

- 1 INTRODUCCIÓN**
- 2 DIAGNÓSTICO. ESCENARIO TENDENCIAL**
  - 2.1 El papel de Toledo en el centro peninsular**
  - 2.2 Una red urbana regional débilmente jerarquizada y excesivamente dependiente de Madrid**
  - 2.3 La urbanización de La Sagra, un proceso pendiente de ordenación territorial**
  - 2.4 Un incipiente proceso de metropolitanización en torno a Toledo**
  - 2.5 Planeamiento vigente**
- 3 VERTEBRACIÓN TERRITORIAL. UN NUEVO EQUILIBRIO DEL CENTRO PENINSULAR A TRAVÉS DEL FORTALECIMIENTO DE LA CENTRALIDAD DE TOLEDO**
  - 3.1 Introducción. El alcance de las propuestas**
  - 3.2 El papel de Toledo y su entorno en el sistema central de ciudades**
  - 3.3 Reforzar el vínculo con el área de Madrid: Toledo, puerta del Sur**
  - 3.4 Reforzar el sistema urbano regional a través de la capitalidad de Toledo**
  - 3.5 Propuestas territoriales- esquema de conjunto**
  - 3.6 Propuestas para el Plan de Ordenación Municipal de Toledo**
- 4 ANEXO. CUESTIONARIO**
- 5 PLANOS**

## **1 INTRODUCCIÓN**

### **1.1 El documento propuesta**

El objetivo del presente documento corresponde a la fase segunda del trabajo denominado “Estudio para evaluar las Oportunidades de Toledo en el Sistema Central de Ciudades”. En esta fase se ha definido un documento completo, que tiene por objeto servir de apoyo al documento del Plan de Ordenación Municipal, tanto en su fase de concertación ínter administrativa como en la de Aprobación inicial. La siguiente fase de los trabajos consistirá en su revisión de acuerdo con el resultado de la concertación interadministrativa.

Las importantes transformaciones ocurridas en los últimos años en el ámbito territorial formado por Madrid y las ciudades de tamaño medio más cercanas a la capital, tanto en materia económica como social, las mejoras de accesibilidad entre los nodos de la red y las nuevas expectativas de desarrollo que generan en el conjunto de estas ciudades los proyectos de mejora de las infraestructuras de transporte que se plantean en el horizonte de 2010, convierten a este sistema urbano en uno de los de mayor interés de la península. Asegurar una posición competitiva para Toledo en el sistema, cuando las mejoras de accesibilidad no van a producirse únicamente en su caso, requiere establecer un modelo de desarrollo diferenciado que aproveche tanto las singularidades existentes en la ciudad y su entorno como las nuevas oportunidades que puedan plantearse.

Los trabajos de diagnóstico han seguido dos líneas de estudio, con el objeto de determinar mediante una síntesis entre ambas el papel actual de Toledo en el Sistema Central de Ciudades y las potencialidades de desarrollo futuro del municipio.

- El estudio del papel de Toledo en el sistema central de ciudades a través de análisis sectoriales basados en datos cuantitativos.
- El análisis de la percepción por parte de los actores locales del papel del municipio en su territorio en términos cualitativos, a través de un cuestionario Delphi.

Del resultado de este diagnóstico se ha deducido la necesidad de una propuesta que no sólo incorpore medidas a la escala del Plan de Ordenación Municipal de

Toledo, sino que también plantee elementos de reflexión de escala territorial para un territorio sometido a importantes tensiones urbanísticas.

El resultado de estas dos líneas de trabajo permite esbozar un modelo territorial para el desarrollo del POM que puede propiciar un mejor aprovechamiento del potencial de Toledo en el Sistema Central de Ciudades.

## **1.2 Metodología**

### **1.2.1 El concepto de sistema de ciudades**

Las bases conceptuales que la Geografía Urbana, la Economía Regional y la Urbanística han ido desarrollando a lo largo del tiempo, desde los primeros estudios de W. Christaller, conciben al sistema de ciudades como un conjunto de asentamientos de población que con una más o menos adecuada complementariedad funcional, jerarquización y distribución espacial, contribuye de forma más o menos eficiente a la generación de innovaciones y a su distribución por todo el territorio.

Se trata de exponer como las bases conceptuales, que ayudan a explicar la forma en que la población y las actividades se localizan en el territorio, constituyen el soporte del método establecido para el estudio de los sistemas de ciudades en los que se inscribe Toledo como centro urbano.

La redistribución de la población y las actividades a lo largo del tiempo conformando redes urbanas, se produce a través de una sucesión de procesos de cambio en la organización política, en los sistemas estructurantes del territorio, en los sistemas productivos y tecnológicos, en las pautas culturales, etc. En definitiva, se trata de cambios en los factores de localización que van haciendo que unos lugares o unos modos de asentarse sustituyan a los anteriores en las preferencias de la población y de las actividades económicas. Todo ello, sin olvidar el peso que en cada caso puede ejercer el medio natural como soporte territorial, prestando la necesaria atención a la dialéctica entre las formas de desarrollo urbano y su soporte territorial.

Se parte de la idea de que el desarrollo urbano de Toledo sólo puede afrontarse en plenitud desde la consideración y la pretensión de optimizar su papel en los distintos sistemas de asentamientos de los que forma parte.

Puesto que se entiende el sistema de asentamientos como una red en la que se generan y por la que se difunden las iniciativas, las actividades, la riqueza, las oportunidades de mejora, el bienestar, etc., es necesario estudiar las funciones urbanas que realiza Toledo, su capacidad generadora y suministradora, y los factores de localización, como elementos imprescindibles para respaldar un determinado modelo de ciudad.

En los últimos decenios los procesos de desarrollo urbano se han ido haciendo más diversos y menos previsibles en la medida en que simultáneamente se globaliza la economía y se hacen más activos los agentes locales. En este contexto, la tendencia a defender lo coyuntural sobre los modelos que defienden imágenes globales previamente definidas, la creciente liberalización, no deben impedir establecer, a distintas escalas, mecanismos que garanticen la coherencia territorial y la sostenibilidad de los nuevos desarrollos urbanos.

La generación de desarrollo urbano descansa cada vez más en la articulación de la colaboración entre empresas privadas y gobiernos locales, que tienen la llave para atender la mayor parte de los requerimientos urbanísticos de la nueva organización económica. La desaparición de las fronteras nacionales, junto con el debilitamiento del papel de los estados y regiones no debería dar lugar, por la vía de la exacerbada competencia entre ciudades y el excesivo localismo, a una multiplicación de nuevos efectos frontera. La ciudad pierde elementos básicos de su naturaleza y de su propio sentido.

### ***Toledo en los sistemas de ciudades***

Se trata de establecer hipótesis razonables a partir del conocimiento de cómo se ha llegado a la situación actual, desde el proceso de urbanización e industrialización vividos en España en el tercer cuarto de siglo, a las recientes pautas de urbanización derivadas de la nueva organización económica, de la evolución cultural, de la revolución tecnológica, etc., sin olvidar la nueva organización político administrativa, con incorporación a la UE incluida, durante el último cuarto de siglo.

Toledo, como cualquier otro asentamiento urbano se inscribe en distintos sistemas de asentamientos, en los que lógicamente juega diferentes papeles. Tras definir esas redes, es necesario determinar el papel de Toledo con respecto a cada uno de ellas.

### ***Sistema europeo de ciudades***

No puede despreciarse “a priori” la leve posición de Toledo en la red urbana europea. La conexión Lisboa- Valencia a través de la Autovía de Castilla- La Mancha asegura un nuevo papel al municipio, que se vería reforzado por el eje de Campo Real y que hay que analizar desde la perspectiva de la mejora de las accesibilidades a los diferentes aeropuertos y de las ofertas de las nuevas tecnologías. Lo mismo ocurre con los nuevos viarios de conexión Madrid- Andalucía y con la conexión al sistema de alta velocidad.

### ***Sistema urbano peninsular***

La posición de Toledo en el sistema urbano peninsular, como uno de los centros de referencia en la tradicionalmente débil y problemática articulación del espacio central en torno a la aglomeración urbana madrileña, obliga a hacer las correspondientes reflexiones y valoraciones de Toledo como núcleo fundamentalmente dependiente de otros de mayor rango urbano.

Buena parte de las posibilidades de un crecimiento cualitativo de Toledo en términos económicos y demográficos depende de su capacidad para aprovechar o relocalizar población y actividades económicas de la región metropolitana de Madrid.

Las mejoras previstas en la accesibilidad, a través de la nueva autopista de peaje Madrid-Toledo y la línea ferroviaria de alta velocidad, deberían modificar una situación jerárquica, marcada por una excesiva dependencia de la concentración urbana madrileña, y debería abrir una nueva época, de mejora selectiva y estratégicamente planteada de las relaciones funcionales, en la que el aprovechamiento de la proximidad a una gran metrópoli de rango europeo no suponga acentuar un cierto carácter de ciudad satélite o centro de descongestión

La no-integración de Toledo en los grandes ejes peninsulares ha sido un factor que ha venido a incrementar la intensidad de la vinculación de dependencia de la centralidad madrileña.

### ***Sistema urbano regional***

Desde la consideración del sistema de ciudades, el desarrollo urbano de Toledo está condicionado por el débil potencial demográfico de la Región de Castilla-La Mancha y la ausencia de núcleos urbanos, del tamaño adecuado y con la localización y la complementariedad funcional convenientes para articular una red de ciudades que contraponer a la excesiva pulsión succionadora que caracteriza a la aglomeración urbana madrileña.

Estamos ante un sistema de asentamientos, con marcadas limitaciones para generar la aparición, sustentar la existencia y difundir las actividades y los servicios que confieren al territorio, al menos en su grado mínimo, la condición y la calidad de la vida urbana.

Las ciudades medianas, como Toledo, que han vivido procesos de urbanización menos convulsivos, son las que están adquiriendo un mayor protagonismo con el cambio de modelo de desarrollo urbano en España, aunque todavía siguen constituyendo la parte más débil de la estructura de la malla urbana y el elemento que más nos diferencia de otras redes urbanas regionales en Europa.

### ***El sistema comarcal***

En Toledo, como en la mayor parte de las ciudades medias de España, se viene produciendo un cierto fenómeno de metropolitanización, que primordialmente se caracteriza por los procesos de difusión que se producen por el vaciado de los núcleos centrales, en consonancia con el excesivo precio de la vivienda y con la elevación de los índices de automoción.

Junto a estos factores, las mejoras de las infraestructuras y ciertos componentes culturales que valoran positivamente las formas de urbanización extensiva, están dando lugar a un modelo de ciudad menos estructurada, más dispersa por un territorio urbanizado en el que las grandes arterias, junto con centros de actividad terciaria se constituyen en principales elementos estructurantes de un espacio heterogéneo y diverso, excesivamente apoyado en el uso del transporte privado, fuertemente consumidor de recursos naturales y generador de disfunciones sociales.

La polaridad del aglomerado metropolitano de Madrid, a través de la autovía A-42, viene facilitando y sesgando este proceso de organización de una red urbana con interrelaciones cotidianas de una especial intensidad.

### **1.2.2 Los estudios sectoriales**

Se han realizado estudios sectoriales que cubren, en escalas decrecientes desde la visión del conjunto del centro peninsular hasta el rango municipal los siguientes aspectos:

- Demografía. Evolución reciente, situación actual.
- Estructura productiva y empleo
- Medio ambiente
- Infraestructuras de transporte existentes y previstas
- Planeamiento urbanístico

### **1.2.3 El cuestionario dirigido a expertos locales**

Se ha elaborado un cuestionario dirigido a expertos responsables de las administraciones local, provincial, autonómica y estatal, con el objeto de contrastar los resultados obtenidos de los análisis sectoriales. Se ha consultado a catorce entidades, obteniéndose los resultados que se detallan en un anexo a este documento.

## **2 DIAGNÓSTICO- ESCENARIO TENDENCIAL**



## **2.1 *El papel de Toledo en el territorio del centro peninsular***

### **2.1.1 Las políticas de descongestión**

Han sido muy numerosas las estrategias concebidas para tratar de corregir, o simplemente paliar, los efectos del proceso de concentración de actividades económicas y de recursos que ha acompañado al proceso de urbanización especialmente desde mediados siglo XX. Muy pronto se iniciaron estrategias para "descongestionar" Madrid.

Inspirada en la propia Ley del Suelo de 1956, que propugnaba una mejor distribución de la población, la Ley de Urgencia Social de Madrid (13 de noviembre de 1957), se proponía: "...limitar el crecimiento incontrolado de la capital; limitación que, por una parte, ha de dirigirse a impedir la inmigración de las personas y, por otra, a asfixiar en un cinturón verde la formación de suburbios infrahumanos. El futuro expansivo de Madrid debe estar en sus ciudades satélites, y no en la prolongación indefinida de su casco urbano".

Continuando con la idea de la descongestión, el 12 de diciembre de 1958 se promulgó un Decreto por el que se creaba la "Comisión Interministerial para estudiar y proponer los Núcleos Urbanos de Descongestión de Madrid y demás Comarcas de Inmigración Intensiva", que se proponía "...promover en la región Centro una serie de núcleos urbanos estratégicamente situados, a fin de atraer hacia ellos un contingente de población que, en otro caso, afluye, naturalmente, hacia el área metropolitana de Madrid. Su intención es la de moderar el intenso crecimiento de la capital para que no sobrepase en el futuro una dimensión equilibrada en relación con el conjunto urbanístico y demográfico de la nación, y, al mismo tiempo, servirse del impulso económico e industrial de Madrid para iniciar una verdadera colonización de la región y superar la situación actual en la que la gran ciudad se halla rodeada de una amplia región en condiciones de inferioridad económica y que presenta un patente desequilibrio humano, social y territorial"<sup>1</sup>.

En 1960, comienza a materializarse esta política simplemente con la construcción de "polígonos de descongestión", grandes promociones públicas de suelo industrial y residencial, emplazados en Guadalajara, Toledo, Alcazar de

---

<sup>1</sup> La descongestión de Madrid. Análisis de una experiencia en curso. Madrid, Ministerio de la Vivienda, 1967, pág. 5.

San Juan, Manzanares y Aranda de Duero. El objetivo de estas operaciones era el de absorber un total de 30.000 habitantes que, de acuerdo con las tendencias en curso, hubieran debido asentarse en Madrid ante la falta de alternativa. La escasa capacidad de la operación se debe a la dificultad de estimar en 1959 el intenso salto demográfico producido durante esa década, al ser el último censo disponible el de 1950. Por otro lado, estas operaciones fueron planteadas esencialmente como creación de suelo equipado, sin estar respaldadas por una política económica a la altura de las expectativas suscitadas, lo cual ha motivado, al menos parcialmente, el lento desarrollo del polígono de Santa María de Benquerencia.

### **2.1.2 El Plan General de 1963**

La Ley de 2 de diciembre de 1963 sobre el Área Metropolitana de Madrid, en su exposición de motivos decía: "Una ciudad como Madrid no puede vivir sobre sí misma ni su expansión puede ser concebida de otra manera que a través de la articulación de distintos centros orgánicos, cada uno lo más armónico y suficiente posible. Y, en fin, la defensa de una gran concentración urbana frente al siempre latente y amenazador crecimiento desordenado no es posible sino por la inclusión en el Plan de extensiones de tipo regional sobre las que operar unitariamente y con necesarias visiones de conjunto. De ahí que la actuación se conciba sobre toda el Área Metropolitana de Madrid y en íntima relación con los territorios donde radican Polígonos de Descongestión de la capital." Como puede suponerse, el Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid, aprobado unos días después, recoge esta misma propuesta y se coordina con la política de descongestión.

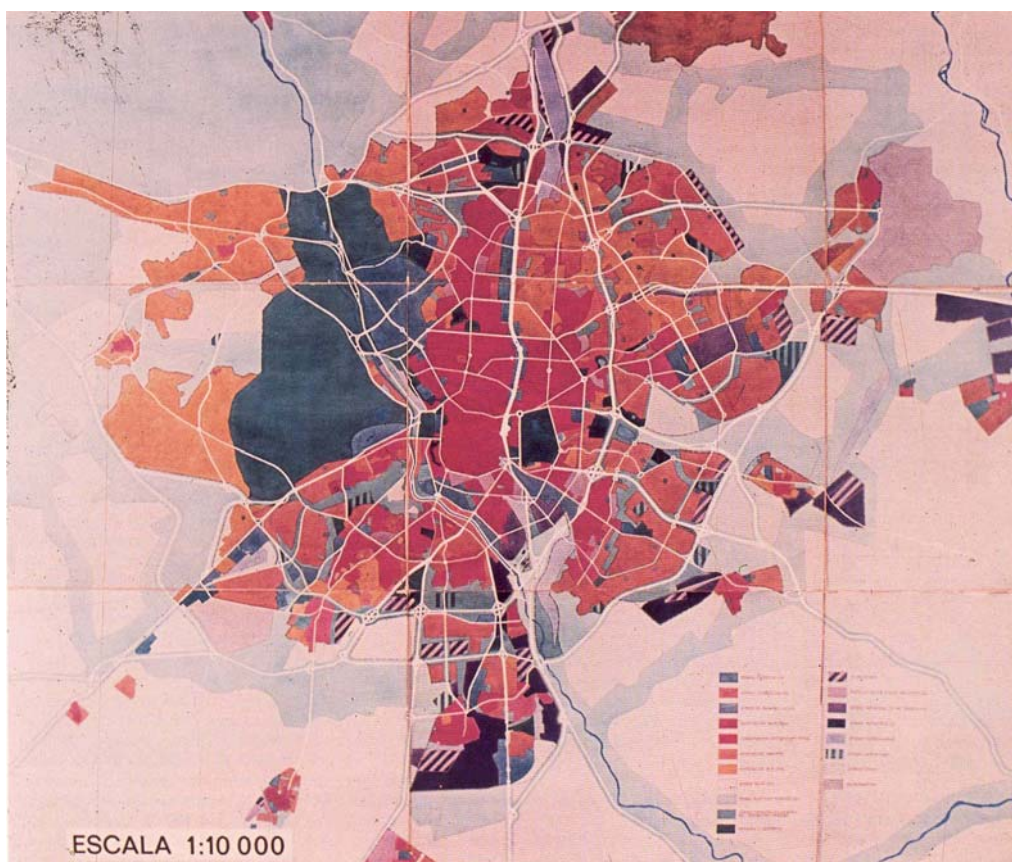
También de ese mes es la Ley por la que se aprueba el I Plan de Desarrollo Económico y Social, en él se recogen varios textos en los que se propone la desconcentración de las grandes aglomeraciones y la dirección descentralizada de la industria con vistas a un mayor equilibrio regional: "Madrid, en la región central es actualmente un núcleo económico que por su volumen y ritmo de crecimiento absorbe los excedentes de población regionales y exige un proceso de descongestión cuyos beneficios irradiarán a las provincias contiguas, principalmente Guadalajara y Toledo."

El III Plan, que a través de la Ponencia de Desarrollo Regional ofrece ya los inicios de un planteamiento territorial de la planificación, comenta y critica la política de los polígonos de descongestión a la vez que pretende enfocar la

problemática territorial con una visión mucho más amplia que denomina "vertebración del territorio".

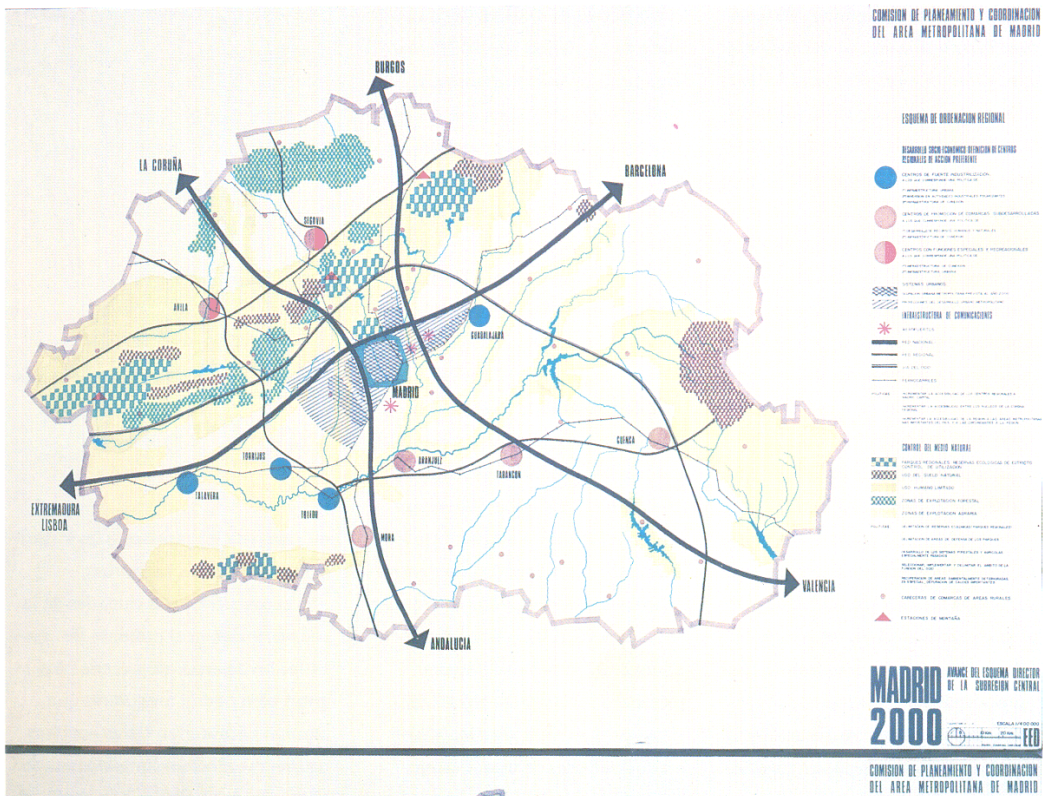
El "Proyecto para examen y corrección del IV Plan Nacional de Desarrollo", propugnaba una política de "ciudades medias" y pretendía, reincidiendo en viejos planteamientos, descongestionar Madrid mediante la utilización de determinadas ciudades (Aranjuez, Toledo, Talavera) de su entorno regional, prestando una especial atención a la formación de los sistemas de ciudades necesarios para la adecuada estructuración de la región.

El Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid de 1963, basando sus previsiones en la población del municipio de Madrid, prevé una población para el área metropolitana en el año 2000 de algo más de 6 millones de habitantes, de los cuales cuatro millones y medio se concentrarían en Madrid. Se estimaba que la población del eje de descongestión Aranjuez-Toledo en la misma fecha alcanzaría los 720.000 habitantes, convirtiéndolo en el segundo espacio urbano del centro peninsular tras Madrid.



La resolución de las previsiones de necesidades de suelo industrial para el horizonte de 1975 se plantea, esencialmente, con suelos emplazados en Villaverde y Getafe, mientras que las necesidades hasta 2000 serían atendidas con nuevos suelos en municipios de la primera corona. Las previsiones sobre localización de suelo para actividades económicas se vieron rápidamente desbordadas por dos circunstancias: los usos industriales consumieron, en realidad, mucho más espacio del inicialmente previsto, mientras que los agentes privados optaron en muchas ocasiones por emplazamientos diferentes. La descongestión de Madrid se vio sustituida por un movimiento centrífugo de las actividades económicas a los espacios intermedios.

### 2.1.3 El Avance de Esquema Director de la Región Central- Madrid 2000

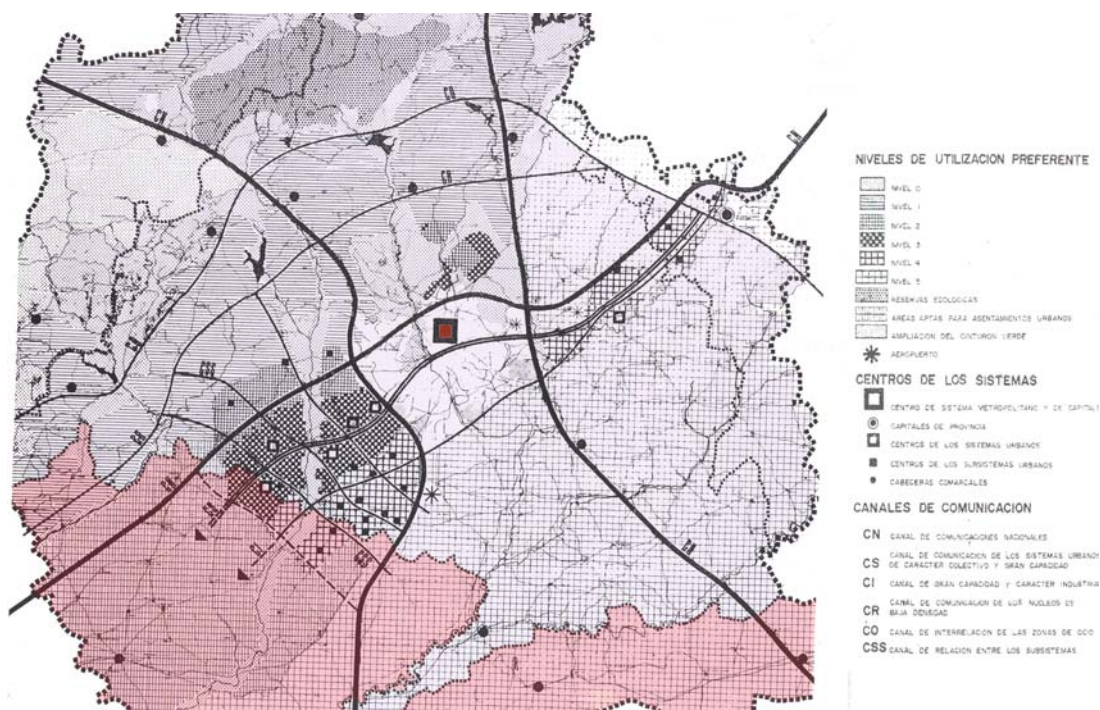


En 1971 la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid, organismo dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, plantea la redacción de un Avance del Esquema Director de la Subregión Central. El ámbito geográfico de dicho esquema incluye, junto con la provincia de Madrid, a las limítrofes de Ávila, Segovia, Guadalajara, Cuenca y Toledo.

El diagnóstico que resulta de los estudios sectoriales confirma la necesidad, en el marco de una creciente difusión de las dinámicas de crecimiento del núcleo madrileño por su entorno próximo, de una ordenación territorial coordinada. Cabe recordar que las proyecciones de población en esta época, inmediatamente anterior a la crisis energética de 1973 y con el importante aumento de población de la década de 1960, estimán la población de la subregión central en el año 2000 en el entorno de los 8.300.000 habitantes, de los cuales 6.100.000 corresponderían al municipio de Madrid. Cabe señalar que, según los datos del Instituto Nacional de Estadística, en 2001 la población agregada de las 6 provincias alcanza poco más de 6.650.000 habitantes, mientras que la del municipio de Madrid era en 2.000 apenas de 2.800.000 habitantes.

Se plantean acciones a escala regional en tres campos:

- Desarrollo socioeconómico: se definen centros regionales de acción preferente de acuerdo con los objetivos del tercer Plan de Desarrollo, asignando orientaciones de acuerdo con su potencial. Toledo, junto con los núcleos de Torrijos, Talavera y Guadalajara, se califica como Centro de Fuerte Industrialización, frente a una función especial y recreacional para las capitales de la vertiente norte de la sierra del Guadarrama y un papel de centro de promoción de desarrollo para el arco Mora- Cuenca. El desarrollo urbano del área metropolitana de Madrid se prevé hacia el Suroeste y, en menor medida, hacia Guadalajara y la zona Norte.
- Infraestructuras de comunicaciones: las propuestas infraestructurales se basan en un refuerzo de capacidad de las carreteras nacionales radiales, convertidas en autopistas, y en la mejora de las condiciones de las vías transversales entre las capitales provinciales del entorno. Se propone un eje ferroviario que conecte los centros regionales del sur, de Talavera a Cuenca pasando por Toledo, y la utilización de nuevas tecnologías en aquel momento en desarrollo en el sector. En materia aeroportuaria, ya se plantea en esa fecha la ampliación de Barajas mediante pistas paralelas al río Jarama, así como la posibilidad de un nuevo aeropuerto, propuesto en la zona Sur- Sureste de la provincia, en el triángulo Pinto-Torrejón de Velasco- Valdemoro.
- Control del medio natural, con especial atención a las zonas serranas y los valles.



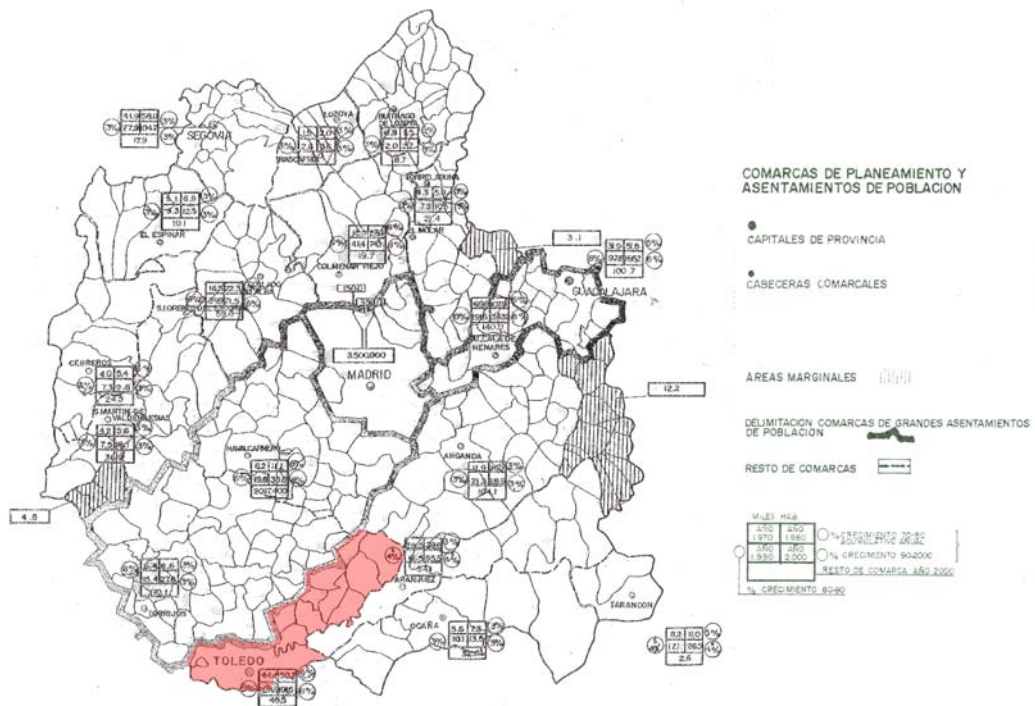
Esquema de estructura. Se ha remarcado en rojo el territorio incluido de la provincia de Toledo. El cuadrado con relleno rojo corresponde al centro de Madrid. Se potencian especialmente el arco entre las carreteras de Extremadura y Andalucía, y, en menor medida, el Corredor del Henares. El área del municipio de Toledo (fuera del plano) queda en una posición excéntrica respecto a la gran directriz de crecimiento hacia el Suroeste, en la cual si quedan incluido parte del tramo norte del Corredor de la Sagra.

En el ámbito subregional, la propuesta del Avance de Esquema Director parte de la necesidad de una visión de conjunto del planeamiento urbanístico, dentro de una concepción dinámica que considere a los documentos urbanísticos como puntos de partida y no como elementos cerrados. Se proponen acciones inmediatas a corto plazo consistentes en operaciones de clasificación y urbanización de suelo para residencia y actividades económicas con unos estándares urbanísticos adecuados. La principal dirección de desarrollo en el Suroeste corresponde al eje Madrid- Talavera. A medio plazo, las estrategias adoptadas parten de:

- La definición de niveles de aptitudes preferentes de las distintas áreas del territorio en la subregión de Madrid. Parte del Norte de la provincia de Toledo, incluyendo a Illescas y Torrijos, se caracteriza entre las áreas aptas para asentamientos urbanos de la gran zona de crecimiento del

Suroeste metropolitano. El municipio de Toledo y aquellos situados al Este de la N-401 quedan incluidos en el nivel 5 (“áreas con deficiente aptitud para los asentamientos urbanos intensivos, complementadas con las óptimas para utilización agrícola de regadío”). Este dato plantea una aparente contradicción con la idea de Toledo como núcleo industrial de gran capacidad; refleja, en el fondo, una visión en la que los procesos de difusión del crecimiento en entornos metropolitanos sólo se concibe en torno al núcleo central de Madrid, y no en escalas sucesivas.

- Sustitución de la estructura radioconcéntrica de Madrid por una malla direccional abierta.



Las comarcas de planeamiento definidas en el Avance de Esquema Director. Se ha remarcado en rojo el ámbito de la comarca de Toledo, que incluye los municipios más cercanos al valle del Tajo hasta Seseña. Varios municipios del Corredor de la Sagra, entre ellos Illescas y Yuncos, se incluyen en la comarca de Torrijos, mientras que los municipios situados al sur de Toledo no se consideran en la ordenación.

El Programa Espacial del Avance establece la división del territorio en comarcas para los municipios incluidos en la provincia de Madrid, mientras que los de otras provincias se agrupan en “áreas marginales” susceptibles de un estudio

detallado posterior. La ciudad de Toledo es clasificada como núcleo subregional de acción preferente, junto con Guadalajara, Torrijos, Talavera y Tarancón. La población prevista para la comarca de Toledo en el año 2.000 se cifra en 237.000 habitantes, la cifra más alta de todas, seguida de Torrijos con 197.000. Para el propio núcleo de Toledo se estima una población, en el mismo horizonte, de 191.000 habitantes.

Las prioridades de actuación establecidas para el núcleo de Toledo pasan por:

- Inversión en actividades polarizantes: ramas industriales con gran absorción de empleo y que atraigan a otros sectores complementarios.
- Urbanización: la inversión en infraestructura urbana se plantea como necesaria de acuerdo con las importantes cifras de crecimiento demográfico previstas.
- Inversión en infraestructuras de conexión con los núcleos urbanos de rango superior.

#### **2.1.4 Plan Director de Infraestructuras 1993-2007**

El PDI 1993-2007 se formula en un momento en el que la construcción del mercado único europeo se ve fuertemente impulsada, viéndose en un horizonte que el tiempo mostrará como menos inmediato la posibilidad de la incorporación a la Unión de los países del Este europeo. Ante la perspectiva de un marco territorial cada vez más complejo y competitivo, el Plan Director de infraestructura se presenta como una estrategia territorial que permita mejorar las expectativas de competitividad de las diferentes piezas territoriales que componen el estado. Se entiende que las inversiones de la Administración del Estado definen el marco global territorial en que las comunidades autónomas y municipios concretan sus políticas territoriales y urbanísticas específicas.

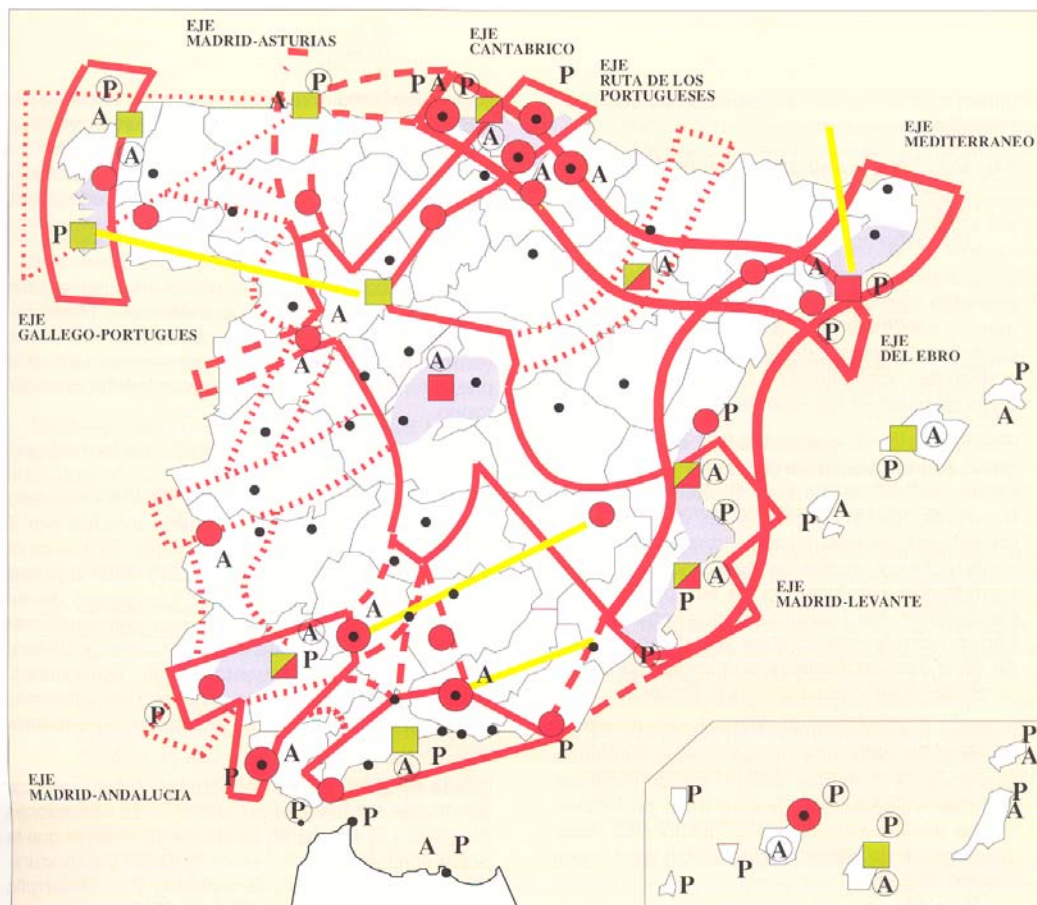
Las acciones del Plan no se plantean únicamente desde una visión de la competitividad de los nodos urbanos. Un objetivo complementario pero esencial es el de contribuir a mejorar las condiciones en las áreas rurales, como elemento estratégico para moderar el crecimiento demográfico de las áreas urbanas.

El análisis del territorio nacional en relación con Europa, relacionado con los documentos sobre estrategia territorial elaborados por la Comisión Europea, caracteriza a los territorios del interior de la península ibérica como parte de la "diagonal continental", un área comprendida entre el sur de la aglomeración



parisina, límite de los espacios centrales del continente, y los arcos alpino, mediterráneo y atlántico. Dentro de un contexto de relativo estancamiento en el conjunto de la diagonal, Toledo, junto con Guadalajara, se presentan como espacios intermedios en los que la cercanía del nodo urbano de Madrid ha supuesto un mayor dinamismo que en zonas más distantes, hasta el punto de mantener una importante relación funcional con la capital del estado. A escala nacional, la provincia de Toledo se presenta como la única de entre las limítrofes con Madrid que merece el calificativo de dinámica, a pesar de su baja densidad, mientras que Cuenca, Ávila y Segovia se presentan como áreas con riesgo de desertificación y Guadalajara como un área con ligera pérdida de población. El esquema de ámbito y ejes potenciales de desarrollo caracteriza a Toledo, junto con Guadalajara, como parte de la región urbana potencial de Madrid dentro del haz de ejes con cierto nivel de consolidación que confluyen en Madrid.

La estrategia de ordenación del territorio para España en el periodo 1993-2007 establece un conjunto de directrices de ordenación. El sistema básico de ciudades viene definido por cuatro niveles de áreas metropolitanas y urbanas que estructuran el territorio nacional y aseguran la relación con el resto del mundo. Toledo queda caracterizada como un sistema de reequilibrio de la región urbana de Madrid en el horizonte del Plan, con el mismo rango que Guadalajara, mientras que el resto de capitales provinciales limítrofes, junto con Talavera, se caracterizan como elementos de reequilibrio en su entorno inmediato. El sistema de relaciones fundamentales esbozado refuerza la conectividad entre los elementos del sistema básico de ciudades, reforzando las relaciones transversales en aquellos itinerarios de menor capacidad.



Caracterización de los grandes ejes de desarrollo estatales. Fuente: Plan Director de Infraestructuras 1993-2007

La red viaria de gran capacidad planteada para el horizonte de 2007 implica importantes mejoras en los itinerarios transversales (Autovías Oviedo- Sevilla, Zaragoza- Valencia, Mérida- Ciudad Real- Valencia, del Cantábrico), así como en las relaciones de carácter radial. Se plantea la autovía Maqueda- Cuenca con posibilidad de extensión a Teruel, mejorando la posición de Toledo en el sistema viario al mejorar las conexiones Este- Oeste pero sin perder su condición de terminal del sistema de autovías desde Madrid.

La red ferroviaria de alta velocidad se plantea mediante un esquema radial con líneas de alta velocidad entre Madrid y Lisboa, León, San Sebastián, Valencia y Barcelona, con adaptación de la red existente a la alta velocidad en varios tramos.

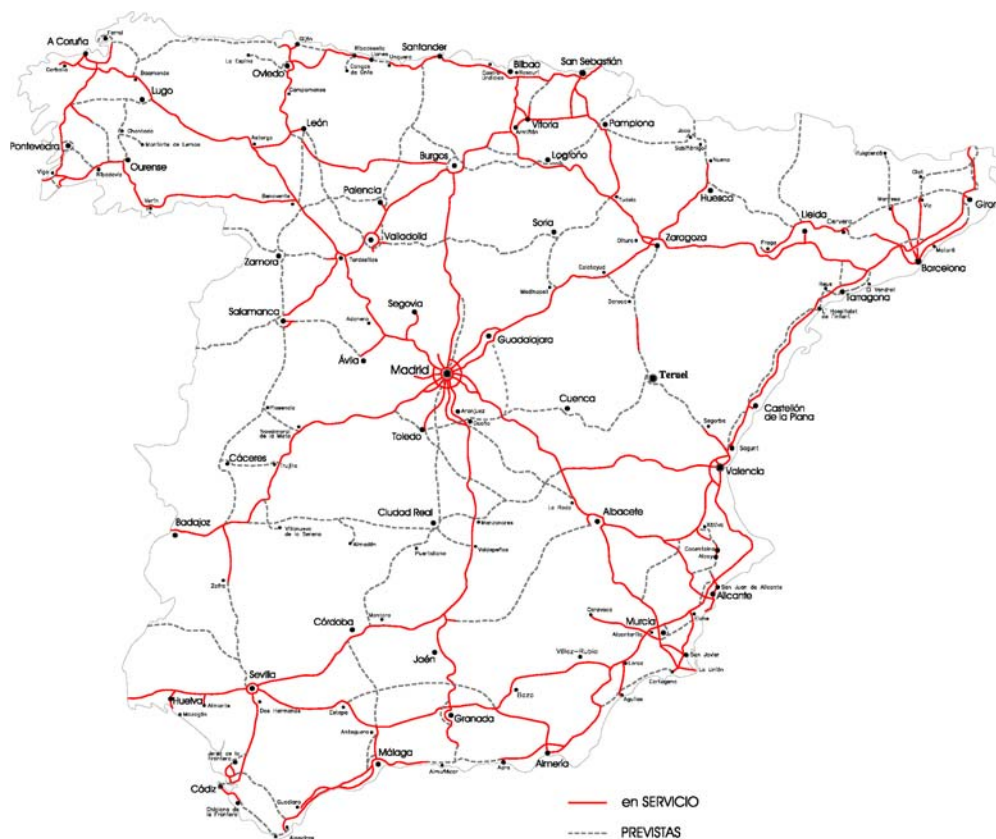
En general, en materia de transportes se parte de la premisa de que no existan en el año 2007 “bolsas de territorio inaccesibles”.

En la escala urbana se plantean actuaciones en la ciudad de Toledo relacionadas con la circunvalación Norte y el acondicionamiento de la N-400 entre la ciudad y el polígono de Benquerencia.

#### **2.1.5 Plan Director de Infraestructuras 2000-2007**

Los objetivos del Plan son tres: servir de instrumento para la consecución de la convergencia real de España; facilitar la integración de las redes estatales en las redes transeuropeas de transporte y contribuir a la vertebración y cohesión territorial de España.

El planteamiento de acciones en la red viaria supone, respecto al PDI 1993-2007, un importante incremento de la capacidad prevista en los corredores con mayor intensidad de tráfico a través de la creación de nuevos viarios en paralelo, especialmente el entorno de Madrid, los enlaces entre Madrid y el arco mediterráneo y el itinerario costero de esta última zona. Se duplica el itinerario Madrid- Andalucía con una relación directa entre Madrid y Córdoba a través de Toledo, Ciudad Real y Puertollano. De este modo, Toledo pasa a situarse sobre un eje troncal de gran capacidad conectando con las zonas más dinámicas del occidente andaluz.



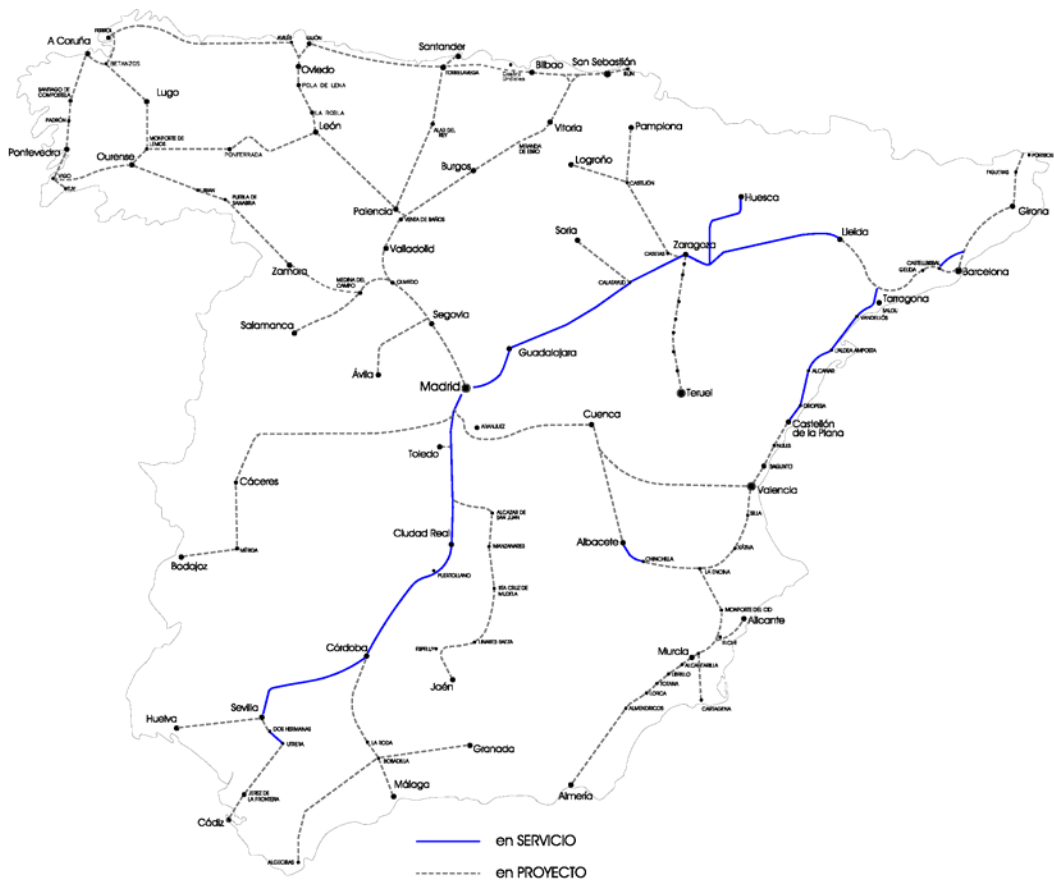
Redes viarias de gran capacidad en el horizonte 2010 (PDI 2000-2007). Se mejora la conectividad transversal de la red, tanto en sentido Norte- Sur como Este- Oeste. Es apreciable la concentración de infraestructuras que se prevé en Castilla- La Mancha.

Esta situación potencia el proyecto, ya incluido en el PDI 1993-2007, de la autovía de Castilla- La Mancha entre Maqueda, Tarancón y Cuenca. De este modo, Toledo pasa a situarse en el cruce de un eje radial y una vía llamada a convertirse en un cinturón exterior del área madrileña que además mejorará su conexión con la segunda ciudad de la provincia, Talavera de la Reina. Por otro lado, las nuevas autopistas radiales de peaje, destinadas a mejorar la fluidez de acceso a Madrid, implican una sustancial mejora de la accesibilidad en las relaciones de las provincias limítrofes con Madrid.

En materia ferroviaria la filosofía se basa en la creación de una nueva red de alta velocidad destinada al tráfico de pasajeros, con características de ancho europeo, que de servicio a todas las capitales de provincia y poblaciones importantes de la península. Este objetivo se alcanza mediante la construcción de nuevas líneas y la adaptación de trazados existentes en algunos corredores. La red convencional se mantiene para itinerarios de menor recorrido y para transporte de mercancías, de difícil compatibilización con el tráfico de pasajeros.

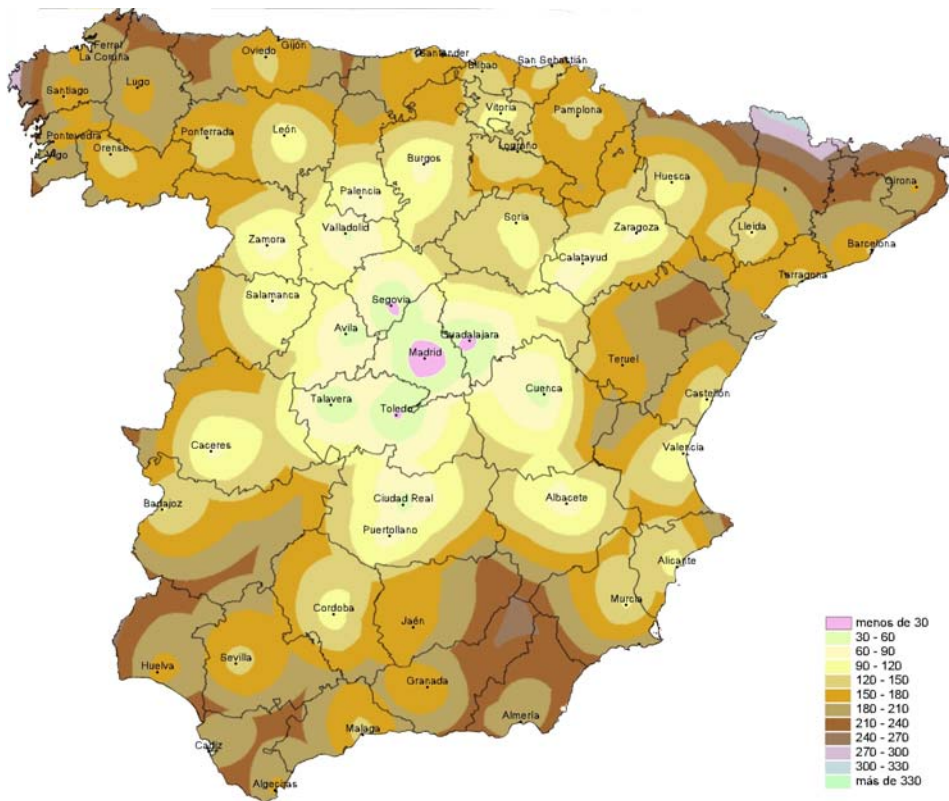
La red de alta velocidad presenta una estructura más claramente radial que la nueva red viaria, y se trabaja sobre un esquema de accesos a Madrid que concentra los tráficos de largo recorrido sobre el par de estaciones Atocha (tráficos hacia el mediterráneo, Andalucía y Extremadura)- Chamartín (tráficos hacia Norte y Noroeste). Este diseño afecta de manera especial a la provincia de Toledo, pues para facilitar la integración del ferrocarril en el área metropolitana de Madrid se apoyan sobre la actual línea Madrid- Sevilla los nuevos accesos al Levante, a Extremadura y a Toledo.

El acceso a Levante se separa del tronco principal Madrid- Sevilla en el municipio de Torrejón de Velasco mediante un enlace que permite tanto la relación Valencia- Madrid como Valencia- Sevilla, siguiendo un corredor sensiblemente próximo a la nueva autopista de peaje Radial 4 hasta Ocaña, donde se dirige hacia Cuenca.



Red ferroviaria de alta velocidad propuesta para el horizonte 2010

El nuevo sistema ferroviario que se configura supone una notable mejora en los tiempos de viaje desde Madrid hacia el resto del país. En el siguiente mapa se muestra una estimación de tiempos de acceso al territorio peninsular desde Madrid en el año 2010, teniendo en cuenta los tiempos de viaje estimados por el ministerio de Fomento en ferrocarril y una velocidad media de desplazamiento en automóvil desde dichas estaciones al resto del territorio por carreteras locales. Se puede apreciar que el tiempo máximo de recorrido entre Madrid y cualquier punto del territorio nacional sería cercano a las 5 horas. Por otro lado, en la misma situación de accesibilidad a Madrid que Toledo se encuentran Segovia y Guadalajara.



Tiempos estimados de desplazamiento entre Madrid y el territorio peninsular en el horizonte de 2010. Medidos en minutos, inicio en el momento de salida del tren de la estación de cabecera de línea (TAV+ automóvil desde estación de destino hasta punto de llegada). Los trazados previstos provocan aparentes paradojas, como los tiempos de recorrido aparentemente dilatados de Ávila o Teruel. Elaboración propia contando con datos sobre tiempos de viaje en ferrocarril del Ministerio de Fomento.

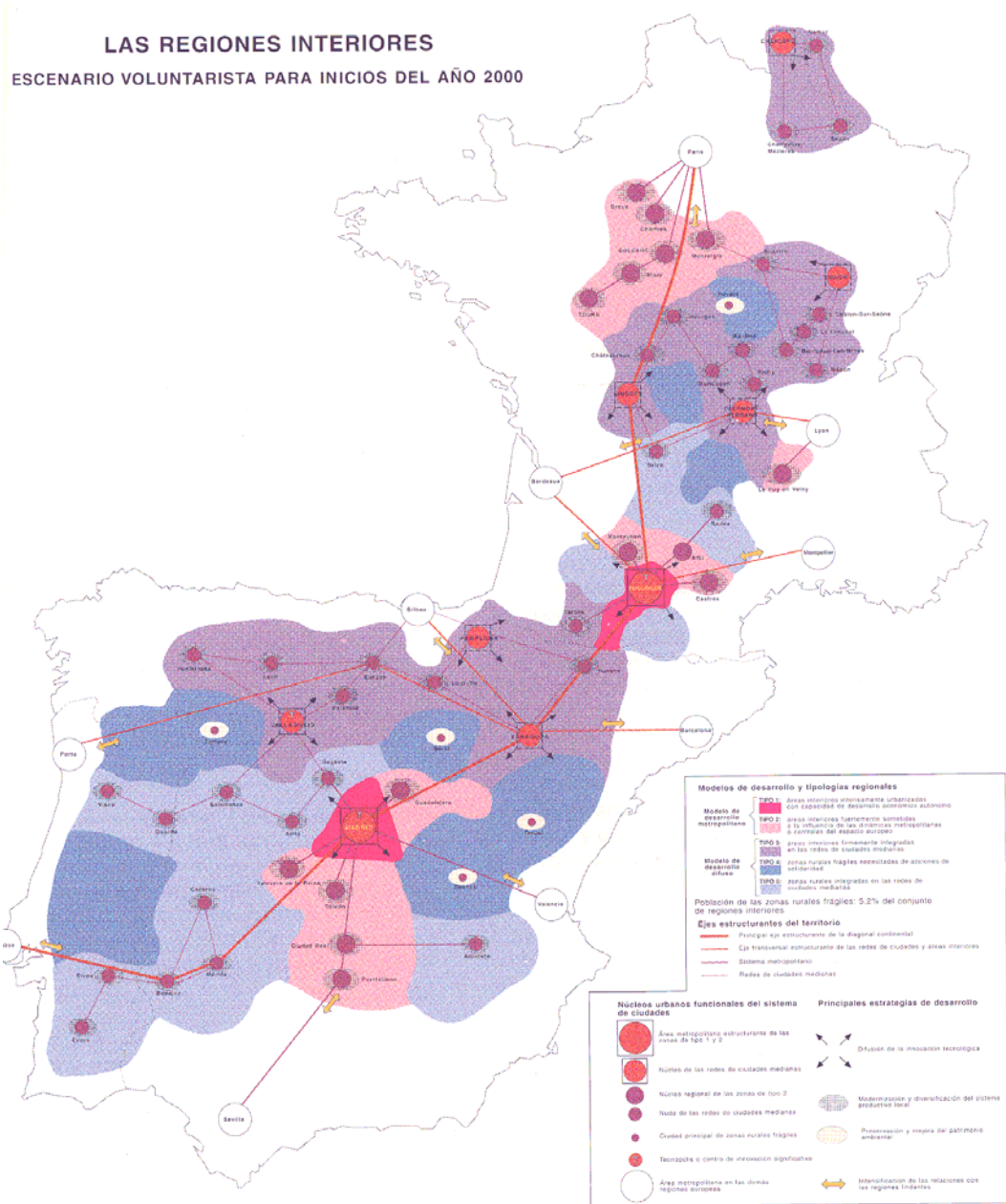
### **2.1.6 La visión del centro peninsular desde una perspectiva europea**

El análisis del Sistema Central de Ciudades (en adelante, SCC) en el territorio de una unión europea ampliada a veinticinco estados permite comprender su posición dentro del sistema territorial a gran escala.

De acuerdo con los estudios territoriales prospectivos realizados para la Comisión Europea durante la década de los años 90, el SCC forma parte de la llamada "Diagonal Continental", un conjunto de regiones interiores entre el sur de la región de París y la costa portuguesa, comprendido entre los arcos atlántico y mediterráneo.

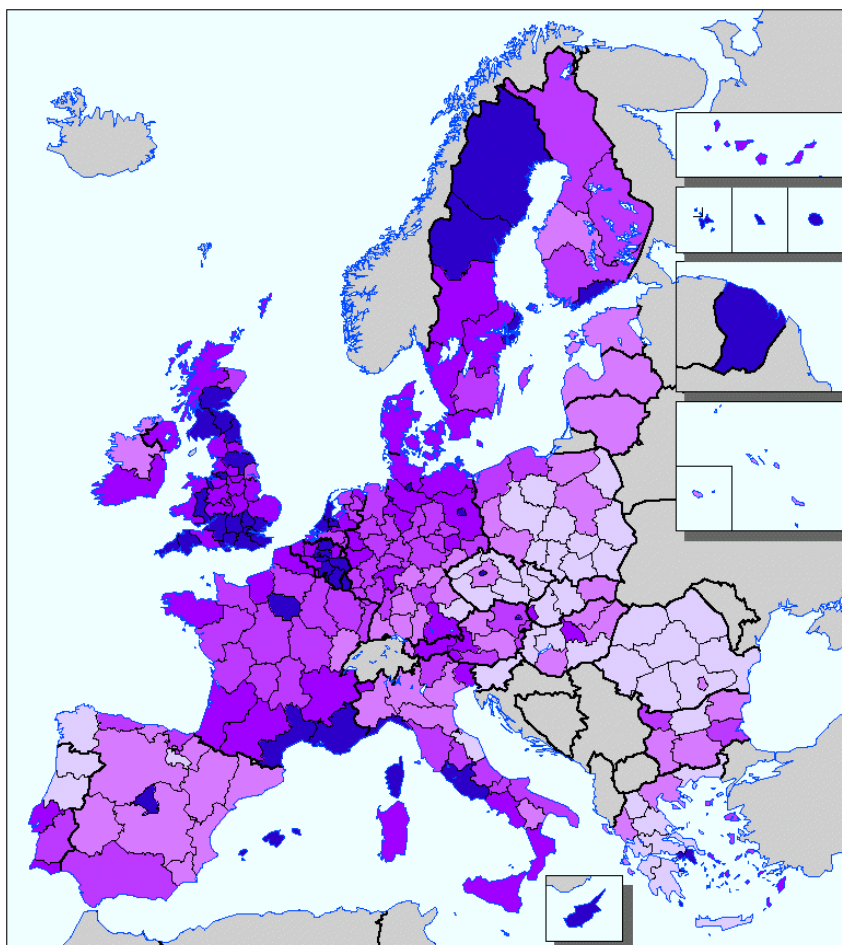
Las ciudades del SCC muestran, de acuerdo con los estudios, vinculaciones en grado variable con Madrid, matizadas en cada caso por sus relaciones con sus áreas de dependencia rurales más cercanas, afectadas en general por procesos de regresión. La apuesta para la modernización del sistema pasa por la potenciación de un eje de comunicación estructurante transpirenaico, que podría materializarse de acuerdo con la inclusión en 2001 entre los proyectos prioritarios de Redes Trans europeas de un enlace ferroviario de alta capacidad entre Zaragoza y Toulouse, y la difusión de la innovación desde los nodos más importantes de la Diagonal en España: Madrid, Zaragoza y Valladolid.

La situación a principios de la década de 2000 muestra que el SCC se asienta sobre tres comunidades autónomas con situaciones diferentes en materia de renta y empleo, en una posición intermedia entre las zonas más ricas del centro continental y los nuevos estados orientales. La Comunidad de Madrid, a causa del área metropolitana, se encuentra entre los espacios más terciarizados de la unión, mientras que las dos Castillas, aun contando con una clara mayoría de empleo terciario, muestran una mayor proporción de empleo agrario e industrial. La actual situación de ambas Castillas, como receptoras de fondos europeos por su inclusión en el Objetivo 1 de Desarrollo Regional, puede variar con la incorporación de los nuevos estados orientales, en situación económica sensiblemente más precaria.

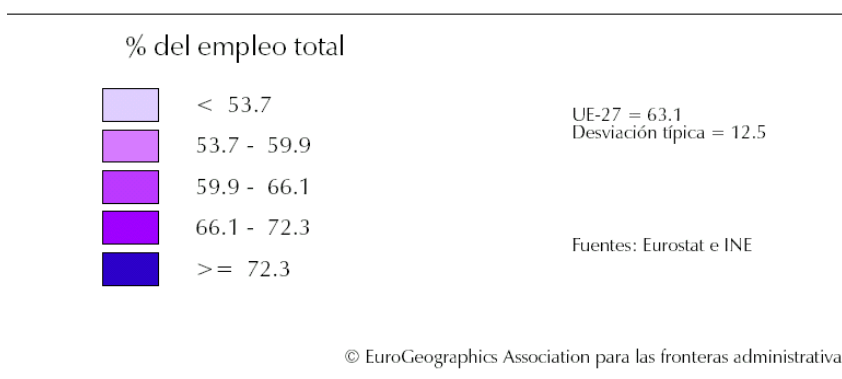


Caracterización de las regiones europeas en el informe Europa 2000+





**Empleo en el sector de los servicios**



Segundo Informe Intermedio sobre la Cohesión (Comisión Europea, 2002). Debe recordarse que Rumanía y Bulgaria no cuentan aún con calendario de adhesión. Toledo cuenta con el potencial de la región de Madrid, claramente diferenciada de su entorno.

## 2.2. Una red urbana regional débilmente jerarquizada y excesivamente dependiente de Madrid

### 2.2.1. Dinámica socioeconómica

La dinámica demográfica de las provincias de Castilla - La Mancha es un buen elemento explicativo de la tradicional debilidad de la estructura de su sistema de ciudades. Sólo la provincia de Toledo presenta un crecimiento significativo. Tanto Toledo como Guadalajara tienen índices de crecimiento ligeramente superior al uno por ciento anual, que evidencian saldos migratorios netos positivos. Pero en ambos casos hay que relacionar este mayor dinamismo con el fortalecimiento de ejes y zonas de desarrollo urbano especialmente vinculados al aglomerado urbano de Madrid.

#### Castilla-La Mancha: Evolución 1981-2001

<b>Provincias</b>	<b>Habitantes</b>			<b>C. absolutos</b>	
	<i>1981</i>	<i>1991</i>	<i>2001</i>	<i>1981-1991</i>	<i>1991-2001</i>
<i>Castilla-La Mancha</i>	1.648.584	1.658.446	1.760.516	9.862	102.070
<i>Guadalajara</i>	143.473	145.593	174.999	2.120	29.406
<i>Toledo</i>	474.634	489.543	541.379	14.909	51.836
<i>Albacete</i>	339.373	342.677	364.835	3.304	22.158
<i>Ciudad Real</i>	475.129	475.435	478.957	306	3.522
<i>Cuenca</i>	215.975	205.198	200.346	-10.777	-4.852

Fuente: www.ine.es

<b>Provincias</b>	<b>Índices de C.</b>			<b>Tasa Anual A de C. (%)</b>	
	<i>1981</i>	<i>1991</i>	<i>2001</i>	<i>1981-1991</i>	<i>1991-2001</i>
<i>Castilla-La Mancha</i>	100	101	107	0,06	0,60
<i>Guadalajara</i>	100	101	122	0,15	1,86
<i>Toledo</i>	100	103	114	0,31	1,01
<i>Albacete</i>	100	101	108	0,10	0,63
<i>Ciudad Real</i>	100	100	101	0,01	0,07
<i>Cuenca</i>	100	95	93	-0,51	-0,24

Fuente: www.ine.es

Si se observa la evolución de diferentes ciudades del entorno regional, lo primero a destacar es la inexistencia de un centro con rango demográfico de capital regional.

**Ciudades cercanas. Evolución 1981-2001**

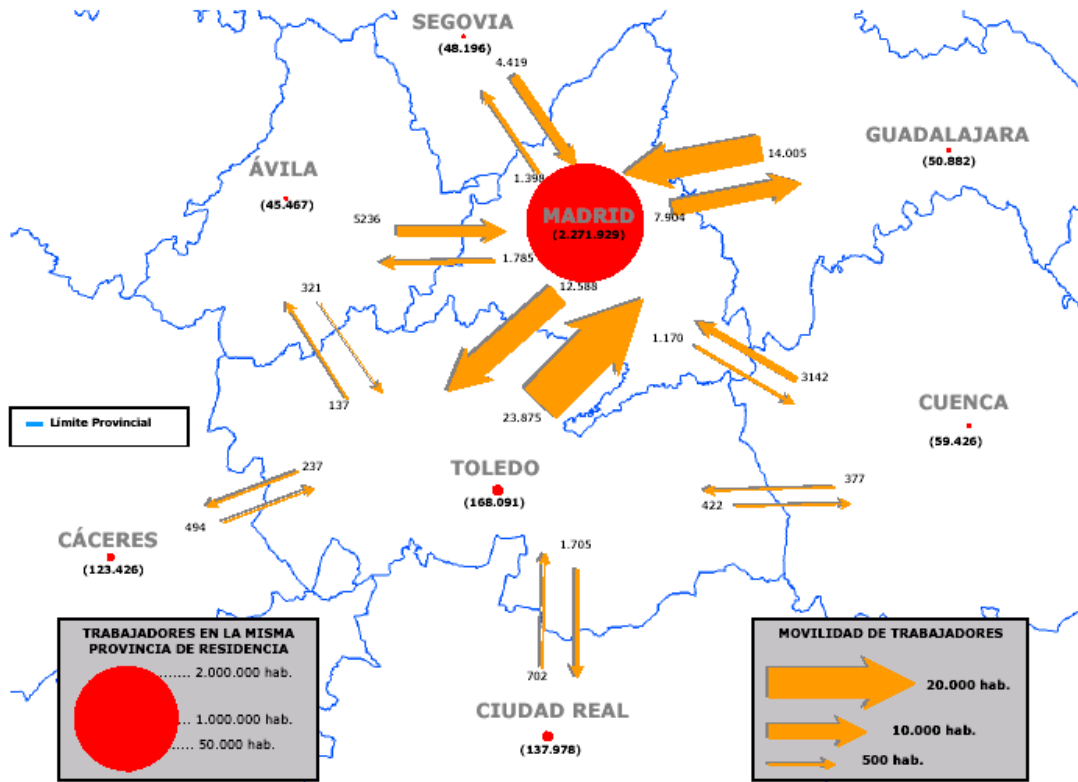
<b>Ciudades</b>	<b>Habitantes</b>			<b>C. absolutos</b>	
	<b>1981</b>	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>1981-1991</b>	<b>1991-2001</b>
<i>Aranjuez</i>	35.936	35.872	40.797	-64	4.925
<i>Parla</i>	55.933	70.048	79.213	14.115	9.165
<i>Talavera de la Reina</i>	64.136	69.136	76.011	5.000	6.875
<i>Albacete</i>	117.126	135.889	148.934	18.763	13.045
<i>Getafe</i>	127.060	139.500	151.479	12.440	11.979
<i>Toledo</i>	57.769	63.561	68.382	5.792	4.821
<i>Ciudad Real</i>	51.118	60.138	63.251	9.020	3.113
<i>Cuenca</i>	41.791	46.047	46.341	4.256	294
<i>Guadalajara</i>	56.922	67.847	68.248	10.925	401
<i>Puertollano</i>	48.747	49.459	49.613	712	154
<i>Ocaña</i>	5.858	6.701	6.304	843	-397

Fuente: www.ine.es

<b>Ciudades</b>	<b>Indices de C.</b>			<b>Tasa Anual A de C. (%)</b>	
	<b>1981</b>	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>1981-1991</b>	<b>1991-2001</b>
<i>Aranjuez</i>	100	100	114	-0,02	1,29
<i>Parla</i>	100	125	142	2,28	1,24
<i>Talavera de la Reina</i>	100	108	119	0,75	0,95
<i>Albacete</i>	100	116	127	1,50	0,92
<i>Getafe</i>	100	110	119	0,94	0,83
<i>Toledo</i>	100	110	118	0,96	0,73
<i>Ciudad Real</i>	100	118	124	1,64	0,51
<i>Cuenca</i>	100	110	111	0,97	0,06
<i>Guadalajara</i>	100	119	120	1,77	0,06
<i>Puertollano</i>	100	101	102	0,15	0,03
<i>Ocaña</i>	100	114	108	1,35	-0,61

Fuente: www.ine.es

Además, los ritmos de crecimiento de buena parte de las ciudades reflejan saldos netos migratorios negativos, especialmente durante el último decenio. Fuera del ámbito metropolitano de Madrid, sólo Albacete, Talavera, Toledo y Guadalajara crecen por encima del saldo natural, pero sin que los ritmos observados permitan hablar de un dinamismo urbano.



Movilidad interprovincial por motivos de trabajo. Elaboración propia a partir de datos del Censo de 2001 (INE).

El análisis de los datos de movilidad interprovincial por motivos de trabajo no hace sino reforzar la misma idea de debilidad de la estructura de su sistema de ciudades con una baja interacción entre los diferentes ámbitos provinciales de la región central. La población vinculada a la Comunidad de Madrid por motivos de empleo reside en su inmensa mayoría en el propio espacio provincial (más del 97 por 100), lo que supone que la concentración de empleo es mayor aún que su importancia en términos demográficos.

**Movilidad interprovincial por motivos de trabajo**  
(ocupados > 16 años)

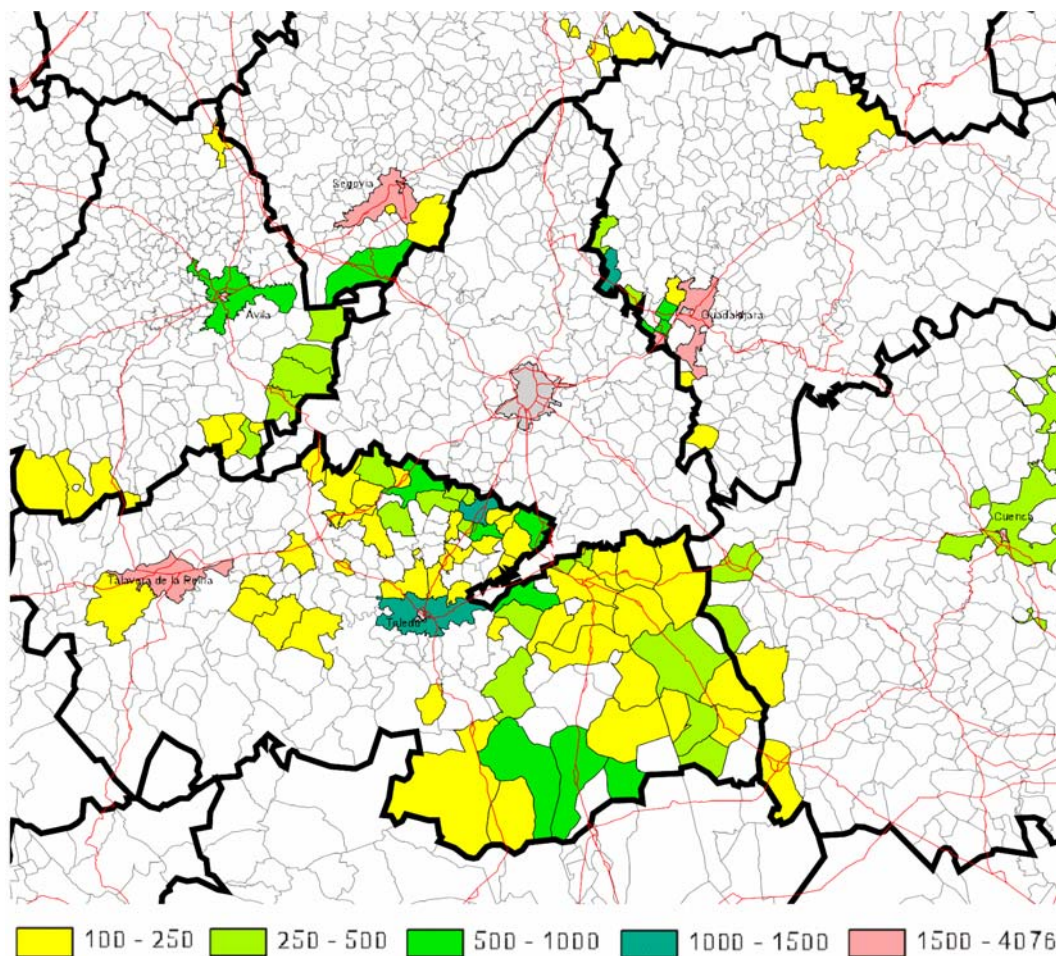
Provincia de residencia	Provincia de trabajo								Total
	Toledo	Ávila	Cáceres	Ciudad Real	Cuenca	Guadalajara	Madrid	Segovia	
Toledo	168.091	137	237	702	422	87	23.785	22	193.483
Ávila	321	45.467	119	8	10	23	5.236	379	51.563
Cáceres	494	456	123.426	33	5	89	4.784	61	129.348
Ciudad Real	1.705	14	30	137.978	309	185	10.550	38	150.809
Cuenca	377	8	6	246	59.426	201	3.142	3	63.409
Guadalajara	55	7	6	38	90	50.882	14.005	23	65.106
Madrid	12.588	1.785	808	1.523	1.170	7.904	2.271.929	1.398	2.299.105
Segovia	39	342	13	21	14	39	4.419	48.196	53.083
<b>Total</b>	<b>183.670</b>	<b>48.216</b>	<b>124.645</b>	<b>140.549</b>	<b>61.446</b>	<b>59.410</b>	<b>2.337.850</b>	<b>50.120</b>	<b>3.005.906</b>

Fuente: www.ine.es (Censo 2001)

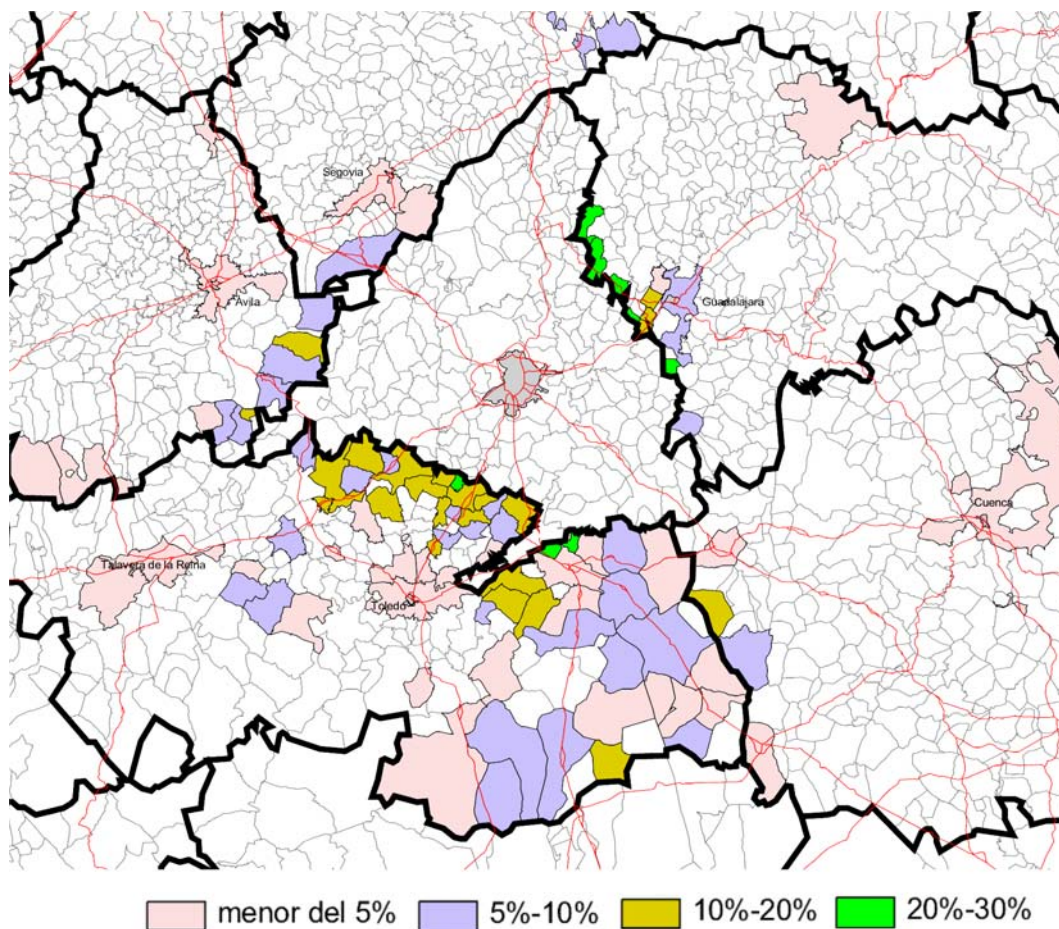
En consecuencia, la atracción por motivación laboral (y la consecuente movilidad obligada interprovincial) es bastante baja. En todo caso, de entre las limitrofes con la Comunidad de Madrid, es la provincia de Toledo la que genera un mayor flujo con Madrid: los más de 23 mil toledanos que cada día cruzan el límite provincial suponen más de un 12 por 100 de los ocupados. En valores absolutos son las ciudades de Toledo y Talavera son las que más contribuyen a este flujo laboral, si bien en términos porcentuales son las poblaciones de los municipios de la Sagra (más próximos a la Comunidad de Madrid) y también de algunos de la Mancha (bien comunicados con la capital de España) los que más contribuyen a este trasvase de población activa.

En términos comparativos, los ocupados residentes en Guadalajara y con trabajo en Madrid no alcanzan los 15 mil activos, si bien la importancia relativa de este movimiento dentro de su espacio provincial es mayor que en la provincia de Toledo (más del 21 por 100 de los ocupados).

Por su parte, la provincia de Toledo es destinataria de ciertos flujos de menor importancia. Algo más de 12 mil ocupados residentes en la provincia de Madrid trabajan en la de Toledo (es decir, aproximadamente la mitad del flujo Toledo/Madrid) y cerca de 2 mil procedentes de Ciudad Real.



Población ocupada, por municipio, que reside en provincias limítrofes y trabaja en la de Madrid. Se han representado únicamente aquellos municipios con más de 100 movimientos cotidianos. Elaboración propia a partir de datos del Censo de 2001 (INE).



Porcentaje de población total, por municipio, que reside en provincias limítrofes y trabaja en la de Madrid. Elaboración propia a partir de datos del Censo de 2001 (INE).





El análisis de las áreas de influencia comercial muestran de nuevo la enorme desproporción entre Madrid (y la población que gravita sobre este centro) y las demás capitales castellano-manchegas. En este sentido, y a diferencia de las demás capitales castellano-manchegas (polarizadas en términos comerciales sobre una única cabecera), en la provincia de Toledo se ha planteado una doble cabecera (Toledo y Talavera). Ello ha supuesto que Toledo, a pesar de ser la capital de la provincia más poblada de la región, posea un área de influencia sensiblemente menor a ciudades como Albacete o Ciudad Real.

**Áreas de influencia comercial de la región central**  
(nº de habitantes)

<i>Cabecera de área comercial</i>	<i>Madrid</i>	<i>Albacete</i>	<i>Ciudad Real</i>	<i>Cuenca</i>	<i>Guadalajara</i>	<i>Talavera de la Reina</i>	<i>Toledo</i>
<i>Municipio cabecera</i>	3.016.788	152.155	65.084	46.859	69.098	77.519	70.893
<i>Gravitación directa</i>	118.241	183.747	106.753	54.553	77.054	102.456	145.828
<i>Población subáreas</i>	3.176.979	174.679	329.817	26.819	29.611	65.721	117.623
<b><i>Total área de influencia</i></b>	<b>6.312.008</b>	<b>510.581</b>	<b>501.654</b>	<b>128.231</b>	<b>175.763</b>	<b>245.696</b>	<b>334.344</b>

FUENTE: Anuario Económico de España 2003 (La Caixa). Elaboración propia

En su área comercial se distinguen hasta tres subcabeceras (Illescas, Mora y Torrijos), que comparten la atracción con la ciudad de Toledo. No obstante lo anterior, un buen número de municipios de su área de influencia gravitan igualmente sobre las grandes cabeceras de subárea comercial del área metropolitana de Madrid (Leganés, Getafe, Fuenlabrada, Alcorcón y Móstoles), y, en menor medida, sobre otras subáreas secundarias (Aranjuez-Ocaña y Quintanar de la Orden).

**Área de influencia comercial de Toledo**

	<i>Toledo</i>	<i>Subáreas</i>		
		<i>Illescas</i>	<i>Mora</i>	<i>Torrijos</i>
<i>Municipio cabecera</i>	70.893	11.736	9.587	10.219
<i>Gravitación directa</i>	145.828	34.670	4.413	46.998
<i>Población subáreas</i>	117.623			
<b><i>Total área de influencia</i></b>	<b>334.344</b>	<b>46.406</b>	<b>14.000</b>	<b>57.217</b>

FUENTE: Anuario Económico de España 2003 (La Caixa). Elaboración propia

El gasto evadido por parte de la población, tanto del municipio de Toledo como del conjunto de su área de influencia directa, es elevado, dirigiéndose de manera

prioritaria a los grandes establecimientos del sur del área metropolitana (centros comerciales, hipermercados) y, en menor medida, al municipio de Madrid.

Las cifras de dotación comercial de Toledo muestran como la capital regional castellano-manchega posee unas cifras comparables a las de las demás capitales de provincia de la región y, por el contrario, netamente diferenciadas de las grandes ciudades del sur del área metropolitana de Madrid.

**Dimensión de la oferta comercial: establecimientos**  
**Ratio de actividad por 1.000 habitantes**

	<i>Oficinas bancarias</i>	<i>Actividades comerciles mayoristas</i>	<i>Actividades comerciales minoristas</i>
<i>Albacete</i>	0,7	5,1	20,3
<i>Alcorcón</i>	0,7	2,6	14,0
<i>Aranjuez</i>	0,6	1,6	19,3
<i>Ciudad Real</i>	0,9	3,3	22,9
<i>Cuenca</i>	1,0	3,6	20,9
<i>Fuenlabrada</i>	0,6	3,3	13,0
<i>Getafe</i>	0,7	2,1	15,3
<i>Guadalajara</i>	1,0	2,8	19,3
<i>Leganés</i>	0,7	1,9	10,0
<i>Móstoles</i>	0,6	1,6	12,4
<i>Ocaña</i>	1,1	6,0	26,9
<i>Parla</i>	0,5	0,9	14,5
<i>Talavera de la Reina</i>	0,8	4,9	24,1
<i>Toledo</i>	1,2	3,1	24,3

Fuente: Anuario Económico de España 2003 (La Caixa). Elaboración propia

### Dimensión de la oferta comercial: superficie

Superficie (en m2) por 1.000 habitantes

	<b>Actividades comerciales minoristas</b>	<b>Alimentación</b>	<b>No alimentación</b>	<b>Mixto y otros</b>
<i>Albacete</i>	2.641	397,5	1.516,2	727,0
<i>Alcorcón</i>	2.163	267,6	1.383,3	511,9
<i>Aranjuez</i>	2.144	286,5	1.603,9	253,3
<i>Ciudad Real</i>	2.678	420,7	1.730,3	526,8
<i>Cuenca</i>	2.659	389,6	1.922,0	347,8
<i>Fuenlabrada</i>	1.978	210,3	1.382,6	385,4
<i>Getafe</i>	1.603	185,5	1.229,1	188,5
<i>Guadalajara</i>	2.349	468,5	1.459,1	421,9
<i>Leganés</i>	1.047	171,3	780,3	95,2
<i>Móstoles</i>	1.266	231,1	822,4	212,8
<i>Ocaña</i>	3.807	421,6	2.999,1	386,3
<i>Parla</i>	1.182	285,6	773,1	123,0
<i>Talavera de la Reina</i>	2.851	405,3	2.217,0	228,3
<b>Toledo</b>	<b>2.172</b>	<b>427,8</b>	<b>1.620,3</b>	<b>123,8</b>

Fuente: Anuario Económico de España 2003 (La Caixa). Elaboración propia

### Dimensión de la oferta comercial: superficie

Superficie (en m2) por 1.000 habitantes

	<b>Grandes almacenes</b>	<b>Hipermercado</b>	<b>Almacenes populares</b>	<b>Centros comerciales</b>
<i>Albacete</i>	68	346	207	314
<i>Alcorcón</i>	-	344	116	1.674
<i>Aranjuez</i>	-	163	16	163
<i>Ciudad Real</i>	-	353	76	460
<i>Cuenca</i>	-	160	96	608
<i>Fuenlabrada</i>	-	168	167	389
<i>Getafe</i>	-	143	-	855
<i>Guadalajara</i>	-	153	163	370
<i>Leganés</i>	51	-	13	643
<i>Móstoles</i>	-	135	42	191
<i>Ocaña</i>	-	-	324	-
<i>Parla</i>	-	54	19	366
<i>Talavera de la Reina</i>	-	26	120	132
<b>Toledo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>78</b>	<b>192</b>

Fuente: Anuario Económico de España 2003 (La Caixa). Elaboración propia

### Dimensión de la oferta comercial: superficie

Superficie (en m2) por 1.000 habitantes

	No alimentación	Vestido y calzado	Hogar	Resto no alimentación
<i>Albacete</i>	1.516	340	465	712
<i>Alcorcón</i>	1.383	175	630	578
<i>Aranjuez</i>	1.604	312	392	900
<i>Ciudad Real</i>	1.730	440	398	892
<i>Cuenca</i>	1.922	320	511	1.091
<i>Fuenlabrada</i>	1.383	196	694	492
<i>Getafe</i>	1.229	240	392	597
<i>Guadalajara</i>	1.459	282	498	680
<i>Leganés</i>	780	125	265	390
<i>Móstoles</i>	822	135	285	403
<i>Ocaña</i>	2.999	111	1.330	1.558
<i>Parla</i>	773	185	317	271
<i>Talavera de la Reina</i>	2.217	494	116	1.606
<b>Toledo</b>	<b>1.620</b>	<b>308</b>	<b>644</b>	<b>669</b>

Fuente: Anuario Económico de España 2003 (La Caixa). Elaboración propia

Así, mientras la oferta comercial minorista que posee Toledo, tanto en número de establecimientos como en superficie por habitante, es perfectamente asimilable a la de las demás capitales de Castilla-La Mancha (algunas de las cuales poseen un área de gravitación directa considerablemente más potente en términos demográficos), la situación cambia radicalmente cuando analizamos las cifras de la gran distribución comercial. La inexistencia de grandes almacenes e hipermercados, incluso las bajas proporciones de centros comerciales y almacenes populares, provocan una fuerte evasión de gasto hacia estas superficies, que poseen en la corona sur del Área metropolitana de Madrid un ámbito de desarrollo preferente a favor de sus favorables condiciones de accesibilidad viaria.

