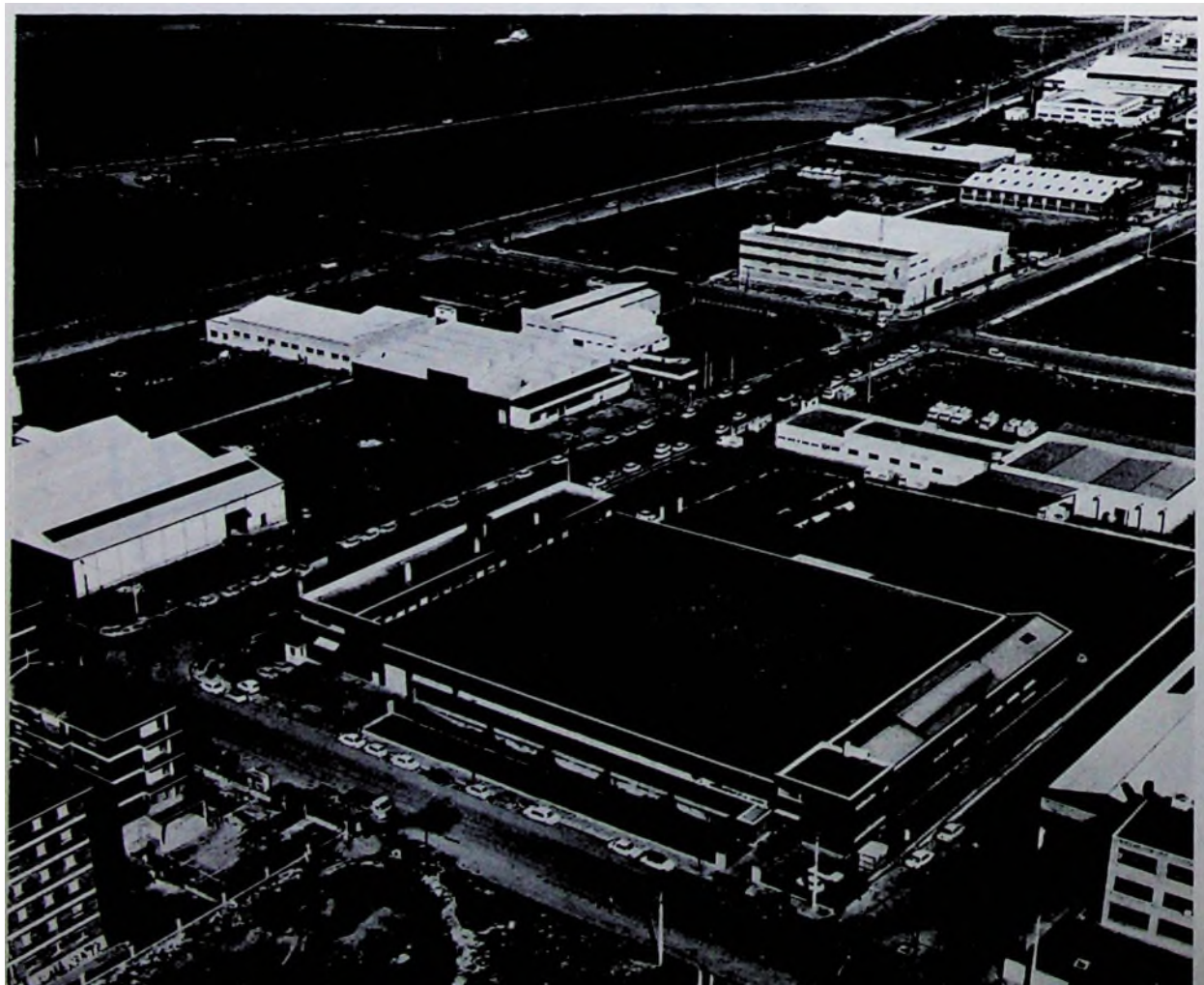
que el de sus coetáneos de Guadalajara; en la foto, el polígono «Henares» (Paisajes Españoles).

