

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE TOLEDO

PLAN DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE TOLEDO

BASES, CRITERIOS Y OBJETIVOS

Febrero 2003

ARQUITECTOS - URBANISTAS - INGENIEROS - ASOCIADOS



ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN 1

1.1 ALCANCE Y NATURALEZA DEL DOCUMENTO 1

1.2 CUESTIONES PREVIAS 2

2 PROBLEMÁTICA URBANÍSTICA ACTUAL DE TOLEDO 3

2.1 CONDICIONANTES EXTERNOS 3

2.1.1 En el ámbito nacional: Posición moderadamente periférica 3

2.1.2 En el ámbito regional: Un liderazgo débil 4

2.2 ENTORNO TERRITORIAL 4

2.2.1 El fenómeno metropolitano: Una realidad necesitada de regulación 4

2.2.2 El medio físico 6

2.3 ESTRUCTURA URBANA 8

2.3.1 Factores geográficos 8

2.3.2 Desarticulación entre tejidos urbanos y carencia de sistemas estructurantes adecuados ... 8

Insuficiencia y congestión de la red viaria estructurante 10

2.3.4 Disponibilidad de suelo urbanizable 10

3 TENDENCIAS DE CAMBIO 12

3.1 CAMBIOS EN LOS CONDICIONANTES TERRITORIALES 12

3.1.1 Proyectos de importancia estratégica para el Toledo del siglo XXI 12

3.1.2 Nuevas oportunidades y riesgos 15

3.1.3 Ajustar estos proyectos en un orden general 15

3.2 PROYECTOS URBANOS 15

3.2.1 Zona de Contacto y áreas terciarias en el Polígono 15

3.2.2 Área de la Estación de FFCC 16

3.2.3 Zona Este del ensanche urbano 16

3.2.4 Ensanches del Oeste y nueva fachada del río 17

3.2.5 Otros proyectos 18

4 NECESIDAD DE UNA VISIÓN ESTRATÉGICA 19

4.1 DOTAR DE UN ORDEN COHERENTE A LA ACTUAL DINÁMICA 19
4.2 SOSTENIBILIDAD DEL DESARROLLO URBANO 19
4.2.1 Tendencias centrífugas y modelo territorial difuso 19
4.2.2 La gestión de los recursos territoriales básicos: Agua y suelo 20
4.2.3 Sostenibilidad social 20
4.3 TOLEDO, UNA CIUDAD MODERNA CON UN CASCO MONUMENTAL 20
4.3.1 El POMT como instrumento de desarrollo 20
4.3.2 Una ciudad con clara vocación de modernidad 21
4.3.3 Un paisaje urbano de calidad 21
5 CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL NUEVO PLAN DE URBANISMO 22
5.1 QUÉ PLAN NECESITA TOLEDO 22
5.2 CUALES SON LOS PUNTOS DE APOYO 23
5.3 EL NUEVO PLAN EN LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO INTEGRAL 23
5.4 OBJETIVOS CONCRETOS DE LA ORDENACIÓN 24
5.5 OBJETIVOS COMPLEMENTARIOS AL PLAN 26
6 LÍNEAS BÁSICAS DE UNA PROPUESTA PARA TOLEDO 28
6.1 CORREGIR LOS PROBLEMAS DETECTADOS 28
6.1.1 Completar y revitalizar la ciudad existente 28
6.1.2 Reforzar la integración de la ciudad 30
6.1.3 Preservar el patrimonio y mejorar el paisaje urbano 33
6.2 DELIMITAR LOS NUEVOS CRECIMIENTOS 34
6.2.1 Estimación de demanda de nuevo suelo urbanizable 34
6.2.2 Análisis de alternativas de crecimiento 34
6.2.3 Modelo territorial resultante 34

1 INTRODUCCIÓN

1.1 ALCANCE Y NATURALEZA DEL DOCUMENTO

La presente síntesis de diagnóstico urbanístico constituye un hito en el proceso de elaboración del nuevo Plan General de Toledo (Plan de Ordenación Municipal, en la terminología de la LOTAU, en adelante POMT), cuyo fin es el de definir las líneas maestras que han de guiar la ordenación del Toledo del futuro.

Dentro de dicho proceso este documento se sitúa en las siguientes coordenadas:

- Es resultado, síntesis y desarrollo del **Documento Previo de Diagnóstico Urbanístico** presentado al Ayuntamiento.

- Es complementario al documento de **Diagnóstico Urbano**, análisis detallado y desagregado de los problemas y oportunidades que presentan las diferentes piezas de la ciudad, cuya presentación se realiza simultáneamente con este documento.

El documento plantea un conjunto de reflexiones y valoraciones que deben ser contrastadas con los diferentes estamentos municipales y entidades ciudadanas, de cara a forjar un amplio acuerdo en torno al diagnóstico de la situación actual y de las prioridades y objetivos a abordar en la futura ordenación. Para ello el documento se compone de los siguientes elementos:

- En primer lugar, una **síntesis de los elementos fundamentales del diagnóstico** urbanístico que se ha realizado por el equipo redactor del Plan, mediante una relación de cuestiones que, o bien se deducen directamente de la información urbanística analizada, o bien se consideran asignaturas pendientes en el análisis de la realidad social y territorial de Toledo, es decir:

  → Por una parte se ofrecen ya conclusiones concretas, en aquellos aspectos que en opinión del Equipo Redactor están maduros para ser abordados con una óptica propositiva que apunta al documento de Avance (o, en lenguaje de la LOTAU, Documento para la Concertación Interadmnistrativa, DCI).

  → Por otra parte, se señalan aquellos aspectos que requieren un estudio sectorial especializado (Estudios Complementarios), por la importancia que en la definición del rol y carácter de Toledo en el próximo periodo tienen, a la vez que por la dificultad de abordarlos en el marco estricto de los trabajos de redacción del POMT (ver Documento Previo de Diagnóstico Urbanístico).

- Este diagnóstico se complementa, lógicamente, con una valoración de los **proyectos o tendencias de cambio actualmente latentes** y que, en mayor o menor medida, van a ser una realidad en el inmediato futuro, en algunos casos de forma simultánea a la propia elaboración del POMT. Estas previsiones se valoran desde la óptica del diagnóstico anterior, por su efecto previsible sobre las necesidades o deficiencias detectadas en el modelo territorial y urbano.

- Seguidamente se analizan las **potencialidades de futuro** en las que se ha de apoyar la transformación de Toledo, es decir, las palancas de cambio de la modernización de esta ciudad.

- Y finalmente, como consecuencia de lo anterior, se enuncian los **criterios y objetivos fundamentales** que deben guiar las propuestas a desarrollar en el POMT.

En suma, este documento persigue centrar el necesario debate urbanístico en torno al POMT, y definir las líneas de trabajo de la fases posteriores de elaboración.

1.2 CUESTIONES PREVIAS

Es preciso resaltar el alcance y carácter de este documento, correspondiente a una primera etapa propositiva, y que, en definitiva lo diferencian de lo que ha de ser el esquema propositivo correspondiente al Avance de Ordenación.

- En primer lugar con este documento se ha pretendido ofrecer un conjunto de líneas de intervención y transformación que, si bien en su conjunto prefiguran un nuevo modelo territorial y urbano de Toledo, no pretenden, sin embargo dar lugar a un modelo acabado, sino **abierto al ajuste y corrección que deben resultar de su confrontación y discusión**.

  Contraste que ha de surgir tanto de la reflexión con los **responsables municipales** y otros sectores cualificados, como de los necesarios **trabajos complementarios**.

- En directa relación con lo anterior, el planeamiento urbanístico deber insertarse en la **estrategia de desarrollo para el nuevo Toledo**, como un instrumento fundamental para apuntalarla. La definición de dicha estrategia no corresponde única ni principalmente al POMT, sino que ha de emanar de los órganos de gobierno local y del acuerdo social más amplio, los cuales deben trazar el rol de la ciudad en el futuro.

  La importancia de la estrategia de desarrollo se deriva de la importante capacidad transformadora del territorio y la sociedad del impacto, en un momento y espacio concretos, de intervenciones ligadas a las nuevas dinámicas económicas y los sectores de actividad emergentes, ya sea en el campo de las tecnologías de la información, de las comunicaciones, del ocio etc.

  Una determinada orientación o apuesta pública en este campo puede suponer un vuelco en la dimensión de una ciudad, sobre todo cuando, como en el caso de Toledo, se encuentra bajo la influencia de un espacio económico de primer rango, como es el madrileño, y se plantean perspectivas a corto plazo de una mejora notable de su posicionamiento en dicho espacio, derivados de importantes avances en las redes de transportes y comunicaciones que le sirven (futura autopista, AVE...).

2 PROBLEMÁTICA URBANÍSTICA ACTUAL DE TOLEDO

Una ciudad fragmentada y débilmente articulada, descolgada de los principales ejes de comunicaciones que vertebran el espacio económico regional, aunque con un alto potencial, derivado tanto de su prestigio cultural, como de las nuevas infraestructuras de transportes en marcha.

La estructura urbana del término municipal de Toledo se caracteriza por la fragmentación de las piezas urbanas de que se compone, y la debilidad de la trama de cosido de estas. Un modelo en el que se pueden destacar los siguientes problemas y oportunidades:

2.1 CONDICIONANTES EXTERNOS

Sin pretender realizar un análisis exhaustivo, se apuntan a continuación algunos elementos negativos que pueden suponer un lastre en la modernización y desarrollo urbanístico de Toledo.

2.1.1 En el ámbito nacional: Posición moderadamente periférica

Pendiente de la realización de un estudio de mayor calado sobre esta cuestión, se puede adelantar alguna hipótesis con respecto a la situación de Toledo en la realidad peninsular.

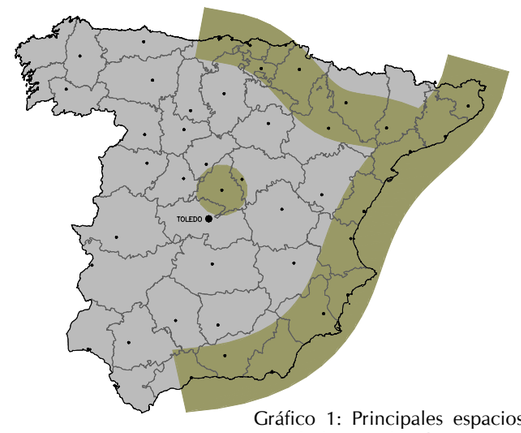


Gráfico 1: Principales espacios económicos nacionales

Someramente se puede afirmar que su localización resulta **algo periférica con respecto a los grandes espacios económicos peninsulares.** Concretamente, respecto al núcleo del área metropolitana de Madrid, se halla a una distancia (de acuerdo a la red de transportes existentes) que va más allá del límite del espacio metropolitano económicamente unitario, entendiendo por este el espacio dentro del cual una proporción mayoritaria de la población realiza sus desplazamientos diarios. Esta situación, no obstante, puede modificarse con la puesta en pie de las nuevas infraestructuras proyectadas que se comentan más adelante.

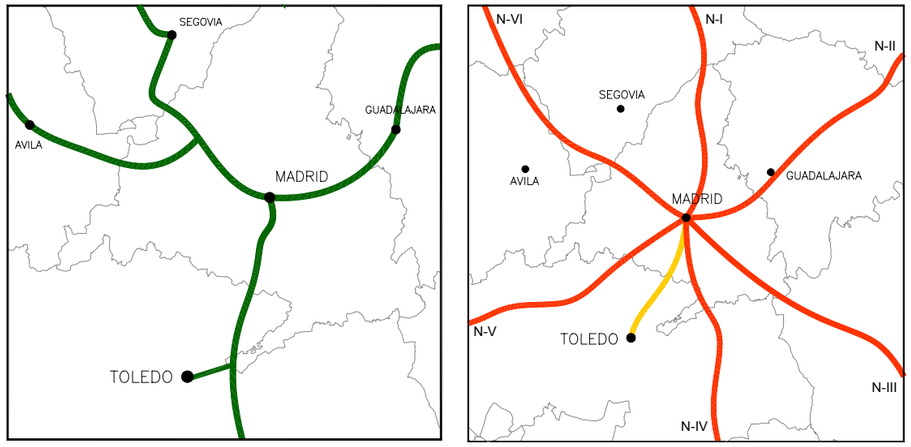


Gráfico 2: Redes centrales de FC (alta velocidad) y de principales arterias

Al efecto de perifericidad contribuye no únicamente la distancia, sino también su **excentricidad actual respecto a la red arterial**, es decir la no-pertenencia a ninguno de los grandes ejes radiales de comunicación, principalmente por carretera, pero también por ferrocarril (AVE), que tienen su origen en Madrid (esta situación va a modificarse con las redes proyectadas que se señalan en otros apartados).