#### Población estudiantil en las capitales castellano-manchegas (2001)

(Estudiantes de más de 16 años que no trabajan)

Municipio de estudio	Total		Residencia							
			Mismo municipio	Misma provincia	Resto de Castilla-La Mancha		Comunidad de Madrid			
<i>Albacete</i>	18.722	100,0%	11.973	64,0%	3.997	21,3%	2.408	12,9%	19	0,1%
<i>Ciudad Real</i>	14.400	100,0%	5.982	41,5%	6.858	47,6%	1.388	9,6%	67	0,5%
<i>Cuenca</i>	5.846	100,0%	3.000	51,3%	1.509	25,8%	1.080	18,5%	55	0,9%
<i>Guadalajara</i>	6.993	100,0%	3.859	55,2%	1.634	23,4%	56	0,8%	1.349	19,3%
<i>Talavera de la Reina</i>	5.831	100,0%	3.749	64,3%	1.472	25,2%	213	3,7%	87	1,5%
<b>Toledo</b>	<b>11.508</b>	<b>100,0%</b>	<b>4.907</b>	<b>42,6%</b>	<b>5.458</b>	<b>47,4%</b>	<b>619</b>	<b>5,4%</b>	<b>303</b>	<b>2,6%</b>

Fuente: www.ine.es (Censo 2001)

En los últimos años, y al mismo tiempo que se ha ido desarrollando la administración regional, se ha producido la consolidación de Toledo como ciudad universitaria, con la presencia de varios centros (Facultades de Ciencias Jurídicas y Sociales, de Humanidades, de Ciencias del Deporte y de Ciencias del Medio Ambiente; Escuelas Universitarias de Enfermería y Fisioterapia, de Ingeniería Técnica Industrial y de Magisterio), que ofrecen un total de 16 titulaciones de primer y segundo ciclo y cerca de dos mil nuevas plazas cada año. Ello ha supuesto elevar considerablemente su dotación educativa, introduciendo un elemento importante elemento cualificador para la ciudad, además de lo que supone como fuente de actividad económica y empleo.

Esta presencia, sin embargo, no se ha traducido en la aportación de un elemento diferenciador que potencie especialmente su papel de capital regional. Y ello porque la enseñanza universitaria ha dejado de ser un equipamiento altamente especializado y está evolucionando rápidamente para convertirse cada vez más en un servicio de proximidad. En este sentido, la comunidad de Castilla-La Mancha ha optado por un modelo de una sola universidad pública (Universidad de Castilla-La Mancha) pero con reparto de sus enseñanzas en diferentes campus (Albacete, Almadén, Ciudad Real, Cuenca, Talavera de la Reina y Toledo), de tal manera que todas las capitales provinciales y las principales ciudades cuenten con enseñanzas universitarias (en Guadalajara se imparten 9 titulaciones dependientes de la cercana Universidad de Alcalá).

Así las cosas, el campus de Toledo posee menor importancia, en número de plazas y de titulaciones, que los de Albacete y Ciudad Real y también una menor capacidad de captación de alumnos del resto de la región. Si analizamos las cifras de estudiantes de más de 16 años que estudian en Toledo (que pueden ser interpretadas casi en su totalidad como población universitaria) observamos como la población estudiantil de Toledo procede en buena medida de su propio municipio (más del 42 por 100) y, sobre todo, de su misma provincia (90 por 100 del total). La captación de alumnado de otras provincias castellano-manchegas o de Madrid queda reducida a unos pocos cientos de alumnos.

**Oferta universitaria en Castilla-La Mancha (2003-04)**

	<b>Universidad</b>	<b>Titulaciones</b>	<b>Plazas 1º curso</b>
<b>Albacete</b>	Castilla-La Mancha	22	3.035
<b>Almadén</b>	Castilla-La Mancha	6	180
<b>Ciudad Real</b>	Castilla-La Mancha	27	2.825
<b>Cuenca</b>	Castilla-La Mancha	16	1.405
<b>Guadalajara</b>	Alcalá	9	650
<b>Talavera de la Reina</b>	Castilla-La Mancha	5	465
<b>Toledo</b>	Castilla-La Mancha	16	1.830
<b>Total</b>		101	10.390

Fuente: Consejo de Universidades

Por el contrario, la fuerte competencia ejercida por las universidades madrileñas se salda con una captación de más de 5.000 alumnos procedentes de la provincia de Toledo.

**Población estudiantil castellano-manchega en otras CCAA (2001)**  
(Estudiantes de más de 16 años que no trabajan)

<b>Provincia de residencia</b>	<b>Comunidad Autónoma de estudio</b>				
	<b>Comunidad de Madrid</b>	<b>Comunidad Valenciana</b>	<b>Castilla y León</b>	<b>Andalucía</b>	<b>Extremadura</b>
<b>Albacete</b>	841	1.762	52	215	15
<b>Ciudad Real</b>	2.466	252	118	1.156	33
<b>Cuenca</b>	1.345	710	47	42	4
<b>Guadalajara</b>	3.763	19	54	25	2
<b>Toledo</b>	5.536	65	322	145	157

Fuente: www.ine.es (Censo 2001)

La búsqueda de equipamientos singulares que contribuyan a reforzar el papel de capital regional se concreta actualmente en el proyecto (patrocinado por el Ayuntamiento, la Diputación y la Junta de Comunidades) de construcción de un Palacio de Congresos en Miradero y un Recinto Ferial en Safont, que se prevén finalizar en 2006. Por situación y activo patrimonial, Toledo cuenta con una inmejorable posición para participar de una actividad en rápida expansión (el turismo de ferias y congresos), de gran interés para las ciudades especializadas en el mismo por el elevado gasto efectuado por los participantes en dichos eventos. Su cercanía a Madrid y al aeropuerto de Madrid-Barajas, y la mejora de las conexiones de transporte con la capital de España, le deben permitir captar parte de los certámenes que se celebran en la misma, teniendo en cuenta además que su capacidad de organización está ya próxima al nivel de saturación. No obstante, debe tenerse en cuenta el contexto de competencia

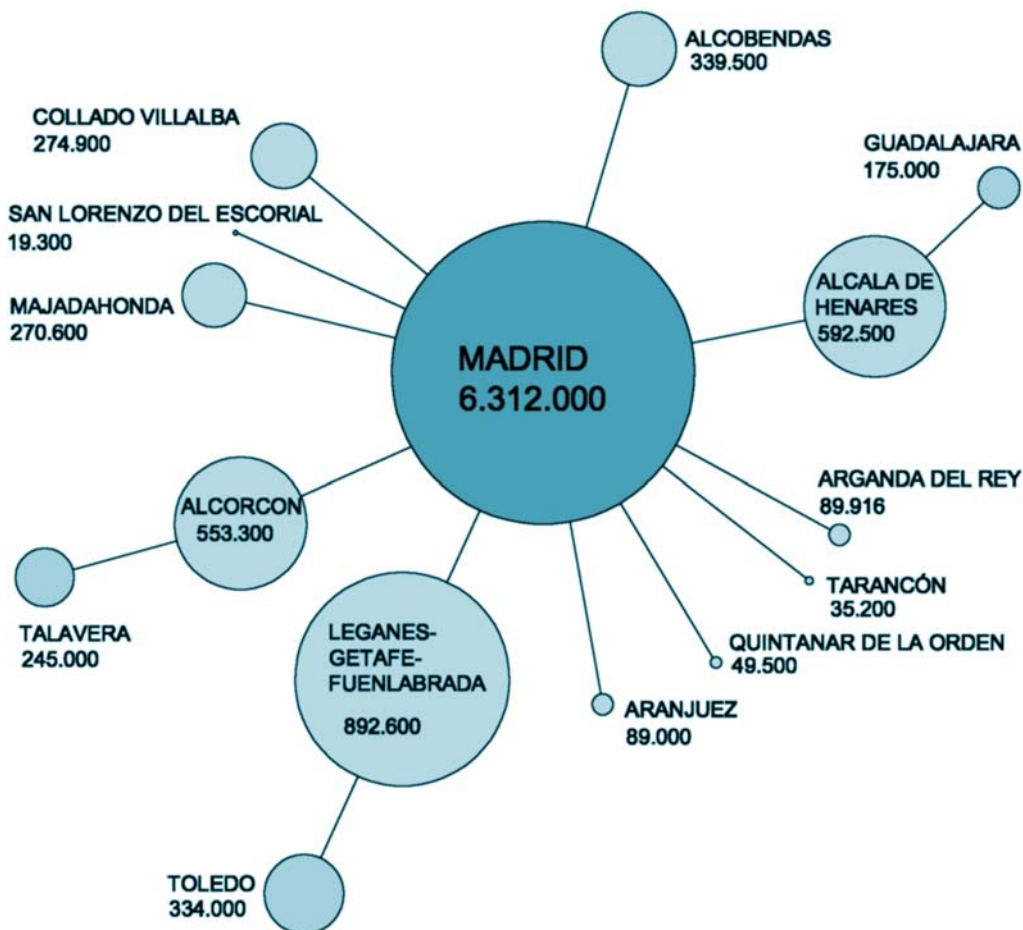
generalizada que existe actualmente en las ciudades medias del entorno de Madrid, con proyectos similares en Segovia y Guadalajara.

Se estudiando la viabilidad de un aeropuerto en Toledo, situado en las inmediaciones de la futura estación del tren de alta velocidad de *Toledo – La Sagra*, en la confluencia de las líneas de Andalucía y Lisboa. Parece arriesgado considerar seriamente la construcción de tal infraestructura, dada la cercanía del gran aeropuerto de Barajas y de otros proyectos regionales en curso (Aeropuerto Don Quijote, entre Ciudad Real y Puertollano).

En todo caso, todo apunta hacia una organización de la red de ciudades de la Región central que, en lo que respecta a las ciudades medias fuertemente dependientes de Madrid (entre las que se encuentra Toledo), se apoya más en criterios de competencia que de complementariedad.

En conclusión, la evolución de los datos demográficos básicos, de la movilidad obligada interprovincial o de las áreas de influencia comercial, siguen poniendo de manifiesto de manera inequívoca que estamos ante una red regional de ciudades débilmente estructurada, insuficientemente jerarquizada y con pocas relaciones de complementariedad. Mas que de un sistema de ciudades, vertebrador regional mediante una adecuada jerarquización y complementariedad de funciones, cabe hablar de un conjunto de ciudades, que difícilmente pasan de lugares centrales a nivel subprovincial, y cuya evolución urbana esta fuertemente marcadas por su dependencia de Madrid.

Toledo, incluso tras su capitalidad regional, sigue condicionada por ese carácter de ciudad satélite de Madrid, que históricamente aparece plasmado en los diferentes proyectos de desarrollo urbanístico y regional que para Madrid se han hecho a lo largo del tiempo.



Gravitaciones comerciales en el entorno de la Comunidad de Madrid. Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Socioeconómico de La Caixa 2003

Sigue siendo preciso incrementar el peso de Toledo como elemento necesario para estructurar la red urbana regional y para mejorar la vertebración con la Región Urbana de Madrid.

Se mantiene a lo largo del tiempo la inercia de desbordamientos invasivos del área metropolitana de Madrid, pero lo realmente preocupante es la pasividad, la ausencia de una estrategia decidida para aprovechar, con eficiencia y en beneficio propio, la proximidad a una gran aglomeración de nivel internacional; para diseñar un proyecto propio de capital regional.



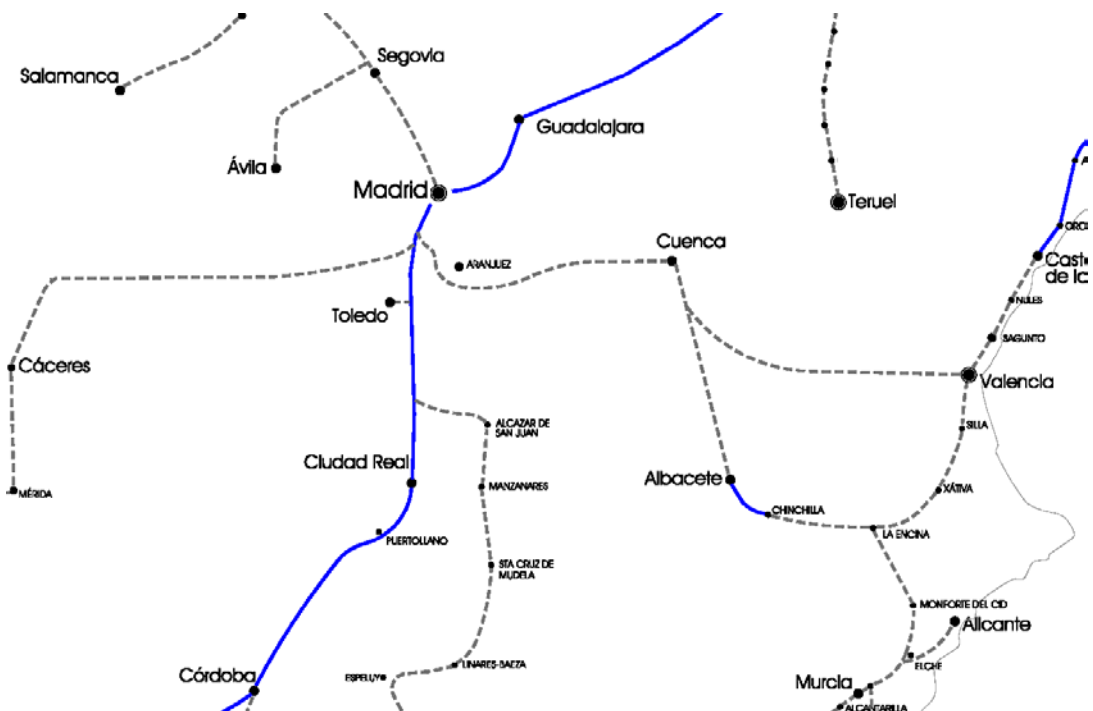
### **2.2.2. Nuevo panorama de conectividad**

El nuevo panorama de conectividad se basa en las nuevas vías de comunicación programadas para un futuro próximo en el entorno regional:

- Conexión ferroviaria de alta velocidad Madrid- Toledo.
- Nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad Madrid- Levante, Madrid- Extremadura- Lisboa y Madrid- Jaén.
- Conexión ferroviaria de mercancías Lisboa- Badajoz- Puertollano- Madrid.
- Autopista Madrid- Toledo (AP-41), como primer tramo de la nueva conexión de alta capacidad Madrid- Andalucía, incluyendo la autovía libre de peaje de la variante norte de Toledo.
- Autovía de Castilla- La Mancha (A-40), como eje transversal entre el oeste de la provincia toledana y Cuenca.
- Autovía de circunvalación de Madrid M-60.
- Autovías autonómicas (Madrid) de la RedSur.
- Autovías autonómicas (Castilla- La Mancha) de Los Viñedos y La Sagra.



Red viaria existente y prevista en el entorno regional. Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento



Red ferroviaria de velocidad existente y prevista en el entorno regional. Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento

Estas actuaciones, en conjunto positivas desde una visión estrictamente sectorial de minimización de tiempos de recorrido, tienen diversas lecturas desde el punto de vista territorial:

- El enlace ferroviario de alta velocidad entre Madrid y Toledo implica una mejora de la accesibilidad que se notará esencialmente en el municipio de Toledo, reforzando la relación funcional con la capital del estado. La posibilidad estudiada por el GIF de utilizar la estación construida a principios de los años 90 en La Sagra, al norte de los talleres AVE, como punto de transbordo con otros trayectos de alta velocidad hacia Talavera, Cuenca o Albacete, supone una posibilidad de desarrollo en el área condicionada por las frecuencias que pueda habilitar el operador ferroviario. La conexión con Talavera se vería condicionada, en todo caso, por la necesidad de proyectar un ramal de enlace que permita los tráficos directos Andalucía- Madrid sin pasar por esta última ciudad; debe recordarse que en el estudio informativo, sometido en la actualidad a proceso de evaluación de impacto ambiental, dicho ramal no se incluye. Parecida reflexión debe hacerse sobre la posibilidad de conexiones directas entre Toledo y el sur de la región, pues pese a que el estudio informativo de la línea Madrid- Toledo incluye un ramal de enlace Toledo- Andalucía, no se está ejecutando en la obra en curso ni hay una previsión de plazos para su ejecución. Estas circunstancias dificultan la consecución de un adecuado papel regional para Toledo en materia ferroviaria, así como un adecuado aprovechamiento de las potencialidades del nuevo aeropuerto de Ciudad Real.
- La conexión de mercancías Lisboa- Badajoz- Puertollano es un proyecto aún en fase inicial de estudios, que supondría la concentración de todos los tráficos de mercancías entre Madrid y el sur peninsular en un único acceso. Su configuración se apoyará previsiblemente en el acceso a Madrid a través de Alcazar de San Juan y Aranjuez, por lo que pese a pasar relativamente cerca de Toledo no está asegurado que pueda darle servicio, con lo que sería previsible que se mantuviera una relación de dependencia de las instalaciones logísticas de esta naturaleza situadas en el área de Madrid.
- La nueva conexión viaria con Madrid (AP-41) supone un itinerario alternativo a la actual autovía A-42 que permitirá sortear la actual congestión de esta vía. Mejora la accesibilidad a los municipios

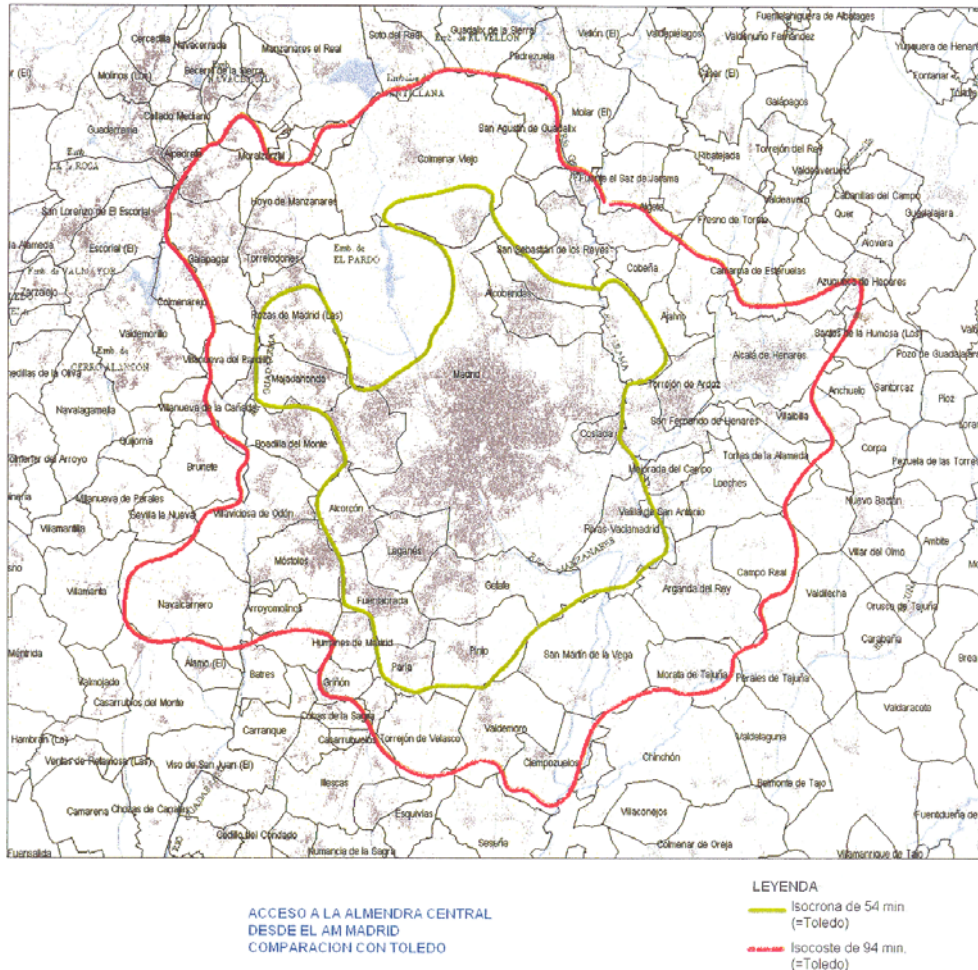
actualmente servidos por esta vía, sin presentar un corredor alternativo dentro de la provincia de Toledo. Su efecto territorial sobre la redistribución de flujos y actividades será, previsiblemente, más intenso en los municipios del sur de Madrid a los que da servicio (Griñón, Humanes), al estar en la actualidad más alejados de grandes ejes libres de peaje. En el entorno cercano de Toledo es previsible una mayor incidencia de la variante norte, libre de peaje y parte de la autovía de Castilla- La Mancha. Esta vía asegurará una conexión mucho más directa con Talavera y Cuenca, y, a mayor escala territorial, con el Levante y Portugal, por lo que es un elemento positivo que permite a Toledo jugar, en una cierta medida, un papel más destacado en flujos de largo alcance. También es un elemento importante en la accesibilidad a los municipios limítrofes por el Norte.

- Las previsiones infraestructurales en el territorio de la Comunidad de Madrid (RedSur, M-60) mejoran la accesibilidad a los municipios de dicho territorio situados en el itinerario entre Madrid y Toledo, por lo que aumenta el atractivo de sus actuaciones de suelo industrial y residencial para la deslocalización de actividades procedentes de Madrid. En el caso de la M-60, su previsible paso por Arganda del Rey permitirá una mejor conexión de Toledo y Guadalajara con el futuro aeropuerto de Campo Real.
- La autovía de Los Viñedos, en ejecución, mejorará la accesibilidad a los municipios del entorno Sureste de Toledo, especialmente Nambroca. Los estudios para la autovía de La Sagra se encuentran aún en sus inicios, pero esta vía, que conectaría la N- IV con la autovía de Castilla- La Mancha en las inmediaciones de Yepes puede tener un efecto importante en la ordenación de La Sagra. Por otro lado, dado su avanzado estado de ejecución y la mayor complejidad de ejecución del nuevo eje A-41/AP-41, es previsible que esta autovía capte una parte sustancial de los tráficos de acceso a Madrid desde Andalucía a partir de su puesta en servicio, al ofrecer un nuevo itinerario libre de peaje.
- La autovía de La Sagra, cuyos estudios iniciales se encuentran en redacción, reproduce en cierta forma la lógica de vías orbitales en torno a Madrid.

El siguiente gráfico forma parte del estudio de prognosis de demanda y rentabilidad para el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a la ciudad de Toledo, y permite apreciar las líneas isocrona e isocoste correspondientes a la nueva posición de Toledo respecto a la almendra central de Madrid sobre el territorio de la comunidad de Madrid. Resulta apreciable que, en términos de tiempo, la alta velocidad equipara a Toledo con la posición actual de Móstoles, San Fernando de Henares, San Sebastián de los Reyes, Arganda o Las Rozas. La única zona del municipio de Madrid equiparable en este aspecto es el monte del Pardo, debido a la menor accesibilidad que presenta al carecer de conexiones viarias con el centro por su condición de espacio libre.

En términos de coste, Toledo resultará equiparable a la posición actual de Illescas, Brunete, El Escorial o Azuqueca de Henares. Dados los tiempos de recorrido previstos, en iguales circunstancias pasarán a estar Guadalajara y Segovia. Desde el punto de vista de la estrategia territorial, resulta claro que, pese a las mejoras de accesibilidad, las grandes ciudades del sur madrileño (Alcorcón, Leganés, Fuenlabrada, Getafe) seguirán presentando mejores condiciones de accesibilidad al centro de Madrid que Toledo. La mayor congestión que pueden soportar estos núcleos queda compensada en gran medida por la mayor variedad de alternativas de transporte, especialmente a través de redes públicas con una buena frecuencia y capacidad.

Por otro lado, el servicio de alta velocidad requerira, para resultar competitivo en términos de coste, el establecimiento de un sistema de abonos que permita a los usuarios cotidianos reducir el precio por trayecto. En la actualidad, en el trayecto Madrid- Guadalajara, sin abonos para alta velocidad, el precio de un viaje de ida y vuelta en este modo es comparable al precio de un cupón mensual de abono transporte que permite viajes ilimitados en este recorrido y en el resto de medios de transporte público en Madrid.



Fuente: Estudio de Prognosis de Demanda y Rentabilidad del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a la ciudad de Toledo (figura 20)

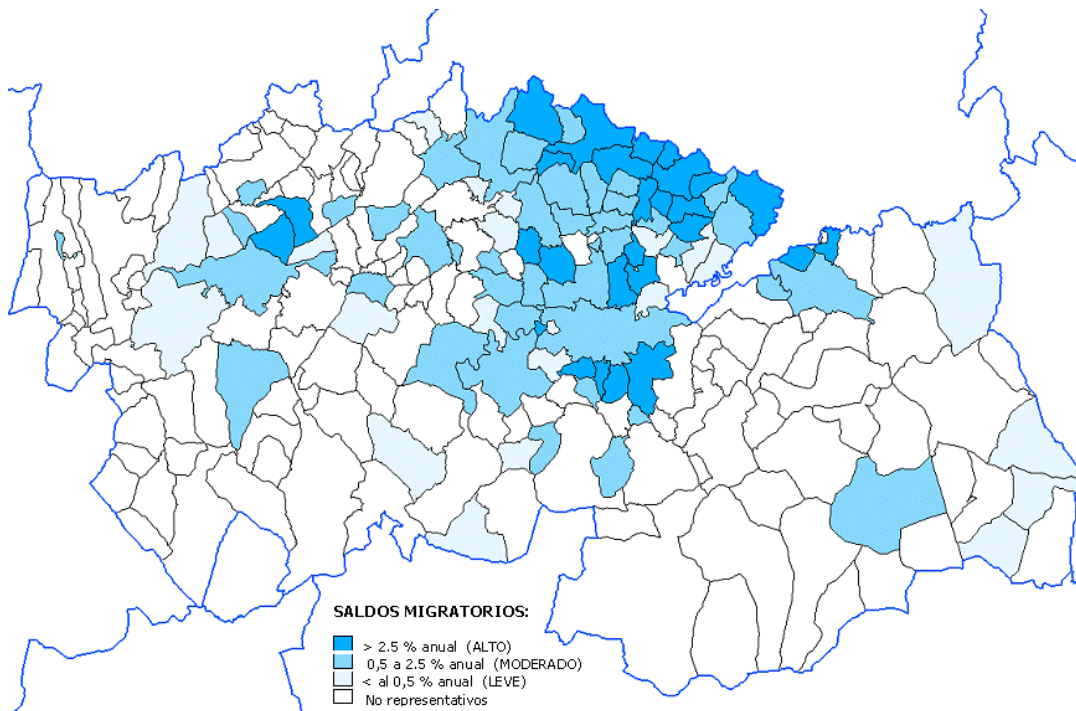
El actual reparto modal de flujos de pasajeros entre Madrid y Toledo muestra, para los flujos de ciudad a ciudad (sin contar entornos metropolitanos) un total de 3.874.781 viajes en 2001. El 64% se realizan en vehículo privado, mientras que el ferrocarril sólo alcanza el 11%. La participación de los autobuses es de un 25%, correspondiendo un alto porcentaje (9% del total) a los servicios discretionales, sin duda en cierta medida vinculados a la actividad turística. Del mismo modo, debe entenderse el papel de esta actividad en el hecho de que los motivos “otros” sean la causa del 58% de los viajes, frente al 38% debido a trabajo y el 4% de los estudios. Sólo en los viajes por estudios el transporte público es más utilizado que el vehículo privado, y aún en esta circunstancia el ferrocarril es un modo minoritario.

El estudio de Prognosis de Demanda estima que, debido a las reducciones de tiempo estimadas, son previsibles cambios del reparto modal y la intensidad de las relaciones. El tráfico inducido por la línea de alta velocidad resulta de 219.000 viajeros anuales en 2005, y el ferrocarril duplica con creces su participación en el reparto modal, pasando del 11% al 27,3% en las relaciones directas entre los municipios de Madrid y Toledo en detrimento del vehículo privado y, en menor medida, del autobús. Asimismo, Toledo ve reforzada su posición en el sistema de transporte regional al aumentar las relaciones Toledo-resto de la comunidad de Castilla- La Mancha. Se estima una importante capacidad de captación de viajeros a nivel regional, muy especialmente en la relación con Ciudad Real/ Puertollano.

### 2.3. La urbanización de la comarca de La Sagra, un proceso pendiente de ordenación territorial.

En el denominado Corredor de la Sagra se materializan buena parte de las iniciativas urbanizadoras que generan los efectos centrípetos del aglomerado metropolitano madrileño. No se trata tanto de una formación urbana generada en torno a los flujos que discurren por un eje que une dos potentes polos de atracción, como de un soporte territorial sobre el que el enorme dinamismo del aglomerado metropolitano de Madrid encuentra especiales facilidades para expandirse.

Los efectos de concentración sobre la carretera Madrid-Toledo van perdiendo protagonismo en los últimos años en la medida en que las mejoras de las infraestructuras y el aumento de los índices de automoción han hecho más permeable el territorio en los espacios entre grandes ejes radiales. La forma tentacular de las isócronas se ha ido suavizando a la vez que se van conformando nuevas coronas metropolitanas, ya fuera de los límites de la Comunidad de Madrid.



Saldos migratorios en la provincia de Toledo en el periodo 1991-2001



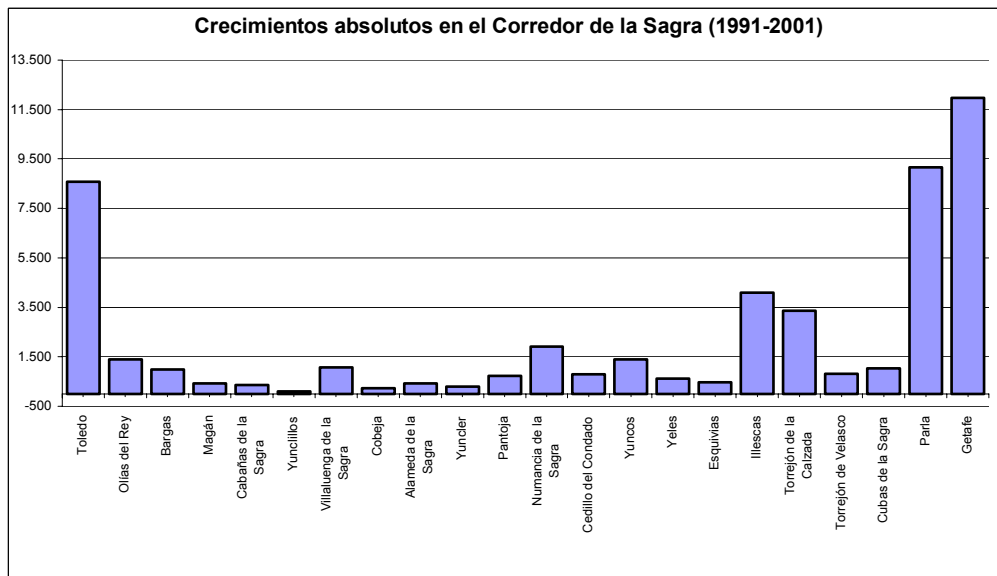
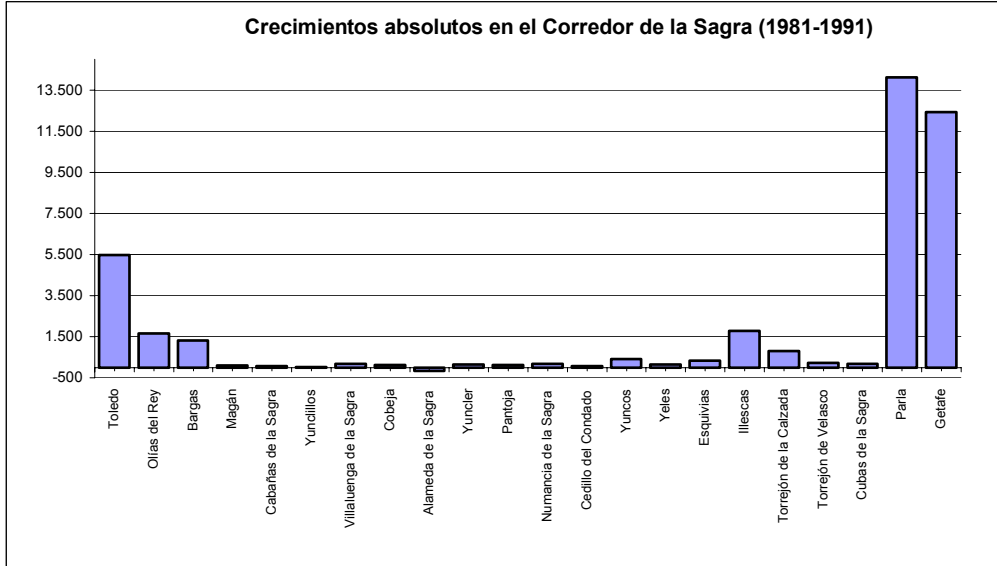
A efectos de valorar la dinámica demográfica del denominado Corredor de la Sagra, interesa destacar que los municipios de la provincia de Toledo, incluidos aquí por su mayor proximidad a la carretera Madrid-Toledo, han experimentado durante el último decenio un incremento próximo a los quince mil habitantes, lo que supone multiplicar casi tres veces el aumento registrado en los diez años anteriores, pero, a efectos de ponderar la intensidad del proceso en términos de desarrollo urbano, hay que constatar que el reparto del crecimiento entre los 16 municipios apenas supone 30 nuevos hogares al año.

Estamos ante la propagación de los efectos de las necesidades expansivas del aglomerado metropolitano de Madrid que, sin tener los ritmos ni las intensidades que vivieron las primeras coronas metropolitanas, no dejan de suponer una utilización desordenada, casi espontánea de un territorio, en este caso ya de la provincia de Toledo, que difícilmente podrá escapar del carácter suburbial de escasa cualificación que viene adquiriendo.

**Corredor de la Sagra: Evolución 1981-2001**

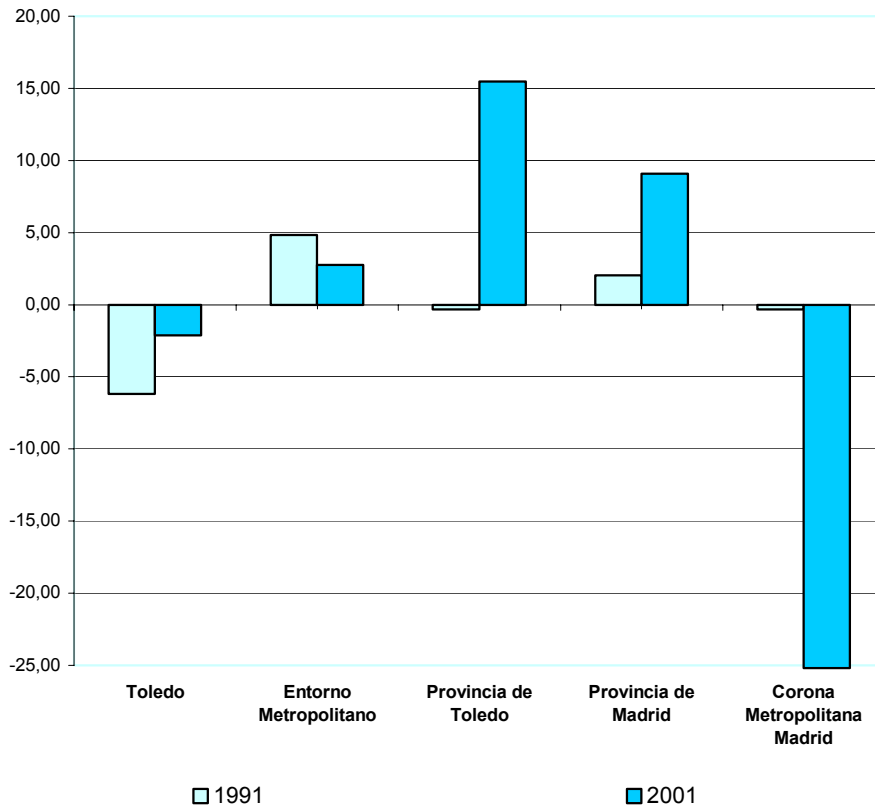
Municipios	Habitantes			Crecimientos absolutos		Índices de Crecimiento			TAA de Crecimiento	
	1981	1991	2001	1981-1991	1991-2001	1981	1991	2001	1981-1991	1991-2001
<b>Toledo</b>	54.335	59.802	68.382	5.467	8.580	100	110	126	0,96	1,35
<i>Olias del Rey</i>	1.665	3.323	4.729	1.658	1.406	100	200	284	7,15	3,59
<i>Bargas</i>	4.791	6.112	7.109	1.321	997	100	128	148	2,47	1,52
<i>Magán</i>	701	806	1.236	105	430	100	115	176	1,41	4,37
<i>Cabañas de la Sagra</i>	885	953	1.312	68	359	100	108	148	0,74	3,25
<i>Yuncillos</i>	547	569	664	22	95	100	104	121	0,40	1,56
<i>Villaluenga de la Sagra</i>	1.396	1.580	2.662	184	1.082	100	113	191	1,25	5,35
<i>Cobeja</i>	1.519	1.632	1.867	113	235	100	107	123	0,72	1,35
<i>Alameda de la Sagra</i>	2.624	2.467	2.889	-157	422	100	94	110	-0,62	1,59
<i>Pantoja</i>	1.906	2.037	2.773	131	736	100	107	145	0,67	3,13
<i>Yuncler</i>	1.647	1.784	2.080	137	296	100	108	126	0,80	1,55
<i>Numancia de la Sagra</i>	877	1.043	2.967	166	1.924	100	119	338	1,75	11,02
<i>Cedillo del Condado</i>	927	987	1.783	60	796	100	106	192	0,63	6,09
<i>Yuncos</i>	2.406	2.808	4.204	402	1.396	100	117	175	1,56	4,12
<i>Yeles</i>	897	1.034	1.659	137	625	100	115	185	1,43	4,84
<i>Esquivias</i>	3.134	3.456	3.928	322	472	100	110	125	0,98	1,29
<i>Illescas</i>	6.056	7.845	11.948	1.789	4.103	100	130	197	2,62	4,30
<i>Torrejón de la Calzada</i>	738	1.524	4.890	786	3.366	100	207	663	7,52	12,37
<i>Torrejón de Velasco</i>	1.275	1.511	2.334	236	823	100	119	183	1,71	4,44
<i>Cubas de la Sagra</i>	788	976	2.006	188	1.030	100	124	255	2,16	7,47
<i>Parla</i>	55.933	70.048	79.213	14.115	9.165	100	125	142	2,28	1,24
<i>Getafe</i>	127.060	139.500	151.479	12.440	11.979	100	110	119	0,94	0,83

Fuente: www.ine.es (Instituto Nacional de Estadística)

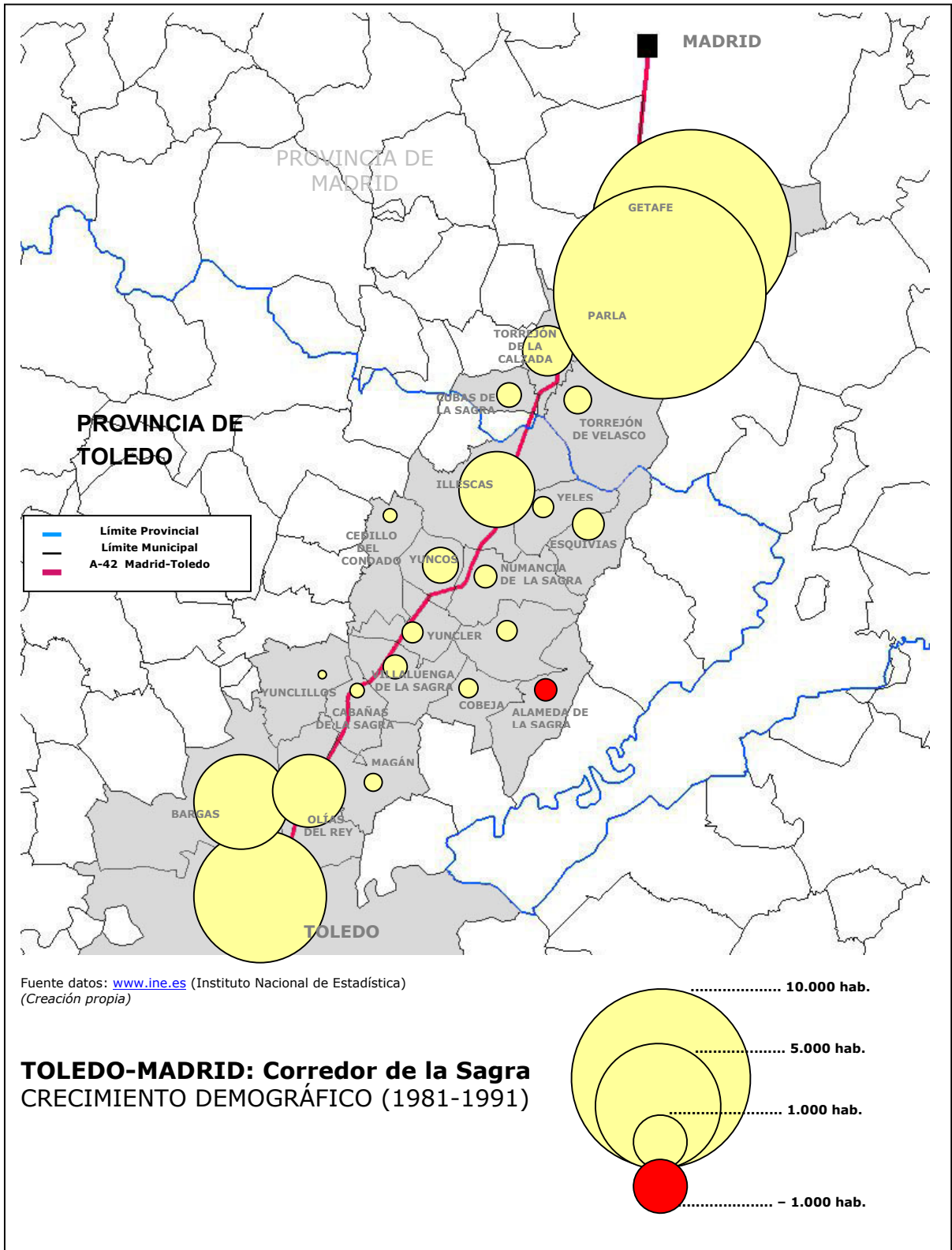


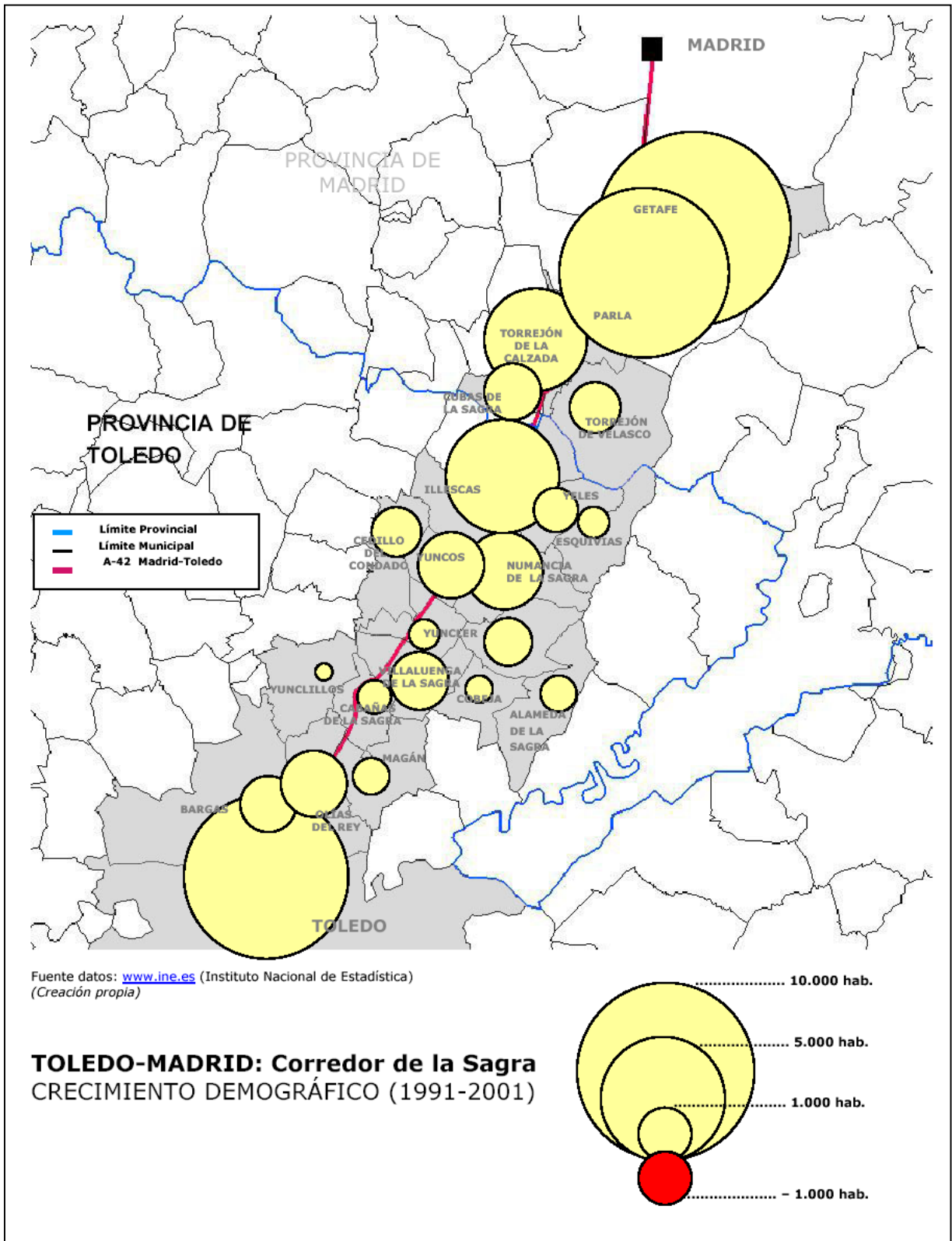
Considerado el Corredor como un todo, y en relación con la población residente en cada subámbito, los mayores coeficientes de crecimiento se localizan en los municipios de la provincia de Toledo más próximos a Madrid. Esos municipios que apenas agrupan la décima parte de los habitantes, concentran una cuarta parte del aumento de población registrado en todo el Corredor durante el último decenio. El aumento del índice de desigualdad, localizado en esos municipios, está constatando también la pervivencia del “efecto frontera” como factor principal en un proceso de expansión de usos urbanos, carente de estructuras y directrices territoriales.

Indices de desigualdad (\*) en la localización del crecimiento en el Corredor por zonas



	Habitantes (%)			C. Absolutos (%)		I. de Desigualdad	
	1981	1991	2001	1981-1991	1991-2001	1991	2001
Toledo	20,0%	19,2%	18,9%	13,8%	17,1%	-6,2	-2,1
Entorno Metropolitano	3,2%	3,8%	4,2%	8,0%	6,5%	4,8	2,8
Provincia de Toledo	8,6%	8,6%	10,7%	8,3%	24,0%	-0,3	15,5
Provincia de Madrid	1,0%	1,3%	2,5%	3,0%	10,4%	2,0	9,1
Corona Metropolitana Madrid	67,3%	67,2%	63,7%	66,9%	42,0%	-0,3	-25,2
Corredor	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	6,9	27,3





El reducido tamaño demográfico de los diferentes ámbitos considerados y el carácter marcadamente inmigratorio de su dinámica, propician unas estructuras por edad y sexo proclives a los desequilibrios y a los rápidos cambios de perfil.

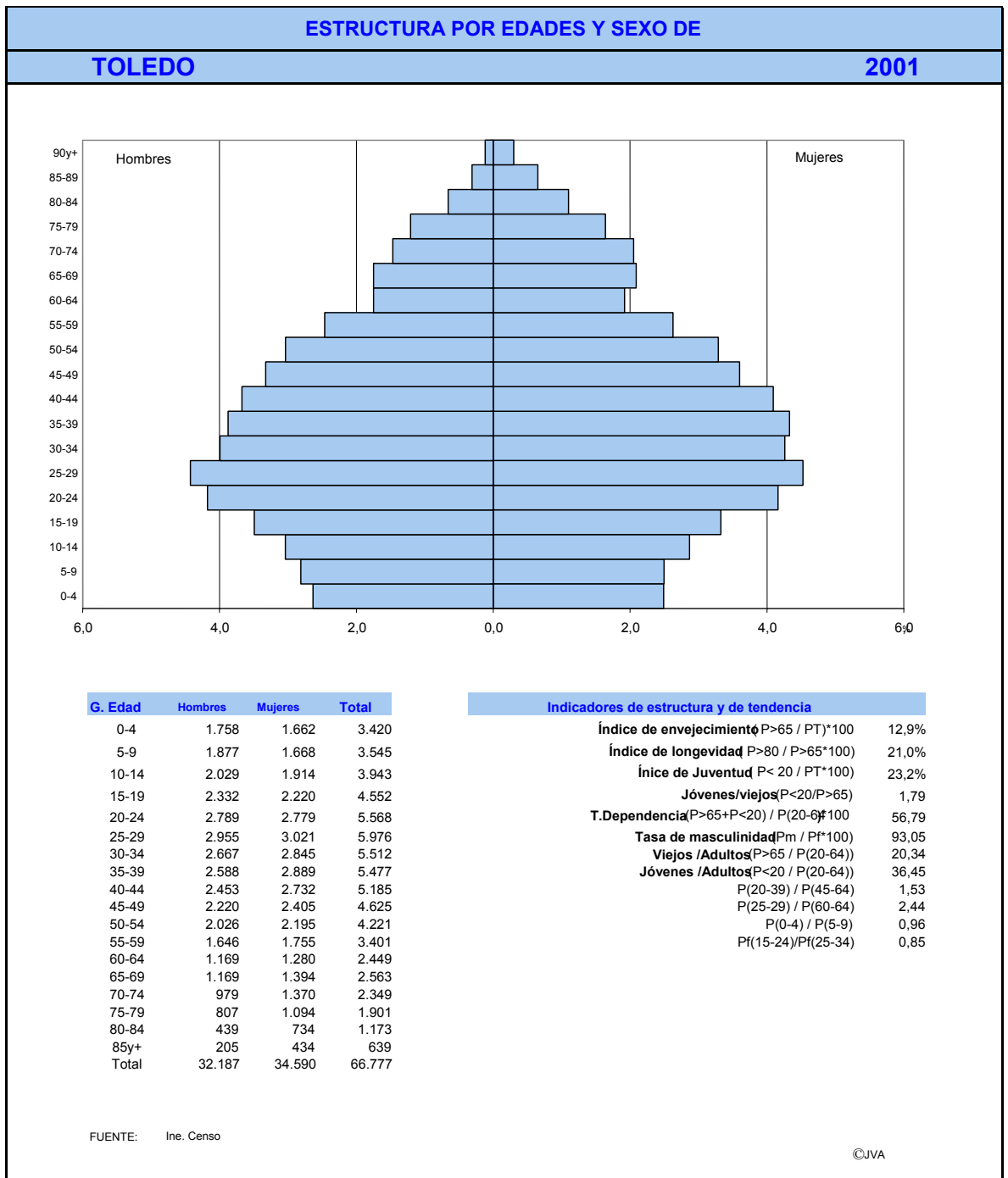
Junto a una homogeneidad de estructura general, se pueden apreciar enormes divergencias en algunos indicadores, que son consecuencia de factores aleatorios vinculables al hecho de que maneamos poblaciones muy pequeñas.

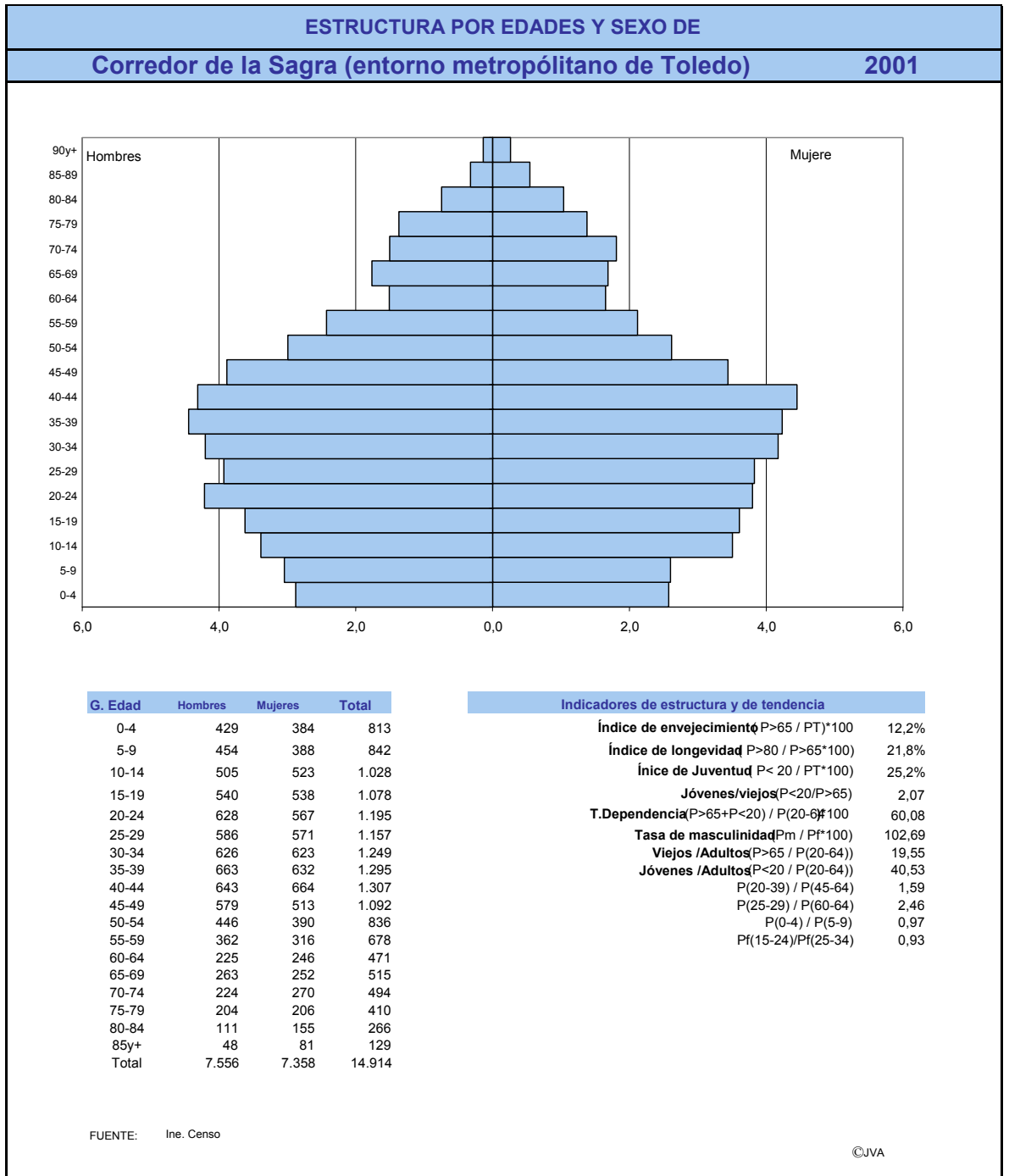
Sobre la silueta normal de las poblaciones con un fuerte envejecimiento por la base, consecuencia de la baja natalidad, las pirámides de los distintos tramos del Corredor de La Sagra, presentan variaciones significativas en función de la cronología y la intensidad de los crecimientos provocados por la incorporación de población adulta joven, integrante de hogares en busca de espacios residenciales más asequibles.

Por encima de lo que puede considerarse como la tónica general de la población española, la insuficiente capacidad para sustituir a los grupos en edad de máxima fecundidad introduce serias dudas sobre la dinámica futura. Sólo el mantenimiento o la intensificación de los flujos inmigratorios de hogares jóvenes podrá paliar este efecto regresivo.

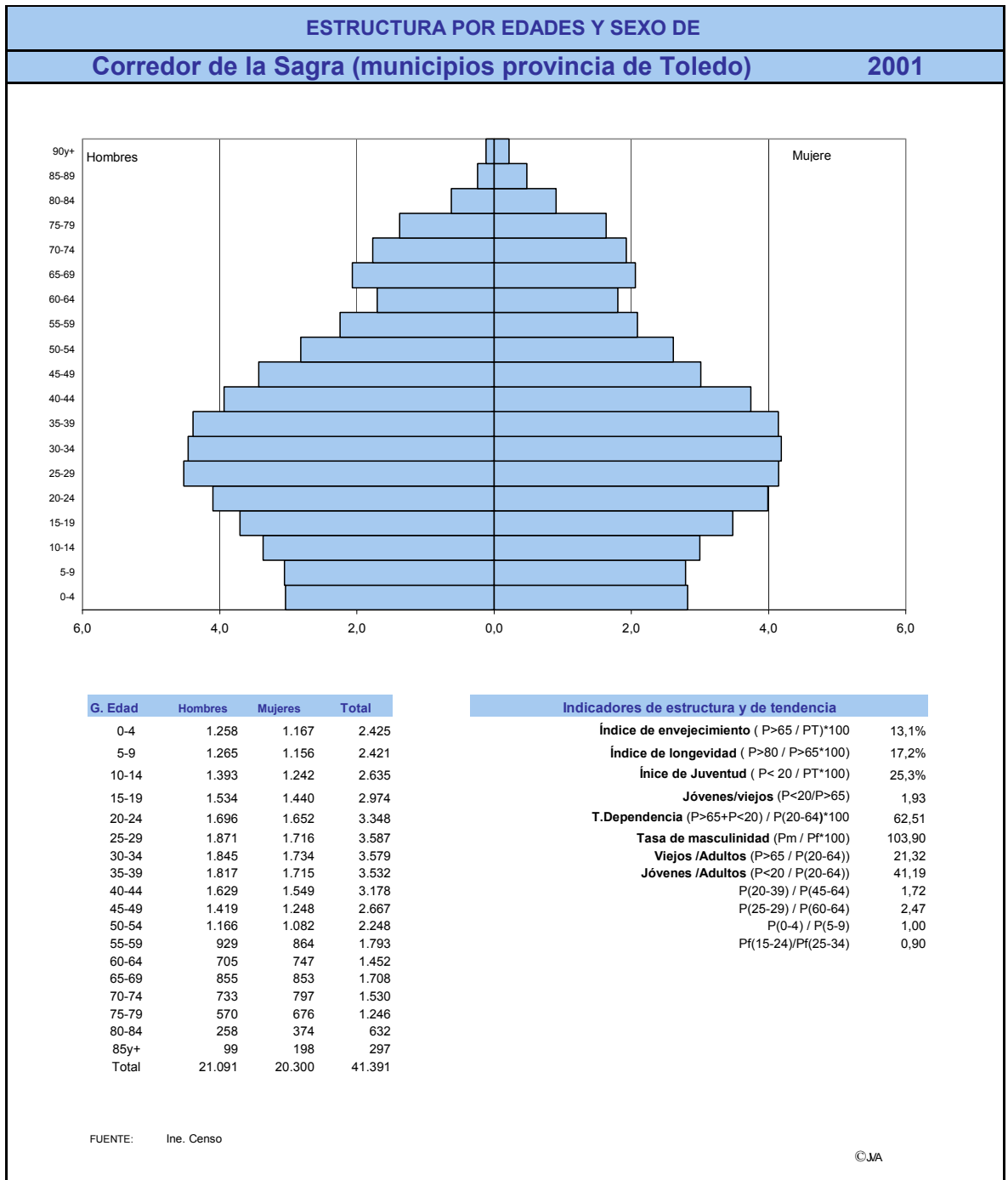
En general, se trata de poblaciones en las que las proporciones de mayores y de jóvenes aparecen debilitadas como consecuencia del mayor crecimiento de los grupos de adultos-jóvenes por la incorporación de los nuevos residentes.

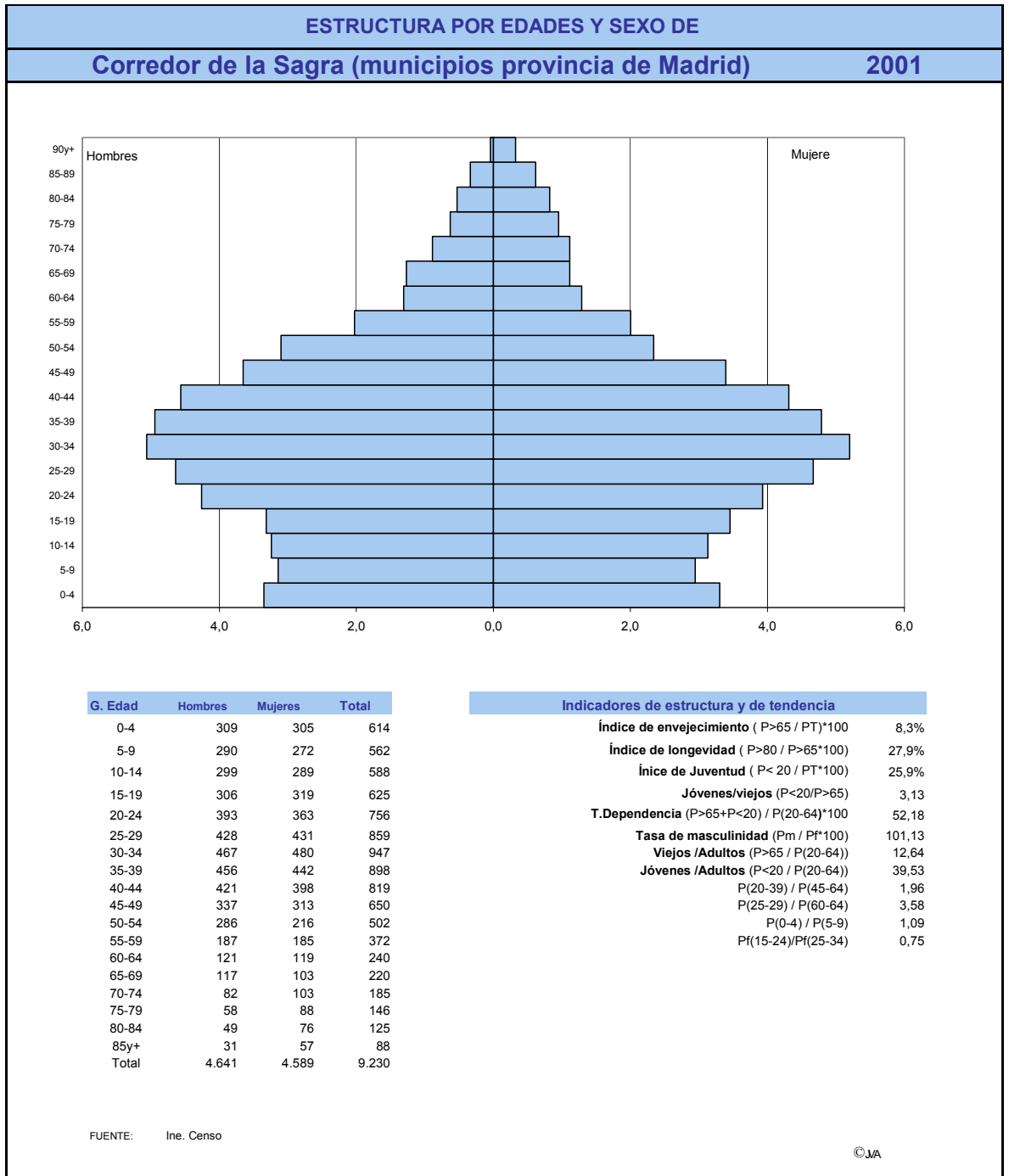
Este modelo de dinámica demográfica tiende hacia una estructura equilibrada, si se mantienen con ritmos suaves a lo largo del tiempo, pero puede producir estructuras desequilibradas y con serios problemas de funcionalidad y de cohesión social en el caso de que sea el resultado de flujos migratorios muy intensos y concentrados en periodos cortos de tiempo, caso de los municipios metropolitanos de Madrid.

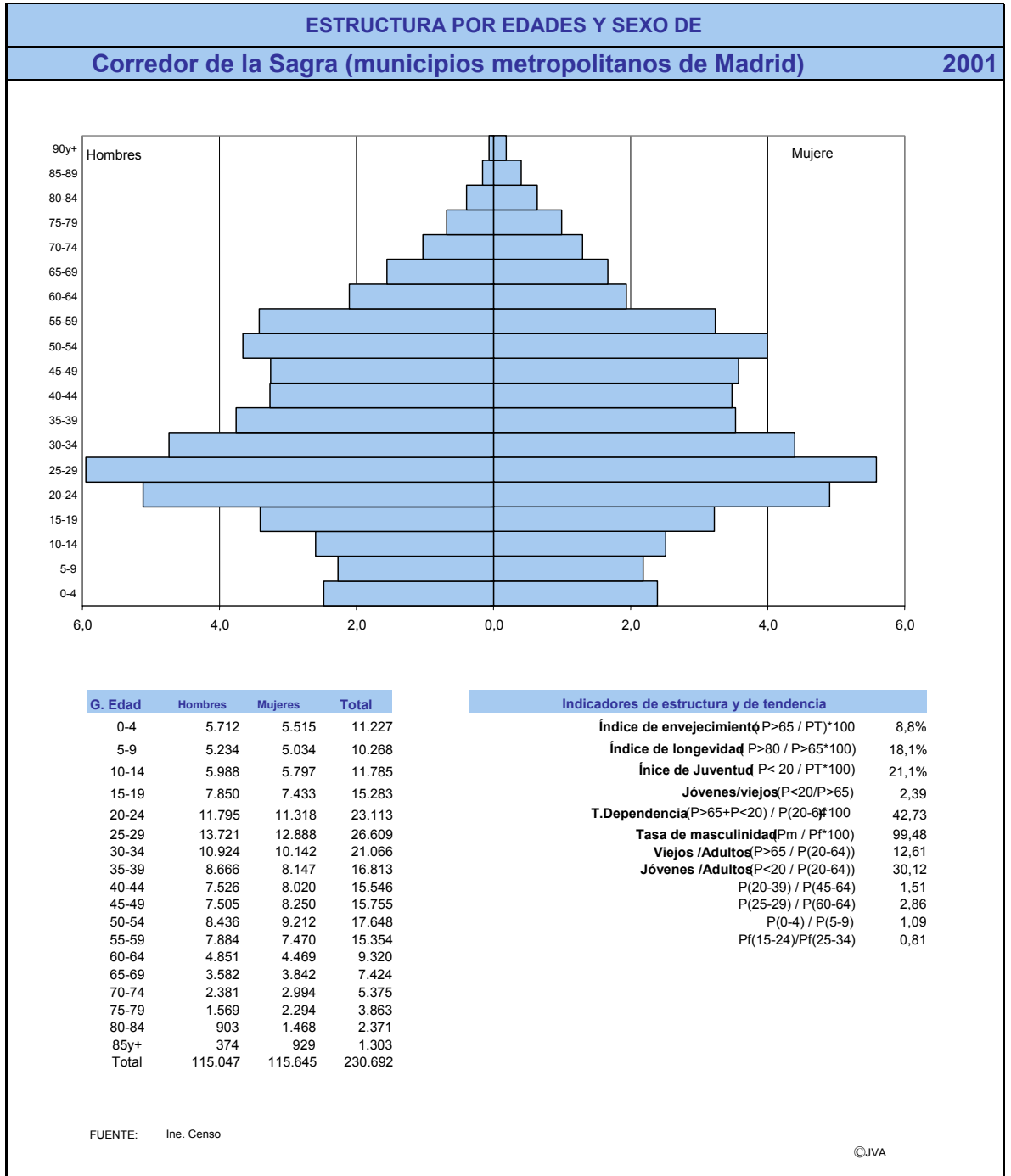




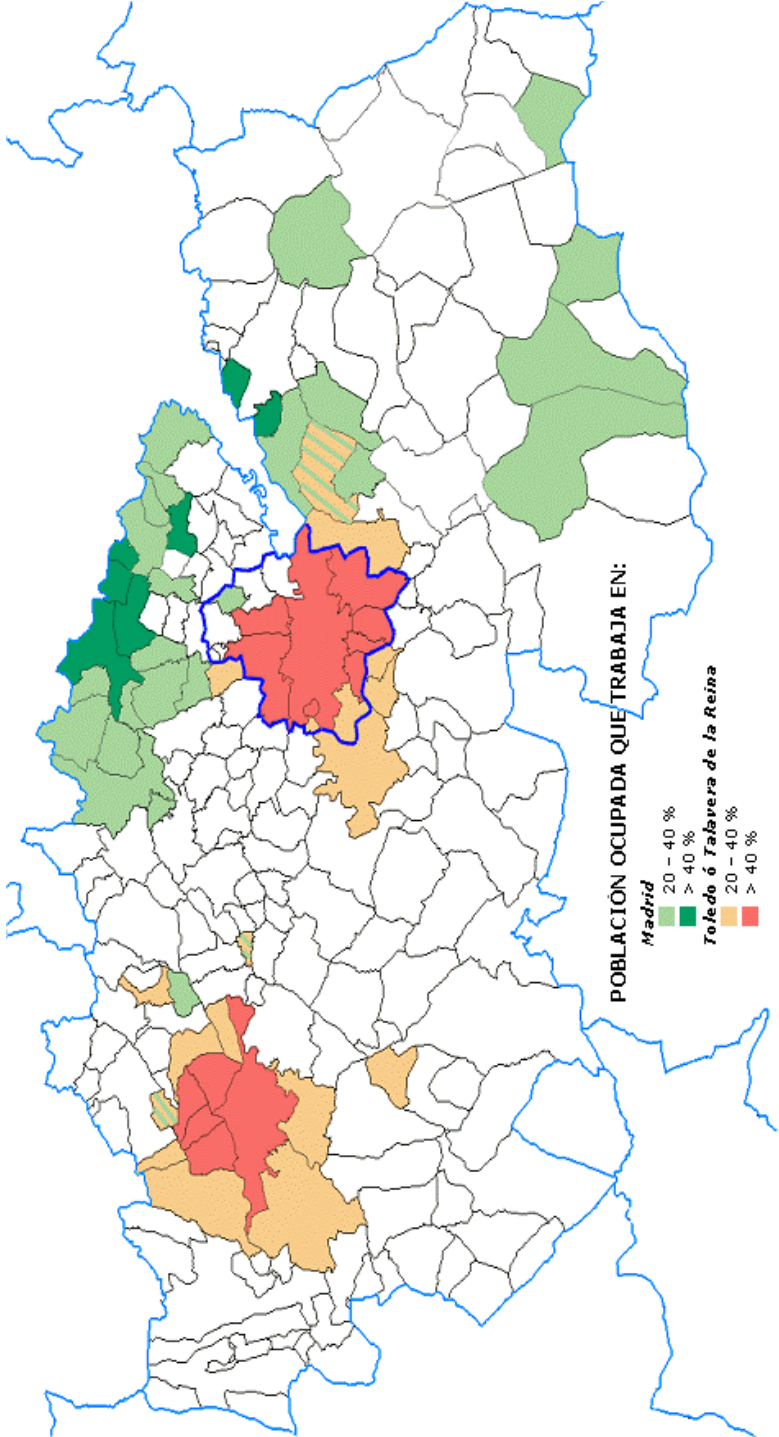




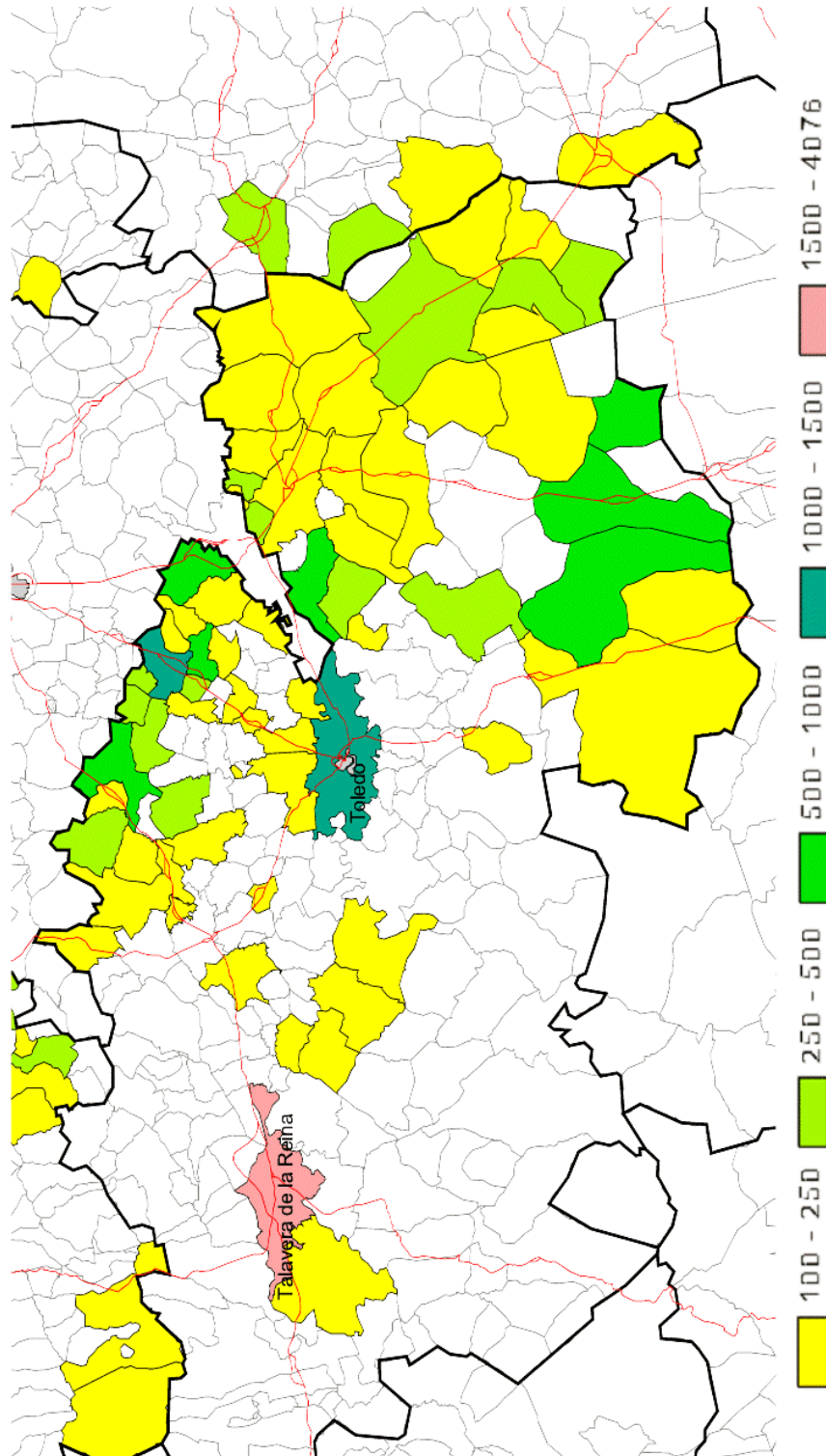




Uno de los efectos más notorios de la extensión metropolitana de Madrid hacia el sur es la elevada dependencia laboral de la región madrileña en buena parte de los municipios de la Sagra. Los municipios cuya población ocupada se dirige mayoritariamente a trabajar hacia la provincia de Madrid dibujan un amplio arco al sur del límite provincial (entre las radiales A-4 al este y A-5, al oeste). Son, por otro lado, municipios en los que las tasas de crecimiento han sido particularmente altas en estos últimos años, con ritmos de crecimiento anual por encima de las tasas de crecimiento natural, lo que nos habla de un componente migratorio altamente positivo en la mayor parte de los casos.



Dependencia laboral Toledo- Talavera de la Reina/ Madrid. Elaboración propia a partir de datos del Censo de 2001 (INE).



Población ocupada, por municipio, que reside en provincias limítrofes y trabaja en la de Madrid. Se han representado únicamente aquellos municipios con más de 100 movimientos cotidianos. Elaboración propia a partir de datos del Censo de 2001 (INE).

Pero además de su atractivo residencial, estos municipios están experimentando igualmente una evolución favorable de sus niveles de empleo. Los municipios de la Sagra en su conjunto están pasando a ocupar (tras Toledo y Talavera de la Reina) el principal yacimiento de empleo de la provincia, con fuertes incrementos porcentuales de sus niveles de empleo (particularmente altos en los municipios fronterizos con Madrid y directamente conectados por autovías radiales con la capital de España: Seseña en la A-4, Illescas en la A-42 y Casarrubios del Monte en la A-5), a favor de la existencia de importantes promociones de suelo industrial.

### **Principales municipios por número de empleos (2003)**

	<b>Empleos 2003</b>		<b>Diferencia 2003-1999</b>	
	<b>nº</b>	<b>%</b>	<b>nº</b>	<b>%</b>
<b>Total provincial</b>	197.960	100,0%	29.109	17,2%
<b>Toledo</b>	50.048	25,3%	8.902	21,6%
<b>Talavera de la Reina</b>	25.481	12,9%	2.995	13,3%
<b>Illescas</b>	5.451	2,8%	1.413	35,0%
<b>Villacañas</b>	4.936	2,5%	411	9,1%
<b>Seseña</b>	4.610	2,3%	1.779	62,8%
<b>Torrijos</b>	3.657	1,8%	179	5,1%
<b>Sonseca</b>	3.184	1,6%	-120	-3,6%
<b>Ocaña</b>	3.079	1,6%	846	37,9%
<b>Fuensalida</b>	3.026	1,5%	345	12,9%
<b>Quintanar de la Orden</b>	2.689	1,4%	344	14,7%
<b>Madridejos</b>	2.598	1,3%	253	10,8%
<b>La Puebla de Montalbán</b>	2.246	1,1%	477	27,0%
<b>Mora</b>	2.241	1,1%	168	8,1%
<b>Consuegra</b>	2.065	1,0%	40	2,0%
<b>Olías del Rey</b>	2.011	1,0%	424	26,7%
<b>Casarrubios del Monte</b>	1.863	0,9%	1.181	173,2%
<b>Yuncos</b>	1.792	0,9%	536	42,7%
<b>Los Yébenes</b>	1.726	0,9%	302	21,2%
<b>Yeles</b>	1.553	0,8%	527	51,4%
<b>Total municipios &gt; 1.500 empleos</b>	124.256	62,8%	21.002	20,3%

Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

La evolución del empleo en la provincia de Toledo en los últimos años nos muestra una coyuntura favorable, con un incremento de más de 50.000

trabajadores afiliados a la Seguridad Social en los últimos 4 años. Más de una tercera parte de este incremento ha tenido lugar en los dos principales municipios de la provincia (Toledo y Talavera de la Reina), si bien el incremento de la capital provincial ha sido considerablemente mayor, tanto en términos absolutos como porcentuales. En términos relativos, sin embargo, los mayores porcentajes de incremento los encontramos en los municipios de la Sagra y, en general, en los ubicados junto al límite provincial con Madrid. No obstante lo anterior, y excepto Illescas, las cifras absolutas (tanto de habitantes como de empleo) siguen siendo modestas en este territorio caracterizado por el minifundismo municipal.

**Municipios con incrementos > 300 empleos (1999-2003)**

	<b>Empleos 1999</b>		<b>Empleos 2003</b>		<b>Diferencia 2003-1999</b>	
	<b>n°</b>	<b>%</b>	<b>n°</b>	<b>%</b>	<b>n°</b>	<b>%</b>
<b>Total provincial</b>	<b>168.851</b>	<b>100,0%</b>	<b>197.960</b>	<b>100,0%</b>	<b>29.109</b>	<b>14,7%</b>
<b>Toledo</b>	41.146	24,4%	50.048	25,3%	8.902	21,6%
<b>Talavera de la Reina</b>	22.486	13,3%	25.481	12,9%	2.995	13,3%
<b>Seseña</b>	2.831	1,7%	4.610	2,3%	1.779	62,8%
<b>Illescas</b>	4.038	2,4%	5.451	2,8%	1.413	35,0%
<b>Casarrubios del Monte</b>	682	0,4%	1.863	0,9%	1.181	173,2%
<b>Ocaña</b>	2.233	1,3%	3.079	1,6%	846	37,9%
<b>Noblejas</b>	876	0,5%	1.491	0,8%	615	70,2%
<b>Yuncos</b>	1.256	0,7%	1.792	0,9%	536	42,7%
<b>Yeles</b>	1.026	0,6%	1.553	0,8%	527	51,4%
<b>La Puebla de Montalbán</b>	1.769	1,0%	2.246	1,1%	477	27,0%
<b>Cebolla</b>	859	0,5%	1.325	0,7%	466	54,2%
<b>Olías del Rey</b>	1.587	0,9%	2.011	1,0%	424	26,7%
<b>Esquivias</b>	888	0,5%	1.303	0,7%	415	46,7%
<b>Villacañas</b>	4.525	2,7%	4.936	2,5%	411	9,1%
<b>Fuensalida</b>	2.681	1,6%	3.026	1,5%	345	12,9%
<b>Quintanar de la Orden</b>	2.345	1,4%	2.689	1,4%	344	14,7%
<b>Alameda de la Sagra</b>	978	0,6%	1.298	0,7%	320	32,7%
<b>Numancia de la Sagra</b>	467	0,3%	774	0,4%	307	65,7%
<b>Los Yébenes</b>	1.424	0,8%	1.726	0,9%	302	21,2%
<b>Total municipios &gt; 300 empleos</b>	<b>94.097</b>	<b>55,7%</b>	<b>116.702</b>	<b>59,0%</b>	<b>22.605</b>	<b>24,0%</b>

Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

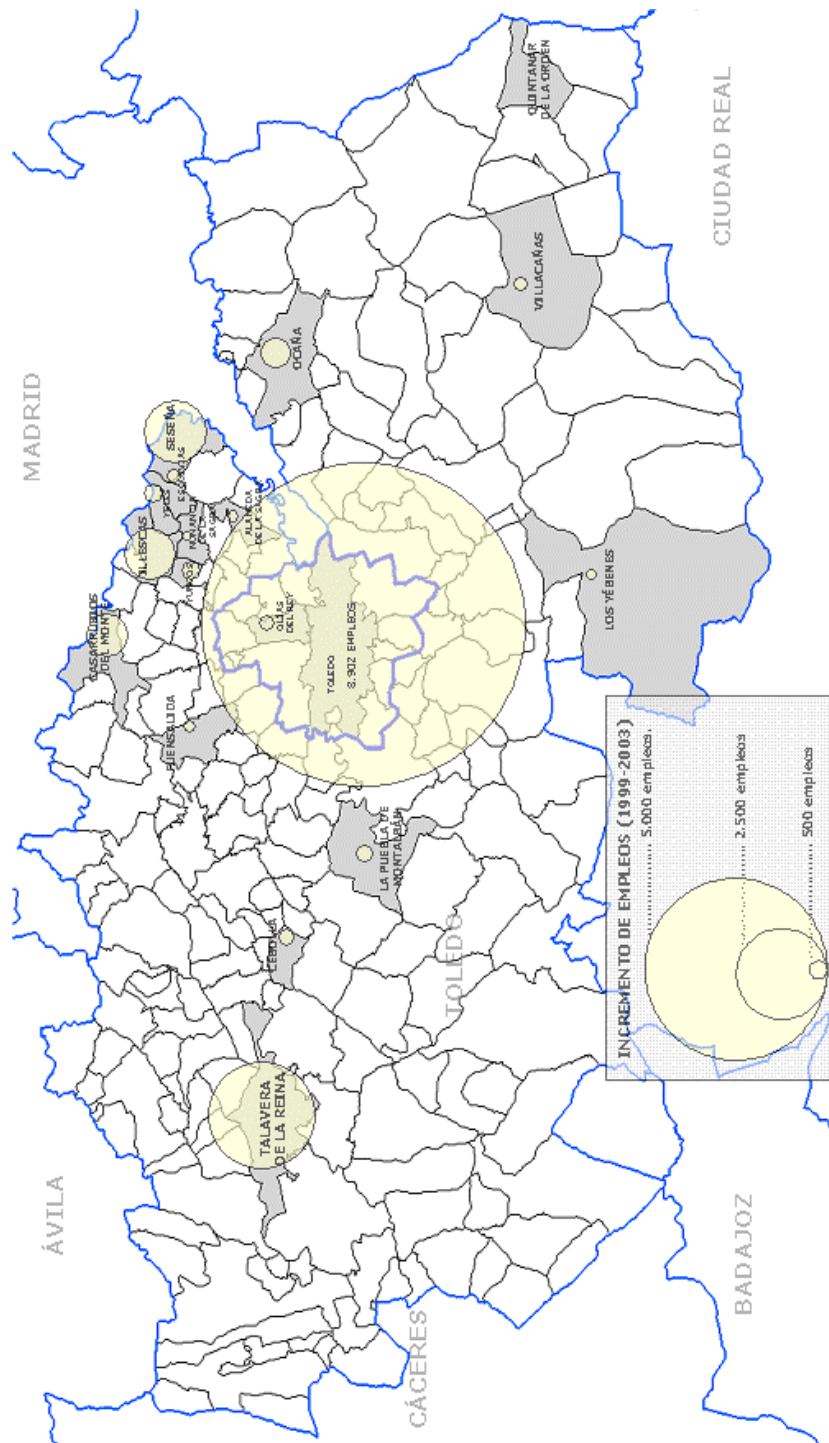


**Municipios con mayores incrementos relativos del empleo (1999-2003)**

	<b>Empleos 1999</b>		<b>Empleos 2003</b>		<b>Diferencia 2003-1999</b>	
	<b>n°</b>	<b>%</b>	<b>n°</b>	<b>%</b>	<b>n°</b>	<b>%</b>
<b>Total provincial</b>	<b>168.851</b>	<b>100,0%</b>	<b>197.960</b>	<b>100,0%</b>	<b>29.109</b>	<b>17,2%</b>
<i>Cobisa</i>	110	0,1%	306	0,2%	196	178,2%
<i>Casarrubios del Monte</i>	682	0,4%	1.863	0,9%	1.181	173,2%
<i>Manzanaque</i>	51	0,0%	111	0,1%	60	117,6%
<i>Almonacid de Toledo</i>	88	0,1%	167	0,1%	79	89,8%
<i>Layos</i>	43	0,0%	80	0,0%	37	86,0%
<i>Carranque</i>	226	0,1%	408	0,2%	182	80,5%
<i>Las Ventas de San Julián</i>	37	0,0%	64	0,0%	27	73,0%
<i>Noblejas</i>	876	0,5%	1491	0,8%	615	70,2%
<i>Numancia de la Sagra</i>	467	0,3%	774	0,4%	307	65,7%
<i>Seseña</i>	2.831	1,7%	4.610	2,3%	1.779	62,8%
<i>Cabañas de la Sagra</i>	267	0,2%	433	0,2%	166	62,2%
<i>Borox</i>	376	0,2%	608	0,3%	232	61,7%
<i>Turleque</i>	107	0,1%	172	0,1%	65	60,7%
<i>Lominchar</i>	430	0,3%	686	0,3%	256	59,5%
<i>Magán</i>	242	0,1%	378	0,2%	136	56,2%
<i>Cebolla</i>	859	0,5%	1325	0,7%	466	54,2%
<i>Cazalegas</i>	406	0,2%	625	0,3%	219	53,9%
<i>Palomeque</i>	167	0,1%	256	0,1%	89	53,3%
<i>San Martín de Montalbán</i>	91	0,1%	139	0,1%	48	52,7%
<i>San Román de los Montes</i>	95	0,1%	144	0,1%	49	51,6%
<i>Yeles</i>	1.026	0,6%	1.553	0,8%	527	51,4%
<i>Villaminaya</i>	81	0,0%	122	0,1%	41	50,6%
<i>Méntrida</i>	461	0,3%	692	0,3%	231	50,1%
<b>Total municipios &gt; 50 % incremento</b>	<b>10.019</b>	<b>5,9%</b>	<b>17.007</b>	<b>8,6%</b>	<b>6.988</b>	<b>69,7%</b>

Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

En definitiva, la evolución del empleo muestra una tendencia hacia una progresiva concentración del mismo en los principales centros de actividad: Toledo, Talavera y la Sagra. Por el contrario, algunos centros tradicionales de empleo (Villacañas, Torrijos, Mora, Sonseca, Consuegra, Madrideojos) presentan una evolución del empleo mucho menos dinámica e incluso regresiva.