CUADRO II
LOS POLIGONOS DE DESCONGESTION DE MADRID

NOMBRE	POBLACION	Superficie total (Ha.)	Superficie industrial (Ha.)	SITUACION EN 1973		PRECIOS DEL SUELO URBANIZADO	
				Urbanizado (Ha.)	En urbanización (Ha.)	1965 (Ptas/m ²)	1971 (Ptas/m ²)
Balconcillo	Guadalajara	177-00	94-40	Todo	—	139	307
Henares	Guadalajara	99-60	99-60	Todo	—	100	343
Allende-Duero	Aranda de Duero	272-00	107-00	46-61	100-00	110	141
Polígono	Manzanares	422-90	163-10	108-18	—	85	40
Alcés	Alcázar de San Juan	501-60	102-30	76-98	—	71	71
Toledo Industrial	Toledo	670-00	?	49-85	157-97	76	220

FUENTE: Análisis Estructural Básico de la Provincia y Area Metropolitana de Madrid (vol. X) y Gerencia de Urbanización (I.N.U.R.).

Dos polígonos industriales apoyados en antiguos núcleos rurales en proceso avanzado de urbanización: el de Arganda, en el bajo valle del Jarama («corredor» del SE)...



y el de Leganés adosado al pueblo - dormitorio de más dinámico e incontrolado crecimiento de la periferia madrileña y próximo a la villa industrial de Getafe («corredor» Sur). (Paisajes Españoles).

posteriormente, a la vista de su poco atractivo, se han extendido a las industrias de nueva construcción que tengan su sede en Madrid.

Pese a tan importantes alicientes y a las fuertes inversiones requeridas¹², la realidad ha venido a demostrar la escasa operatividad de los polígonos; lo cual, por otra parte, no deja de ser lógico, ya que estaban sustentados en una actitud ingenuamente voluntarista, en contradicción con la política global de desarrollo económico, que estimula la concentración industrial en las grandes ciudades. Igualmente faltó la necesaria coordinación entre la preparación de suelo urbanizado, cometido de la *Gerencia de Urbanización* (hoy *Instituto Nacional de Urbanismo*), y la política de localización industrial, que queda dentro de la órbita del Ministerio de Industria. Los polígonos se eligieron lejos de Madrid, en núcleos sin tradición industrial, que no ofrecían atractivo alguno para el empresario ni disponían de mano de obra adecuada; en consecuencia, las ventajas de tipo fiscal, financiero o urbanístico no fueron suficientemente decisivas para compensar las desventajas de localización. Fue precisamente para superar esta falta de interés por lo que en 1973 se revocaba la condición de que la industria que se instalara en ellos debería estar previamente instalada en el A.M. de Madrid; en efecto, son distintos los planteamientos de una industria que se instala y otra que se traslada respecto a cuestiones de personal, relaciones comerciales, tecnológicas y financieras.

En consecuencia, a pesar del cambio de rumbo, la puesta en uso del suelo industrial previsto ha sido muy baja, como puede apreciarse en el cuadro II, con el consiguiente desaprovechamiento de las infraestructuras, no obstante el mantenimiento de los bajos precios, que incluso han llegado a descender (polígono de Manzanares)¹³. Caso aparte es el de Guadalajara, en cuyos polígonos se había producido una ocupación total ya en 1973, debido a su proximidad a Madrid y a las buenas comunicaciones de que dispone; el resultado en ellos ha sido una implantación industrial diversificada que, de no haber sido impulsada por la Administración, habría surgido espontáneamente como un fenómeno industrial de irradiación urbana. Finalmente, por lo que res-

¹² Según la *Memoria de Actividades hasta 1969* de la Gerencia de Urbanización (hoy INUR), se llevaban invertidos en los Polígonos de Descongestión 1.474 millones, de los que 564 correspondían a adquisiciones y el resto a obras.

¹³ Las primeras grandes industrias instaladas en los Polígonos de Descongestión han sido Michellín en Aranda (26 Ha.) y Standard Eléctrica en Toledo (20 Ha.).