2.1.2 En el ámbito regional: Un liderazgo débil

Por otra parte, tanto la proximidad del área metropolitana madrileña, como la relativa debilidad de las economías regional o comarcal propias del entorno toledano impiden la generación de una **base económica alternativa con cabecera en Toledo**.

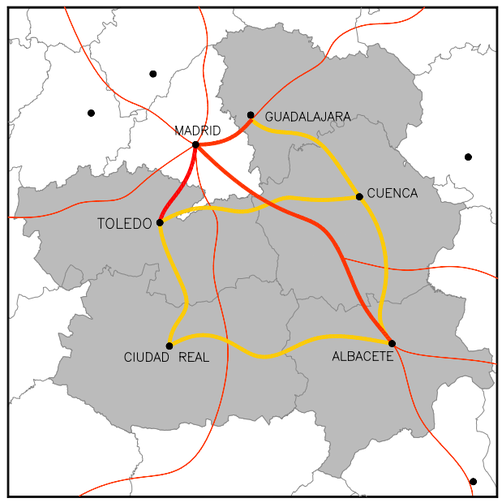


Gráfico 3: Toledo en su entorno regional

En cuanto a la capitalidad regional, su efecto económico, en primer lugar, e, indirectamente, urbanístico, no ha supuesto hasta la fecha un motor de desarrollo significativo. El papel central de Toledo en su región se dificulta por la débil interconexión existente en esta, tanto por carretera como, especialmente, por ferrocarril. Igualmente en este plano se plantean proyectos que pueden modificar sustancialmente la cohesión regional y, en consecuencia, el fortalecimiento de sus propias centralidades.

2.2 ENTORNO TERRITORIAL

2.2.1 El fenómeno metropolitano: Una realidad necesitada de regulación

Toledo es el centro de un espacio con una clara tendencia a la metropolización, detectada ya en los años 90 (ver el informe realizado por J. Barrado en 1994 sobre "la creación del Área Metropolitana de Toledo"). Entendiendo por tal, la existencia de unas interdependencias funcionales, alrededor del núcleo principal de servicios y empleos que constituye la ciudad de Toledo, sobre un área de influencia de difícil definición precisa pero que, orientativamente, se ha delimitado, según se aprecia en los gráficos adjuntos, incluyendo un total de 9 municipios del entorno de Toledo, además del propio.

La metropolización tiene algunas manifestaciones de importancia en términos de desarrollos urbanísticos, entre las que destacan las resultantes del llamado efecto frontera", que, en síntesis consiste en la aparición de nuevas urbanizaciones y núcleos residenciales sobre las áreas contiguas al límite municipal de Toledo, aprovechando condiciones urbanísticas más favorables en los municipios limítrofes, que son ocupadas por población cuya vida se desarrolla fundamentalmente en Toledo[1].

La ausencia de un marco regulador del hecho metropolitano, y/o de figuras de ordenación territorial supramunicipal, que sirvieran para armonizar o coordinar los planeamientos municipales, puede dar lugar, a medio y largo plazo, a distorsiones y disfunciones territoriales graves. El efecto se deja percibir, ya en la actualidad, sobre el límite norte, en la franja contigua de los términos de Bargas y Olías, en la que se ha generado un núcleo poblacional de gran magnitud, que sin embargo adolece de carencias urbanísticas evidentes (servicios, equipamientos, comercios, etc.) por su carácter satélite respecto a Toledo.

Como se aprecia en los gráficos adjuntos, por otra parte, la nueva red arterial proyectada puede tener un efecto cohesionador del sistema metropolitano, reforzando la interdependencia entre los núcleos, lo cual reafirma la conveniencia de establecer un marco de coordinación y regulación metropolitano.

[1] La población de los 9 municipios que se han considerado integrantes del A.M. funcional de Toledo creció entre 1981 y 1998 un 50%, más del doble del crecimiento de la población de Toledo en ese periodo (23,3%).

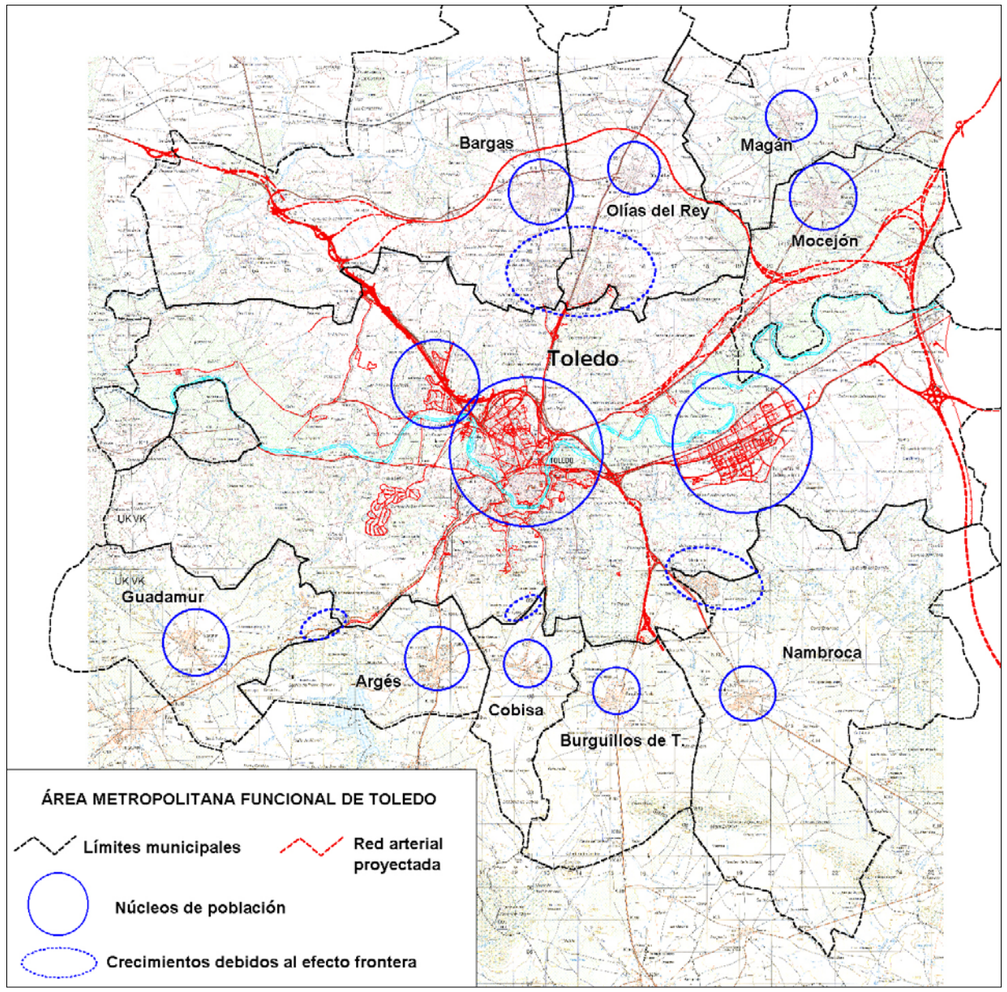


Gráfico 4: Esquema metropolitano 1

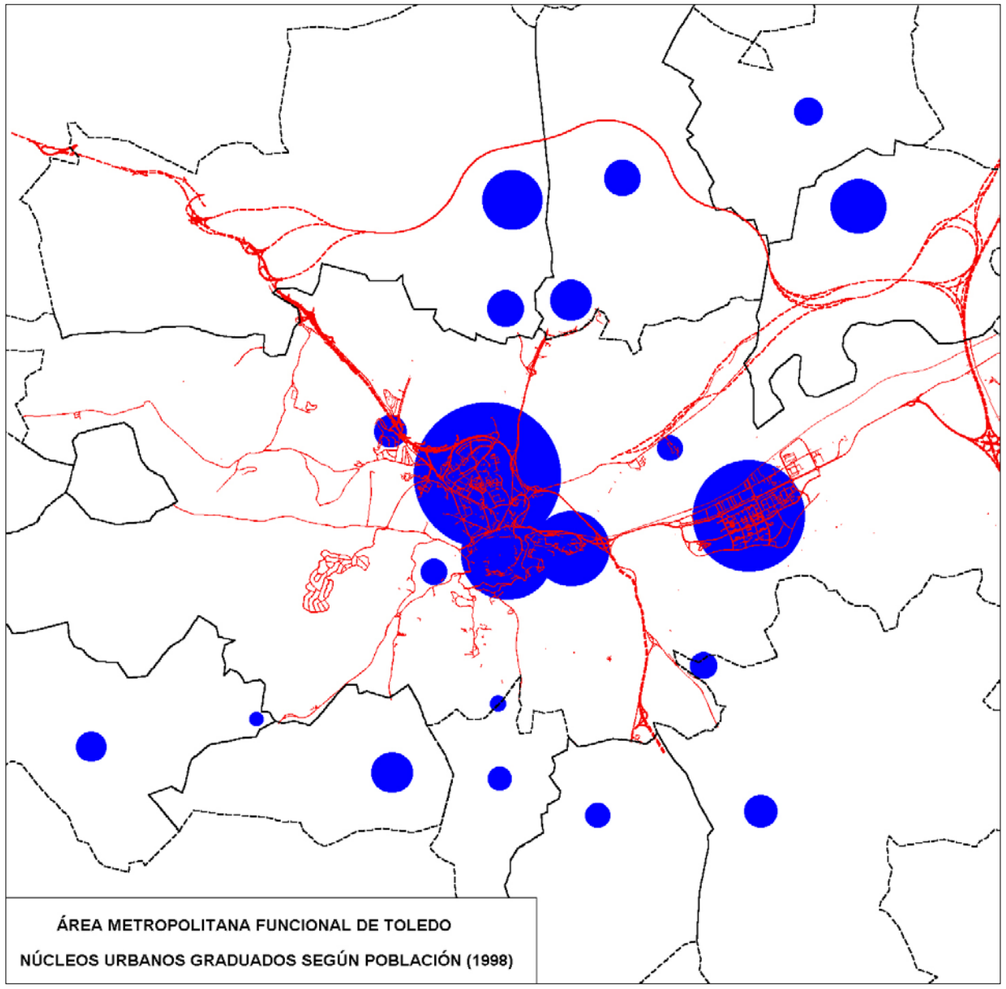


Gráfico 5: Esquema metropolitano 2

2.2.2 El medio físico

En lo que se refiere al soporte físico de Toledo, hay que resaltar, en primer lugar los importantes valores paisajísticos y ecológicos que concurren en buena parte de su extenso término municipal. Medio físico que se divide en tres grandes espacios morfológicos:

- La campiña ocupa la franja más septentrional del término, fundamentalmente los suelos situados al Norte del cauce del río Tajo, aunque también una parte de los situados al Sur, en la zona del actual Polígono de Benquerencia. Está dominada por cultivos leñosos, dehesas y matorral, con pendientes de pendiente intermedia y numerosos cauces pequeños que contribuyen a la erosión de estos suelos.

- El cauce y vegas del Tajo, que ocupa la franja central en sentido longitudinal Este-Oeste, compuesta de terrenos aluviales y terrazas bajas, con pendientes muy suaves, ocupadas en general por labores de regadío.

- En la franja Sur, la meseta cristalina, con pendientes fuertes en las que se combinan los cultivos leñosos y dehesas con los encinares y el monte denso.