Incremento del empleo entre 1999 y 2003. Municipios con incrementos mayores de 300 empleos. Elaboración propia a partir de datos del INE.





**Agrupación por sectores económicos del empleo**  
(31/12/2003)

	Agricultura y explotación forestal		Industria		Construcción		Servicios de mercado		Servicios de no mercado		Total	
	empleos	%	empleos	%	empleos	%	empleos	%	empleos	%	empleos	%
<b>Corredor de la Sagra</b>	343	2,2%	7.070	45,3%	2.758	17,7%	4.915	31,5%	511	3,3%	15.597	100%
<b>Entorno sur metropolitano</b>	123	7,1%	266	15,3%	432	24,9%	748	43,1%	166	9,6%	1.735	100%
<b>Entorno norte metropolitano</b>	245	4,5%	1.043	19,2%	1.557	28,7%	2.204	40,6%	379	7,0%	5.428	100%
<b>Entorno metropolitano</b>	368	5,1%	1.309	18,3%	1.989	27,8%	2.952	41,2%	545	7,6%	7.163	100%
<b>Toledo</b>	271	0,5%	3.304	6,6%	2.934	5,9%	23.317	46,6%	20.178	40,4%	50.004	100%
<b>Área metropolitana de Toledo</b>	639	1,1%	4.613	8,1%	4.923	8,6%	26.269	46,0%	20.723	36,2%	57.167	100%
<b>Total provincial</b>	13.943	7,1%	49.442	25,0%	29.890	15,1%	73.015	36,9%	31.419	15,9%	197.709	100%

(han sido eliminados los empleos en los que no consta la rama de actividad)

Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

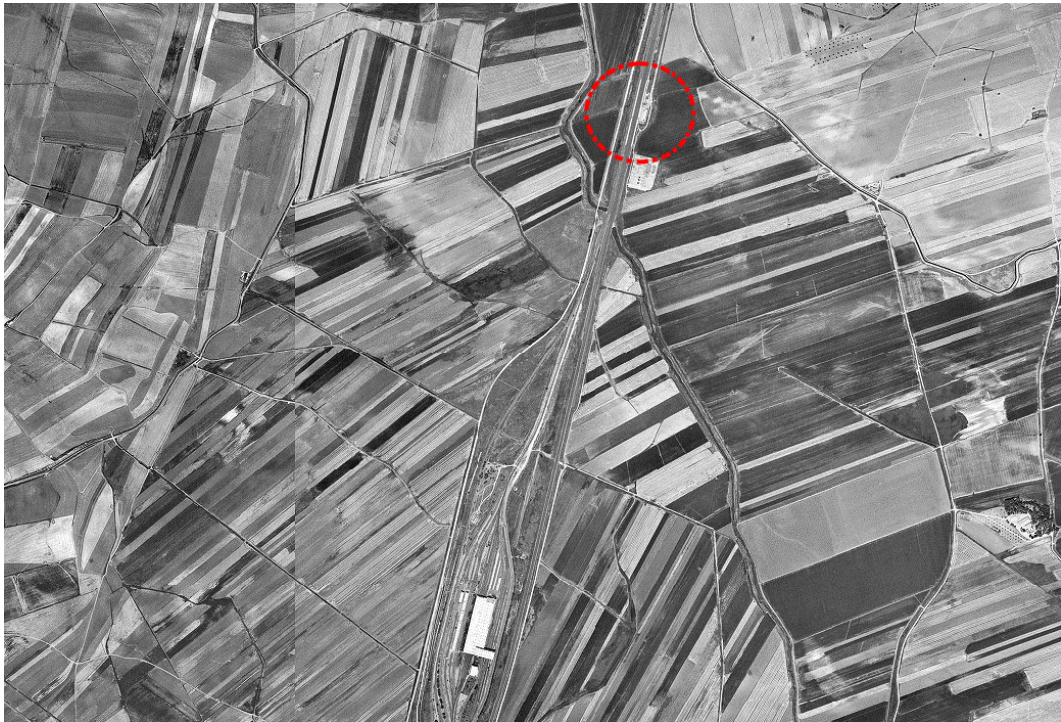
El Corredor de la Sagra aparece, tras Toledo y Talavera de la Reina, como el principal yacimiento de empleo de la provincia, con más de 15.000 empleos. Un alto porcentaje (más de 7.000) de los mismos queda adscrito al sector industrial (cerámicas, metal, mueble), constituyéndose en la principal agrupación manufacturera de la provincia, con cifras también altas en el sector de la construcción. Por el contrario, el reducido número de activos agrarios nos habla ya claramente del carácter metropolitano de este ámbito, muy vinculado funcionalmente (en términos de actividad económica y de mercado de vivienda) con la metrópoli madrileña.

### El efecto de las nuevas infraestructuras

Las actuaciones programadas que afectan al área de La Sagra mejorarán de manera clara la accesibilidad de la comarca, aunque no de modo uniforme. Las previsiones de nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad, que por sus propias características de funcionamiento deben contar con un número reducido de estaciones, suponen esencialmente afecciones medioambientales. La única mejora de accesibilidad previsible se cifra en la estación de Toledo- La Sagra, que supone la puesta en servicio de edificaciones construidas en la década de los 90 junto con el trazado Madrid- Sevilla. Esta estación se destinaría al transbordo de pasajeros entre las líneas que usan el tronco principal Madrid- Sevilla y los trenes con destino a la estación de Toledo. La intensidad de su uso depende de la cantidad de convoyes para los que el operador ferroviario establezca una parada, sin que exista una previsión en este momento.

La estación se sitúa en el límite de los términos de Villaseca de la Sagra y Alameda de la Sagra, sin servicio directo por la red viaria de relación entre los núcleos del entorno y a tres kilómetros y medio de la carretera CM- 4001. A través de dicha carretera y su enlace con la AP-41 se producirá la relación más

directa entre la estación y el sistema viario de gran capacidad. Por otro lado, la supresión del servicio ferroviario de mercancías entre Madrid, Extremadura y Lisboa a través de la actual línea debido a su adaptación para la alta velocidad resta potencial de desarrollo para actividades ligadas a estos tráficos en la zona.



Localización de la nueva estación de Alta Velocidad Toledo- La Sagra, al norte de los talleres AVE

La autopista de peaje AP-41 no tiene capacidad, por su propio trazado, para generar un corredor de desarrollo territorial alternativo al de la A-42, pues gran parte de su recorrido se desarrolla a escasa distancia de dicha autovía. Como se ha comentado, su influencia territorial será más significativa en los municipios de la Comunidad de Madrid, y, en último extremo, en Carranque por su mayor alejamiento de la A-42 y en Villaseca por su relación con la nueva estación.

La autovía autonómica de La Sagra supondrá, de acuerdo con las previsiones iniciales, un itinerario paralelo a la actual CM-4004 entre la A-5 en Valmojado y la A-40 en el entorno de Yepes. No obstante, se trata de una propuesta que aún se encuentra en un estado muy incipiente de desarrollo, y no se espera que esté redactado el estudio informativo hasta el verano de 2004. Un trazado sensiblemente paralelo a la carretera CM-4004 supondría un nuevo puente de alta capacidad sobre el río Tajo atravesando el área propuesta para la Red

Natura 2000 LIC ES-3110006 “Vegas, Cuestas y Paramos del Sureste de Madrid”, que afecta a la mayor parte del valle del Tajo en la comunidad vecina, con la cual habría que concertar el trazado al ser preciso atravesar su territorio.

El proyecto RedSur, una nueva malla de carreteras en el sur de la comunidad de Madrid, tendrá una clara repercusión territorial en la ordenación de la franja de territorio limítrofe con la provincia de Toledo, mejorando sustancialmente la accesibilidad en el sentido transversal entre la A-4 y la A-5. Se potenciará la influencia de las grandes superficies comerciales de Arroyomolinos sobre estos municipios y, en conjunción con la AP-42, sobre la comarca toledana de La Sagra. En la misma línea debe interpretarse el proyecto de cinturón orbital M-60, aunque aún es pronto para conocer su trazado detallado pues sólo se conoce un esquema que acompaña a la licitación del Estudio Informativo. La mejora de accesibilidad que implica esta red para el sur de Madrid será un factor importante para la implantación de actividades y residencia en esta zona, favoreciéndolos respecto a los municipios limítrofes de Toledo.



Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada, dos núcleos de Madrid emplazados en el recorrido de la A-42 que mejorarán su accesibilidad con el proyecto RedSur.

En definitiva, dichos proyectos, aunque contienen elementos positivos no permiten desarrollar en su totalidad el potencial de la comarca de La Sagra, favoreciendo por el contrario una ocupación dispersa del territorio comarcal que

compromete una idea de desarrollo sostenible al favorecer la movilidad en vehículo privado.



## 2.4. Un incipiente proceso de metropolitanización en torno a Toledo

El análisis de la dinámica de las cifras de población residente en el entorno metropolitano de Toledo permiten corroborar algunos hechos relevantes en relación con la configuración del proceso de urbanización de la región y, en concreto, acerca de la configuración del papel de Toledo en la red urbana.

### Entorno metropolitano: Evolución 1981-2001

Municipios	Habitantes			Crecimientos absolutos	
	1981	1991	2001	1981-1991	1991-2001
<b>TOTAL PROVINCIAL</b>	474634	489.543	541.379	14.909	51.836
Argés	1162	1.855	2.896	693	1.041
Bargas	4791	6.112	7.109	1.321	997
Burguillos de Toledo	490	676	1.155	186	479
Cabañas de la Sagra	885	953	1.312	68	359
Cobisa	186	323	2.219	137	1.896
Guadamur	1441	1.540	1.638	99	98
Magán	701	806	1.236	105	430
Mocejón	3495	3.936	4.195	441	259
Nambroca	1344	1.849	2.865	505	1.016
Olías del Rey	1665	3.323	4.729	1.658	1.406
Yuncillos	547	569	664	22	95
<b>Entorno metropolitano</b>	<b>16.707</b>	<b>21.942</b>	<b>30.018</b>	<b>5.235</b>	<b>8.076</b>
<b>Toledo</b>	<b>54.335</b>	<b>59.802</b>	<b>68.382</b>	<b>5.467</b>	<b>8.580</b>
<b>Toledo + Entorno metropolitano</b>	<b>71.042</b>	<b>81.744</b>	<b>98.400</b>	<b>10.702</b>	<b>16.656</b>

Fuente: www.ine.es

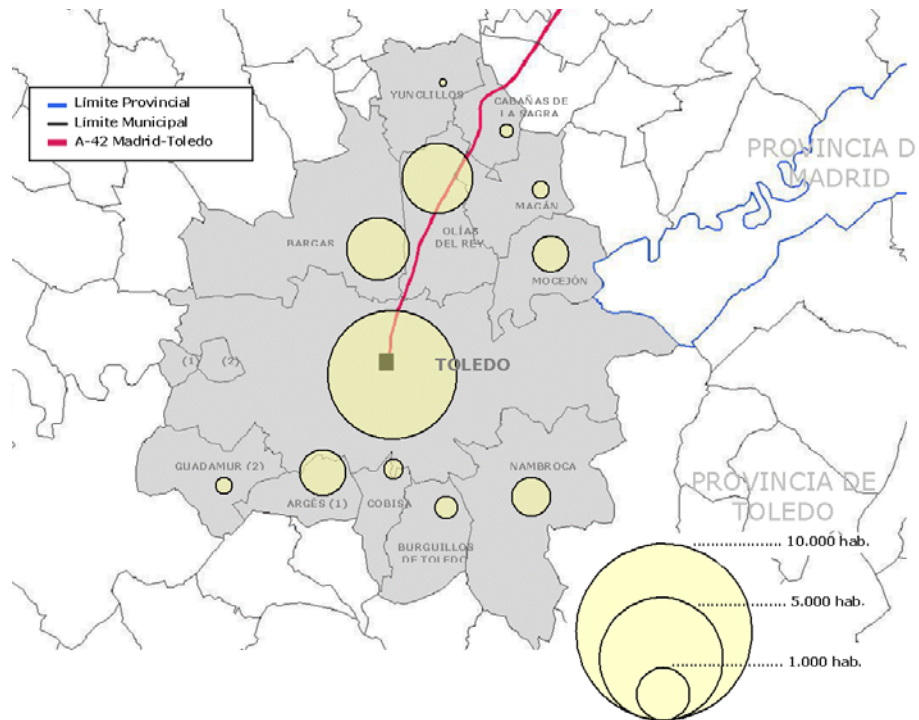
Municipios	Indices de Crecimiento			Tasa de Crecimiento A A (%)	
	1981	1991	2001	1981-1991	1991-2001
<b>TOTAL PROVINCIAL</b>	100	103	114	0,31	1,01
Argés	100	160	249	4,79	4,56
Bargas	100	128	148	2,47	1,52
Burguillos de Toledo	100	138	236	3,27	5,50
Cabañas de la Sagra	100	108	148	0,74	3,25
Cobisa	100	174	1.193	5,67	21,25
Guadamur	100	107	114	0,67	0,62
Magán	100	115	176	1,41	4,37
Mocejón	100	113	120	1,20	0,64
Nambroca	100	138	213	3,24	4,48
Olías del Rey	100	200	284	7,15	3,59
Yuncillos	100	104	121	0,40	1,56
<b>Entorno metropolitano</b>	<b>100</b>	<b>131</b>	<b>180</b>	<b>2,76</b>	<b>3,18</b>
<b>Toledo</b>	<b>100</b>	<b>110</b>	<b>126</b>	<b>0,96</b>	<b>1,35</b>
<b>Toledo + Entorno metropolitano</b>	<b>100</b>	<b>115</b>	<b>139</b>	<b>1,41</b>	<b>1,87</b>

En primer lugar es conveniente recordar que estamos ante un grupo de municipios con una pequeña entidad demográfica. Ninguno alcanza aún los 10.000 habitantes.

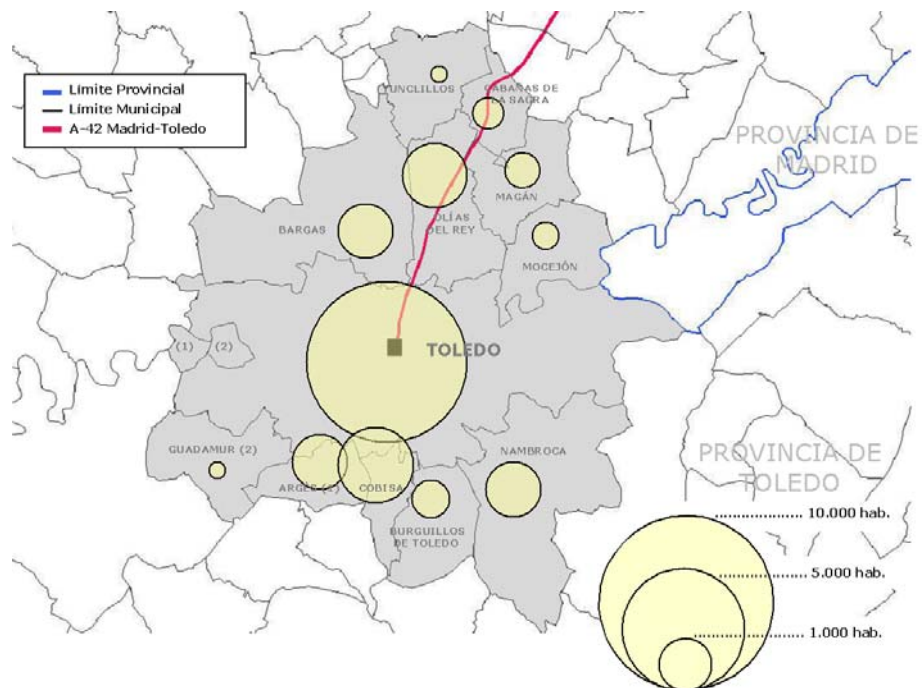
Son municipios que están viviendo un incipiente proceso de metropolitanización y que por ello presentan, en algunos casos, unos muy altos ritmos de crecimiento. Son crecimientos alimentados por población que viene a ocupar desarrollos residenciales y que en los procesos más intensos puede estar ya produciendo estructuras por edades muy sesgadas con graves riesgos de carencia de cohesión social.

El entorno metropolitano en su conjunto crece más deprisa que la ciudad y desde 1981 ha ganado siete puntos porcentuales en el peso de conjunto formado con Toledo.

La formación de este entorno metropolitano no se produce de una forma geoméricamente homogénea. Por el contrario, el conjunto de municipios situado al norte de la capital, en clara vinculación con el corredor de La Sagra, es más numeroso y concentra casi dos terceras partes de la población. Hay que significar, no obstante que, en el último decenio, ha sido mayor el dinamismo de los municipios que forman el arco sur del entorno metropolitano, lo que puede interpretarse como especialmente positivo ante la conveniencia de contrarrestar, en la medida de lo posible, la atracción de la aglomeración metropolitana de Madrid.



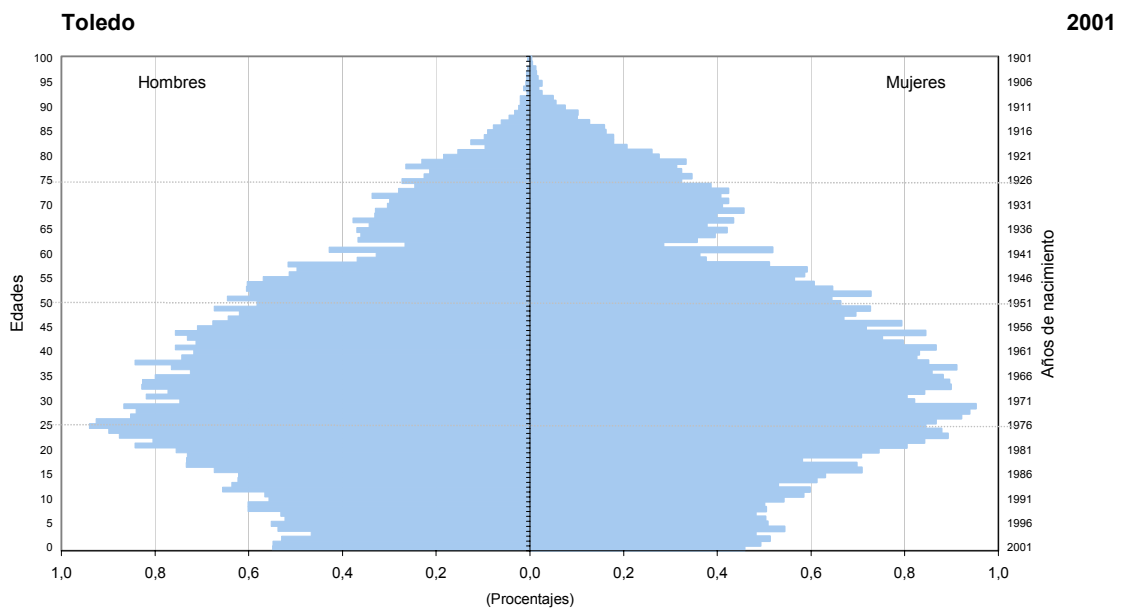
Toledo- Entorno metropolitano. Crecimiento demográfico 1981-1991. Elaboración propia a partir de datos del INE

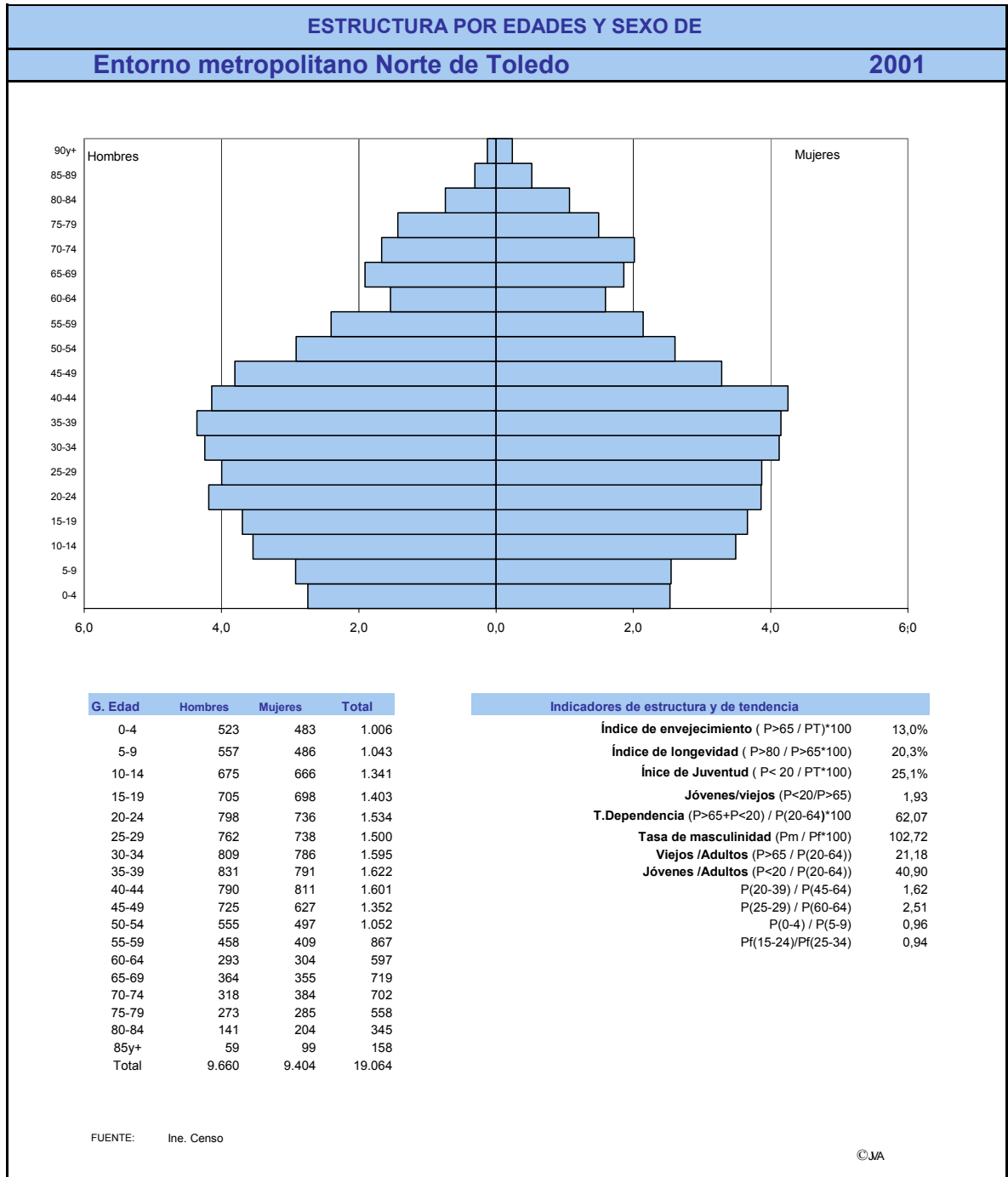


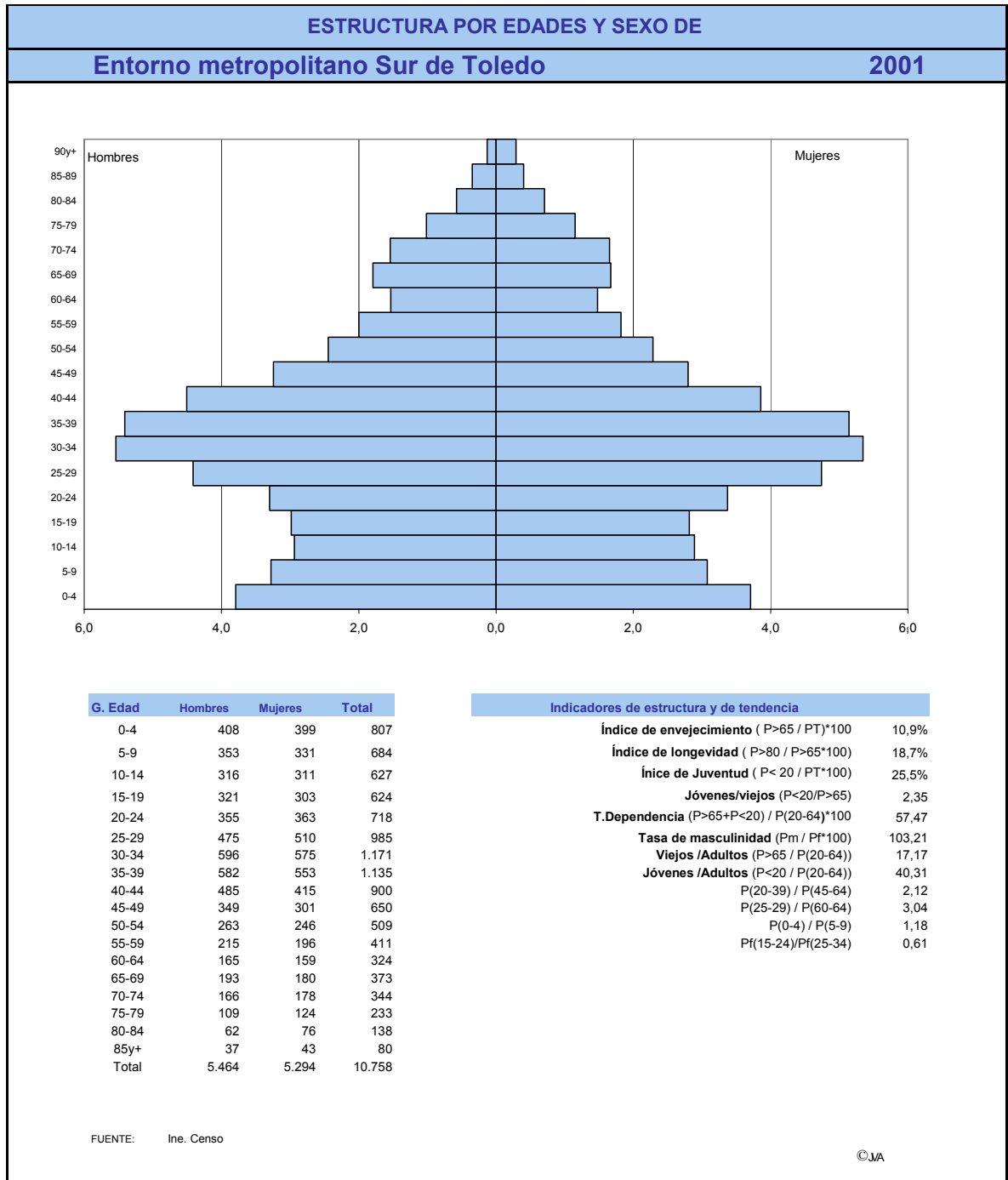
Toledo- Entorno metropolitano. Crecimiento demográfico 1991-2001. Elaboración propia a partir de datos del INE

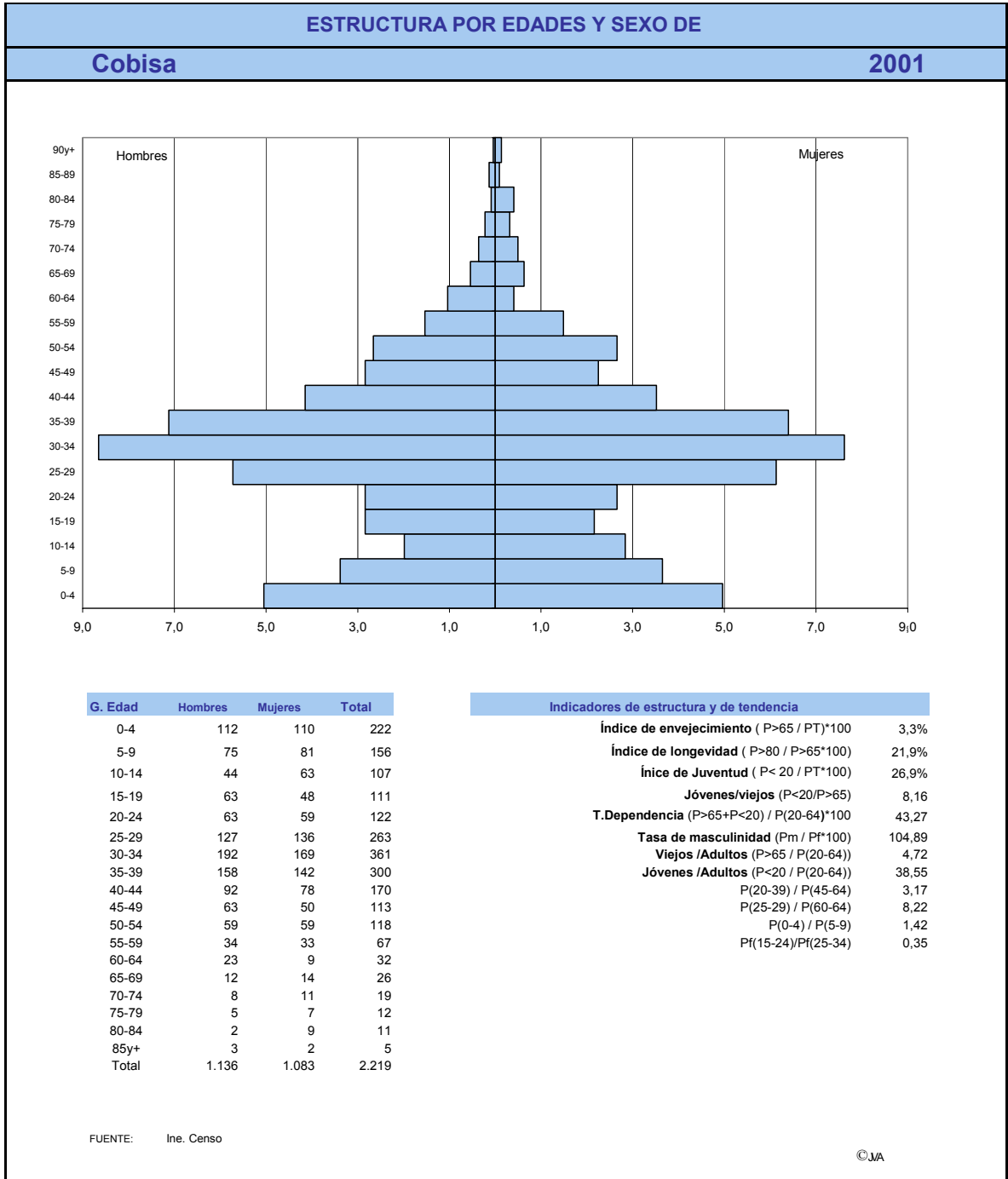
El mayor dinamismo del arco sur del entorno metropolitano, junto con el menor tamaño demográfico, dan lugar a unas estructuras por edades y sexo más desequilibradas en general y con situaciones muy dispares. Por ejemplo, en este ámbito se encuentran los valores extremos del índice de envejecimiento y de la tasa de dependencia, así como los indicadores que ofrecen más dudas sobre las perspectivas de la natalidad en el supuesto de que no se mantengan los flujos inmigratorios.

La estructura de Cobisa constituye el ejemplo más claro de los efectos desequilibrantes que puede producir, al nivel local, un proceso rápido de metropolitanización, o de formación de ámbitos marcadamente residenciales y dependientes.









ÍNDICES DE ESTRUCTURA Y DE TENDENCIA

		Índice de envejecimiento ( $P > 65 / PT$ ) *100	Índice de Juventud ( $P < 20 / PT$ ) *100	T. Dependencia ( $P > 65 + P < 20 / P(20-64)$ ) *100	$P(20-39) / P(45-64)$	$P(15-24) / P(25-34)$
	<i>Toledo</i>	13,3	23,2	57,44	2,37	0,85
Entorno Sur	<i>Guadamur</i>	24,1	21,9	85,03	2,15	0,63
	<i>Burguillos de Toledo</i>	13,0	24,8	60,86	2,35	0,65
	<i>Nambroca</i>	10,9	25,9	58,23	2,36	0,83
	<i>Argés</i>	9,7	26,3	56,37	2,77	0,68
	<i>Cobisa</i>	3,5	26,9	43,53	3,86	0,35
	<i>Cobisa</i>	3,5	26,9	43,53	3,86	0,35
	Entorno Norte	<i>Yunclillos</i>	24,7	19,1	78,02	1,82
<i>Mocejón</i>		16,3	24,9	70,08	2,39	1,00
<i>Magán</i>		14,5	26,1	68,33	2,54	0,71
<i>Cabañas de la Sagra</i>		14,2	21,9	56,38	2,17	0,84
<i>Bargas</i>		12,5	25,7	61,74	2,16	1,00
<i>Olías del Rey</i>		10,0	26,1	56,37	2,16	0,94
Corredor		<i>Villaluenga de la Sagra</i>	19,5	20,7	67,42	2,12
	<i>Yepes</i>	18,0	22,6	68,41	2,05	0,96
	<i>Yuncler</i>	17,9	24,0	72,19	2,38	0,87
	<i>Alameda de la Sagra</i>	16,9	24,5	70,44	2,19	0,87
	<i>Esquivias</i>	15,0	24,3	64,77	2,27	1,01
	<i>Cedillo del Condado</i>	14,4	27,3	71,61	2,66	0,81
	<i>Cobeja</i>	12,7	25,2	60,95	2,76	0,86
	<i>Yuncos</i>	11,4	26,1	60,03	3,02	0,73
	<i>Illescas</i>	10,4	25,9	57,02	2,48	0,87
	<i>Numancia de la Sagra</i>	7,3	30,1	59,86	2,33	1,03
	<b>VALORES MEDIO</b>	<b>13,1</b>	<b>25,2</b>	<b>1,932</b>	<b>2,40</b>	<b>0,85</b>



El carácter metropolitano de los procesos de crecimiento de estos municipios se ve lógicamente refrendado por la movilidad domicilio trabajo. La polarización en términos de empleo del municipio de Toledo sobre su área de influencia dibuja en esbozo de entorno metropolitano, más evidente en los municipios situados al sur del río Tajo y más reducido en los municipios del norte.

**Relación entre municipio de residencia y lugar de trabajo en el Área metropolitana de Toledo (ocupados de más de 16 años)**

Lugar de trabajo Municipio de residencia	TOTAL nº	Mismo municipio		Municipio de Toledo		Otros municipios de Toledo		Provincia de Madrid		Otras situaciones	
		nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
<b>TOTAL PROVINCIAL</b>	208.410	125.727	60,3%	39.738	19,1%	26.607	12,8%	23.785	11,4%	16.534	7,9%
Argés	1.323	262	19,8%	734	55,5%	181	13,7%	57	4,3%	89	6,7%
Bargas	3.000	801	26,7%	1.211	40,4%	517	17,2%	234	7,8%	237	7,9%
Burguillos de Toledo	508	125	24,6%	252	49,6%	68	13,4%	21	4,1%	42	8,3%
Cabañas de la Sagra	573	206	36,0%	53	9,2%	144	25,1%	138	24,1%	32	5,6%
Cobisa	1.210	126	10,4%	765	63,2%	143	11,8%	76	6,3%	100	8,3%
Guadamur	566	217	38,3%	190	33,6%	88	15,5%	10	1,8%	61	10,8%
Magán	500	196	39,2%	57	11,4%	91	18,2%	82	16,4%	74	14,8%
Mocejón	1.639	563	34,4%	299	18,2%	260	15,9%	188	11,5%	329	20,1%
Nambroca	1.251	293	23,4%	690	55,2%	122	9,8%	61	4,9%	85	6,8%
Olías del Rey	2.084	599	28,7%	950	45,6%	253	12,1%	161	7,7%	121	5,8%
Yunclillos	243	91	37,4%	21	8,6%	65	26,7%	28	11,5%	38	15,6%
Entorno metropolitano Toledo	12.897	3.479	27,0%	5.222	40,5%	1.932	15,0%	1.056	8,2%	1.208	9,4%
<b>Toledo + entorno metropolitano</b>	<b>29.414</b>	<b>23.981</b>	<b>81,5%</b>	<b>23.981</b>	<b>81,5%</b>	<b>2.907</b>	<b>9,9%</b>	<b>1.370</b>	<b>4,7%</b>	<b>1.156</b>	<b>3,9%</b>

Fuente: www.ine.es (Censo 2001)

De los 11 municipios considerados *a priori* como entorno metropolitano de Toledo, sólo superan el umbral del 40 por 100 de población ocupada residente que trabajan en Toledo los municipios de Argés, Bargas, Burguillos de Toledo, Cobisa, Nambroca y Olías del Rey. Algunos municipios considerados como entorno metropolitano muestran por el contrario una débil dependencia en términos de empleo con Toledo (Cabañas de la Sagra, Magán, Mocejón, Yunclillos), coincidiendo en estos casos con una mayor proporción de ocupados en la provincia de Madrid y en otros municipios de la Sagra.

Por su parte, el mayor dinamismo del entorno sur metropolitano tiene también su reflejo en la dependencia laboral de ciertos municipios no incluidos en este ámbito (Almonacid de Toledo, Casasbuenas, Layos, Polán), pero que presentan cifras de movilidad obligada hacia Toledo asimilables a las del entorno metropolitano.

La estructura del empleo y su distribución por grandes sectores económicos en los diferentes municipios del entorno metropolitano nos vuelven a confirmar la existencia de un incipiente pero indudable proceso de difusión urbana en torno a

la ciudad de Toledo. El evidente carácter urbano o metropolitano de la estructura del empleo no deja lugar a dudas, con una débil presencia del sector primario y un neto predominio del empleo ligado a los servicios en los diferentes ámbitos considerados.

La base económica industrial de este ámbito es débil. Los 4.613 empleos industriales no suponen más allá del 8 por 100 del total del empleo (frente al 25 por 100 provincial), concentrados en la propia ciudad del Tajo y, en menor medida, en los municipios limítrofes por el Norte. La carencia de grandes áreas de suelo industrial es manifiesta en los municipios metropolitanos, donde sólo encontramos pequeños polígonos de menos de 10 ha (Bargas, Guadamur, Mocejón y Olías del Rey), contando sólo con una gran superficie industrial: el polígono de Benquerencia.

**Agrupación por sectores económicos del empleo (Diciembre 2003)**

	Agricultura y explotación forestal		Industria		Construcción		Servicios de mercado		Servicios de no mercado		Total	
	empleos	%	empleos	%	empleos	%	empleos	%	empleos	%	empleos	%
Argés	18	4,7%	24	6,3%	105	27,7%	185	48,8%	47	12,4%	379	100%
Burguillos de Toledo	17	8,8%	16	8,3%	67	34,7%	78	40,4%	15	7,8%	193	100%
Cobisa	11	3,6%	21	6,9%	103	33,7%	133	43,5%	38	12,4%	306	100%
Guadamur	39	10,1%	118	30,5%	93	24,0%	117	30,2%	20	5,2%	387	100%
Nambroca	38	8,1%	87	18,5%	64	13,6%	235	50,0%	46	9,8%	470	100%
<b>Entorno sur metropolitano</b>	<b>123</b>	<b>7,1%</b>	<b>266</b>	<b>15,3%</b>	<b>432</b>	<b>24,9%</b>	<b>748</b>	<b>43,1%</b>	<b>166</b>	<b>9,6%</b>	<b>1.735</b>	<b>100%</b>
Bargas	57	5,1%	84	7,5%	402	35,8%	434	38,7%	145	12,9%	1.122	100%
Cabañas de la Sagra	41	9,5%	66	15,2%	230	53,1%	93	21,5%	3	0,7%	433	100%
Magán	29	7,7%	52	13,8%	117	31,0%	121	32,1%	58	15,4%	377	100%
Mocejón	67	5,2%	298	23,2%	569	44,4%	332	25,9%	16	1,2%	1.282	100%
Olías del Rey	20	1,0%	442	22,0%	218	10,8%	1.177	58,5%	154	7,7%	2.011	100%
Yuncillos	31	15,3%	101	49,8%	21	10,3%	47	23,2%	3	1,5%	203	100%
<b>Entorno norte metropolitano</b>	<b>245</b>	<b>4,5%</b>	<b>1.043</b>	<b>19,2%</b>	<b>1.557</b>	<b>28,7%</b>	<b>2.204</b>	<b>40,6%</b>	<b>379</b>	<b>7,0%</b>	<b>5.428</b>	<b>100%</b>
<b>Entorno metropolitano</b>	<b>368</b>	<b>5,1%</b>	<b>1.309</b>	<b>18,3%</b>	<b>1.989</b>	<b>27,8%</b>	<b>2.952</b>	<b>41,2%</b>	<b>545</b>	<b>7,6%</b>	<b>7.163</b>	<b>100%</b>
Toledo	271	0,5%	3.304	6,6%	2.934	5,9%	23.317	46,6%	20.178	40,4%	50.004	100%
<b>Área metropolitana de Toledo</b>	<b>639</b>	<b>1,1%</b>	<b>4.613</b>	<b>8,1%</b>	<b>4.923</b>	<b>8,6%</b>	<b>26.269</b>	<b>46,0%</b>	<b>20.723</b>	<b>36,2%</b>	<b>57.167</b>	<b>100%</b>
<b>Total provincial</b>	<b>13.943</b>	<b>7,1%</b>	<b>49.442</b>	<b>25,0%</b>	<b>29.890</b>	<b>15,1%</b>	<b>73.015</b>	<b>36,9%</b>	<b>31.419</b>	<b>15,9%</b>	<b>197.709</b>	<b>100%</b>

(han sido eliminados los empleos en los que no consta la rama de actividad)

Así las cosas, las actividades de los servicios constituyen la base principal de la economía de Toledo y de su entorno, representando más del 82 por 100 del empleo. A esta cifra contribuyen de manera muy especial los más de 20.000 empleos radicados en la ciudad de Toledo vinculados a la administración, la sanidad o la educación (servicios de no-mercado), o lo que es lo mismo, 1 de cada 3 puestos de trabajo del área metropolitana. En todo caso, el resto de servicios (personales o a empresas) constituyen el principal yacimiento de empleo, con más de 26.000 trabajadores dados de alta en la Seguridad Social a finales del año 2003, principalmente en Toledo-ciudad, pero con cifras ya significativas en algún otro municipio (Olías del Rey).

La construcción se mueve en valores menores que la media provincial (8,1 por 100 frente a 15,1 por 100), si bien adquiere un fuerte peso en los municipios del entorno metropolitano, llegando en algún caso (Cabañas de la Sagra y Mocejón) a constituirse en la actividad principal.

El porcentaje de población ocupada en la agricultura y la ganadería representa cifras muy bajas, tanto en términos absolutos como relativos, si bien el entorno sur metropolitano todavía mantiene porcentajes asimilables a los del conjunto provincial, no así la ciudad de Toledo ni los municipios al norte del Tajo.

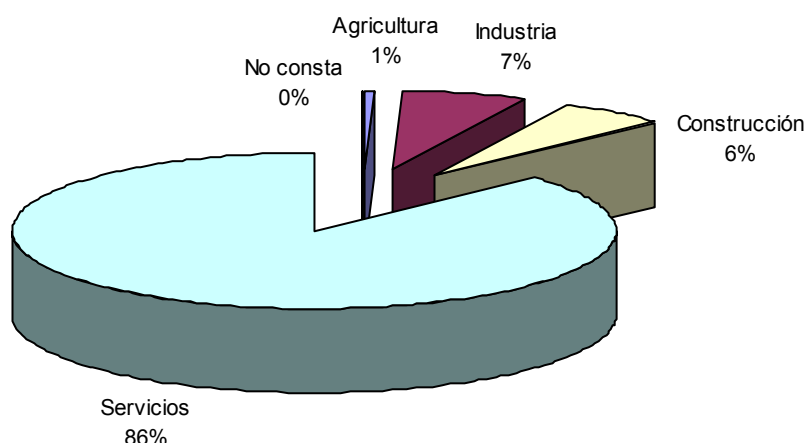
***Distribución por sectores económicos: establecimientos y empleo  
(Municipio de Toledo)***

<b>Sectores</b>	<b>Establecimientos</b>		<b>Empleo</b>	
	<b>nº</b>	<b>%</b>	<b>nº</b>	<b>%</b>
Agricultura	14	0,4	271	0,5
Industria	213	6,0	3.304	6,6
Construcción	251	7,1	2.934	5,9
Servicios	3.070	86,4	43.495	86,9
No consta	7	0,2	44	0,1
<b>Total</b>	<b>3.555</b>	<b>100,0</b>	<b>50.048</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

La preponderancia del sector servicios se hace más patente en la ciudad del Tajo. La debilidad de la base industrial urbana, junto con la poca importancia de la construcción como fuente de empleo, hacen que la población dedicada a los servicios se aproxime al 90 por 100.

**DISTRIBUCIÓN DEL EMPLEO POR SECTORES (2003)**



**Distribución por sectores industriales: establecimientos y empleo (Municipio de Toledo)**

Sectores industriales	Establecimientos		Empleo		Nº empleos por establecimiento
	nº	%	nº	%	
Industria agroalimentaria	32	15,0	618	18,7	19
Industria química y papelera	33	15,5	579	17,5	18
Fabricación material electrónico	4	1,9	517	15,6	129
Fabricación de productos metálicos	31	14,6	344	10,4	11
Edición, artes gráficas	31	14,6	332	10,0	11
Producción y distribución de energía eléctrica	8	3,8	262	7,9	33
Industria del muebles, madera y corcho	28	13,1	165	5,0	6
Fabricación de maquinaria y material eléctrico	6	2,8	111	3,4	19
Fabricación de otros productos minerales	6	2,8	77	2,3	13
Industria de la construcción de maquinaria	8	3,8	61	1,8	8
Fabricación de vehículos de motor y material de transporte	5	2,3	54	1,6	11
Captación, depuración y distribución de agua	4	1,9	54	1,6	14
Extracción de minerales no metálicos	5	2,3	43	1,3	9
Metalurgia	2	0,9	34	1,0	17
Industria textil, de la confección y de la peletería	4	1,9	27	0,8	7
Otros	6	2,8	26	0,8	4
<b>Total municipio de Toledo</b>	<b>213</b>	<b>100,0</b>	<b>3.304</b>	<b>100,0</b>	<b>16</b>

Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

La industria genera más de 3.300 empleos, localizados en 213 establecimientos. Predomina, por tanto, la pequeña y mediana industria, y sólo en la fabricación de material electrónico aparecen centros de trabajo de mayores dimensiones. Es una industria diversificada, sin un predominio claro de ningún sector. No obstante, tres ramas de actividad (agroalimentaria, química y de fabricación de material electrónico) concentran más de la mitad del empleo.

**Distribución por actividades de servicios: establecimientos y empleo  
(Municipio de Toledo)**

<b>Actividades</b>	<b>Establecimientos</b>		<b>Empleo</b>		<b>Nº empleos por establecimiento</b>
	<b>nº</b>	<b>%</b>	<b>nº</b>	<b>%</b>	
Administración pública y defensa	152	5,0	11.464	26,4	75
Actividades sanitarias y veterinarias	142	4,6	7.351	16,9	52
Otras actividades empresariales	402	13,1	5.515	12,7	14
Comercio al por menor	619	20,2	3.412	7,8	6
Hostelería	351	11,4	2.912	6,7	8
Intermediación financiera y actividades anexas	56	1,8	2.829	6,5	51
Actividades asociativas	221	7,2	1.609	3,7	7
Educación	102	3,3	1.363	3,1	13
Actividades recreativas, culturales y deportivas	85	2,8	1.052	2,4	12
Comercio al por mayor	142	4,6	974	2,2	7
Transporte terrestre y actividades anexas	96	3,1	943	2,2	10
Correos y telecomunicaciones	18	0,6	753	1,7	42
Venta y reparación de vehículos	90	2,9	651	1,5	7
Seguros y planes de pensiones	44	1,4	649	1,5	15
Actividades de saneamiento público	9	0,3	560	1,3	62
Actividades diversas de servicios personales	121	3,9	558	1,3	5
Personal doméstico	304	9,9	372	0,9	1
Actividades inmobiliarias	81	2,6	321	0,7	4
Actividades informáticas	20	0,7	90	0,2	5
Investigación y desarrollo	6	0,2	78	0,2	13
Alquiler de maquinaria y equipo	9	0,3	39	0,1	4
<b>Total municipio de Toledo</b>	<b>3.070</b>	<b>100,0</b>	<b>43.495</b>	<b>100,0</b>	<b>14</b>

Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

La base económica de Toledo se fundamenta en la potencia del sector servicios, y con una importancia fundamental, en el numeroso empleo vinculado de un modo u otro a la administración. En la capital regional se ubican más de 20.000 empleos públicos, incluyendo tanto la actividad administrativa de consejerías, ayuntamiento y otros servicios públicos, como la relacionada con su estructura dotacional (sanitaria y educativa, preferentemente).

**Agrupación por sectores de la actividad de servicios  
(Municipio de Toledo)**

<b>Sectores</b>	<b>Establecimientos</b>		<b>Empleo</b>		<b>Nº empleos por establecimiento</b>
	<b>nº</b>	<b>%</b>	<b>nº</b>	<b>%</b>	
<b>SERVICIOS DE NO MERCADO</b>	<b>402</b>	<b>13,1</b>	<b>20.256</b>	<b>46,6</b>	<b>50</b>
Administración pública y defensa	152	5,0	11.464	26,4	75
Actividades sanitarias y veterinarias	142	4,6	7.351	16,9	52
Educación	102	3,3	1.363	3,1	13
Investigación y desarrollo	6	0,2	78	0,2	13
<b>SERVICIOS DE MERCADO</b>	<b>2.668</b>	<b>86,9</b>	<b>23.239</b>	<b>53,4</b>	<b>9</b>
Comercio	761	24,8	4.386	10,1	6
Servicios a empresas y personales	1.359	44,3	14.587	33,5	11
Hostelería	351	11,4	2.912	6,7	8
Transportes	96	3,1	943	2,2	10
Inmobiliarias y alquileres	81	2,6	321	0,7	4
Tecnologías de la información	20	0,7	90	0,2	5
<b>Total municipio de Toledo</b>	<b>3.070</b>	<b>100,0</b>	<b>43.495</b>	<b>100,0</b>	<b>14</b>

Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

En todo caso, y a pesar de esta importancia del terciario público, las mayores cifras de empleo se establecen en relación con los servicios de mercado. Los servicios personales y a empresas son el sector más numeroso, apareciendo a continuación el comercio y la hostelería. Evidentemente, Toledo juega un papel de suministrador de servicios importante para la población de su entorno, y de ahí una parte considerable de estas cifras, pero no hay que olvidar igualmente la importancia que la actividad turística puede desempeñar en la actividad económica y en el empleo global.

### **El efecto de las nuevas infraestructuras**

El efecto territorial previsible de las nuevas infraestructuras en los municipios limítrofes con Toledo en la orilla Norte se ha descrito a grandes rasgos en el capítulo sobre el corredor de La Sagra. En los municipios situados al sur, el efecto de barrera que hasta ahora ha jugado el Tajo, rompiendo la continuidad de la llanura de la Sagra, ha provocado dinámicas diferenciadas. Se ha producido una mayor especialización de estos municipios hacia la función residencial.

Las nuevas infraestructuras que se plantean con afecciones sobre esta zona mejorarán sustancialmente la accesibilidad, al mejorar las condiciones de la actual carretera CM- 400 con la construcción de la autovía de los Viñedos. La

posición relativamente descentrada de esta autovía respecto a los municipios del Sur del entorno metropolitano se ve compensada por el proyecto de ronda suroeste. Esta vía conecta la ciudad con todas las carreteras de salida hacia el Sur partiendo de la zona noroccidental de Toledo mediante un nuevo puente sobre el Tajo.

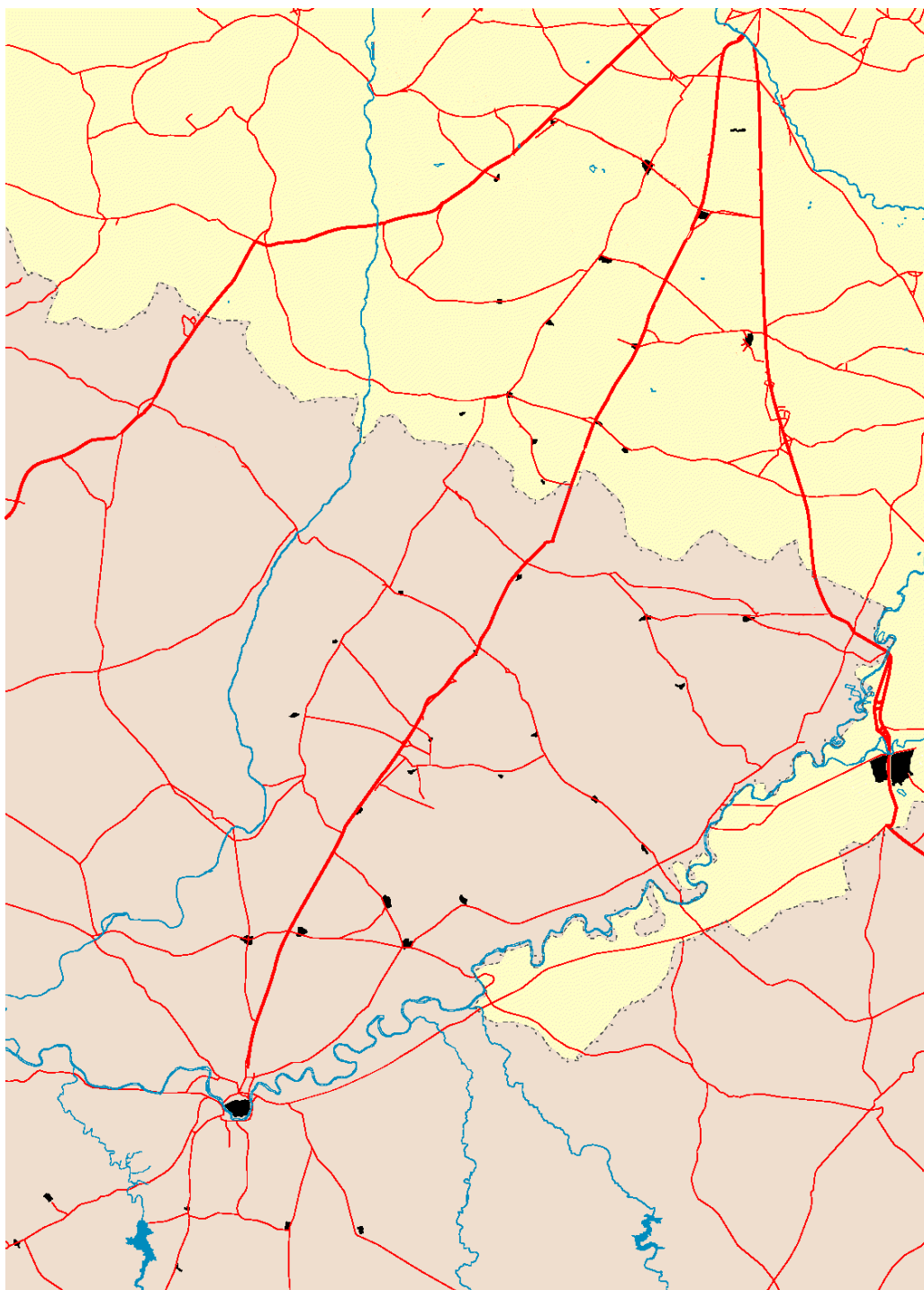
## **2.5. El planeamiento urbanístico vigente en el entorno de Toledo**

Se ha procedido al estudio del planeamiento vigente en los municipios próximos al trazado de la autovía A-42 y del entorno sur de Toledo, con el objeto de caracterizar sus determinaciones y su influencia en el futuro modelo territorial. La mayoría de los planes han sido aprobados entre 1992 y 1998, por lo que todavía están pendientes de adaptación a la legislación regional en materia urbanística.

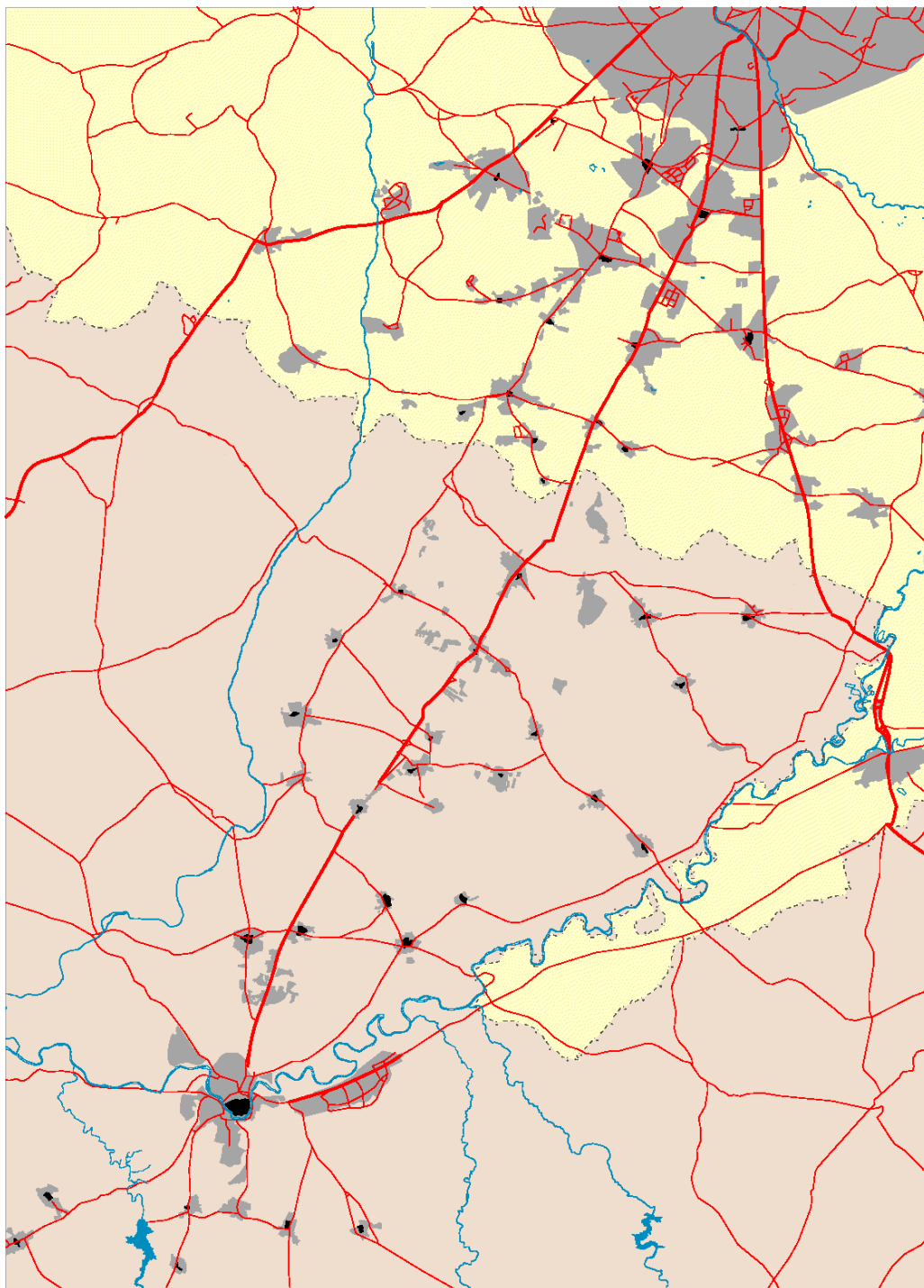
La situación del planeamiento debe entenderse dentro de la perspectiva histórica de ocupación del territorio comprendido entre Toledo y Madrid en los últimos 50 años. En este periodo, un área eminentemente agraria se ha convertido en un territorio desestructurado en el que no existe un planteamiento de ordenación de conjunto, pese a los intentos ya reseñados en torno a la década de 1970.

Desde finales de la década de 1950, los municipios situados en torno al eje de la carretera Madrid- Toledo han multiplicado la ocupación de suelo por usos urbanos por un factor mayor de 60. La actual proporción entre suelo urbano y urbanizable es cercana a 1/1, aunque cuanto más se avanza hacia el sur más se desequilibra a favor del suelo urbanizable o de su agregación con el suelo urbano no consolidado, forma casi exclusiva de crecimiento en algunos municipios. Este crecimiento no se ha repartido de manera uniforme, concentrándose en su gran mayoría en los municipios del Sur Metropolitano. Este proceso, además, se ha realizado de forma poco ordenada, situación que en corre el riesgo de repetirse en el Norte de la provincia de Toledo.

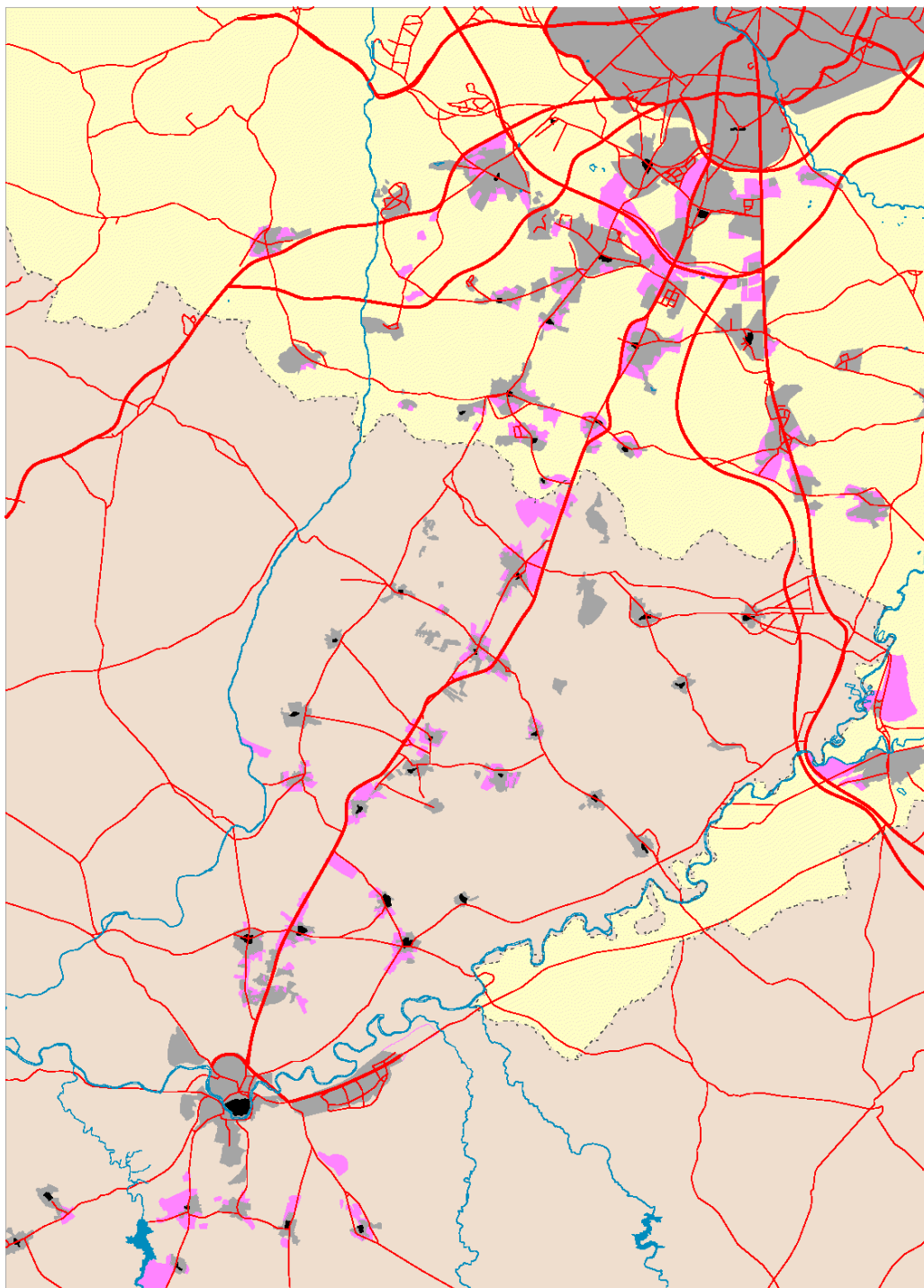




Hacia 1960, la comarca de La Sagra presenta una estructura de núcleos eminentemente rurales, ligados a la base económica agraria tradicional



Hacia finales de la década de 1970, el crecimiento de los municipios del sur metropolitano de Madrid es ya patente. En La Sagra aparecen algunas actuaciones irregulares.



A principios del siglo XXI, el proceso de ocupación del territorio se acrecienta, facilitado por la red viaria de alta capacidad. El Sur Metropolitano tiende a compactarse, mientras que La Sagra toledana muestra una tendencia al crecimiento disperso



Asentamientos en entorno rústico en el límite Yuncler- Numancia de la Sagra. Clasificados como suelo urbano, muestran claramente una tendencia a la urbanización dispersa.

El planeamiento urbanístico vigente en los municipios cercanos a la autovía A-42 presenta rasgos propios de un territorio en el que aún perviven formas de ocupación del territorio basadas en procesos al margen del planeamiento. Las urbanizaciones en suelo rústico son el testimonio de un periodo de crecimiento al margen de toda lógica territorial. En los planeamientos municipales en vigor estas urbanizaciones se suelen asimilar a suelo urbano. La misma lógica de ocupación de acuerdo con la configuración de la parcela agraria original se mantiene, en algunos casos, para nuevos sectores de suelo urbanizable sobre suelos no ocupados en posiciones aisladas de los núcleos tradicionales.



El tramo de la N-401 Illescas- Yuncos, junto con el núcleo de Numancia de la Sagra, presenta la mayor complejidad territorial de la comarca. El trazado de la nueva autopista A-42 pasando entre los dos núcleos principales añade aún más complejidad a la situación.

Se detecta la convivencia de crecimientos ordenados de dimensión relativamente modesta en torno a los núcleos, dentro de una lógica de suelo urbano no consolidado en la mayor parte de los casos, con modos de crecimiento al margen del planeamiento urbanístico, reconducidos en época reciente hacia la legalidad a través de su clasificación como suelo urbano pero con importantes afecciones ambientales y una clara tendencia a la urbanización dispersa del territorio.

El dimensionamiento del suelo urbanizable, tanto en superficie clasificada como en capacidad edificatoria, no responde a patrones uniformes, aunque si hay una tendencia a aprovechar la oportunidad de localización que suponen los accesos a la A-42 o al trazado de la N-401 que conserva las características convencionales para implantar operaciones de actividad económica. Debido a ello, las zonas con mayor complejidad urbanística son el tramo Illescas- Yuncos, con una clara tendencia a la configuración de un corredor de actividades económicas entre ambos núcleos, y el acceso a Toledo a través de Olías del Rey. En lo que se refiere a las áreas de crecimiento residencial, se disponen por regla general en continuidad con el núcleo existente, en crecimientos concéntricos que en ocasiones se clasifican, por su mayor facilidad de gestión, como suelo urbano no consolidado.

El conjunto de los planes municipales vigentes en los municipios estudiados al Norte de Toledo muestra los siguientes valores agregados:

- 27.897 viviendas. El 63% corresponden a suelo urbanizable-apto para urbanizar
- 602 hectáreas de suelo urbano no consolidado, el 60% del cual se destina a uso residencial.
- 1.421 hectáreas de suelo urbanizable- apto para urbanizar, el 58% del cual se destina a uso residencial

El planeamiento urbanístico vigente en los municipios situados al sur de Toledo muestra lógicas de crecimiento diferenciadas, tanto respecto de lo que ocurre al Norte como entre estos propios municipios. Mientras Argés y Cobisa muestran una cierta tradición de crecimiento a través de urbanizaciones residenciales agrupadas en torno a su núcleo original, con suelo clasificado como urbanizable, en Guadamur y Polán se aprecia un protagonismo mayor del suelo urbano no consolidado. En el caso de Layos se aprecia una actuación residencial de grandes dimensiones que aprovecha la presencia del embalse de Guajaraz

como elemento de atractivo, en torno a la implantación de un campo de golf y con los parámetros propios de este tipo de desarrollos. Una cierta dinámica de acercamiento al embalse también es apreciable en Argés, aunque desde planteamientos más convencionales.



Núcleo urbano de Argés. Se aprecia el crecimiento en continuidad con el casco.

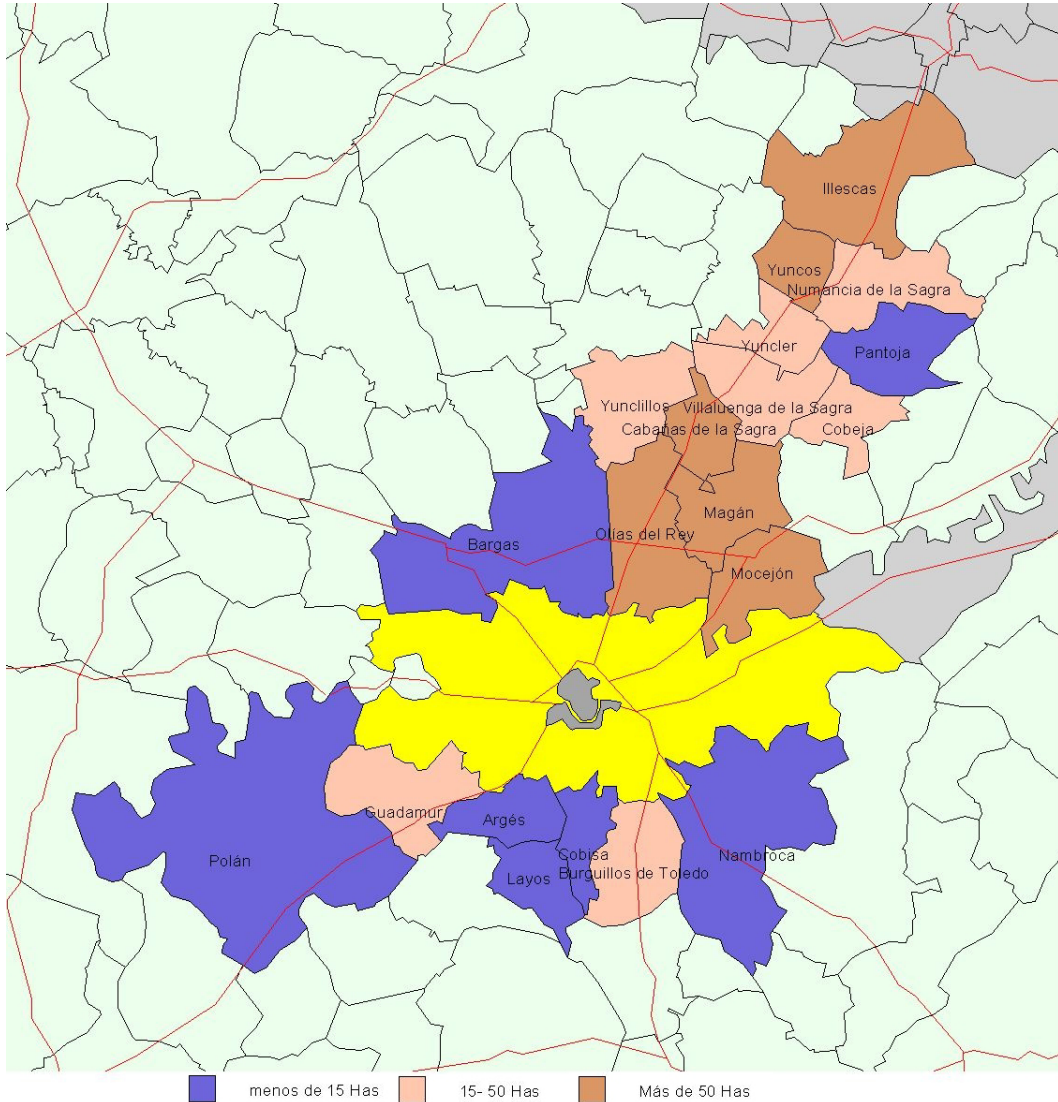
Resulta apreciable una categoría de zonas residenciales de baja densidad que se implantan en las carreteras de acceso a Toledo, justo en el límite de término, como en los bordes de la A-42 en Olías o en la urbanización Las Nieves en Nambroca. Este último municipio se ve condicionado urbanísticamente por la presencia de la carretera CM-400 y el trazado de la nueva autovía de los Viñedos, siendo además el punto de partida de la nueva ronda suroeste prevista por la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha. Esta ronda afecta además a los municipios de Toledo, Argés, Cobisa y Burguillos, sin que por el momento se hayan aprobado modificaciones o revisiones de planeamiento en su recorrido.

El conjunto de los planes municipales vigentes en los municipios estudiados al Sur de Toledo muestra los siguientes valores agregados:

- 11.759 viviendas. El 72% corresponden a suelo urbanizable-apto para urbanizar
- 210 hectáreas de suelo urbano no consolidado, el 83% del cual se destina a uso residencial.
- 687 hectáreas de suelo urbanizable- apto para urbanizar, el 88% del cual se destina a uso residencial

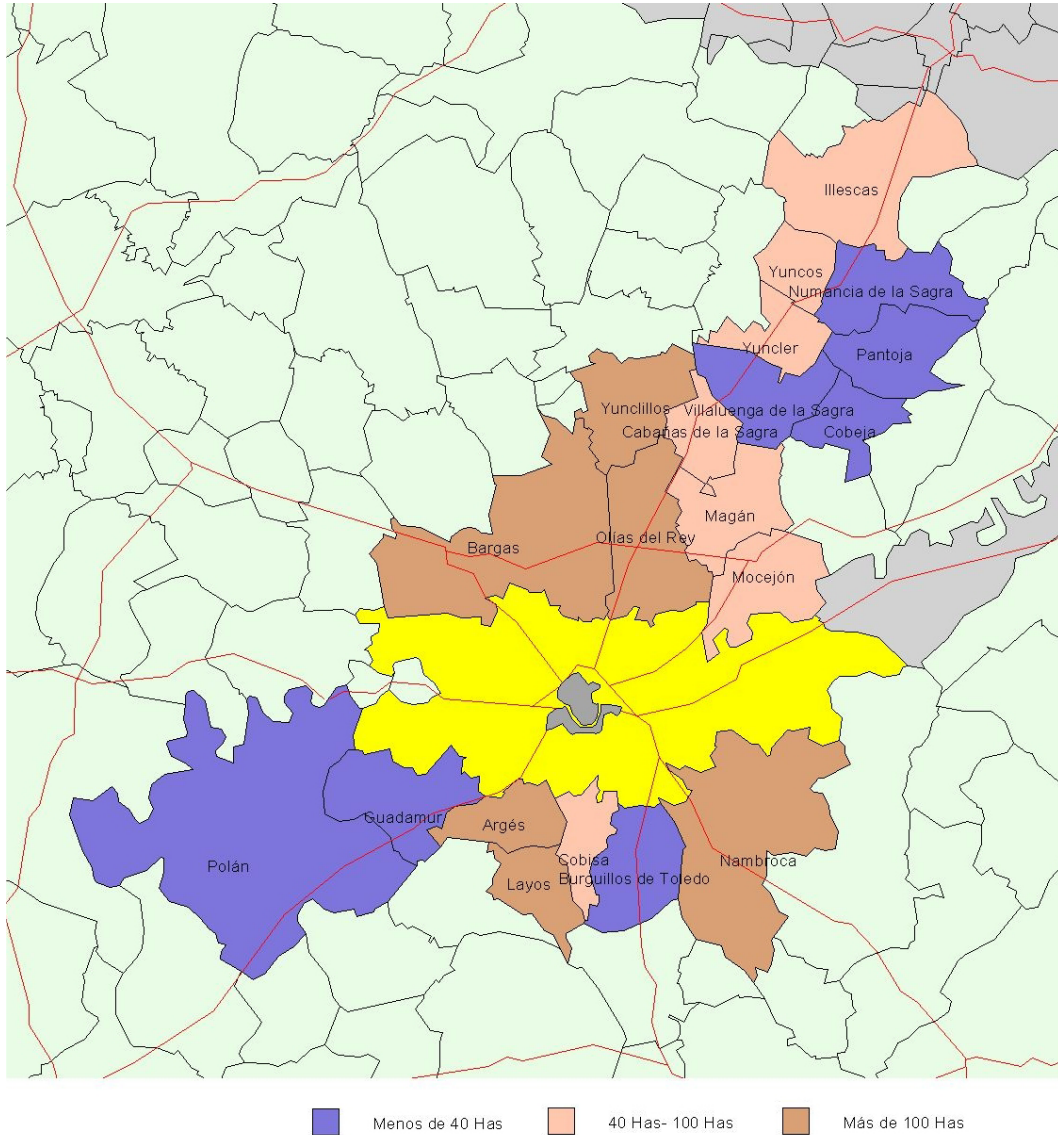
Los siguientes gráficos expresan los principales parámetros numéricos de los documentos de planeamiento municipal en vigor. Se trata de gráficos de elaboración propia basados en los datos disponibles en febrero de 2004. En todos los gráficos se ha resaltado el municipio de Toledo en color amarillo para facilitar su identificación.





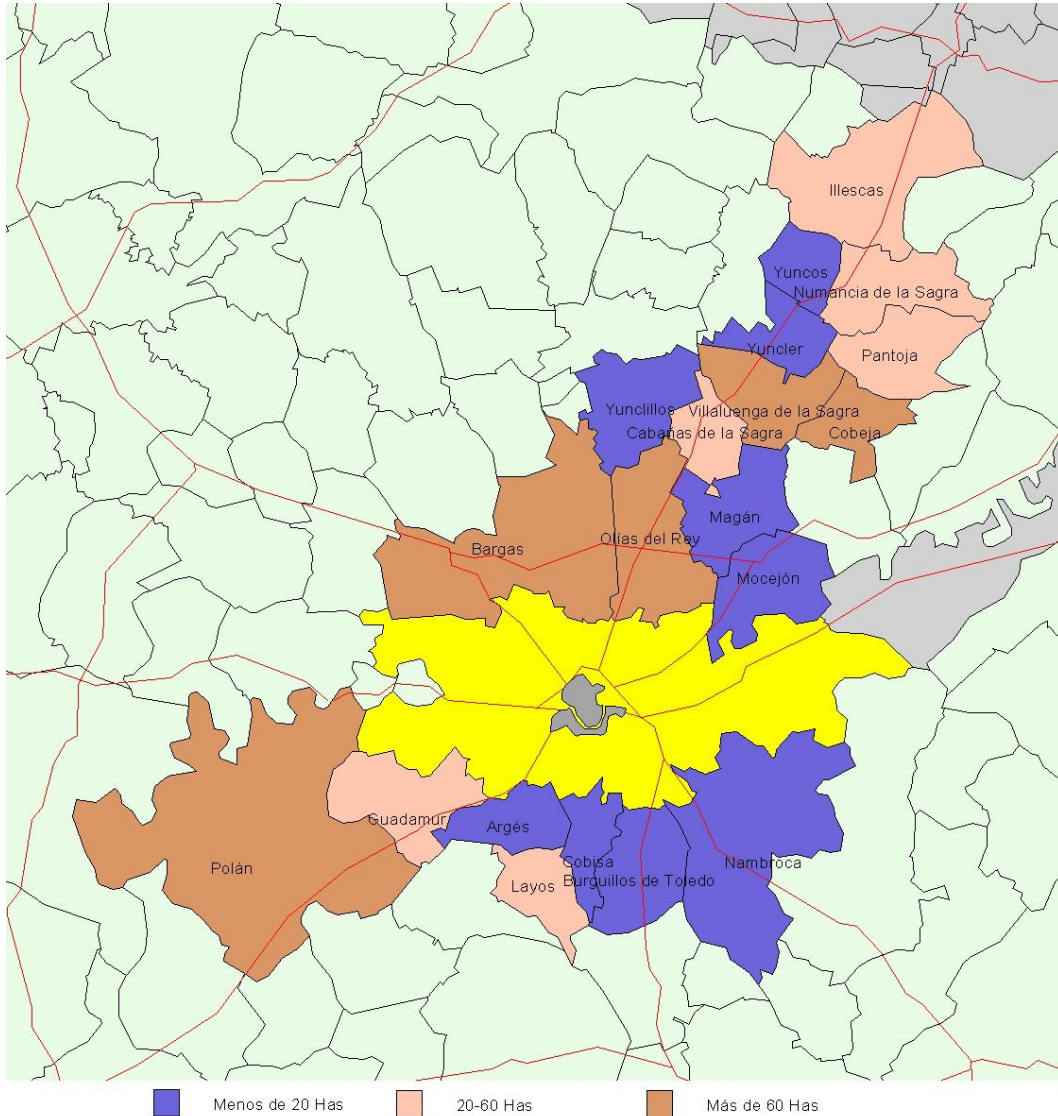
**Suelo urbanizable y apto para urbanizar para actividades económicas**

La concentración más importante de suelo urbanizable y apto para urbanizar para uso de actividades económicas se produce en los municipios más cercanos a la autovía A-42, apreciándose una menor intensidad en las zonas centrales del corredor (Yuncos, Villaluenga, Yuncillos, Cobeja, Numancia). Illescas, Magán y Olías del Rey presentan los valores más altos de suelo clasificado para este uso, con valores en torno a las 100 hectáreas. Al Sur, en Polán, Cobisa y Layos no existe previsión de suelo de esta clase para usos de actividades económicas.



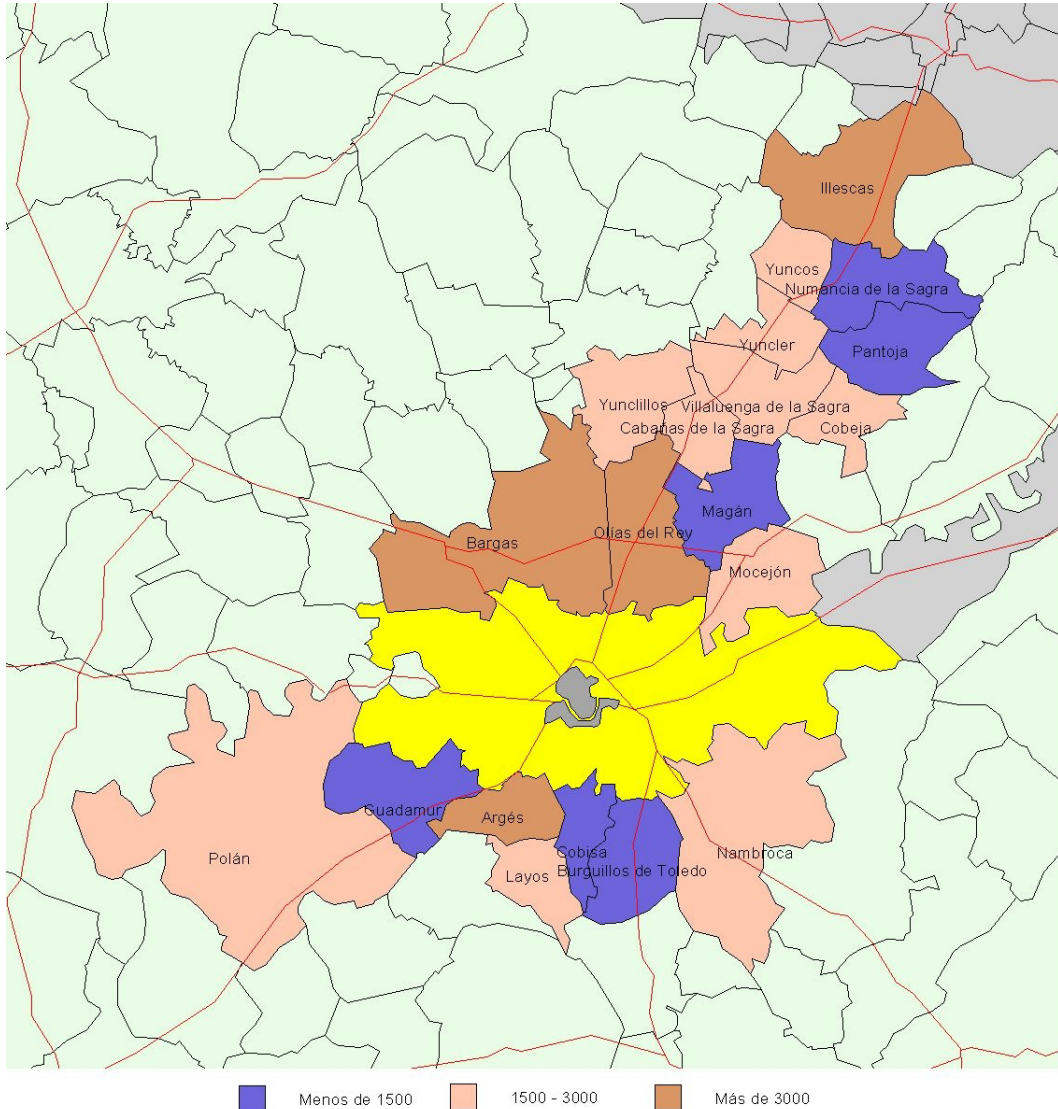
**Suelo urbanizable y apto para urbanizar residencial**

El suelo residencial se concentra, en los municipios estudiados de La Sagra, al Noroeste de Toledo. La zona central del corredor vuelve a presentar los valores más reducidos en términos de capacidad de suelo. Olías presenta el mayor valor al Norte de Toledo, con más de 150 Hectáreas. En el Sur, Layos presenta la mayor superficie, con 253 Has, debido al desarrollo extensivo ligado al campo de Golf. Polán es el único municipio del Sur que no cuenta con suelos de esta clase y calificación.



Suelo urbano no consolidado y unidades de actuación en suelo urbano para actividades económicas

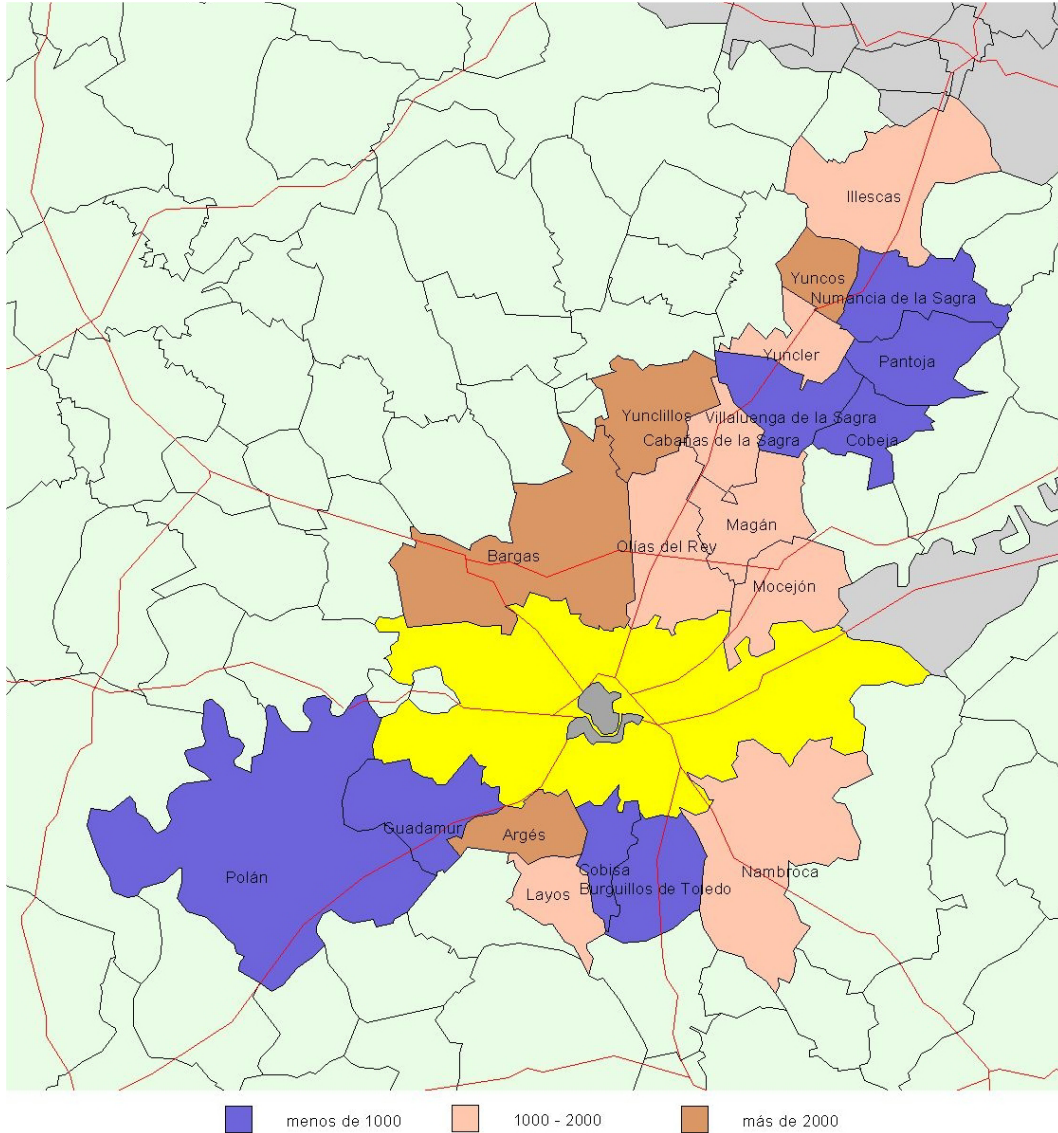
En el Norte, Villaluenga de La Sagra presenta la mayor superficie de suelo urbano no consolidado para actividades económicas, en contraposición con el escaso peso del suelo apto para urbanizar destinado a este uso en el municipio. Esta circunstancia se reproduce en varios municipios, al resultar más abordable para las empresas locales abordar la gestión de las pequeñas unidades de ejecución en suelo urbano que los sectores de suelo urbanizable. En el Sur, Polán es el único municipio con suelo de esta clase para actividades económicas.