En 1970 funcionaban 31 empresas, 16 estaban en construcción y 71 habían adquirido terrenos. Según declaraciones del presidente de la Cámara de Industria, no se había dado el caso de empresas madrileñas que cerraran sus instalaciones para ubicarse en los Polígonos, aunque sí había alguna que había ampliado en ellos. (*Actualidad Económica*, 25-IV-1970.) Sobre situación industrial de los «polígonos» y previsiones futuras, además de sus condiciones de partida, V. CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL DE MADRID. *Descongestión Industrial de Madrid*. 1964, págs. 47-48.

CUADRO III

POLIGONOS INDUSTRIALES DE LA PROVINCIA DE MADRID

MUNICIPIO	Nombre del Polígono	Superficie (Ha.)	Servicios	Infraestructura	EMPRESAS			Promotor
					Instaladas	Núm. Obreros	Proyecto	
Alcalá de Henares	Cuzque	21-04-80	Sí	Buena	25	—	—	Particular.
Alcobendas	Zona Industrial	250-00-00	No	Buena	150	—	40	Varios.
Alcorcón	San José de Valdeiras	10-00-00	No	Deficiente	9	—	—	Constr. Peninsular y Sahanuja.
	Urtinsa	65-54-00	No	Buena	22	—	18	Urtinsa.
	Ctra. de San Martín de Valdeiglesias	53-20-00	No	Deficiente	12	—	—	?
Getafe	Los Angeles	150-00-00	?	?	67	4.134	—	Propietarios suelo.
	El Rosón	80-00-00	?	?	24	5.745	—	CARSA.
Leganés	Polo Industrial	93-37-17	?	Buena	80	5.639	20	Junta Compensación.
Móstoles	Arroyomolinos	45-00-00	Sí	Buena	93	3.854	—	Cámara de la Industria de Madrid.
	Polígono II	66-00-00	No	?	17	—	—	Ayuntamiento.
Navalcarnero	Polo Industrial	6-66-17	No	Deficiente	9	—	—	Particular.
San Fernando	San Fernando 1 y 2.	358-91-10	No	Buena	77	—	—	Roa-Procoynsa.
San Sebastián	Zona N. y S.	88-00-00	No	Nula	46	—	—	Ayuntamiento.
Torrejón	Torrejón I	180-00-00	No	Buena	455	—	—	Particular.
	Torrejón II	165-00-00	No	Buena	48	—	—	Particular.
	Las Fronteras	58-00-00	No	Buena	23	—	—	Particular.
	La Veredilla	135-00-00	No	Buena	37	—	—	Particular.

FUENTE: Servicio de Documentación de la Delegación Provincial de Sindicatos de Madrid.
 NOTA: Este cuadro no es un inventario exhaustivo de los polígonos industriales de Madrid.

pecta a la propuesta de descongestión industrial implícita en el P.G.O.U./A.M.M. de 1961, consistente en crear un eje industrial a lo largo de los ríos Henares-Jarama-Tajo, ha sido un completo fracaso, si se exceptúa el primer tramo (valle bajo del Henares), al faltar otras medidas complementarias oficiales de estímulo a la inversión y la preparación de suelo industrial.

Dentro de lo que podría considerarse el capítulo más prometedor de la ponencia de Desarrollo Regional del III Plan de Desarrollo, se aludía a la descongestión industrial de Madrid, la cual se plantearía a tres niveles: espacialmente, desarrollando los ejes del Henares (Alcalá-Guadalajara)) y del

EMPRESAS INSTALADAS EN POLI:

MUNICIPIO	POLIGONO	Actividades diversas	Alimen- tación	Cerea- les	Cocbe- tible
Alcalá de Henares	Cuzque	1	1	2	—
Alcorcón	Urtinsa	—	2	1	—
	Ctra. San Martín de Valde- iglesias	—	1	2	—
	San José de Valderas	—	—	1	—
Alcobendas	Zona Industrial	—	3	3	1
Móstoles	Arroyomolinos	—	5	1	—
	Polígono II	—	—	—	—
Navalcarnero	Polo Industrial	1	—	—	—
San Sebastián de los Reyes	Zona N. y S.	2	—	1	1
Torrejón	Las Fronteras	2	—	—	—
	La Veredilla	—	—	1	—
	Torrejón I	7	19	1	2
	Torrejón II	—	3	—	—
Leganés	Polígono Industrial	—	6	—	—
Getafe	El Rosón	—	1	—	—
	Los Angeles	1	2	—	1
San Fernando de He- nares	San Fernando 1	3	3	—	—
	San Fernando 2				
Coslada	—	1	1	1