Sin embargo este entorno está sometido a presiones y actuaciones puntuales negativas, que se han incrementado en los últimos años, especialmente en el entorno próximo a la ciudad, entre las que cabe destacar las siguientes:

- Graveras y escombreras, en algunos casos ilegales, y que en general incumplen con la obligación de restauración de los suelos tras la extinción de la actividad.

- Contaminación de acuíferos, asociada en muchos casos a las actividades anteriormente señaladas.

- Deforestación de la vega, por talas y falta de reposición, en especial en las riberas fluviales, a pesar de las condiciones idóneas que para el arbolado presentan estos suelos.

En el siguiente gráfico (tomado del trabajo previo al PG "Estudio y propuesta de ordenación y control ambiental", Jaime Plaza, 1999) se señala la localización de algunas de las instalaciones o actividades inadecuadas situadas en el entorno de la ciudad y de las principales vías de comunicación.

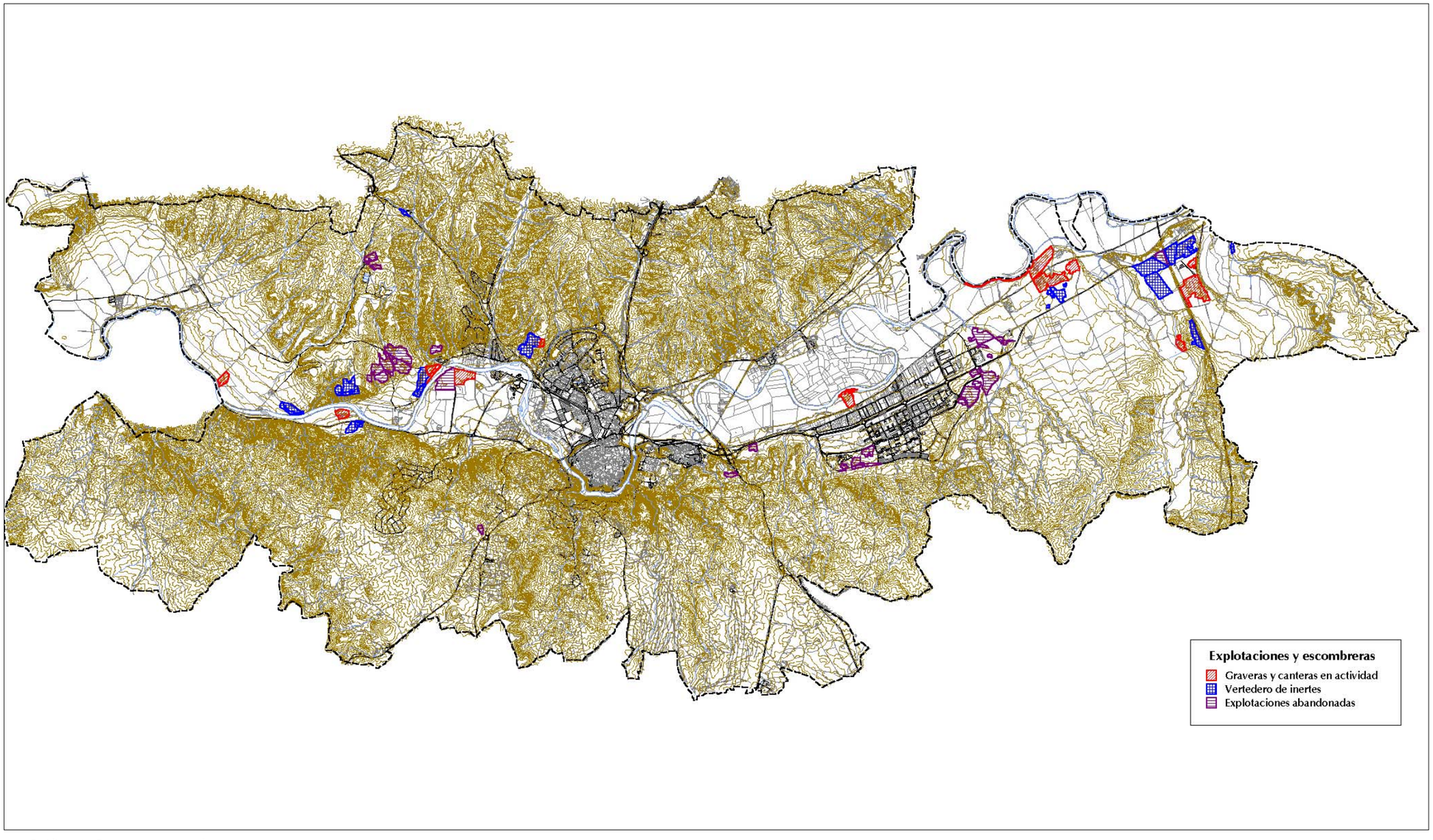


Gráfico 6: Graveras y escombreras

2.3 ESTRUCTURA URBANA

2.3.1 Factores geográficos

En lo que se refiere a su estructura territorial, hay que señalar en primer lugar las especiales **condiciones geográficas** de Toledo, que establecen unas serias dificultades de partida en términos de crecimiento y conectividad, como resultado de la combinación del relieve y la hidrografía: La ciudad histórica, encaramada a su espectacular enclave topográfico, y la traza del Tajo que envuelve en un apretado abrazo a la ciudad, conforman un espacio central fragmentado que dificulta la permeabilidad con un territorio que se completa con la cuenca del Tajo y su riqueza agrícola, y las laderas de monte y dehesa que ascienden a sus costados. Todo ello conforma un entorno de tanto valor paisajístico como difícil para urbanizar y articular.

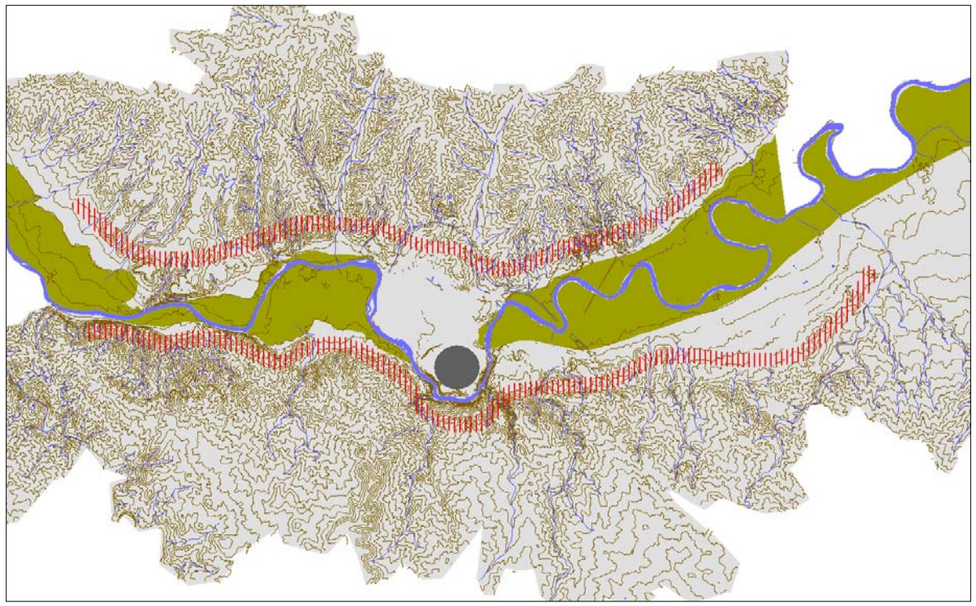


Gráfico 7: Esquema territorial

En los últimos años se han promovido **desarrollos urbanísticos en contra de los condicionantes naturales**, que sugieren, como direcciones naturales de expansión de Toledo, las zonas más bajas, ocupando por el contrario suelos de difícil urbanización y conexión, apoyando las decisiones de crecimiento más en los factores de propiedad del suelo que en los de su idoneidad urbanística.

2.3.2 Desarticulación entre tejidos urbanos y carencia de sistemas estructurantes adecuados

2.3.2.1 Un puzzle de piezas sin encajar

Con independencia de estos condicionantes naturales, dentro de la propia estructura urbana destaca la **desarticulación entre sus piezas o tejidos urbanos**, como resultado de un desarrollo urbano que en general ha carecido de un sistema viario y de espacios libres vertebrador, en un todo coherente, o, lo que es equivalente, por la falta de un esquema ordenador previo en el que cada actuación se insertase.

Estas deficiencias se traducen en el trazado de la ciudad moderna, en la que los diferentes barrios, correspondientes a procesos históricos y morfologías urbanas diversos, se conectan con dificultad, y en los que no se reconoce una jerarquía viaria y espacial que sirva de sistema maestro. Ejemplos destacados de esta **discontinuidad de la trama básica de espacios libres y viales** de conexión y cosido urbano son:

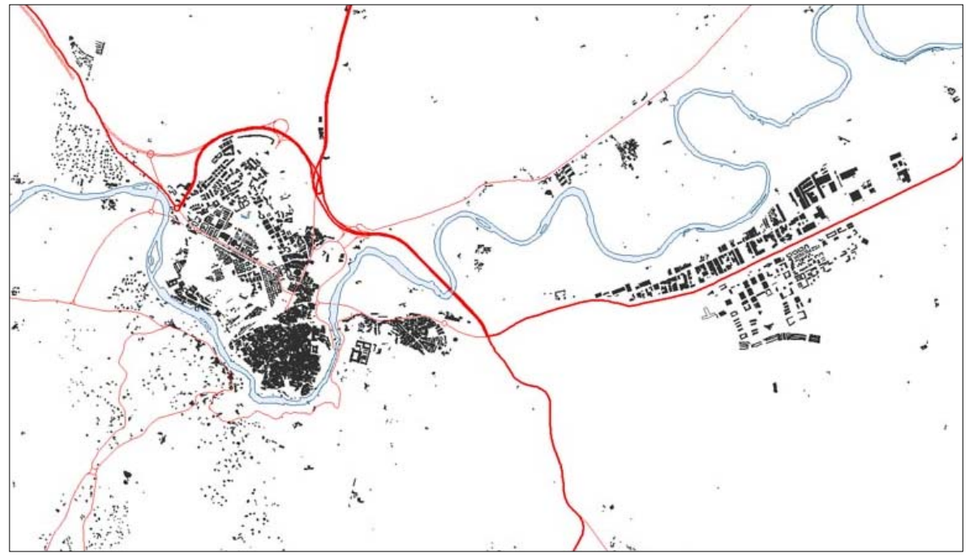


Gráfico 8: Esquema de asentamientos y red arterial

- Avenidas de Barber y de Europa, vías que constituyen los radios longitudinales vertebradores del ensanche y que, paradójicamente, solo disponen de aperturas hacia el Este,
- Las salidas de un barrio de la dimensión de Buenavista que, en sentido Oeste solo se encauza a través de la glorieta de Ávila, punto negro de tráfico.
- Y, a escala más amplia, la débil conectividad en sentido Este-Oeste, especialmente deficitaria entre el Polígono y Santa Bárbara, y entre estos dos barrios y la ciudad de Toledo.

A esta falta de articulación e integración urbana ha contribuido también, en alguna medida, la **localización de algunos equipamientos, piezas dotacionales y espacios libres**, que bien por su dimensión, o por su falta de acoplamiento a la trama viaria del entorno, **generan nuevas rupturas en los sistemas de conexión**. Este es el caso del Parque de las 3 Culturas, de algunas actuaciones en el área de Salto del Caballo, o de la pieza urbana constituida por el Cementerio más el Centro de Formación Profesional y el resto de instituciones situadas sobre las Avenidas de Francia y Europa.

El resultado conlleva problemas no solamente funcionales, sino también perceptivos y de calidad de paisaje urbano, e incluso, en ciertos casos, de segregación social/espacial de determinadas áreas.

2.3.2.2 Modelo extensivo de urbanización

En algunas piezas urbanas y, sobre todo en todas las suburbanas, se introducen modelos de ocupación del espacio muy extensivos, en base a unas **densidades residenciales bajas**, que tienen el triple efecto de encarecer los servicios y la urbanización, ocupar mucho suelo, y, finalmente, dificultar la formación de un paisaje y diversidad auténticamente urbanos.