Capacidad total de vivienda por municipios, en número de unidades

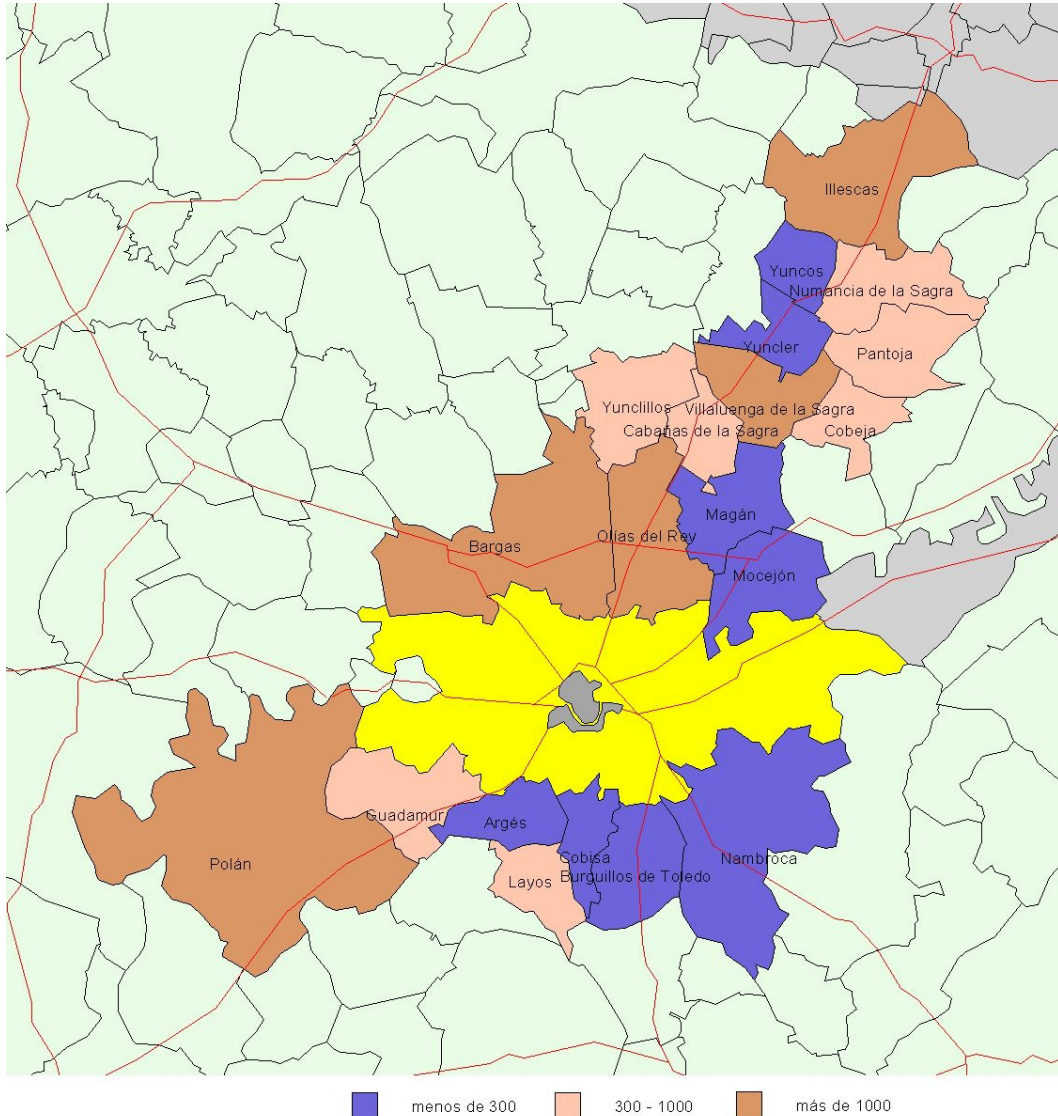
En términos de capacidad total (suelos urbano no consolidado y urbanizable), se aprecia que Bargas, Olías e Illescas son los municipios con más capacidad. Bargas cuenta con suelos clasificados para cerca de 5.000 viviendas, Illescas para cerca de 4.000 y Olías para más de 3.000. Se aprecia, igualmente, que la zona central del corredor de la A-42 presenta capacidades relativamente menores, reproduciéndose en términos de capacidad residencial su posición de frontera entre las áreas de influencia de Madrid y Toledo ya reseñada en términos de empleo. En el Sur Argés, con 4.500 viviendas, es el municipio con mayor capacidad, seguido de Nambroca con menos de la mitad de dicha

cantidad, de Polán con 1.700 exclusivamente en suelo urbano y de Layos con una cifra levemente inferior.



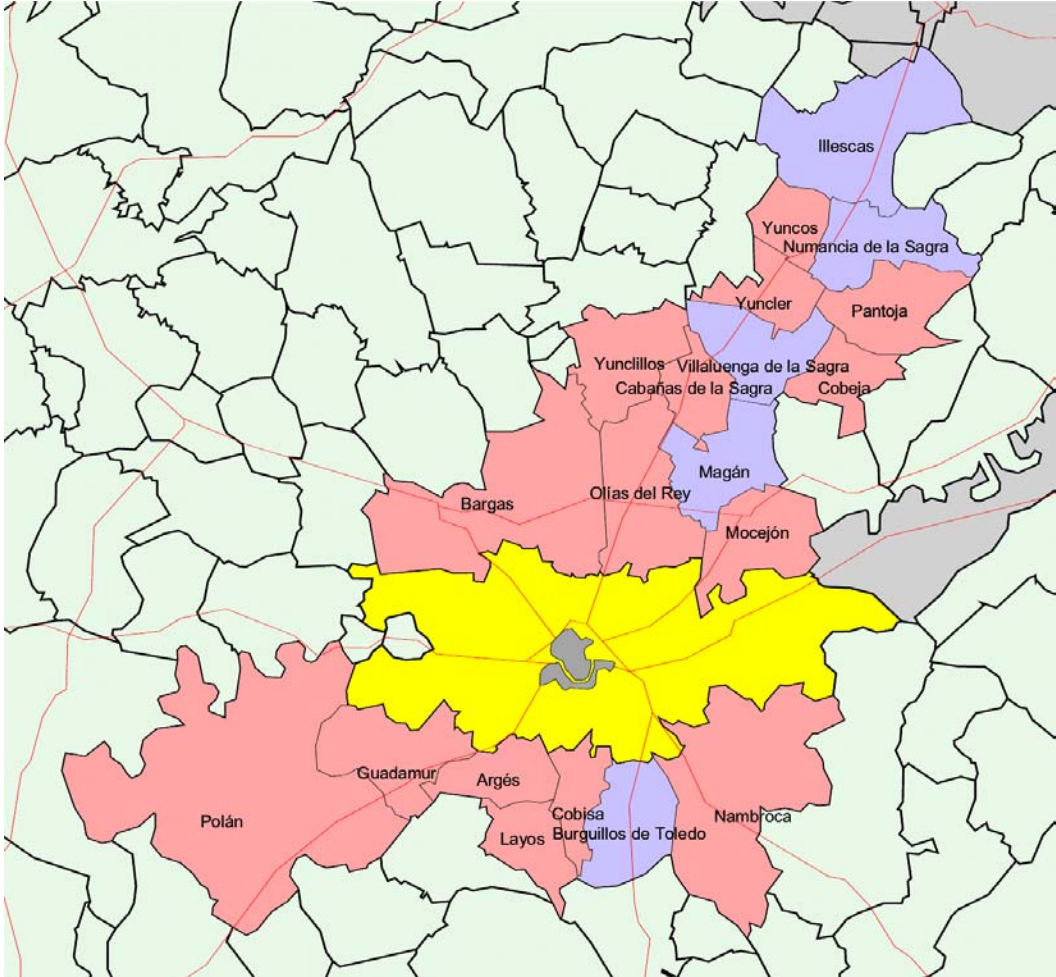
#### Capacidad de vivienda en suelo urbanizable

La capacidad de vivienda en suelo urbanizable es especialmente notable en algunos municipios del Norte (Yuncillos, Yuncos) en los que la capacidad total no es tan importante en términos relativos. En el Sur Argés, Nambroca y Layos concentran el 88% de la capacidad agregada.



Capacidad de vivienda en suelo urbano no consolidado y unidades de actuación en suelo urbano

La capacidad de vivienda en suelo urbano no consolidado confirma las diferentes estrategias de desarrollo urbanístico, a través de suelo urbanizable o de suelo urbano a través de ámbitos más reducidos y fáciles de gestionar. Únicamente los municipios de cierto tamaño (Bargas, Olías, Illescas) presentan capacidades de crecimiento importantes en todas las categorías. El caso de Polán es singular, pues su elevada capacidad, sólo superada por Bargas e Illescas, corresponde al total de su posibilidad de crecimiento residencial al carecer de suelo urbanizable.



Prioridad en la clasificación de suelo. Cociente entre suelos residenciales e industriales, agregando totales de suelos urbanos no consolidados y urbanizables/ aptos para urbanizar. Los municipios representados en color rojo cuentan con más de un 50% de suelo destinado a usos residenciales, mientras que los marcados con color azul cuentan con más de un 50% de suelo destinado a actividades económicas.

Se confirma la mayor especialización del corredor de la A-42 en usos de actividad económica, dentro de un esquema de usos más equilibrado (únicamente en términos relativos) que el de los municipios situados al sur de Toledo.

### **3 UN CENTRO PENINSULAR EQUILIBRADO: FORTALECER LA CENTRALIDAD DE TOLEDO**

#### **3.1 Introducción. El alcance de las propuestas**

El objetivo del presente documento es la definición de criterios para la redacción del Plan de Ordenación Municipal de Toledo (POM) teniendo en cuenta el contexto territorial amplio en el que se desarrollan las principales dinámicas que afectan a la ciudad. Existe una evidente y justificada expectación ante nuevos proyectos infraestructurales, y es el momento de reflexionar sobre:

- Como encauzar el potencial que implican estas ingentes inversiones públicas en carreteras y ferrocarriles para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.
- Las necesidades de infraestructuras que no están programadas pero pueden propiciar sinergias claras con las que si lo están y con el desarrollo del tejido productivo local.
- Las posibilidades de Toledo y su comarca, desde una posición dependiente en términos funcionales del área funcional de Madrid, de optar a un modelo territorial de más calidad.
- El reparto sobre el territorio del Norte de la provincia de Toledo de un crecimiento demográfico basado en la llegada de habitantes procedentes del área metropolitana de Madrid.
- Las opciones de ordenación del propio POM a la hora de organizar el desarrollo del municipio de Toledo.

Las determinaciones del Plan de Toledo sólo tienen un carácter vinculante sobre el término municipal. Por tanto, las propuestas deben entenderse, en ausencia de documentos de ordenación territorial, como aportaciones para la reflexión sobre un ámbito sometido a transformaciones profundas y sobre cuales pueden ser las políticas más acertadas para hacer de la ciudad y su entorno un lugar más atractivo para residir, trabajar y disfrutar.

La Ley 2/1998, de 4 de junio, de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla La Mancha (LOTAU) establece, en su artículo 18, la



figura del Plan de Ordenación del Territorio (POT) como instrumento de planeamiento a escala territorial. El objetivo principal de un POT es la organización racional y equilibrada del territorio y, en general, de los recursos naturales que procure la articulación, integración y cohesión tanto interna como con el resto de España de la Comunidad Autónoma. Para ello, define la disposición de las actividades y usos para asegurar una adecuada calidad de vida y un desarrollo sostenible de su ámbito de actuación.

El POT debe definir un modelo territorial que cumpla, al menos, una de las siguientes funciones:

**Definición de objetivos y criterios de coordinación general para la formulación del planeamiento municipal**

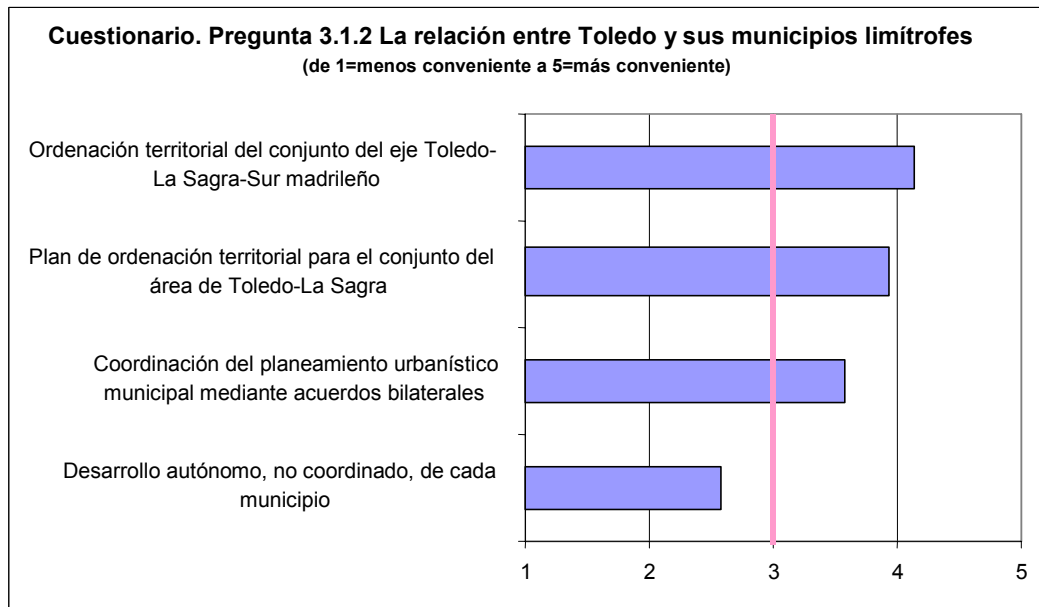
**Determinación de objetivos de carácter territorial y criterios de compatibilidad espacial de las actuaciones sectoriales de las Administraciones Públicas.**

**Previsiones espaciales precisas, incluso reservando suelo, para actuaciones y proyectos de las Administraciones Públicas o de interés regional.**

De acuerdo con la LOTAU, el ámbito del POT puede abarcar la totalidad o parte del territorio de la Comunidad Autónoma. En la actualidad está en curso de redacción el POT del Corredor del Henares, que supone la primera experiencia de esta naturaleza a escala regional.

Resulta deseable que en un futuro próximo se plantee desde la Junta de Comunidades de Castilla- La Mancha una definición de criterios de estrategia territorial a escala regional, que sirvan de referencia para la redacción de POT para los espacios de la región sometidos a mayores tensiones de transformación. Los resultado del cuestionario participativo respondido por expertos locales muestra un consenso en la conveniencia de adoptar esta

medida, tal y como se puede apreciar en el gráfico inferior, en todo caso mayor que el que suscitan políticas basadas en el desarrollo en solitario de cada municipio o los acuerdos bilaterales.



### **3.2 El papel de Toledo y su entorno en el sistema central de ciudades**

El análisis de la situación actual muestra que en los últimos 20 años, entre los municipios de la Comarca de La Sagra (entre la A-4 y la A-42) y los limítrofes con Toledo por el Sur el crecimiento conjunto de población equivale a la de una ciudad media como Tomelloso o Valdemoro. Por otra parte, en estos municipios hay suelo clasificado suficiente para un crecimiento conjunto superior a la actual población de la capital provincial. El mantenimiento de las tendencias en curso supondría una continuación en el norte de la provincia de Toledo del modelo madrileño de ocupación del territorio de los últimos años, en mancha de aceite, siguiente círculos concéntricos desde Madrid.

El problema de ese modelo de crecimiento no estriba en el hecho de que Madrid sea el centro de atracción en lugar de la capital provincial, ni siquiera en el hecho de que algunos municipios de La Sagra crezcan a más velocidad que Toledo. El problema está en que el propio modelo es desordenado, supone un coste ambiental e infraestructural considerable y, de continuar, supondrá la exportación al Norte de Toledo de problemáticas urbanísticas de las que, con un gran costo económico (inversión pública) y social (déficit dotacional), están saliendo ahora con décadas de retraso los municipios del suroeste metropolitano de Madrid.

La solución más aconsejable, en línea con las propuestas de la Estrategia Territorial Europea, pasa por una ordenación del territorio siguiendo criterios de sostenibilidad económica, social y ambiental. Esta ordenación requiere un modelo territorial claro, tanto a escala del conjunto del sistema central de ciudades como, desde una visión más local, para el norte de la provincia de Toledo.

La evolución reciente del sistema central de ciudades muestra que Madrid sigue ejerciendo un claro dominio sin que, pese a los reiterados intentos que se han sucedido en diversos momentos durante los últimos 50 años, se haya logrado una política efectiva de descongestión. En su lugar, las tendencias de fondo apuntan hacia una pérdida de densidad en el núcleo central, más acusada en términos demográficos que de empleo, que se corresponde con la progresiva transferencia de los efectivos y puestos de trabajo hacia los municipios del entorno en un proceso que avanza por oleadas sucesivas. La evolución de

Madrid hacia un sistema urbano policéntrico no es tal, salvo que se acepte una importante reducción de contenido del concepto de centralidad.

Pese a su creciente cualificación urbana, las grandes ciudades que surgen en la corona metropolitana, en general con mayor población y número de empleos que las capitales de las provincias limítrofes, no presentan sin embargo una mezcla de funciones, circunstancias y tejidos que las haga reconocibles como centralidades claras a escala territorial. La intensidad de sus relaciones funcionales cotidianas con Madrid, facilitada por la proximidad y las sustanciales mejoras en las infraestructuras de comunicación, hace que presenten en general centralidades de carácter parcial: la centralidad comercial que pudieran presentar los cascos históricos se ha visto fuertemente mermada por las grandes implantaciones monofuncionales situadas en los puntos de máxima accesibilidad del sistema viario, mientras que las grandes dotaciones se emplazan también en general en lugares alejados de unos centros históricos generalmente muy reducidos en extensión y afectados por los problemas derivados de las épocas de crecimiento más acelerado. El equilibrio entre empleo y residencia tiende a alcanzarse en estos casos en el municipio como unidad estadística, pero no en un espacio urbano asimilable a la centralidad tradicional.

Frente al proceso territorial en curso desde hace 50 años en la región central, basado en el crecimiento de Madrid por desbordamiento, sigue siendo recomendable lo que la propia tradición de la ordenación territorial de este espacio regional ha mantenido repetidamente, aunque bajo formulaciones diferentes: la conformación de una estructura policéntrica. No obstante, es cada vez más patente que las razones que hacen deseable este cambio han pasado a ser de otro orden. La urgencia ya no es evitar la asfixia por congestión de Madrid, pues el proceso de descongestión está en marcha desde hace décadas y se ve reforzado por los precios inmobiliarios. El riesgo ahora consiste en que este proceso implique un “despilfarro” del territorio, en el que los problemas de congestión se vean sustituidos por unos costes de funcionamiento del sistema urbano desmedidos, debidos a una excesiva dispersión de los usos por el territorio. La sostenibilidad social, económica y ambiental del modelo territorial queda, en todo caso, claramente en entredicho.

En este panorama, las ciudades de las provincias limítrofes cuentan con claras oportunidades: su crecimiento, hasta el momento más pausado, presenta centralidades más claras. La concentración de funciones administrativas sobre

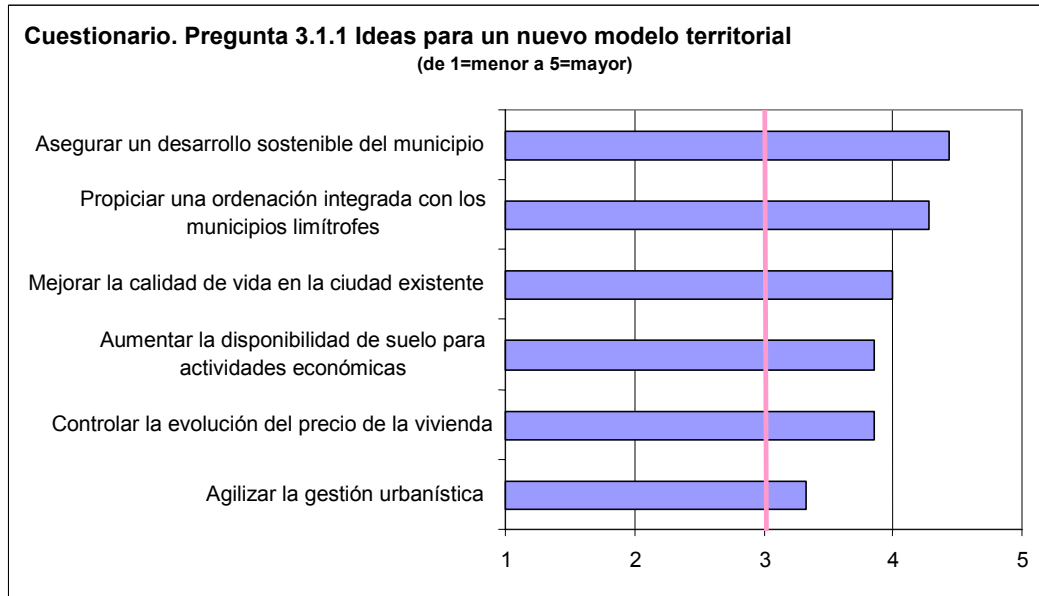
cascos históricos de valor, un papel importante en la configuración del sistema infraestructural a escala nacional, y una tradición urbana que aporta espacios representativos de calidad son elementos de peso. Su dimensión relativamente reducida en relación con el área metropolitana de Madrid supone una ventaja relativa, al permitir una mayor calidad de vida.

El caso de Toledo resulta especialmente ilustrativo de estas oportunidades. De entre las ciudades de las provincias limítrofes, es la más cercana a Madrid junto con Guadalajara. Este es un factor positivo a la hora de captar dinámicas procedentes de Madrid, pero a la vez implica el riesgo de la inclusión de Toledo como una pieza más, sin cualificación especial, dentro de ese territorio desestructurado en formación. Evitar este peligro no sólo pasa por las necesarias mejoras en el sistema infraestructural, sino también por la definición de una estrategia territorial que establezca prioridades claras para un desarrollo sostenible del territorio, sin olvidar que Madrid es el único polo dinámico sobre el que puede apoyarse este desarrollo en ausencia de dinámicas endógenas suficientes.

### **3.2.1 Principios para un cambio de modelo territorial**

#### ***Desarrollo sostenible del territorio comarcal***

Debe entenderse siempre el desarrollo sostenible de acuerdo con su definición como resultado de tres componentes: social, económico y ambiental. De hecho, las respuestas al cuestionario planteado a los expertos locales colocan al desarrollo sostenible como primera prioridad en la ordenación de este espacio, por encima incluso de factores como la mejora del precio de la vivienda o de la disponibilidad de suelo para actividades económicas.



Este principio requiere aplicar las siguientes líneas de actuación:

- Asegurar la preservación de los espacios naturales y rústicos de valor, organizando de acuerdo con la capacidad de cada ámbito su disfrute por la población
- Optimización del uso de suelos ya urbanizados en los que la obsolescencia de la edificación o la inadecuación de su uso a su posición respecto a áreas urbanas haya producido su abandono.
- Supeditación de la clasificación de nuevas áreas de crecimiento residencial a la existencia de un sistema de transporte público que garantice la adecuada movilidad para los nuevos residentes. Definición de un sistema de movilidad “blanda” (vías ciclables, circuitos peatonales) que reduzca las necesidades de medios motorizados.
- Prioridad a los crecimientos basados en usos mixtos, evitando la conformación de enclaves aislados sin otro uso que el residencial y buscando la posibilidad de una adecuada dotación de empleos locales.
- Prioridad a los crecimientos residenciales en continuidad con núcleos tradicionales.

- Supeditación de la clasificación de nuevas áreas de crecimiento para actividades económicas a una adecuada conexión con las redes de transporte público y con el sistema viario de alta capacidad evitando atravesar núcleos residenciales.
- Consideración de las condiciones de riesgo natural, como inundaciones, y tecnológico (ligado a actividades humanas) a la hora de definir nuevos crecimientos.

### ***Áreas de oportunidad territorial***

La definición de áreas de oportunidad permite plantear actuaciones estratégicas que tengan un efecto positivo sobre el conjunto del territorio, ayudando a definir un modelo claro de centralidades. Este principio requiere aplicar las siguientes líneas de actuación:

- Identificación de oportunidades relacionadas con el potencial del tejido económico existente, como la industria cerámica en La Sagra.
- Identificación de oportunidades de localización de actividades económicas ligadas a las nuevas infraestructuras de comunicación.
- Consideración del coste de movilidad en la definición de las áreas: son preferibles, por este orden, y siempre en emplazamientos con un adecuado servicio de transporte público:
  - Desarrollos de actividades económicas cercanos a núcleos residenciales tradicionales con una adecuada resolución de los bordes de transición entre usos y de movilidad por medios blandos (red peatonal, pistas ciclables).
  - Desarrollos de usos mixtos, conjugando residencia y empleo.
  - Desarrollos de actividades económicas con una conexión directa a redes viarias de alta capacidad.
- Política de calidad de diseño y de urbanización en la materialización de las nuevas operaciones urbanísticas ligadas a las áreas de oportunidad, logrando crear espacios competitivos a escala regional.

- Implicación de la iniciativa pública en el desarrollo de las áreas de oportunidad, como garantía de su adecuación al interés común.

### ***Resolución de déficit existentes***

Crear un entorno competitivo requiere resolver prioritariamente las debilidades estructurales existentes. Este principio requiere aplicar las siguientes líneas de actuación:

- Identificación de déficit infraestructurales, con especial atención a aquellos ligados a la movilidad de carácter local y a la calidad ambiental (vertidos, residuos).
- Identificación de déficit en materia de dotaciones y espacios libres.
- Definición de soluciones que permitan, en la medida de lo posible, su resolución a escala supramunicipal.

### **3.2.2 Un objetivo de calidad de vida para Toledo y su entorno**

La posición de Toledo en el sistema central de ciudades no debe medirse únicamente mediante grandes parámetros económicos, el aumento de la población o el nivel de precios inmobiliarios. El objetivo esencial para configurar un territorio atractivo es pensar en los ciudadanos y en el impacto sobre su vida cotidiana de las medidas propuestas. Ante un modelo general de dispersión del sistema urbano, es esencial propiciar una mejora sustancial en la calidad de vida en todo el territorio, asegurando que existe vivienda accesible a toda la población, trabajos suficientes en entornos dignos, una movilidad adecuada y la capacidad de disfrutar de este espacio.

### ***Residir***

En la actualidad, y de acuerdo con los datos expuestos en el capítulo de diagnóstico, en los municipios próximos a Toledo y al eje de la A-42 existe suelo clasificado por el planeamiento vigente para más de 30.000 viviendas, capacidad a la cual habrá que añadir la que defina el nuevo POM de Toledo. Una parte sustancial de estas viviendas corresponde a tipologías unifamiliares en entornos de baja densidad, generalmente reproduciendo las lógicas de movilidad en vehículo privado que utiliza el desarrollo metropolitano de Madrid. Es



aconsejable que en el futuro la oferta incluya una proporción importante de asentamientos de densidades medias, en las cuales es más viable plantear actuaciones con usos mixtos (residencia+ empleo, evitando la conformación de ciudades- dormitorio) y acceso a sistemas eficientes de transporte público.

Por otro lado, la mayor parte del desarrollo residencial reciente se basa en la vivienda libre. Mantener el atractivo de la zona requiere mantener un nivel de precios asequible. En todo caso, es aconsejable potenciar las actuaciones públicas en materia de promoción y protección de vivienda, sin descuidar en la definición de la capacidad necesaria, la proporción vivienda libre/protegida y el sistema dotacional y de movilidad al servicio de las áreas residenciales un estudio detallado de segmentos específicos de población:

- Discapacitados: es necesario considerar la discapacidad como una situación que puede afectar a cualquier ciudadano, de forma permanente o temporal, en algún momento de su vida: embarazo, accidente, tratamientos médicos. En el caso de Toledo, la existencia de establecimientos especializados en discapacidad puede incrementar las necesidades de alojamiento específicas. Debe velarse por la aplicación de los criterios de accesibilidad en la edificación recogidos en la legislación vigente, así como por un adecuado diseño de los espacios públicos y los sistemas de movilidad, evitando la exclusión de los ciudadanos afectados de la vida urbana.
- Estudiantes: la deseable potenciación de Toledo como polo universitario requiere la atención a la necesidad de residencia que implica. No es propiamente un problema de vivienda social, pero si que requiere una atención específica, pues puede absorber una parte sustancial de un mercado de alquiler relativamente reducido que también debe cumplir una función en la atención de otras necesidades. Al mismo tiempo, debe pensarse en la posibilidad de introducir tipologías residenciales que no se corresponden necesariamente con las usuales en el resto del mercado.
- Mayores: la proporción de residentes mayores de 60 años en ciertas zonas de la ciudad de Toledo alcanza valores importantes y sigue aumentando. Pero esta circunstancia, que en mucho menor medida también se da en otras poblaciones, se plantea también en otras áreas de La Sagra y en el entorno metropolitano de Toledo. Se trata del retorno

de poblaciones que emigraron en décadas pasadas al área metropolitana de Madrid y regresan tras su jubilación. En paralelo, en Toledo, como en el resto de provincias limítrofes con Madrid, se han implantado residencias privadas para este grupo de población. La atención a este segmento de población tiene puntos en común con la problemática de los discapacitados. Es preciso facilitar a estas poblaciones el acceso al transporte público, especialmente en relación con el sistema dotacional, así como prestar atención al número, diseño y mobiliario de espacios públicos de estancia y relación.

- Niños y jóvenes: en este caso, el problema no está tanto en disponer de viviendas específicas como en asegurar la existencia en las zonas residenciales de lugares adecuados y seguros de juego, recintos para actividades de ocio atractivas y enriquecedoras, y posibilidad de una movilidad independiente a través de un sistema adecuado de transporte público. De este modo pueden reducirse los desplazamientos de los padres en vehículo privado con el efecto que tienen sobre la fluidez de tráfico a determinadas horas.
- Inmigrantes: el crecimiento de la población de origen extranjero debe tenerse en cuenta para evitar la aparición de zonas degradadas de infravivienda y el hacinamiento, que pueden generar problemáticas de marginalidad afectando a barrios enteros.

En paralelo a estas consideraciones, debe prestarse atención al parque de vivienda existente y a su mantenimiento en condiciones adecuadas de habitabilidad. Este punto es de especial importancia al municipio de Toledo, tanto en lo que concierne a las áreas históricas, donde la conservación de la vivienda existente suele conllevar la problemática de la rehabilitación del patrimonio histórico, y en los polígonos residenciales de la postguerra, que en algunos casos presentan una población envejecida y pueden precisar de ayudas específicas.

### ***Trabajar***

El análisis de la evolución futura del empleo en la zona de Toledo y su entorno requiere estudios detallados que desbordan el alcance de este trabajo. En todo caso, el ámbito tiene como fortaleza la cercanía a un mercado potencial, el área

metropolitana de Madrid, de cinco millones de habitantes, con el que mantiene unas intensas relaciones funcionales que deberían mejorar con las infraestructuras programadas.

Las actividades industriales representan en la actualidad una parte importante del empleo local, especialmente en los municipios de La Sagra. La capacidad de suelo clasificado, junto con la previsión de ampliación del polígono de Benquerencia en relación con su excelente posición respecto a nuevas infraestructuras de transporte que potenciarán su atractivo logístico, supone que hay capacidad para la instalación de nuevas empresas. Es preciso, en todo caso, asegurar que los nuevos espacios de actividades económicas tengan unas características de diseño y equipamiento adecuados a una demanda en evolución. No debe olvidarse tampoco el tejido productivo existente, que representa una fuente de empleo y un potencial de desarrollo que ya está instalado en el territorio.

Las actividades terciarias no representan en la actualidad una demanda inmobiliaria apreciable. Sin embargo, la mejora del sistema infraestructural que representa el sistema ferroviario de alta velocidad, con potencial para el acceso a dos aeropuertos internacionales (Madrid y Ciudad Real) en menos de una hora a través de alta velocidad ferroviaria es una oportunidad que no presenta ninguna otra de las capitales del sistema central de ciudades. La posibilidad de configurar un área de centralidad terciaria en las proximidades de la estación de alta velocidad, a corta distancia del área industrial de Santa María de Benquerencia y con la vega del Tajo y el perfil histórico de la ciudad como referencias, debe ser estudiada con atención como una forma de dar un salto cualitativo en la composición del mercado laboral. Esta área de centralidad debe relacionarse con el potencial para constituir un polo tecnológico en relación con la Universidad. Por las propias condiciones del sistema productivo local, el tratamiento de residuos, emisiones y vertidos industriales puede ser un campo de acción para este polo.

Un estudio que rebasa el alcance de este trabajo debe realizarse sobre las posibilidades de implantación de nuevos sectores económicos emergentes, que pueden requerir condiciones de urbanización o normativa específicas para asegurar su implantación.

Deben estudiarse asimismo las posibilidades de una mayor sinergia entre el sistema productivo local y el sistema educativo, potenciando la adaptación del segundo a las demandas del primero.

### ***Desplazarse***

Es prioritario lograr un sistema de transporte que permita asegurar una adecuada accesibilidad a los lugares donde se desarrolla la vida de los ciudadanos en sus múltiples facetas. El actual modelo está basado en gran medida en el vehículo privado, de forma clara en la relación Madrid- Toledo y de manera aún más abrumadora en las relaciones de carácter más local que afectan a la comunicación entre municipios de La Sagra o la periferia Sur de Toledo. La próxima entrada en servicio de la línea de alta velocidad ferroviaria entre Madrid y Toledo sólo es una solución para ciertos tipos de desplazamientos, pero no resolverá la mayoría de los movimientos cotidianos, pues sólo mejora la capacidad de conexión en las distancias largas, que, pese a sus problemas, existe; el desafío futuro es la mejora de la accesibilidad de escala comarcal. Una apuesta por el transporte público no es sólo una cuestión de asegurar la movilidad independiente de amplias capas de la población (discapacitados, mayores, niños y jóvenes), sino que también puede reducir las emisiones de contaminantes, manteniendo uno de los valores que respecto a las áreas más centrales de Madrid presenta este ámbito: la mayor calidad medioambiental. El transporte en vehículo privado tiene y tendrá un papel destacado en la movilidad futura, pero no debe ser como consecuencia de la carencia de alternativas.

Asegurar una adecuada coordinación entre redes de transporte público y planeamiento, subordinando nuevas clasificaciones de suelo a la existencia de una conexión con capacidad, recorrido y frecuencia suficientes, ayudará a racionalizar el desarrollo urbano. Este principio es aplicable tanto a las áreas residenciales como a las destinadas a actividades económicas, pues han de resolverse las dos partes de la movilidad inducida por el trabajo cotidiano. No deben olvidarse formas de movilidad “blandas”, como las pistas ciclables y los recorridos peatonales, que deben ayudar a resolver las demandas de accesibilidad de corta distancia.

Resolver satisfactoriamente la movilidad de las personas requiere asegurar también la movilidad de mercancías, minimizando las interferencias entre ambos

tipos de tráfico. La construcción de nuevas infraestructuras viarias de gran capacidad supone una oportunidad para la mejora en este sentido, pero sólo si se concentran las nuevas actuaciones de suelo para actividades económicas en el entorno de las autovías gratuitas.

### ***Disfrutar***

Asegurar que los ciudadanos pueden disfrutar de lo que les ofrece la ciudad para su tiempo libre es esencial a la hora de definir un modelo territorial que pueda atraer nueva población. El desarrollo sostenible del territorio debe permitir a toda la población un acceso fácil a los comercios y a las actividades de ocio y cultura.

El patrimonio que representa el casco histórico de Toledo como punto de concentración de actividades comerciales y culturales no puede ser desperdiciado. En menor medida, los cascos tradicionales de los municipios del entorno también suponen una oportunidad de centralidad que debe ser aprovechada. La ordenación territorial debe definir fórmulas para potenciar estas áreas con el objeto de asegurar que mantienen su vitalidad demográfica y su variedad funcional, como elementos clave a hora de definir la identidad del municipio y puntos nodales del sistema de transporte público y de movilidades “blandas”. La implantación de nuevos enclaves comerciales debe orientarse prioritariamente a emplazamientos adecuadamente conectados a las redes viarias y de transporte público, y contiguos a áreas residenciales. En paralelo, debe fomentarse la adecuada dotación comercial de rango local de las áreas de nuevo desarrollo. El estudio detallado de la estructura comercial presente en el ámbito de Toledo y su entorno y la formulación de una propuesta directora en materia de urbanismo comercial requieren estudios que rebasan el alcance de este trabajo.

Los equipamientos culturales deben potenciarse. En la escala comarcal, su localización natural es Toledo, siendo preferente la utilización de emplazamientos en las áreas patrimoniales. La programación de eventos y actividades debe mejorar el atractivo de Toledo a escala regional. A una escala más local, es conveniente reforzar el sistema existente. Debe asegurarse la adecuada accesibilidad de la población a equipamientos deportivos de rango local que cubran las necesidades cotidianas.



#### Usos recreativos en el área de la presa del embalse de Guajaraz

En materia turística, es necesaria una política sectorial que mejore el atractivo de Toledo y permita superar la actual especialización en un turismo de excursión diaria desde Madrid, aumentando las pernoctaciones. La marca “Toledo” no debe limitarse a la presencia de actividades concentradas en el casco histórico, sino que debe aprovecharse el atractivo de espacios naturales cercanos e integrar esta oferta con elementos que muestren las potencialidades del territorio en su conjunto. Debe superarse la concepción de Toledo como punto final del viaje, para convertirlo en una base desde la que explorar otras áreas. Debe cuidarse la calidad y variedad de la oferta alojativa.

Los espacios abiertos son una parte esencial en el carácter de la ciudad de Toledo. Junto a parques y jardines, el valle del Tajo representa uno de los mayores activos de la ciudad, siendo necesario adecuar los crecimientos residenciales que se planteen en su entorno al respeto de sus cualidades y estableciendo el embrión de una red de grandes parques urbanos. Debe considerarse, en todo caso, que el valor del paisaje no se concentra únicamente en los espacios protegidos o en las áreas de mayor valor escénico. El mantenimiento de los usos agrarios asegura una parte esencial del carácter de la comarca. El crecimiento urbano debe realizarse de tal forma que sea posible seguir disfrutando de este activo. Por otro lado, es preciso asegurar que el acceso a los espacios abiertos de los ciudadanos respete los valores

ambientales existentes, organizando zonas de ocio con un diseño adecuado en los lugares donde sea posible este uso.

### **3.3 Reforzar el vínculo con el área de Madrid: Toledo, puerta del Sur**

La atracción por parte de Toledo de elementos dinámicos del área madrileña es posible en un escenario de incremento de los vínculos funcionales con este espacio. La capacidad de atracción de Madrid, inherente a su rango como mayor núcleo urbano del país y la diversidad y dinamismo de su tejido productivo, se ve en la actualidad contrarrestada por una situación de congestión en las áreas centrales y los elevados precios del mercado inmobiliario tanto en las áreas centrales como en el área metropolitana.

No resulta deseable que esta situación de congestión del centro metropolitano lleve a un declive del papel territorial de Madrid; las ciudades medias de su entorno, hipotéticas beneficiarias de esta situación, carecen del suficiente peso para suponer, aun conjuntamente, una alternativa a escala peninsular. El modelo deseable pasa por un refuerzo de la posición de Madrid en la escala peninsular y europea a través de la inclusión en la “oferta territorial” de las ciudades medias del entorno. Debe pasarse de una lectura del territorio del centro peninsular como una estructura rígidamente centralizada a un sistema policéntrico. El inevitable mantenimiento de una jerarquía de relaciones funcionales en la que Madrid seguirá teniendo el papel dominante no debe ser obstáculo para una progresiva descentralización de la localización de actividades cada vez más avanzadas.

El crecimiento de Madrid durante la segunda mitad del siglo ha producido en muchos casos un tejido urbano de escasa calidad, sin capacidad para conformar un paisaje identificable. La gran ventaja de las ciudades medias cercanas, especialmente en el caso de Toledo, es la de contar con espacios urbanos y naturales de gran calidad ambiental. Su tamaño moderado permite, aún en el supuesto de incrementos sustanciales de población, ofrecer a sus ciudadanos una calidad de vida claramente mayor que en muchas zonas de Madrid, reforzada por su tradicional papel de cabecera provincial, que propicia una diversidad de usos y funciones de mayor riqueza que en muchos asentamientos suburbanos de Madrid.

La mejora de la accesibilidad, tanto hacia el centro metropolitano como, y esta es una característica novedosa que afecta a las ciudades castellano- manchegas, en sentido transversal (autovías de Castilla- La Mancha y La Alcarria), resulta un



paso positivo a la hora de hacer real ese potencial. Pero no debe olvidarse que, pese a su necesidad, esta condición no es suficiente. El Plan de Infraestructuras de Transporte del Ministerio de Fomento prevé el funcionamiento en el entorno del año 2010 de conexiones viarias y ferroviarias de alta capacidad entre Madrid, las cinco capitales de las provincias limítrofes y Talavera de la Reina. En esta perspectiva, Toledo deberá definir una oferta territorial específica que le permita diferenciarse en un marco en el que ya no es posible conseguir una ventaja determinante sólo por la accesibilidad.

Junto con la prioridad de la ordenación del territorio en su conjunto, las prioridades zonales son las siguientes:

- La Sagra:
  - Sustitución de la actual dispersión territorial por un modelo racional de ocupación del suelo.
  - Configuración de un corredor de actividad económica en torno a la A-42.
  - Racionalización de las redes infraestructurales y de servicios a los núcleos existentes.
- Municipio de Toledo:
  - Potenciación del papel nodal del municipio en el sistema logístico peninsular mediante la racionalización de las infraestructuras y la provisión de suelo para actividades económicas.
  - Ordenación sostenible del crecimiento residencial, asegurando la correcta trabazón de la estructura urbana y su relación con el gran espacio natural del Tajo.
- Municipios al Sur del Tajo:
  - Sustitución de la actual dispersión territorial por un modelo racional de ocupación del suelo.
  - Racionalización de las redes infraestructurales y de servicios a los núcleos existentes.

### **3.3.1 Preservar y recualificar los espacios valiosos: vegas, valles, montes y escarpes**

El área que rodea Toledo cuenta con espacios valiosos tanto desde el punto de vista ecológico y natural como desde el de su presencia paisajística. La puesta en valor de este patrimonio y la organización de formas sostenibles de acceso, interpretación y disfrute por la población mejorarán el atractivo del territorio, superando una visión de Toledo y La Sagra como meras zonas receptoras de actividades de baja calidad. Por otro lado, también deben tenerse en cuenta la importante superficie ocupada por zonas regadas, en el marco de un proceso de ocupación agraria que sigue en curso como muestran las recientes obras del canal de La Sagra a Torrijos. Esta actividad agraria representa un elemento valioso en la conservación de los paisajes en las vegas, y debe procurarse su mantenimiento frente a la presión que pudieran provocar otros usos.

#### *Valle del Tajo*

El Valle del Tajo es el elemento físico de mas valor y presencia en el paisaje del Norte de la provincia de Toledo. El crecimiento del municipio de Toledo se dirigirá en gran parte hacia el valle, debido a la dificultad topográfica de otras zonas del territorio y a la necesidad de asegurar una conexión urbana entre el polígono de Santa María de Benquerencia y el casco histórico de la ciudad. La inclusión de suelos de vega en ámbitos de crecimiento debe servir para asegurar la urbanización de una franja de gran anchura alrededor de los bordes fluviales como parque lineal que permita una percepción unitaria del río, así como el control de los riesgos de inundación. Al Este y Oeste del municipio de Toledo se encuentran zonas incluidas en la propuesta de Red Natura 2000:

- LIC- ZEPA ES0000169- Río Tajo en Castrejón, Islas de Malpica de Tajo y Azután: Al oeste del municipio de Toledo, afectando especialmente al municipio de Polán, se trata de un paisaje dominado por el embalse de Castrejón y las áreas regadas en su entorno. Presenta cortados y barrancas de gran verticalidad en las terrazas del Tajo. Se trata de zonas relevantes para la avifauna en el curso medio del Tajo.
  - Esta zona requiere el estricto control de cualquier asentamiento urbanístico en su entorno. La accesibilidad a este sector del valle que propiciará la nueva variante Suroeste

de Toledo, facilitando el acceso a la carretera CM-4000 de conexión con Talavera sin pasar por el casco urbano, puede llevar a esta situación.



Vega del Tajo al sur de Añover. El núcleo tradicional se recorta sobre el escarpe, cuya base presenta una tendencia a la ocupación por actividades económicas dispersas en torno a la carretera CM-4001

- LIC ES3110006- Vegas, cuevas y paramos del Sureste de Madrid- ZEPA Carrizales y Sotos de Aranjuez: su territorio afecta a la franja Suroeste del municipio de Aranjuez, dentro del territorio de la Comunidad de Madrid. Abarca tanto el curso fluvial del río Tajo como las laderas y los abundantes arroyos que confluyen por su margen izquierdo. Esta abundancia de arroyos que drenan la mesa de Ocaña favorece el establecimiento de importantes formaciones de saladares, carrizales (Villamejor, Soto del Lugar), humedales (mar de Ontígola) y pastizales en terrenos encharcados. Presenta un elevado interés faunístico, florístico y geomorfológico. En esta área deben estudiarse las siguientes actuaciones:
  - Reflexión sobre el uso de este espacio, que se configura como un elemento clave del sistema verde a escala regional, buscando la compatibilización de los usos agrícolas con el acceso de la población para usos de esparcimiento.

- Estudio de una protección supramunicipal de los suelos de vega en el tramo de ribera correspondiente a la provincia de Toledo, frente a la zona protegida madrileña, abarcando a los espacios comprendidos entre el cauce y el escarpe. Dicha protección se justifica tanto por valores paisajísticos y ecológicos, como por el valor agrario de estas tierras de regadío.
- Reconsideración del proyecto de la Junta de Castilla-La Mancha de nueva autovía de La Sagra, que debería atravesar la zona protegida en Madrid. En su lugar se propone la configuración de una autovía que siga un trazado paralelo al de la CM-4001 por el norte, asegurando la conexión en un futuro de Toledo con el aeropuerto de Campo Real y Guadalajara y creando un anillo de alta capacidad en torno a este espacio que evite la necesidad de nuevas infraestructuras que lo atraviesen.
- Control del impacto visual sobre el valle de nuevas actuaciones en los escarpes que lo rodean. Debe prestarse atención a los crecimientos en torno al núcleo tradicional de Añover de Tajo por su posición en lo alto del escarpe.

#### *Valle del Guadarrama*

El valle del Guadarrama está propuesto como Lugar de Interés Comunitario en su tramo madrileño. Dentro de la provincia de Toledo ya no se incluye en la propuesta para la Red Natura 2000, pero presenta igualmente valores naturales y como elemento estructurante del paisaje.

- Es detectable una presión urbanizadora en el Norte de La Sagra. Debe asegurarse una correcta integración ambiental de las urbanizaciones existentes y controlar estrictamente nuevas operaciones.

#### *Valle del Arroyo Guaten*

La presencia paisajística o el valor ecológico de este valle no es de la misma magnitud que en los del Guadarrama o el Tajo. No obstante, presenta el valor de configurar un corredor en sentido Norte- Sur de dimensión territorial.

- Requiere un tratamiento ambiental cuidadoso, al estar afectado por la presencia de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y estar próximo a los núcleos urbanos de Pantoja, Cobeja y Yebes. Debe estudiarse la posibilidad de su integración con los espacios libres de estos núcleos.

### *Embalse de Guajaraz*



El entorno del embalse de Guajaraz presenta un importante valor paisajístico, en especial en relación con el cercano Monte de Layos que se levanta más de 300 metros sobre la llanura.

- Debe asegurarse la compatibilización del desarrollo urbanístico de los municipios que rodean al embalse y del uso recreativo con la preservación de este valor.

### *Monte de Magán*

El Monte de Magán, junto con el vecino Cerro del Aguila, requiere una importante reflexión. En el paisaje eminentemente llano de La Sagra, es un hito de referencia visible desde varios kilómetros a la redonda al levantarse más de cien metros sobre su base, y puede configurarse como el mirador natural sobre toda la comarca. La formación geológica presenta explotaciones mineras

de sepiolita, relacionadas con actividades industriales en la zona, con el consiguiente impacto visual y ambiental.

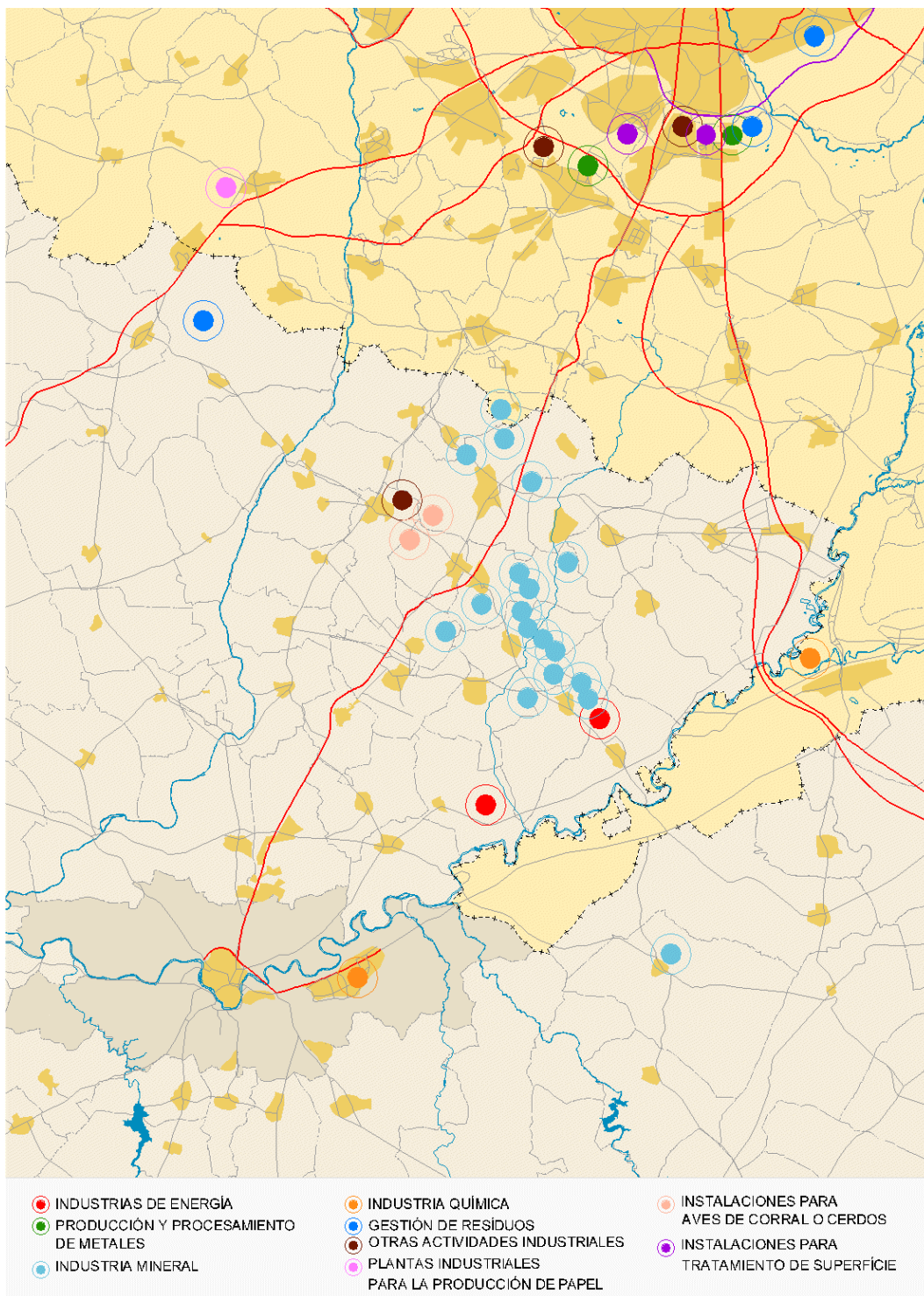
### *Yesares del Valle del Tajo*

Integrados en el LIC ES-4250009, sus zonas más interesantes para la definición de una estrategia territorial para Toledo son las de los valles de los arroyos Borox y Seseña. Presentan una vegetación esteparia con matorrales halonitrófilos y albardinales salinos en la base de los cerros yesosos junto a vegetación zonal (encinares, coscojares y romerales termófilos). Son áreas sensibles a la explotación del yeso, la roturación agrícola y la urbanización dispersa.

- Debe asegurarse su conservación dentro de la delimitación del LIC y la adecuada continuidad ecológica hacia el río Tajo. Los tramos de ambos arroyos que aseguran la conexión con el Tajo no está incluido en la propuesta de Red Natura 2000.

### **3.3.2 Recualificar el territorio de La Sagra y los municipios al Sur del Tajo en términos ambientales y urbanísticos**

El desarrollo reciente de la comarca de La Sagra acusa ha supuesto una profunda transformación desde el modelo tradicional de núcleos agrarios. La mejora de la accesibilidad desde Madrid ha propiciado la instalación de empresas ligadas a Madrid, atraídas por el diferencial de precios del suelo. Este atractivo no se ha visto, en general, acompañado de un planeamiento urbanístico que haya encauzado esta demanda hacia suelos dispuestos de acuerdo con una lógica urbanística coherente. Las nuevas industrias se han implantado en muchos casos en áreas colindantes con zonas residenciales sin soluciones de transición en los bordes de contacto. También ha sido relativamente común la implantación de actividades en áreas de suelo rústico, con la consiguiente dificultad de dotar de servicios a dichas instalaciones.



La concentración de industrias incluidas en el EPER (registro europeo de emisiones contaminantes) en La Sagra es notable. Se trata de empresas del sector cerámico que operan a pie de cantera. Elaboración propia a partir de datos de EPER.

El proceso de colonización residencial en los últimos años ha presentado un aspecto especialmente preocupante en términos territoriales: la dispersión del crecimiento en parcelaciones de vivienda unifamiliar sobre suelos rústicos (hoy en día en proceso de regularización urbanística en la mayoría de los casos). Estos procesos suponen un fuerte impacto, tanto en términos económicos directos (conexión a redes de infraestructura, adecuación de la urbanización a unos estándares mínimos de calidad, gestión de la regularización) como en términos ambientales, al carecer en ocasiones estos asentamientos de sistemas de tratamiento de vertidos y residuos en condiciones adecuadas.





Zona comprendida entre Villaluenga de la Sagra(Sur) y Yuncler (Norte). Se han resaltado las zonas ocupadas por edificación. La línea discontinua roja se corresponde con el límite entre los términos municipales.

Por otro lado, los núcleos tradicionales que constituyen las cabeceras municipales se ven en muchos casos sometidos a transformaciones que alteran sus tipologías urbanas y edificatorias tradicionales, degradando su espacio público. La dispersión de las actividades económicas los convierten a menudo en travesías para los tráficos de vehículos pesados, con los consiguientes problemas de seguridad vial. En algunos tramos del trazado de la A-42, las distancias entre la edificación residencial y la vía son sumamente reducidas, sin que existan medidas correctoras.

La tendencia al crecimiento en torno a los viarios ya existentes esta provocando situaciones en las que se esta cerca de alcanzar una continuidad edificada entre núcleos próximos, sin que exista una solución clara para el enlace de las diferentes tramas urbanas (Yuncos- Numancia, Yuncler- Villaluenga...).

En el caso de los municipios limítrofes con Toledo al Sur del Tajo, la situación presenta rasgos similares, aunque con algunos matices: la importancia de las actividades económicas es sustancialmente menor, al igual que la dispersión de los asentamientos, que tienden a situarse en continuidad con los núcleos tradicionales salvo en algunos casos implantados en el límite del término municipal de Toledo. Sin embargo, el crecimiento residencial en urbanizaciones de baja densidad produce igualmente un paisaje urbano excesivamente uniforme con una clara carencia de estructura. Por otro lado, la nueva accesibilidad que introducirán la autovía de Los Viñedos y la variante Suroeste pueden provocar una prolongación de las lógicas de La Sagra hacia el Sur.

El resultado es un paisaje de apariencia caótica y baja calidad visual, que tiende a rodear Toledo desde todos sus accesos. La dispersión de actividades y residencia dificulta además las futuras actuaciones en materia de infraestructuras o crecimiento urbano.

La transformación en sentido positivo del modelo territorial requiere el establecimiento de unas directrices para la compatibilización del desarrollo urbanístico de los municipios de acuerdo con las siguientes líneas:

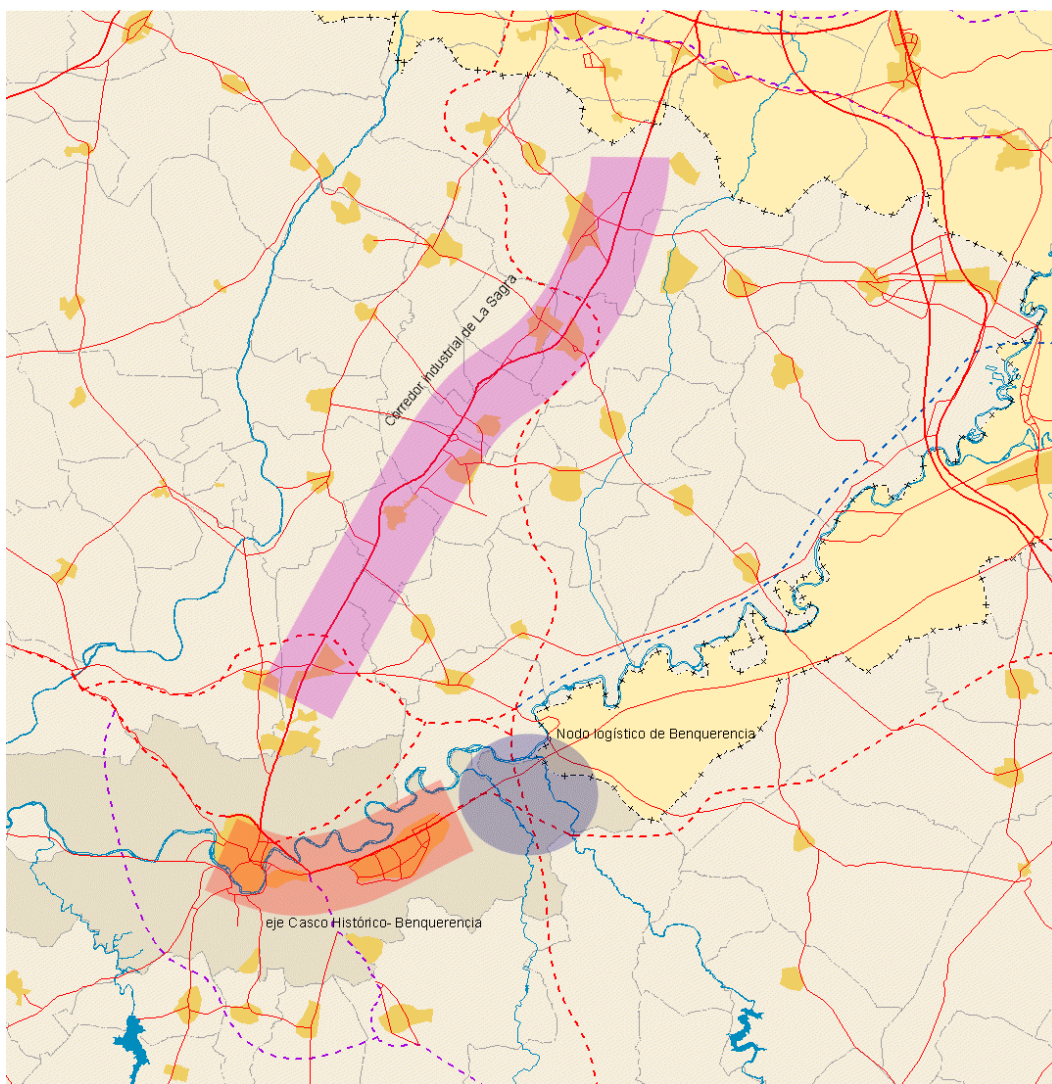
- Subordinación de las nuevas actuaciones residenciales a la existencia de servicios de transporte público, integrados en una nueva malla

multimodal ligada a la prolongación de la red de cercanías madrileña, en condiciones de calidad adecuadas.

- Mejora del sistema dotacional de escala local.
- Priorización de la concentración de las nuevas actuaciones de suelo para actividades económicas en el entorno de la A-42 (Sagra) y de la Autovía de los Viñedos (Sur), atenuando la dispersión de estas actividades y la necesidad de nuevas infraestructuras viarias.
- Racionalización y jerarquización de los sistemas viarios permitiendo la separación de los tráficos inducidos por las actividades económicas, facilitando su derivación hacia las vías de alta capacidad evitando las travesías de zonas residenciales.
- Configuración de sistemas supramunicipales de transporte público y de servicios urbanos, sirviendo prioritariamente al entorno de la A-42, como requisito previo para el desarrollo de nuevos suelos urbanizables.
- Adecuación de los asentamientos residenciales de baja densidad a los criterios de la legislación ambiental vigente.
- Resolución de las situaciones de borde:
  - Entre núcleos residenciales cercanos, asegurando una adecuada conexión de las tramas urbanas y aprovechando las oportunidades que pueden surgir para la localización de elementos dotacionales en emplazamientos cercanos a las áreas residenciales. En los casos en que la continuidad urbana supone la ocupación de ambos frentes de la A-42, debe asegurarse que la permeabilidad de la vía también se mejora para el tráfico peatonal.
  - Entre núcleos residenciales y áreas de actividades económicas, mediante la disposición de espacios libres de transición.
  - Entre las áreas residenciales y las infraestructuras de transporte, reduciendo el impacto ambiental.

- Entre núcleos de población y espacios rústicos valiosos (valles, embalses, cauces, etc...) , aprovechando las oportunidades que se plantean para la transición entre estos espacios y las zonas urbanas a través de la mejora de los sistemas de zonas verdes municipales.

### 3.3.3 Áreas de oportunidad



Estas áreas representan posibilidades de desarrollo socioeconómico estratégicas a escala territorial, apoyadas en elementos preexistentes y en circunstancias nuevas, como las posibilidades creadas nuevas infraestructuras

de transporte. Se trata de actuaciones en las que el sector público puede jugar un papel decisivo como promotor directo o como impulsor.

*Nodo logístico de Benquerencia: concretar en un punto las posibilidades de implantación que brindan las nuevas infraestructuras*

La prevista construcción de la nueva AP-41 Madrid- Andalucía y de la A-40, Maqueda- Toledo- Tarancón- Cuenca, compartiendo ambas el tramo correspondiente al nuevo puente sobre el Tajo al Este del polígono de Benquerencia, mejora sustancialmente la accesibilidad de la comarca tanto en relación con Madrid como con los puertos del arco sur de la península desde Lisboa a Valencia. Esta posición se verá reforzada sustancialmente si se consigue implantar una terminal del sistema ferroviario de mercancías, que concentrará todos los tráfico del sur peninsular por una vía existente que pasa a 15 km de Toledo.

Los objetivos de este nodo logístico son:

- Plantear una alternativa desde el sur a los terminales de transporte multimodal del Este de Madrid.
- Facilitar el transporte de larga distancia y la exportación por vía marítima o aérea (a través del aeropuerto de Ciudad Real, y, en el futuro, del de Campo Real) a las empresas implantadas en Toledo y el eje de la A-42.
- Contribuir a optimizar el reparto entre modos de transporte en función de las necesidades de cada empresa.

Para ello debe asegurarse:

- La realización del enlace ferroviario entre Benquerencia y el ferrocarril Madrid- Alcazar de San Juan y la presencia de un operador que asegure el servicio.
- La construcción de una terminal multimodal preparada para el manejo y almacenamiento de carga en contenedores y mercancías con necesidades especiales.

- Un diseño de la ampliación del polígono industrial que contemple la oferta de suelo equipado de acuerdo con las necesidades de los operadores logísticos a precios competitivos.

Configurar este nodo logístico supone un atractivo para la implantación de nuevas empresas en su entorno y para dinamizar el tejido industrial existente en Benquerencia.

*El eje Casco Histórico- Benquerencia: una oportunidad para configurar una centralidad empresarial regional*

La mejora de las comunicaciones, especialmente a través de la red ferroviaria de alta velocidad y la conexión que brinda al sistema aeroportuario, el atractivo de Toledo como ciudad media con una elevada calidad de vida, y las oportunidades de captar actividades empresariales e industriales que suponen las operaciones de suelo propuestas hacen que sea posible plantear la implantación de una zona de actividades de tipo terciario de oficinas en el entorno de la futura estación de alta velocidad. La potenciación de este eje busca:

- Plantear una alternativa a las localizaciones de oficinas en Madrid y su entorno metropolitano competitiva en cuanto a precio y calidad ambiental respecto a la periferia sur de la capital del estado.
- Asentar la centralidad regional de Toledo en el ámbito de las actividades económicas de alto valor añadido.
- Dinamizar el mercado laboral local con actividades hasta ahora minoritarias en el municipio.
- Introducir un yacimiento de empleo importante en un área para la que se plantea un importante crecimiento residencial.

El crecimiento de la ciudad no busca arrebatar protagonismo al casco histórico, que debe seguir siendo el referente de la ciudad en términos de imagen urbana y cuya diversidad funcional debe defenderse. Lo que procura es ofrecer una mayor variedad de espacios para la implantación de actividades generadoras de centralidad, atendiendo a funciones que, de implantarse en los recintos históricos, podrían distorsionar gravemente sus valores. Esta idea requiere

redefinir en términos de diseño urbano el sistema infraestructural existente a través de:

- Resolución satisfactoria de la permeabilidad transversal del trazado ferroviario de alta velocidad.
- Adecuación del actual viario de conexión a su nueva función de soporte de usos con una importante componente residencial:
  - Implantación de plataformas reservadas para transporte público.
  - Bulevar arbolado como nuevo eje urbano.
  - Rediseño del nudo de enlace con la A-42.
- Relación visual generosa desde el eje con los elementos estructurantes del paisaje: el río, la ciudad histórica.

#### *Corredor industrial de La Sagra*

El eje de la A-42 presenta un importante potencial para la configuración de un verdadero corredor industrial, en el que sea posible crear un tejido empresarial más moderno y competitivo. Los objetivos básicos son:

- Aprovechar la tendencia de los últimos años a la implantación de actividades económicas ligadas a la Comunidad de Madrid.
- Evitar la tendencia a la dispersión de la actividad económica por los núcleos de la comarca.
- Concentrar el empleo y los recursos en un área de máxima accesibilidad servida por transporte público para los trabajadores y viarios de gran capacidad para las mercancías.
- Racionalizar la inversión en infraestructuras y equipamientos.

Esta propuesta requiere:

- Un estudio previo, cuya profundidad rebasa el alcance de este trabajo, sobre el tejido productivo existente en la comarca. De acuerdo con los análisis previos, pueden existir oportunidades en la

industria de materiales de construcción basándose en la tradición de la cerámica y el ladrillo.

- La concertación de los agentes públicos de escala local (municipios), autonómica (competencias en materia de industria, ordenación del territorio, medio ambiente y obras públicas) y estatal (Ministerio de Fomento, titular de la A-42 y la AP-41 y del sistema ferroviario de cercanías).
- La coordinación de los planeamientos urbanísticos municipales, con especial atención a la busca de soluciones racionales en las zonas de límite de término.
- La integración paisajística y ambiental de los nuevos desarrollos industriales y de servicios.

#### **3.3.4 Fortalecer los vínculos infraestructurales**

En la actualidad los ejes de la A-4 y la A-42 son la base infraestructural de la relación de la ciudad de Toledo y la comarca de La Sagra con el área metropolitana de Madrid. Los servicios ferroviarios no resultan competitivos en tiempo con la carretera, que soporta la mayor intensidad de tráficos tanto de pasajeros como de mercancías.

Esta situación no sólo afecta a las relaciones directas entre Madrid y Toledo, sino también a las relaciones con los núcleos que se sitúan sobre el eje de la A-42 en la comarca de La Sagra. Las relaciones entre Toledo y Madrid se caracterizan, además, por la importancia que presentan las relaciones debidas a motivos no relacionados con el trabajo o los estudios; el importante atractivo de Toledo para el turismo de excursión diaria explica esta circunstancia. Por otro lado, la relativa dispersión de los asentamientos de actividades económicas en los municipios de La Sagra implicaría, si se siguiera el modelo tendencial de ocupación del territorio, problemas importantes en algunas travesías urbanas.

#### ***Reordenación del sistema ferroviario***

##### ***Alta velocidad***

La línea ferroviaria de alta velocidad entre Madrid y Toledo se plantea manteniendo la estación en su actual emplazamiento, lo cual supone una ventaja

comparativa respecto a otras ciudades de tamaño similar en las que la nueva estación se emplaza en terrenos generalmente alejados del casco urbano. No obstante, este emplazamiento dificulta sobremanera la conexión con el resto de ciudades de la región, con lo que Toledo pierde la oportunidad de convertirse en la puerta ferroviaria de Castilla- La Mancha. En todo caso, el proyecto permite establecer la relación con Madrid en tiempos de trayecto mucho más atractivos que los actuales. La intensidad de esta relación dependerá de factores clave: el precio de los billetes, y, especialmente, los abonos semanales o mensuales, los horarios de servicio y la coordinación con otros modos de transporte.

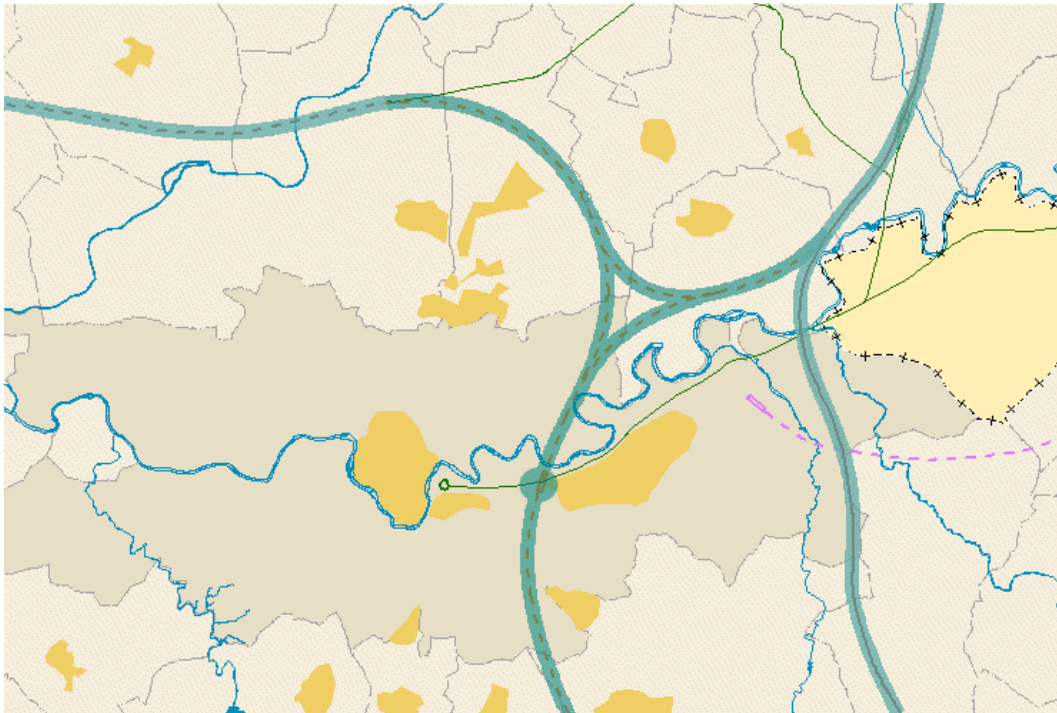
Es conveniente recordar, no obstante, los diagramas de líneas isocoste e isocronas que se incluyen en los estudios sobre explotación de la línea ya mencionados en el diagnóstico. Los 25 minutos de tiempo de recorrido entre Toledo y la estación de Atocha equivalen al tiempo de recorrido en tren de cercanías entre la citada estación y Parla, mientras que los precios de billetes serán, previsiblemente, muy diferentes entre los dos trayectos; el actual billete de cercanías Madrid-Parla cuesta 1,60 € por viaje, y el abono transporte mensual, con viajes ilimitados por la red del consorcio de transportes cuesta 28,35€ al mes, mientras que el billete AVE Atocha- Guadalajara Yebes (distancia y tiempos de viaje similares al futuro Madrid- Toledo) en clase Turista cuesta 15€ por recorrido, sin que existan por el momento abonos para dicho trayecto. El atractivo de esta opción a la hora de que un habitante de Madrid decida trasladar su residencia a Toledo será, por tanto, muy relativo si se trata de utilizar este medio para desplazamientos cotidianos. Este precio, sin embargo, parece más compatible con los usos ocasionales ligados a las actividades turísticas, o con el uso que pueden hacer empresas de servicios.

La capacidad de atracción de nuevos residentes y nuevas actividades puede, no obstante, reforzarse de manera sustancial si se supera la condición de terminal de la ciudad convirtiéndola en un nudo de distribución hacia el sur peninsular. Esta acción pasa por un cambio de trazado del tramo de enlace entre la línea de alta velocidad Madrid- Sevilla y la nueva línea de Extremadura, de tal manera que se permita una comunicación directa entre Toledo y Talavera, así como de la construcción de un ramal que permita conectar directamente Toledo y Ciudad Real. En estas condiciones, la diversidad de conexiones posibles en condiciones ventajosas de tiempo con todo el sur peninsular supondría una ventaja competitiva importante para Toledo, al convertirse en un nodo de distribución y



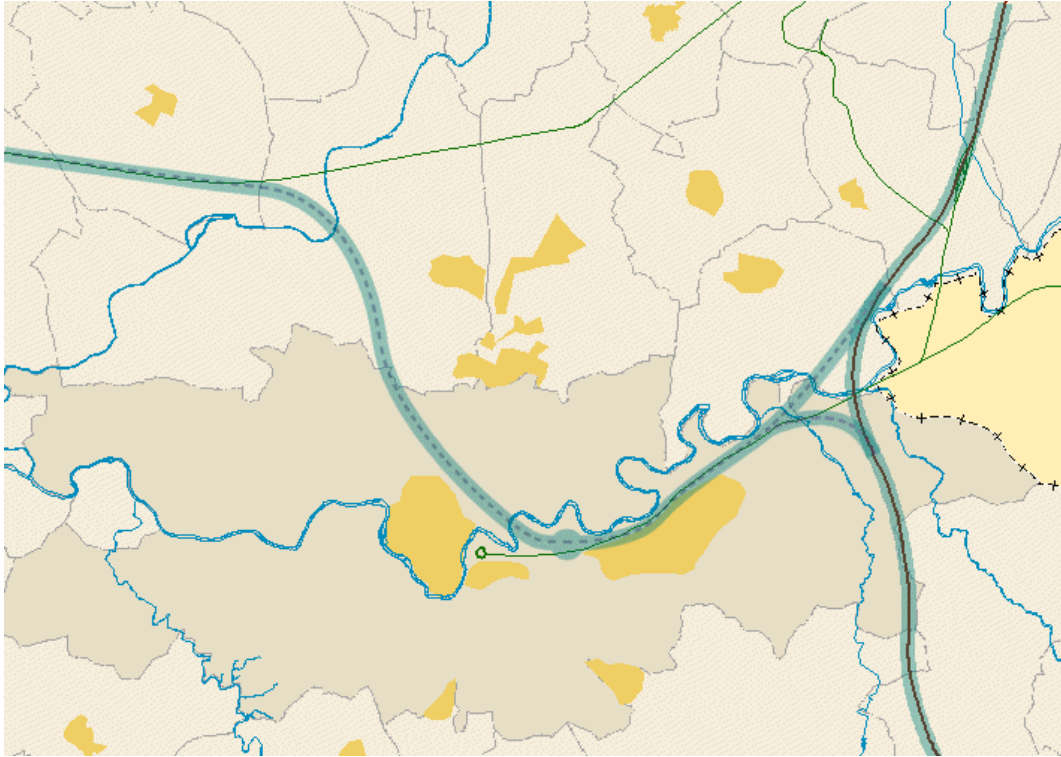
transbordo que puede resultar más interesante incluso para algunos municipios del sur de Madrid.

Se plantean dos posibles alternativas para conseguir reforzar este papel nodal de Toledo:



- Un trazado completamente nuevo de conexión entre la vía Madrid- Sevilla y la de Extremadura, siguiendo de forma aproximada el trazado de la nueva circunvalación norte. Desde este trazado se realizaría un enlace hacia el sur que cruzaría el Tajo a la altura del extremo Oeste del polígono de Santa María de Benquerencia, donde se emplazaría la nueva estación. Desde esta partiría un ramal hacia el sur destinado a asegurar la conexión con la línea de Sevilla, en realidad una duplicación de capacidad respecto al actual trazado Madrid- Sevilla, que permitiría servicios directos sin parada en Toledo y resolvería parcialmente la previsible saturación del actual acceso a Madrid que supondrán las nuevas líneas en proyecto. En esta configuración se minimiza el impacto de los trazados de alta velocidad sobre el nuevo tejido urbano de la zona de conexión, facilitando su diseño con características urbanas. Sería la opción más deseable en términos de inserción urbana del ferrocarril en el

futuro desarrollo de la ciudad, aunque la ejecución del actual trazado hace que sea también la de materialización más compleja.



- El desvío de la traza de conexión de la nueva línea Madrid- Extremadura de tal forma que aproveche el nuevo acceso de alta velocidad a Toledo, desviándose posteriormente hacia el norte en paralelo al puente de la actual variante norte hasta volver a alcanzar el trazado de Extremadura al Oeste de Bargas. Esta opción requiere, al igual que el actual trazado en construcción, medidas correctoras que permitan mantener la continuidad urbana entre ambos lados de la vía, teniendo en cuenta las previsiones de crecimiento al norte del trazado. También sería necesaria una nueva estación en el área de conexión entre Santa María de Benquerencia y Santa Barbara, al quedar fuera del trayecto la actual estación.

En ambas opciones, la nueva estación necesaria debería tener un carácter multimodal. Esta circunstancia no debe necesariamente implicar el cierre de la actual estación de autobuses interurbanos, que presenta una situación muy conveniente para dar servicio al casco urbano actual, sino que requiere políticas de coordinación de horarios y el paso de los autobuses por ambas estaciones.

*Prolongación de la línea de cercanías Madrid- Fuenlabrada hasta Toledo.*

La adaptación de gran parte del trazado Madrid- Extremadura a condiciones de alta velocidad se prevé como de uso exclusivo para circulaciones de pasajeros, desviándose las circulaciones de mercancías a través de Mérida y Puertollano. En estas condiciones, el tramo ferroviario comprendido entre Humanes y Bargas quedaría sin su principal uso actual, al dejar de ser la conexión con Extremadura. Resulta aconsejable el estudio en profundidad de su adaptación para el tráfico de cercanías entre Madrid y Toledo, como prolongación de la actual línea C-5. Esta medida, acompañada de una adecuada política de intercambio modal en las estaciones de La Sagra, permitiría optimizar las relaciones residencia- trabajo inducidas por las actividades económicas que se implantan en la comarca de La Sagra.

Una medida de esta naturaleza, junto con la prevista disposición de un cambiador de ancho de vías que permita servicios de cercanías hacia Aranjuez, mejoraría la relación funcional entre Toledo y su entorno cercano, reforzando su centralidad. Tampoco debe olvidarse su diferencial de precio con la alta velocidad. En el caso de Guadalajara, un abono de transportes mensual permite viajes ilimitados por 61,20 €, siendo el tiempo de recorrido de 53 minutos. Esto implica que por el precio de 4 billetes AVE se puede viajar durante un mes, incluyendo en el precio el coste del transporte interior en Madrid, si se acepta un tiempo de recorrido del doble. De hecho, ese tiempo de recorrido puede llegar a ser menor que el que se conseguiría con alta velocidad si el destino final se encuentra en el sur de Madrid, al evitarse tiempos de transbordo y espera en la estación de Atocha.

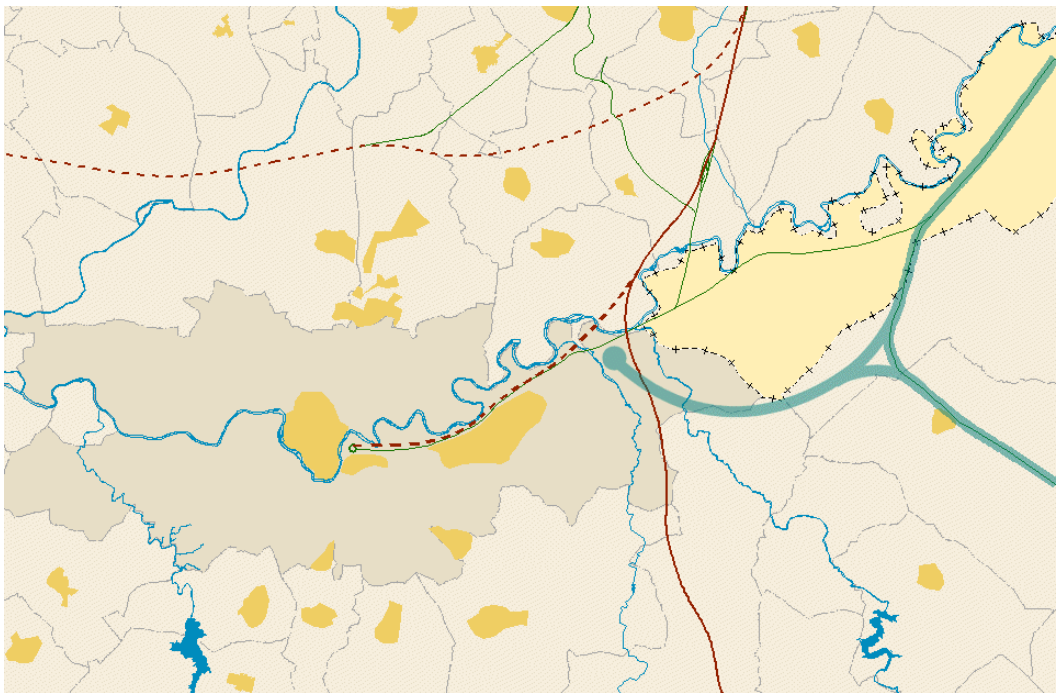
*Conexión de gran capacidad al sistema de mercancías del sur península*

El desvío de las conexiones ferroviarias de mercancías entre Extremadura y Madrid a través de Mérida y Puertollano se encuentra aún en una fase inicial de estudios. En todo caso, si se opta finalmente por adaptar trazados existentes de ancho ibérico, la opción lógica es que esta línea acceda a Madrid a través de Aranjuez. En tal caso, se produciría una concentración de los flujos de carga provenientes de Portugal, Extremadura, Andalucía, Murcia y sur de la

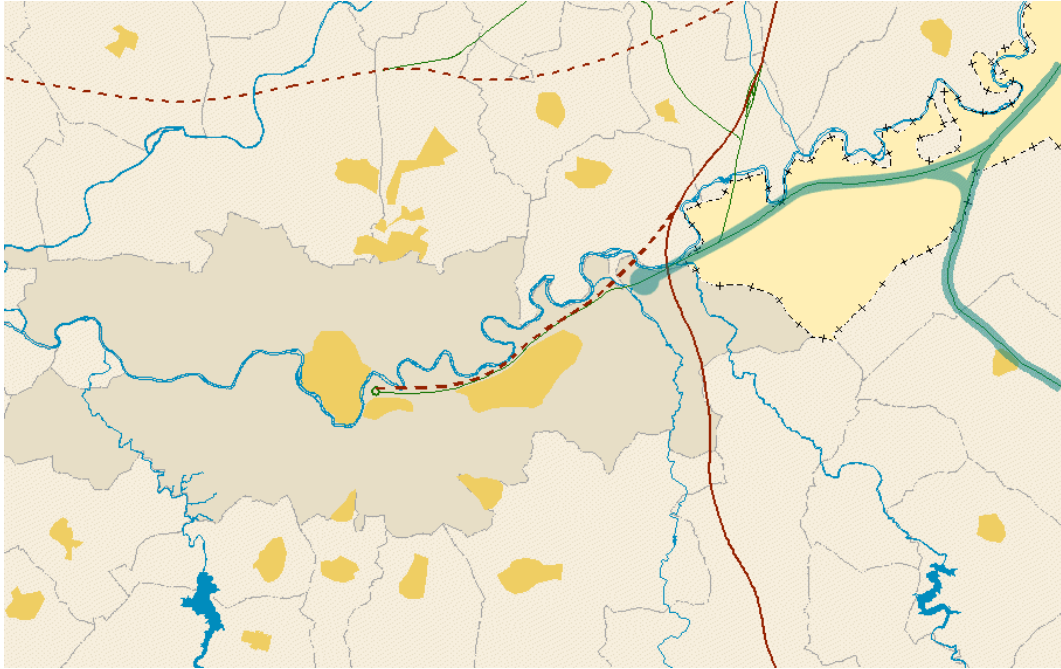
Comunidad Valenciana por la actual vía entre Madrid y Alcazar de San Juan, que pasa a 15 km al Este del polígono industrial de Santa María de Benquerencia.

Ante esta circunstancia debe estudiarse de forma pormenorizada la posibilidad de implantar una estación de mercancías en la ampliación oriental de dicho polígono industrial, en las inmediaciones del nuevo nudo viario definido por la AP-41 (conexión Madrid- Andalucía Occidental) y la A-40 (autovía de Castilla- La Mancha). Toledo puede configurarse como la alternativa Sur a los centros logísticos multimodales del Este madrileño.

Deben estudiarse dos alternativas principales para el trazado de acceso a la nueva estación:



- Adaptación del nudo ferroviario de Castillejo y el trazado existente hasta el polígono de Benquerencia a través de la estación de Algodor. Esta es la alternativa más sencilla en términos de gestión, al utilizar corredores e infraestructuras existentes. No obstante, presenta el inconveniente de afectar al ámbito del LIC del valle del Tajo al incrementar el uso ferroviario en su zona occidental.