FUENTE: Servicio de Documentación de la Delegación Provincial de Sindicatos de Madrid

Tajo (Aranjuez, Toledo y Talavera de la Reina); sectorialmente, diseñando un plan de localización industrial; ambientalmente, delimitando un cinturón verde y preparando lugares para canalizar el crecimiento urbano. Tales objetivos debían llevarse a cabo a lo largo del III Plan de Desarrollo (1972-75), empleando para ello los siguientes medios: a) Un plan regional con objetivos a largo plazo para toda la Región Centro. b) Un Plan Director para el Area Metropolitana madrileña. c) Planes municipales y de distrito. d) Planes de desarrollo de infraestructuras y de protección al medio ambiente De todos ellos en la actualidad (febrero de 1976) ni siquiera se ha sacado adelante el

INDUSTRIALES POR RAMAS

Comunidades	SECTORES										
	Ganadería	Hostelería	Química	Madera y corcho	Metal	Papel y A. G.	Piel	Tenil	Transportes	Vid	Vidrio
3	—	—	4	1	7	3	—	—	—	—	1
-	3	—	1	—	7	3	—	4	1	—	—
-	—	—	—	2	4	2	—	—	—	1	—
2	1	—	1	—	3	—	—	—	—	—	—
-	1	6	15	1	23	11	—	5	1	—	4
1	—	—	18	8	42	13	2	3	—	—	1
-	—	—	3	2	8	1	2	—	—	—	1
-	—	—	4	—	3	—	—	1	—	—	—
-	—	—	16	3	6	2	—	3	—	1	4
-	2	—	4	3	4	3	—	—	1	—	1
-	—	—	7	2	16	5	—	1	—	—	1
-	3	—	71	50	191	38	2	10	6	3	17
-	—	—	5	3	13	3	—	—	—	—	1
-	—	—	—	3	49	—	—	5	5	—	—
-	—	1	1	1	16	1	—	—	1	1	1
1	—	—	1	3	50	1	—	—	2	—	1
-	—	—	9	6	35	3	—	2	—	—	1
1	—	—	4	—	10	1	1	—	6	—	—

Esquema Director, primer paso para concretar y llevar a cabo los restantes objetivos; de tan importante carencia arranca el fracaso de las demás medidas de planeamiento, incluida la descongestión industrial ¹⁴.

Queda demostrado que en los traslados de plantas industriales ha habido preferencia por el área suburbana próxima, donde es posible seguir disfrutando de las ventajas económicas de la aglomeración (mercado de trabajo y consumidor, relaciones interindustriales). De aquí la preferencia por los polígonos industriales de iniciativa privada situados en un radio de 15-20 kilómetros, habilitados y promovidos sin inserción en plan alguno de conjunto y en condiciones infraestructurales, salvo excepciones, que son la antítesis de los polígonos del I.N.U.R.

Estos polígonos se crean habitualmente a partir de suelo rústico, pudiendo haber un solo promotor o varios, que son los que realizan la infraestructura y la parcelación; a menudo no existe promotor y es el propio dueño de los terrenos quien los vende directamente sin realizar servicio alguno. Lo normal es que no exista unidad de gestión, lo que repercute en un deficiente aprovechamiento del espacio y encarecimiento de la instalación. La infraestructura, cuando existe previamente, pueden realizarla los promotores o las empresas que se van instalando; por todo ello lo común es que los estándares urbanísticos y de servicios comunes sean muy bajos, ya que por lo general es muy baja la capacidad financiera de los promotores y falta por completo la ayuda oficial, todo lo cual repercute en un descenso de la calidad y un alza de los precios ¹⁵.