En el caso de las **urbanizaciones suburbanas** estos efectos parecen inevitables dado el modelo residencial adoptado, aunque desde el punto de vista de los intereses globales de la ciudad debe reconsiderarse su expansión, por los costes ambientales y paisajísticos que a la larga imponen.

En otros tejidos que, por el contrario, tienen una clara vocación urbana el fenómeno señalado de baja densidad residencial dificulta su adecuada maduración como ciudad, lo que es en concreto el caso, entre otros, del **Polígono Residencial de Sta. Mª de Benquerencia**. Hay que señalar que la actual situación es en parte producto de una visión urbanística caduca, que favorecía las bajas densidades residenciales hasta unos niveles que hoy se consideran insostenibles e inadecuados. Esta anterior visión se manifiesta en las normas y criterios del PG vigente y en el propio planeamiento del Polígono.

Mención aparte merece el sector de **Los Cigarrales**, que corresponde a una forma de residencia de campo tradicional de las clases pudientes toledanas, en el entorno SurOeste la ciudad, sobre las laderas opuestas del río Tajo. Se trata en este caso de una parte de la historia de esta ciudad, a abordar sobre todo con una óptica proteccionista.

2.3.2.3 Carencia de un sistema estructurante equilibrado de centralidades

Otro efecto de esta forma de crecimiento urbano en piezas inarticuladas, es la carencia de un **sistema de centralidades jerarquizado, territorialmente equilibrado y funcional**. De hecho solo existe en Toledo un centro de servicios y comercio claramente especializado que es el **casco antiguo**, mientras que en las diversas barriadas extramuros, los ensanches y el polígono, se pueden identificar ciertas áreas de mayor concentración de las actividades terciarias características de los espacios centrales, pero no una organización racional y deliberada de áreas de centralidad de rango adecuado a las demandas sociales existentes en los nuevos barrios de Toledo.

2.3.2.4 Bifocalidad imperfecta

Caso particular más destacable de esta fragmentación espacial de la ciudad es el del **Polígono de Sta. Mª de Benquerencia**, que representa actualmente, en términos de población, un 25% del total municipal[1]. Su crecimiento, hasta el nivel de colmatación actual (en torno al 75% de su techo previsto) ha supuesto la consolidación de un modelo urbano bipolar, en el que frente al núcleo principal configurado por la ciudad tradicional con sus ensanches al norte, se alza un núcleo secundario, espacialmente segregado, que carece de las dimensiones, competencias administrativas, diversidad tipológica y social, y la distancia al núcleo principal, como para poder funcionar de forma plenamente autónoma, pero que tampoco presenta el grado de conectividad e integración con aquel como para poder considerarse como un barrio más dentro de un todo.

Esta situación tiene algunos efectos negativos claros, en primer lugar el **escaso rango urbano del polígono**, que mantiene un carácter subordinado y una cierta uniformidad social. La asociación del polígono residencial público, desde su propia génesis, al polígono industrial, así como la separación de ambos respecto a la ciudad "noble" y representativa, y, por último, su alta especialización social debida a la ausencia de otro tipo de vivienda que la de protección, han favorecido la visión del Polígono, en tanto que núcleo residencial, como **un espacio segregado y secundario**, efecto que se ve reforzado por la discontinuidad, "la tierra de nadie", interpuesta entre el mismo y la ciudad.

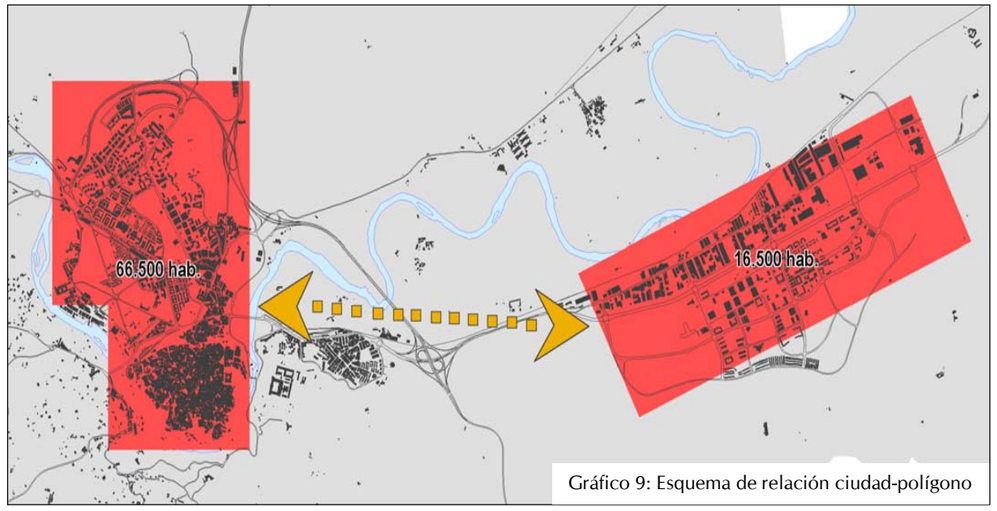


Gráfico 9: Esquema de relación ciudad-polígono

[1] 16.524 habitantes en el polígono frente a un total de 66.159, según el Padrón de 1998.

2.3.3 Insuficiencia y congestión de la red viaria estructurante

Dentro de los problemas antes citados respecto a los sistemas estructurantes, merecen ser destacados los relativos a la red viaria, pudiendo afirmarse que la ciudad está cosida por **una red débil y escasa** que presenta importantes cuellos de botella, en particular:

- la **conexión ciudad - polígono** cruzando el río, a través de un único punto por el que transcurre una mezcla de tráficos locales y de paso;

- los **tráficos Este - Oeste** dentro de la ciudad, que solo tienen dos alternativas: O bien la variante norte o bypass, o bien la Avda. de la Cava - Ronda del Granadal (vía de borde del casco histórico). En el primer caso puede obligar a unos recorridos superiores a los necesarios, y en el segundo carga el borde del casco con unos flujos que exceden la capacidad del viario y deterioran medioambientalmente un entorno histórico y arquitectónico valioso;

- y los **accesos exteriores principales**: Ctra. de Ávila y La Peraleda, al Oeste; y Ctra. de Madrid, en dirección Norte. En el primer caso a través de un nodo claramente insuficiente como el de la Plaza de Ávila, sobre el que bascula la totalidad de los tráficos en ese sector. En el segundo caso los tráficos tienden a cargar sobre la Puerta de Bisagra y los ejes que en esta confluyen.

Esta congestión complica la vida de una ciudad sometida a unos flujos más altos de los que corresponden a su dimensión, debido a su doble condición de ciudad monumental y capital regional. Y además tiene un efecto medioambientalmente negativo (ruidos, contaminación, etc.).

Otra fuente de problemas de tráfico viene dada por la **superposición de los usos urbanos y interurbanos en diversos tramos de la red** (ver Documento Previo de Diagnóstico Urbanístico), como son los casos del tramo al Este del casco de la N-401, todo el trazado de la N-400 (carretera Toledo - Cuenca) desde Azarquiel al final del Polígono, o la N-403 (ctra. Toledo - Ávila) entre el casco y Vistahermosa.

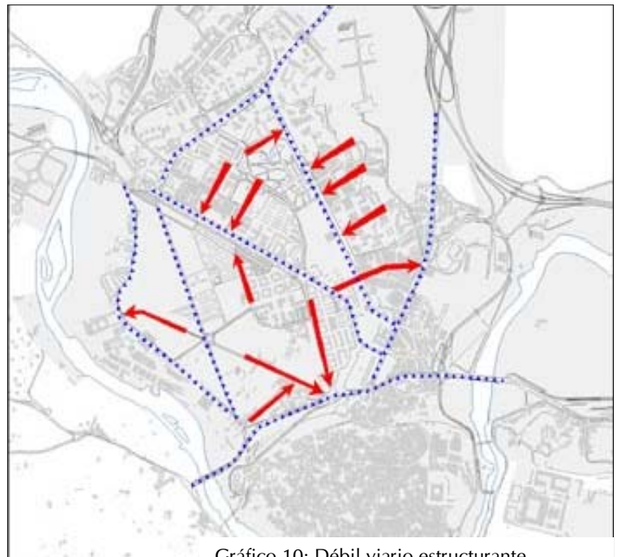


Gráfico 10: Débil viario estructurante

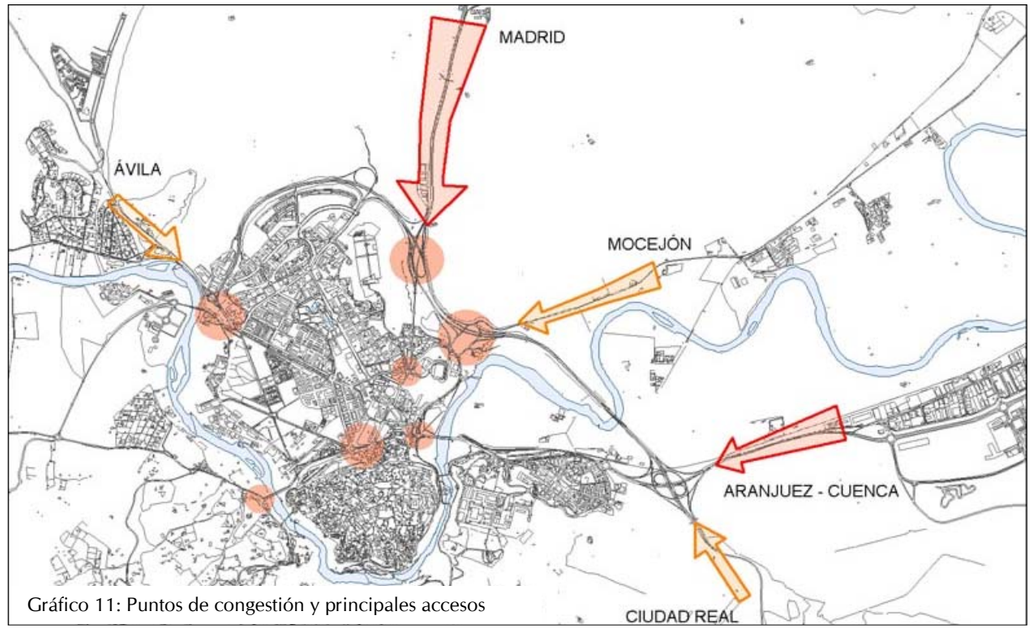


Gráfico 11: Puntos de congestión y principales accesos

2.3.4 Disponibilidad de suelo urbanizable

Indudablemente uno de los objetivos centrales del planeamiento general es regular adecuadamente el mercado del suelo urbanizable, atendiendo tanto a las necesidades reales del mismo, derivadas de la dinámica social y económica, como a la preservación de los valores culturales y naturales del territorio.

En lo que se refiere, en particular, a la **disponibilidad de suelo urbanizable residencial**, del diagnóstico realizado se deduce que existen algunos problemas de rigidez de la oferta. Concretamente, se detecta una polarización entre, en un extremo, la oferta correspondiente al Polígono, VPO estricta, y, en el otro extremo, la oferta de vivienda unifamiliar en baja densidad, mientras que entre ambos se constata una oferta relativamente escasa de vivienda de calidad y precio intermedios. Este fenómeno puede estar relacionado no solamente con una cierta escasez de suelo clasificado/calificado apto, sino también con unas determinadas características de la estructura de propiedad del suelo, que, en el caso de Toledo, se halla muy concentrada.

Y también con las formas de gestión de la actividad urbanizadora, formas no sujetas al cumplimiento de determinados plazos y compromisos de actuación, establecidos en el planeamiento y en la propia legislación urbanística, sino a decisiones unilaterales de la propiedad del suelo. Este fenómeno no se refiere únicamente al suelo privado sino también al de carácter público que en Toledo, con la existencia del Polígono, adquiere una gran importancia.

En cuanto a otros usos del suelo, en el caso del suelo para uso **terciario**, existe una mayor flexibilidad de obtención o calificación, por su compatibilidad con otros usos, y existe ade-

más una reserva relativamente amplia, especialmente en el Polígono y zona de Contacto. En el caso del suelo **industrial** se detecta, en cambio, un cierto agotamiento de existencias, en particular una falta de diversificación de la oferta que se concentra exclusivamente en el Polígono.