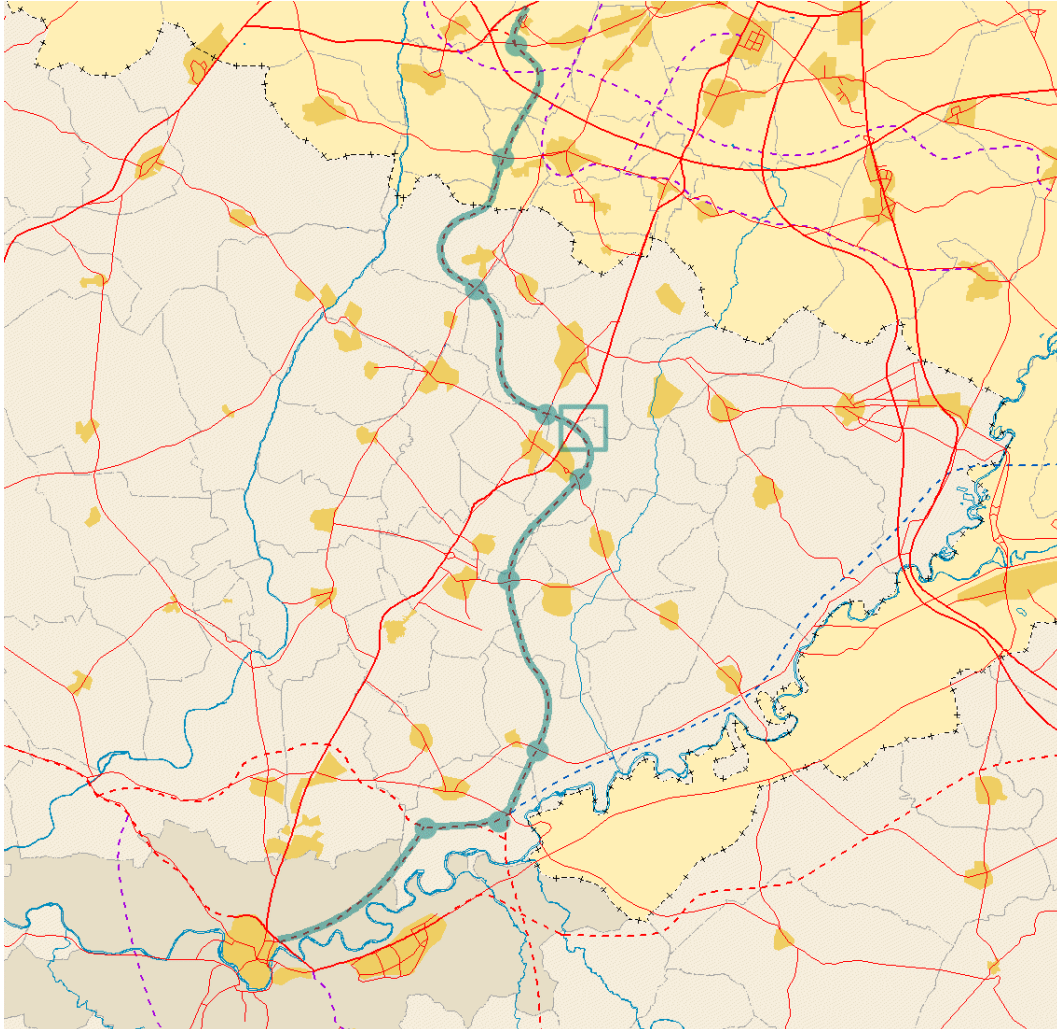


- Trazado independiente desde un nudo de nueva creación en Villasequilla de Yepes, evitando la afección ambiental al espacio del LIC. Esta opción presenta la ventaja de una mayor libertad a la hora de optimizar las características técnicas del trazado.

### ***Mejoras en el sistema viario***

#### ***AP-41***

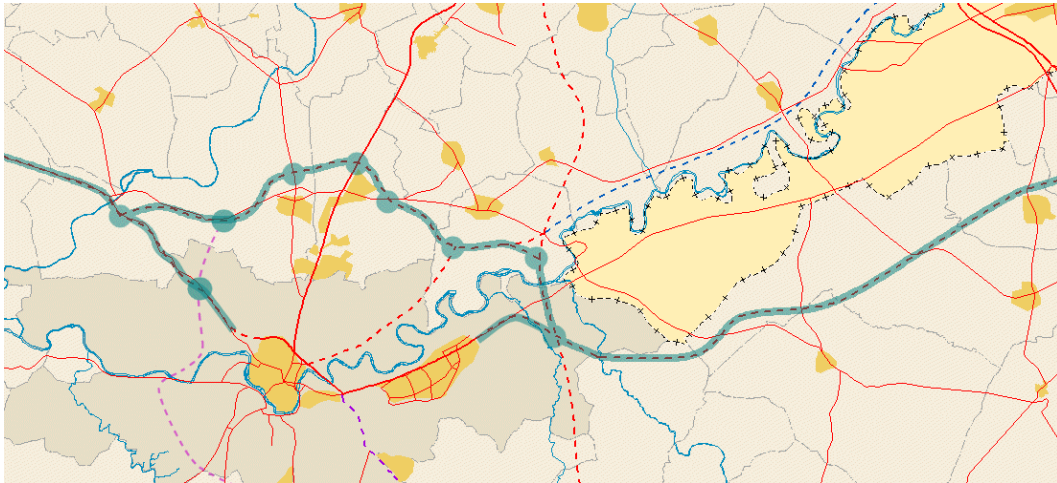
La nueva autopista AP-41 permitirá reducir la intensidad circulatoria en el eje de la A-42 (antigua N-401), especialmente en los tramos del sur de la Comunidad de Madrid, mediante un itinerario alternativo que enlaza los municipios más dinámicos de La Sagra con la nueva autopista de Peaje Radial 4 y el nuevo cinturón M-50. Este nuevo eje aumenta la capacidad de conexión de Toledo y la comarca de La Sagra con Madrid, introduciendo además un nuevo potencial como primer eslabón de la nueva conexión de alta capacidad Madrid- Andalucía a través de la autopista Toledo- Córdoba. La autopista contará con salidas en los municipios que atraviesa, produciéndose la intersección en el de Illescas, al sur del núcleo urbano. La nueva vía enlazará de manera más directa el polígono industrial de Santa María de Benquerencia con el sur de la Comunidad de Madrid a través de la prolongación de su trazado en dirección a Andalucía.



Autopista A-41 en el tramo Madrid- Toledo. El recuadro indica la intersección con la A-42 cuyo diseño requiere un estudio especial. Los círculos indican los accesos previstos

La concesión de la autopista de peaje ha sido licitada junto con la circunvalación norte de Toledo, que deberá aportar continuidad a la autovía A-40. Aún no hay una solución definitiva para el nuevo acceso a Toledo desde la AP-41 por el Este, siendo probablemente adaptada la actual carretera de Mocejón. En todo caso, es preciso resolver de manera satisfactoria el enlace entre AP-41 y A-42 al sur de Illescas.

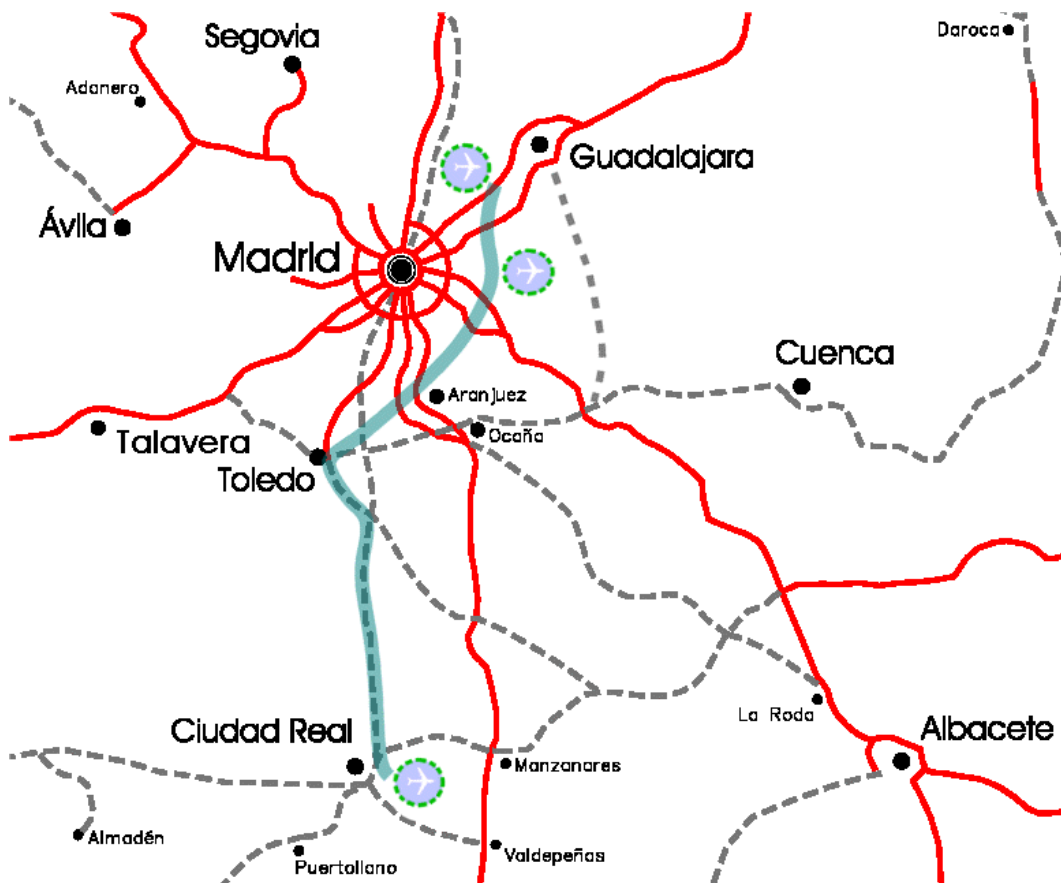
A-40



A-40 en el entorno de Toledo. Los círculos indican los accesos previstos. En los tramos situados al Este del municipio de Toledo se han representado de forma aproximada, al no contar en este momento con un trazado definitivo

La Autopista de Castilla- La Mancha enlazará Maqueda, en la A-5, con Cuenca a través de Toledo. Pasa a configurarse como el gran cinturón sur de redistribución de flujos viarios. Contribuirá a mejorar la relación de Toledo con Madrid al permitir la concentración de los flujos provenientes de las autovías radiales A-3, A-4 y A-5, reforzando aumentando el potencial de Toledo como base logística del Sur del Sistema Central de Ciudades. La realización del tramo correspondiente a la circunvalación norte de Toledo, incluida en la concesión para la realización de la autopista de peaje Madrid- Toledo, debe ser prioritaria para liberar al eje Benquerencia- Casco Histórico de tráfico pesados. Para lograr este objetivo debe asegurarse la construcción del nuevo puente sobre el Tajo, no incluido en la concesión de la autopista.

*Eje viario Toledo- Campo Real- Guadalajara como alternativa a la M-60*



Las previsiones de evolución de tráfico aéreo en el aeropuerto de Barajas indican la necesidad de plantear, a medio plazo, la construcción de un nuevo aeropuerto que, a largo plazo, podría sustituir al actual. El documento de 1996 de bases para el Plan Regional de Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid establece como emplazamiento para esta gran infraestructura una gran área que abarca parte de los términos municipales de Arganda del Rey, Morata de Tajuña, Perales de Tajuña, Tielmes, Valdilecha y Campo Real. Asegurar una correcta conexión de Toledo con esta infraestructura es esencial para mejorar su papel territorial. La accesibilidad a esta nueva infraestructura de clara incidencia territorial se plantea a través del corredor A-3/R-3, y de un nuevo cinturón viario denominado M-70. El cierre de dicho cinturón en la Comunidad de Madrid

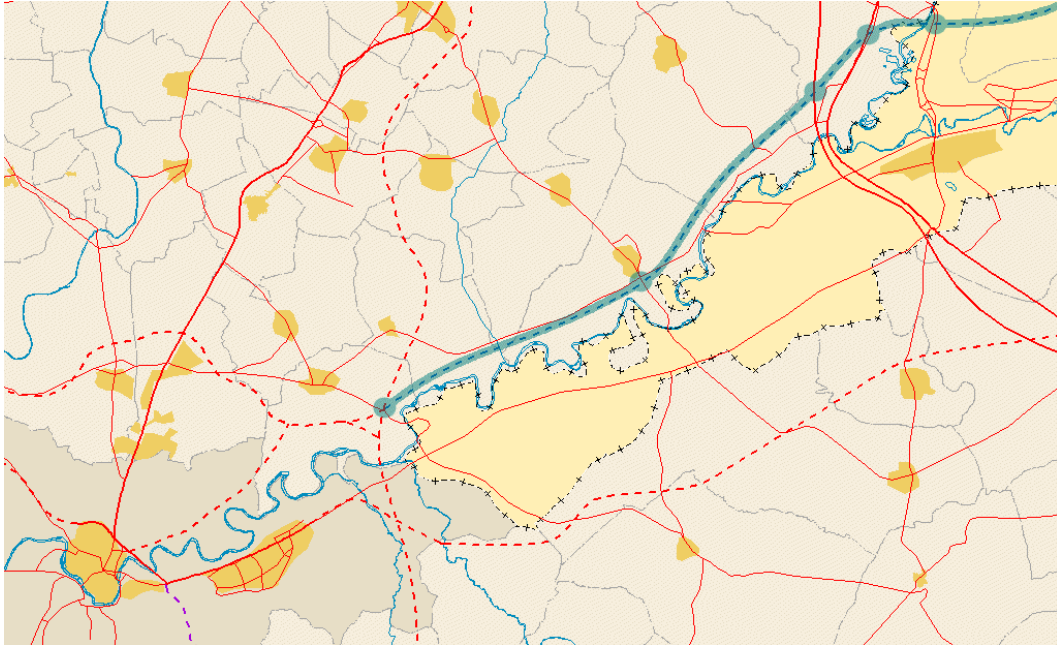


tendría como efecto reforzar el actual modelo territorial de crecimiento por anillos concéntricos.

Por otro lado, la Junta de Comunidades de Castilla- La Mancha estudia en la actualidad la realización de un nuevo eje viario (Autovía de La Sagra) que, siguiendo un recorrido cercano a la actual carretera autonómica CM-4004. Un trazado de estas características supondría una confirmación del modelo de desarrollo en curso, al favorecer dinámicas similares a las del Suroeste de la Comunidad de Madrid en el norte de la provincia. No parece responder a necesidades de transporte actuales, que en general pueden resolverse con el par A-42/ AP-41, sino que contribuirá a generarlas.

Resulta aconsejable un estudio en profundidad sobre la reorientación de la Autovía de La Sagra hacia una conexión directa entre la cabecera Este de la Circunvalación de Toledo y el final de la A-70 al Norte de Aranjuez, en el punto en el que el LIC del valle del Jarama presenta su dimensión transversal más reducida. El nuevo trazado podría seguir una traza sensiblemente paralela a la actual carretera autonómica CM-4001, enlazando con la A-4 y la R-4 en el actual punto de intersección con el viario existente. La centralidad de Toledo quedaría reforzada como un nodo con un buen servicio aeroportuario: Ciudad Real a 110 km y Campo Real, a 80 km. Este tramo, totalmente incluido dentro de la Comunidad de Castilla- La Mancha, permitiría asimismo incrementar la capacidad de conexión entre Toledo y el Este metropolitano de Madrid.

En todo caso, el nuevo trazado debería contar con un número limitado de accesos y medidas de corrección ambiental para evitar tensiones de colonización a lo largo de su recorrido.



Propuesta de nuevo eje en el tramo correspondiente a la provincia de Toledo

Esta acción es la que puede plantearse a un plazo más largo, al no existir aún previsiones temporales precisas para la ejecución del nuevo aeropuerto. Requiere, asimismo, una labor de concertación en la acción infraestructural con el gobierno de la Comunidad de Madrid para lograr dos objetivos esenciales:

- La confluencia de las dos autovías autonómicas al norte de Aranjuez.
- La adecuada conexión de la M-70 hacia el Norte del nuevo aeropuerto con Guadalajara, reforzando su conexión con la capital autonómica por un itinerario más directo que el actual.

#### *Acondicionamiento de la A-42*

La A-42 seguirá desempeñando un papel determinante en el territorio de La Sagra a pesar de la construcción de la AP-41. Su gratuidad y mayor número de salidas, un trazado más directo entre Madrid y Toledo y la próxima continuidad con la Autovía de Los Viñedos y la A-4 que, de hecho, la convertirán en una nueva alternativa de alta capacidad para el acceso a Madrid desde Andalucía, aseguran una carga de tráfico importante a esta vía.

La ordenación del territorio de La Sagra se plantea, en términos de actividades económicas, aprovechando la importancia de esta vía como base para la configuración de un corredor de actividad económica. Este planteamiento requiere mejoras en su configuración física, que en todo caso deberán estudiarse de manera coordinada con el planeamiento municipal para asegurar la coordinación entre la infraestructura y el uso al que sirve en coherencia con la estrategia territorial de conjunto:

- Mejora de la permeabilidad transversal de la Autovía, a través del incremento del número de pasos superiores o inferiores.
- Creación de vías de servicio laterales en aquellos casos en que sean necesarias.
- Acciones correctoras de impacto ambiental en los tramos cercanos a áreas residenciales.
- Estudio detallado del diseño de las intersecciones existentes y de la necesidad de nuevos nudos. Como ya se ha reseñado anteriormente, de acuerdo con la documentación del anteproyecto de la AP-41 no existe una solución de enlace entre esta nueva vía y la A-42 en Illescas. Dada la creciente ocupación por actividades industriales de la antigua N-401 en este tramo, es muy probable que una parte sustancial del tráfico pesado que se genera siga atravesando los cascos urbanos de Illescas y Yuncos para dirigirse a la A-42, libre de peaje.

### 3.4 Reforzar el sistema urbano regional: Toledo capital

El papel de Toledo respecto al territorio regional debe definirse de acuerdo con una estrategia global para Castilla- La Mancha:

- Propiciando las sinergias de complementariedad con las regiones limítrofes, especialmente en el caso de Madrid por su tamaño y la intensidad de las relaciones funcionales con esta región.
- Buscando las sinergias de complementariedad entre los territorios castellano- manchegos
- Desarrollando los POT de las áreas sometidas a mayores tensiones de crecimiento.

#### 3.4.1 Fortalecer la capitalidad regional

##### *Centralidad institucional*

La necesidad de una mejora generalizada del sistema dotacional de la ciudad de Toledo es detectada de forma unánime por los expertos consultados mediante cuestionario. De estos resultados, los que tienen una mayor trascendencia a escala territorial son los referentes a equipamientos de congresos, universidad y equipamientos de escala regional



### *Centralidad administrativa*

El papel de Toledo en la vida oficial de la comunidad autónoma, junto con su papel de capital provincial, contribuye de una manera muy importante a asegurar el mantenimiento de actividades en el casco histórico. Debe buscarse el justo equilibrio entre la actividad administrativa en los recintos históricos y el resto de usos, para mantener un adecuado equilibrio.

### *Toledo, ciudad universitaria*

La consolidación en los últimos años de Toledo como nueva ciudad universitaria debe enmarcarse en la reciente tendencia operada en España respecto a este tipo de equipamientos, que han dejado de ser una dotación altamente especializada para convertirse cada vez más en un servicio de proximidad.

Toledo se incluye en el conjunto de ciudades españolas sin apenas tradición en la enseñanza superior que han obtenido una sede universitaria. Como es habitual en estos casos, el campus toledano posee una limitada oferta de titulaciones, en sintonía con su peso demográfico. La atracción que esta oferta ejerce sobre el exterior es débil (90 por 100 de los estudiantes son de la provincia), y difícilmente ampliable, pues la oferta en el entorno próximo es amplia y variada. La ampliación de la oferta de titulaciones de mayor demanda contribuiría a la mejora cualitativa de la sede universitaria, evitaría salidas de estudiantes hacia otros campus (proceso no demasiado importante, por otro lado), pero no aumentaría significativamente la capacidad de atracción de Toledo. En todo caso, deben facilitarse los medios materiales para que la capacidad de las actuales instalaciones docentes se adecuen al futuro crecimiento demográfico.

La vía para conseguir una mayor relevancia de Toledo como ciudad universitaria pasa más por la especialización que por la ampliación de la oferta.

Es fundamental elegir algunos campos de especialización sobre los que basar una oferta diferenciada y cualificada. Toledo debe apostar por campos de conocimiento en los que se le puede reconocer una tradición histórica (estudios de traducción e interpretación), bien fundamentados en sus valores territoriales (patrimonio histórico-artístico), o emergentes (deportes, medio ambiente). Igualmente en ofertas paralelas de fuerte demanda, en las que Toledo podría competir por su imagen externa (español para extranjeros). El desarrollo de esta

especialización debiera basarse en la creación de nuevos centros de excelencia universitaria, con actividades de investigación y desarrollo, y no únicamente mediante la ampliación del catálogo de estudios.

#### *Toledo, capital cultural*

La riqueza y singularidad patrimonial de Toledo debe ser la base de un proyecto cultural claro para la ciudad. El casco histórico debe ser el lugar preferente para conseguir una oferta cultural atractiva (tanto singular, dirigida a la población flotante, como al consumo interno de la población local) y estrechamente ligada a la vida universitaria.

#### *Instalaciones deportivas de carácter simbólico y con capacidad de estructuración del territorio*

Toledo debe mejorar significativamente sus instalaciones deportivas de carácter recreativo, pensando tanto en la satisfacción de las demandas locales como en la posibilidad de atraer una demanda más lejana. En este sentido, es necesario profundizar en la vía de la especialización (velódromos, instalaciones de remo, etc.), adecuadas a las necesidades específicas del deporte de élite o de alto rendimiento.

La consecución de equipamientos de importancia regional, especialmente dirigidos al deporte espectáculo, debe ser otro de los objetivos. Igualmente debe pensarse en instalaciones ligadas a las grandes instituciones (Universidad, Defensa).

#### *Capitalidad regional y equipamientos singulares*

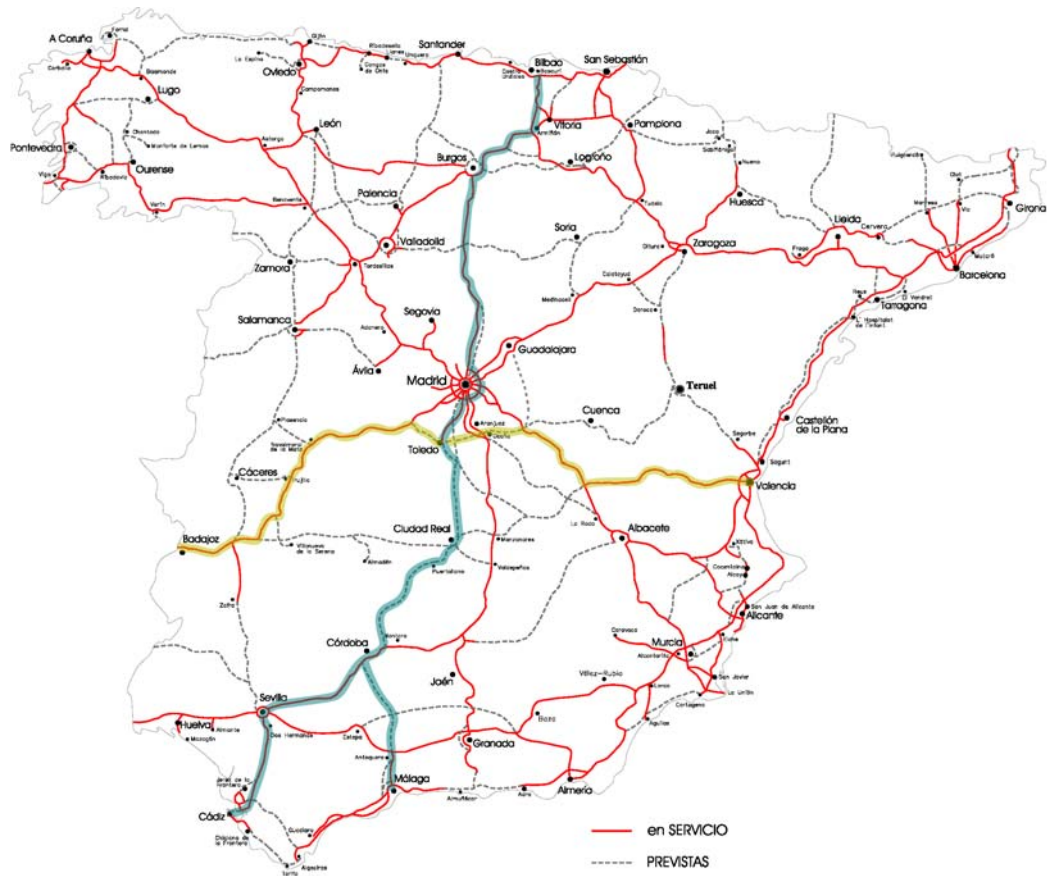
La búsqueda de equipamientos singulares que contribuyan a reforzar el papel de capital regional se concreta actualmente en el proyecto (patrocinado por el Ayuntamiento, la Diputación y la Junta de Comunidades) de construcción de un Palacio de Congresos en Miradero y un Recinto Ferial en Safont, que se prevén finalizar en 2006. Por situación y activo patrimonial, Toledo cuenta con una inmejorable posición para participar de una actividad en rápida expansión (el turismo de ferias y congresos), de gran interés para las ciudades especializadas en el mismo por el elevado gasto efectuado por los participantes en dichos eventos.

Su cercanía a Madrid y al aeropuerto de Madrid-Barajas, y la mejora de las conexiones de transporte con la capital de España, le deben permitir captar parte de los certámenes que se celebran en la misma, teniendo en cuenta además que su capacidad de organización está ya próxima al nivel de saturación. En todo caso, ello pasa por un proyecto global que más allá de los propios equipamientos, dé solución a la necesaria oferta paralela (hoteles, transportes, etc.).

No obstante, debe tenerse en cuenta el contexto de competencia generalizada que existe actualmente en las ciudades medias del entorno de Madrid, con proyectos similares en Segovia y Guadalajara. La programación de actividades atractivas es la vía principal para la diferenciación.

***Centralidad económica: la inserción de Toledo en los grandes ejes peninsulares***

La centralidad económica a escala regional está íntimamente ligada a la capacidad de Toledo de sacar el mayor provecho posible de su relación con Madrid. El desarrollo de las áreas de oportunidad y del resto de propuestas que se plantean desde este trabajo puede afianzar la productividad económica de Toledo y su comarca. En el marco ineludible del vínculo con Madrid y de su posición geográfica no central en la región, Toledo puede avanzar en la definición de una centralidad relacionada con su crecimiento económico y demográfico y con su nuevo panorama de accesibilidad.



Los proyectos en curso para el sistema peninsular de vías de alta capacidad integran a Toledo en el eje Valencia- Lisboa a través de la A-40. Esta inserción podrá reforzar realmente la posición de Toledo si dicha autovía se ejecuta antes que el nuevo eje Mérida- Ciudad Real- La Roda, que brinda una conexión más directa entre ambos puertos. En todo caso, esta conexión facilita la posibilidad de convertir a Toledo en una base logística cercana a Madrid para la concentración de los flujos provenientes de los puertos del sur peninsular. En sentido Norte- Sur, el nuevo eje Madrid- Cordoba convierte a Toledo en itinerario preferente para el enlace entre el Norte peninsular y Andalucía occidental.

### 3.4.2 Las sinergias con otras área de la región

Las posibles sinergias dependen en gran medida de la facilidad de conexión y del fomento de las iniciativas locales para aprovechar estas nuevas oportunidades.



El aeropuerto de Ciudad Real se presenta como oportunidad de desarrollo de una relación de sinergia clara entre esta ciudad y Toledo. La primera se beneficia de los tráficos inducidos por el turismo hacia la segunda, mientras que Toledo puede plantear una oferta de estancia en la que no es preciso pasar por Madrid, sino plantearse un nuevo papel como centro para la exploración del territorio regional y las zonas cercanas: las ciudades patrimoniales del Tajo (Aranjuez, Talavera), la comarca de los Montes de Toledo, la sierra de Gredos, o la propia ciudad de Madrid como un destino secundario para excursión de día. Para ello resulta esencial un buen funcionamiento de las redes de alta velocidad a escala regional, evitando que sea preciso pasar por Madrid para desplazarse hacia otros puntos de la región.

Las oportunidades de desarrollo de actividades logísticas en el eje Puertollano-Ciudad Real- Toledo, aprovechando la confluencia de los flujos Norte- Sur entre Andalucía y Madrid y los flujos Este- Oeste entre Lisboa y Valencia, y la mejora sustancial de las infraestructuras de transporte de mercancías por ejes viarios de alta capacidad, ferrocarril y transporte aéreo son importantes. Debe, en todo caso, evitarse su dispersión actuando mediante operaciones estratégicas, preferentemente con intervención pública.

El papel de Guadalajara en el sistema regional de ciudades se ve condicionado por su posición y la realidad demográfica de la provincia, con una acusada concentración de su población en el borde occidental y extensas áreas escasamente pobladas en el resto de su territorio. Esta circunstancia hace que sea más difícil asegurar un anclaje a la red urbana regional sin implicar su relación con Madrid. En este sentido, tanto la nueva autovía de la Alcarria como la propuesta de eje Toledo- Aranjuez- Campo Real- Guadalajara pueden ayudar a mejorar esta relación de la capital alcarreña con el sistema castellano-mancheño.

### ***Fortalecer los vínculos infraestructurales de escala regional***

#### ***A/AP-41***

La A/AP-41 supone la oportunidad para la región de contar con dos ejes de alta capacidad (contando con la A-4) a escasa distancia enlazando en sentido norte sur su parte occidental. Esta circunstancia, junto con la importante concentración

de ejes de alta capacidad que se plantea en el triángulo Madrid- Puertollano-Albacete, mejorará sin duda de forma significativa las posibilidades de relación de Toledo con toda la llanura manchega. Se propiciará la concreción de su potencial como cabecera logística del Sur del sistema central de ciudades.

#### *A-40*

La autovía de Castilla- La Mancha permitirá asegurar la fluidez de las conexiones con Talavera y el occidente de la provincia de Toledo. Por población y especializaciones, esta relación puede resultar beneficiosa para ambos núcleos, ayudando a reforzar la estructura polinuclear del sistema central de ciudad. La prolongación de la autovía hacia Cuenca ayudará también a mejorar la integración de esta capital en las dinámicas regionales.

#### *Interconexión del aeropuerto de Ciudad Real con la red regional de alta velocidad*

El aeropuerto de Ciudad Real implica una nueva alternativa de movilidad para la región. No es previsible que en los primeros años de funcionamiento su oferta sea tan variada como la del aeropuerto de Barajas, pero si que puede aportar una alternativa para ciertos segmentos de mercado como las compañías de bajo precio, o, de manera más específica, los vuelos de carga. La interconexión del aeropuerto con la red regional de alta velocidad es, en todo caso, un acierto, que debe completarse asegurando la construcción de los enlaces ferroviarios necesarios que permitan a los toledanos acceder a esta instalación sin necesidad de utilizar estaciones de transbordo. La estación de Toledo- La Sagra no resulta una solución satisfactoria al problema.

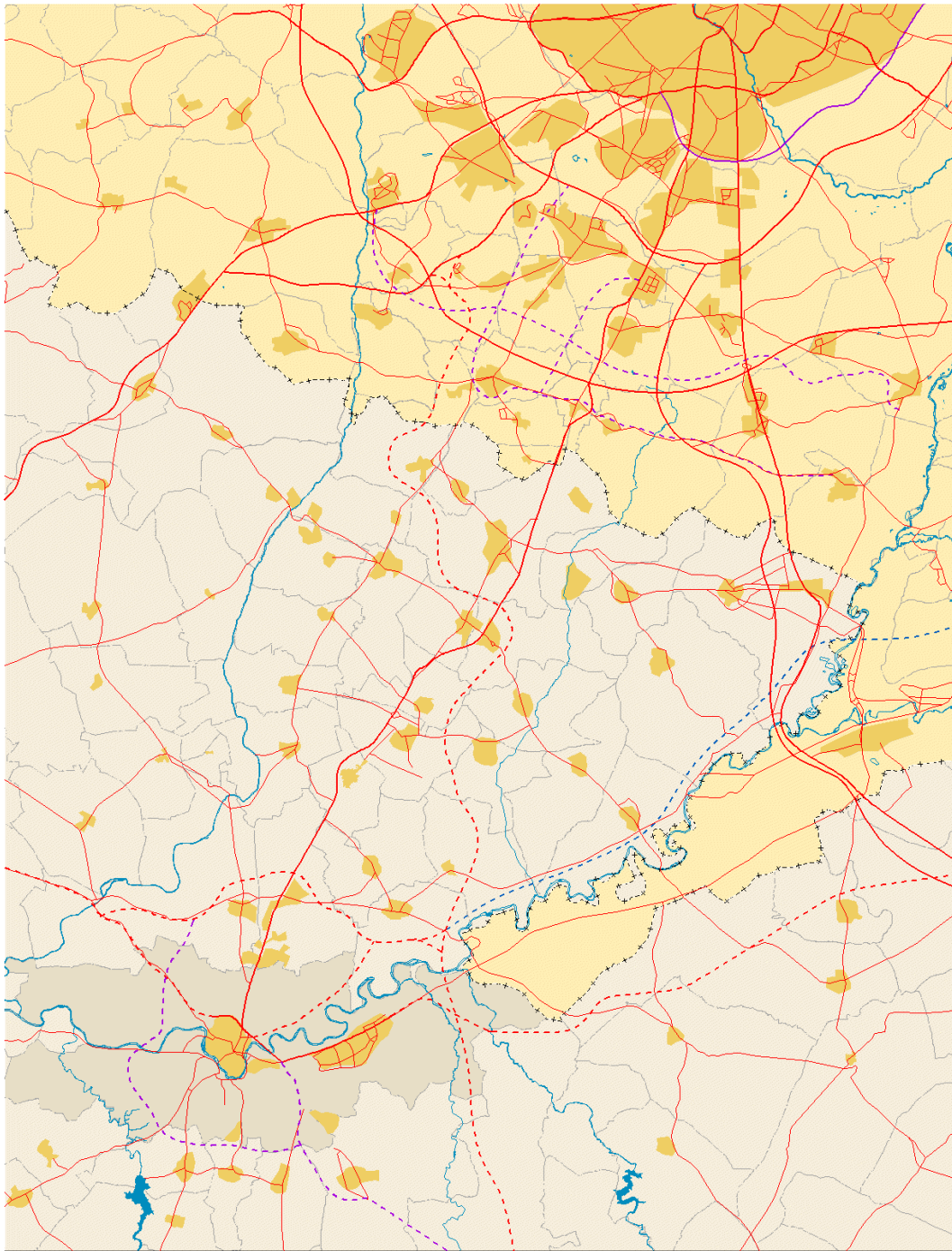
#### *A-400- Autovía de los Viñedos*



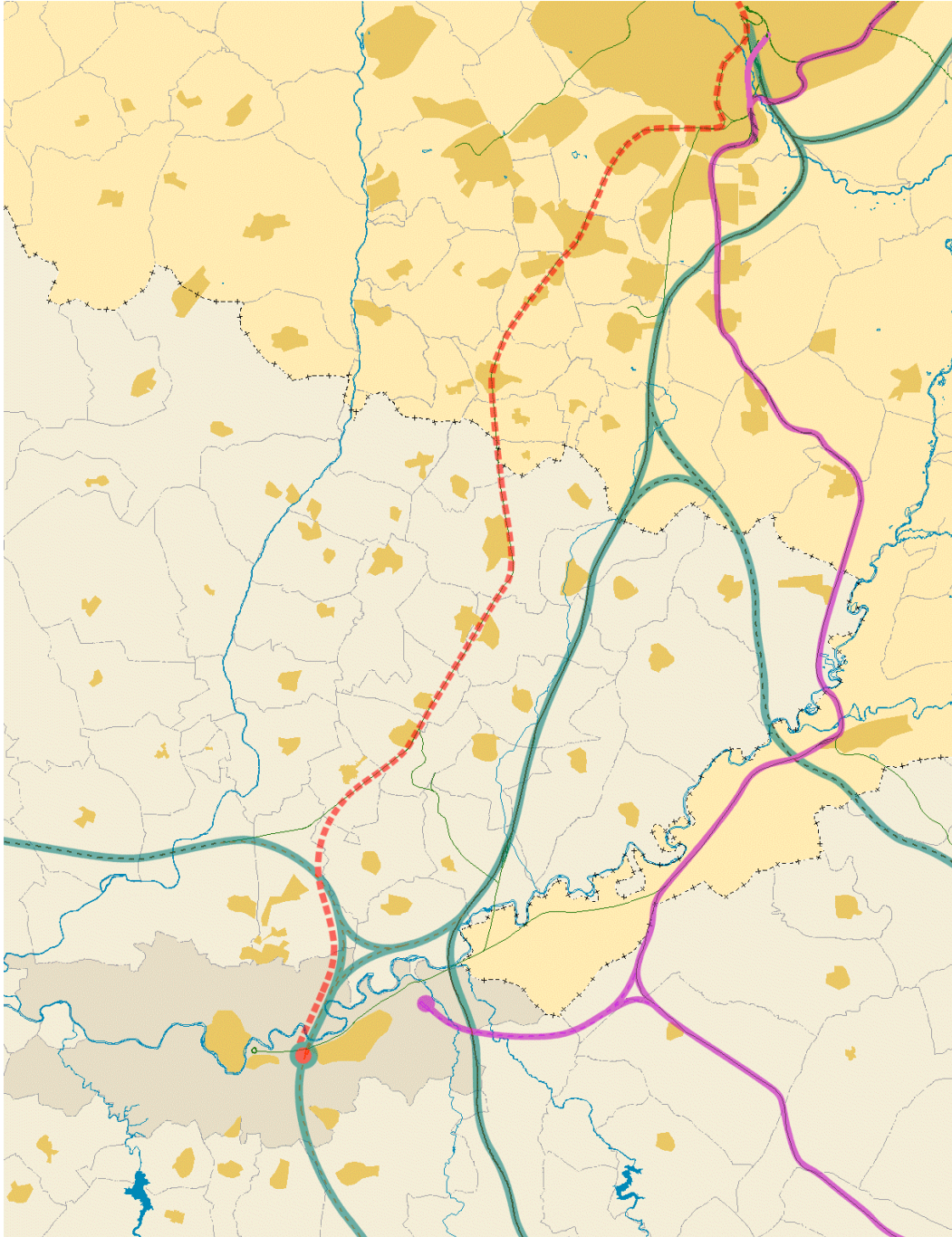
El tramo Toledo- Madrideojos de la A-400 configura a la A-42 como tercera vía de alta capacidad de acceso a Madrid

La autovía de los Viñedos se ha planteado desde una perspectiva de mejora de las comunicaciones internas de la región. No obstante, por efecto de las diferencias en los plazos de ejecución de cada infraestructura, se encuentra en fase avanzada de construcción, con lo cual es previsible que entre en servicio antes que la A/AP-41. Por su recorrido, supone, en el tramo entre Madrideojos y Toledo una alternativa clara al actual eje Madrid- Andalucía al crear una nueva autovía de acceso al área metropolitana por el Suroeste, sin la afección que supone el peaje de la nueva R-4. Es de suponer que la entrada en servicio de esta nueva autovía modificará de forma sensible las intensidades de uso de la A-42, anticipando en el tiempo el nuevo escenario de conectividad de Toledo y el atractivo para la localización de actividades de La Sagra. Por otro lado, este tramo, junto con la A-40, facilita la integración de Talavera de la Reina en el sistema urbano regional.

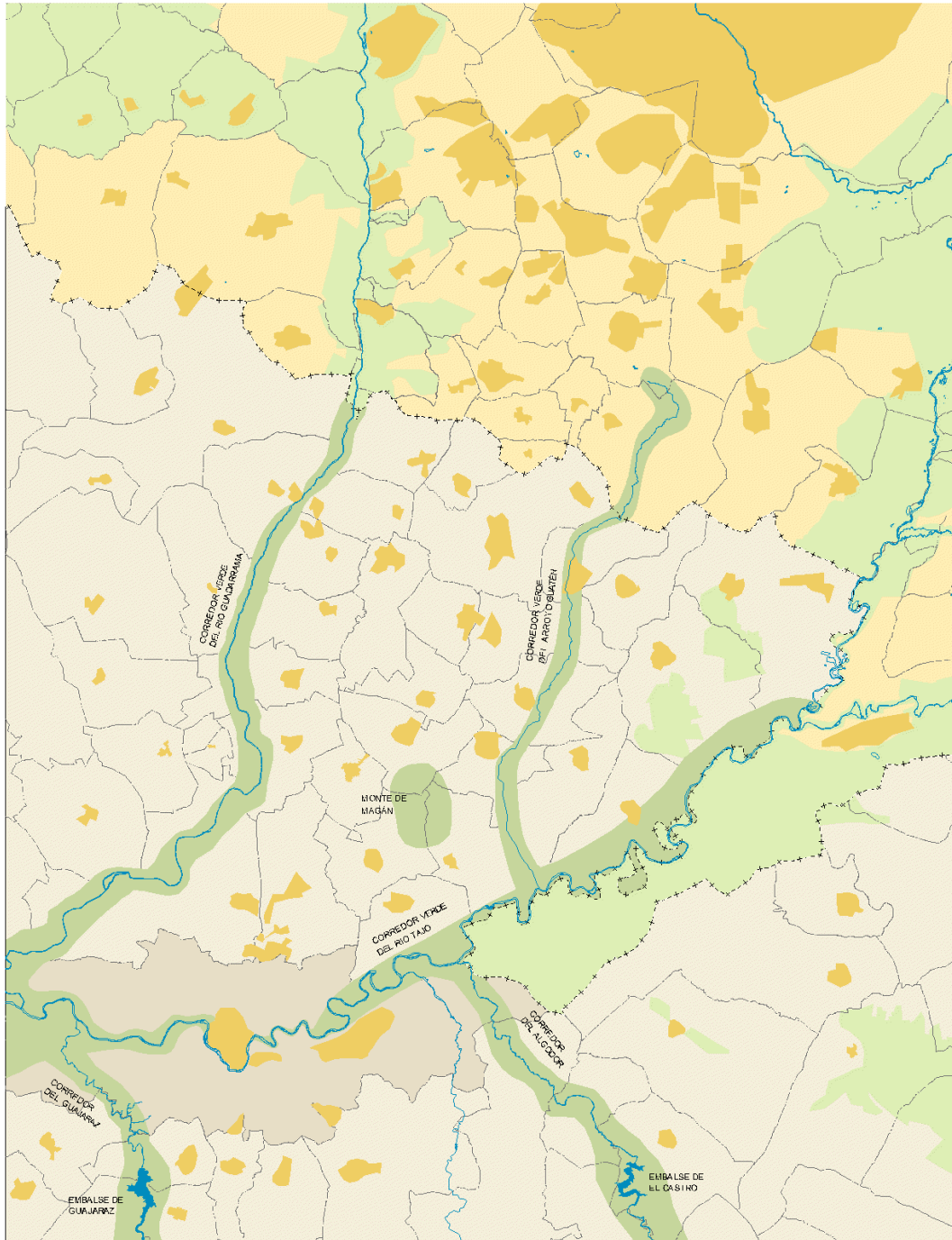
### 3.5 Propuestas territoriales- esquemas de conjunto



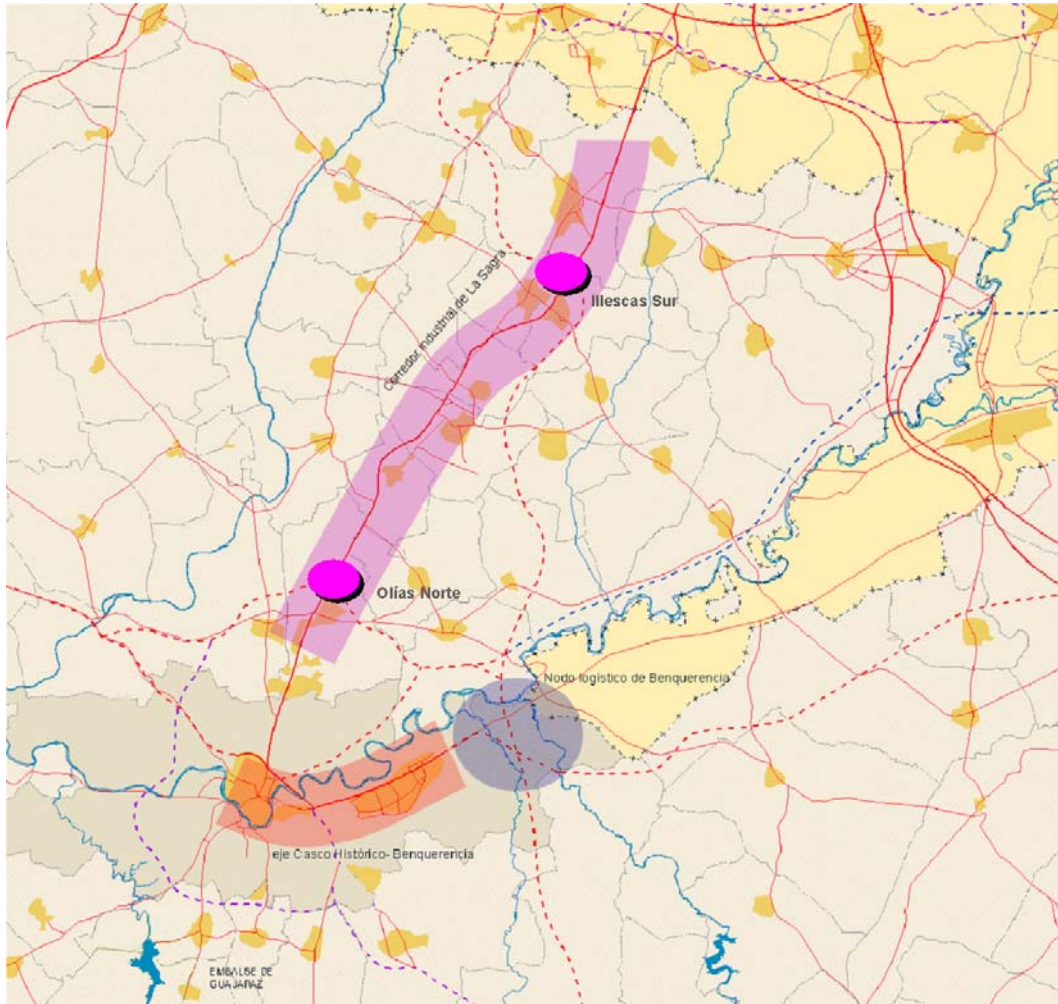
Sistema viario propuesto. Se propone como alternativa a los grandes anillos de circunvalación del sur madrileño el nuevo eje Toledo- Guadalajara.



Sistema ferroviario propuesto. Se plantean la mejora de la integración de Toledo en la red ferroviaria de alta velocidad (trazados en tono verde), en el sistema ferroviario de carga que conecta a Madrid con el sur peninsular (trazados violeta) y la integración del actual trazado ferroviario Madrid- Extremadura en la línea de cercanías Madrid-Fuenlabrada, como medio para mejorar la integración entre Toledo y La Sagra.



Esquema de ordenación de las áreas de interés medioambiental del entorno de Toledo. En tono claro se representan las zonas incluidas en las propuestas Red Natura. En un tono más oscuro se representan las zonas para las que se propone estudiar con mayor detalle un tratamiento específico.



Áreas de oportunidad: Eje Casco Histórico- Benquerencia, Nodo logístico de Benquerencia y Corredor Industrial de La Sagra, con dos elementos focales en Illescas-Sur y el área Bargas- Olías.

### **3.6 Propuestas para el Plan de Ordenación Municipal de Toledo**

La propuesta expuesta implica un gran número de propuestas a una escala territorial amplia que supera los límites municipales de Toledo. En este apartado se incluyen las propuestas que son de aplicación directa al documento del POM de Toledo. Se estima que el crecimiento propuesto en el documento de Avance es coherente con las necesidades del municipio teniendo en cuenta su función territorial, y en consecuencia se indican pautas para el desarrollo de las acciones con incidencia territorial propuestas.

#### **3.6.1 La dimensión del crecimiento residencial**

Es sabido que los mecanismos del mercado inmobiliario no funcionan como sistema eficiente de asignación de recursos. Ello, junto con la rigidez derivada de las dificultades de la gestión, hace conveniente que el nuevo suelo residencial a ofertar por el planeamiento municipal de Toledo no se limite de forma estricta a la demanda correspondiente a los crecimientos de vivienda previstos.

Por el contrario, tal como suele ser práctica habitual en el planeamiento urbanístico y con objeto de evitar que se puedan ver favorecidas las indeseables tensiones especulativa, se impone la necesidad de establecer una especie de margen de confianza. Conceptualmente se trata de aplicar un principio denominado factor de corrección de la rigidez de la oferta. Este factor de corrección es habitualmente utilizado a la hora de determinar capacidades de crecimiento en planeamiento territorial. En este caso, y dado el alcance municipal del POM de Toledo, se utilizarán los módulos habitualmente utilizados para este tipo de entornos territoriales situados cerca de grandes áreas metropolitanas. No debe olvidarse, y menos en el caso de Toledo, que la demanda de vivienda opera en una escala espacial que desborda los límites municipales y provinciales.

En el planteamiento metodológico de esta propuesta se entiende que el componente de rigidez es de aplicación una vez establecidas las necesidades de vivienda resultantes de la evolución demográfica previsible, en el momento de traducir las viviendas en suelo residencial. No se trata de incrementar el número de viviendas previstas sino de garantizar un margen de maniobra suficiente que



permita responder a posibles inflexiones no previstas de la demanda en tanto se produce la consecuente modificación del planeamiento.

Para remarcar la incertidumbre, no es necesario entrar en detalle sobre los factores que podrían incidir, tanto con carácter general como local, dentro del territorio del Norte de la provincia de Toledo, en la evolución del mercado de la vivienda en los próximos quinquenios. Basta con recordar que las demandas “efectiva” e “insatisfecha” van a variar en función de los siguientes factores:

- a) Las ventajas de la inversión en vivienda sobre otras formas de inversión, que incrementarán o reducirá la demanda para inversión que, por otra parte, es uno de los componentes con mayor incidencia sobre la subida de los precios.
- b) La legislación de alquileres, con especial incidencia sobre la proporción de viviendas vacías
- c) Las variaciones de la renta real disponible en las economías domésticas, que van a depender de los niveles de empleo y de las condiciones de financiación.

Es también oportuno señalar que mientras que el comportamiento de la demanda primaria (de alojamiento), que es básicamente demográfica, responde a ciclos largos (los que van a necesitar una vivienda en el área y su zona de atracción –Sur madrileño- en los próximos dieciséis años han nacido ya), los componentes de carácter económico responde a ciclos cortos vinculados a aspectos coyunturales y de ámbito global.

Hay que añadir además que ciertos comportamientos recientes del mercado de la vivienda en la Unión Europea han sorprendido a los analistas al no responder a la lógica de comportamiento esperado. Por ejemplo:

- a) Al estancamiento demográfico le está correspondiendo un incremento de las necesidades de vivienda.
- b) A la reducción del tamaño medio de los hogares le corresponde un incremento de las necesidades de superficie útil.

- c) A la mayor movilidad en las situaciones de convivencia, mayor dinámica de hogares, le está correspondiendo una reducción de las ofertas de alquiler, es decir más dificultad para cambiar de vivienda.
- d) En el momento de máxima precariedad laboral y de proyectos familiares menos definidos, la demanda de vivienda por parte de los jóvenes se orienta en exclusiva hacia la compra, reduciéndose a la vez la oferta de alquiler.
- e) A la mayor movilidad laboral y la precariedad en el mercado de trabajo, el de la vivienda responde con un mayor sesgo hacia la propiedad, elevando considerablemente tanto los costes de entrada en el mercado como de las transmisiones inherentes a los cambios.

Por otro lado, no debe olvidarse el papel de Toledo como capital provincial y autonómica, lo cual implica una demanda de vivienda ligada a la población del resto de estos ámbitos que desea, por diversos motivos, contar con una vivienda en la capital.

El coeficiente de corrección de rigidez se determina teniendo en cuenta no sólo la población de la ciudad y la de su entorno, sino también el plazo de vigencia estimado para el planeamiento en el que se utiliza. De acuerdo con el artículo 12 de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística, el POM debe prever la expansión urbana para un periodo de 12 años. Para un periodo de esta duración, el valor usual del coeficiente de corrección de rigidez oscila entre 3 y 3,5. Eso quiere decir que debe clasificarse suelo para que en todo momento durante la vida prevista del Plan se disponga de al menos el triple (valor inferior) de la capacidad de viviendas necesaria.

De acuerdo con los estudios demográficos realizados para el POM, el crecimiento demográfico previsible, en su hipótesis maximalista, supera los 23.000 habitantes. Teniendo en cuenta la progresiva reducción del tamaño medio de los hogares, las necesidades de vivienda a lo largo de la vigencia del Plan son de cerca de 10.000 unidades. La aplicación del coeficiente de rigidez en su valor más alto (3,5) determina la conveniencia de clasificar suelo para 35.000 viviendas, con el objeto de asegurar que sea posible desarrollar las 10.000 realmente necesarias. Este valor es coherente con las previsiones del documento de Avance del POM.

### **3.6.2 La dimensión del crecimiento destinado a actividades económicas**

El crecimiento destinado a actividades económicas en el municipio de Toledo debe tener en cuenta los siguientes aspectos:

- La necesidad de aumentar la participación del sector privado en la oferta de empleo, al estar prácticamente agotado el potencial del sector público debido a las administraciones local y autonómica.
- La conveniencia de implantar nuevas actividades que, pese a generar una cantidad de empleos relativamente reducida, consumen grandes cantidades de suelo y tienen un efecto positivo sobre el conjunto de la economía local (logística). Toledo tiene el potencial para convertirse en la plataforma logística que relacione a la industria de materiales de construcción de La Sagra con el resto del país.
- La necesidad de orientar en una parte sustancial la creación de nuevo empleo hacia el sector de los servicios, de acuerdo con el papel de centralidad regional que se propone para Toledo. Por otro lado, el empleo en Toledo debe entenderse conjuntamente con el resto del Norte de la provincia de Toledo. La propuesta de ordenación y consolidación del corredor de actividad de la A-42 se refiere esencialmente a actividades industriales, resultando más conveniente para la ordenación territorial que las áreas terciarias se implanten en Toledo.

En materia de suelos terciarios, parece conveniente aplicar el estandar empleado en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 para los suelos urbanizables incorporados (PAU's), de 40 m<sup>2</sup> edificados por empleo con carácter general. Esta cifra es asimilable al caso de Toledo al tratarse de una oferta en un mercado próximo a Madrid, en la que, además, al igual que en los PAU de Madrid el terciario se plantea en desarrollos de usos mixtos asociados a residencia. El estandar implica que el suelo para usos terciarios previsto en el Avance del POM de Toledo, con una edificabilidad agregada de 880.000 m<sup>2</sup>, tendría capacidad para acoger cerca de 22.000 empleos.

En materia de suelos industriales, el estandar aplicable depende en mayor medida que en el caso del terciario de la tipología industrial que se pretenda implantar. En todo caso, el valor de 40 m<sup>2</sup> edificados por empleo puede ser

igualmente válido como media, aunque debe tenerse en cuenta la necesidad de mayores espacios destinados a vehículos pesados, con el consiguiente aumento de la superficie de suelo necesaria. El Avance del POM sólo califica como sector industrial a la ampliación oriental del polígono industrial de Benquerencia, con una superficie edificable de 800.000 m<sup>2</sup>, que suponen una capacidad de 20.000 empleos.

El suelo urbanizable de Toledo presenta, pues, capacidad para algo más de 40.000 empleos. Esta cifra debe entenderse, al igual que en el caso del crecimiento residencial, como el resultado de aplicar un coeficiente corrector de la rigidez de la demanda de suelo para actividades económicas.

### **3.6.3 Acciones estratégicas**

Para cada acción se indican los objetivos, los condicionantes urbanísticos y los agentes que previsiblemente deberán intervenir en la concertación.

***Acción 1. Reordenación de los accesos de alta velocidad***

**Objetivos:**

Integración de Toledo en las líneas de alta velocidad Madrid- Extremadura y Madrid- Andalucía, configurándose como estación de paso. Facilitar la relación con el resto de la región, y especialmente con el nuevo aeropuerto de Ciudad Real.

**Condiciones para el desarrollo de la acción:**

- El pleno desarrollo de la acción requiere:
  - El cambio de los actuales planes del ministerio de Fomento para los enlaces Madrid- Extremadura y Madrid- Toledo.
  - La adaptación parcial del trazado en obras, con un nuevo ramal de enlace con el trazado a Extremadura que convierta a Toledo en una estación de dicha línea, o un nuevo trazado con una solución de menor impacto sobre el crecimiento urbano

**Agentes para la concertación:**

- Ayuntamiento de Toledo
- Junta de Comunidades de Castilla- La Mancha
- Ministerio de Fomento
- Municipios afectados por nuevos accesos

## ***Acción 2. Área logística de Benquerencia***

### **Objetivos:**

El nodo logístico se vincula a la oportunidad de crear un punto de intercambio modal entre la red nacional de autovías y el sistema ferroviario de mercancías del sur peninsular en las inmediaciones del futuro cruce de la A-40 (autovía de Castilla- La Mancha), la AP-41 (nueva autopista Madrid- Andalucía) y la propuesta de nuevo eje Toledo- Guadalajara. Se trata de constituir una alternativa a los desarrollos logísticos del arco Sureste madrileño.

### **Condiciones para el desarrollo de la acción:**

- Limitaciones temporales: teniendo en cuenta los plazos de gestión del planeamiento urbanístico, la autovía de Los Viñedos estará en servicio cuando puedan iniciarse las operaciones logísticas. La integración en el eje Madrid- Andalucía estará asegurada, aun parcialmente, con este enlace.
- El pleno desarrollo de la acción requiere:
  - La ejecución de la circunvalación Norte de Toledo, para evitar los tráficos pesados entre la zona logística y la A-42.
  - La adaptación del enlace ferroviario existente o la creación de uno nuevo al sur de la ZEPA “Carrizales y sotos de Aranjuez”.
  - La entrada en servicio del nuevo eje Madrid- Andalucía por Toledo, Ciudad Real y Puertollano.

### **Agentes para la concertación:**

- Ayuntamiento de Toledo
- Junta de Comunidades de Castilla- La Mancha
- Ministerio de Fomento
- Operadores logísticos ferroviarios y viarios privados
- Municipios afectados por nuevos accesos

### ***Acción 3. Eje Casco histórico- Polígono de Benquerencia***

#### **Objetivos:**

El eje debe cambiar su actual formalización, asegurando que se completa la trama urbana y se integra el polígono de Benquerencia en la ciudad.

#### **Condiciones para el desarrollo de la acción:**

- Limitaciones temporales: el actual eje seguirá teniendo tráfico pesado hasta que entre en servicio la circunvalación norte de Toledo. Sin una adecuada integración del ferrocarril en esta zona no será posible dotar de un carácter realmente estructurante al eje.
- El pleno desarrollo de la acción requiere:
  - Un diseño urbano del eje con criterios de integración paisajística, con plataforma reservada para transporte público y espacios para los modos de desplazamiento no motorizados.
  - La modificación del actual nudo con la A-42
  - La disposición sobre este eje, en relación directa con la estación ferroviaria, de espacios para actividad terciaria

#### **Agentes para la concertación:**

- Ayuntamiento de Toledo
- Ministerio de Fomento

#### ***Acción 4. Sistema General de Espacios Libres del Tajo***

##### **Objetivos:**

Asegurar un tratamiento de los espacios de ribera coherente con los valores de las áreas protegidas aguas arriba y aguas abajo del municipio y con su uso por la población.

##### **Condiciones para el desarrollo de la acción:**

- Clasificación como suelo rústico no urbanizable de especial protección de los bordes fluviales no clasificados como suelo urbano o urbanizable.
- Ordenanzas específicas para el diseño de los espacios públicos vinculados a las áreas urbanas.
- Tratamiento pormenorizado de cada tramo del río.
- Mantenimiento de la capacidad viaria en las carreteras de borde dentro del término, especialmente la CM-4000, para evitar tensiones sobre las áreas protegidas

##### **Agentes para la concertación:**

- Ayuntamiento de Toledo
- Junta de Castilla- La Mancha
- Ministerio de Medio Ambiente



***Acción 5. Potenciación del sistema dotacional toledano***

**Objetivos:**

Refuerzo de la centralidad regional y comarcal de Toledo. Potenciación del papel de Toledo en el turismo de ferias y congresos

**Condiciones para el desarrollo de la acción:**

- Creación de nuevos centros de excelencia universitaria, mejorando la especialización del campus local. Requiere la definición desde el POM de posibles emplazamientos.
- Creación de nuevos equipamientos deportivos de importancia regional, especialmente ligados al deporte espectáculo.
- Definición de una programación cultural que atienda tanto a la población local como al turismo

**Agentes para la concertación:**

- Ayuntamiento de Toledo
- Junta de Castilla- La Mancha
- Universidad de Castilla- La Mancha

***Acción 6. Potenciación de una estructura urbana policéntrica***

**Objetivos:**

Potenciación del papel del casco histórico como centro principal de la ciudad a través de su revitalización y una gestión integrada de las acciones públicas y privadas

Fomento de las centralidades de barrio y locales

**Condiciones para el desarrollo de la acción:**

- Gestión integrada del casco histórico
- Aplicación de políticas de centro comercial abierto en los ejes principales
- Regulación de la relación entre actividades y residencia
- Promoción del asentamiento de familias jóvenes
- Potenciación de las centralidades de barrio a través de mejoras en la urbanización de los espacios públicos y las dotaciones
- Coordinación de las acciones con la política de movilidad: templado de tráfico, aparcamiento, transporte público.

**Agentes para la concertación:**

- Ayuntamiento de Toledo
- Asociaciones de comerciantes y empresarios

### **3.6.4 Propuestas para la normativa urbanística**

#### ***Sostenibilidad ambiental en la urbanización***

Estas medidas permiten reducir el consumo de recursos no renovables (energía, agua) y la afección a los elementos valiosos en las actuaciones de urbanización. Su aplicación permite mejorar la calidad de los nuevos espacios urbanos y, en general, en todos los espacios afectados por obras de esta naturaleza. Deberán tratarse, al menos, los siguientes aspectos:

- Estudio de condiciones bioclimáticas iniciales del emplazamiento en los nuevos desarrollos como base para la nueva ordenación
  - Soleamiento, evitando la conformación de espacios estanciales sombríos.
  - Régimen de vientos, facilitando la configuración de espacios públicos abrigados
  - Conservación de las redes de drenaje natural, como forma de mantener los ecosistemas existentes y reducir el riesgo de inundación.
- Racionalización de los sistemas de riego de espacios públicos
  - Estudio de posibilidades de uso de aguas recicladas
  - Uso de sistemas de ahorro de agua
  - Especies vegetales autóctonas con demanda moderada de agua
- Ordenación de volúmenes edificados y plantaciones de acuerdo con criterios de soleamiento y ventilación natural
- Obligatoriedad de uso de sistemas de alumbrado público sin contaminación lumínica
- Criterios de eficiencia energética en las redes públicas
- Proporción mínima del 50% de suelos no pavimentados en los espacios libres para favorecer la absorción de agua de lluvia

- Reducción de la escorrentía y del riesgo de inundación
- Mejor aprovechamiento del riego por las especies vegetales
- Uso de pavimentos “silenciosos” y barreras acústicas. Reducir el nivel de ruido urbano fomenta la ventilación natural y reduce el consumo eléctrico por aire acondicionado
- Obligación de restitución al estado original de los suelos rústicos afectados por obras de urbanización en suelos urbanos o urbanizables

### ***Integración urbana de infraestructuras***

La importante concentración de nuevas infraestructuras en curso de ejecución en el municipio, así como aquellas que se proponen desde este trabajo, requieren una atención especial al problema de la integración de estos elementos en el tejido urbano. Esta ordenanza deberá definirse como fruto de la concertación entre el Ayuntamiento de Toledo, la Junta de Comunidades de Castilla- La Mancha y el Ministerio de Fomento, y deberá tratar, al menos, los siguientes aspectos:

- Minimización de impacto ambiental sobre las nuevas áreas residenciales
- Disposición de zonas verdes en áreas de límite
- Modificación de topografía para limitación del impacto sonoro
- Soterramiento de nuevas infraestructuras siempre que sea posible
- Permeabilidad peatonal adaptada a las normas de accesibilidad universal y a condiciones de seguridad ciudadana
- Condiciones de seguridad física

### ***Sostenibilidad ambiental de la edificación***

Se trata de medidas encaminadas a reducir el consumo en la construcción y uso cotidiano de los edificios de recursos no renovables, a través del empleo de materiales de altas prestaciones y de sistemas constructivos susceptibles de reciclaje. La utilización de los sistemas adecuados reduce además las emisiones y vertidos, facilitando el objetivo de un medio ambiente más limpio.

- Fomento de la consideración del ciclo completo de vida en los nuevos proyectos
  - Reducción del consumo de recursos no renovables durante la vida útil del edificio
  - Posibilidades de reciclaje de los materiales en caso de derribo
  - Fomento de las buenas prácticas con medidas fiscales (rebaja en los costes de licencias)
- Fomento de la introducción de elementos de ahorro energético en las nuevas edificaciones
  - Definición de condiciones estéticas para las instalaciones visibles desde la vía pública
  - Exclusión de instalaciones de producción de energía del computo de edificabilidad
  - Fomento del uso de aguas recicladas para riego
- Coordinación de las medidas de fomento del reciclaje con los sistemas municipal y provincial de gestión de residuos

### ***Tratamiento específico de las actividades comerciales y turísticas***

La importancia de las actividades comerciales y turísticas en el municipio hace que sea preciso tener en cuenta medidas específicas para su regulación en el planeamiento. Se trata de asegurar una adecuada compatibilidad entre estas actividades y el resto de usos urbanos, con especial atención al residencial.

- Diferenciación normativa en función del tejido en que se implanten los locales
- Diferenciación normativa en función de las tipologías de establecimientos comerciales y turísticos
- Régimen de compatibilidad de usos. Estratégias de transformación permitidas y prohibidas

- Tratamiento urbano específico para ejes comerciales
- Compatibilidad con la estrategia global de movilidad
- Diseño urbano de los ejes urbanos ligados a estas actividades
- Tratamiento de la carga y descarga

**ANEXO. EXPLOTACIÓN DEL CUESTIONARIO A EXPERTOS  
LOCALES**

### 3.1 Metodología

Durante el proceso de análisis de las afecciones, planes y proyectos susceptibles de incidir sobre el ámbito de Toledo, se realizará una *Exploración Participativa* que permita acceder al diagnóstico percibido por parte de los actores institucionales y sociales.

La consideración del territorio como una realidad en proceso permanente de cambio debido a la incidencia de la acción humana transformadora, conduce a la necesidad de establecer una correspondencia entre los planos de análisis y de la realidad urbanística. Esta última es a su vez fruto de las políticas y estrategias con incidencia territorial desarrolladas por las Administraciones y actores económicos y sociales.

Por este motivo, ha parecido necesario incorporar al proceso de elaboración diagnóstica y propositiva el contraste con la percepción de la realidad y estrategias de los diferentes actores con un doble objetivo:

- a. Contrastar las dimensiones estructural y subjetiva de la identidad territorial, ampliando el objeto de las exploraciones analíticas en función de la percepción de los problemas y oportunidades por parte de los actores sociales.
- b. Potenciar a través de la participación de la comunidad, y de los actores más directamente implicados, la identificación de los problemas y formulación de estrategias, teniendo en cuenta los patrones de identidad territorial y cohesión social derivados de la conciencia de compartir un mismo territorio.

Se han estudiado las acciones sobre el territorio de los diferentes agentes públicos y privados, así como sus visiones tendenciales y propuestas de acción para el futuro. En este sentido, esta metodología plantea, en primera instancia, la presentación de un “cuestionario DELPHI”. Esta acción permite recabar información relevante, así como recoger las opiniones, percepciones y criterios que sobre los déficits y potencialidades del territorio puedan ser aportados por los representantes institucionales a nivel municipal, provincial o regional y, en general, por todas las fuerzas vivas de la comunidad interesadas en la planificación del territorio y el desarrollo del área.

La metodología del cuestionario Delphi se basa en el análisis de las opiniones de un grupo de expertos que responden a una serie de preguntas de respuesta



si/no, a las cuales se añaden algunas de carácter más abierto a una respuesta libre, preparadas por el equipo redactor. Se trata de obtener los beneficios de las sinergias de un debate, eliminando las interacciones sociales que pueden surgir en reuniones cara a cara y afectar a la libre expresión de las opiniones a través del prestigio de otros miembros o el peso de una mayoría. Cada experto responde al cuestionario de forma individual, transmitiendo su resultado para su procesamiento. El conjunto de cuestionarios es procesado estadísticamente por el equipo redactor, que a su vez devuelve la información a los expertos consultados. En este proceso iterativo, el experto puede conocer la opinión general del grupo sin una influencia directa, por lo que se supone que puede expresar su opinión real con más libertad.

Las preguntas son de dos clases:

- Percepción de jerarquías
- Valoración y estimación

### **3.2 Cuestionario enviado**

**POR FAVOR LEA ESTAS INSTRUCCIONES ANTES DE RELLENAR EL  
CUESTIONARIO**

---

- a) El cuestionario incluye un glosario de términos en sus últimas páginas. No dude en consultar cualquier cuestión que pueda surgir sobre el significado de las preguntas, tanto en el teléfono **915515112** como por correo electrónico o fax en la dirección y número indicados más adelante. Personas de contacto: José María Ezquiaga, Javier Barros.
  
- b) Los datos obtenidos con el cuestionario se utilizarán para producir un informe global que se integrará en el Estudio sobre las oportunidades de Toledo en el sistema central de Ciudades, parte del Plan de Ordenación Municipal. Para poder procesar adecuadamente sus respuestas necesitamos que nos envíen su contestación antes del 15 de marzo.
  
- c) En las preguntas en las que se debe elegir un valor, tache el correspondiente a su respuesta
  
- d) Este cuestionario le ha sido remitido a todos los participantes en papel. Si lo desea, puede faltarle un ejemplar en formato .doc (word 2000) para rellenarlo en la pantalla de su ordenador, solicitándolo por correo electrónico a la dirección indicada. El correo de petición debe indicar el nombre de la institución y la persona de contacto. Si elige este sistema, por favor no teclee fuera de los recuadros. Una vez cumplimentado el cuestionario, sólo tiene que guardar el documento de Microsoft Word con sus respuestas y enviarnoslo por correo electrónico a **ezquiaga@ezquiaga.com**
  
- e) Si escribe sus respuestas a mano, por favor use sólo mayúsculas. Si cree que necesita más espacio del disponible para responder a alguna pregunta, use hojas adicionales indicando claramente a que pregunta está respondiendo. Una vez cumplimentado el formulario, por favor envíelo por fax al **(+34) 914338359** o envíelo por correo a:

Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio

Amado Nervo, 3, 3B

28007 Madrid

CUESTIONARIO

TRABAJOS PREPARATORIOS DEL PLAN DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE TOLEDO

**I. PERFIL**

**Organización a la que representa:**

---

**Cargo en la organización:**

---

- 1.1. Describa brevemente el ámbito territorial de acción de su organización
  
- 1.2. (Administración) Describa las competencias de su organización sobre el territorio de Toledo y su entorno
  
- 1.3. (Empresas) Describa el sector de actividad en que se encuadra su empresa
  
- 1.4. (Asociaciones) Describa la finalidad de su asociación y su grado de implantación en el sector
  
- 1.5. (Expertos independientes) Describa su campo de especialidad y su vinculación con Toledo

**II. PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES DEL MUNICIPIO DE TOLEDO**

2.1. EVOLUCIÓN DEL MUNICIPIO Y SU ENTORNO INMEDIATO

2.1.1. Valore de peor (1) a mejor (5) la situación actual del municipio de Toledo en los siguientes aspectos

Actividades económicas	1	2	3	4	5
Creación de empleo	1	2	3	4	5
Equipamientos y dotaciones	1	2	3	4	5
Infraestructuras (saneamiento, electricidad, telecomunicaciones, etc...)	1	2	3	4	5
Facilidad de acceso a la vivienda	1	2	3	4	5
Desarrollo urbanístico	1	2	3	4	5
Medio ambiente	1	2	3	4	5
Seguridad ciudadana	1	2	3	4	5
Precios inmobiliarios	1	2	3	4	5

2.1.2. Valore globalmente, de peor (1) a mejor (5), la situación actual de los municipios limítrofes con el de Toledo en los siguientes aspectos

Actividades económicas	1	2	3	4	5
Creación de empleo	1	2	3	4	5
Equipamientos y dotaciones	1	2	3	4	5
Infraestructuras (saneamiento, electricidad, telecomunicaciones, etc...)	1	2	3	4	5
Facilidad de acceso a la vivienda	1	2	3	4	5
Desarrollo urbanístico	1	2	3	4	5
Medio ambiente	1	2	3	4	5
Seguridad ciudadana	1	2	3	4	5
Precios inmobiliarios	1	2	3	4	5

2.1.3. Estime, de peor (1) a mejor (5), la evolución global en términos socioeconómicos de Toledo y cada uno de sus municipios limítrofes durante la última década.

Toledo	1	2	3	4	5
Bargas	1	2	3	4	5

Olías del Rey	1	2	3	4	5
Mocejón	1	2	3	4	5
Guadamur	1	2	3	4	5
Argés	1	2	3	4	5
Cobisa	1	2	3	4	5
Burguillos de Toledo	1	2	3	4	5
Nambroca	1	2	3	4	5
Almonacid	1	2	3	4	5
Aranjuez	1	2	3	4	5
Mocejón	1	2	3	4	5

## 2.2. SITUACIÓN DE LA ECONOMÍA DEL MUNICIPIO DE TOLEDO

2.2.1. Evalúe, de acuerdo con su visión, la representatividad de los siguientes sectores en la economía local, entre poco representativo (1) y altamente representativo (5)

Agropecuario	1	2	3	4	5
Industria	1	2	3	4	5
Transportes y logística	1	2	3	4	5
Comercio	1	2	3	4	5
Construcción	1	2	3	4	5
Hostelería/ Turismo	1	2	3	4	5
Terciario oficinas	1	2	3	4	5

2.2.2. Estime la evolución global, de peor (1) a mejor (5), durante la última década, de los siguientes sectores de actividad en el municipio

Agropecuario	1	2	3	4	5
Industria	1	2	3	4	5
Transportes y logística	1	2	3	4	5
Comercio	1	2	3	4	5
Construcción	1	2	3	4	5
Hostelería/ Turismo	1	2	3	4	5
Terciario oficinas	1	2	3	4	5

2.2.3. Indique, graduando de menor (1) a mayor (5), el potencial de desarrollo que estima en Toledo para cada uno de estos sectores de actividad

Agropecuario	1	2	3	4	5
Industria	1	2	3	4	5
Transportes y logística	1	2	3	4	5
Comercio	1	2	3	4	5
Construcción	1	2	3	4	5
Hostelería/ Turismo	1	2	3	4	5
Terciario oficinas	1	2	3	4	5

2.3. DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS

2.3.1. Evalúe, graduando de peor (1) a mejor (5), el estado actual de los equipamientos en el municipio de Toledo

Educación universitaria	1	2	3	4	5
Educación no universitaria	1	2	3	4	5
Sanidad	1	2	3	4	5
Bienestar social	1	2	3	4	5
Cultura	1	2	3	4	5
Deporte	1	2	3	4	5
Zonas verdes	1	2	3	4	5

2.3.2. Evalúe, graduando de peor (1) a mejor (5), el estado actual de los equipamientos en los municipios limítrofes con el de Toledo

Educación no universitaria	1	2	3	4	5
Sanidad	1	2	3	4	5
Bienestar social	1	2	3	4	5
Cultura	1	2	3	4	5
Deporte	1	2	3	4	5
Zonas verdes	1	2	3	4	5

2.3.3. Estime, graduando de peor (1) a mejor (5), el estado de los siguientes servicios urbanos en el municipio de Toledo respecto de los municipios de su entorno (si el servicio es mejor en Toledo, tache 4 o 5; si es mejor en el entorno, tache 1 o 2)

Telecomunicaciones	1	2	3	4	5
Saneamiento	1	2	3	4	5
Abastecimiento de agua	1	2	3	4	5
Alumbrado urbano	1	2	3	4	5
Recogida de basuras domiciliarias	1	2	3	4	5
Gestión de residuos industriales	1	2	3	4	5

2.4. ACTIVIDAD URBANÍSTICA

2.4.1. ¿Cual cree que ha sido el efecto del planeamiento urbanístico vigente de Toledo sobre los siguientes sectores de actividad económica graduando de muy malo (1) a muy bueno (5) ?

Agropecuario	1	2	3	4	5
Industria	1	2	3	4	5
Comercio	1	2	3	4	5
Construcción	1	2	3	4	5
Hostelería/ Turismo	1	2	3	4	5
Terciario oficinas	1	2	3	4	5

2.4.2. En caso de haber respondido en algún caso a la pregunta anterior valores inferiores a 3, indique cuales son las razones

--

2.4.3. Indique cual debe ser, en su opinión, el orden de prioridad en la clasificación de suelos de nuevo crecimiento para cada uso en el municipio de Toledo, valorando del 1 (mayor prioridad) al 5 (menor prioridad) cada uso

Vivienda unifamiliar libre	1	2	3	4	5
Vivienda colectiva libre	1	2	3	4	5
Vivienda con protección pública	1	2	3	4	5
Actividades industriales de producción	1	2	3	4	5
Actividades logísticas	1	2	3	4	5



Terciario de oficinas	1	2	3	4	5
Actividades turísticas	1	2	3	4	5
Zonas verdes	1	2	3	4	5
Equipamientos públicos	1	2	3	4	5
Equipamientos privados	1	2	3	4	5

2.5. RELACIÓN CON LA SAGRA Y EL SUR DE LA COMUNIDAD DE MADRID

2.5.1. Asigne en función de su visión un valor del 1 (muy escasa) al 5 (muy alta) a la intensidad de los siguientes parámetros de la relación con La Sagra y el Sur de la Comunidad de Madrid.

Adecuación del transporte público a la demanda para fines laborales	1	2	3	4	5
Adecuación del transporte público a la demanda de uso de equipamientos	1	2	3	4	5
Relación (complementariedad, sinergias, asociación, agrupación,...) entre las empresas de Toledo y de La Sagra.	1	2	3	4	5
Relación entre las empresas de Toledo y la Comunidad de Madrid	1	2	3	4	5
Relación entre las empresas de La Sagra y la Comunidad de Madrid	1	2	3	4	5

2.5.2. Puntúe del 1 (muy alto) al 5 (muy bajo) el potencial de desarrollo de actividades económicas en los siguientes municipios situados entre Madrid y Toledo.

Cabañas de la Sagra	1	2	3	4	5
Olías del Rey	1	2	3	4	5
Mocejón	1	2	3	4	5
Magán	1	2	3	4	5
Villaluenga de la Sagra	1	2	3	4	5
Yuncler	1	2	3	4	5
Yuncos	1	2	3	4	5
Numancia de la Sagra	1	2	3	4	5
Illescas	1	2	3	4	5
Ugena	1	2	3	4	5
Yeles	1	2	3	4	5

Esquivias	1	2	3	4	5
Torrejón de la Calzada	1	2	3	4	5
Griñón	1	2	3	4	5
Torrejón de Velasco	1	2	3	4	5
Humanes de Madrid	1	2	3	4	5
Cubas de la Sagra	1	2	3	4	5
Parla	1	2	3	4	5
Fuenlabrada	1	2	3	4	5
Getafe	1	2	3	4	5

## 2.6. RELACIÓN CON EL SISTEMA URBANO DEL CENTRO PENINSULAR

2.6.1. Asigne un valor del 1 (escaso) al 5 (alto) al grado de relación (complementariedad, sinergias, relación funcional,...) que estima que existe en la actualidad entre Toledo y las áreas siguientes.

Madrid capital	1	2	3	4	5
Zona sur de Madrid (Leganés- Fuenlabrada- Getafe)	1	2	3	4	5
Aranjuez	1	2	3	4	5
Corredor del Henares- Guadalajara	1	2	3	4	5
Talavera de la Reina	1	2	3	4	5
Cuenca	1	2	3	4	5
Ciudad Real	1	2	3	4	5
Ávila	1	2	3	4	5
Segovia	1	2	3	4	5

2.6.2. Asigne un valor del 1 (escaso) al 5 (alto) al grado de mejora de las relaciones de Toledo con las siguientes áreas que cree que puede producirse con las nuevas infraestructuras en proyecto

Madrid capital	1	2	3	4	5
Zona sur de Madrid (Leganés- Fuenlabrada- Getafe)	1	2	3	4	5
Aranjuez	1	2	3	4	5
Corredor del Henares- Guadalajara	1	2	3	4	5
Talavera de la Reina	1	2	3	4	5

OPORTUNIDADES DE TOLEDO EN EL SISTEMA CENTRAL DE CIUDADES

Cuenca	1	2	3	4	5
Ciudad Real	1	2	3	4	5
Ávila	1	2	3	4	5
Segovia	1	2	3	4	5

2.6.3. Valore del 1 (escaso) al 5 (alto) el potencial de desarrollo que estima para cada una de las siguientes zonas en los próximos años

Toledo y municipios limítrofes	1	2	3	4	5
Madrid capital	1	2	3	4	5
Zona sur de Madrid	1	2	3	4	5
Aranjuez	1	2	3	4	5
Corredor del Henares- Guadalajara	1	2	3	4	5
Talavera de la Reina	1	2	3	4	5
Cuenca	1	2	3	4	5
Ciudad Real	1	2	3	4	5
Ávila	1	2	3	4	5
Segovia	1	2	3	4	5

2.6.4. Ordene valorando entre 1 (menos relevante- Toledo no tiene una posición de fortaleza respecto al resto de ciudades) y 5 (más relevante- Toledo presenta una posición privilegiada) las siguientes ventajas competitivas de Toledo en relación con el resto de ciudades del centro peninsular

Comunicaciones viarias de alta capacidad (proyectadas)	1	2	3	4	5
Comunicaciones ferroviarias de alta velocidad (proyectadas)	1	2	3	4	5
Accesibilidad aeroportuaria (proyectos)	1	2	3	4	5
Intensidad de las relaciones funcionales cotidianas con Madrid	1	2	3	4	5
Dotación universitaria	1	2	3	4	5
Calidad ambiental	1	2	3	4	5
Patrimonio histórico	1	2	3	4	5
Formación del capital humano	1	2	3	4	5
Fortaleza del tejido económico local existente	1	2	3	4	5
Calidad de suelo urbanizado para actividades económicas disponible	1	2	3	4	5
Cantidad de suelo urbanizado para actividades económicas disponible	1	2	3	4	5

Calidad del sistema dotacional público	1	2	3	4	5
Calidad del sistema dotacional privado	1	2	3	4	5

2.6.5. Describa aspectos en los cuales cree que Toledo puede aprovechar elementos positivos de la experiencia reciente de cada una de las siguientes ciudades y sus entornos para mejorar su dinámica urbana

Guadalajara	
Talavera de la Reina	
Ciudad Real	
Cuenca	
Ávila	
Segovia	

**III. DEFINICIÓN DE UN MODELO DE DESARROLLO**

**3.1. ESTRUCTURA DEL SISTEMA URBANO**

3.1.1. Gradúe en términos de prioridad del 1 (menor) al 5 (mayor) las siguientes ideas, pensando en la definición del nuevo modelo territorial de Toledo

Controlar la evolución del precio de la vivienda	1	2	3	4	5
Propiciar una ordenación integrada con los municipios limítrofes	1	2	3	4	5
Aumentar la disponibilidad de suelo para actividades económicas	1	2	3	4	5
Agilizar la gestión urbanística	1	2	3	4	5
Mejorar la calidad de vida en la ciudad existente	1	2	3	4	5
Asegurar un desarrollo sostenible del municipio	1	2	3	4	5

3.1.2. Evalúe la conveniencia de las siguientes posibilidades de organización de la relación entre Toledo y sus municipios limítrofes asignando valores del 1 (menos conveniente) al 5 (mas conveniente)

Desarrollo autónomo, no coordinado, de cada municipio	1	2	3	4	5
Coordinación del planeamiento urbanístico municipal mediante acuerdos bilaterales	1	2	3	4	5
Plan de ordenación territorial para el conjunto del área Toledo- La Sagra	1	2	3	4	5
Ordenación territorial del conjunto del eje Toledo- La Sagra- Sur madrileño	1	2	3	4	5

3.1.3. Evalúe la conveniencia de las siguientes direcciones de crecimiento urbano dentro del municipio de Toledo asignando valores del 1 (menos conveniente) al 5 (mas conveniente)

Este- estación TAV Santa Barbara	1	2	3	4	5
Este- vega oriental	1	2	3	4	5
Este- continuidad con el polígono de Benquerencia	1	2	3	4	5
Oeste- vega baja	1	2	3	4	5
Norte- eje de Madrid	1	2	3	4	5

**3.2. MODELO DE DESARROLLO SOCIOECONÓMICO**

3.2.1. Indique, graduando de menor (1) a mayor (5), los sectores de actividad que considera conveniente potenciar en Toledo

Agropecuario	1	2	3	4	5
Industria	1	2	3	4	5
Transportes y logística	1	2	3	4	5
Comercio	1	2	3	4	5
Construcción	1	2	3	4	5
Hostelería/ Turismo	1	2	3	4	5
Terciario oficinas	1	2	3	4	5

3.2.2. Exponga brevemente su opinión sobre los sectores y subsectores de actividad estratégicos para el desarrollo económico del municipio y su entorno, y las medidas que puede incluir el Plan de Ordenación Municipal para potenciarlos

3.2.3. Exponga brevemente su opinión sobre cuales son los factores que restan competitividad a la ciudad y las medidas que puede incluir el Plan de Ordenación Municipal para superarlos

3.3. EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS

3.3.1. ¿Que equipamientos y dotaciones es necesario crear o potenciar para mejorar la competitividad de Toledo?. Asigne prioridades del 1 (baja) al 5 (alta) a cada posibilidad

Congresos	1	2	3	4	5
Recintos feriales	1	2	3	4	5
Universidad	1	2	3	4	5
Museos y equipamiento cultural	1	2	3	4	5
Parques de escala metropolitana	1	2	3	4	5
Equipamientos sanitarios	1	2	3	4	5
Equipamientos deportivos	1	2	3	4	5
Equipamientos de bienestar social	1	2	3	4	5
Otros (especificar)					

3.3.2. ¿Que infraestructuras y servicios urbanos es necesario potenciar para mejorar la competitividad de Toledo?. Asigne prioridades del 1 (baja) al 5 (alta) a cada posibilidad

Telecomunicaciones	1	2	3	4	5
Saneamiento	1	2	3	4	5
Abastecimiento de agua	1	2	3	4	5
Alumbrado urbano	1	2	3	4	5
Recogida de basuras domiciliarias	1	2	3	4	5
Gestión de residuos industriales	1	2	3	4	5

#### 3.4. SUGERENCIAS PARA EL DESARROLLO LOCAL

3.4.1. Indique las sugerencias que estime convenientes para fomentar el desarrollo socioeconómico del municipio de Toledo y su entorno





## **GLOSARIO DE TERMINOS**

### **Modelo de desarrollo económico**

Se entiende por modelo de desarrollo económico las pautas de organización de los recursos y factores de producción.