No obstante todos los inconvenientes reseñados, estas zonas industriales habilitadas mal que bien, con servicios o sin ellos y con numerosas carencias infraestructurales han ido proliferando dentro del A.M. y municipios más próximos a ella. Recientemente el Consejo Provincial de Empresarios de Madrid ha realizado el inventario de bastantes de ellos ¹⁶; a partir de esta investigación pueden confirmarse los rasgos generales de la oferta actual de suelo industrial más arriba esbozados. Asimismo, se pueden extraer a través de ella conclusiones en torno a preferencias de localización por parte de las distintas ramas industriales, así como la trascendencia laboral que estos polígonos han tenido en las localidades afectadas, lo que se desprende del cuadro III.

¹⁴ SAENZ DE BURUAGA, G. «Política Regional y de Urbanismo», en *Política Económica de España*. Madrid, Edit. Guadiana, 1975, pág. 310.

¹⁵ Información de 1975, procedente del *Análisis de Problemas y Actividades...*, págs. 44-47.

¹⁶ *Boletín de Documentación*. Servicio de Documentación de la Delegación Provincial de Sindicatos de Madrid, n.º 49 (1975), monográfico dedicado a los Polígonos Industriales de la Provincia de Madrid.

Queda clara la total discordancia entre las dos formas de entender y realizar la descongestión industrial de Madrid, la de la Administración y la de los empresarios particulares; los planteamientos de aquélla, tendentes a organizar una operación de descongestión a escala regional, se estrellan contra la resistencia de éstos, aferrados a las ventajas que le reportan las «economías de aglomeración»; hay que admitir que los polígonos del entorno próximo, como solución de hecho, han resuelto el problema del suelo industrial, al menos momentáneamente, sin necesidad de comprometer las economías externas que asegura la ciudad-centro. Ahora bien, la imprevisión en cuanto a servicios e infraestructuras, así como la dispersión de las actuaciones y en muchos casos lo reducido de la superficie industrial permiten albergar serios temores de que en un futuro más o menos inmediato se produzcan situaciones parecidas a las que de forma más acusada han presentado las viejas áreas industriales paleotécnicas del casco urbano madrileño. Hay que añadir que tales polígonos frecuentemente no han quedado integrados en una zonificación urbana armónica, lo que está determinando graves desajustes respecto a las demás funciones (residencia, transportes, servicios, etc.).

El futuro, en manos del Esquema Director

La auténtica novedad del *Esquema Director* respecto a los anteriores intentos de planificar el desarrollo madrileño radica, según se desprende del *Avance de Esquema Director* (1973), en el intento de integrar el planeamiento económico y sectorial con los problemas urbanos dentro de un marco regional. Las directrices marcadas por el *Avance* se refieren a dos ámbitos geográficos concretos: la región y la subregión de Madrid; sobre la segunda se pretenden volcar las más intensas acciones de planeamiento a corto, medio y largo plazo. En líneas generales lo que se busca en el nivel subregional es aplicar un modelo de desarrollo de la estructura urbana en «malla direccional», de manera que quede rota la estructura concéntrica que hasta ahora ha caracterizado el crecimiento urbano madrileño. A nivel regional el contenido del planeamiento más socio-económico y de grandes directrices, entre las que habría que referirse al estímulo en orden a industrializar un conjunto de núcleos intermedios distribuidos por la región, creación de una infraestructura regional básica y protección del medio ambiente¹⁷. En consecuencia,

¹⁷ ORIA, J. «El avance de Esquema Director de la Subregión de Madrid: Una experiencia de planeamiento integral», en *Economía Regional de España*. Servicio de Estudios en Barcelona del Banco Urquijo, Edit. Moneda y Crédito, 1975, tomo II, págs. 380-391.

se pretende en el aspecto industrial volcar sobre la *Región Centro* el dinamismo industrial madrileño y de paso resolver de una vez por todas y de manera armoniosa los problemas de la congestión industrial. En la práctica existe ya un incipiente desarrollo industrial en diversos núcleos urbanos de la *Región Centro*, que podría aportar el cañamazo inicial para la puesta en marcha de la gran operación de «polarización» industrial prevista por el Esquema Director. A la vista del cuadro V se puede concluir que tal meta se halla aún muy distante.