3 TENDENCIAS DE CAMBIO

3.1 CAMBIOS EN LOS CONDICIONANTES TERRITORIALES

Grandes proyectos para mejorar la posición estratégica de Toledo: Una oportunidad de remodelación urbana, y una fuente de tensiones urbanizadoras desordenadas.

3.1.1 Proyectos de importancia estratégica para el Toledo del siglo XXI

Se encuentran en proyecto **importantes actuaciones infraestructurales** que pueden modificar sustancialmente el modelo territorial:

- **Tren lanzadera** Madrid - Toledo (el llamado *AVE* de Toledo)
- **Autopista de peaje** Madrid - Toledo
- **Autovía de Castilla - La Mancha**
- **Autovía de Los Viñedos**

Los efectos urbanísticos a medio plazo de estas infraestructuras, que persiguen la mejora de la conectividad de la ciudad con el exterior, en especial con Madrid, pueden ser importantes, si bien en este momento se desconocen, de entrada, las características precisas del servicio que van a prestar, en términos de tiempos de recorrido, tarifas, conexiones y enlaces, etc. Por esta razón difícilmente se pueden hacer predicciones serias de su posible impacto en el comportamiento de las decisiones de localización residencial y de las actividades económicas en el espacio castellano-manchego, que son los elementos fundamentales a la hora del planeamiento.

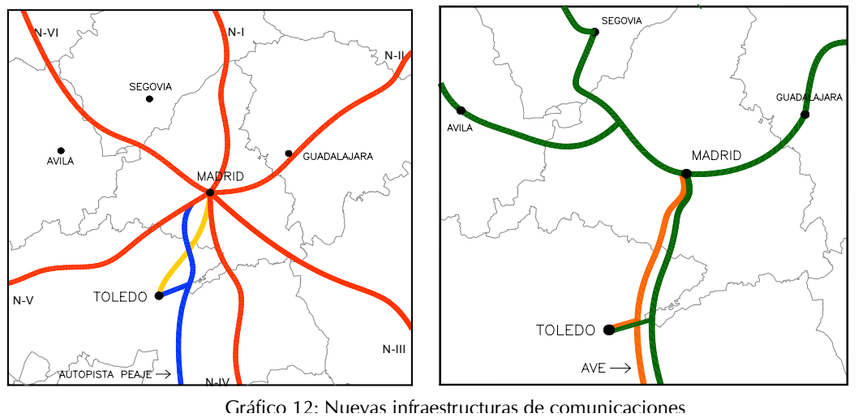


Gráfico 12: Nuevas infraestructuras de comunicaciones

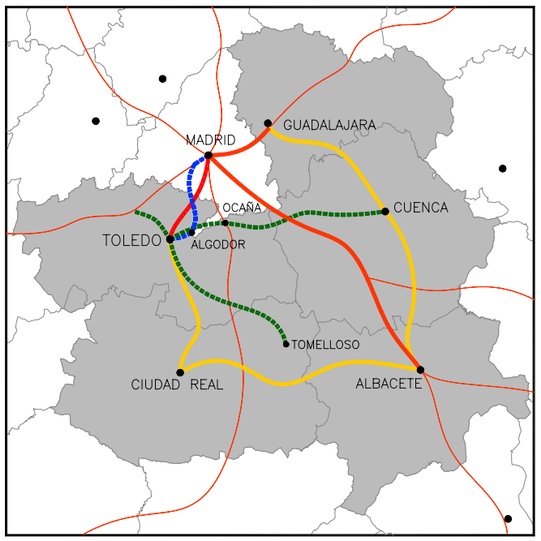
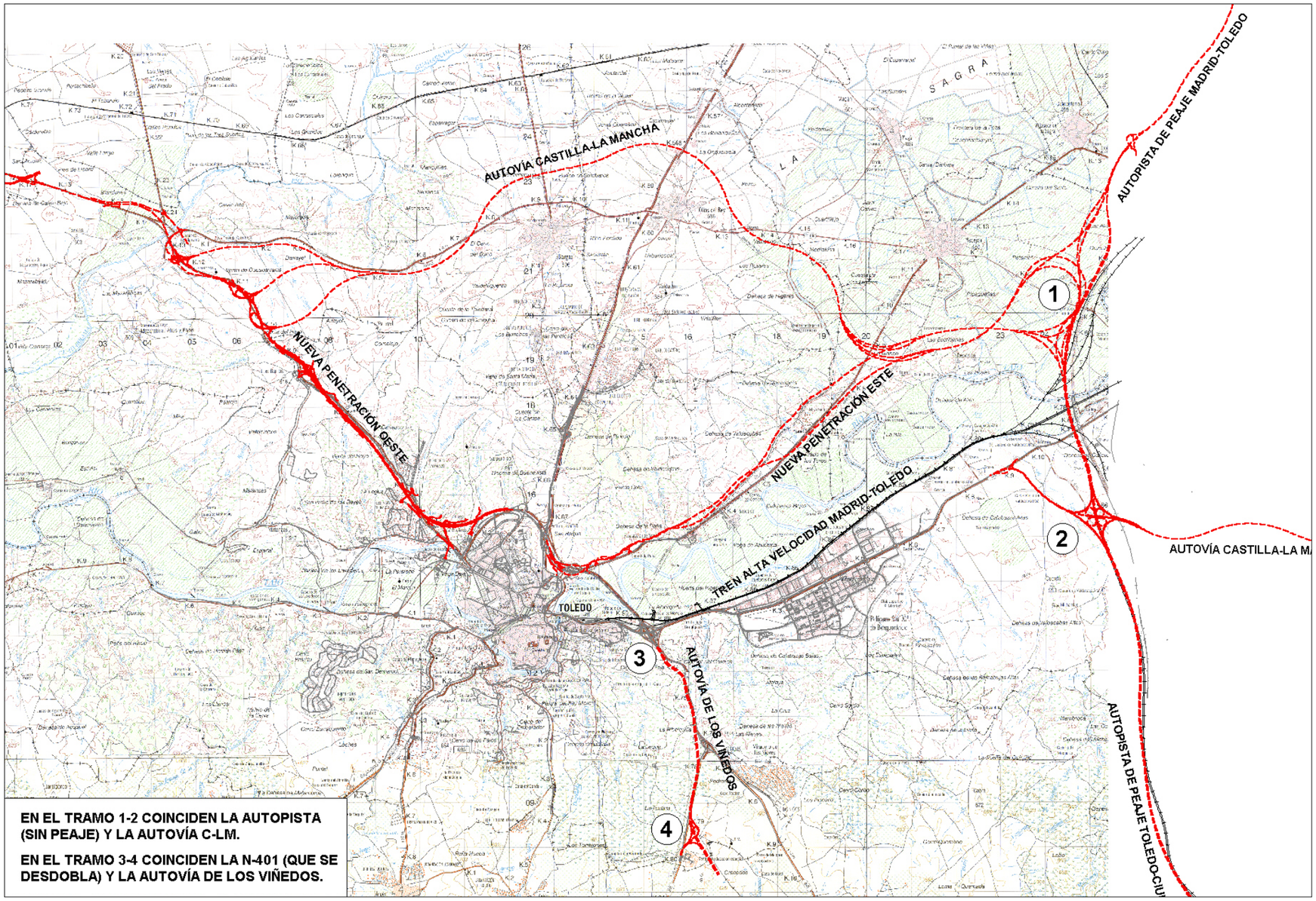


Gráfico 13: Nueva red arterial regional

Únicamente se puede afirmar que, con independencia de las condiciones precisas de explotación de las mismas, esta nueva y potente red de comunicaciones **va a mejorar sustancialmente la posición relativa de Toledo tanto respecto a su región natural y política, como respecto al espacio económico central madrileño**. Asimismo se deben avanzar algunas reflexiones, para su en consideración en la elaboración del POM, derivadas de la puesta en marcha de estas actuaciones a un plazo previsiblemente corto o medio, que se desarrollan en los siguientes apartados.

Gráfico nº 14: Esquema de Nuevos Accesos a Toledo



3.1.2 Nuevas oportunidades y riesgos

- Por una parte, en términos de **inducción del crecimiento económico e inmobiliario**. Este efecto puede depender de diversos factores difíciles de predecir, tales como el atractivo que pueda añadir a Toledo como localización potencial de determinadas actividades industriales o tecnológicas de peso. O bien, por mencionar solamente otra posibilidad, la capacidad de esas nuevos medios de comunicación de inducir cambios significativos en la viabilidad de Toledo como residencia permanente para población que trabaja en el sur del área metropolitana madrileña.

  Aunque, evidentemente, cualquier efecto en este sentido viene condicionado no únicamente por cambios como los previstos en la posición geográfica relativa, sino también **por factores coyunturales o de ciclo económico**, que pueden tanto ralentizar como acelerar las decisiones derivadas de aquellos. Y, además, resulta decisiva la **acción de los poderes públicos** que pueden operar como motor acelerador de procesos de dinamización de ese tipo, si apoyándose en la mejora de los medios de acceso y transporte impulsaran decisiones de alto impacto económico regional o local.

- Pero por otra parte, las nuevas infraestructuras pueden **favorecer las tendencias a una mayor dispersión del modelo de asentamientos**, por la entrada en carga de los suelos próximos a los nuevos nodos o ejes de comunicaciones, agravando los problemas antes señalados, de colonización del espacio natural del entorno de la ciudad.

- Estas actuaciones ofrecen también la oportunidad, a corto plazo, de aprovechar su efecto en la **conformación o remodelación de algunas piezas urbanas**, especialmente las áreas de entrada a la ciudad y los nodos de intermodalidad de transportes, apoyándose en elementos como:

  → El desdoblamiento de la carretera de Ávila, mediante la autovía de Castilla - La Mancha en su tramo al Oeste de la ciudad (entre Buenavista y Vistahermosa), y el nuevo acceso que abre hacia la Peraleda;

  → La nueva entrada provocada por la autovía desde la autopista de peaje (en un probable trazado sensiblemente paralelo a la CM-4001 (Ctra. de Mocejón);

  → O la nueva estación del "AVE" (tren lanzadera).

3.1.3 Ajustar estos proyectos en un orden general

Estas oportunidades de intervención para la mejora de piezas estratégicas de la ciudad **ha de ser aprovechada justamente en el actual proceso de revisión de planeamiento general**, para lo que se plantea en primer término la tarea de obtener la información más actualizada y detallada posible de los proyectos en curso, y, además, la realización de las gestiones y negociaciones oportunas, en el marco de la **Concertación Interadmnistrativa**, para proponer en su caso las correcciones o matizaciones necesarias, con vistas a asegurar su coherencia con el modelo territorial y urbano deseable para Toledo.

En síntesis, **estas infraestructuras ofrecen nuevas oportunidades a Toledo**, tanto en términos de mejorar su posición en el espacio económico, y por lo tanto sus opciones de desarrollo, como en cuanto a mejorar o generar determinadas piezas o redes urbanas. Pero al mismo tiempo, el planeamiento ha de establecer las **medidas que eviten posibles efectos inducidos perversos** como la incorporación al proceso urbanizador de suelos paisajística o medioambientalmente inapropiados, o la introducción de distorsiones al modelo, todo lo cual exige en primer lugar un modelo de ordenación territorialmente coherente, pero también, lógicamente, mecanismos de control, gestión y negociación posteriores adecuados.

3.2 PROYECTOS URBANOS

Un conjunto importante de operaciones en marcha, que señalan tendencias y oportunidades, y deben ser integradas y ajustadas en una ordenación global

En la actualidad la ciudad de Toledo es objeto de una serie de **actuaciones urbanísticas de importancia**, ya sea iniciadas, en proyecto o en fase solo de estudio, algunas de las cuales han de tener un impacto significativo en su fisonomía y funcionamiento, y que se suman en su efecto transformador a las grandes actuaciones infraestructurales que se han señalado en el apartado anterior. Al igual que sucede con estas, las intervenciones interiores a la ciudad, en este periodo, **deben conocerse e integrarse, con los ajustes que procedan, en la elaboración del POM**.