### **Actividades económicas**

El conjunto de las actividades profesionales y empresariales que se desarrollan sobre el territorio de referencia

### **Sistema dotacional**

Conjunto de equipamientos sanitarios, educativos, administrativos, culturales, deportivos y de otra naturaleza existentes en el territorio de referencia. Se divide en sistemas público (gestionado por las administraciones públicas) y privado

### **Desarrollo sostenible**

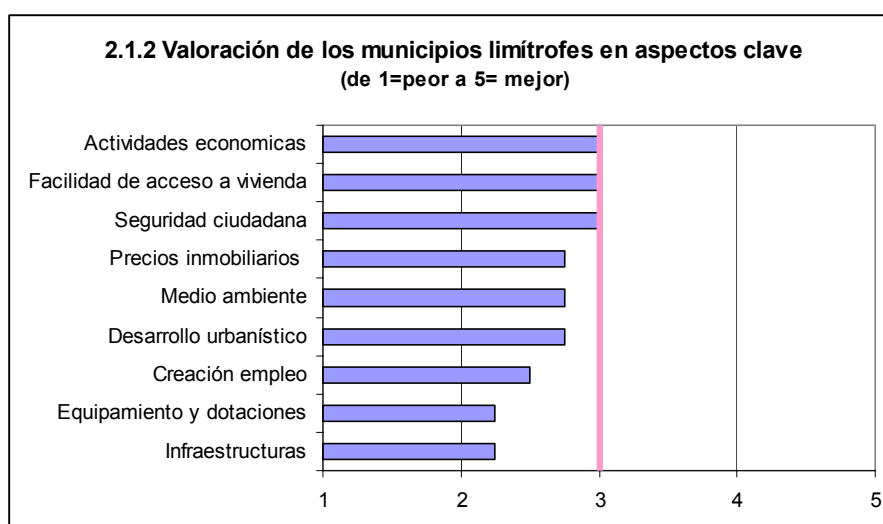
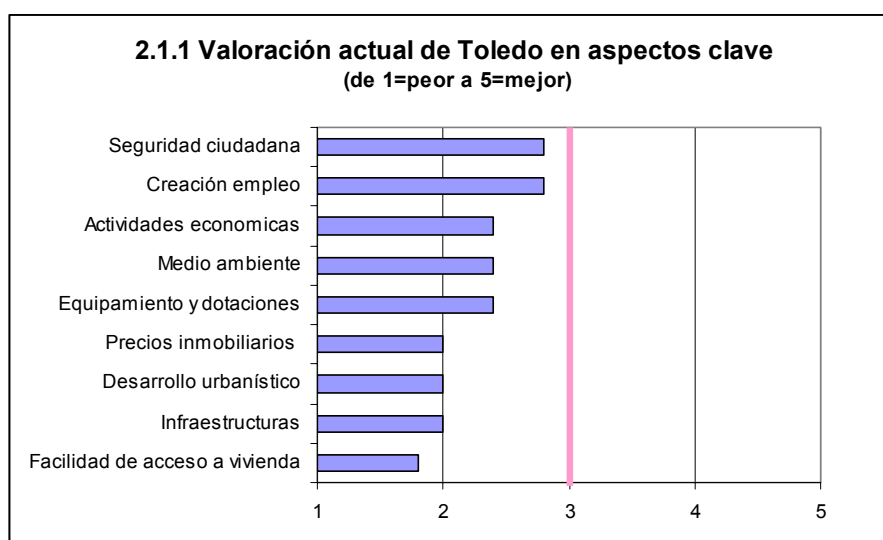
Compatibilización del desarrollo social y económico con la preservación, al menos en las mismas condiciones de la actualidad, de los valores medioambientales del territorio del referencia.

### 3.3 Resultados

#### 3.3.1 Problemas y Oportunidades del municipio de Toledo

##### *Evolución del municipio y su entorno inmediato*

*Valoración de la situación actual de Toledo y de sus municipios limítrofes*



<b>Toledo</b>	<b>PRIORIDADES</b>	<b>Municipios limítrofes</b>
1. Creación de empleo 1. Seguridad ciudadana		1. Actividades económicas 1. Seguridad ciudadana 1. Facilidad de acceso a vivienda
2. Actividades económicas 2. Medio ambiente 2. Equipamiento y dotaciones		2. Precios inmobiliarios 2. Medio ambiente 2. Desarrollo urbanístico
3. Precios inmobiliarios 3. Desarrollo urbanístico 3. Infraestructuras		3. Creación de empleo
4. Facilidad de acceso a vivienda		4. Equipamiento y dotaciones 4. Infraestructuras

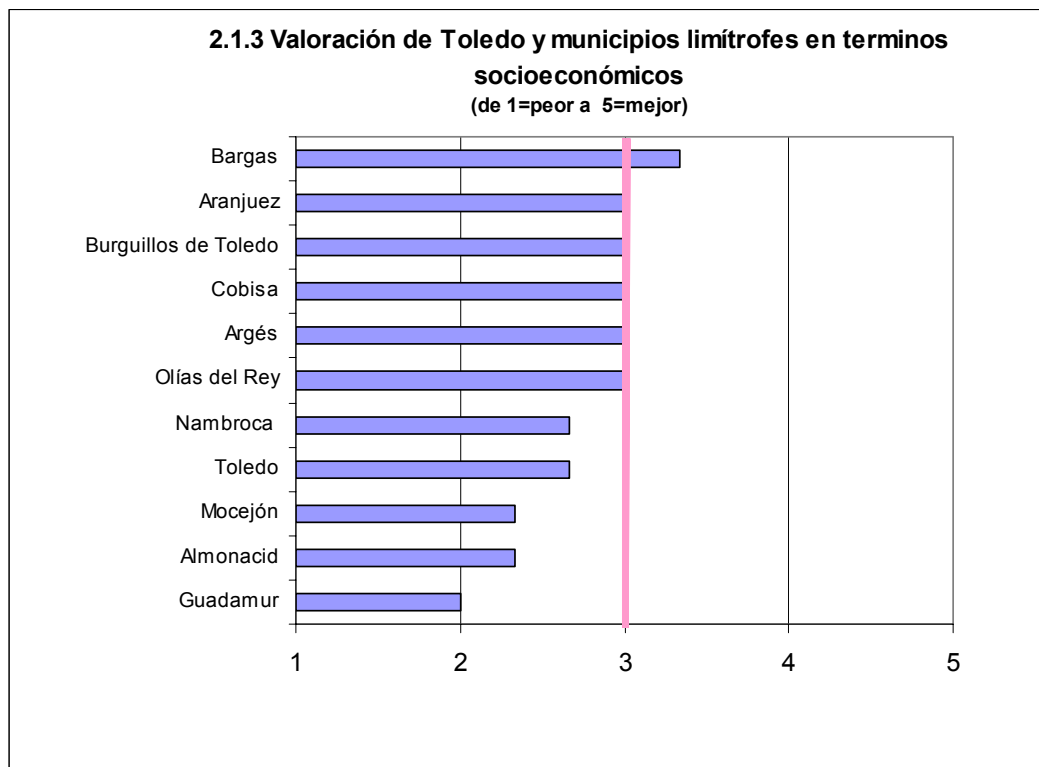
Las valoraciones hechas por los expertos muestran que Toledo y su región necesitan una mejora en todos los aspectos mencionados. Ningún aspecto se valora por encima de una nota media. A parte, los expertos consultados evalúan que la situación de los municipios limítrofes de Toledo es casi siempre mejor que la situación de la capital de provincia.

El único aspecto, en el cual Toledo puede liderar en comparación con sus municipios limítrofes es “la creación de empleo” aunque se queda también aquí por debajo de una nota media. Sería tema de un estudio económico más profundizado determinar cuáles son las actuales y posibles fuentes de creación de empleo.

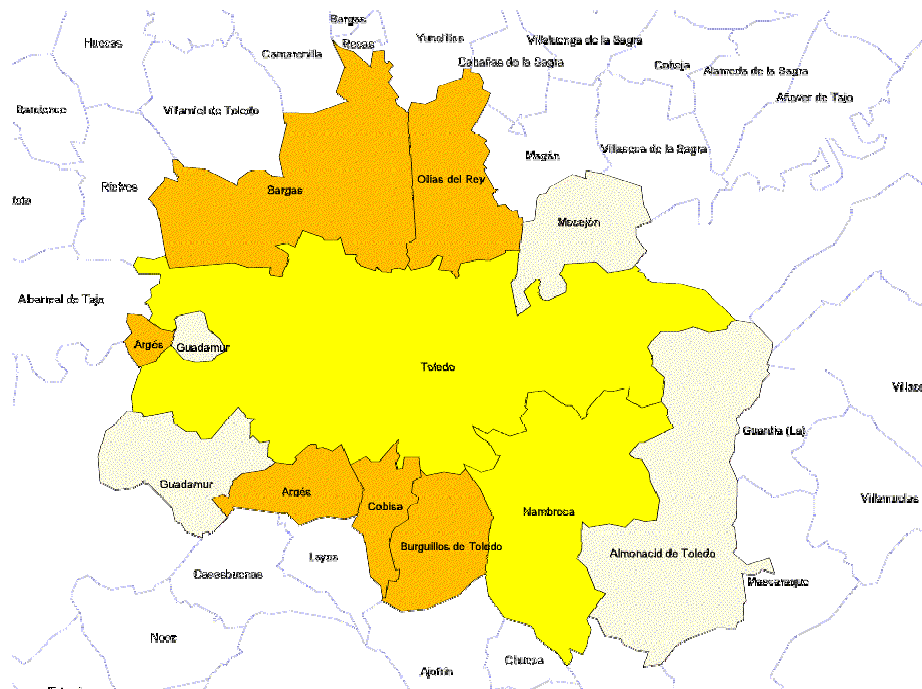
Entre los puntos más fuertes junto al recién nombrado “creación de empleo” figura la seguridad ciudadana. El punto más débil de Toledo es la facilidad de acceso a vivienda seguido de precios inmobiliarios, el desarrollo urbanístico e infraestructuras. Las actividades económicas, el medio ambiente y equipamiento y dotaciones figuran en un campo intermedio.

El tema de la facilidad de acceso a la vivienda recibe sin embargo, junto a las actividades económicas, las notas más altas para el entorno de Toledo. Entre los temas que se califican como los más atractivos del entorno figuran también la seguridad urbana y los precios inmobiliarios. Los temas infraestructuras, equipamiento y dotaciones y la creación de empleo pertenecen a los peor valorados para los municipios limítrofes. Mientras que el tema de las infraestructuras se valora en ambos casos – Toledo y los municipios limítrofes – como muy mejorable, el tema de la creación de empleo figura solamente en los municipios limítrofes entre los peores. Aparentemente, el relativo éxito que tienen los municipios limítrofes en actividades económicas no se traduce en empleo.

*Valoración de Toledo y sus municipios limítrofes en términos socioeconómicos*



La valoración de Toledo y sus municipios limítrofes en términos socioeconómicos se divide en tres grupos. Un grupo formado por los municipios situados directamente al norte (La comarca de La Sagra: Bargas y Olías del Rey) o al sur de Toledo y el municipio de Aranjuez que se valoran con notas medias o por encima. El liderazgo en ese grupo obtiene Bargas. Los municipios citados tienen características mayoritariamente residenciales, salvo Aranjuez que tiene al mismo tiempo un fuerte componente de empleo.

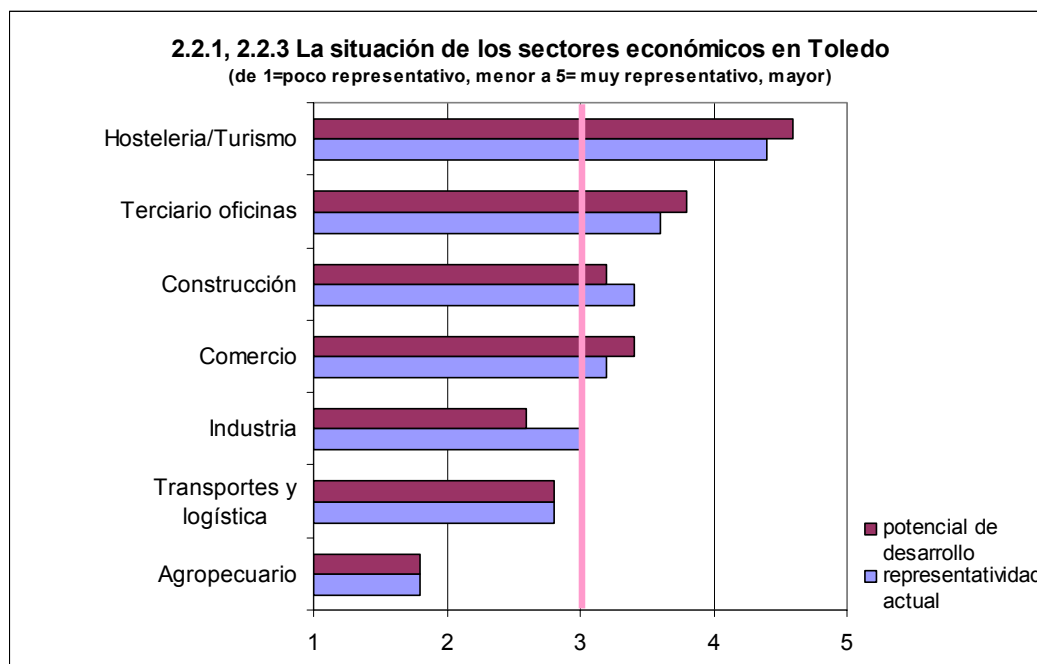


Los municipios mejor valorados aparecen en color naranja, en color amarillo los de valoración intermedia y en el más claro los que obtienen la menor valoración.

El segundo grupo constituido por Toledo y Nambroca recibe una valoración media. Ello se explica posiblemente, en el caso de Toledo, por las características de una ciudad media, que como tal, representa a una población más heterogénea que los municipios limítrofes. Los demás municipios reciben las notas menos favorables en un sentido socioeconómico.

**Situación de la economía del municipio de Toledo**

*Evaluación de la situación de la economía del municipio de Toledo*



El sector que se percibe como el de mayor representatividad (con distancia) para la economía de Toledo es la Hostelería / el Turismo. Esta valoración no sorprende mucho teniendo en cuenta que Toledo es una ciudad con extraordinaria importancia para el patrimonio nacional. El segundo sector es el Terciario, resultado que coincide con la función administrativa de la capital provincial.

Estas evaluaciones por parte de los expertos tampoco varían cuando se pregunta por el potencial de desarrollo de estos dos sectores. La única diferencia consta en que los expertos les atribuyen todavía mejores notas para su respectivo potencial de desarrollo. En el caso del Terciario aparece de todas maneras una percepción que puede dar una pista para la necesidad de un futuro apoyo del sector. Los expertos valoran que su evolución en la última década fue mejor que su representatividad actual (pregunta 2.2.2, sin gráfico)

El resto de sectores con puntuación superior a la media en términos de su representatividad actual - la construcción y el comercio – presentan diferencias en la percepción de sus respectivos potenciales de desarrollo. Mientras que el comercio tiene, según los expertos, algunas posibilidades para una mejora, la construcción retrocede un poco en el nivel de su potencial de desarrollo. En el caso de la construcción y del comercio es interesante que la percepción de su evolución en la última década es mejor que su actual representatividad (pregunta 2.2.2, sin gráfico).

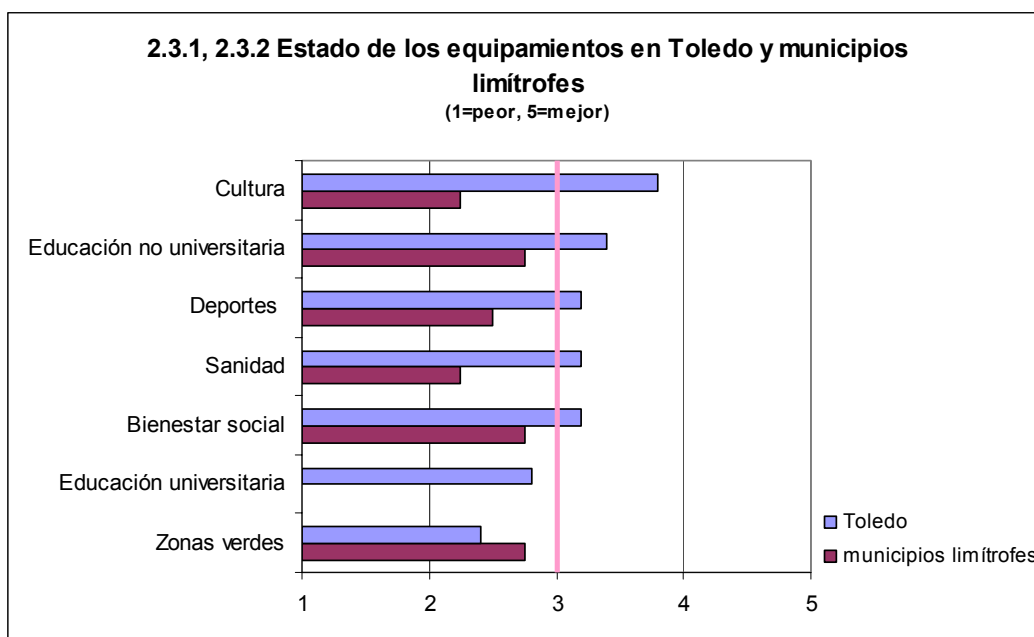
La valoración actual del comercio se entiende contemplando que sus gravitaciones se concentran mayoritariamente en establecimientos en la corona metropolitana de Madrid (por ejemplo Leganés-Getafe-Fuenlabrada). Determinado por la competencia exterior al municipio y, en general, por la competencia de las grandes cadenas, una clave para la mejora del comercio local puede existir en una (re)definición de su desarrollo.

La industria, transportes y logística y el sector agropecuario son los peor evaluados. La industria tiene todavía una importancia relevante en la zona pero los expertos ven menos posibilidades para su desarrollo futuro. El sector agropecuario estanca en un nivel muy bajo y al sector transportes y logística se le adscribe poca posibilidad de avance en la opinión de los expertos.



**Dotación de equipamientos, servicios e infraestructuras**

*Estado de los equipamientos en Toledo y en los municipios limítrofes*

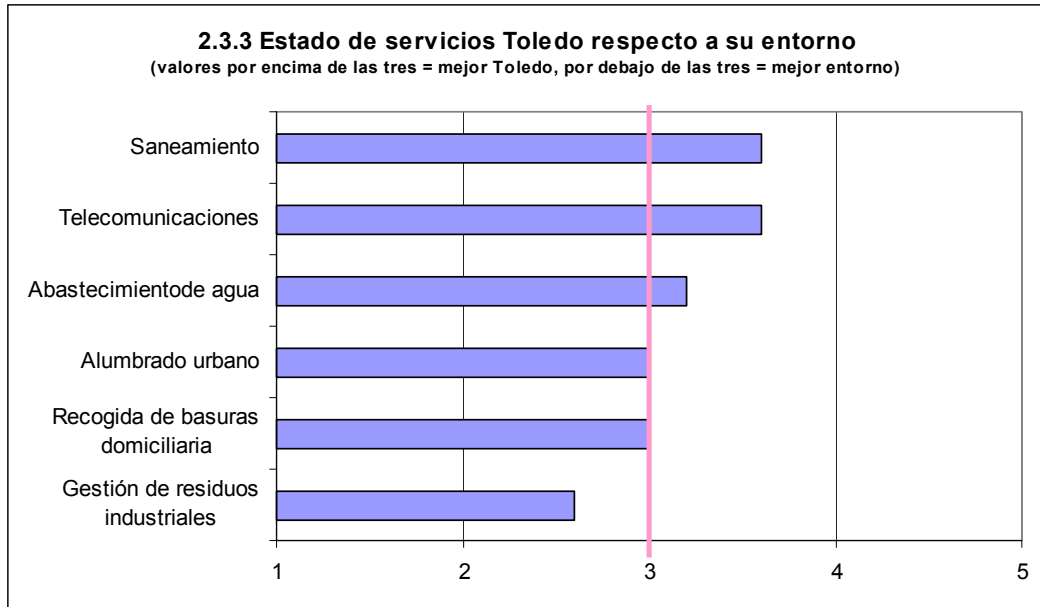


Los equipamientos de Toledo son mucho mejor evaluados que los de sus municipios limítrofes, con una diferencia, las zonas verdes, que tienen mejores notas en el entorno de Toledo. Pero aun figurando entre los mejores aspectos del entorno de Toledo, no llegan a una nota media, un resultado que podría dar pistas en dirección de una falta de desarrollo urbanístico e incluso estético del entorno toledano.

La capital de provincia recibe sus mejores notas para la cultura. En segundo lugar figura ya la educación no universitaria mientras que la educación universitaria está en el penúltimo puesto de la lista. La opinión de los expertos sobre la universidad posiblemente tiene que ver con la poca tradición y la poca especialización que tiene la educación académica en Toledo y con la cercanía de las universidades de Madrid.

Con una evaluación por encima de la media, Deportes, Sanidad y Bienestar social aportan aparentemente mucho a la calidad de vida en la capital provincial.

*Estado de servicios de Toledo respecto a su entorno*

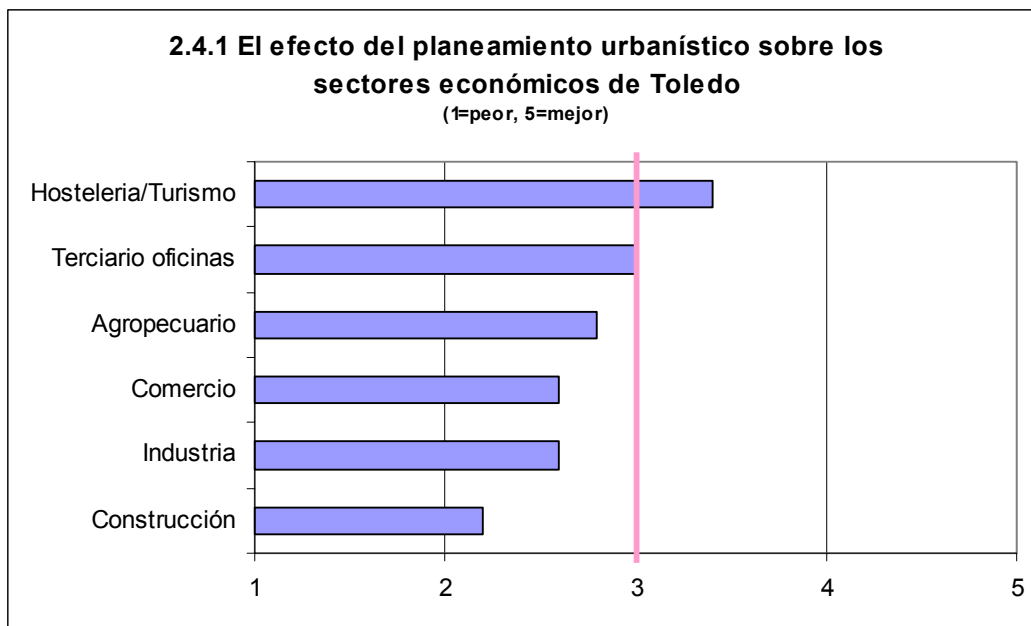


Toledo domina su entorno en los servicios de saneamiento, de telecomunicaciones y del abastecimiento de agua.

En los temas del alumbrado urbano y de la recogida de basuras domiciliarias existe aparentemente la misma calidad de servicio en la capital de provincia y en su entorno. La gestión de residuos industriales, mientras tanto, se evalúa mejor en el entorno de Toledo.

**Actividad urbanística**

*El efecto del planeamiento urbanístico sobre los sectores económicos de Toledo*



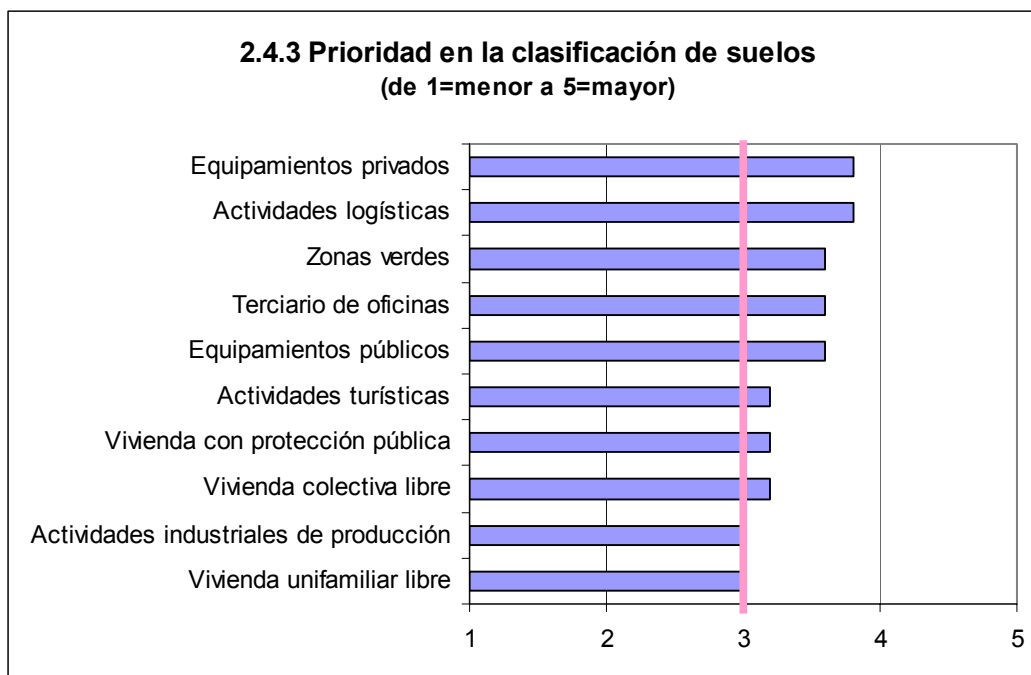
Se percibe que la hostelería / el turismo y el sector terciario son los sectores que obtienen el mejor efecto del planeamiento urbanístico en Toledo. Esta percepción coincide con la representatividad actual y con el potencial de los sectores que se les atribuyen los expertos.

En el caso del sector agropecuario aparece una situación diferente. Los expertos perciben que los efectos del planeamiento son relativamente buenos a pesar de su poca representatividad actual y de las futuras posibilidades que le atribuyen los entrevistados.

La valoración más baja recibe el sector de construcción. Unas respuestas abiertas dan una idea, que las razones pueden existir en la falta de suelo residencial y en su concentración en pocas manos.

Los efectos sobre el sector de la industria y del comercio se estiman por debajo de la media.

*¿Cuál debe ser orden de prioridad en la clasificación de suelos?*



Preguntando a los expertos cuáles deberían ser las prioridades en la clasificación de suelos, surgen resultados bastante interesantes. Todos los temas mencionados reciben notas medias o por encima y se pueden clasificar entonces como temas importantes a la hora de clasificación del suelo.

Entre los temas más importantes aparecen la clasificación como equipamientos privados (un poco menos relevante la de los equipamientos públicos) y las actividades logísticas. La necesidad que los expertos les adscriben a este sector sorprende un poco. Este sector no se percibió como tan representativo para la economía de Toledo y tampoco se le asignó mucho potencial de desarrollo.

Coherente con la mala percepción que tienen las zonas verdes en el municipio de Toledo y también –relativamente- en el entorno de Toledo, las zonas verdes deberían figurar entre los temas con mucha prioridad (véase también las preguntas 2.3.1, 2.3.2). Igual de relevante se percibe la clasificación de suelos para el terciario, un resultado que encaja con la relevancia que tiene según los entrevistados para la economía de Toledo (véase las preguntas 2.2.1, 2.2.3)

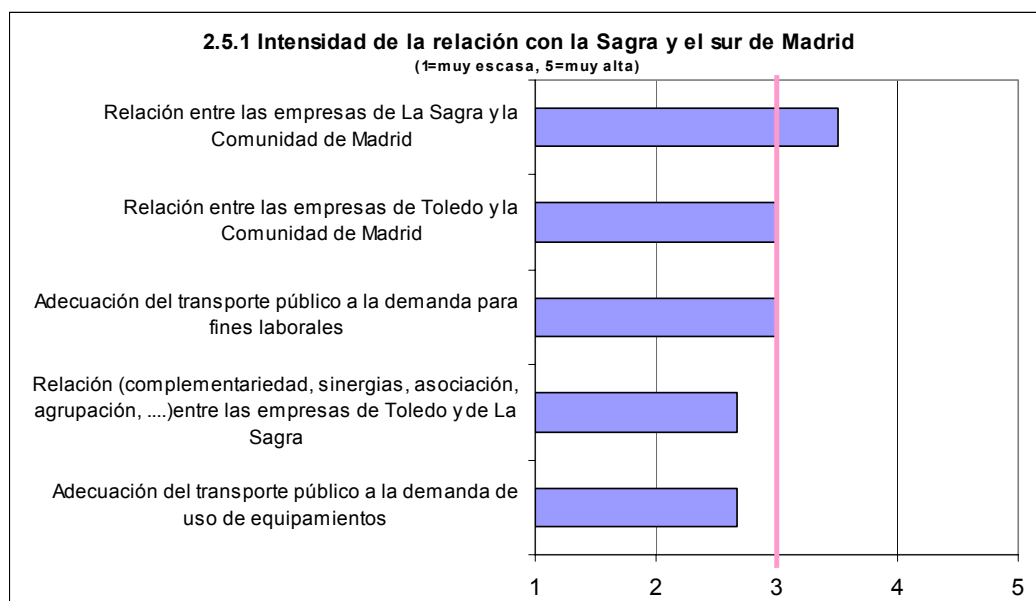
Uno de los valores más bajos, pero todavía por encima de la media, que se destina a las actividades turísticas, sorprende debido a la importancia que estas tienen para la economía de Toledo y debido a sus posibilidades de desarrollo. Aparentemente se supone que la necesidad de suelo para estos fines está relativamente saturada (véase también preguntas 2.2.1, 2.2.3) o que un posible desarrollo no se soluciona a través de ofertas de suelo.

Un hecho sorprendente es que la falta de facilidad de acceso a la vivienda no se refleja tanto en la necesidad de clasificación de suelos para este fin. Los tres aspectos relacionados con el tema de la vivienda – la vivienda de protección pública, la vivienda colectiva libre y la vivienda unifamiliar libre - reciben notas cerca de la media pero están entre los cuatro últimos de la lista (véase también 4.2 Relación de Toledo con su entorno inmediato y el área de Madrid, gráfico vivienda). Aparentemente, los restantes temas urgen más en la percepción de los expertos. De todas maneras hay que mencionar que la vivienda unifamiliar libre se valora como la menos necesaria entre los distintos tipos de vivienda mientras que las otras dos tipologías reciben más prioridad para la clasificación de suelos.

Las actividades industriales de producción tampoco se perciben cómo un tema con máxima prioridad.

**Relación de Toledo con la Sagra y el sur de la Comunidad Autónoma de Madrid**

*Intensidad de la relación de Toledo con la Sagra y con el sur de la Comunidad Autónoma de Madrid*



El total de los técnicos entrevistados afirma que las relaciones económicas se concentran mayoritariamente en el vínculo entre el área de la Sagra y de la Comunidad de Madrid, mientras que la conexión entre la última y la capital de provincia se valora como menos significativa. La importancia de las relaciones económicas entre Toledo y el corredor de la Sagra es, según la opinión de los expertos, relativamente escasa.

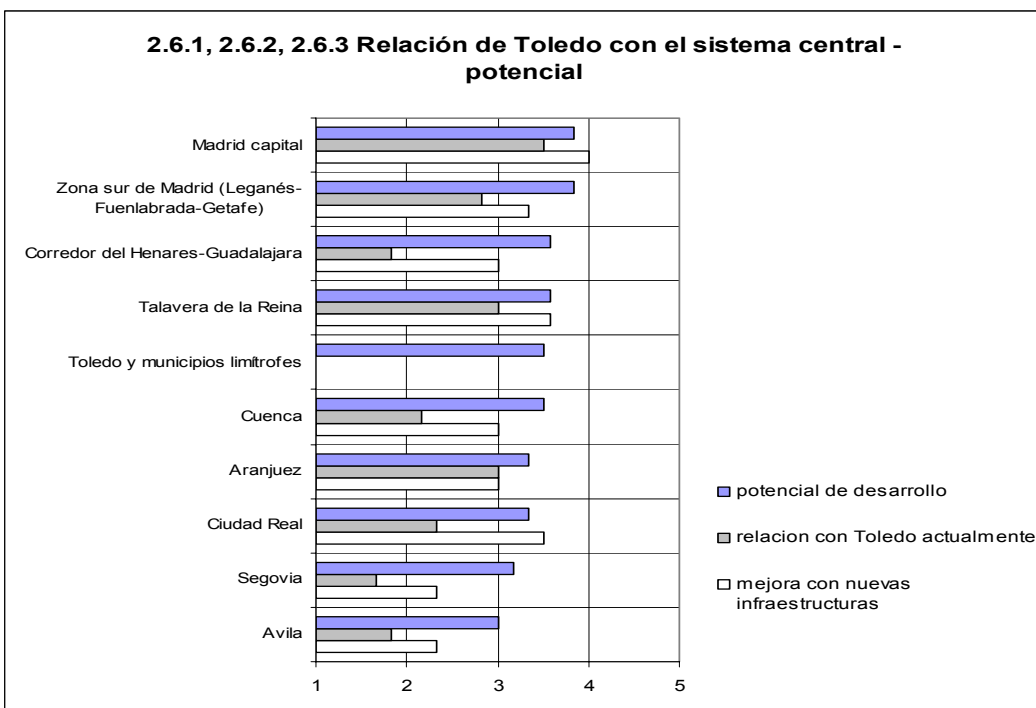
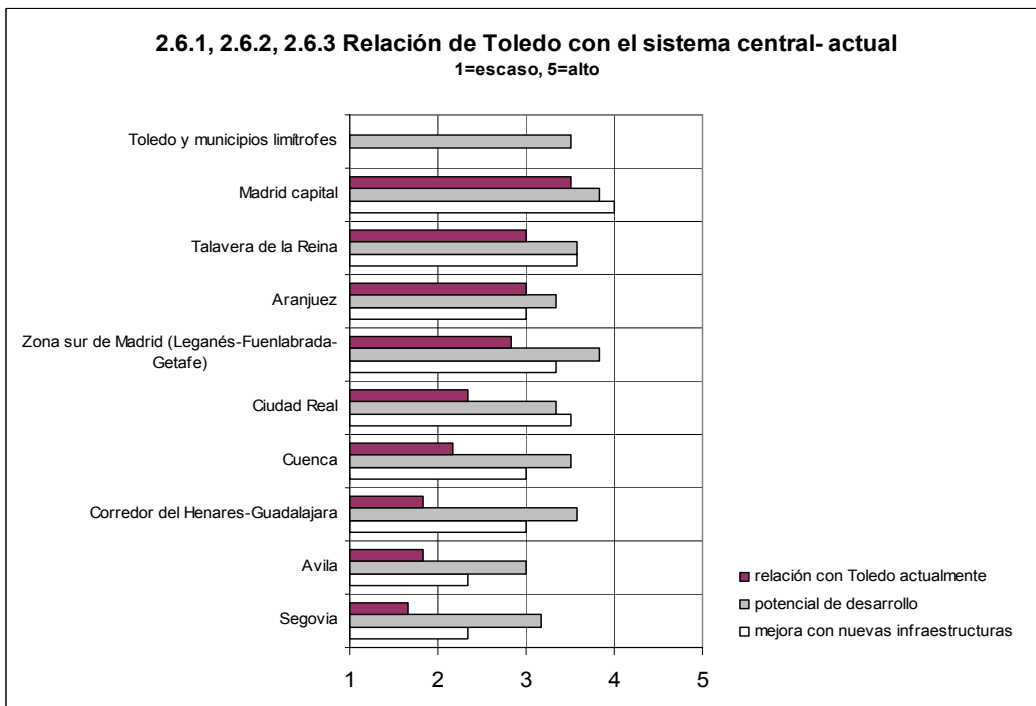
La oferta del transporte público es, según los expertos, mejorable. De todas maneras se hace una distinción entre fines laborales y usos dotacionales. Mientras que la adecuación al mundo laboral se valora como regular, su adecuación a fines recreativos recibe peores notas. De todas maneras, la valoración de los transportes públicos varía según los expertos. Mientras que expertos de la Comunidad de Madrid expresan que existe un muy alto nivel de adecuación, todos los demás, fuesen estos administrativos o del mundo empresarial, se expresan de la manera opuesta y no le dan notas por encima de

la media. El peor resultado recibe el transporte público por parte de los técnicos de Toledo mismo. Se puede deducir que las conexiones con el sur de Madrid se valoran como mucho más aceptables que las con el área de la Sagra.

Los resultados afirman que Toledo debería hacer un esfuerzo para establecer una mayor importancia propia como capital provincial y como nudo económico.

**Relación con el sistema urbano del centro peninsular**

*Relación de Toledo con el sistema central*



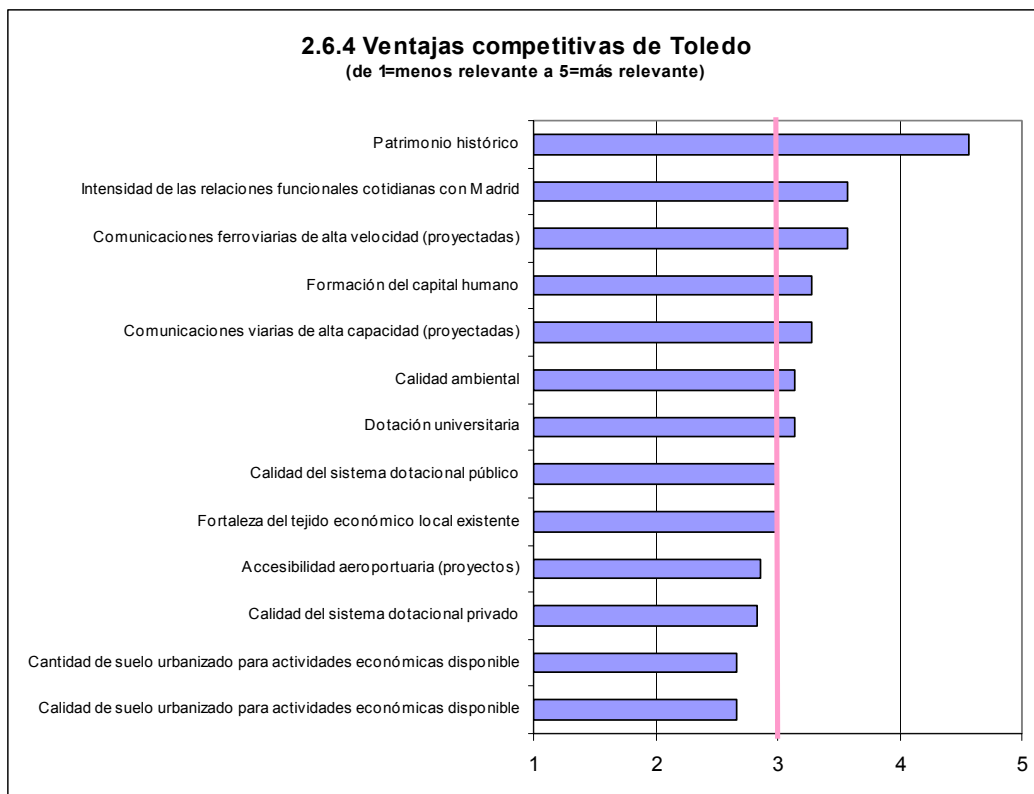


En líneas generales, los entrevistados afirman que Toledo puede mejorar sus relaciones con todos los puntos del sistema peninsular mencionados, un hecho que apoya la necesidad de continuar mejorando las infraestructuras existentes.

Lo más significativo del gráfico es la fuerte dependencia de Toledo de la capital española. A parte de esta, las relaciones más intensas se producen actualmente con Talavera de la Reina y Aranjuez.

En el futuro, los expertos destacan como los nuevos potenciales de desarrollo la zona sur de Madrid y el corredor del Henares – Guadalajara.

*Ventajas competitivas de Toledo*



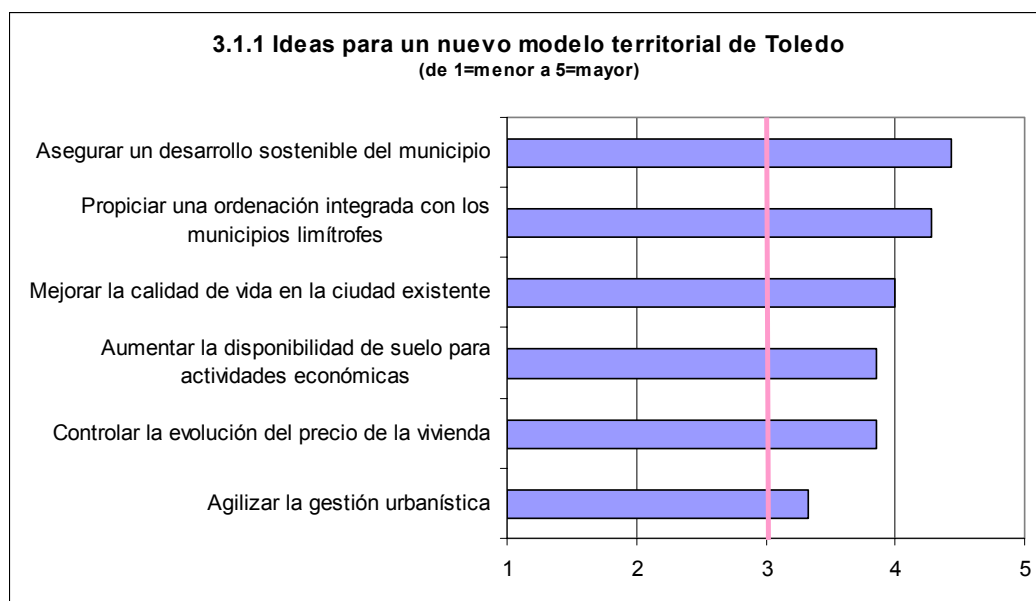
Entre las ventajas competitivas de Toledo destaca con mucha diferencia el patrimonio histórico, seguido de las relaciones cotidianas con Madrid y de las comunicaciones ferroviarias de alta capacidad proyectadas. Ya en los próximos puestos viene la formación del capital humano de Toledo, un hecho que podría apoyar mucho el futuro desarrollo del sector terciario.

Los aspectos que recibieron notas por debajo de la media y que son pues aspectos en los cuales Toledo debería poner especial hincapié y para los cuales se debería examinar su posible futuro desarrollo como ventajas competitivas, son la calidad y cantidad disponible de suelo urbanizado para actividades económicas, la calidad del sistema dotacional privado y la accesibilidad aeroportuaria.

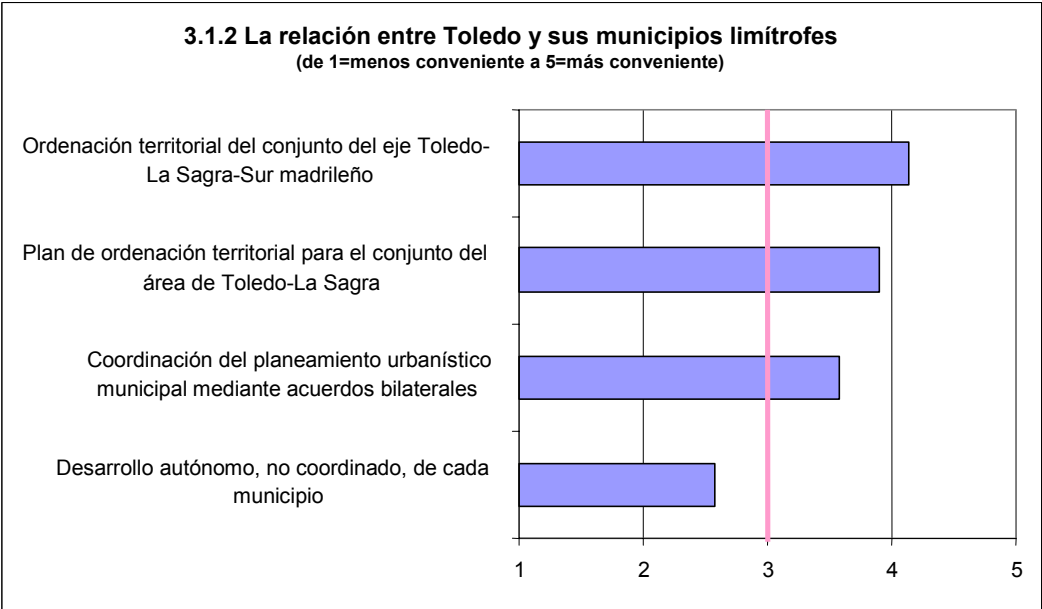
### 3.3.2 Definición de un modelo de desarrollo

#### *Estructura del sistema urbano*

#### *Ideas para un nuevo modelo territorial de Toledo*



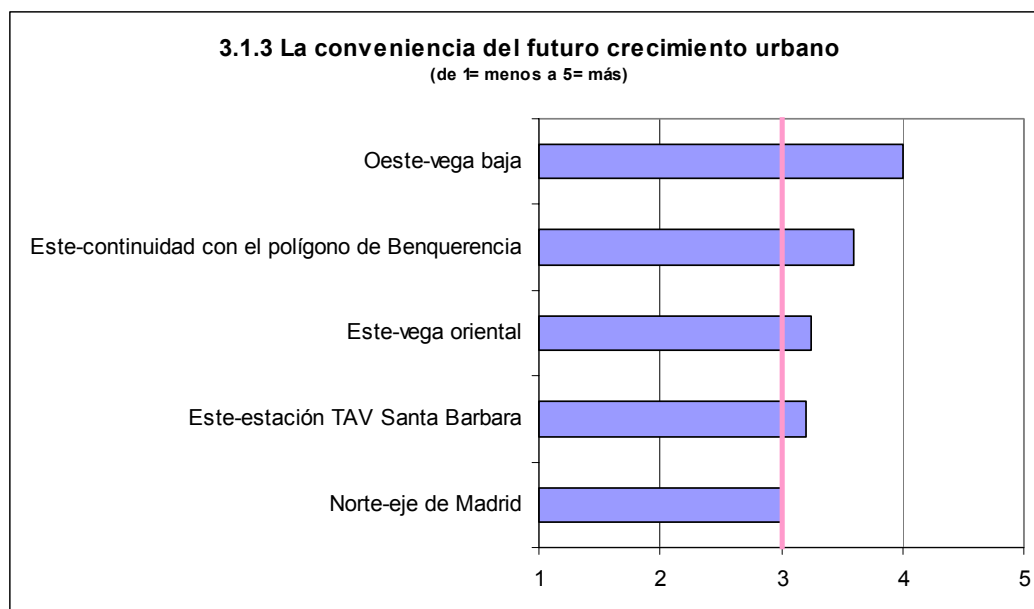
Los expertos entrevistados aseguran que todas las ideas propuestas para un nuevo modelo territorial de Toledo son importantes. Todas las propuestas reciben notas por encima de la media. Dentro de este alto nivel, los aspectos más relevantes parecen ser el desarrollo sostenible y la cooperación de los municipios limítrofes en temas de ordenación regional. La disponibilidad de suelo para actividades económicas y la evolución controlada de los precios de la vivienda son los siguientes temas que preocupan a los técnicos. Lo menos relevante para un nuevo modelo territorial les parece aparentemente la agilización de la gestión urbanística. Este último resultado apoya que Toledo no tiene un problema de agilización urbanística sino que puede haber un problema de concentración de suelos (véase también la pregunta 2.4.1)



*La relación entre Toledo y sus municipios limítrofes*

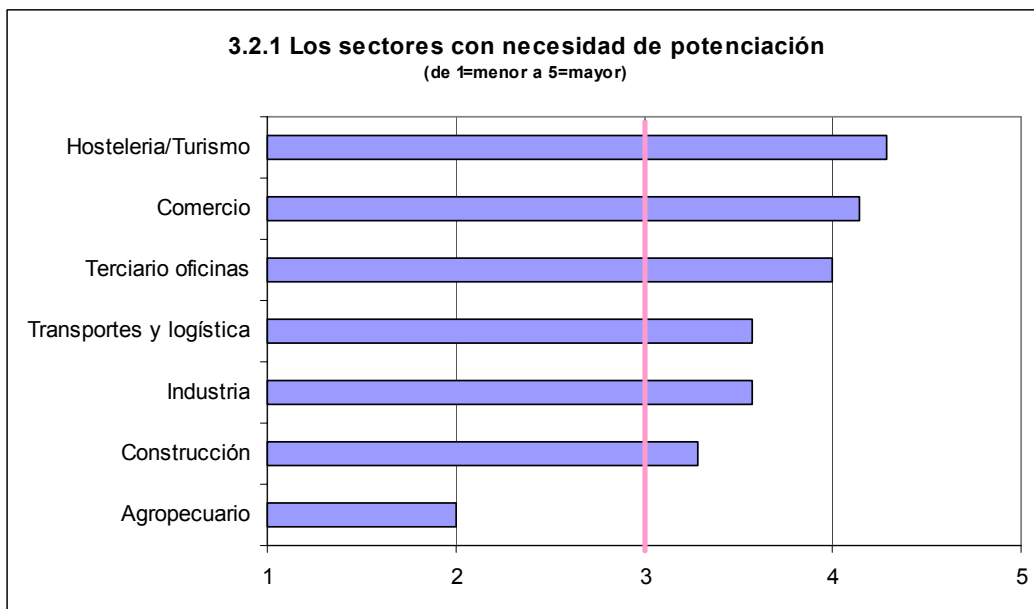
Para el futuro desarrollo urbanístico de Toledo y sus municipios limítrofes existe un acuerdo bastante amplio que la cooperación es fundamental. Mientras tanto no es tan evidente de que manera se debería llenar esta cooperación. Mientras que lo más conveniente parece hacer un plan de ordenación territorial para todo el conjunto Toledo - La Sagra – Sur de Madrid, se ve también muy conveniente hacer un plan de ordenación territorial que se limita a Toledo y a la Sagra. Posiblemente esta opción se ve como alternativa a la primera propuesta. De la misma manera se apoya la idea de acuerdos bilaterales, mientras que el desarrollo autónomo queda - en comparación con las demás posibilidades - descartado.

*La conveniencia del futuro crecimiento urbano*



La dirección del futuro crecimiento de Toledo se debería concentrar, según los entrevistados, en la vega baja en directa proximidad a la universidad de Toledo, en segundo plan aparece ya la dirección opuesta por el Este, el polígono de Benquerencia. Esta dirección de desarrollo se ve limitada por los relativamente menos fuertes resultados que recibió la posibilidad de desarrollo hacia la vega oriental. Igualmente aparecen – con menos intensidad - el eje en dirección a Madrid y la estación de TAV Santa Barbara.

*Los sectores con necesidad de potenciación*



La necesidad de potenciación está según los técnicos casi en todos los sectores económicos por encima de la media. El único sector que se queda mucho por debajo de la media es el sector agropecuario. Este sector se definió ya como poco relevante y con pocas posibilidades de desarrollo (véase también preguntas 2.2.1, 2.2.3).

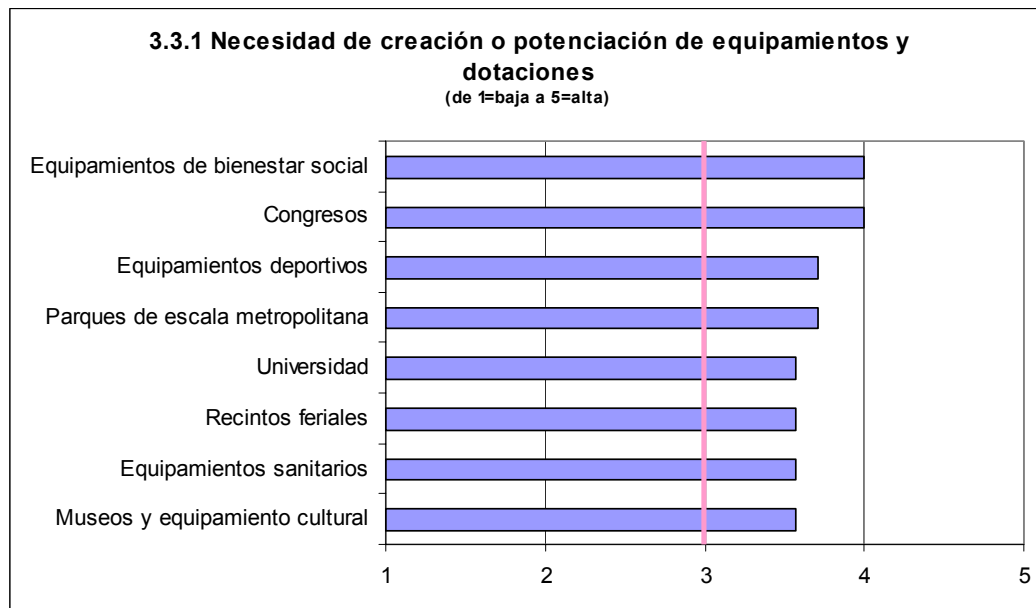
La lista de los sectores está encabezada por la hostelería / el turismo, seguido del comercio y del terciario. El sector transportes y logística se encuentra en el centro de la lista y los sectores de la industria y de la construcción aparecen ya entre los puestos con menos necesidad de potenciación, pero reciben todavía notas por encima de la media.

La hostelería / el turismo se percibe aparentemente con una necesidad de potenciación similar a su representatividad actual. En el caso del terciario se piensa aparentemente distinto. El desarrollo del sector se evalúa posiblemente cómo más evidente sin que se necesitare una ayuda exterior.

El comercio mientras tanto es una parte de la economía de Toledo que necesita, según opinan los expertos, mucho apoyo para poder desarrollar los potenciales que se le adscriben.

### ***Equipamientos e infraestructuras***

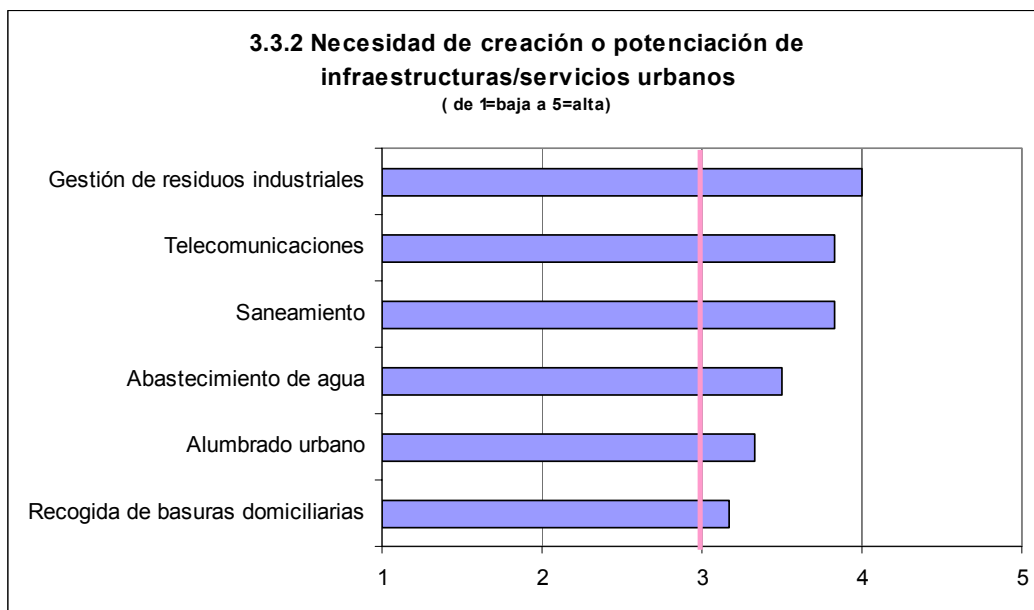
*Necesidad de creación o potenciación de equipamientos y dotaciones*



Los equipamientos y dotaciones mencionados tienen todos una importante necesidad de creación o potenciación. Entre ellos destaca la necesidad de equipamientos de bienestar social y congresos.



*Necesidad de creación o potenciación de infraestructuras y servicios urbanos*



En la percepción de los técnicos entrevistados, todos los temas mencionados tienen una fuerte necesidad de creación o potenciación. Entre las más destacadas necesidades figura la gestión de residuos industriales. Este hecho refleja la valoración que recibió en la comparación con el estado de los servicios del entorno de Toledo.

Menos evidente parece la evaluación de las telecomunicaciones y del saneamiento, los dos aspectos recibieron buenas notas comparándolos con el entorno de la capital provincial. El alumbrado urbano y la recogida de basuras domiciliarias no destacan aparentemente por su necesidad de potenciación, sin olvidar que también en este caso los expertos manifiestan una necesidad de mejora.

### **3.4 Conclusiones**

#### ***Mejorar la calidad de vida***

Toledo debería intentar mejorar su calidad de vida para poder potenciar sus posibilidades en el sistema central de ciudades. Los expertos ven en varias preguntas relacionadas con la calidad de vida puntos débiles de Toledo. Las valoraciones globales de temas como las actividades económicas, el acceso a la vivienda, el medio ambiente, las infraestructuras figuran entre los peor evaluados para Toledo. En otras preguntas se afirma la necesidad de mejora de espacios verdes y de los equipamientos públicos y privados.

Para acceder a esta meta, Toledo puede partir desde una valoración buena pero mejorable para la cultura y la educación no-universitaria y los deportes, la sanidad y el bienestar social se evalúan un poco por encima de la media (véase 2.3.1, 2.3.2 y 3.3.1).

Con una mejora calidad de vida, Toledo puede desarrollar más fácilmente una propia imagen y competir mejor con su entorno como ciudad habitable.

#### ***El patrimonio histórico y el sector turístico***

Según la opinión de los expertos, el patrimonio histórico es – con distancia - la mayor ventaja competitiva de Toledo. El sector turístico se apoya profundamente en este y es el sector con más representatividad y con mayor potencial de desarrollo. Para el futuro hay que desarrollar ideas de qué manera se puede modificar o ampliar el sector turístico.

#### ***Potenciar la integración en el sistema urbano***

Especialmente relevantes aparecen las relaciones con el Sur de Madrid (y por eso también la relación con la comarca de La Sagra) y con el corredor Henares - Guadalajara -, siempre en relación con la intensa relación con Madrid.

#### ***Mejorar la educación universitaria***

La educación universitaria de Toledo recibió por parte de los entrevistados resultados todavía muy mejorables. La universidad de Toledo está luchando probablemente con la competencia fuerte de Madrid. En este sentido se trata de proporcionarle a la universidad una cara propia, es decir, especializarla en una dirección concreta. Esto se puede manifestar posiblemente en la creación de competencias tecnológicas relevantes para la región de Toledo. Una de estas

competencias se puede deducir de la necesaria mejora de la gestión de residuos industriales. Creando un respectivo polo de conocimiento podría al mismo tiempo apoyar la creación de empleo especializado.

### ***Vivienda***

La vivienda de la región de Toledo se caracteriza por un alto porcentaje de vivienda unifamiliar y/o adosada con el consecuente uso disperso del suelo y por precios menos altos que en la vecina Comunidad de Madrid.

Para la ciudad de Toledo se estima de todas maneras que la facilidad de acceso a vivienda es un punto débil. Los expertos manifiestan consecuentemente que una futura clasificación de suelos no tiene como prioridad la vivienda, pero que dentro de las distintas tipologías, la más urgente es la vivienda colectiva libre y protegida

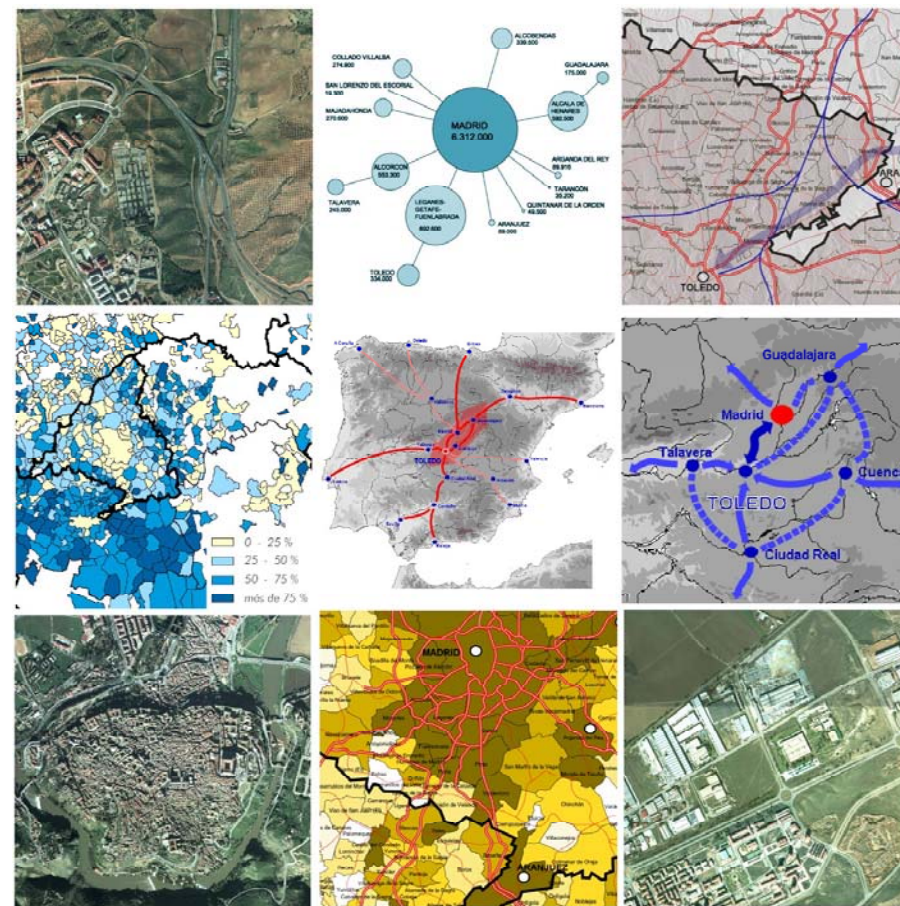
### ***Creación de empleo y actividades económicas***

Los expertos no valoran Toledo lo suficientemente bien en términos económicos. Se supone que Toledo crea más empleo que su entorno pero se evalúa en un nivel bajo y en las actividades económicas se estiman como mucho mejores en el entorno de Toledo.

Este tema debería recibir especial atención para fortalecer Toledo como ciudad que puede poner un contrapeso a menor escala a la importancia que asume Madrid. Como se indicó ya arriba, una posibilidad podría ser el desarrollo de un polo de conocimiento especial.

### ***Desarrollo sostenible del municipio con cooperación entre los municipios***

El desarrollo sostenible es una apuesta fuerte de los expertos para un futuro modelo territorial de Toledo. Un modelo que hay que realizar según los expertos en cooperación con los municipios limítrofes de Toledo.



Resumen del documento propuesta

El objetivo del presente documento corresponde a la fase segunda del trabajo denominado “Estudio para evaluar las Oportunidades de Toledo en el Sistema Central de Ciudades”. En esta fase se ha definido un documento completo, que tiene por objeto servir de apoyo al documento del Plan de Ordenación Municipal, tanto en su fase de concertación ínter administrativa como en la de Aprobación inicial. La siguiente fase de los trabajos consistirá en su revisión de acuerdo con el resultado de la concertación interadministrativa.

Las importantes transformaciones ocurridas en los últimos años en el ámbito territorial formado por Madrid y las ciudades de tamaño medio más cercanas a la capital, tanto en materia económica como social, las mejoras de accesibilidad entre los nodos de la red y las nuevas expectativas de desarrollo que generan en el conjunto de estas ciudades los proyectos de mejora de las infraestructuras de transporte que se plantean en el horizonte de 2010, convierten a este sistema urbano en uno de los de mayor interés de la península. Asegurar una posición competitiva para Toledo en el sistema, cuando las mejoras de accesibilidad no van a producirse únicamente en su caso, requiere establecer un modelo de desarrollo diferenciado que aproveche tanto las singularidades existentes en la ciudad y su entorno como las nuevas oportunidades que puedan plantearse.

Los trabajos de diagnóstico han seguido dos líneas de estudio, con el objeto de determinar mediante una síntesis entre ambas el papel actual de Toledo en el Sistema Central de Ciudades y las potencialidades de desarrollo futuro del municipio.

- El estudio del papel de Toledo en el sistema central de ciudades a través de análisis sectoriales basados en datos cuantitativos.
- El análisis de la percepción por parte de los actores locales del papel del municipio en su territorio en términos cualitativos, a través de un cuestionario Delphi.

Del resultado de este diagnóstico se ha deducido la necesidad de una propuesta que no sólo incorpore medidas a la escala del Plan de Ordenación Municipal de Toledo, sino que también plantee elementos de reflexión de escala territorial para un territorio sometido a importantes tensiones urbanísticas.

## 1 EL CONCEPTO DE SISTEMA DE CIUDADES

Las bases conceptuales que la Geografía Urbana, la Economía Regional y la Urbanística han ido desarrollando a lo largo del tiempo conciben al sistema de ciudades como un conjunto de asentamientos de población que con una más o menos adecuada complementariedad funcional, jerarquización y distribución espacial, contribuye de forma más o menos eficiente a la generación de innovaciones y a su distribución por todo el territorio.

Puesto que se entiende el sistema de asentamientos como una red en la que se generan y por la que se difunden las iniciativas, las actividades, la riqueza, las oportunidades de mejora, el bienestar, etc., es necesario estudiar las funciones urbanas que realiza Toledo, su capacidad generadora y suministradora, y los factores de localización, como elementos imprescindibles para respaldar un determinado modelo de ciudad.

La generación de desarrollo urbano descansa cada vez más en la articulación de la colaboración entre empresas privadas y gobiernos locales, que tienen la llave para atender la mayor parte de los requerimientos urbanísticos de la nueva organización económica.

### 1.1 Toledo en el sistema europeo de ciudades

No puede despreciarse “a priori” la leve posición de Toledo en la red urbana europea. Las nuevas infraestructuras de transporte suponen oportunidades para mejorar la situación del municipio en el sistema urbano

Los estudios territoriales de la Unión Europea, realizados a principios de la década de 1990, incluyen al centro peninsular entre las Regiones Interiores. Se trata de regiones comprendidas entre los arcos atlántico y mediterráneo, con escasa densidad de población y un peso relativamente importante del sector agrario. El polo de Madrid es el más importante de las regiones interiores en población y actividad, y Toledo y Guadalajara tienden a integrarse en el. Las propuestas de articulación de la Unión pasan por la constitución de un eje dorsal que conecte Lisboa con París a través de Madrid y Toulouse

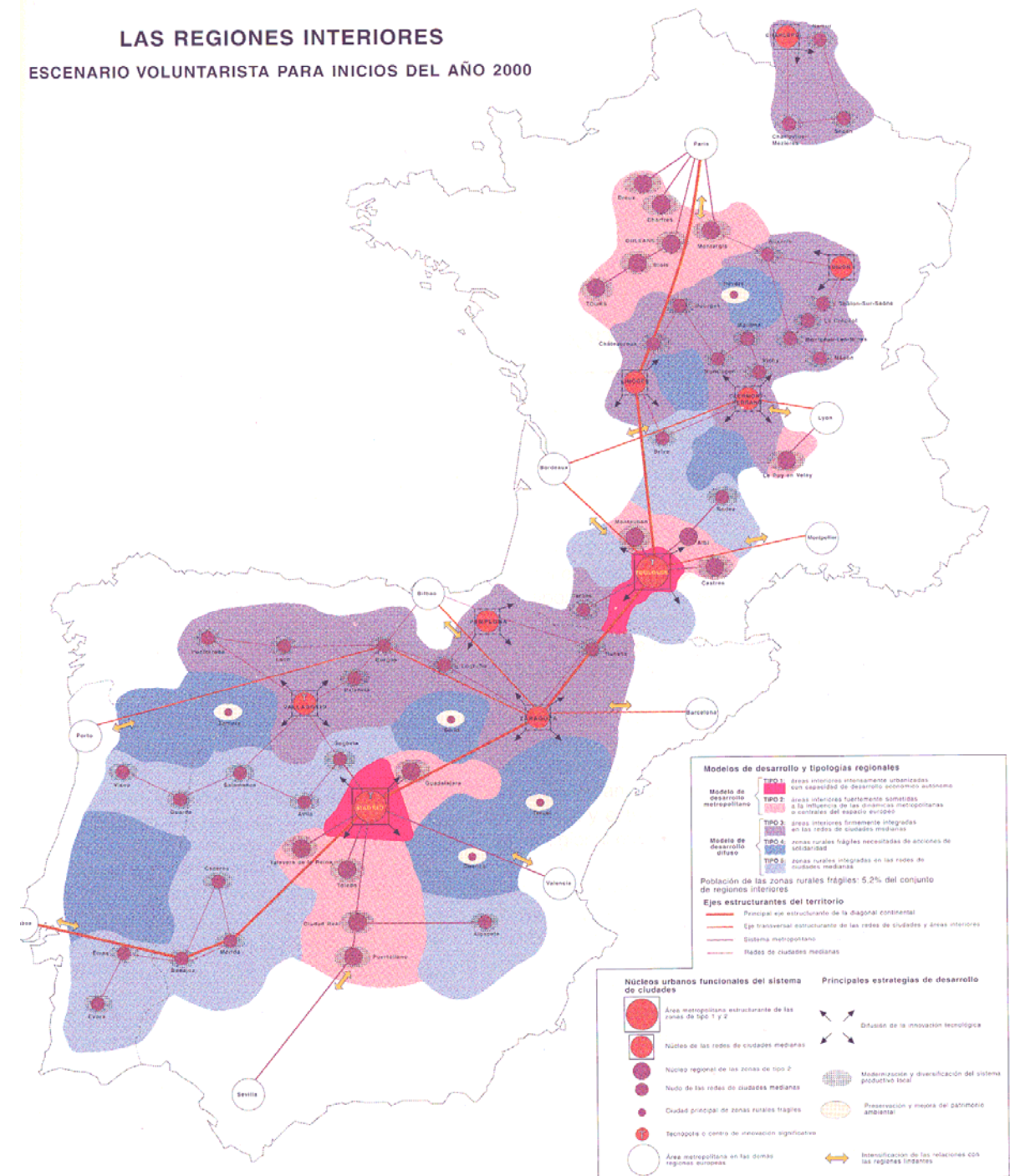


Imagen 1. Escenario voluntarista para las regiones interiores. Fuente: Unión Europea

## 1.2 Sistema urbano peninsular

La posición de Toledo en el sistema urbano peninsular, como uno de los centros de referencia en la tradicionalmente débil y problemática articulación del espacio central en torno a la aglomeración urbana madrileña, obliga a hacer las correspondientes reflexiones y valoraciones de Toledo como núcleo fundamentalmente dependiente de otros de mayor rango urbano.

Buena parte de las posibilidades de un crecimiento cualitativo de Toledo en términos económicos y demográficos depende de su capacidad para aprovechar o relocalizar población y actividades económicas de la región metropolitana de Madrid.

Las mejoras previstas en la accesibilidad, a través de las nuevas autopistas y líneas ferroviarias de alta velocidad, deberían modificar una situación jerárquica marcada por una excesiva dependencia de la concentración urbana madrileña y la desconexión respecto a los grandes ejes peninsulares. Es posible abrir una nueva época, de mejora selectiva y estratégicamente planteada de las relaciones funcionales, en la que el aprovechamiento de la proximidad a una gran metrópoli de rango europeo no suponga acentuar un cierto carácter de ciudad satélite o centro de descongestión

El Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (PDI-93), caracteriza a Toledo como parte del arco sur de acceso a Madrid, cercano a la confluencia de los ejes de Andalucía y Levante. Esta situación a priori favorable, debido a la intensidad de las relaciones que se apoyan sobre ambos ejes, no ha tenido sobre Toledo unos efectos tan intensos como cabría haber esperado debido a una configuración del sistema de infraestructuras de transporte que, hasta ahora, ha convertido a Toledo en un nodo aislado del sistema urbano nacional.

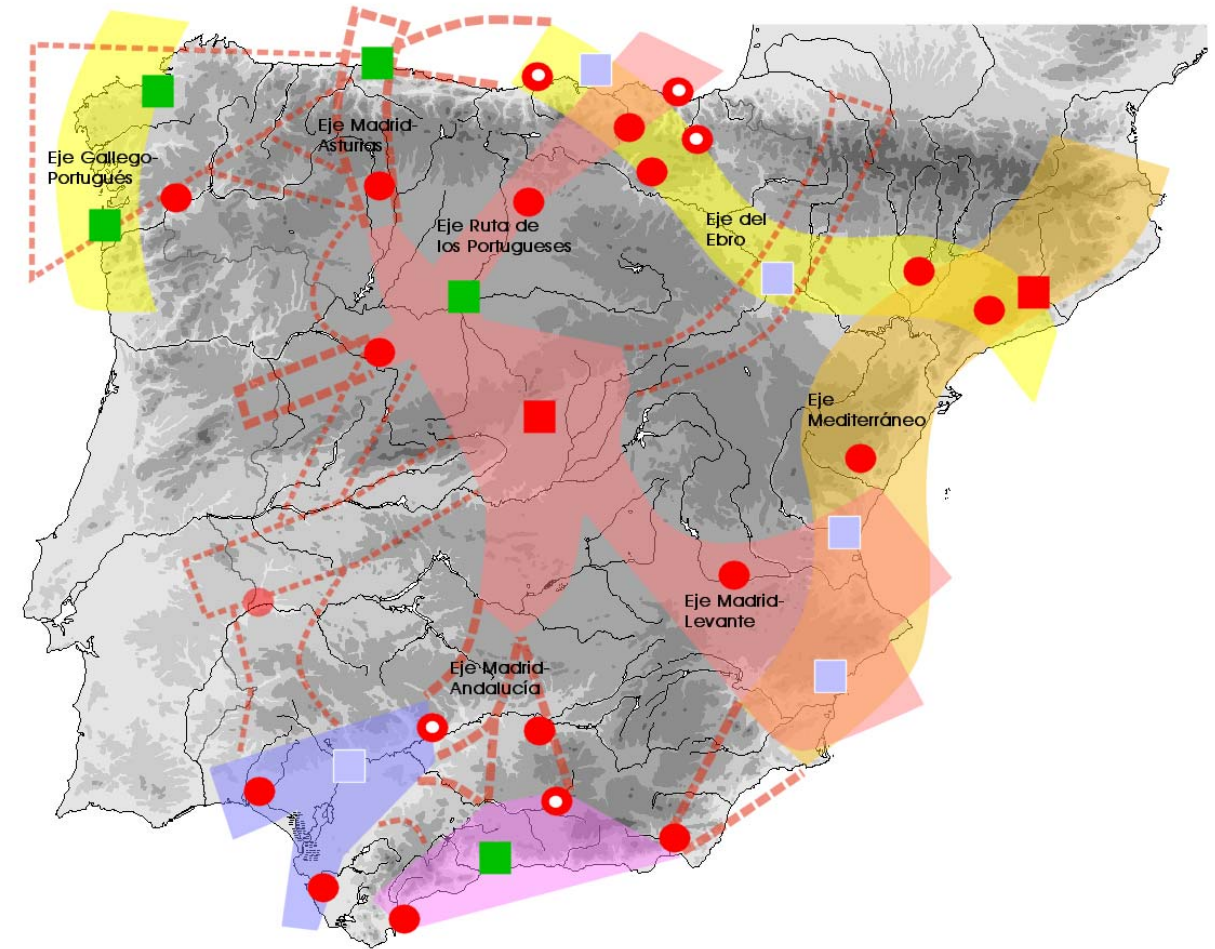


Imagen 2. Red de corredores de transporte a escala nacional de acuerdo con el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007

## 1.3 Sistema urbano regional

Desde la consideración del sistema de ciudades, el desarrollo urbano de Toledo está condicionado por el débil potencial demográfico de la Región de Castilla-La Mancha y la ausencia de núcleos urbanos, del tamaño adecuado y con la localización y la complementariedad funcional convenientes para articular una red de ciudades que contraponer a la excesiva pulsión succionadora que caracteriza a la aglomeración urbana madrileña. Se trata de un sistema de asentamientos con marcadas limitaciones para generar y mantener actividades dinamizadoras

Las ciudades medianas, como Toledo, que han vivido procesos de urbanización menos convulsivos, son las que están adquiriendo un mayor protagonismo con el cambio de modelo de desarrollo urbano en España, aunque todavía siguen constituyendo la parte más débil de la estructura de la malla urbana y el elemento que más nos diferencia de otras redes urbanas regionales en Europa.

#### 1.4 El sistema comarcal

En Toledo, como en la mayor parte de las ciudades medias de España, se viene produciendo un cierto fenómeno de metropolitanización, que primordialmente se caracteriza por los procesos de difusión que se producen por el vaciado de los núcleos centrales, en consonancia con el excesivo precio de la vivienda y con la elevación de los índices de automoción.

Junto a estos factores, las mejoras de las infraestructuras y ciertos componentes culturales que valoran positivamente las formas de urbanización extensiva, están dando lugar a un modelo de ciudad menos estructurada, más dispersa por un territorio urbanizado en el que las grandes arterias, junto con centros de actividad terciaria se constituyen en principales elementos estructurantes de un espacio heterogéneo y diverso, excesivamente apoyado en el uso del transporte privado, fuertemente consumidor de recursos naturales y generador de disfunciones sociales.

La polaridad del aglomerado metropolitano de Madrid, a través de la autovía A-42, viene facilitando y sesgando este proceso de organización de una red urbana con interrelaciones cotidianas de una especial intensidad.

## 2 DINÁMICA SOCIOECONÓMICA

### 2.1 La escala regional

La dinámica demográfica de las provincias de Castilla - La Mancha es un buen elemento explicativo de la tradicional debilidad de la estructura de su sistema de ciudades. Sólo la provincia de Toledo presenta un crecimiento significativo. Tanto Toledo como Guadalajara tienen índices de crecimiento ligeramente superior al uno por ciento anual, que evidencian saldos migratorios netos positivos. Pero en ambos casos hay que relacionar este mayor

dinamismo con el fortalecimiento de ejes y zonas de desarrollo urbano especialmente vinculados al aglomerado urbano de Madrid.

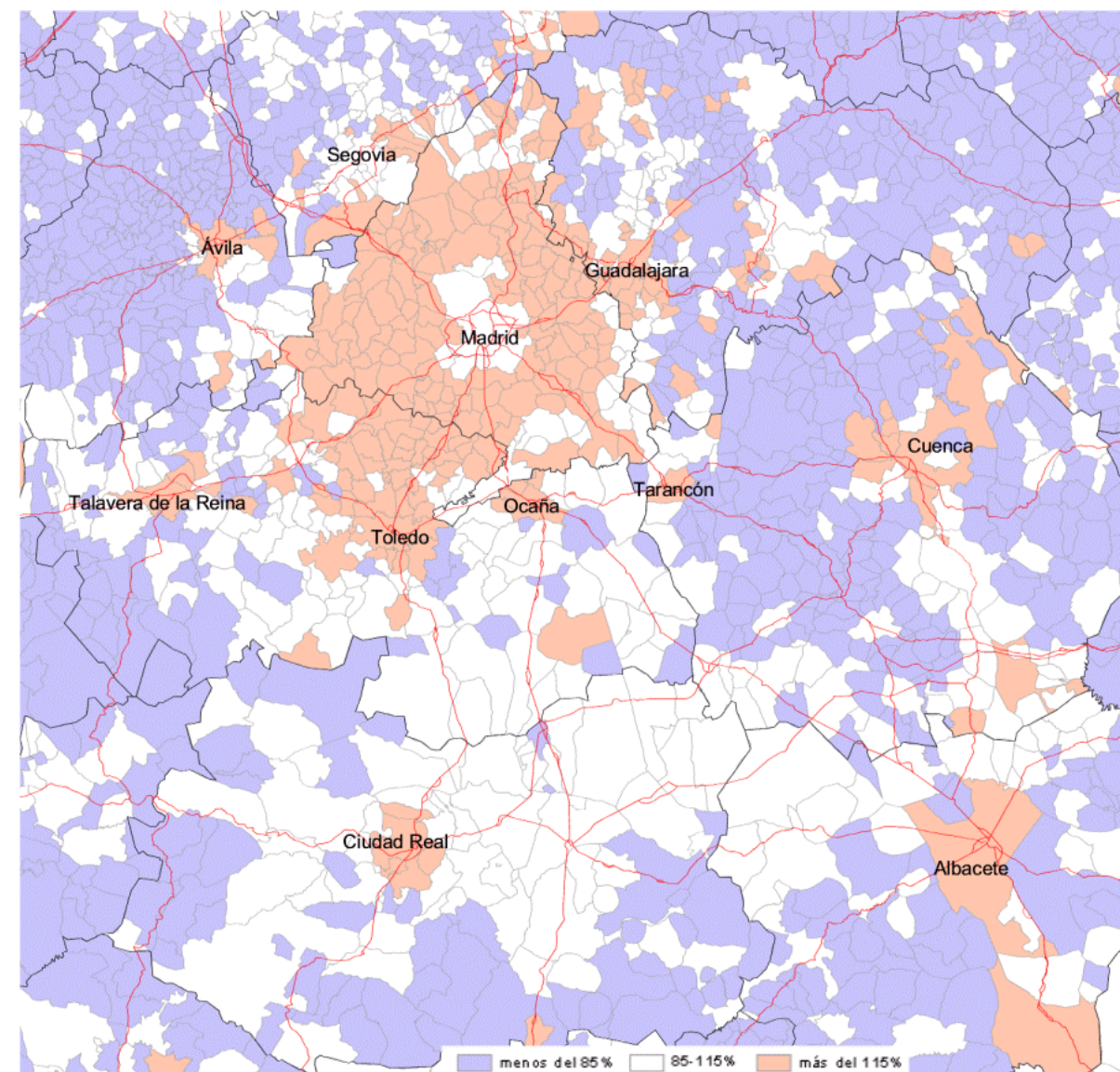


Imagen 3. Evolución de la población municipal entre 1981 y 2001. Según datos censales (INE)

Si se observa la evolución de diferentes ciudades del entorno regional, lo primero a destacar es la inexistencia de un centro con rango demográfico de capital regional.

El análisis de los datos de movilidad interprovincial por motivos de trabajo no hace sino reforzar la misma idea de debilidad de la estructura de su sistema de ciudades con una baja interacción entre los diferentes ámbitos provinciales de la región central. La provincia de



Toledo es la que genera un mayor flujo con Madrid: los más de 23 mil toledanos que cada día cruzan el límite provincial suponen más de un 12 por 100 de los ocupados. Las ciudades de Toledo y Talavera son las que más contribuyen a este flujo laboral. En términos porcentuales son las poblaciones de los municipios de la Sagra y también de algunos de la Mancha los que más contribuyen a este trasvase de población activa.

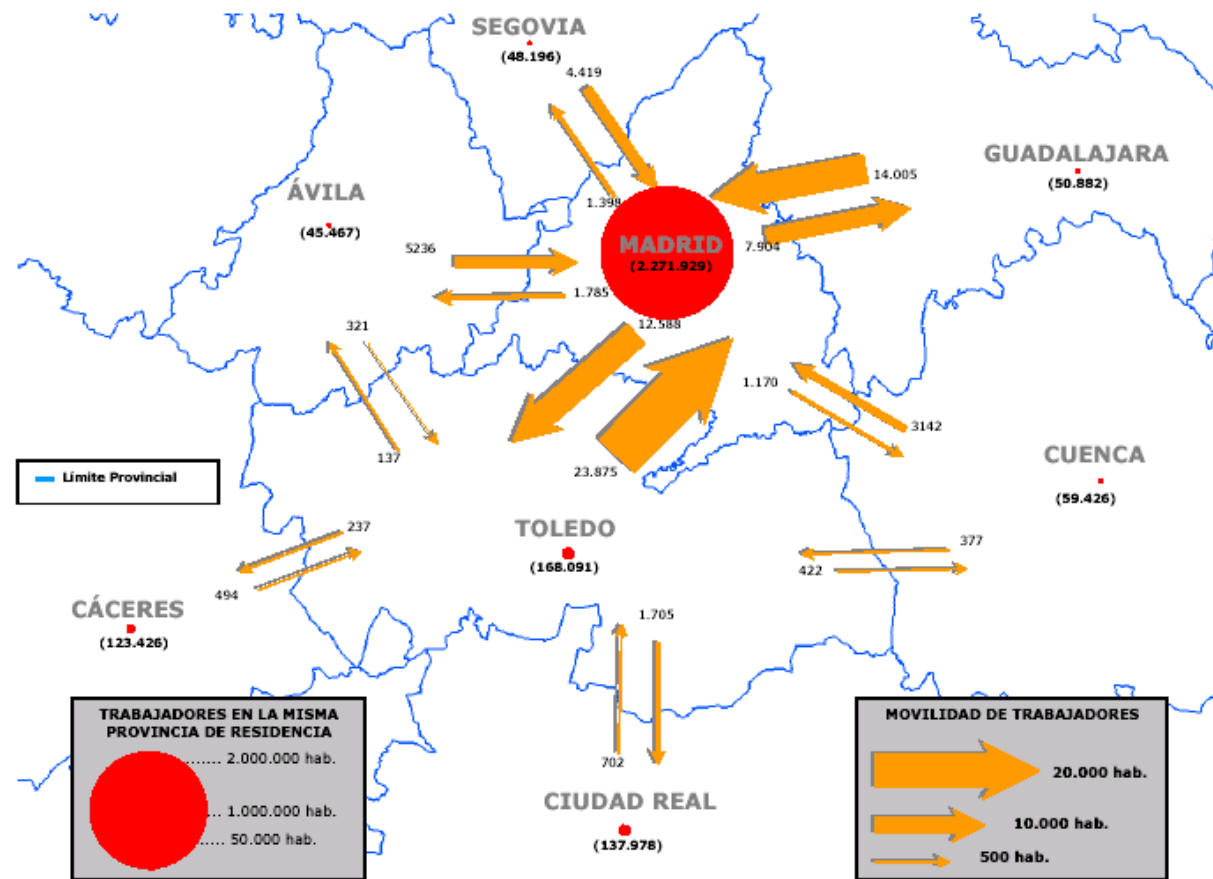


Imagen 4. Movilidad interprovincial por motivos de trabajo. Según datos del Censo de 2001 (INE).

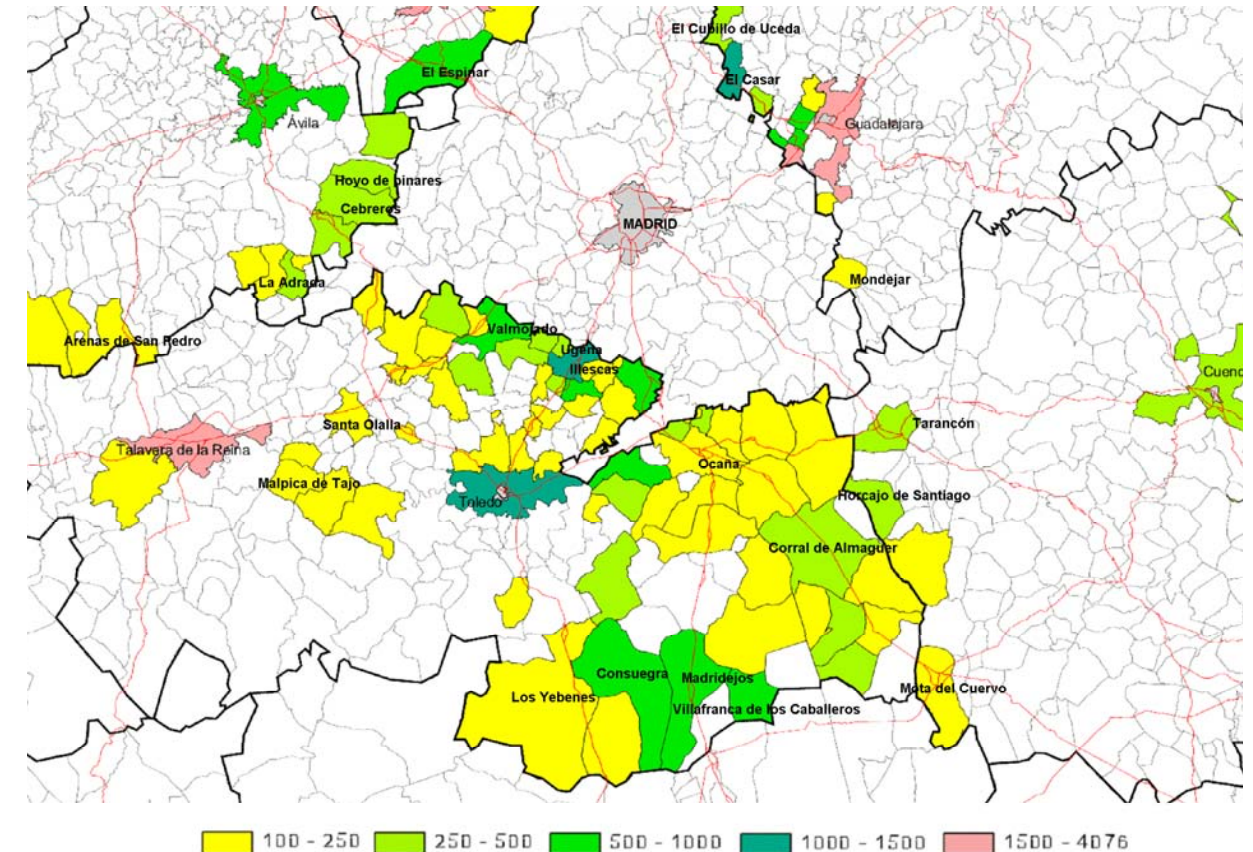


Imagen 5. Movilidad interprovincial por motivos de trabajo, sobre base municipal. Número de desplazamientos diarios en municipios con valores superiores a 100. según datos del Censo de 2001 (INE)

El análisis de las áreas de influencia comercial muestran de nuevo la enorme desproporción entre Madrid (y la población que gravita sobre este centro) y las demás capitales castellano-manchegas. En este sentido, y a diferencia de las demás capitales castellano-manchegas (polarizadas en términos comerciales sobre una única cabecera), en la provincia de Toledo se ha planteado una doble cabecera (Toledo y Talavera). Ello ha supuesto que Toledo, a pesar de ser la capital de la provincia más poblada de la región, posea un área de influencia sensiblemente menor a ciudades como Albacete o Ciudad Real.