CUADRO V
POLIGONOS INDUSTRIALES DE LA REGION CENTRO

SITUACION	DENOMINACION	Superficie (Ha.)	PUESTOS DE TRABAJO		INDUSTRIAS	
			Previstos	Ocupados	Previstas	Funcionando
Albacete	Campollano ...	285	12.000	388	165	10
Avila	Las Hervencias.	23	2.000	82	—	4
Ciudad Real (·)	Polo Industrial.	200	—	—	—	—
Cuenca	Los Palancares.	17	—	74	11	10
Meco (·)	Miralcampo ...	—	—	—	—	—
Segovia	El Cerro	—	126	623	13	52
Talavera (*)... ..	Torrehierro ...	328	—	—	—	—

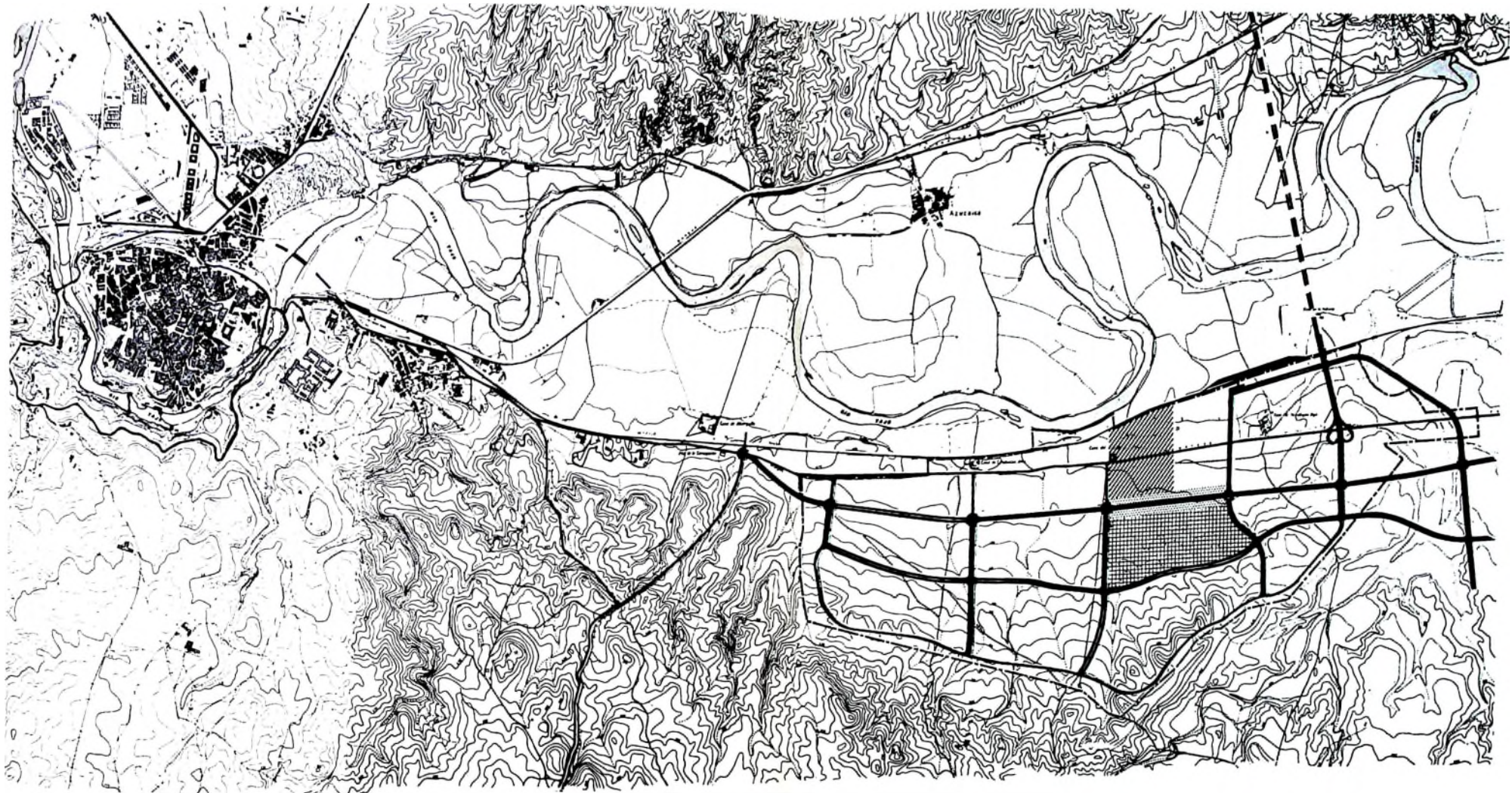
FUENTE: Cámara de Comercio e Industria de Madrid.