De estas actuaciones se pueden destacar, por su transcendencia urbanística, las siguientes:

3.2.1 Zona de Contacto y áreas terciarias en el Polígono

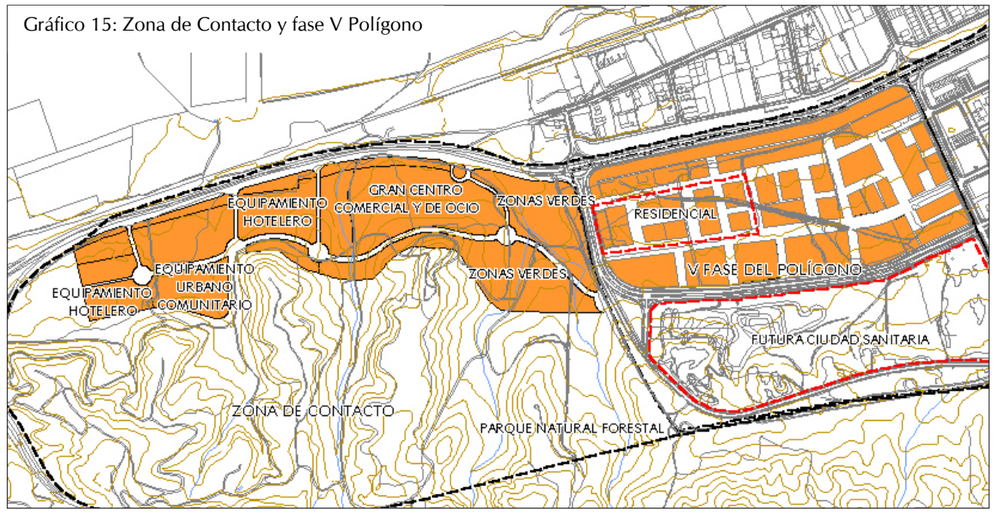
Está en marcha la realización de una **importante área comercial y dotacional** en la llamada Zona de Contacto (suelo de transición entre el Polígono de Benquerencia y Sta. Bárbara), con un gran centro de ocio y comercio como elemento principal, que se completará, de acuerdo al planeamiento correspondiente, con un amplio espacio libre público.

Por otra parte, en el sector Oeste del propio Polígono (manzanas al norte de la Avda. Río Boladiez de la fase V), se halla bastante avanzado el proceso de ocupación de las parcelas con destino a usos terciarios, principalmente institucionales (sedes administrativas y equipamientos sociales), y está en revisión su ordenación con nuevas propuestas que reintroducen los usos residenciales en este sector.

Por otra parte, al sur de la Avda. Boladiez, en la misma fase V, se ha decidido la implantación de la nueva **Ciudad Sanitaria**, equipamiento de rango regional de enorme impacto tanto desde el punto de vista asistencial como urbanístico, cuyo proyecto está en fase de elaboración.

Estos procesos marcan una tendencia de fuerte transformación, a corto plazo, de este espacio de importancia estratégica en la conformación del modelo territorial de Toledo, en particular de cara a atajar el fenómeno ya señalado de bipolarización, o incluso bisección, de la ciudad. Es el momento de revisar las previsiones al respecto, desde una visión más amplia que tenga en cuenta las necesidades globales de la ciudad y los objetivos de re-equilibrio territorial e integración urbanística perseguidos.

Gráfico 15: Zona de Contacto y fase V Polígono



3.2.2 Área de la Estación de FFCC

La operación en curso, mediante Convenio RENFE/Ayuntamiento, va a alterar sustancialmente un sector que constituye un nodo, o casi cuello de botella, fundamental en la definición de las condiciones de continuidad de la ciudad, en el sentido longitudinal Este - Oeste.

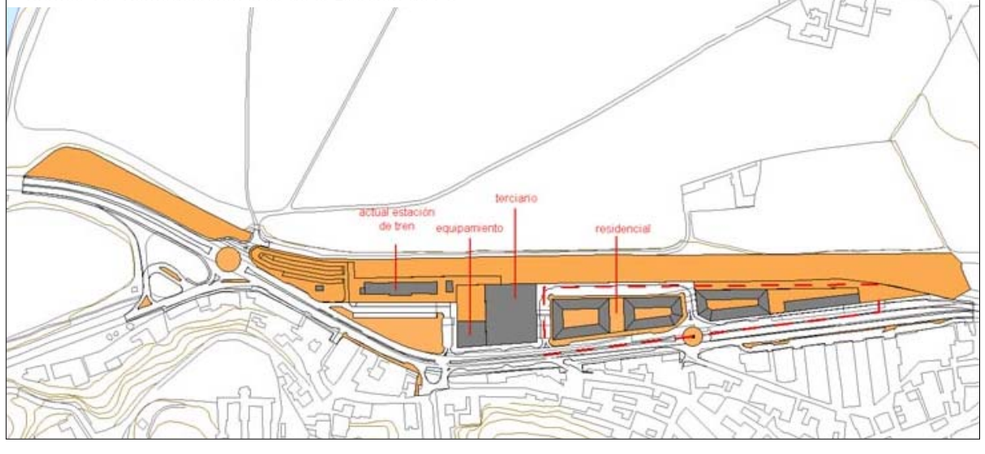
Esta actuación modifica los parámetros de la ordenación del área norte del barrio de Sta. Bárbara que además de nexo entre el Este y el Oeste, plantea otros retos a la ordenación del POM, tales como la mejora de la fachada ferroviaria, la adecuación ambiental y paisajística del viario de conexión, junto a la solución a los tráficos de paso, el diseño del borde urbano de fachada a la vega alta, etc.

Al igual que en el caso de la Zona de Contacto, se trata de un **espacio de importancia crítica para el fortalecimiento de los sistemas estructurantes y de conexión territorial**, además de para la mejora urbanística del propio barrio de Sta. Bárbara. Barrio que actualmente se encuentra cortado del espacio ferroviario por una vía rápida que, sin embargo, por su localización urbana tiene vocación de calle.

La ordenación de este espacio está, por otra parte, condicionada por la vía del **AVE** (o tren lanzadera equivalente) proyectada y nueva estación correspondiente, contiguas o superpuestas a las actuales infraestructuras ferroviarias. Estas instalaciones constituyen parte del área estratégica de nexo entre la ciudad y el Polígono, pero, además, la propia estación del AVE, dada la importancia del servicio de comunicaciones que canalizará, tenderá a convertirse en **un punto de centralidad de primer rango**.

Por estos motivos la ordenación aprobada en este área debe ser sometida a revisión desde la óptica del POM, y a la luz del resto de factores territoriales concurrentes.

Gráfico 16: Remodelación área de la Estación de FC



3.2.3 Zona Este del ensanche urbano

En este sector se están diseñando algunas **operaciones singulares de carácter emblemático**, orientadas a mejorar tanto la primera imagen de la ciudad que reciben sus visitantes, como las condiciones y servicios que se les ofrecen para el disfrute de la visita, o para la realización de actividades culturales y congresuales. En concreto en esta línea están los proyectos (en diferente grado de concreción en la actualidad) de **Palacio de Congresos y Exposiciones**, y accesos peatonales al casco en el sector que abarca desde el Parque de Granadal al Miradero, por una parte, y por otra el proyecto de creación del Centro de Acogida de Visitantes en el actual emplazamiento de las pistas de atletismo (la parte no ocupada ya por el centro de Bomberos).

Señalan una voluntad municipal de **adecuar la entrada principal a la ciudad** a la importancia de esta y a una proyección de futuro de Toledo como centro turístico cultural y de servicio. El POM debe partir de estos elementos para integrarlos en una visión global del sector Este de la ciudad, en la que además hay que considerar aspectos como la conectividad con el resto de los barrios, la puesta en valor de los parques recientemente realizados, y la oferta de un conjunto de servicios al visitante de mayor alcance y ambición.

Estos proyectos se añaden a las actuaciones ya realizadas en el sector de "Salto del Caballo", de carácter dotacional, concretamente el Campo de Fútbol, pistas de atletismo, Polideportivo y Piscinas, y Parque de Bomberos, a los que al parecer se va a añadir un nuevo campo de fútbol sobre la pista de atletismo. Además del Parque del Crucero, incluyendo su ampliación hacia la Avda. de Castilla para conectar por encima de esta con el Parque de Safont. En conjunto resultan una serie de actuaciones que, si bien cada una en sí misma resuelve necesidades reales dotacionales, parecen carecer de un esquema director de urbanización común, por lo que dan lugar a un gran espacio **carente tanto de las adecuadas conexiones con el entorno como de un viario interior de armazón**, lo que, unido a las condiciones topográficas y barreras existentes (Ctra. de Mocejón por el norte, Avda. de Castilla La Mancha y río al Este,

fuerte depresión del terreno al sur...), contribuyen a su escasa permeabilidad e integración con la ciudad.

A ello se añade la existencia de un **nudo arterial de primera magnitud** (el "rotor") que distribuye diversos tráficos tanto urbanos (entre el norte del ensanche y el Polígono) como de paso, y cuyo diseño, tanto desde el punto de vista funcional como urbanístico y paisajístico, es claramente mejorable. Hay que tener en cuenta que este nudo se prevé que canalice, además, tanto nuevos accesos interurbanos (nueva penetración Este, desde la futura autopista), como nuevos enlaces urbanos de primera importancia propuestos en este documento: Nueva vía Este-Oeste hacia Avda. de Europa con nudo intermedio en Avda. Madrid; nuevo acceso sobre el río hacia Sta. Bárbara-Polígono (posible trazado alternativo de la N-400).

Además existe el proyecto de tunelización de los recorridos Este-Oeste en la zona de **Puerta de Bisagra**.

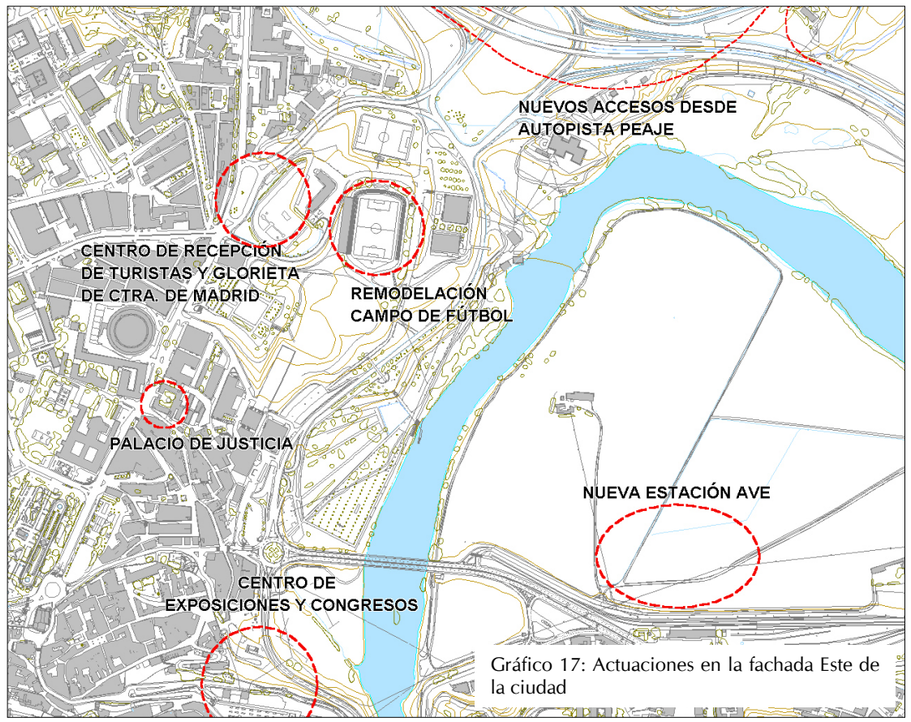


Gráfico 17: Actuaciones en la fachada Este de la ciudad

Este "rosario" de intervenciones sobre la fachada Ese se complementan con la futura **estación del AVE**, próxima a la actual estación de FC, que va a desplazar más aún hacia el Este el centro de gravedad de entrada a Toledo. En suma, este sector juega un papel crucial tanto en la configuración de la nueva imagen de Toledo, como en la resolución de diferentes retos de accesibilidad y vertebración territorial.