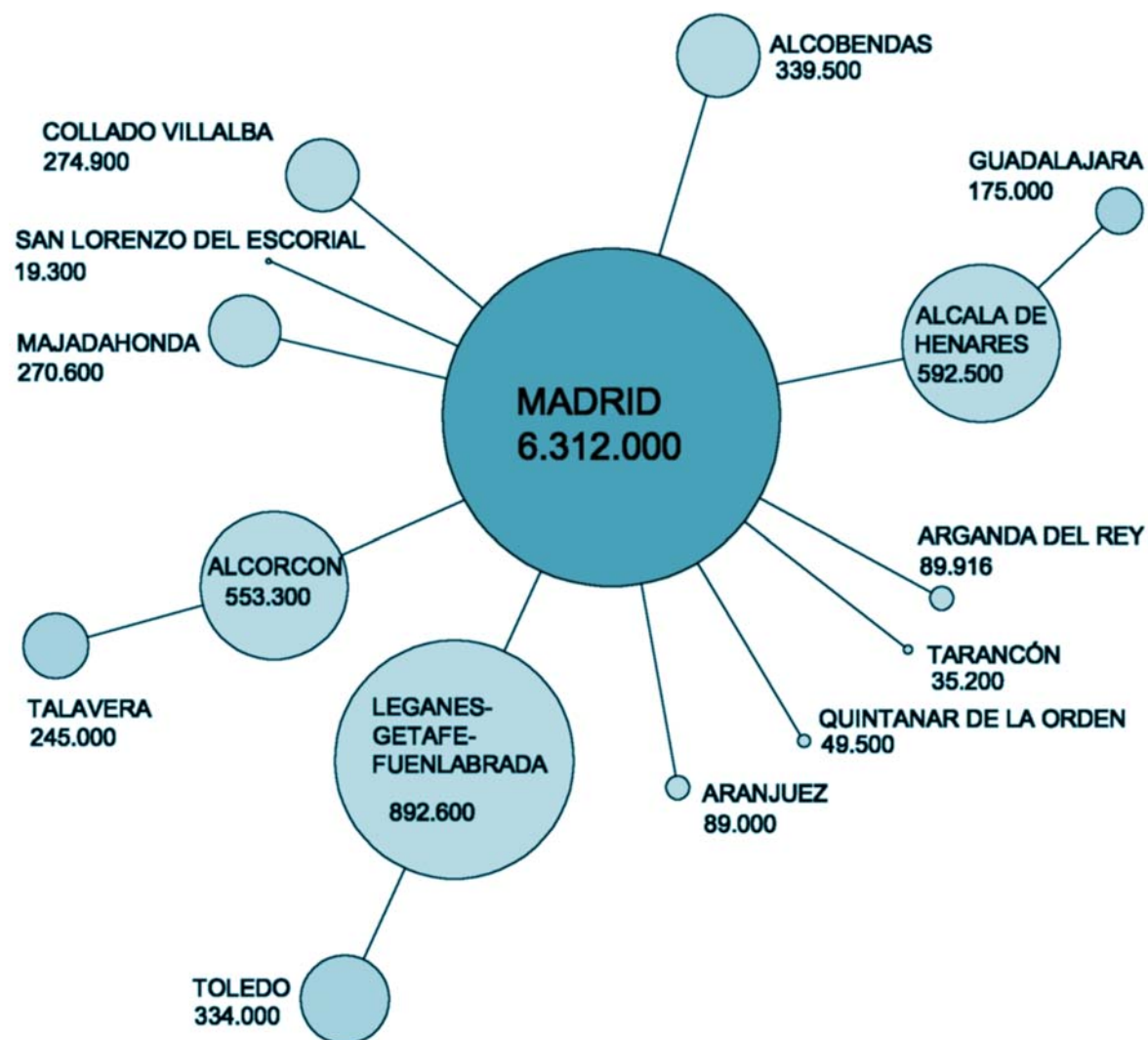


Imagen 6. Gravitaciones comerciales en torno a Madrid. En cada nodo se representa la población vinculada, que incluye a la de los nodos dependientes de nivel inferior. Según datos del Anuario Económico de La Caixa 2003

El gasto evadido por parte de la población, tanto del municipio de Toledo como del conjunto de su área de influencia directa, es elevado, dirigiéndose de manera prioritaria a los grandes establecimientos del sur del área metropolitana (centros comerciales, hipermercados) y, en menor medida, al municipio de Madrid.

En los últimos años, y al mismo tiempo que se ha ido desarrollando la administración regional, se ha producido la consolidación de Toledo como ciudad universitaria, con un total de 16 titulaciones de primer y segundo ciclo y cerca de dos mil nuevas plazas cada año. Ello ha supuesto elevar considerablemente su dotación educativa, introduciendo un importante

elemento cualificador para la ciudad, además de lo que supone como fuente de actividad económica y empleo.

Esta presencia, sin embargo, no se ha traducido en la aportación de un elemento diferenciador que potencie especialmente su papel de capital regional. Así las cosas, el campus de Toledo posee menor importancia, en número de plazas y de titulaciones, que los de Albacete y Ciudad Real y también una menor capacidad de captación de alumnos del resto de la región.

La búsqueda de equipamientos singulares que contribuyan a reforzar el papel de capital regional se concreta actualmente en el proyecto de construcción de un Palacio de Congresos en Miradero y un Recinto Ferial en Safont, que se prevén finalizar en 2006.

Por situación y activo patrimonial, Toledo cuenta con una inmejorable posición para participar de una actividad en rápida expansión (el turismo de ferias y congresos), de gran interés para las ciudades especializadas en el mismo por el elevado gasto efectuado por los participantes en dichos eventos. Su cercanía a Madrid y al aeropuerto de Madrid-Barajas le deben permitir captar parte de los certámenes que se celebran en la misma, pues su capacidad de organización está ya próxima al nivel de saturación. No obstante, debe tenerse en cuenta el contexto de competencia generalizada que existe actualmente en las ciudades medias del entorno de Madrid, con proyectos similares en Segovia y Guadalajara.

Sigue siendo preciso incrementar el peso de Toledo como elemento necesario para estructurar la red urbana regional y para mejorar la vertebración con la Región Urbana de Madrid.

## 2.2 La relación de Toledo con La Sagra

En el denominado Corredor de la Sagra se materializan buena parte de las iniciativas urbanizadoras que generan los efectos centrípetos del aglomerado metropolitano madrileño. No se trata tanto de una formación urbana generada en torno a los flujos que discurren por un eje que une dos potentes polos de atracción, como de un soporte territorial sobre el que el enorme dinamismo del aglomerado metropolitano de Madrid encuentra especiales facilidades para expandirse.

Los efectos de concentración sobre la carretera Madrid-Toledo van perdiendo protagonismo en los últimos años en la medida en que las mejoras de las infraestructuras y el aumento de

los índices de automoción han hecho más permeable el territorio en los espacios entre grandes ejes radiales. La forma tentacular de las isócronas se ha ido suavizando a la vez que se van conformando nuevas coronas metropolitanas, ya fuera de los límites de la Comunidad de Madrid.

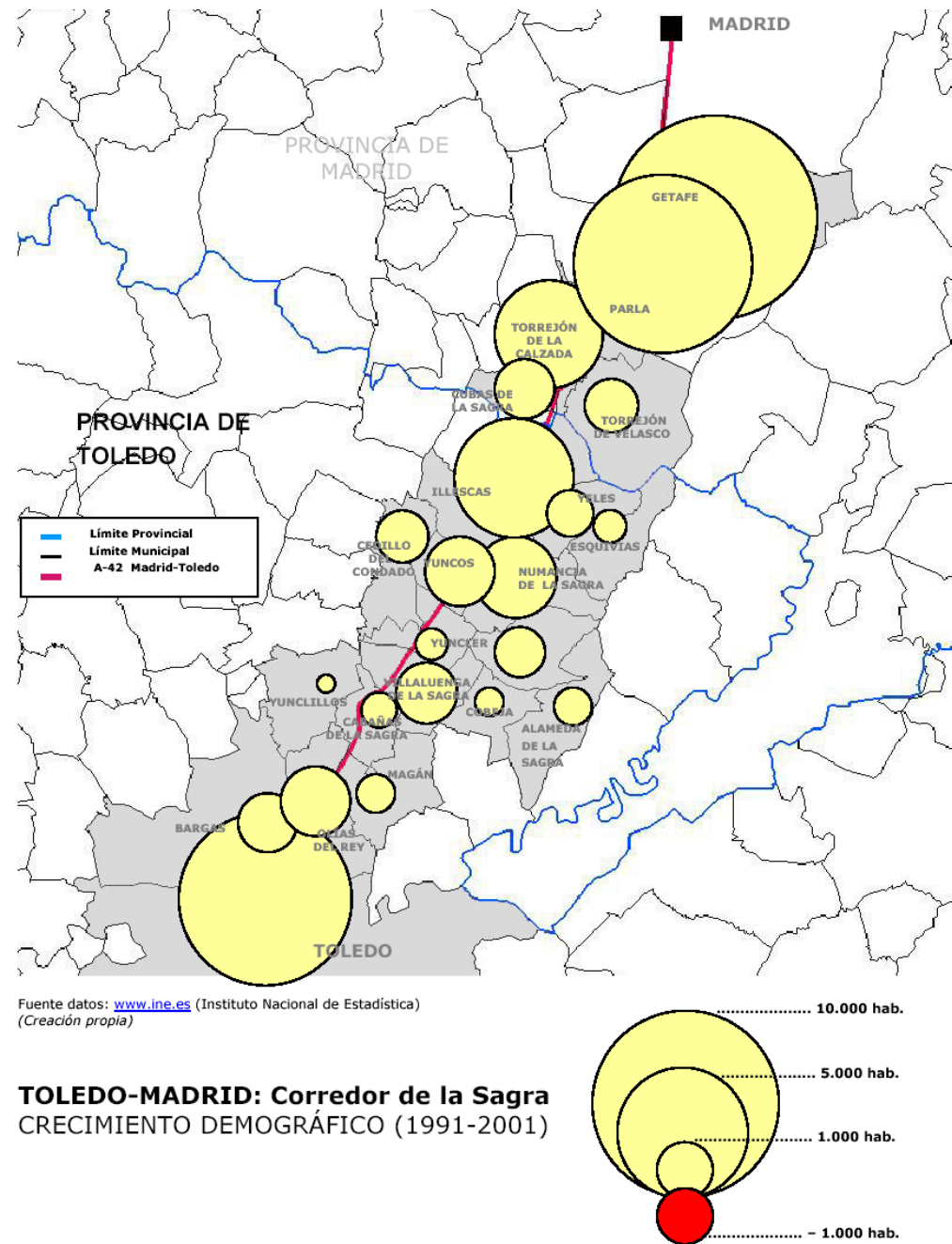


Imagen 7

Estamos ante la propagación de los efectos de las necesidades expansivas del aglomerado metropolitano de Madrid que, sin tener los ritmos ni las intensidades que vivieron las primeras coronas metropolitanas, no dejan de suponer una utilización desordenada, casi espontánea de un territorio, en este caso ya de la provincia de Toledo, que difícilmente podrá escapar del carácter suburbial de escasa cualificación que viene adquiriendo.

Considerado el Corredor como un todo, y en relación con la población residente en cada subámbito, los mayores coeficientes de crecimiento se localizan en los municipios de la provincia de Toledo más próximos a Madrid.

El reducido tamaño demográfico de los diferentes ámbitos considerados y el carácter marcadamente inmigratorio de su dinámica, propician unas estructuras por edad y sexo proclives a los desequilibrios y a los rápidos cambios de perfil.

En general, se trata de poblaciones en las que las proporciones de mayores y de jóvenes aparecen debilitadas como consecuencia del mayor crecimiento de los grupos de adultos-jóvenes por la incorporación de los nuevos residentes.

Este modelo de dinámica demográfica tiende hacia una estructura equilibrada, si se mantienen con ritmos suaves a lo largo del tiempo, pero puede producir estructuras desequilibradas y con serios problemas de funcionalidad y de cohesión social en el caso de que sea el resultado de flujos migratorios muy intensos y concentrados en periodos cortos de tiempo, caso de los municipios metropolitanos de Madrid.

Uno de los efectos más notorios de la extensión metropolitana de Madrid hacia el sur es la elevada dependencia laboral de la región madrileña en buena parte de los municipios de la Sagra. Los municipios cuya población ocupada se dirige mayoritariamente a trabajar hacia la provincia de Madrid dibujan un amplio arco al sur del límite provincial (entre las radiales A-4 al este y A-5, al oeste). Son, por otro lado, municipios en los que las tasas de crecimiento han sido particularmente altas en estos últimos años, con ritmos de crecimiento anual por encima de las tasas de crecimiento natural, lo que nos habla de un componente migratorio altamente positivo en la mayor parte de los casos.

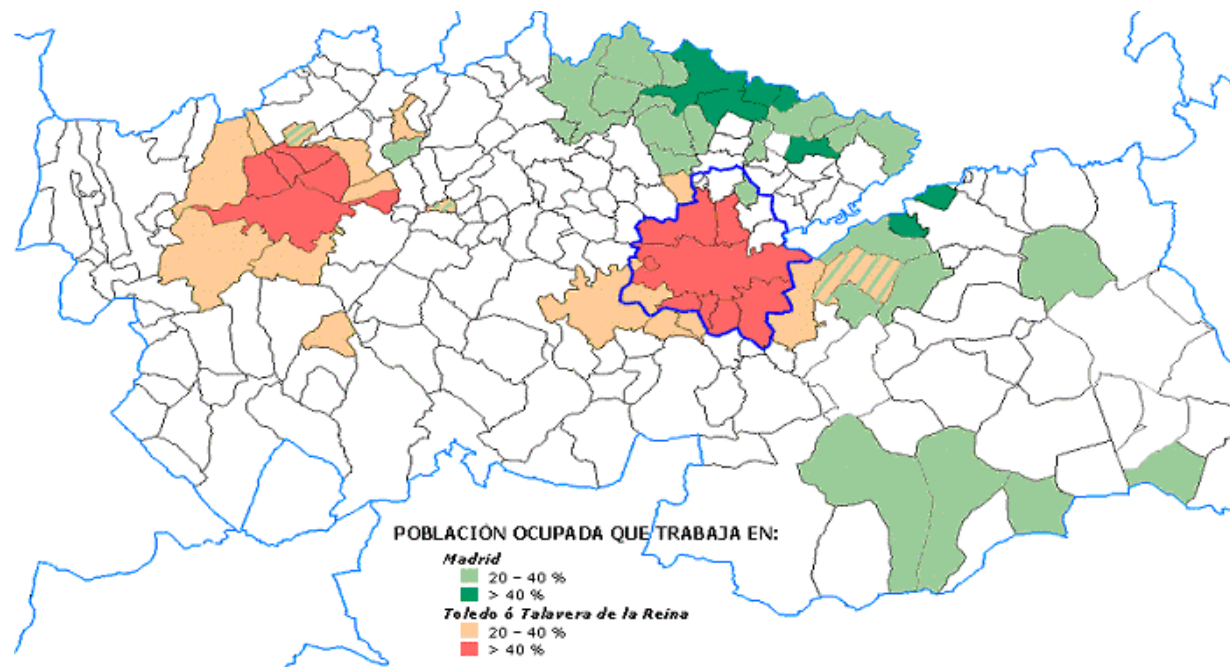


Imagen 8. Población ocupada que trabaja en Madrid, Toledo o Talavera, sobre base municipal, en el ámbito de la provincia de Toledo. La influencia de Madrid es clara incluso al sur de Talavera. El borde azul se corresponde con el entorno metropolitano de Toledo. Elaboración propia a partir de datos del INE

Pero además de su atractivo residencial, estos municipios están experimentando igualmente una evolución favorable de sus niveles de empleo. Los municipios de la Sagra en su conjunto están pasando a ocupar (tras Toledo y Talavera de la Reina) el principal yacimiento de empleo de la provincia, con fuertes incrementos porcentuales de sus niveles de empleo, a favor de la existencia de importantes promociones de suelo industrial.

La evolución del empleo en la provincia de Toledo en los últimos años muestra una coyuntura favorable, con un incremento de más de 50.000 trabajadores afiliados a la Seguridad Social en los últimos 4 años. Más de una tercera parte de este incremento ha tenido lugar Toledo y, en menor medida, Talavera de la Reina. En términos relativos, los mayores porcentajes de incremento están en los municipios ubicados junto al límite provincial con Madrid. No obstante lo anterior, y excepto Illescas, las cifras absolutas (tanto de habitantes como de empleo) siguen siendo modestas en este territorio caracterizado por el minifundismo municipal.

En definitiva, la evolución del empleo muestra una tendencia hacia una progresiva concentración del mismo en los principales centros de actividad: Toledo, Talavera y la

Sagra. Por el contrario, algunos centros tradicionales de empleo (Villacañas, Torrijos, Mora, Sonseca, Consuegra, Madridejos) presentan una evolución del empleo mucho menos dinámica e incluso regresiva.

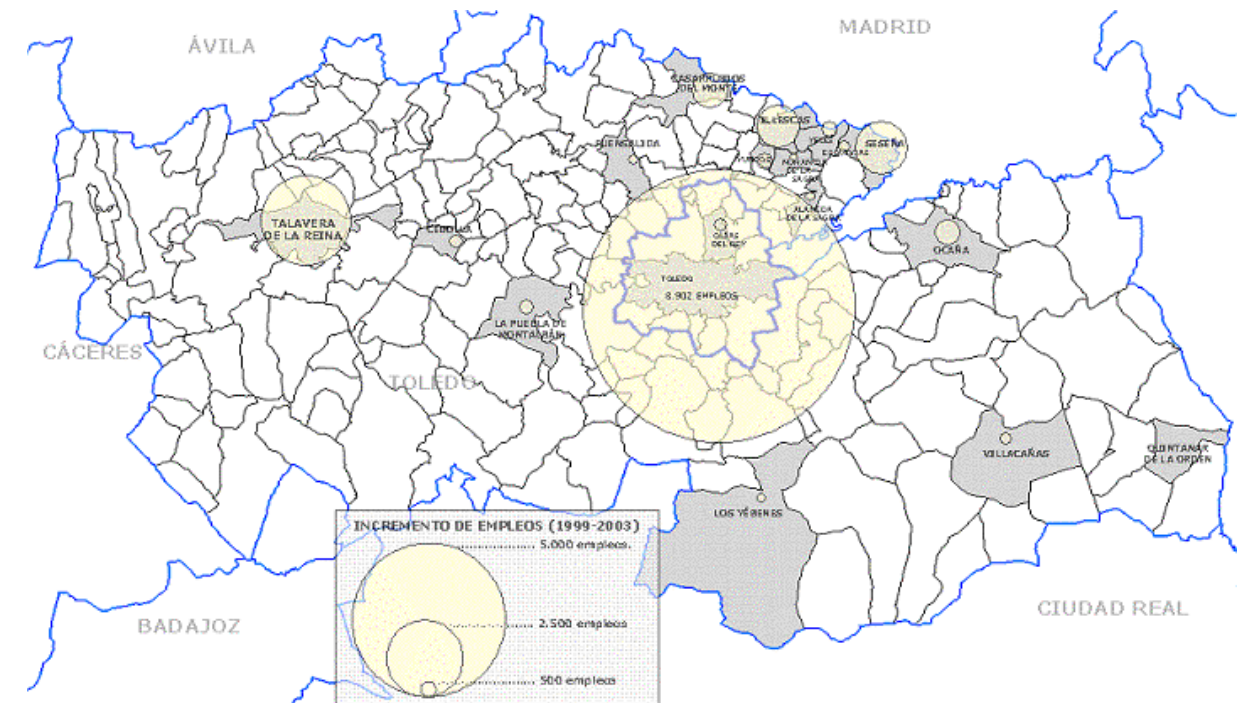


Imagen 9. Incremento del empleo entre 1999 y 2003. Municipios con incrementos mayores de 300 empleos. Elaboración propia a partir de datos del INE.

### 2.3 Un incipiente proceso de metropolitanización en torno a Toledo

El análisis de la dinámica de las cifras de población residente en el entorno metropolitano de Toledo permiten corroborar algunos hechos relevantes en relación con la configuración del proceso de urbanización de la región y, en concreto, acerca de la configuración del papel de Toledo en la red urbana.

Son municipios que están viviendo un incipiente proceso de metropolitanización y que por ello presentan, en algunos casos, unos muy altos ritmos de crecimiento. Son crecimientos alimentados por población que viene a ocupar desarrollos residenciales y que en los procesos más intensos puede estar ya produciendo estructuras por edades muy sesgadas con graves riesgos de carencia de cohesión social.

El entorno metropolitano en su conjunto crece más deprisa que la ciudad y desde 1981 ha ganado siete puntos porcentuales en el peso de conjunto formado con Toledo.

La formación de este entorno metropolitano no se produce de una forma geoméricamente homogénea. Por el contrario, el conjunto de municipios situado al norte de la capital, en clara vinculación con el corredor de La Sagra, es más numeroso y concentra casi dos terceras partes de la población. Hay que significar, no obstante que, en el último decenio, ha sido mayor el dinamismo de los municipios que forman el arco sur del entorno metropolitano, lo que puede interpretarse como especialmente positivo ante la conveniencia de contrarrestar, en la medida de lo posible, la atracción de la aglomeración metropolitana de Madrid.

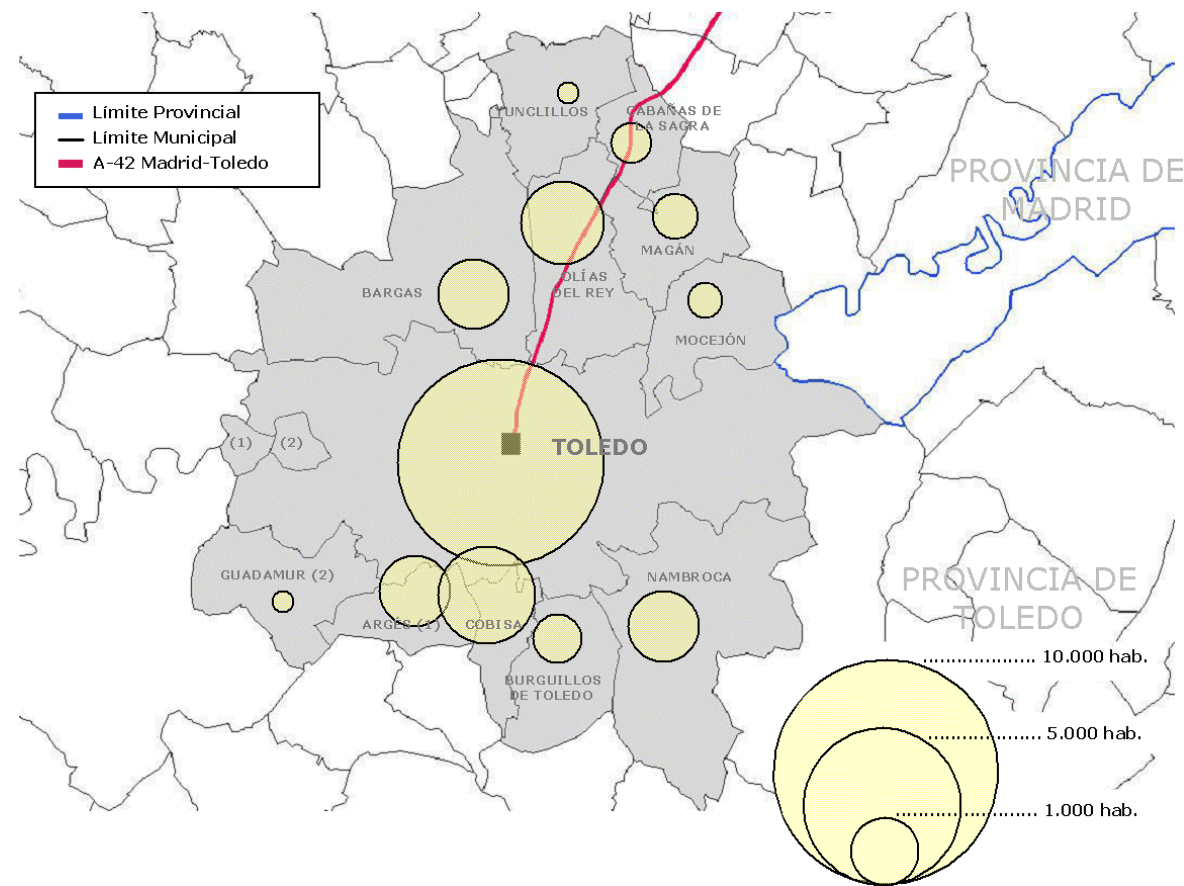


Imagen 10. Toledo- Entorno metropolitano. Crecimiento demográfico 1991-2001. Elaboración propia a partir de datos del INE

La estructura de Cobisa constituye el ejemplo más claro de los efectos desequilibrantes que puede producir, al nivel local, un proceso rápido de metropolitanización, o de formación de ámbitos marcadamente residenciales y dependientes.

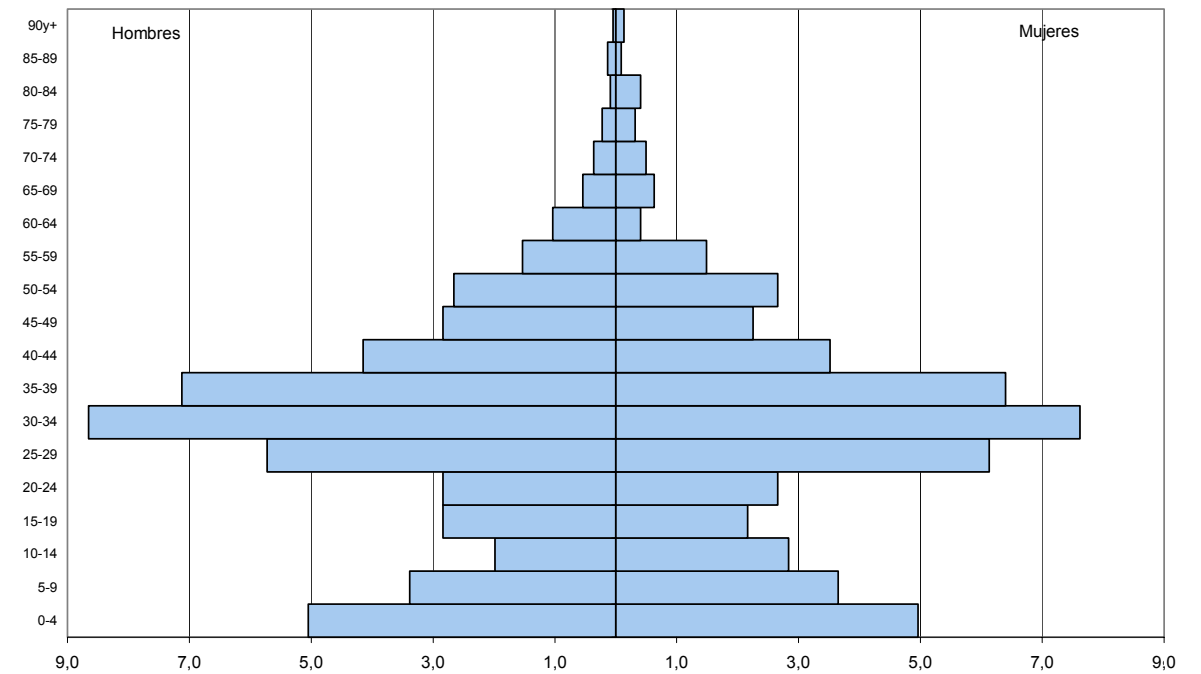


Imagen 11. Pirámide de población de Cobisa. Elaboración propia a partir de datos del INE

El carácter metropolitano de los procesos de crecimiento de estos municipios se ve lógicamente refrendado por la movilidad domicilio trabajo. La polarización en términos de empleo del municipio de Toledo sobre su área de influencia dibuja en esbozo de entorno metropolitano, más evidente en los municipios situados al sur del río Tajo y más reducido en los municipios del norte.

La estructura del empleo y su distribución por grandes sectores económicos en los diferentes municipios del entorno metropolitano confirman la existencia de un incipiente pero indudable proceso de difusión urbana en torno a la ciudad de Toledo.

Las actividades de los servicios constituyen la base principal de la economía de Toledo y de su entorno, con más del 82 por 100 del empleo. Contribuyen de manera muy especial los más de 20.000 empleos radicados en la ciudad de Toledo vinculados a la administración, la sanidad o la educación, 1 de cada 3 puestos de trabajo del área metropolitana. El resto de servicios (personales o a empresas) constituyen el principal yacimiento de empleo, con más

de 26.000 trabajadores dados de alta en la Seguridad Social a finales del año 2003, principalmente en Toledo-ciudad, pero con cifras ya significativas en algún otro municipio (Olías del Rey).

### DISTRIBUCIÓN DEL EMPLEO POR SECTORES (2003)

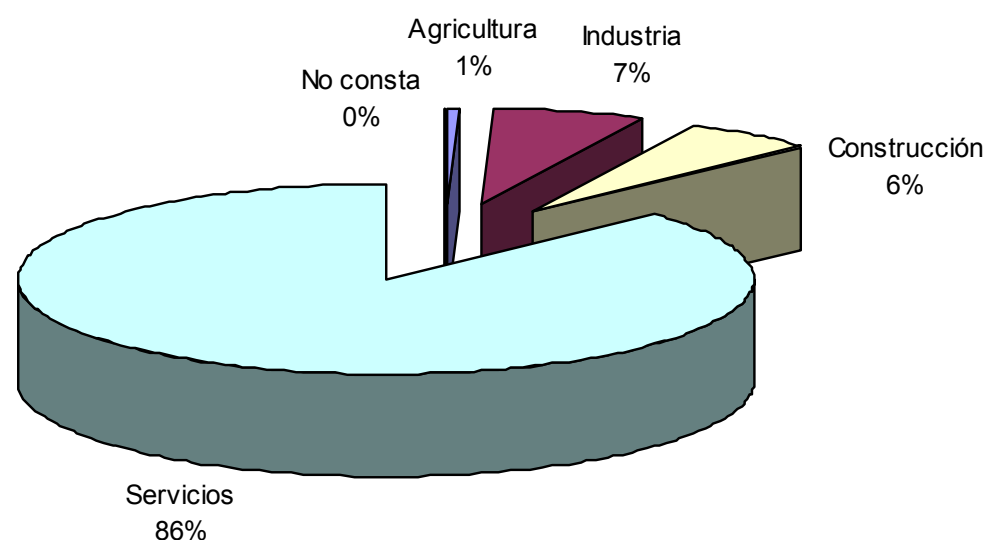


Imagen 12. Distribución de empleo por sectores en el municipio de Toledo. Datos: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

### 3 INFRAESTRUCTURAS

La propuesta del PDI-93 en materia viaria apuesta por integrar a Toledo en este arco a través de la Autovía de Castilla- La Mancha: la accesibilidad mejora más en relación con el enlace con las vías de acceso a la capital que en el sentido de colocar a Toledo en un eje claramente definido. En materia ferroviaria, el PDI-93 esboza la ampliación de la red de alta velocidad sin afectar a Toledo.

El Plan Director de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 (PDI-2000) supone un cambio importante en la previsión de nuevas infraestructuras, con especial incidencia en el centro peninsular. En materia viaria, se mejora sustancialmente el mallado viario del arco sureste de acceso a Madrid, y la concertación de acciones infraestructurales entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Comunidades de Castilla- La Mancha lleva a un mallado del triángulo Madrid- Puertollano- Albacete. Toledo se integra en los grandes ejes peninsulares.

En materia ferroviaria, el acceso de Alta Velocidad propuesto para Toledo en el PDI-2000 es una solución parcial al no permitir una conexión fluida con el resto de la región, y, especialmente, con Talavera de La Reina. No existe aún un calendario para la ejecución del enlace hacia el sur, que permitiría la conexión con Ciudad Real y Andalucía sin necesidad de transbordos en Madrid.

El estudio de Prognosis de Demanda para el nuevo acceso de alta velocidad a Toledo estima que, debido a las reducciones de tiempo estimadas, son previsibles cambios del reparto modal y la intensidad de las relaciones. El tráfico inducido por la línea de alta velocidad resulta de 219.000 viajeros anuales en 2005, y el ferrocarril duplica con creces su participación en el reparto modal, pasando del 11% al 27,3% en las relaciones directas entre los municipios de Madrid y Toledo en detrimento del vehículo privado y, en menor medida, del autobús.

Los 25 minutos de recorrido entre Toledo y la estación de Atocha equivalen al tiempo entre la citada estación y Parla, mientras que los precios de billetes serán, previsiblemente, muy diferentes entre ambos modos; el actual abono transporte mensual, con viajes ilimitados cuesta 28,35€ al mes, mientras que el billete AVE Atocha- Guadalajara Yebes (distancia y tiempos de viaje similares al futuro Madrid- Toledo) en clase Turista cuesta 15€ por recorrido, sin que existan por el momento abonos para dicho trayecto. Este precio parece más compatible con los usos ocasionales ligados a las actividades turísticas, o con el uso que pueden hacer empresas de servicios, que con un uso cotidiano masivo si no se implantan abonos.



Imagen 13. Red viaria nacional de alta capacidad de acuerdo con el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007

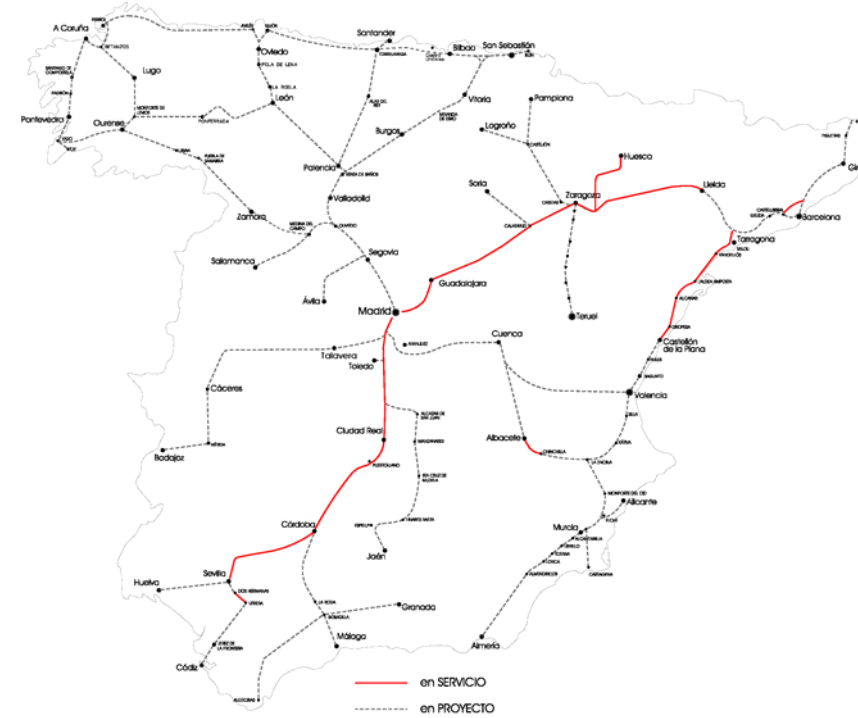


Imagen 15. Red nacional de alta velocidad de acuerdo con el Plan Director de Infraestructuras 2000-2007



Imagen 14. Red viaria nacional de alta capacidad de acuerdo con el Plan Director de Infraestructuras 2000-2007



Imagen 16. Red viaria de alta capacidad prevista en Castilla La Mancha. PDI-2000+ autovías autonómicas

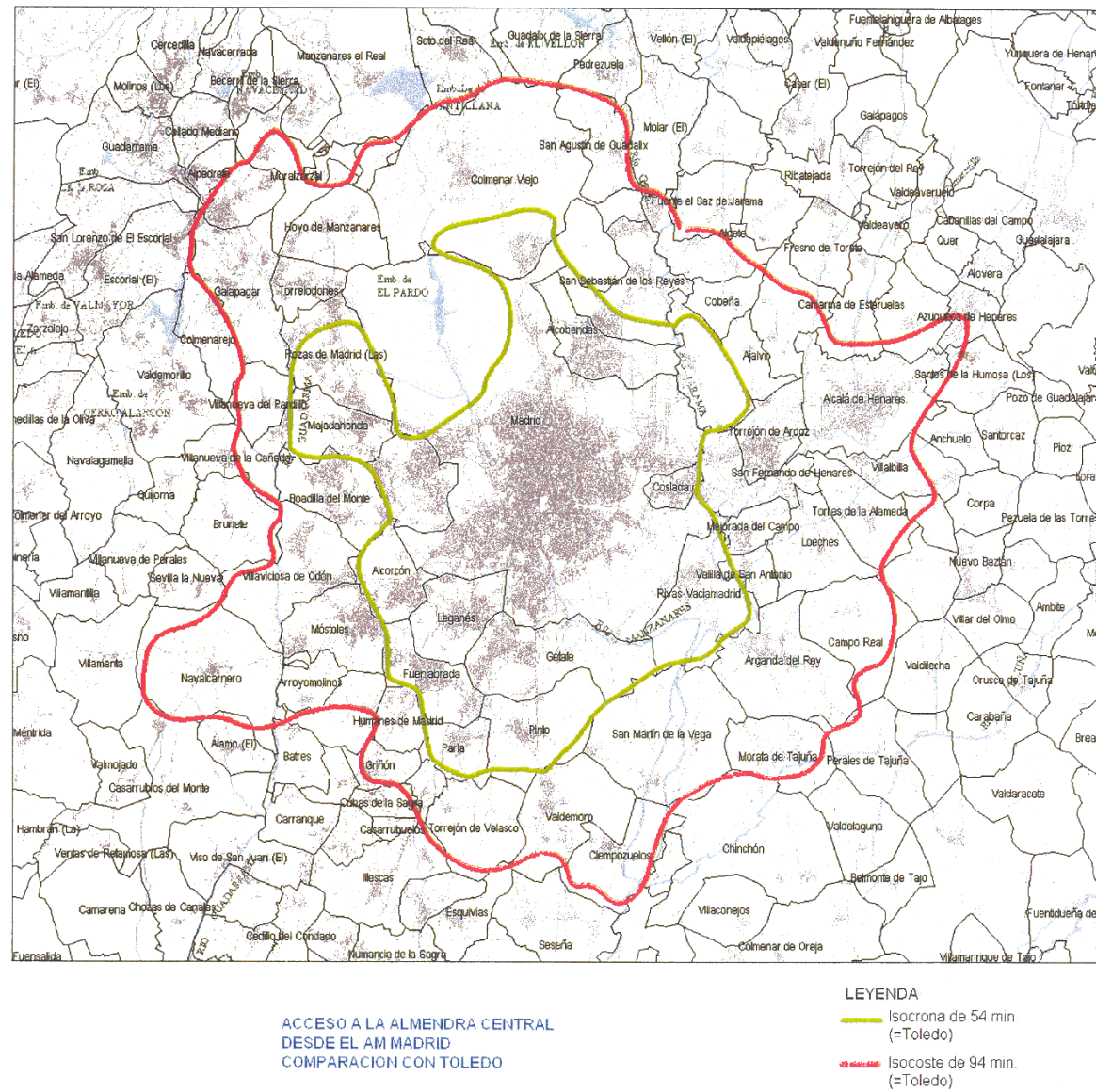


Imagen 17. Accesibilidad al área central de Madrid. Comparación con la nueva situación de Toledo con el TAV. Fuente: Estudio de Prognosis de Demanda y Rentabilidad del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a la ciudad de Toledo

La conversión de los planes del nuevo acceso a Extremadura y Portugal en alta velocidad desviarán los tráficos de mercancías del itinerario entre Lisboa y Madrid por Mérida y Puertollano. El resultado es la concentración en el tramo Madrid- Alcazar de San Juan de todos los tráficos de esta naturaleza entre la capital del estado y el sur de la península.

El proyecto de autovía A-40 o de Los Viñedos, de la Junta de Comunidades de Castilla- La Mancha, supone la puesta en servicio de un nuevo eje de acceso a Madrid desde la A-4 en

Madrid a través de la A-42. Esta acción supondrá, por lo avanzado de las obras, la primera acción de vinculación de Toledo al eje Madrid- Andalucía como nodo de paso. En conjunción con la AP/A-41, que se convierte en el nuevo acceso a Andalucía occidental y penetra en Madrid como autopista de Peaje, se da un giro sustancial a la actual situación de la ciudad. En conjunción con el proyecto de autovía A-40 o de Castilla- La Mancha, que conectará Maqueda con Cuenca, Toledo se situará en una encrucijada de ejes de rango peninsular que supone un importante potencial para el desarrollo de actividades logísticas.

La propuesta autonómica de autovía de La Alcarria, entre Tarancón y Guadalajara, supone en la práctica la conformación de un cinturón de circunvalación por el sur de la capital, enlazando todas las carreteras que pasan por la comunidad Castellano- Manchega. Prolonga en un 50% el recorrido entre Maqueda y Guadalajara respecto al enlace directo existente en la actualidad, por lo que sólo será una alternativa real en el caso de que la congestión del centro de Madrid afecte al nuevo cinturón de circunvalación M-50.

#### 4 MEDIO AMBIENTE

El área que rodea Toledo cuenta con espacios valiosos tanto desde el punto de vista ecológico y natural como desde el de su presencia paisajística. La puesta en valor de este patrimonio y la organización de formas sostenibles de acceso, interpretación y disfrute por la población mejorarán el atractivo del territorio, superando una visión de Toledo y La Sagra como meras zonas receptoras de actividades de baja calidad. Por otro lado, también deben tenerse en cuenta la importante superficie ocupada por zonas regadas, en el marco de un proceso de ocupación agraria que sigue en curso como muestran las recientes obras del canal de La Sagra a Torrijos. Esta actividad agraria representa un elemento valioso en la conservación de los paisajes en las vegas, y debe procurarse su mantenimiento frente a la presión que pudieran provocar otros usos.

Existen en las inmediaciones de Toledo varias zonas propuestas para su inclusión en la red Natura 2000. Se corresponden en gran parte con el sistema de valles del Tajo y sus afluentes, y con el paisaje de paramos yesíferos asociados. Ninguna de estas delimitaciones afecta al municipio de Toledo.



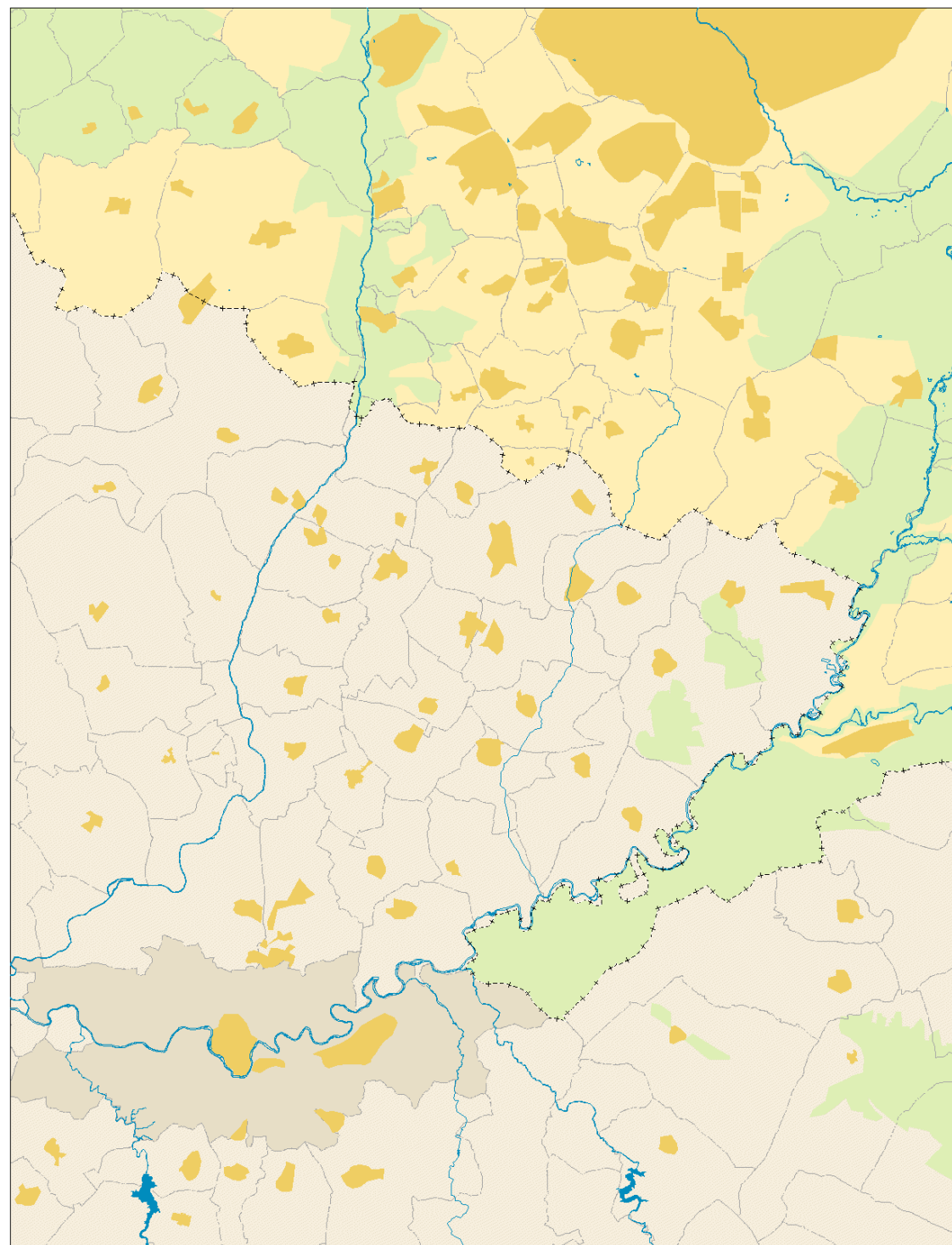


Imagen 18. Espacios naturales propuestos para la inclusión en Red Natura 2000. Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Medio Ambiente.

Además de los espacios incluidos en las propuestas de protección de Red Natura 2000 existen otros espacios de indudable interés: el resto de tramos del valle del Tajo, los embalses de Castrejón, El Castro y Guajaraz, y los valles de los principales afluentes del Tajo.



Imagen 19. El embalse de Guajaraz y, al fondo, el monte de Layos

Junto con esta riqueza ambiental, debe tenerse en cuenta el impacto de las actividades humanas sobre el medio. La importante concentración de industrias cerámicas en La Sagra no sólo supone emisiones a la atmósfera, sino que la actividad extractiva también condiciona el desarrollo urbano de estos núcleos. La dispersión de las actividades industriales y la presencia de asentamientos residenciales irregulares en suelo no urbanizable (las sucesivas revisiones de planeamiento han regularizado algunos de estos asentamientos), en ambos casos con problemas de vertidos y emisiones suponen otros condicionantes para la conservación de los valores naturales del área. La ausencia de una concienciación sobre la importancia de este tema puede crear una imagen de Toledo como un territorio poco cualificado, susceptible de recibir actividades no aceptadas en otros lugares.

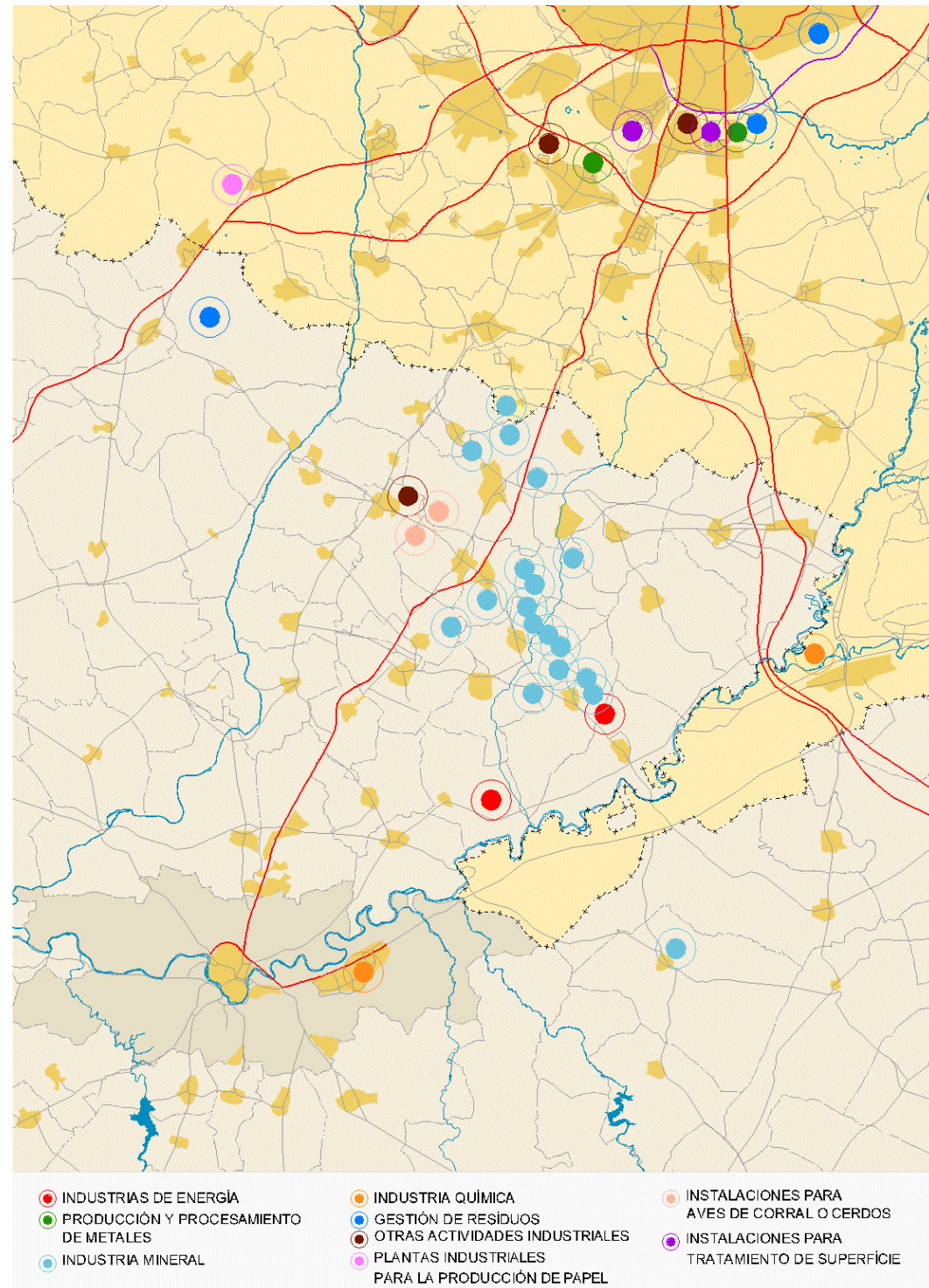


Imagen 19. Industrias emisoras de contaminantes al sur de Madrid. La importante concentración de puntos ligados a la industria mineral en La Sagra corresponde a las industrias cerámicas Fuente: European Pollutant Emissions Register

## 5 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Se ha procedido al estudio del planeamiento vigente en los municipios próximos al trazado de la autovía A-42 y del entorno sur de Toledo, con el objeto de caracterizar sus determinaciones y su influencia en el futuro modelo territorial. La mayoría de los planes han sido aprobados entre 1992 y 1998, por lo que todavía están pendientes de adaptación a la legislación regional en materia urbanística.

La situación del planeamiento debe entenderse dentro de la perspectiva histórica de ocupación del territorio comprendido entre Toledo y Madrid en los últimos 50 años. En este periodo, un área eminentemente agraria se ha convertido en un territorio desestructurado en el que no existe un planteamiento de ordenación de conjunto, pese a los intentos ya reseñados en torno a la década de 1970.

Desde finales de la década de 1950, los municipios situados en torno al eje de la carretera Madrid- Toledo han multiplicado la ocupación de suelo por usos urbanos por un factor mayor de 60. La actual proporción entre suelo urbano y urbanizable es cercana a 1/1, aunque cuanto más se avanza hacia el sur más se desequilibra a favor del suelo urbanizable o de su agregación con el suelo urbano no consolidado, forma casi exclusiva de crecimiento en algunos municipios.

El planeamiento urbanístico vigente en los municipios cercanos a la autovía A-42 presenta rasgos propios de un territorio en el que aún perviven formas de ocupación del territorio basadas en procesos al margen del planeamiento. Las urbanizaciones en suelo rústico son el testimonio de un periodo de crecimiento al margen de toda lógica territorial. En los planeamientos municipales en vigor estas urbanizaciones se suelen asimilar a suelo urbano. La misma lógica de ocupación de acuerdo con la configuración de la parcela agraria original se mantiene, en algunos casos, para nuevos sectores de suelo urbanizable sobre suelos no ocupados en posiciones aisladas de los núcleos tradicionales. Junto a esto, existen nuevos tejidos más ordenados, aunque en general con una superficie relativamente reducida.



Imagen 20. Núcleo urbano de Argés. Crecimientos en continuidad con el casco de pequeño tamaño.



Imagen 21. Crecimientos por parcelación en suelos rústicos al sur de Yuncos.



Imagen 22. Límite municipal entre los términos de Villaluenga de La Sagra y Yuncles. El planeamiento de cada municipio establece determinaciones sin que haya una coordinación de conjunto para resolver la transición entre ambos núcleos.

El conjunto de los planes municipales vigentes en los municipios estudiados al Norte de Toledo muestra los siguientes valores agregados:

- 27.897 viviendas. El 63% corresponden a suelo urbanizable- apto para urbanizar
- 602 hectáreas de suelo urbano no consolidado, el 60% del cual se destina a uso residencial.
- 1.421 hectáreas de suelo urbanizable- apto para urbanizar, el 58% del cual se destina a uso residencial

El conjunto de los planes municipales vigentes en los municipios estudiados al Sur de Toledo muestra los siguientes valores agregados:

- 11.759 viviendas. El 72% corresponden a suelo urbanizable- apto para urbanizar
- 210 hectáreas de suelo urbano no consolidado, el 83% del cual se destina a uso residencial.
- 687 hectáreas de suelo urbanizable- apto para urbanizar, el 88% del cual se destina a uso residencial

Se aprecia, por tanto, una tendencia a la concentración de suelos para actividades económicas en los municipios más accesibles desde Madrid. Al Sur de Toledo es más acentuada la tendencia hacia la concentración de usos residenciales.

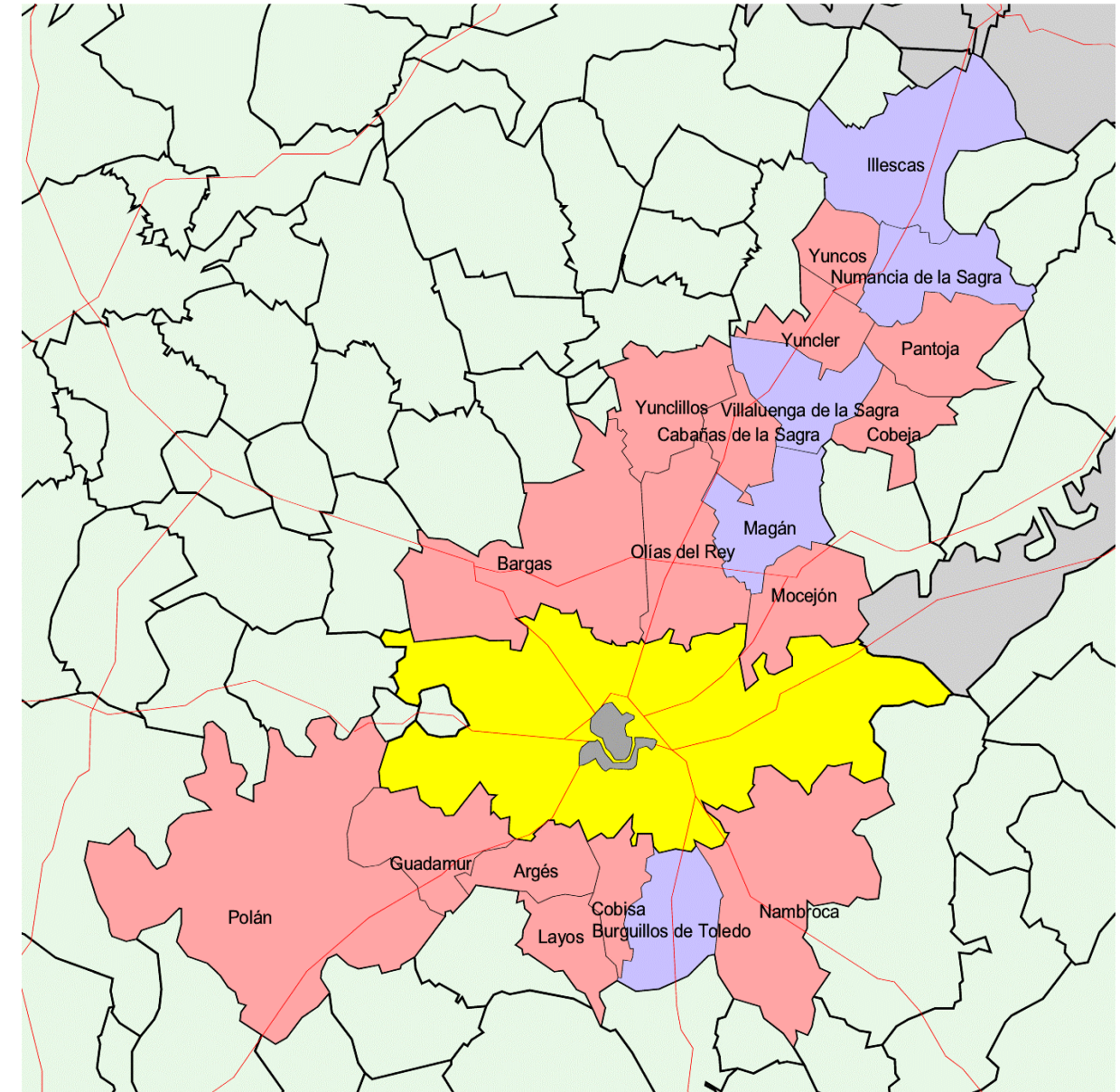


Imagen 23. superficie de suelo dominante en la calificación de suelos urbanos no consolidados, aptos para urbanizar y urbanizables. Azul, actividades económicas, rojo, residencia.

## 1 LAS PROPUESTAS HISTÓRICAS PARA EL CENTRO PENINSULAR

### 1.1 El Plan de Descongestión Industrial de 1958 y el Plan General de Madrid de 1963

La publicación por parte de la Dirección General de Urbanismo del Plan de Descongestión Industrial de 1958 y del avance del Plan Regional perfila el marco regional del P.G.O.U. del Área Metropolitana de Madrid de 1963. Con él se intenta dar respuesta a lo que entonces se plantea como la problemática del rápido crecimiento de Madrid a partir de la mitad de la década de 1940 y la concentración, para muchos preocupante, tanto de actividades económicas e industriales como de población en la capital. A lo largo de los años 40, 50 y 60 la industrialización de Madrid y el efecto de atracción de capitalidad derivan en la absorción de recursos de la submeseta Sur, generando un desequilibrio entre la metrópoli y unos centros comarcales que van adquiriendo un carácter progresivamente rural.

Tanto el Plan de 1958 como el de 1963 plantean un modelo de desarrollo regional que se intenta potenciar el crecimiento de núcleos de población existentes dentro de un radio de 50 a 200 kilómetros. El primero propone la construcción de una serie de Polígonos en un número de poblaciones satélite (Toledo, Guadalajara, Alcázar de San Juan, Aranda de Duero) en diferentes sectores radiales. Su implantación sin embargo no llegó a impulsar la descongestión de Madrid (de hecho el efecto de explosión del Área Metropolitana se produce con mayor fuerza a partir de 1965), pese a que sí derivó en ciertos beneficios locales. El segundo propone un modelo de crecimiento de dos ejes de desarrollo industrial y de servicios alineados a los ríos Henares, Jarama y Tajo. Dicho sistema lineal polinuclear se complementaría con, entre otras estructuras, la trama de capitales comarcales y rurales y una nueva infraestructura viaria en los valles de desarrollo industrial (Henares-Tajo) o de esparcimiento (Guadarrama). El efecto resultante de la limitación de la tasa de crecimiento de Madrid y su entorno inmediato a un 2,5% deseado no llegó a concretarse al no asignarse recursos para ello. En el caso de Toledo, esta ausencia de desarrollo ha permitido evitar la ocupación urbana de la vega del Tajo en dirección a Aranjuez.

En ambos casos, el papel de Toledo queda claro, dentro de lo que luego se dará en llamar Sistema Central de Ciudades, como polo industrial ligado a Madrid.

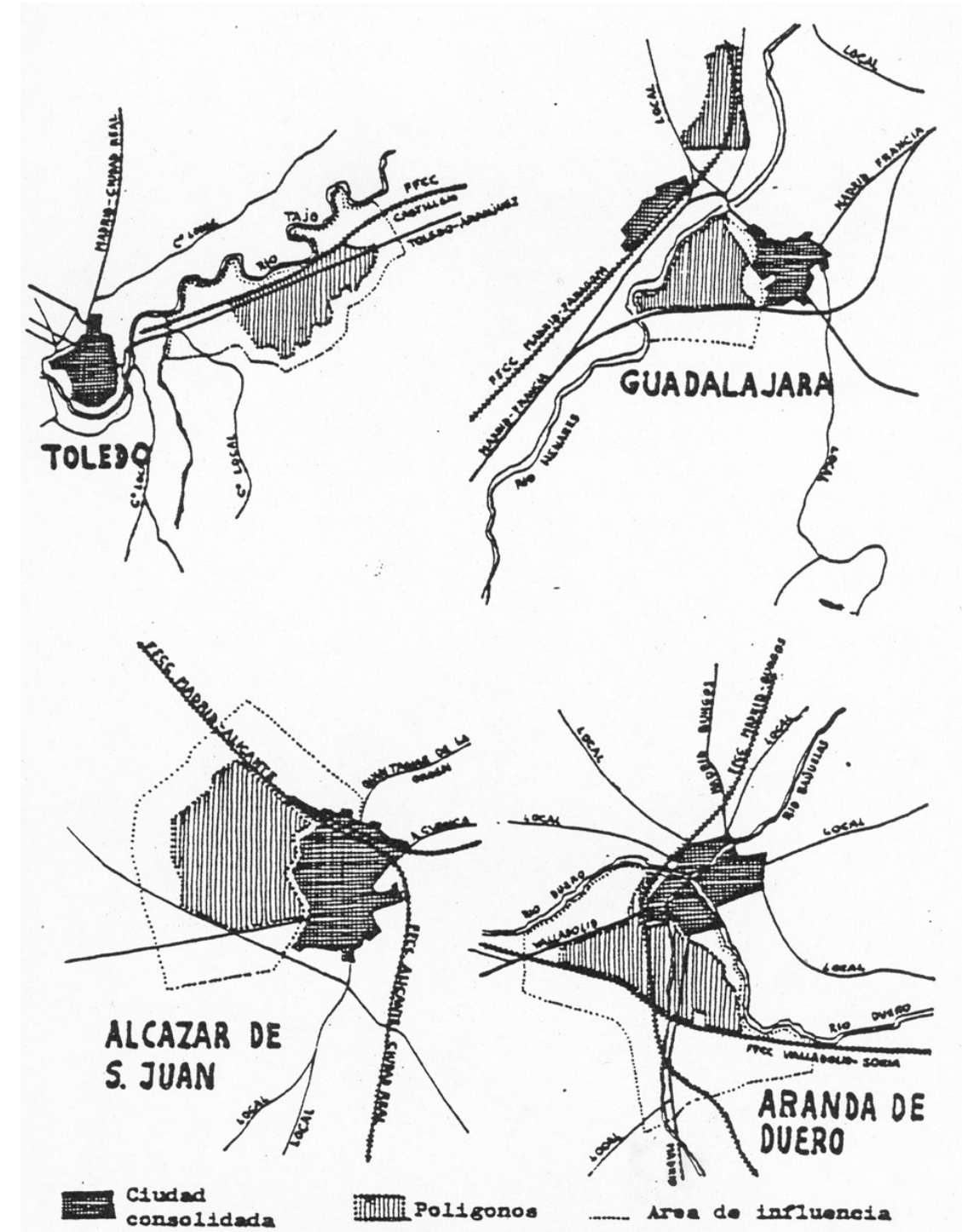


Imagen 1. Plan de Descongestión Industrial de Madrid, 1958. Delimitación de polígonos. Comisión para el estudio de la Descongestión de Madrid

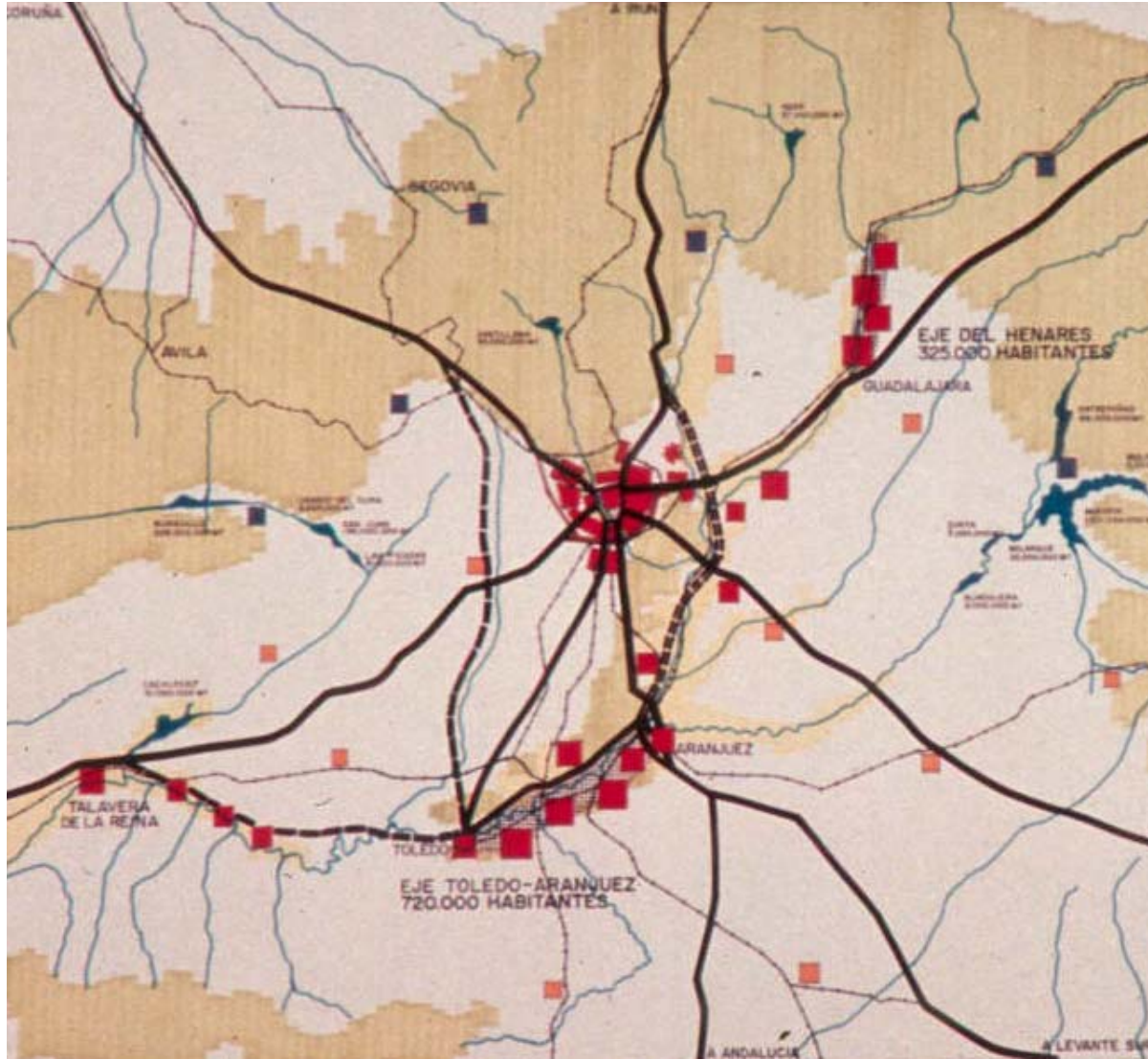


Imagen 2. Propuesta de ejes de desarrollo industrial y de servicios Tajo- Jarama- Henares del Plan General de Madrid de 1963

## 1.2 El Avance de Esquema Director de la Región Central – Madrid 2000

En 1971 la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid, organismo dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, plantea la redacción de un Avance del Esquema Director de la Subregión Central. El ámbito geográfico de dicho esquema incluye, junto con la provincia de Madrid, a las limítrofes de Ávila, Segovia, Guadalajara, Cuenca y Toledo.

El diagnóstico que resulta de los estudios sectoriales confirma la necesidad, en el marco de una creciente difusión de las dinámicas de crecimiento del núcleo madrileño por su entorno próximo, de una ordenación territorial coordinada.

Se plantean acciones territoriales en tres campos:

- Desarrollo socioeconómico: se definen centros regionales de acción preferente de acuerdo con los objetivos del tercer Plan de Desarrollo, asignando orientaciones de acuerdo con su potencial. Toledo, junto con los núcleos de Torrijos, Talavera y Guadalajara, se califica como Centro de Fuerte Industrialización, frente a una función especial y recreacional para las capitales de la vertiente norte de la sierra del Guadarrama y un papel de centro de promoción de desarrollo para el arco Mora-Cuenca. El desarrollo urbano del área metropolitana de Madrid se prevé hacia el Suroeste y, en menor medida, hacia Guadalajara y la zona Norte.
- Infraestructuras de comunicaciones: las propuestas infraestructurales se basan en un refuerzo de capacidad de las carreteras nacionales radiales, convertidas en autopistas, y en la mejora de las condiciones de las vías transversales entre las capitales provinciales del entorno. Se propone un eje ferroviario que conecte los centros regionales del sur, de Talavera a Cuenca pasando por Toledo, y la utilización de nuevas tecnologías en aquel momento en desarrollo en el sector.
- Control del medio natural con especial atención a las zonas serranas y los valles.

La principal dirección de desarrollo en el Suroeste corresponde al eje Madrid- Talavera. A medio plazo, las estrategias adoptadas parten de:

- La definición de niveles de aptitudes preferentes de las distintas áreas del territorio en la subregión de Madrid. Parte del Norte de la provincia de Toledo, incluyendo a Illescas y Torrijos, se caracteriza entre las áreas aptas para asentamientos urbanos de la gran zona de crecimiento del Suroeste metropolitano. El municipio de Toledo y aquellos situados al Este de la N-401 quedan incluidos entre las “áreas con deficiente aptitud para los asentamientos urbanos intensivos, complementadas con las óptimas para utilización agrícola de regadío”. En el fondo, se plantea una limitación del crecimiento a localizaciones limitadas.
- Sustitución de la estructura radioconcéntrica de Madrid por una malla direccional abierta.

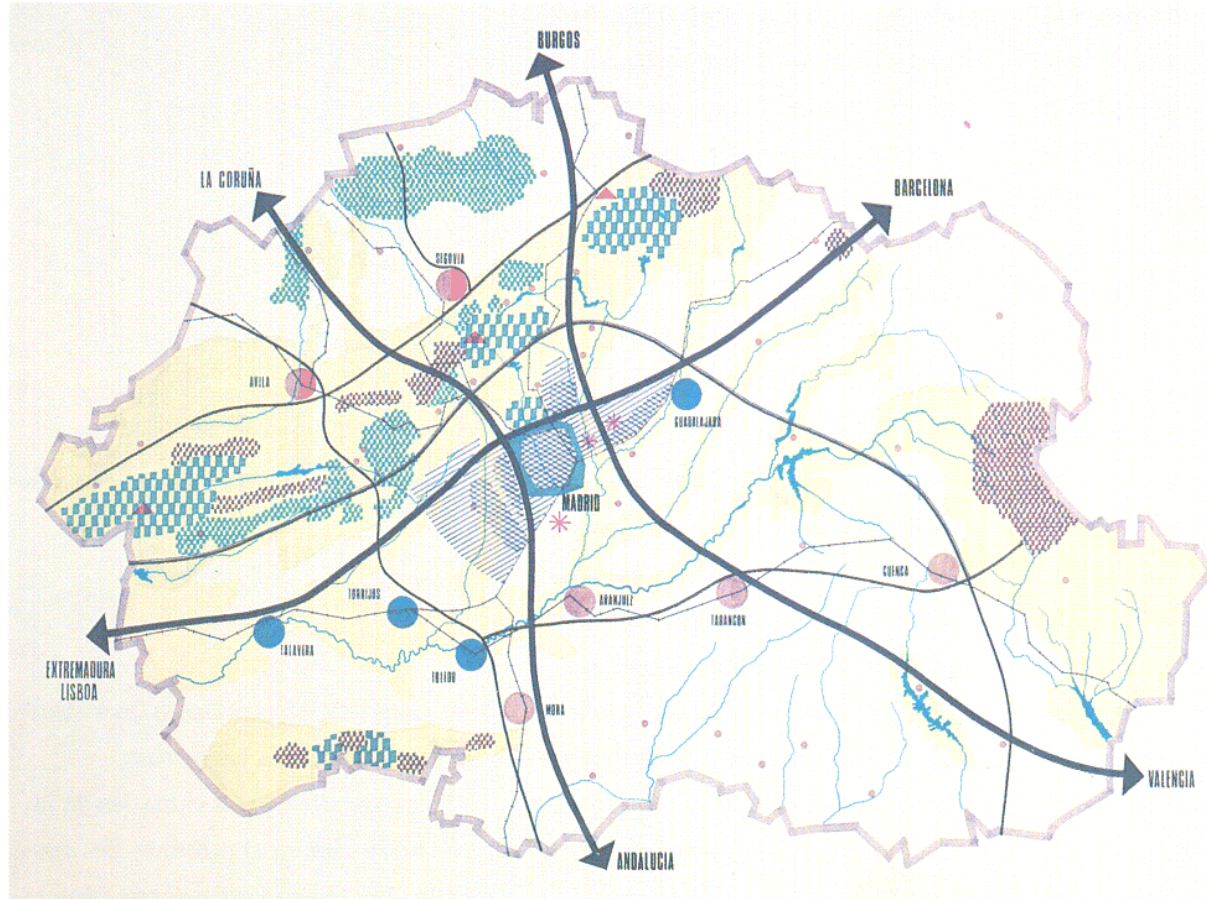


Imagen 3. Avance de Esquema Director de la Región Central – Madrid 2000. (1970).

El Programa Espacial del Avance establece la división del territorio en comarcas de planeamiento, para las cuales establece propuestas de acción y coordinación de planeamiento. La ciudad de Toledo es clasificada como núcleo subregional de acción preferente, junto con Guadalajara, Torrijos, Talavera y Tarancón. La población prevista para la comarca de Toledo en el año 2.000 se cifra en 237.000 habitantes, la cifra más alta de todas, seguida de Torrijos con 197.000. Para el propio núcleo de Toledo se estima una población, en el mismo horizonte, de 191.000 habitantes.

Las prioridades de actuación establecidas para la comarca de Toledo pasan por:

- Inversión en actividades polarizantes: ramas industriales con gran absorción de empleo y que atraigan a otros sectores complementarios.
- Urbanización: la inversión en infraestructura urbana se plantea como necesaria de acuerdo con las importantes cifras de crecimiento demográfico previstas.

- Inversión en infraestructuras de conexión con los núcleos urbanos de rango superior.

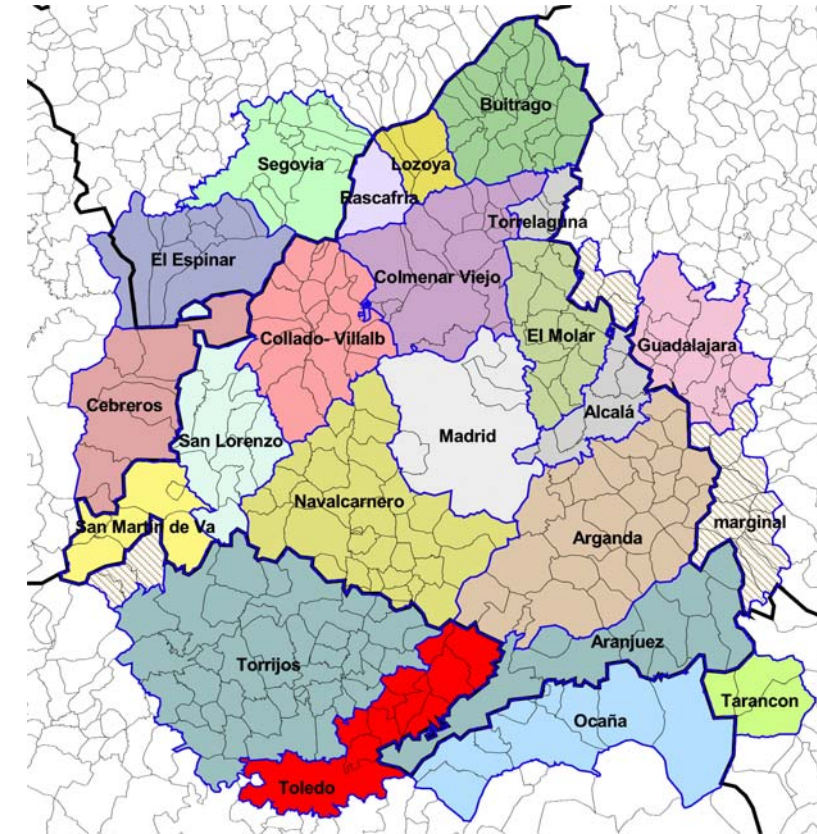


Imagen 4. Comarcas de planeamiento en el Avance de Esquema Director de la Región Central- Madrid 2000

### 1.3 Plan Regional de Estrategia Territorial de 1995

El documento de bases de 1995 del P.R.E.T. se plantea como la culminación de un largo proceso de tentativas de ordenación del espacio regional, que pasa por los hitos mencionados en apartados anteriores y por las políticas territoriales de la Comunidad de Madrid durante la década de 1980.

El documento plantea la ordenación del conjunto del territorio regional de acuerdo con las siguientes opciones estratégicas:

- Equilibrio armónico entre crecimiento urbano y salvaguarda del medio natural
- Vertebración del territorio regional a partir de la mejora de la eficiencia del sistema de transporte

- Mejora de la habitabilidad de las ciudades y garantía de una oferta de alojamiento adecuado a las necesidades de la población
- Modernización de las infraestructuras tecnológicas, educativas y culturales como factor clave de la competitividad

Las estrategias de desarrollo territorial recogen en gran medida, enriquecidas por la experiencia del paso de los años, propuestas ya esbozadas en Avances, Directrices y otras tentativas de ordenación del espacio regional. La estrategia de crecimiento se apoya en gran medida en las áreas de la corona metropolitana sur y del corredor del Henares, con especial intensidad en lo referente a las actividades económicas. Debe recordarse que es la época en que se plantea el desarrollo del eje de actividad del Arroyo Culebro, en torno al primer tramo de la autovía de circunvalación M-50.

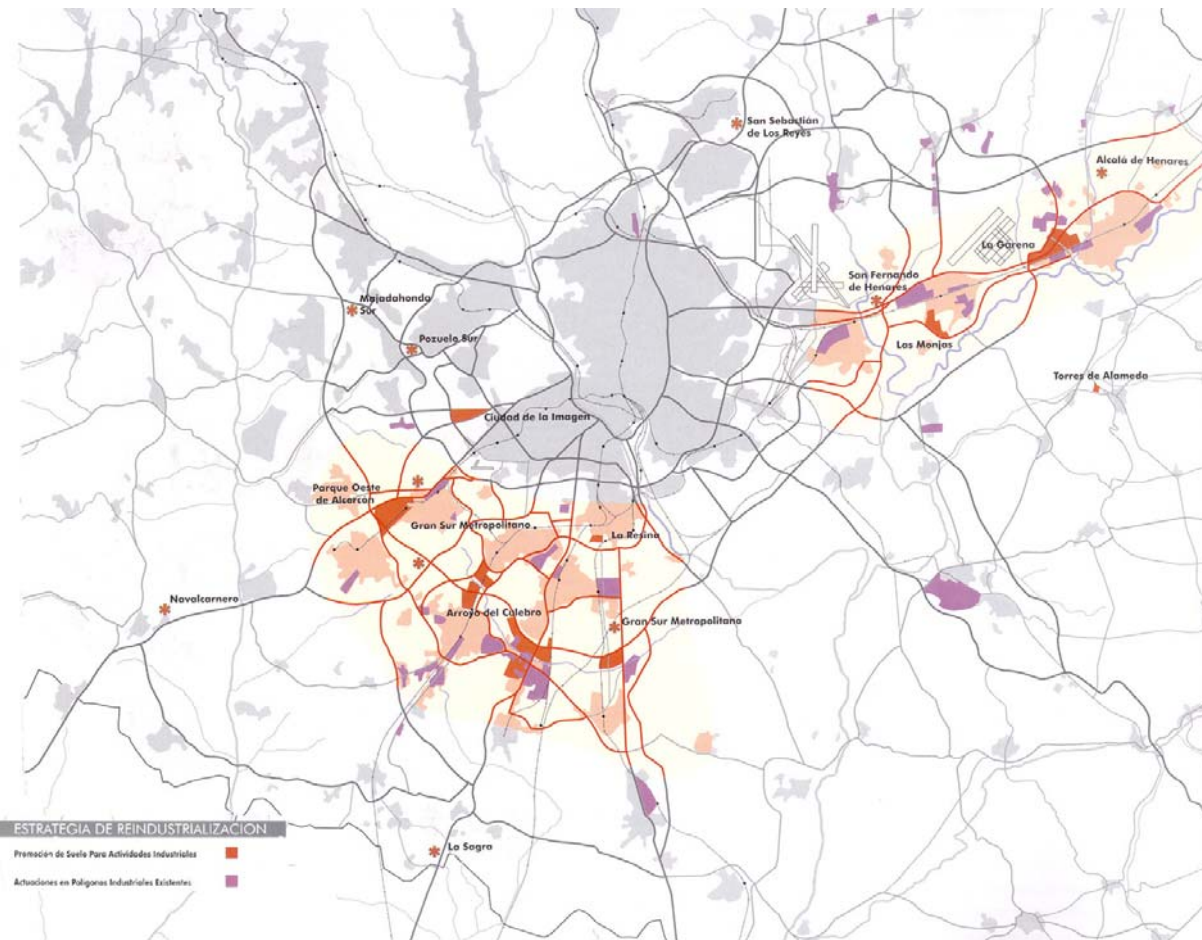


Imagen 5. Estrategia de reindustrialización. Plan Regional de Estrategia Territorial de Madrid. 1995.

En materia de protección ambiental, se realiza una identificación de los espacios naturales y rurales que deben ser preservados de la urbanización, afectando a una parte sustancial de los cauces fluviales y las áreas serranas.

El PRET propone la constitución de una red de ciudades medias en torno a Madrid para tratar de sumar la mayor “masa crítica” posible para aspirar a un papel relevante como ciudad internacional en el marco europeo. Se propone articular la red con las ciudades de Guadalajara, Cuenca, Ciudad Real, Toledo, Aranjuez, Talavera de la Reina, Avila, Valladolid y Segovia.

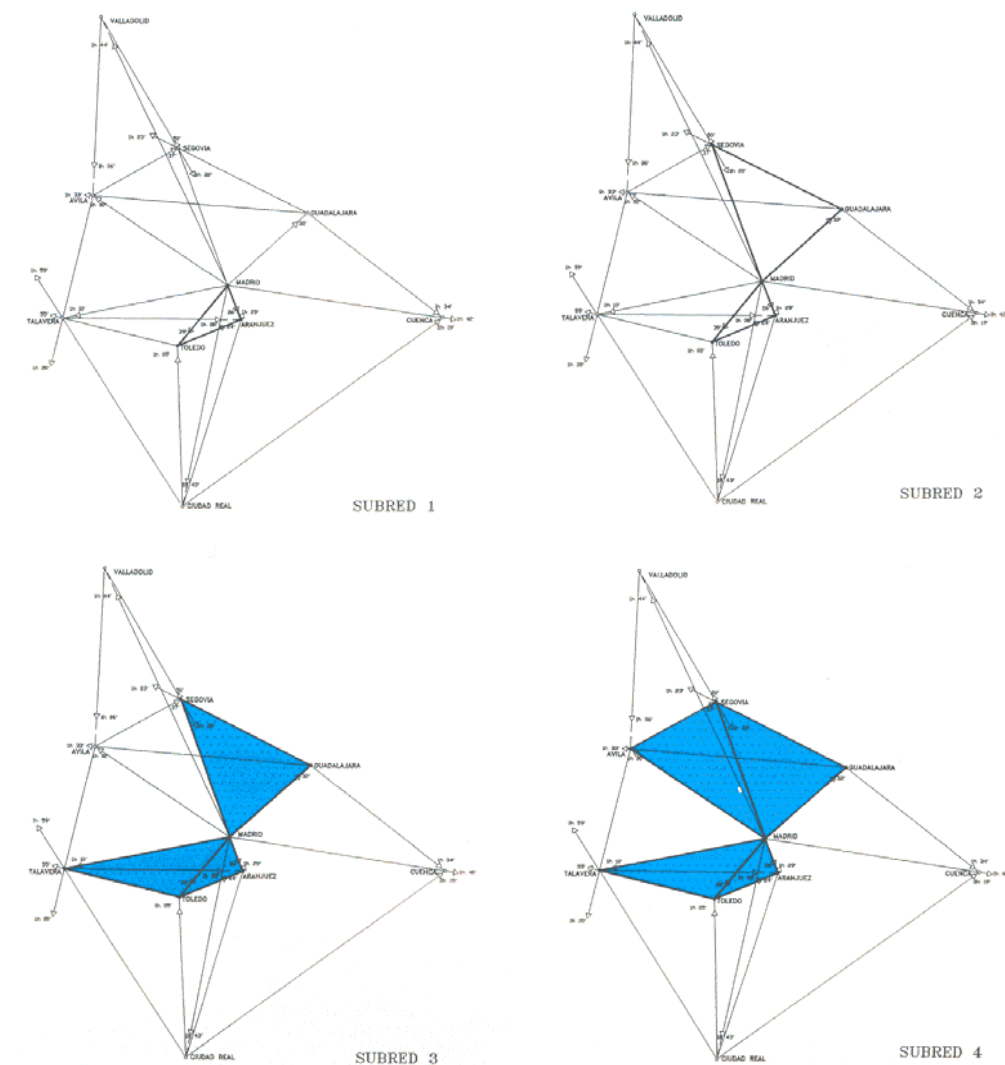


Imagen 5. Propuesta de red de ciudades del centro peninsular. PRET 1995



De entre las ciudades propuestas, se constata que sólo cuatro de ellas (Aranjuez, Guadalajara, Valladolid y Madrid) presentan una tendencia expansiva en el momento del estudio. Ciudad Real, Cuenca y Segovia se caracterizan por un predominio de tendencias regresivas, y las otras tres no presentan tendencias regulares. Se propone que Guadalajara y especialmente Valladolid asuman un papel motor en la red.