(·) No hay más información.

(*) Urbanizado pero aún sin iniciarse la ocupación.

Es evidente, por tanto, que el *Area Metropolitana de Madrid* no cumple la función de metrópoli regional como lo demuestra su incapacidad para generar una red urbana armónica compuesta por ciudades medias y núcleos comarcales dinámicos ni en lo que se refiere a la irradiación de impulsos industrializadores; lo cual enlazaría con la fuerte concentración residencial, industrial y de servicios en ella, paralela al despoblamiento de las áreas próximas, eclipsadas por el incontenible proceso de constitución de la megalocefalia madrileña. Quedaría demostrada así la inoperancia de cuantas medidas han sido tomadas desde la Administración para coregir una hiperconcentración, cuya responsabilidad en todo caso le incumbe.

A partir de estos presupuestos y aplazada la aprobación del *Esquema Director* de la Subregión de Madrid (provincia), una nueva normativa ha venido a apuntalar las viejas disposiciones descongestionadoras, cuya efica-



Plano de situación del Polígono de Descongestión de Toledo (GERENCIA DE URBANIZACIÓN.
Memoria 1959-64).

cia, como se ha visto, ha sido poco menos que nula, partiendo de una visión global de la *Región Centro*. Se trata de la *Comisión Gestora para el Desarrollo Socioeconómico de la Región Centro* creada por R.O. de la Presidencia del Gobierno de 31 de julio de 1976, nuevo «órgano administrativo encargado de estudiar, programar y coordinar las acciones que se acometan en ella, a fin de conseguir un desarrollo integrado entre sus comarcas y provincias y coordinado con los planeamientos nacionales».

La *Región Centro* se compondría de las provincias de Madrid, Avila, Segovia, Guadalajara, Cuenca, Toledo y Ciudad Real, todas ellas excepto la última limítrofes con Madrid; se justifica esta delimitación, en cuya crítica no entramos ahora, en la influencia del fenómeno urbano madrileño así como en las afinidades naturales, históricas y socioculturales; siendo éstas últimas imprecisas y muy dudosamente demostrables, parece claro que la única apoyatura válida, definidora para bien o para mal de *Región Centro* es la aglomeración urbana madrileña. Nos parece, por lo tanto, válido interpretar la citada disposición como un intento más de influir sobre la concentración industrial y demográfica del A.M. de Madrid, que evidentemente no ha tenido capacidad «polarizante» sobre las provincias próximas, sino a la inversa. En definitiva, sería la confesión de fracaso de los *Polígonos de Descongestión* e incluso, a un nivel más alto, de la política total de *Polos de Desarrollo*, ya que simultáneamente se creaban otras tantas *Comisiones* para las regiones de Extremadura, Galicia y Andalucía, estos dos últimas ampliamente favorecidas por la concesión de *Polos* en los dos primeros Planes de Desarrollo ¹⁸.

En conclusión, la región como unidad territorial operativa va abriéndose paso, aunque penosamente, en la Administración española. En lo que respecta a la *Región Centro*, por primera vez se considera su entidad regional trabada al fenómeno urbano madrileño. Está por ver si las amplias funciones que la Orden comentada atribuye a esta recién nacida *Comisión* («establecer orientaciones generales... elaborando el programa territorial específico»; «proponer que se dicten las disposiciones necesarias para la mejor coordinación y más rápida ejecución de los objetivos, acciones y proyectos...»; «impulsar, vigilar y coordinar las acciones de desarrollo previstas...»), dada la heterogénea composición y peligrosa tendencia hacia la burocratización

¹⁸ Con ello se sigue la línea iniciada por el III Plan de Desarrollo, en el que se crearon tres Programas Regionales Selectivos: Canarias, Sudeste y Galicia. El resultado más sobresaliente de esta primera corrección de la política de Polos fue la delimitación de la Gran Área de Expansión Industrial de Galicia (*III Plan de Desarrollo Económico y Social. Desarrollo Regional*. Cf. págs. 319-342).

propia de tales comisiones, así como la difícil coyuntura económica y política del país, sirven para introducir algo de equilibrio en este deforme conjunto territorial del Centro de España. En todo caso la consideración de tal espacio geográfico en su totalidad ya es un paso adelante en la valoración del enfoque espacial tan poco frecuente en la política económica española hasta el presente.