Todo ello está reclamando un enfoque global que, precisamente, es ahora, a través de la redacción del POM, el momento y proceso idóneos para definir. En conjunto de lo que se trata es de diseñar la futura nueva **Puerta de Toledo**, integrando la sucesión de propuestas en un

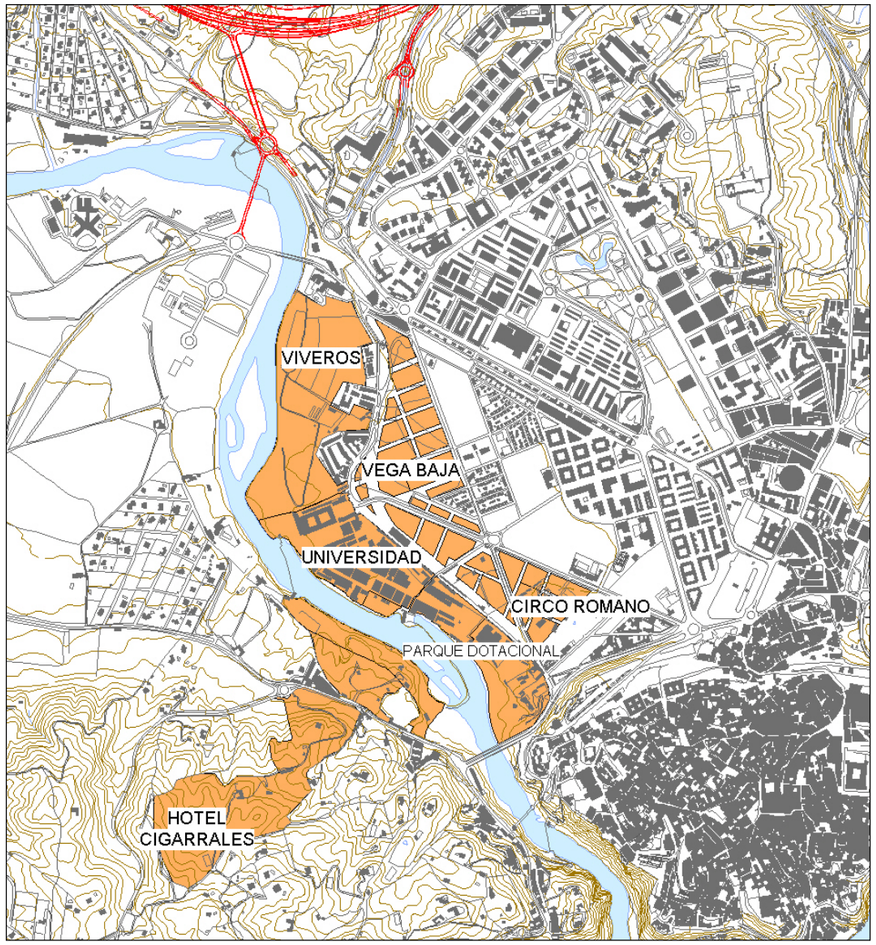


Gráfico 18: Proyectos existentes al Oeste de la ciudad

esquema coherente, y complementándolo con otra serie de actuaciones, infraestructuras y servicios.

3.2.4 Ensanches del Oeste y nueva fachada del río

Es sobre la cuña Oeste, entre el actual ensanche y el río, espacio hasta ahora en gran medida virgen por su afección a Defensa y a otras instituciones, sobre la que se están organizando las mayores **transformaciones de la ciudad**, al menos en términos de cantidad de suelo. Un conjunto de operaciones, en diverso grado de maduración, van a suponer un cambio sustancial del Toledo moderno con el surgimiento de nuevos barrios residenciales, grandes dotaciones, nuevas vías de comunicaciones y accesos, y la apertura de una **nueva fachada de Toledo al**

río, en la perspectiva de su integración en la ciudad, gracias, además, a la mejora de las conexiones entre las dos márgenes.

Entre estas actuaciones cabe destacar: La U.A. **"Vega Baja 1"**, que ocupará todo el arco comprendido entre Mas de Ribero y la Fábrica de Armas - Viveros; la U.A. **"Circo Romano"** completando o ampliando aquella; la ordenación y urbanización de los **Viveros** (en una fase más preliminar de estudio que las anteriores); la ampliación y rehabilitación integral de las instalaciones de la **Universidad** en la Fábrica de Armas; la remodelación del sector de esta no ocupado por la Universidad, con destino a dotaciones culturales y científicas ("Parque dotacional del Tajo"); e incluso el salto del río con la conversión de los **Polvorines** en espacios libres públicos y dotaciones deportivas, a lo que se ha de unir la ordenación de la zona actualmente residual del Cristo de la Vega. Y en un futuro próximo, el desarrollo del sector 2 de Vega Baja y la remodelación del Poblado Obrero, al Este de Mas de Ribero.

Es indudable que este conjunto de intervenciones y oportunidades, vertebradas por una nueva red de accesos y vías, supone un cambio y modernización sustanciales del tejido urbano de Toledo, que puede por fin ocupar un **área natural de expansión,** hasta ahora inédita, así como abrirse decididamente **hacia el río y La Peraleda**.

3.2.5 Otros proyectos

Entre otros proyectos de inminente ejecución, que por su importancia pueden modificar la estructura urbana y territorial de Toledo, hay que citar el centro terciario ("híper" y complejo de ocio y comercio) en la Zona de Contacto, y la Ciudad Sanitaria, en la fase V del Polígono de Sta. Mª de Benquerencia.

Existen, por otra parte, varios proyectos presentados al Ayuntamiento, algunos de los cuales cuentan con aprobación inicial, que necesitan de un seguimiento específico debido a su importancia y al impacto territorial que puedan generar. Es el caso del Parque Forestal Fuente del Moro, la senda de Cabestreros (de la Casa del Diamantista al parque Safont), que recorre toda la fachada este de Toledo, o el Palacio de Justicia en Covachuelas.

Y, finalmente, otros se encuentran en proceso de concreción, como es el caso del Recinto Ferial, el parque lineal del polígono, la expansión del actual cementerio, etc.

4 NECESIDAD DE UNA VISIÓN ESTRATÉGICA

4.1 DOTAR DE UN ORDEN COHERENTE A LA ACTUAL DINÁMICA

En su conjunto, estos proyectos, intenciones y oportunidades de intervención, siembran la ciudad y su entorno próximo de semillas de cambio que **prefiguran el Toledo del futuro**. La función del planeamiento general será integrarlas en una visión global y ambiciosa, para evitar que se conviertan en piezas autistas e inconexas, o que incluso puedan generar más disfunciones de las que resuelvan. El momento, a la luz de este dinamismo urbanístico notable, es el más apropiado para la generación de un **esquema general de ordenación integrador**, que asegure que el Toledo del siglo XXI no sea un rompecabezas de elementos incongruentes, sino una ciudad moderna en la que disfrutar de la armonía entre su pasado glorioso y el próspero presente.

En este contexto cobra especial importancia la definición de la **estrategia de desarrollo para el nuevo Toledo**, la cual ha de emanar de los órganos de gobierno local estableciendo el rol que la ciudad quiere ejercer en el futuro, lo que, como se ha señalado en la introducción de este documento, constituye un requisito para que el planeamiento urbanístico pueda cumplir funciones más allá de las meramente reguladoras de la actividad urbanística, es decir, funciones de instrumento en la dinamización y modernización de la ciudad.

4.2 SOSTENIBILIDAD DEL DESARROLLO URBANO

Al analizar las tendencias de futuro, junto a los problemas y cuestiones antes señaladas, que pueden considerarse inmediatas o evidentes, deben considerarse otras cuyo efecto puede manifestarse a un plazo más largo pero que no son menos importantes. Son cuestiones derivadas del modelo urbanístico y territorial al que finalmente se encamina la transformación de la ciudad, similares a los de otras ciudades en procesos de evolución parecidos, y que atañen a la creciente preocupación de la sociedad por encontrar pautas de desarrollo sostenible a largo plazo. Es decir, un desarrollo no únicamente guiado por el crecimiento a corto plazo, y a cualquier precio, sino un desarrollo que pueda asegurar la calidad de vida tanto de las actuales generaciones como de las venideras.

Toledo en concreto, por su emplazamiento en un medio natural frágil y de alto valor ecológico, se enfrenta a crecientes **retos de sostenibilidad**, retos que deben abordarse bajo ópticas de gestión urbana más eficientes en la gestión de los recursos, y más respetuosas con el medio que las tradicionales. En este orden, se señalan seguidamente los aspectos en los que se debe incidir desde el planeamiento urbanístico.

4.2.1 Tendencias centrífugas y modelo territorial difuso

Frente a una incompleta densificación y colmatación de los tejidos urbanos existentes, hay una marcada tendencia a la **disgregación y dispersión de los asentamientos**, fundamentalmente a través de **urbanizaciones de baja densidad** (Vistahermosa, etc.) ocupando grandes

extensiones de suelo en el entorno natural de la ciudad. También secundariamente apoyándose en pequeños núcleos rústicos (Azucaica), o mediante operaciones atípicas como la del hospital y URIs (viviendas) en suelo rústico, junto a la variante Norte. Estos fenómenos se acompañan de la urbanización junto a los bordes del Término Municipal, sobre los municipios colindantes, como efecto inducido por la demanda de Toledo, que encuentra alternativas ventajosas en precio y distancia.

La paulatina ocupación de suelos rústicos que esos procesos conlleva, supone una **amenaza a un entorno natural** que reúne importantes valores ecológicos y paisajísticos, y que constituye un todo indisoluble con el casco monumental único de la ciudad de Toledo, como marco natural en el que este inserta. Además, genera unos **costes excesivos para el suministro de los servicios e infraestructuras urbanísticas**, que atentan contra un planteamiento de sostenibilidad económica y medioambiental.

En el caso de Toledo se puede considerar que, dada la notable cantidad de suelo residencial suburbano en baja densidad que se ha puesto en el mercado, y que en buena parte se encuentra aún en proceso de ocupación, el segmento correspondiente a este producto inmobiliario está ampliamente cubierto en la oferta actual. Concretamente la capacidad total prevista de vivienda suburbana de baja densidad se sitúa en torno a las 2.900 unidades, que representa más de un 7,5% frente a las 38.500 viviendas de capacidad potencial del planeamiento vigente (es decir suma de viviendas existentes y potenciales), en el conjunto del término municipal.

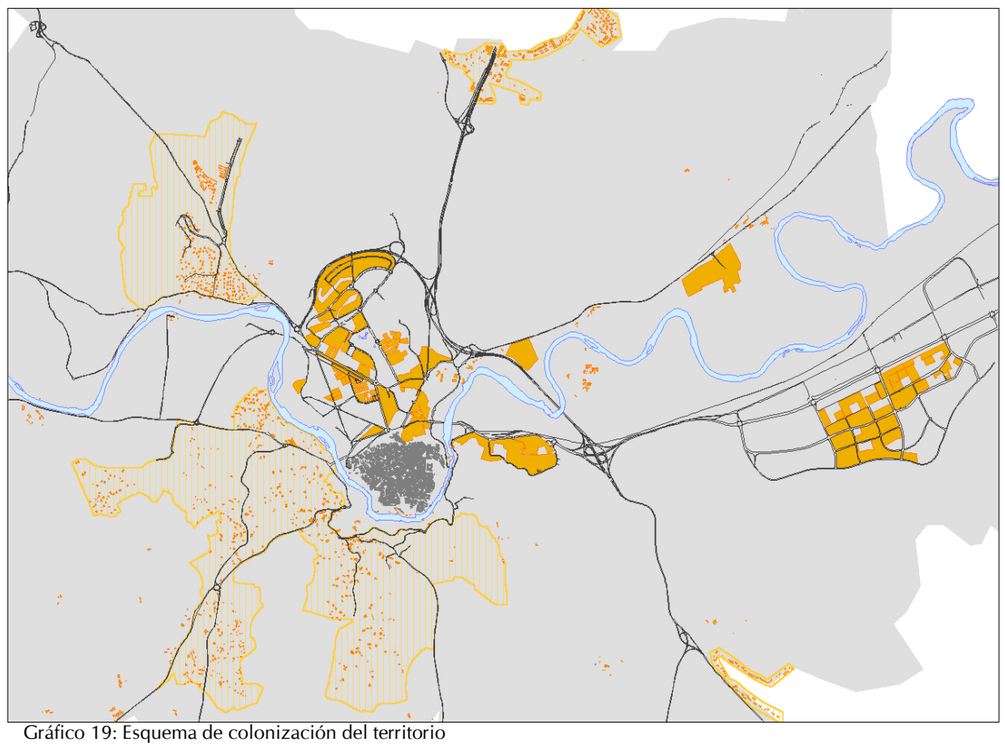


Gráfico 19: Esquema de colonización del territorio

Por otra parte, contribuye también a la ineficiencia del funcionamiento de la ciudad la debilidad y desequilibrio de los sistemas estructurantes que se ha señalado previamente, así como la rigidez de las condiciones de movilidad, íntimamente relacionada con los anteriores.