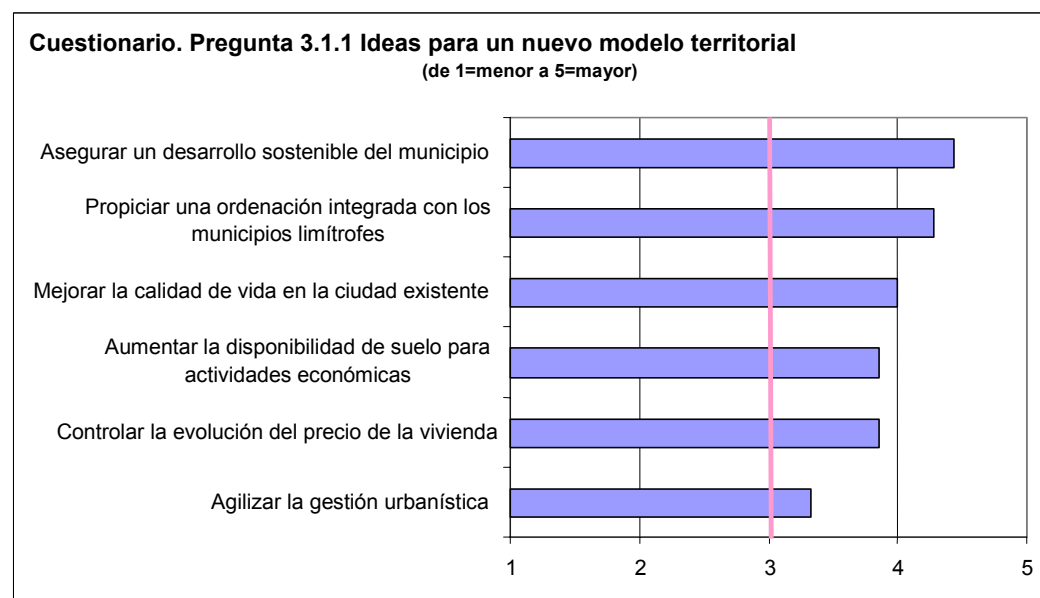
Un análisis de los atractivos de las ciudades como lugares de atracción empresarial determina que destacan Valladolid, Guadalajara, Toledo y Ciudad Real.

## 2 PROPUESTAS TERRITORIALES

### 2.1 Principios para un cambio del modelo territorial existente a principios del siglo XXI

#### Desarrollo sostenible del territorio comarcal

Debe entenderse siempre el desarrollo sostenible de acuerdo con su definición como resultado de tres componentes: social, económico y ambiental. De hecho, las respuestas al cuestionario planteado a los expertos locales colocan al desarrollo sostenible como primera prioridad en la ordenación de este espacio, por encima incluso de factores como la mejora del precio de la vivienda o de la disponibilidad de suelo para actividades económicas.



Este principio requiere aplicar las siguientes líneas de actuación:

- Asegurar la preservación de los espacios naturales y rústicos de valor, organizando de acuerdo con la capacidad de cada ámbito su disfrute por la población
- Optimización del uso de suelos ya urbanizados con usos obsoletos o inadecuados a su posición.
- Supeditación de la clasificación de nuevas áreas de crecimiento residencial a la existencia de un sistema de transporte público que garantice la adecuada movilidad para los nuevos residentes. Definición de un sistema de movilidad “blanda” (vías ciclables, circuitos peatonales) que reduzca las necesidades de medios motorizados.
- Prioridad a los crecimientos basados en usos mixtos, evitando la conformación de enclaves aislados sin otro uso que el residencial y buscando la posibilidad de una adecuada dotación de empleos locales.
- Prioridad a los crecimientos residenciales en continuidad con núcleos tradicionales.
- Supeditación de la clasificación de nuevas áreas de crecimiento para actividades económicas a una adecuada conexión con las redes de transporte público y con el sistema viario de alta capacidad evitando atravesar núcleos residenciales.
- Consideración de las condiciones de riesgo natural, como inundaciones, y tecnológico (ligado a actividades humanas) a la hora de definir nuevos crecimientos.

#### Definición de Áreas de Oportunidad Territorial

La definición de áreas de oportunidad permite plantear actuaciones estratégicas que tengan un efecto positivo sobre el conjunto del territorio, ayudando a definir un modelo claro de centralidades. Este principio requiere aplicar las siguientes líneas de actuación:

- Identificación de oportunidades relacionadas con el potencial del tejido económico existente, como la industria cerámica en La Sagra.
- Identificación de oportunidades de localización de actividades económicas ligadas a las nuevas infraestructuras de comunicación.
- Consideración del coste de movilidad en la definición de las áreas: son preferibles, por este orden, y siempre en emplazamientos con un adecuado servicio de transporte público:

- Desarrollos de actividades económicas cercanos a núcleos residenciales tradicionales con una adecuada resolución de los bordes de transición entre usos y de movilidad por medios blandos (red peatonal, pistas ciclables).
- Desarrollos de usos mixtos, conjugando residencia y empleo.
- Desarrollos de actividades económicas con una conexión directa a redes viarias de alta capacidad.
- Política de calidad de diseño y de urbanización en la materialización de las nuevas operaciones urbanísticas ligadas a las áreas de oportunidad, logrando crear espacios competitivos a escala regional.
- Implicación de la iniciativa pública en el desarrollo de las áreas de oportunidad, como garantía de su adecuación al interés común.

#### **Resolución de déficit existentes**

Crear un entorno competitivo requiere resolver prioritariamente las debilidades estructurales existentes. Este principio requiere aplicar las siguientes líneas de actuación:

- Identificación de déficit infraestructurales, con especial atención a aquellos ligados a la movilidad de carácter local y a la calidad ambiental (vertidos, residuos).
- Identificación de déficit en materia de dotaciones y espacios libres.
- Definición de soluciones que permitan, en la medida de lo posible, su resolución a escala supramunicipal.

#### **2.2 Un objetivo de calidad de vida para Toledo y su territorio**

La posición de Toledo en el sistema central de ciudades no debe medirse únicamente mediante grandes parámetros económicos, el aumento de la población o el nivel de precios inmobiliarios. El objetivo esencial para configurar un territorio atractivo es pensar en los ciudadanos y en el impacto sobre su vida cotidiana de las medidas propuestas. Ante un modelo general de dispersión del sistema urbano, es esencial propiciar una mejora sustancial en la calidad de vida en todo el territorio, asegurando que existe vivienda accesible a toda la población, trabajos suficientes en entornos dignos, una movilidad adecuada y la capacidad de disfrutar de este espacio.

#### **Residir**

En la actualidad en los municipios próximos a Toledo y al eje de la A-42 existe suelo clasificado por el planeamiento vigente para más de 30.000 viviendas, capacidad a la cual habrá que añadir la que defina el nuevo POM de Toledo. Una parte sustancial corresponde a tipologías unifamiliares en entornos de baja densidad, basadas en el uso de vehículo privado. Es aconsejable que en el futuro la oferta incluya una proporción importante de asentamientos de densidades medias, en las cuales es más viable plantear actuaciones con usos mixtos (residencia+ empleo, evitando la conformación de ciudades- dormitorio) y acceso a sistemas eficientes de transporte público.

Por otro lado, la mayor parte del desarrollo residencial reciente se basa en la vivienda libre. Mantener el atractivo de la zona requiere mantener un nivel de precios asequible. Es aconsejable potenciar las actuaciones públicas en materia de promoción y protección de vivienda.

#### **Trabajar**

El ámbito tiene como fortaleza la cercanía a un mercado potencial, el área metropolitana de Madrid, de cinco millones de habitantes, con el que mantiene unas intensas relaciones funcionales que deberían mejorar con las infraestructuras programadas.

Las actividades industriales representan en la actualidad una parte importante del empleo local, especialmente en los municipios de La Sagra. Es preciso asegurar que los nuevos espacios de actividades económicas tengan unas características de diseño y equipamiento adecuados a una demanda en evolución.

Las actividades terciarias no representan en la actualidad una demanda inmobiliaria apreciable. La mejora del sistema infraestructural que representa el sistema ferroviario de alta velocidad, con acceso a dos aeropuertos internacionales (Madrid y Ciudad Real) en menos de una hora es una oportunidad que no presenta ninguna otra de las capitales del sistema central de ciudades. Es la oportunidad para un salto cualitativo en la composición del mercado laboral local, y debe relacionarse con el potencial para constituir un polo tecnológico en relación con la Universidad.

Un estudio que rebasa el alcance de este trabajo debe realizarse sobre las posibilidades de implantación de nuevos sectores económicos emergentes, que pueden requerir condiciones de urbanización o normativa específicas para asegurar su implantación.

### **Desplazarse**

Es prioritario lograr un sistema de transporte que permita asegurar una adecuada accesibilidad a los lugares donde se desarrolla la vida de los ciudadanos en sus múltiples facetas. El actual modelo está basado en gran medida en el vehículo privado, de forma clara en la relación Madrid- Toledo y de manera aún más abrumadora en las relaciones de carácter más local que afectan a la comunicación entre municipios de La Sagra o la periferia Sur de Toledo. La próxima entrada en servicio de la línea de alta velocidad ferroviaria entre Madrid y Toledo sólo es una solución para ciertos tipos de desplazamientos, pero no resolverá la mayoría de los movimientos cotidianos; el desafío futuro es la mejora de la accesibilidad de escala comarcal. Una apuesta por el transporte público no sólo asegura la movilidad independiente de amplias capas de la población (discapacitados, mayores, niños y jóvenes), sino que también puede reducir las emisiones contaminantes. El transporte en vehículo privado tiene y tendrá un papel destacado en la movilidad futura, pero no debe ser como consecuencia de la carencia de alternativas.

### **Disfrutar**

Asegurar que los ciudadanos pueden disfrutar de lo que les ofrece la ciudad para su tiempo libre es esencial a la hora de definir un modelo territorial que pueda atraer nueva población. El desarrollo sostenible del territorio debe permitir a toda la población un acceso fácil a los comercios y a las actividades de ocio y cultura.

En materia turística, es necesaria una política sectorial que mejore el atractivo de Toledo y permita superar la actual especialización en un turismo de excursión diaria desde Madrid, aumentando las pernoctaciones. La marca “Toledo” no debe limitarse a la presencia de actividades concentradas en el casco histórico, sino que debe aprovecharse el atractivo de espacios naturales cercanos e integrar esta oferta con elementos que muestren las potencialidades del territorio en su conjunto. Debe superarse la concepción de Toledo como punto final del viaje, para convertirlo en una base desde la que explorar otras áreas. Debe cuidarse la calidad y variedad de la oferta alojativa.



Imagen 6. Usos recreativos en el embalse de Guajaraz

Los espacios abiertos son una parte esencial en el carácter de la ciudad de Toledo. Junto a parques y jardines, el valle del Tajo representa uno de los mayores activos de la ciudad, siendo necesario adecuar los crecimientos residenciales que se planteen en su entorno al respeto de sus cualidades y estableciendo el embrión de una red de grandes parques urbanos.

## **2.3 El papel de Toledo en el territorio del centro peninsular**

### **La capitalidad regional**

El papel de Toledo respecto al territorio regional debe definirse de acuerdo con una estrategia global para Castilla- La Mancha:

- Propiciando las sinergias de complementariedad con las regiones limítrofes, especialmente en el caso de Madrid por su tamaño y la intensidad de las relaciones funcionales con esta región.
- Buscando las sinergias de complementariedad entre los territorios castellano-manchegos
- Desarrollando los POT de las áreas sometidas a mayores tensiones de crecimiento.

El fortalecimiento de la capitalidad regional pasa por:

- Potenciación de la centralidad administrativa: El papel de Toledo en la vida oficial de la comunidad autónoma, junto con su papel de capital provincial, contribuye de una manera muy importante a asegurar el mantenimiento de actividades en el casco histórico. Debe buscarse el justo equilibrio entre la actividad administrativa en los recintos históricos y el resto de usos, para mantener un adecuado equilibrio.
- El carácter de ciudad universitaria: La consolidación en los últimos años de Toledo como nueva ciudad universitaria debe enmarcarse en la reciente tendencia operada en España respecto a este tipo de equipamientos. La vía para conseguir una mayor relevancia de Toledo como ciudad universitaria pasa más por la especialización que por la ampliación de la oferta.
  - Estudios de traducción e interpretación
  - Patrimonio histórico artístico
  - Campos emergentes: deportes, medio ambiente
  - Español para extranjeros
- La capitalidad cultural: La riqueza y singularidad patrimonial de Toledo debe ser la base de un proyecto cultural claro para la ciudad. El casco histórico debe ser el lugar preferente para conseguir una oferta cultural atractiva (tanto singular, dirigida a la población flotante, como al consumo interno de la población local) y estrechamente ligada a la vida universitaria.
- Instalaciones deportivas de carácter simbólico: es necesario profundizar en la vía de la especialización (velódromos, instalaciones de remo, etc.), adecuadas a las necesidades específicas del deporte de élite o de alto rendimiento. La consecución de equipamientos de importancia regional, especialmente dirigidos al deporte espectáculo, debe ser otro de los objetivos. Igualmente debe pensarse en instalaciones ligadas a las grandes instituciones (Universidad, Defensa).
- Capitalidad regional y equipamientos singulares: la oportunidad de organizar grandes eventos se ve favorecida por la casi saturación del sistema de congresos y convenciones de Madrid. Esto pasa por un proyecto global que más allá de los propios equipamientos, dé solución a la necesaria oferta paralela (hoteles, transportes, etc.).

### Centralidad económica. La inserción en los grandes ejes peninsulares

La centralidad económica a escala regional está íntimamente ligada a la capacidad de Toledo de sacar el mayor provecho posible de su relación con Madrid. El desarrollo de las áreas de oportunidad y del resto de propuestas que se plantean desde este trabajo puede afianzar la productividad económica de Toledo y su comarca. En el marco ineludible del vínculo con Madrid y de su posición geográfica no central en la región, Toledo puede avanzar en la definición de una centralidad relacionada con su crecimiento económico y demográfico y con su nuevo panorama de accesibilidad.

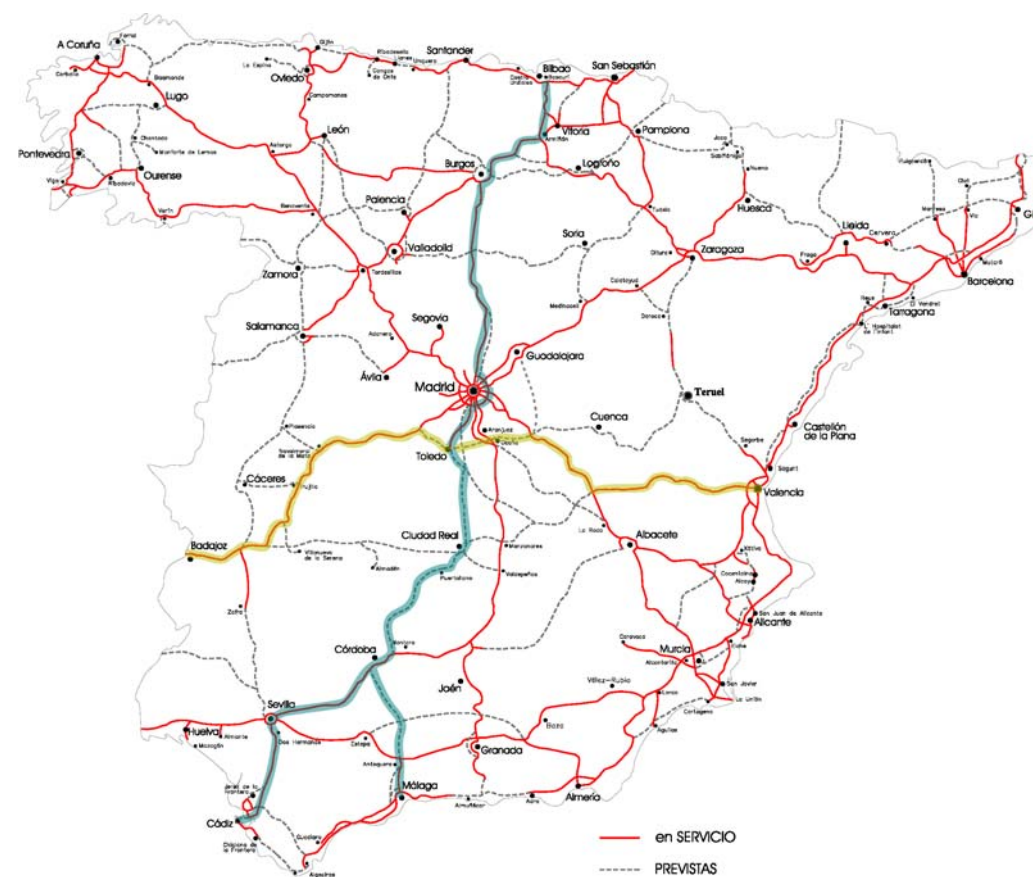


Imagen 7. Nueva situación de Toledo en una encrucijada peninsular

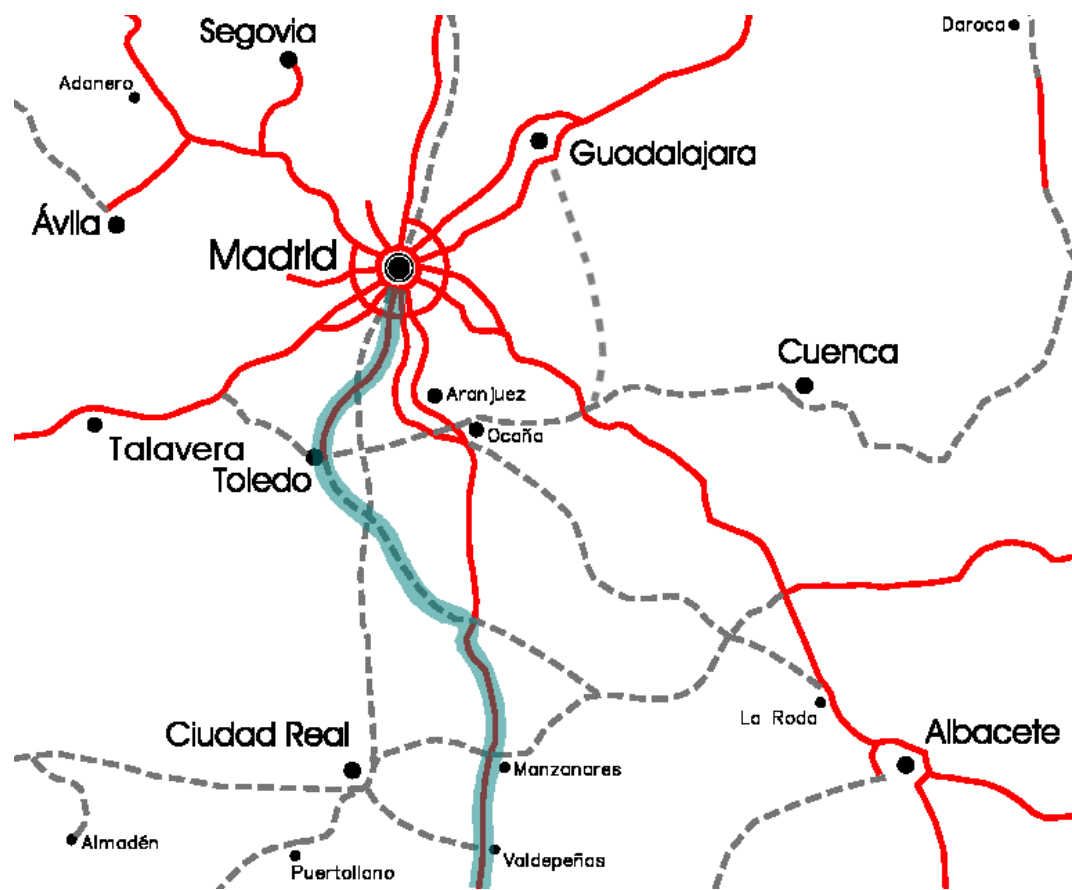


Imagen 8. La autovía de Los Vifedos configura un nuevo acceso a Madrid desde el Sur peninsular

### Sinergias con otras áreas de la región

Las posibles sinergias dependen en gran medida de la facilidad de conexión y del fomento de las iniciativas locales para aprovechar estas nuevas oportunidades.

El aeropuerto de Ciudad Real se presenta como oportunidad de desarrollo de una relación de sinergia clara entre esta ciudad y Toledo. La primera se beneficia de los tráficos inducidos por el turismo hacia la segunda, mientras que Toledo puede plantear una oferta de estancia en la que no es preciso pasar por Madrid, sino plantearse un nuevo papel como centro para la exploración del territorio regional y las zonas cercanas: las ciudades patrimoniales del Tajo (Aranjuez, Talavera), la comarca de los Montes de Toledo, la sierra de Gredos, o la propia ciudad de Madrid como un destino secundario para excursión de día. Para ello resulta esencial un buen funcionamiento de las redes de alta velocidad a escala

regional, evitando que sea preciso pasar por Madrid para desplazarse hacia otros puntos de la región.

Las oportunidades de desarrollo de actividades logísticas en el eje Puertollano- Ciudad Real- Toledo, aprovechando la confluencia de los flujos Norte- Sur entre Andalucía y Madrid y los flujos Este- Oeste entre Lisboa y Valencia, y la mejora sustancial de las infraestructuras de transporte de mercancías por ejes viarios de alta capacidad, ferrocarril y transporte aéreo son importantes. Debe, en todo caso, evitarse su dispersión actuando mediante operaciones estratégicas, preferentemente con intervención pública.

El papel de Guadalajara en el sistema regional de ciudades se ve condicionado por su posición y la realidad demográfica de la provincia, con una acusada concentración de su población en el borde occidental y extensas áreas escasamente pobladas en el resto de su territorio. Esta circunstancia hace que sea más difícil asegurar un anclaje a la red urbana regional sin implicar su relación con Madrid. En este sentido, tanto la nueva autovía de la Alcarria como la propuesta de eje Toledo- Aranjuez- Campo Real- Guadalajara pueden ayudar a mejorar esta relación de la capital alcarreña con el sistema castellano- manchego.

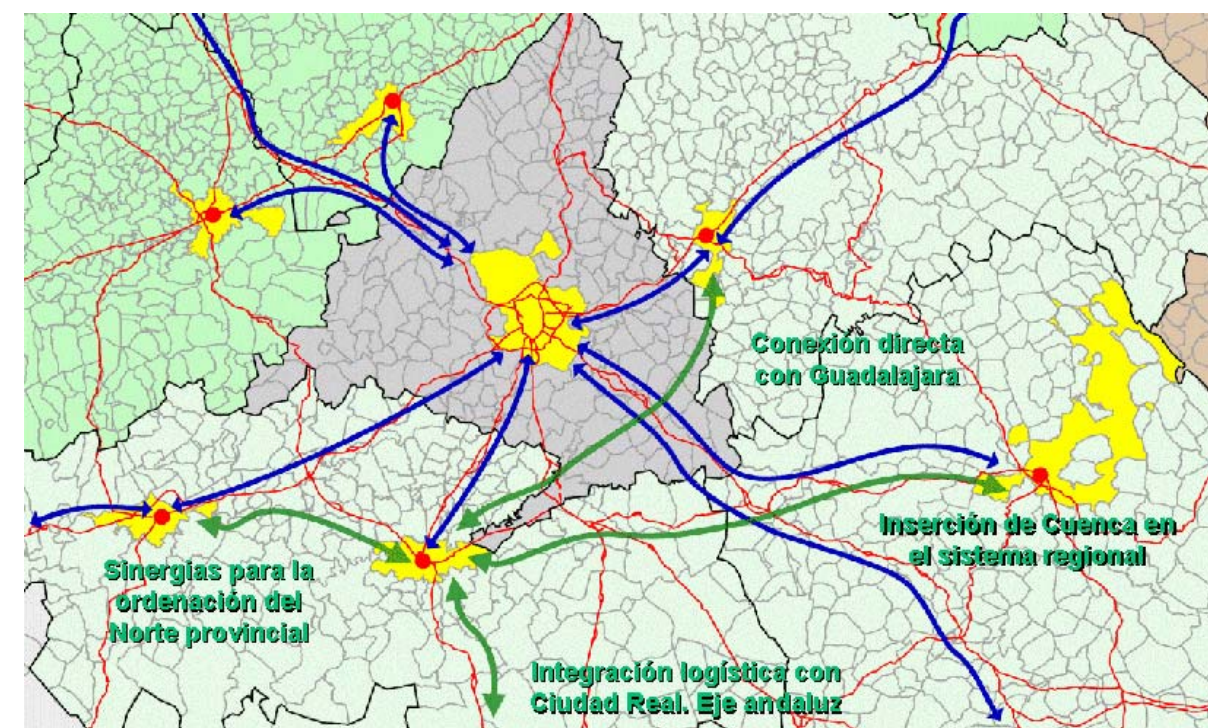


Imagen 9. El nuevo papel de Toledo en el territorio regional

### 3 PROPUESTA DE ESCALA SUBREGIONAL

El espacio conformado por las comarcas de La Sagra y el entorno de Toledo se entienden aquí como un ámbito que precisa una ordenación de conjunto, con independencia de la posibilidad de plantear luego planes de ordenación del territorio diferenciados. En conjunto, este territorio debe ordenarse en cuenta teniendo en cuenta tres necesidades claras:

- La conveniencia de un polo urbano potente en Toledo que articule el desarrollo del total del ámbito.
- Una ordenación territorial que cualifique el territorio y conserve los espacios valiosos frente a la tendencia a la dispersión. Toledo no puede aspirar a un papel relevante sin un entorno de calidad.
- Un equilibrio adecuado entre crecimiento residencial y de empleo, como garantía de un desarrollo sostenible.

Las prioridades zonales son las siguientes:

- La Sagra:
  - Sustitución de la actual dispersión territorial por un modelo racional de ocupación del suelo.
  - Configuración de un corredor de actividad económica en torno a la A-42.
  - Racionalización de las redes infraestructurales y de servicios a los núcleos existentes.
- Municipio de Toledo:
  - Potenciación del papel nodal del municipio en el sistema logístico peninsular mediante la racionalización de las infraestructuras y la provisión de suelo para actividades económicas.
  - Ordenación sostenible del crecimiento residencial, asegurando la correcta trabazón de la estructura urbana y su relación con el gran espacio natural del Tajo.

- Municipios al Sur del Tajo:
  - Sustitución de la actual dispersión territorial por un modelo racional de ocupación del suelo.
  - Racionalización de las redes infraestructurales y de servicios a los núcleos existentes.

#### 3.1 Preservación y recualificación de espacios valiosos

El área que rodea Toledo cuenta con espacios valiosos tanto desde el punto de vista ecológico y natural como desde el de su presencia paisajística. La puesta en valor de este patrimonio y la organización de formas sostenibles de acceso, interpretación y disfrute por la población mejorarán el atractivo del territorio, superando una visión de Toledo y La Sagra como meras zonas receptoras de actividades de baja calidad. Por otro lado, también deben tenerse en cuenta la importante superficie ocupada por zonas regadas, en el marco de un proceso de ocupación agraria que sigue en curso como muestran las recientes obras del canal de La Sagra a Torrijos. Esta actividad agraria representa un elemento valioso en la conservación de los paisajes en las vegas, y debe procurarse su mantenimiento frente a la presión que pudieran provocar otros usos.

#### Valle del Tajo

El Valle del Tajo es el elemento físico de mas valor y presencia en el paisaje del Norte de la provincia de Toledo. El crecimiento del municipio de Toledo se dirigirá en gran parte hacia el valle, debido a la dificultad topográfica de otras zonas del territorio y a la necesidad de asegurar una conexión urbana entre el polígono de Santa María de Benquerencia y el casco histórico de la ciudad. La inclusión de suelos de vega en ámbitos de crecimiento debe servir para asegurar la urbanización de una franja de gran anchura alrededor de los bordes fluviales como parque lineal que permita una percepción unitaria del río, así como el control de los riesgos de inundación.

Se debe asegurar el adecuado tratamiento en la transición hacia los espacios protegidos de la comunidad de Madrid, con atención a la conservación del paisaje y de los escarpes del valle.



Imagen10. Añover de Tajo desde el área propuesta como LIC

### **Valle del Guadarrama**

El valle del Guadarrama está propuesto como Lugar de Interés Comunitario en su tramo madrileño. Dentro de la provincia de Toledo ya no se incluye en la propuesta para la Red Natura 2000, pero presenta igualmente valores naturales y como elemento estructurante del paisaje. Debe prestarse atención a los fenómenos de urbanización en su entorno.

### **Valle del arroyo Guatén**

La presencia paisajística o el valor ecológico de este valle no es de la misma magnitud que en los del Guadarrama o el Tajo. No obstante, presenta el valor de configurar un corredor en sentido Norte- Sur de dimensión territorial.

### **Embalses**

Los embalses son elementos artificiales que pueden jugar un papel en el ocio de la población, a condición de organizar el uso público de tal modo que se respete el entorno en que se implantan y se evite su urbanización.

### **Yesares del Tajo**

Las áreas incluidas en la propuesta LIC dentro de la provincia de Toledo, las zonas más interesantes para establecer una estrategia territorial son los valles de los arroyos Borox y Seseña.

## **3.2 Recualificación ambiental y urbanística de los municipios de La Sagra y la zona Sur**

El desarrollo reciente de la comarca de La Sagra acusa ha supuesto una profunda transformación desde el modelo tradicional de núcleos agrarios. El proceso de colonización residencial en los últimos años ha presentado un aspecto especialmente preocupante en términos territoriales: la dispersión del crecimiento en parcelaciones de vivienda unifamiliar sobre suelos rústicos (hoy en día en proceso de regularización urbanística en la mayoría de los casos). Estos procesos suponen un fuerte impacto, tanto en términos económicos directos (conexión a redes de infraestructura, adecuación de la urbanización a unos estándares mínimos de calidad, gestión de la regularización) como en términos ambientales, al carecer en ocasiones estos asentamientos de sistemas de tratamiento de vertidos y residuos en condiciones adecuadas.

En el caso de los municipios limítrofes con Toledo al Sur del Tajo, la situación presenta rasgos similares, aunque con algunos matices: la importancia de las actividades económicas es sustancialmente menor, al igual que la dispersión de los asentamientos, que tienden a situarse en continuidad con los núcleos tradicionales salvo en algunos casos implantados en el límite del término municipal de Toledo. Sin embargo, el crecimiento residencial en urbanizaciones de baja densidad produce igualmente un paisaje urbano excesivamente uniforme con una clara carencia de estructura. Por otro lado, la nueva accesibilidad que introducirán la autovía de Los Viñedos y la variante Suroeste pueden provocar una prolongación de las lógicas de La Sagra hacia el Sur.

El resultado es un paisaje de apariencia caótica y baja calidad visual, que tiende a rodear Toledo desde todos sus accesos. La dispersión de actividades y residencia dificulta además las futuras actuaciones en materia de infraestructuras o crecimiento urbano.

La transformación en sentido positivo del modelo territorial requiere el establecimiento de unas directrices para la compatibilización del desarrollo urbanístico de los municipios de acuerdo con las siguientes líneas:

- Subordinación de las nuevas actuaciones residenciales a la existencia de servicios de transporte público, integrados en una nueva malla multimodal ligada a la prolongación de la red de cercanías madrileña, en condiciones de calidad adecuadas.
- Mejora del sistema dotacional de escala local.
- Priorización de la concentración de las nuevas actuaciones de suelo para actividades económicas en el entorno de la A-42 (Sagra) y de la Autovía de los Viñedos (Sur), atenuando la dispersión de estas actividades y la necesidad de nuevas infraestructuras viarias.
- Racionalización y jerarquización de los sistemas viarios permitiendo la separación de los tráficos inducidos por las actividades económicas, facilitando su derivación hacia las vías de alta capacidad evitando las travesías de zonas residenciales.
- Configuración de sistemas supramunicipales de transporte público y de servicios urbanos, sirviendo prioritariamente al entorno de la A-42, como requisito previo para el desarrollo de nuevos suelos urbanizables.
- Adecuación de los asentamientos residenciales de baja densidad a los criterios de la legislación ambiental vigente.
- Resolución de las situaciones de borde:
  - Entre núcleos residenciales cercanos, asegurando una adecuada conexión de las tramas urbanas y aprovechando las oportunidades que pueden surgir para la localización de elementos dotacionales en emplazamientos cercanos a las áreas residenciales. En los casos en que la continuidad urbana supone la ocupación de ambos frentes de la A-42, debe asegurarse que la permeabilidad de la vía también se mejora para el tráfico peatonal.
- Entre núcleos residenciales y áreas de actividades económicas, mediante la disposición de espacios libres de transición.
- Entre las áreas residenciales y las infraestructuras de transporte, reduciendo el impacto ambiental.
- Entre núcleos de población y espacios rústicos valiosos (valles, embalses, cauces, etc...) , aprovechando las oportunidades que se plantean para la transición entre estos espacios y las zonas urbanas a través de la mejora de los sistemas de zonas verdes municipales.



### 3.3 Estructuración territorial propuesta

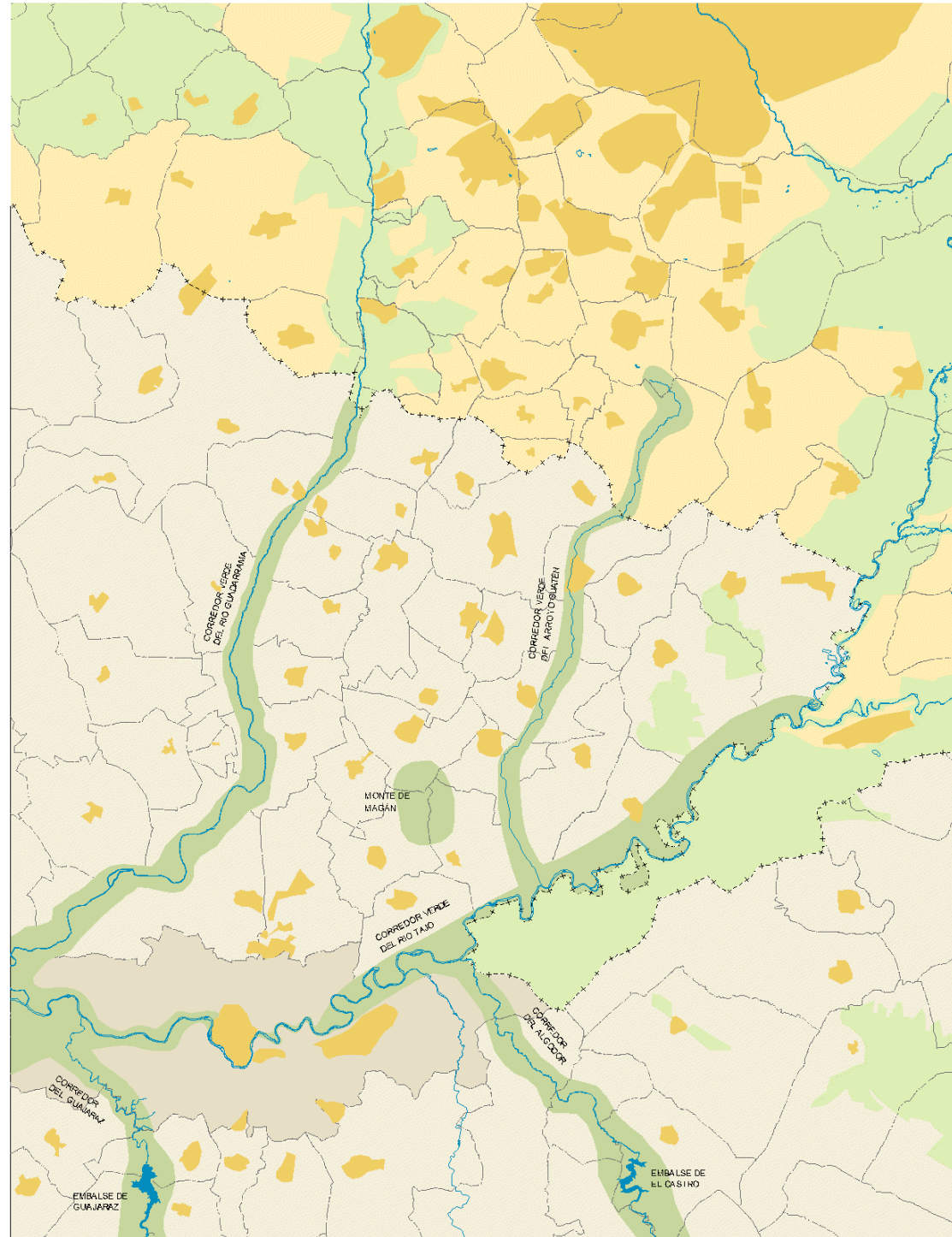


Imagen 11. Elementos de estructuración territorial. El sistema territorial de espacios libres. Los espacios propuestos se representan en tinta más intensa

El sistema territorial propuesto se ordena en torno a la propuesta de tratamiento de los espacios libres valiosos, reforzando y buscando mejorar la coherencia de los elementos incluidos en la propuesta regional para la Red Natura 2000

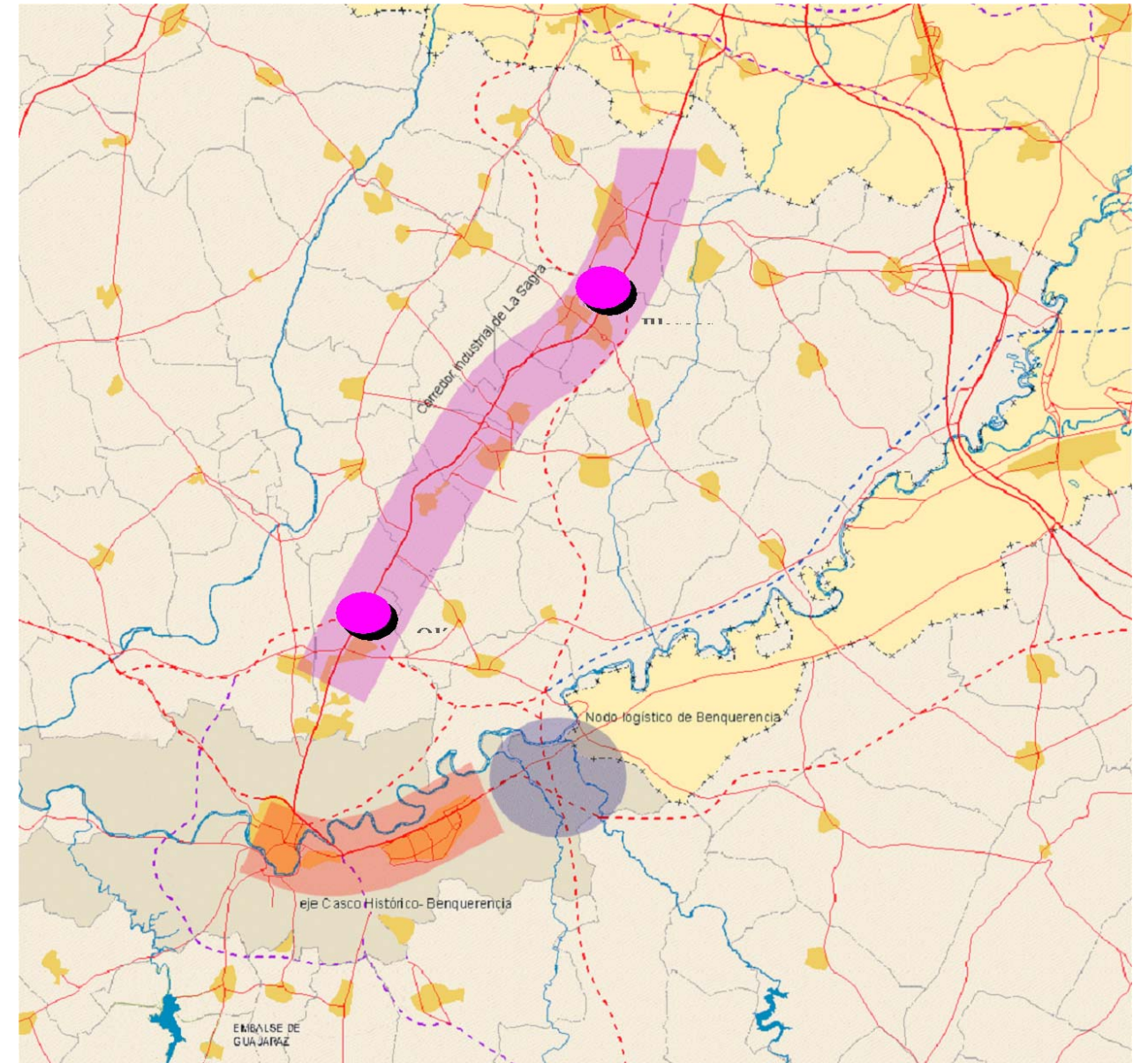


Imagen 12. Elementos de estructuración territorial propuestos. Áreas de oportunidad y nodos territoriales

El sistema de asentamientos se articula en torno Centro Regional de Toledo, con las funciones urbanas más complejas. En una segunda escala, Olías del Rey e Illescas son

polos comarcales con una importante función en la organización del sistema de actividades económicas. En este panorama, se plantean tres áreas de oportunidad territorial:

- El área Casco Histórico- Benquerencia, como elemento de enlace entre los dos núcleos urbanos de Toledo y de nueva centralidad.
- El área logística- industrial de Benquerencia, en relación con la accesibilidad que brindan las nuevas infraestructuras.
- El corredor industrial de la A-42, entre los polos de Olías e Illescas.

Las cabeceras del resto de municipios son los referentes a la hora de organizar el sistema dotacional y de transporte público.

La ordenación de las infraestructuras pasa por la necesidad de una reordenación de los accesos ferroviarios a Toledo:

- Reorganización del acceso de alta velocidad, que en su configuración actual supone una barrera para la relación de los nuevos desarrollos de las riberas con el eje principal Este- Oeste. Se plantean dos opciones posibles, siguiendo corredores de infraestructuras viarias previstas, que aseguran además la conectividad Toledo- Talavera- Extremadura y una mejor relación con la red regional.
- Creación de un acceso ferroviario de mercancías al eje principal de este tipo de transporte entre Madrid y el Sur peninsular. La creación de este acceso puede hacerse reutilizando el actual trazado Aranjuez- Toledo o mediante un nuevo trazado sin afección al espacio propuesto como LIC en Aranjuez.
- Prolongación de la línea de cercanías C-5 (Madrid- Fuenlabrada) hacia Toledo, aprovechando el fin de operaciones sobre este corredor de circulaciones de larga distancia con la entrada en servicio del TAV Madrid- Extremadura. El acceso de esta infraestructura hasta la nueva estación de alta velocidad debería plantearse siguiendo el mismo corredor que se escoja para dicha infraestructura.

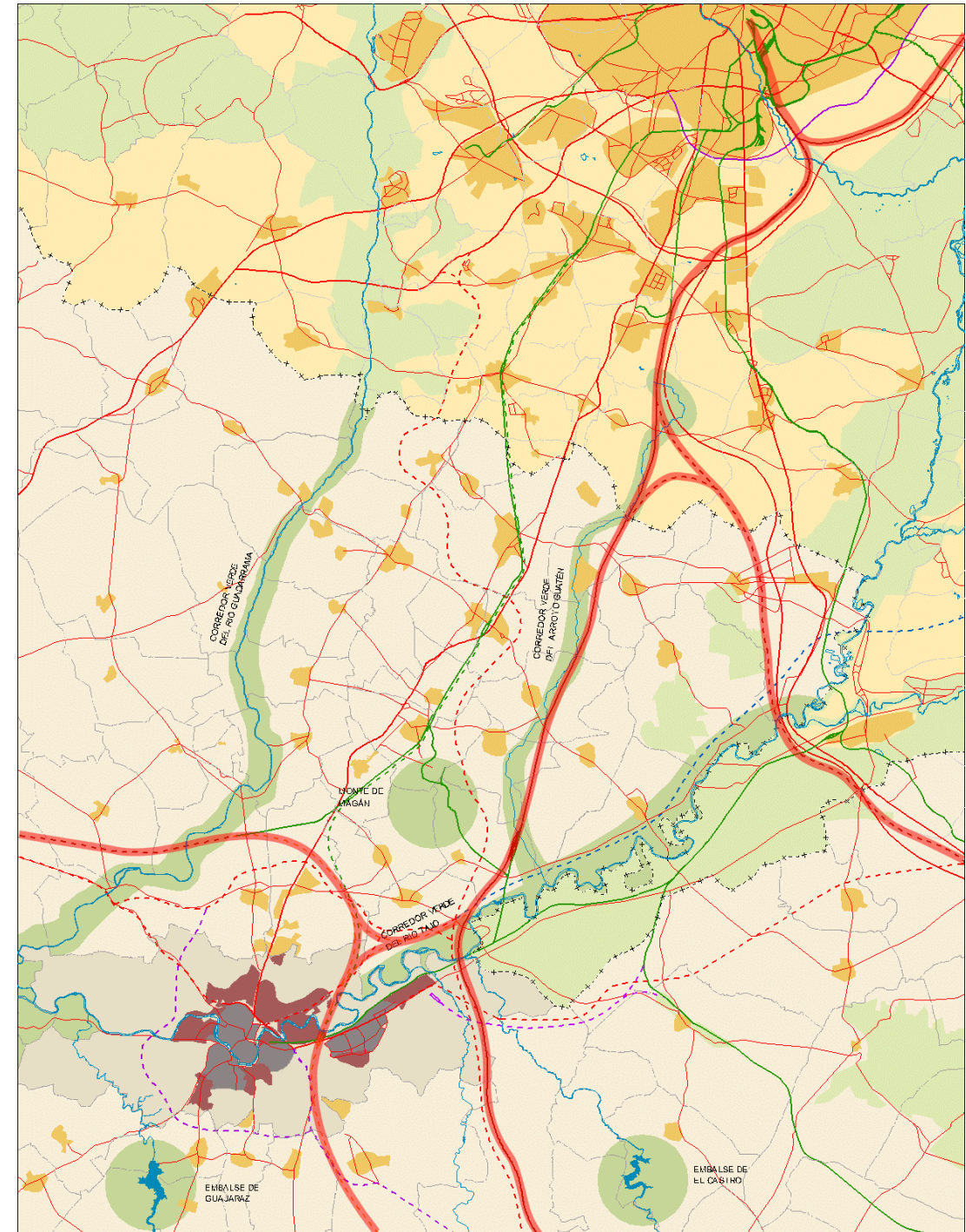


Imagen 13. Propuesta TAV

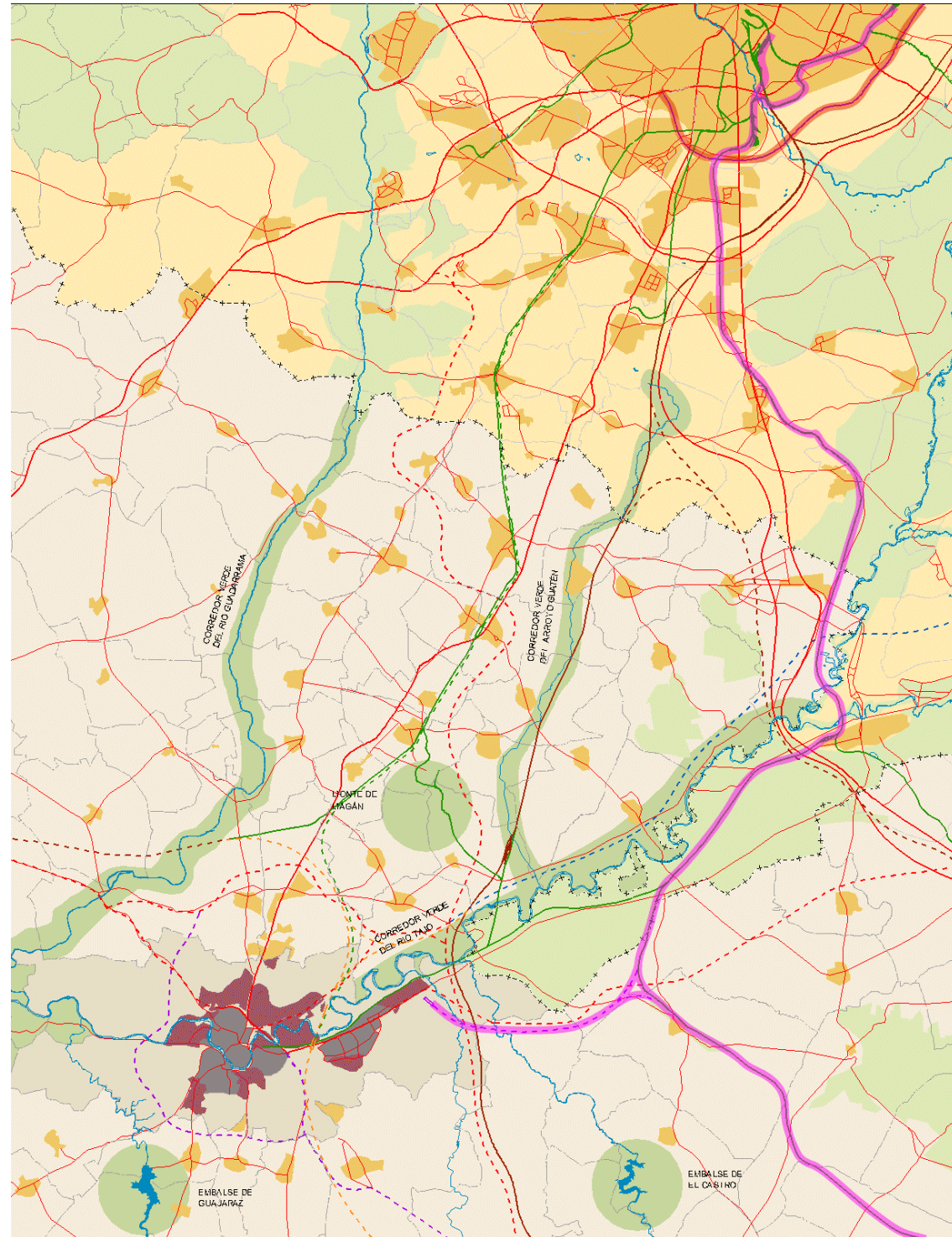


Imagen 14. Propuesta Ffcc. Mercancías

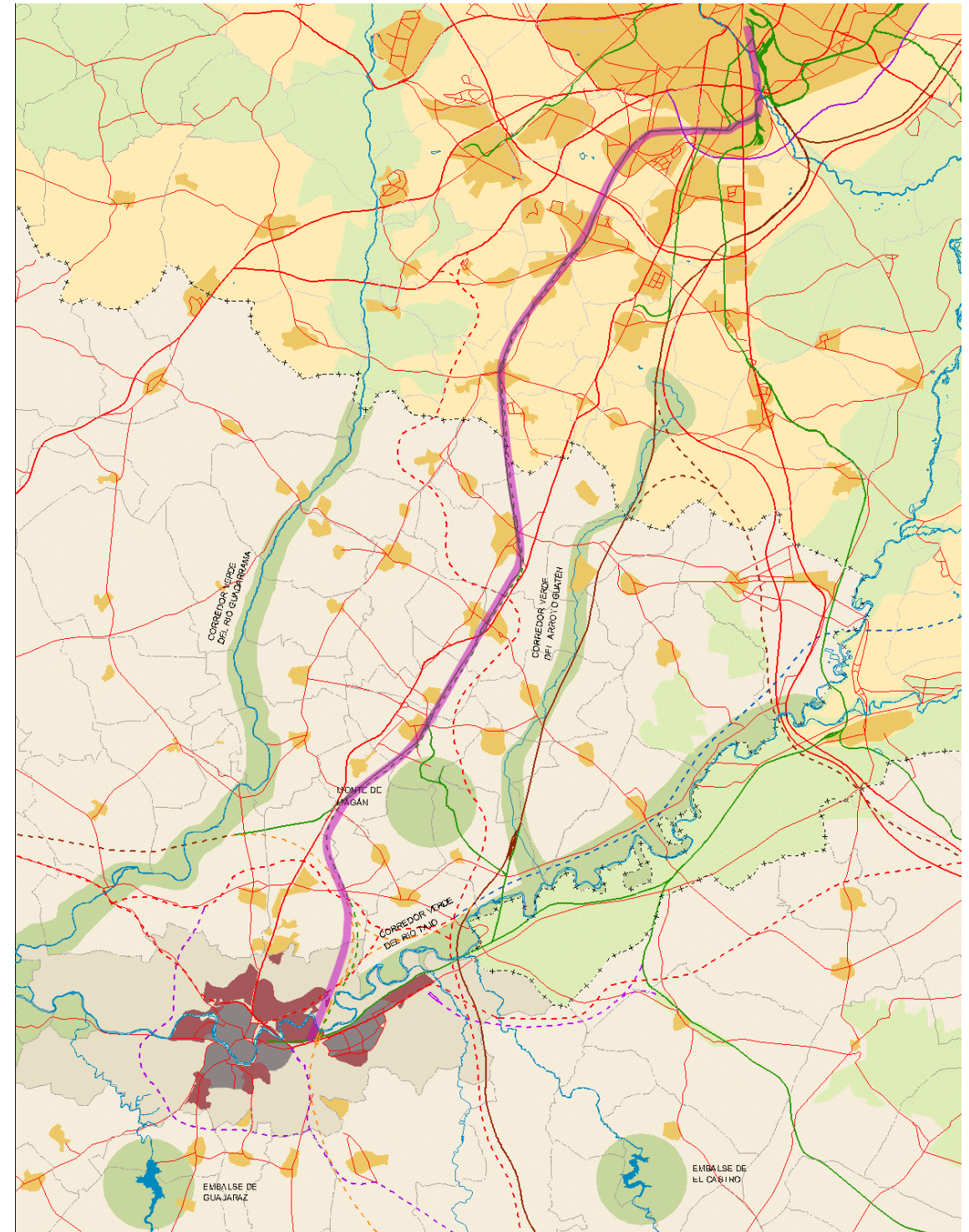


Imagen 15. Propuesta de prolongación de la línea C-5 de mercancías

En materia de viarios, se consideran prioritarias las siguientes acciones:

- La propuesta conocida para la autovía de La Sagra, aun en fase incipiente de definición, plantea una opción que supone una continuación de las mecánicas de colonización del territorio basadas en anillos concéntricos en torno a Madrid. Por otro lado, supone una afección a la continuidad de los espacios protegidos en el valle del Tajo. Se propone la reorientación de esta autopista como primera tramo de un nuevo eje de conexión entre Toledo y Guadalajara.
- De todas las acciones planeadas, se consideran prioritarias las siguientes, por este orden:
  - La entrada en servicio de la autovía de Los Viñedos, por su avanzado estado de construcción.
  - El nuevo puente sobre el Tajo de la A-41 y la variante norte de Toledo ligada a la concesión de la autopista de peaje Madrid- Toledo. La entrada en servicio de este tramo permitirá remodelar el actual eje de acceso al polígono de Benquerencia al desviar el tráfico pesado hacia Madrid.
  - El eje AP/A-41 de acceso a Andalucía occidental
  - La autovía de Castilla- La Mancha
- Es preciso llevar a cabo acciones de mejora en la red de vertebración interna de la Sagra y de los municipios situados al Sur de Toledo, creando un segundo nivel de mallado transversal respecto a los grandes ejes.

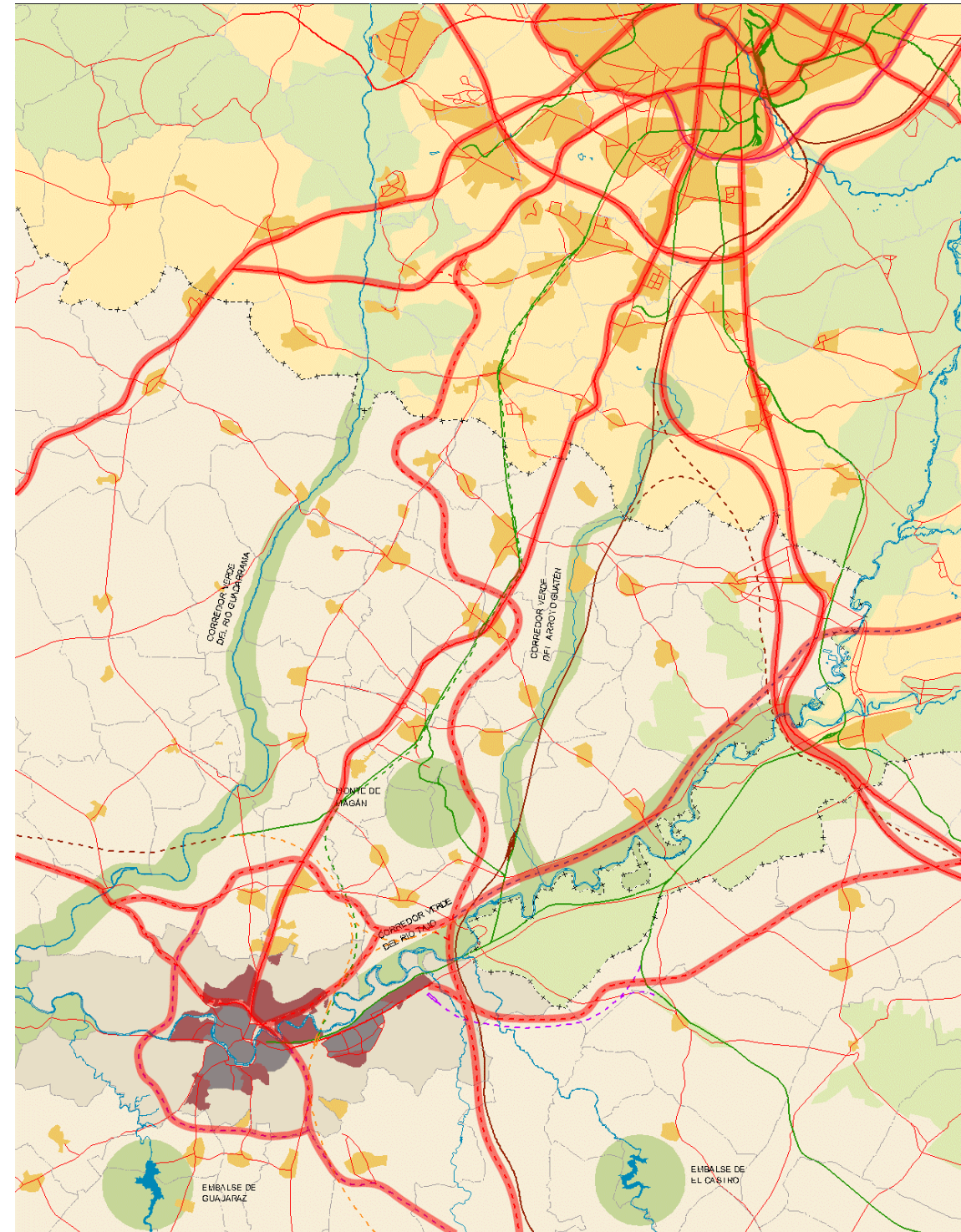


Imagen 16. Propuesta viaria

## 4 PROPUESTAS MUNICIPALES

### 4.1 La dimensión del crecimiento residencial

Es sabido que los mecanismos del mercado inmobiliario no funcionan como sistema eficiente de asignación de recursos. Ello, junto con la rigidez derivada de las dificultades de la gestión, hace conveniente que el nuevo suelo residencial a ofertar por el planeamiento municipal de Toledo no se limite de forma estricta a la demanda correspondiente a los crecimientos de vivienda previstos.

Por el contrario, tal como suele ser práctica habitual en el planeamiento urbanístico y con objeto de evitar que se puedan ver favorecidas las indeseables tensiones especulativa, se impone la necesidad de establecer una especie de margen de confianza. Conceptualmente se trata de aplicar un principio denominado factor de corrección de la rigidez de la oferta. Este factor de corrección es habitualmente utilizado a la hora de determinar capacidades de crecimiento en planeamiento territorial. En este caso, y dado el alcance municipal del POM de Toledo, se utilizarán los módulos habitualmente utilizados para este tipo de entornos territoriales situados cerca de grandes áreas metropolitanas. No debe olvidarse, y menos en el caso de Toledo, que la demanda de vivienda opera en una escala espacial que desborda los límites municipales y provinciales.

Para remarcar la incertidumbre, no es necesario entrar en detalle sobre los factores que podrían incidir, tanto con carácter general como local, dentro del territorio del Norte de la provincia de Toledo, en la evolución del mercado de la vivienda en los próximos quinquenios. Basta con recordar que las demandas “efectiva” e “insatisfecha” van a variar en función de los siguientes factores:

- a) Las ventajas de la inversión en vivienda sobre otras formas de inversión, que incrementarán o reducirá la demanda para inversión que, por otra parte, es uno de los componentes con mayor incidencia sobre la subida de los precios.
- b) La legislación de alquileres, con especial incidencia sobre la proporción de viviendas vacías
- c) Las variaciones de la renta real disponible en las economías domésticas, que van a depender de los niveles de empleo y de las condiciones de financiación.

El coeficiente de corrección de rigidez se determina teniendo en cuenta no sólo la población de la ciudad y la de su entorno, sino también el plazo de vigencia estimado para el planeamiento en el que se utiliza. De acuerdo con el artículo 12 de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística, el POM debe prever la expansión urbana para un periodo de 12 años. Para un periodo de esta duración, el valor usual del coeficiente de corrección de rigidez oscila entre 3 y 3,5. Eso quiere decir que debe clasificarse suelo para que en todo momento durante la vida prevista del Plan se disponga de al menos el triple (valor inferior) de la capacidad de viviendas necesaria.

De acuerdo con los estudios demográficos realizados para el POM, el crecimiento demográfico previsible, en su hipótesis maximalista, supera los 23.000 habitantes. Teniendo en cuenta la progresiva reducción del tamaño medio de los hogares, las necesidades de vivienda a lo largo de la vigencia del Plan son de cerca de 10.000 unidades. La aplicación del coeficiente de rigidez en su valor más alto (3,5) determina la conveniencia de clasificar suelo para 35.000 viviendas, con el objeto de asegurar que sea posible desarrollar las 10.000 realmente necesarias. Este valor es coherente con las previsiones del documento de Avance del POM.

### 4.2 La dimensión del crecimiento para actividades económicas

El crecimiento destinado a actividades económicas en el municipio de Toledo debe tener en cuenta los siguientes aspectos:

- La necesidad de aumentar la participación del sector privado en la oferta de empleo, al estar prácticamente agotado el potencial del sector público debido a las administraciones local y autonómica.
- La conveniencia de implantar nuevas actividades que, pese a generar una cantidad de empleos relativamente reducida, consumen grandes cantidades de suelo y tienen un efecto positivo sobre el conjunto de la economía local (logística). Toledo tiene el potencial para convertirse en la plataforma logística que relacione a la industria de materiales de construcción de La Sagra con el resto del país.
- La necesidad de orientar en una parte sustancial la creación de nuevo empleo hacia el sector de los servicios, de acuerdo con el papel de centralidad regional que se propone para Toledo. Por otro lado, el empleo en Toledo debe entenderse

conjuntamente con el resto del Norte de la provincia de Toledo. La propuesta de ordenación y consolidación del corredor de actividad de la A-42 se refiere esencialmente a actividades industriales, resultando más conveniente para la ordenación territorial que las áreas terciarias se implanten en Toledo.

En materia de suelos terciarios se aplica un estándar de 40 m<sup>2</sup> edificados por empleo con carácter general. El estándar implica que el suelo para usos terciarios previsto en el Avance del POM de Toledo, con una edificabilidad agregada de 880.000 m<sup>2</sup>, tendría capacidad para acoger cerca de 22.000 empleos.

En materia de suelos industriales, el estándar aplicable depende en mayor medida que en el caso del terciario de la tipología industrial que se pretenda implantar. En todo caso, el valor de 40 m<sup>2</sup> edificados por empleo puede ser igualmente válido como media, aunque debe tenerse en cuenta la necesidad de mayores espacios destinados a vehículos pesados, con el consiguiente aumento de la superficie de suelo necesaria. El Avance del POM sólo califica como sector industrial a la ampliación oriental del polígono industrial de Benquerencia, con una superficie edificable de 800.000 m<sup>2</sup>, que suponen una capacidad de 20.000 empleos.

El suelo urbanizable de Toledo presenta, pues, capacidad para algo más de 40.000 empleos. Esta cifra debe entenderse, al igual que en el caso del crecimiento residencial, como el resultado de aplicar un coeficiente corrector de la rigidez de la demanda de suelo para actividades económicas.

### 4.3 Acciones estratégicas

#### **Acción 1. Reordenación de los accesos de alta velocidad**

Objetivos:

Integración de Toledo en las líneas de alta velocidad Madrid- Extremadura y Madrid- Andalucía, configurándose como estación de paso. Facilitar la relación con el resto de la región, y especialmente con el nuevo aeropuerto de Ciudad Real.

#### **Acción 2. Área logística de Benquerencia**

Objetivos:

El nodo logístico se vincula a la oportunidad de crear un punto de intercambio modal entre la red nacional de autovías y el sistema ferroviario de mercancías del sur peninsular en las inmediaciones del futuro cruce de la A-40 (autovía de Castilla- La Mancha), la AP-41 (nueva autopista Madrid- Andalucía) y la propuesta de nuevo eje Toledo- Guadalajara. Se trata de constituir una alternativa a los desarrollos logísticos del arco Sureste madrileño.

#### **Acción 3. Eje Casco histórico- Polígono de Benquerencia**

Objetivos:

El eje debe cambiar su actual formalización, asegurando que se completa la trama urbana y se integra el polígono de Benquerencia en la ciudad.

#### **Acción 4. Sistema General de Espacios Libres del Tajo**



Imagen 17. Ejemplo de ordenación de borde fluvial (Lyon)

Objetivos:

Asegurar un tratamiento de los espacios de ribera coherente con los valores de las áreas protegidas aguas arriba y aguas abajo del municipio y con su uso por la población.

#### **Acción 5. Potenciación del sistema dotacional toledano**

Objetivos:

Refuerzo de la centralidad regional y comarcal de Toledo. Potenciación del papel de Toledo en el turismo de ferias y congresos

### **Acción 6. Potenciación de una estructura urbana policéntrica**

Objetivos:

Potenciación del papel del casco histórico como centro principal de la ciudad a través de su revitalización y una gestión integrada de las acciones públicas y privadas

Fomento de las centralidades de barrio y locales

#### **4.4 Propuestas para la normativa urbanística**

##### **Sostenibilidad ambiental en la urbanización**

Estas medidas permiten reducir el consumo de recursos no renovables (energía, agua) y la afección a los elementos valiosos en las actuaciones de urbanización. Su aplicación permite mejorar la calidad de los nuevos espacios urbanos y, en general, en todos los espacios afectados por obras de esta naturaleza

##### **Integración urbana de infraestructuras**

La importante concentración de nuevas infraestructuras en curso de ejecución en el municipio, así como aquellas que se proponen desde este trabajo, requieren una atención especial al problema de la integración de estos elementos en el tejido urbano. Esta ordenanza deberá definirse como fruto de la concertación entre el Ayuntamiento de Toledo, la Junta de Comunidades de Castilla- La Mancha y el Ministerio de Fomento.

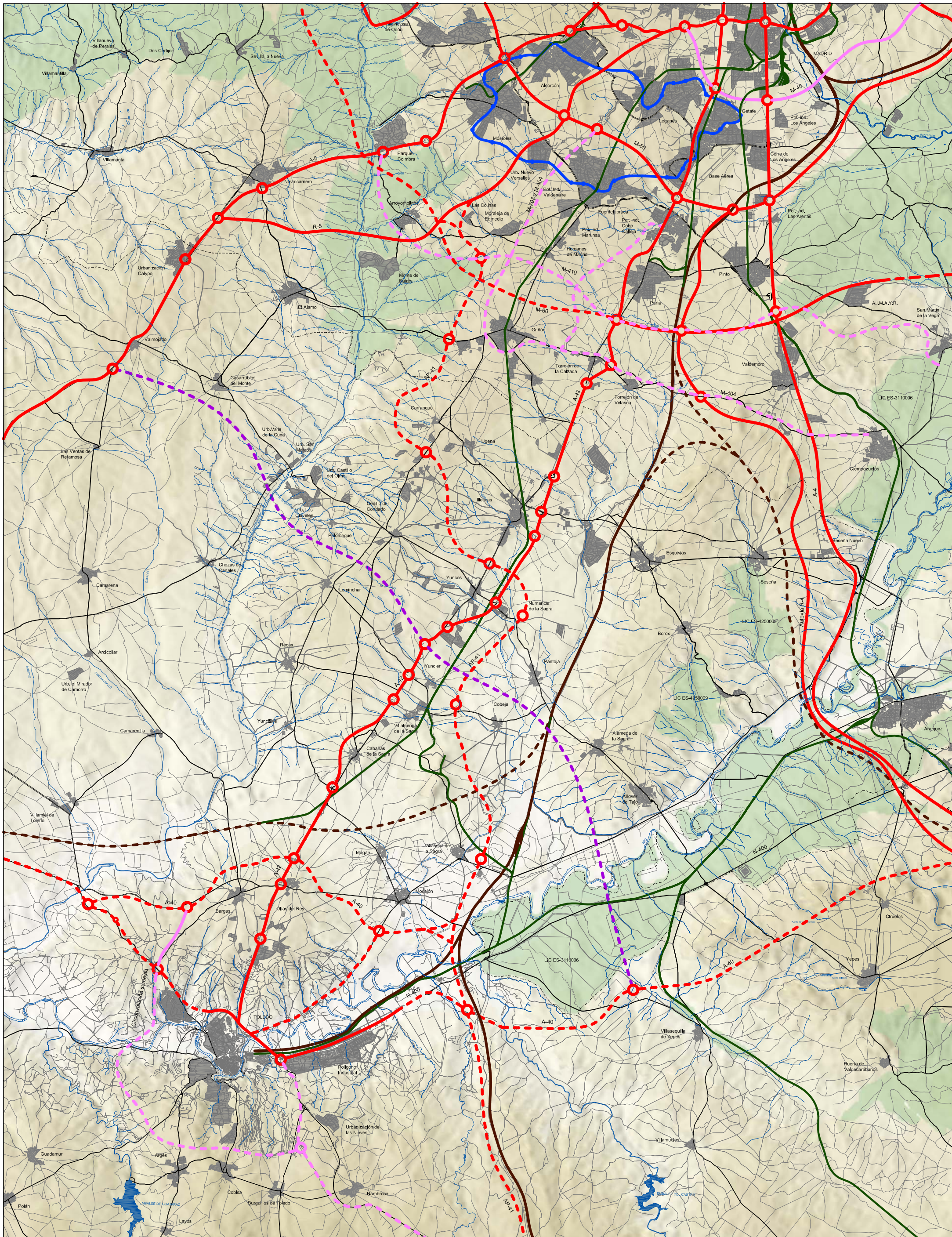
##### **Sostenibilidad ambiental de la edificación**

Se trata de medidas encaminadas a reducir el consumo en la construcción y uso cotidiano de los edificios de recursos no renovables, a través del empleo de materiales de altas prestaciones y de sistemas constructivos susceptibles de reciclaje. La utilización de los sistemas adecuados reduce además las emisiones y vertidos, facilitando el objetivo de un medio ambiente más limpio.

##### **Tratamiento específico de las actividades comerciales y turísticas**

La importancia de las actividades comerciales y turísticas en el municipio hace que sea preciso tener en cuenta medidas específicas para su regulación en el planeamiento. Se trata

de asegurar una adecuada compatibilidad entre estas actividades y el resto de usos urbanos, con especial atención al residencial.



LEYENDA GENERAL

- NÚCLEOS URBANOS
- ESPACIOS RURALES PROTEGIDOS
- RIOS

LEYENDA JERARQUIA VIARIA CARRETERAS

- CARRETERAS ESTATALES EXISTENTES
- CARRETERAS ESTATALES PREVISTAS
- CARRETERAS AUTONOMICAS EXISTENTES
- CARRETERAS AUTONOMICAS PREVISTAS
- AUTOVIA DE LA SAGRA - PREVISTO

- CARRETERAS COMARCALES
- RED DE CAMINOS
- NUDOS VIARIOS

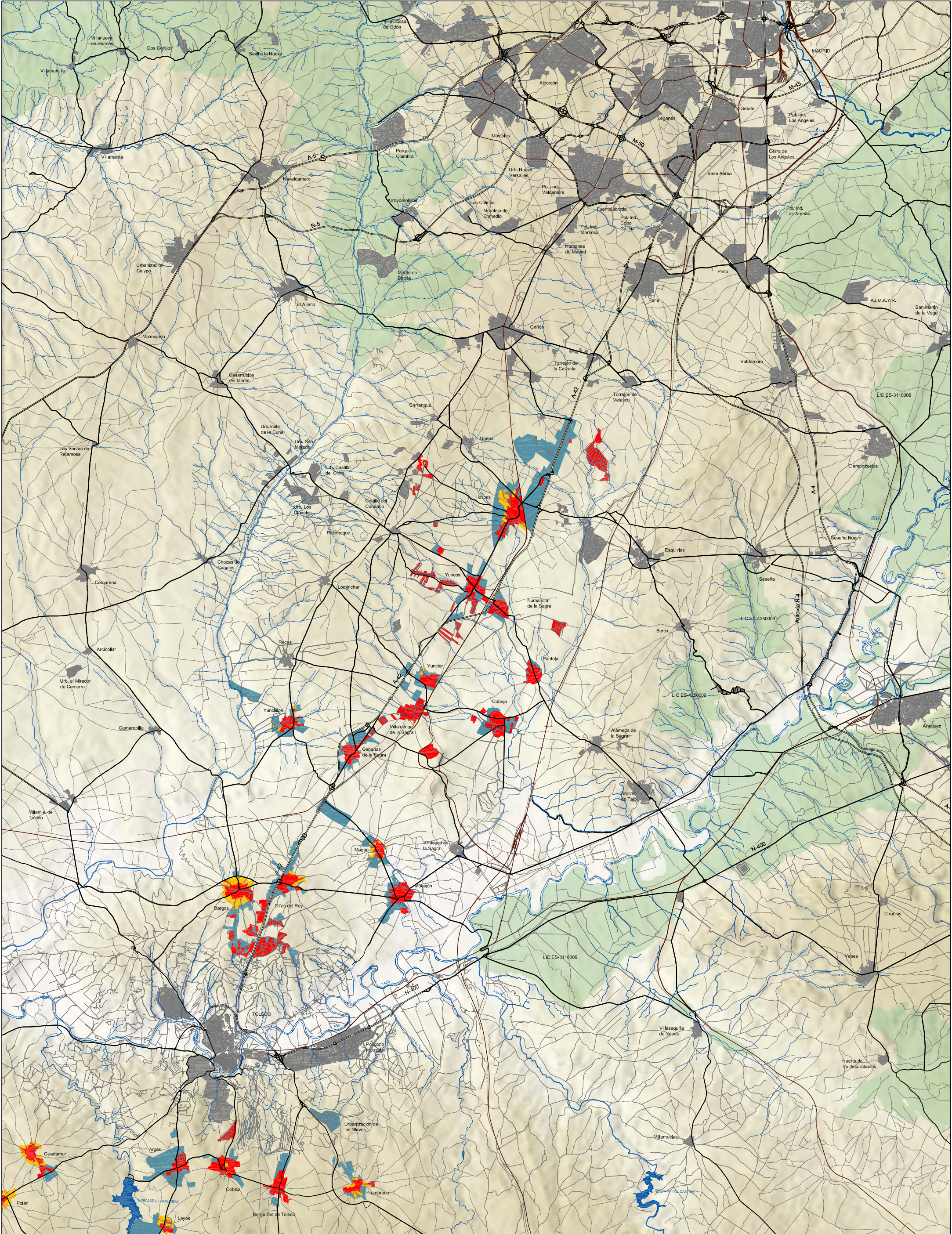
LEYENDA JERARQUIA VIARIA FERROCARRILES

- FFC EXISTENTE
- AVE EXISTENTE
- AVE PREVISTO
- METROSUR

<p>ESCALA 1/90.000</p>	<p><b>RED VIARIA Y FERROCARRIL</b></p> <p>FASE SEGUNDA-DOCUMENTO COMPLETO</p>	<p>FECHA JUNIO 2004</p>	<p>Nº <b>01</b></p>
<p>EXCMO. AYUNTAMIENTO DE TOLEDO</p> <p>OPORTUNIDADES DE TOLEDO EN EL SISTEMA CENTRAL DE CIUDADES</p>			
<p>DIRECCIÓN TÉCNICA JOSÉ MARIA EZQUIAGA Doctor Arquitecto</p>		<p>PLANOS DE INFORMACIÓN</p>	







LEYENDA GENERAL

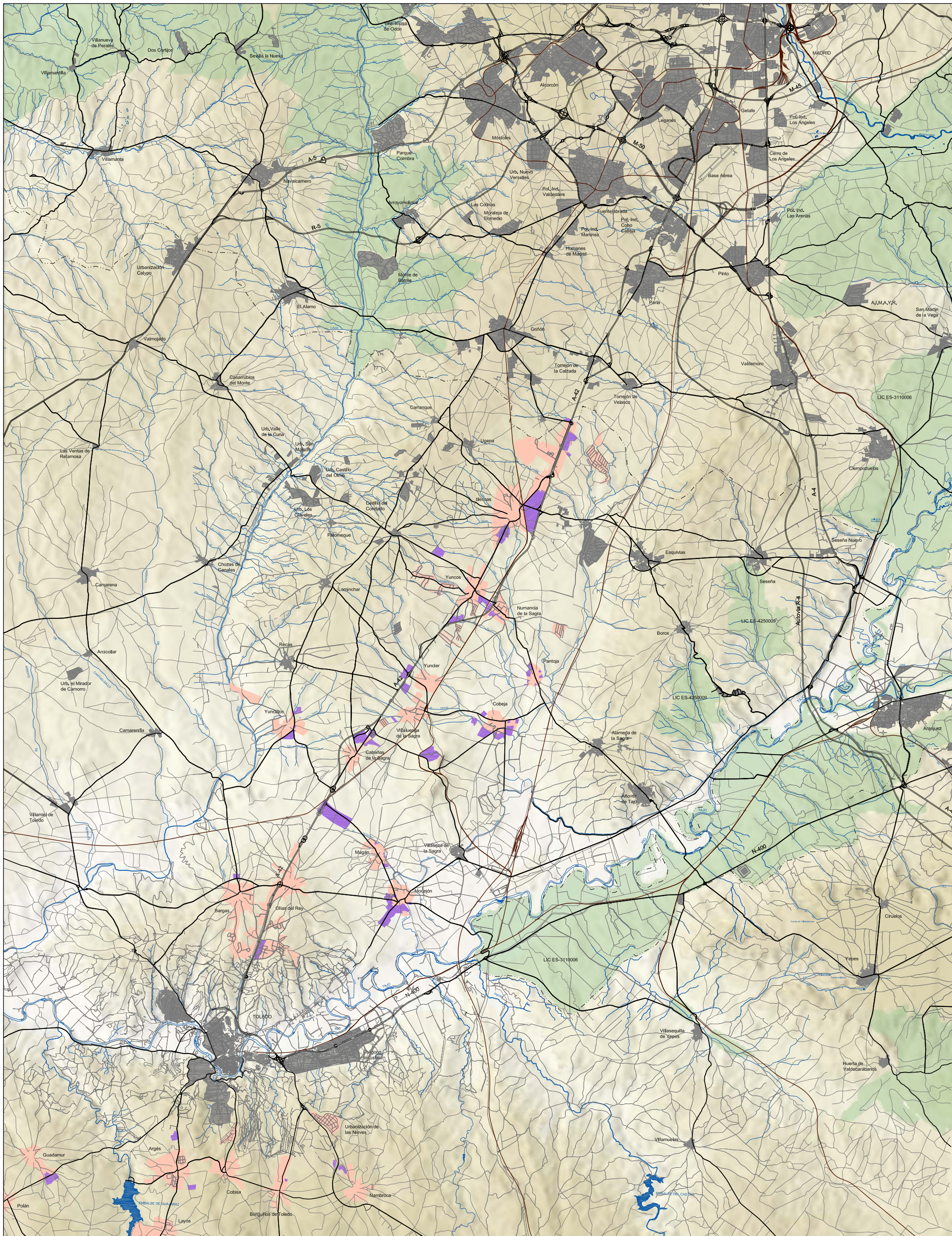
- NÚCLEOS URBANOS
- ESPACIOS PROTEGIDOS
- RIOS
- CARRETERAS COMARCALES
- RED DE CAMINOS
- FERROCARRILES

LEYENDA CLASIFICACIÓN

- SUELO URBANIZABLE
- SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
- SUELO URBANO CONSOLIDADO

ESCALA 1/90.000	N
<b>PLANEAMIENTO VIGENTE . CLASIFICACIÓN DEL SUELO.</b>	
FASE SEGUNDA-DOCUMENTO COMPLETO	FECHA JUNIO 2004
<b>02</b>	

<b>EXCMO. AYUNTAMIENTO DE TOLEDO</b>	
OPORTUNIDADES DE TOLEDO EN EL SISTEMA CENTRAL DE CIUDADES	
DIRECCIÓN TÉCNICA JOSÉ MARIA EZQUIAGA Doctor Arquitecto	PLANOS DE INFORMACIÓN 



LEYENDA GENERAL

- NÚCLEOS URBANOS
- ESPACIOS PROTEGIDOS
- RIOS
- CARRETERAS COMARCALES
- RED DE CAMINOS
- FERROCARRILES

LEYENDA CALIFICACIÓN DEL SUELO

- SUELO RESIDENCIAL / COMERCIAL
- SUELO INDUSTRIAL

ESCALA  
1/90.000

PLANEAMIENTO VIGENTE. CALIFICACIÓN DEL SUELO.

FASE  
SEGUNDA-DOCUMENTO COMPLETO

FECHA  
JUNIO 2004

Nº  
**03**

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE TOLEDO

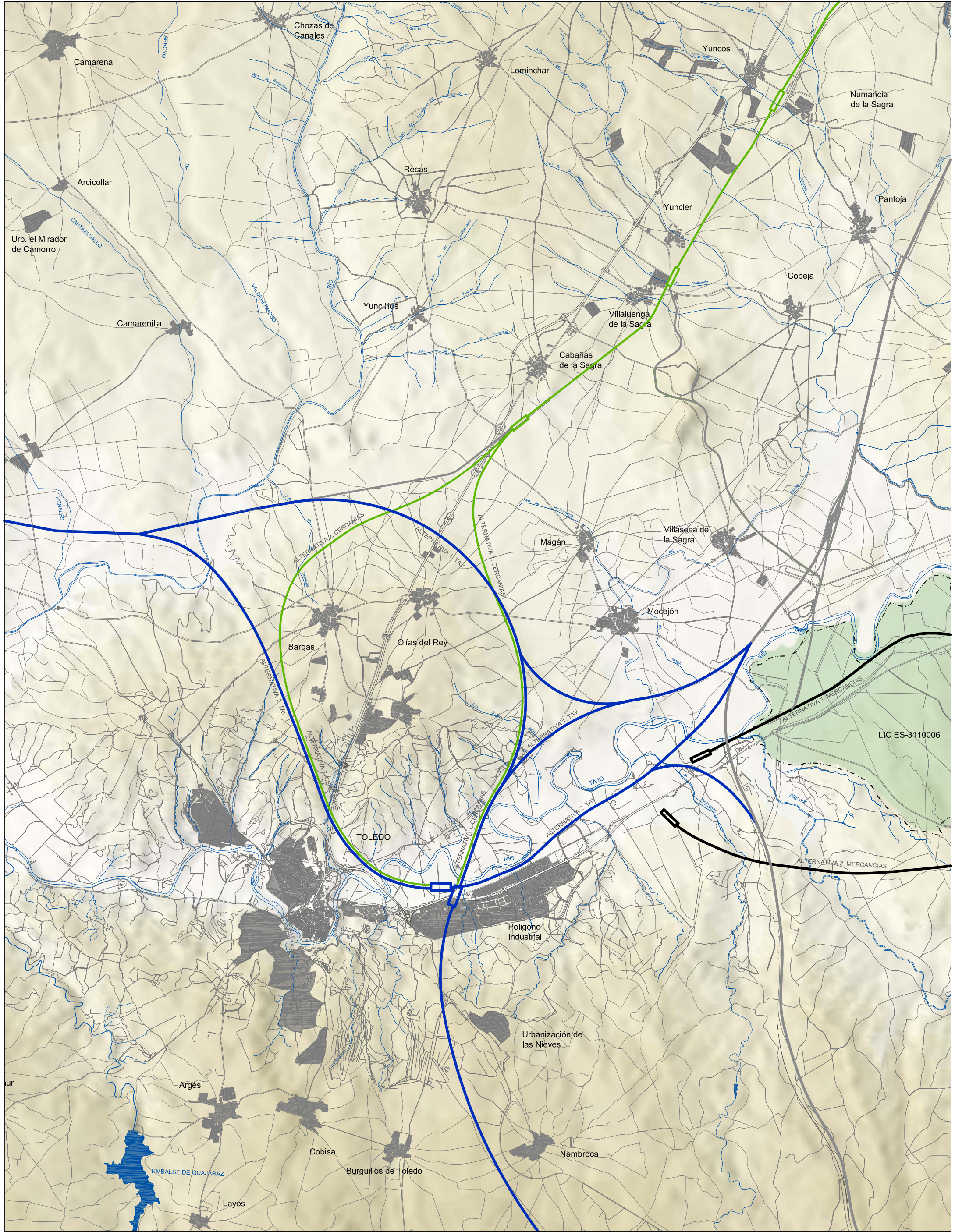
OPORTUNIDADES DE TOLEDO EN EL SISTEMA CENTRAL DE CIUDADES

DIRECCIÓN TÉCNICA  
JOSÉ MARIA EZQUIAGA Doctor Arquitecto

PLANOS DE INFORMACIÓN



Ayuntamiento de TOLEDO



LEYENDA GENERAL

- NÚCLEOS URBANOS
- ESPACIOS PROTEGIDOS
- RIOS
- VIARIO RODADO

LEYENDA JERARQUIA VIARIA FERROCARRILES

- FERROCARRILES EXISTENTES
- PROPUESTAS TAV
- PROPUESTAS CERCANIAS
- PROPUESTAS MERCANCIAS

ESCALA 1/50.000	N
ALTERNATIVAS PARA EL TRAZADO DEL TAV, ACCESO DE MERCANCIAS Y CERCANIAS	
FASE SEGUNDA-DOCUMENTO COMPLETO	FECHA JUNIO 2004
<b>04</b>	

<b>EXCMO. AYUNTAMIENTO DE TOLEDO</b>	
OPORTUNIDADES DE TOLEDO EN EL SISTEMA CENTRAL DE CIUDADES	
DIRECCIÓN TÉCNICA <b>JOSÉ MARIA EZQUIAGA</b> Doctor Arquitecto	PLANOS DE PROPUESTA 