SIGLAS

- A.M. = Area Metropolitana.
COPLACO = Comisión de Planeamientos y Coordinación del Area Metropolitana de Madrid.
INUR = Instituto Nacional de Urbanización.
P.G.O.U./A.M.M. = Plan General de Ordenación Urbana del Area Metropolitana de Madrid.

BIBLIOGRAFIA

- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA DE MADRID. *Localización y estructura de la industria de Madrid y su área de influencia*. Madrid, Gráf. Reunidas, 1975, 2 vols. (texto y mapas).
- CAPELLA MARTÍNEZ, M. *La industria en Madrid. Ensayo histórico-crítico de la fabricación y la artesanía madrileñas*. Madrid, Cámara Oficial de Industria, 1963, 2 vols.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL DE MADRID. *Descongestión Industrial de Madrid*. 1964.
- «Estructura y localización de la industria madrileña en 1970», en *Boletín de Estadística Comercial e Industrial*. Vol. XII, n.º 47, 1970.
- GAMIR, L. (y otros). *Política Económica de España*. 2.ª edic. Madrid, Edit. Guadiana, 1975, 511 págs.
- FOESSA. *Informe sociológico sobre la situación social de Madrid*. Madrid, Euramérica, 1967, 393 págs.
- FUENTE, J. «Trascendencia de los Polígonos de Descongestión», en *Arbor*, vol. LII, n.º 199-200, 1962, págs. 313-322.
- HUETZ DE LEMPS, M. A. «Les grandes villes du monde. Madrid», en *Notes et Etudes Documentaires*, n.º 3.854-3.855, 31 Janvier 1972.
- GIL CRESPO, A. «Concentración y dispersión de la industria en el área de Madrid», en *Aportación Española al XXI Congreso Geográfico Internacional*, págs. 275-287.
- MELÓN, A. «Áreas y polígonos», en *Aportación Española al XXI Congreso Geográfico Internacional*, págs. 9-16.
- MINISTERIO DE LA VIVIENDA. Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores. *Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid*. Madrid, 1961, 6 vols.
- COPLACO. Dirección Técnica de Planeamiento Metropolitano. *Análisis de problemas y oportunidades*. Plan Director de coordinación de la provincia de Madrid, 1975, 10 volúmenes (mimeo).
- COPLACO. Estudios de Arquitectura, Planificación Urbana y Regional (E.U.R.). *Análisis estructural básico de la provincia y Área Metropolitana de Madrid*. Madrid, 1971, XIV vols.
- Gerencia de Urbanización. *Memoria 1959-1964*. Madrid, 1965 (sin paginar).
- -- *Memoria de sus actividades hasta 1969*. Madrid, 1973, 171 págs.
- DELEGACIÓN PROVINCIAL DE SINDICATOS. *Aspectos del Desarrollo Económico-Social en la provincia de Madrid*. Madrid, 1973, 190 págs.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO. Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social. *III Plan de Desarrollo. Estructura y Servicios urbanos*. Cf. «El Area Metropolitana de Madrid», págs. 343-373.

QUIRÓS LINARES, F. «Getafe. Proceso de industrialización de una villa de carácter industrial en la zona de influencia de Madrid», en *Estudios Geográficos*, 1960, págs. 455-487.

SÁNCHEZ TRASANCOS, A. *Historia de la Industria de Madrid*. Madrid, Imp. Carsal, S. L., 1972, 394 págs.

VELARDE FUERTES, J. «El empleo en Madrid», en *Madrid, 1964*. Madrid, Inst. de Est. de Administración Local, 1964, págs. 225-243.