4.2.2 La gestión de los recursos territoriales básicos: Agua y suelo

El agua constituye un elemento clave en toda política de planificación territorial, y, en el caso de Toledo en particular, adquiere especial relevancia, no solo en tanto que recurso vital y económico, sino también como recurso paisajístico y ecológico de primer orden.

El desarrollo de la ciudad exige necesariamente un replanteamiento de las actuales formas de gestión de este recurso, abordando integralmente su utilización y reciclado.

La gestión del suelo, que constituye el núcleo del planeamiento territorial, es otro de los grandes retos en Toledo, cuyo término municipal, de una gran extensión superficial, constituye un importante recurso agrícola y ecológico, paisajístico, cinegético y recreativo. La preservación de esta riqueza es uno de los objetivos que debe presidir el nuevo Plan.

4.2.3 Sostenibilidad social

Este aspecto, igualmente crucial para un enfoque global y duradero de calidad de vida urbana, se refiere a cuestiones como la capacidad de integración social del espacio urbano, la red de servicios y dotaciones públicas, la oferta de vivienda asequible, el dinamismo demográfico de su población, su nivel de formación y adaptación a las nuevas tecnologías, la representatividad de su estructura asociativa, mediática y política, etc.

Algunos de los elementos a abordar en este sentido, detectados en el diagnóstico de la realidad toledana actual, se refieren a una cierta segregación socio-espacial introducida en particular por la dualidad Polígono-ciudad, y a la necesidad de dinamizar la vida asociativa ciudadana.

4.3 TOLEDO, UNA CIUDAD MODERNA CON UN CASCO MONUMENTAL

4.3.1 El POMT como instrumento de desarrollo

Si bien no es función del planeamiento general el definir las políticas de desarrollo económico y social de la comunidad, sino que estas deben emanar de las instituciones y foros especializados, sin embargo el Plan sí debe tener en cuenta dichas políticas y establecer la ordenación que mejor pueda servir de instrumento urbanístico de las mismas.

En el caso de Toledo, como se ha señalado en el apartado 1.2 (CUESTIONES PREVIAS), la definición de unas líneas estratégicas de desarrollo integral del municipio constituye un proceso paralelo al de elaboración del Plan, para asegurar que este sirve a dicha estrategia adecuadamente.

4.3.2 Una ciudad con clara vocación de modernidad

En todo caso, lo que parece claro es que dicha estrategia debe partir de que el Toledo del inicio del siglo XXI es una ciudad con vocación de modernidad, con un liderazgo regional a potenciar, que quiere y puede insertarse plenamente en la nueva economía como centro competitivo, tanto en términos de espacio residencial de calidad, como de sede de actividades industriales y tecnológicas punteras.

El Toledo actual es mucho más que la ciudad monumental, y lo debe ser mucho más aún en el futuro. Por expresarlo en términos de actividad económica, Toledo no puede ni debe autolimitar su estrategia de desarrollo a la explotación del recurso turístico que constituye su patrimonio cultural.

Asegurar no solo la pervivencia, sino la promoción y constante revalorización de la ciudad monumental, en un contexto socioeconómico moderno y dinámico es uno de los retos del Toledo futuro. En este sentido se requiere que desde el Plan se aborde la resolución de una serie de déficits y disfunciones que han sido enumerados previamente, y que afectan a la correcta integración del casco monumental con su ciudad, y a la adecuada prestación de servicios y actividades derivadas, actualmente, sobre todo del turismo. Pero además que se generen nuevos espacios y servicios urbanos aptos para la implantación y florecimiento de otras fuentes potenciales de desarrollo económico.

4.3.3 Un paisaje urbano de calidad

Junto a la ordenación del desarrollo urbanístico del Toledo del s. XXI, el POM también debe establecer formas de diseño y urbanización que aseguren que la ciudad presenta la imagen más amable, que ofrece unos espacios públicos de calidad, y que gestiona sus recursos con criterios racionales de largo plazo.

En este sentido deben incorporarse criterios de diseño urbano modernos donde se privilegia la habitabilidad y accesibilidad del espacio público, en particular para el viandante, se potencia su forestación y su utilización por el conjunto de segmentos sociales.

Si el diseño de los espacios libres es un aspecto crítico en el entorno histórico de la ciudad, el cual lógicamente ha sido abordado con rigor en su Plan Especial, en los nuevos tejidos urbanos constituye igualmente un desafío para desterrar ciertas formas tradicionales, hoy superadas por métodos y soluciones más amables y armónicas. Esto, junto con el cuidado en la selección de soluciones arquitectónicas y tipológicas en los nuevos crecimientos urbanos habrá de contribuir a conformar un paisaje satisfactorio del Toledo moderno.

5 CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL NUEVO PLAN DE URBANISMO

5.1 QUÉ PLAN NECESITA TOLEDO

El Nuevo Plan de Urbanismo tiene por fin ordenar y planificar una ciudad moderna, capital de una gran región, poseedora de un casco monumental de proyección universal, que quiere aprovechar todas sus potencialidades de futuro en una coyuntura en la que los condicionantes externos pueden generar cambios favorables para su posicionamiento en el contexto general.

Para ello, el Nuevo Plan parte de unos **criterios urbanísticos básicos**:

Una ciudad más cohesionada y equilibrada

Poniendo los medios para que las diferentes piezas que actualmente constituyen la ciudad de Toledo **se articulen y cohesionen en un único espacio urbano, diverso y cambiante, pero integrado**, con una distribución territorial y funcionalmente equilibrada de actividades y servicios.

Resolviendo los actuales problemas de desarticulación y fragmentación de la ciudad, fortaleciendo su cohesión territorial y su reequilibrio social y funcional. Mejorando el funcionamiento de la ciudad en términos de calidad de servicios y organización de las funciones de centralidad, así como de la integración y accesibilidad entre sus diferentes partes.

Una posición más competitiva en el entorno

Creando las **condiciones urbanísticas para aprovechar las potencialidades territoriales y urbanas identificadas**, tanto actuales como las derivadas de los proyectos en marcha, en coherencia con unos objetivos estratégicos.

Proponiendo mejoras en las infraestructuras de transportes y comunicaciones, así como de los servicios turísticos, culturales y sociales, para a favorecer la competitividad de Toledo con vistas a captar inversiones y actividad económica exógena.

Una mayor calidad de la vida en la ciudad

Contribuyendo a la **mejora de la calidad de vida de los habitantes** de Toledo, reforzando y ampliando los servicios y dotaciones; procurando la adecuada relación de la ciudad con el paisaje y los elementos naturales; generando suelo para una oferta residencial de calidad, diversa y asequible; creando una oferta atractiva de suelo y servicios para la implantación de nuevas actividades económicas capaces de generar más y mejor empleo.

Superando por lo tanto las actuales rigideces del mercado inmobiliario, los déficits dotacionales y las tendencias a la segregación social en espacios aislados y especializados.

Un modelo de gestión urbana sostenible

Abordando los grandes **retos de la sostenibilidad** de la vida urbana, con criterios modernos y visión a largo plazo para el manejo de los recursos naturales y los ciclos característicos del metabolismo urbano: Agua, aire, residuos urbanos, consumo de energía, etc. Conservando el entorno natural para el disfrute de las generaciones venideras.

Atajando así los riesgos medioambientales existentes, derivados de unas prácticas obsoletas en la gestión de la ciudad en aspectos como la utilización del agua, la movilidad y el transporte, la urbanización extensiva en bajas densidades, etc.

5.2 CUALES SON LOS PUNTOS DE APOYO

Para provocar esta transformación Toledo cuenta con importantes puntos de apoyo, factores favorables para su desarrollo, tanto en materia de actividades económicas, como de calidad ambiental y de vida, y de integración y desarrollo social, los cuales habrá de potenciar el NUEVO PLAN

Se resumen en:

Grandes valores patrimoniales y prestigio mundial como ciudad histórica y monumental

Valores en los que sustentar una importante actividad terciaria en torno al turismo, tanto de visitantes directos como congresuales, así como la posible localización de sedes y empresas de tecnología y servicios, para las que la relativa distancia a Madrid quede compensada por ventajas en el prestigio y representatividad de Toledo, así como en precio y calidad de vida.

La proximidad al espacio metropolitano madrileño

Una proximidad que ha de ser mejorada sustancialmente con las nuevas infraestructuras proyectadas, que, debido al gran dinamismo económico de ese espacio, puede generar efectos inducidos de crecimiento económico, sin que, por otra parte esa proximidad sea tan estrecha como para hacer previsible una plena integración de Toledo en el mismo, con la consiguiente pérdida de identidad.

Un entorno paisajístico singular

A caballo entre dos geosistemas, la campiña o "tierras de Toledo" al norte, y los montes de Toledo al sur, separados por una línea que dibuja el río Tajo sobre la geografía castellana, la ciudad de Toledo se sitúa en un entorno natural de gran valor paisajístico y ecológico.

La capitalidad regional

Factor que, unido a su prestigio internacional, le confiere un alto potencial de liderazgo regional, que, apoyado en una adecuada infraestructura académica y cultural, implicaría ventajas potenciales para elevar los niveles culturales y tecnológicos de su sociedad.

5.3 EL NUEVO PLAN EN LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO INTEGRAL

Para su eficacia real el Nuevo Plan debe insertarse en una estrategia integral de desarrollo social y económico de la ciudad, que parta de una visión clara de su rol en la España del siglo XXI

Todos los factores antes citados, junto con el nuevo POM que contenga las propuestas adecuadas, no serán suficientes para generar las mejoras que son necesarias en la ciudad, si no son parte de una estrategia y voluntad política por parte de las autoridades, en primer lugar municipales, que lideren y den forma al proceso de transformación de Toledo, estrategia que junto a los aspectos territoriales y urbanísticos propios del Plan, debe incluir planes y programas en materia económica, cultural y social, guiados por unos objetivos integrales comunes de mejora de la competitividad de Toledo en el marco de una creciente globalización.

El Plan es más que un conjunto de normas urbanísticas

En definitiva, así como el proyecto de modernización de Toledo no puede limitarse al plan urbanístico, sino que tendrá que comprender un conjunto de aspectos colaterales y complementarios que será necesario impulsar para que la ciudad se sitúe firmemente en el siglo XXI, tampoco el planeamiento urbanístico puede limitarse a un conjunto de normas reguladoras. El Nuevo Plan aspira a ser mucho más: Un instrumento dinamizador, que contribuya al proceso de modernización de la ciudad de Toledo y de progreso de su comunidad, orientado por unas directrices estratégicas emanadas de los poderes públicos y asumidas, impulsadas y configuradas definitivamente por toda la sociedad.

5.4 OBJETIVOS CONCRETOS DE LA ORDENACIÓN

A partir del diagnóstico realizado, y en esta línea de inserción en una estrategia más amplia de desarrollo, se pueden formular de forma más precisa los objetivos que deben guiar al Nuevo Plan:

Objetivo 1: Integrar las partes en el todo mejorando los sistemas estructurantes

Toledo se caracteriza en la actualidad por la desarticulación entre las diferentes piezas que la componen, tanto a escala macro, en la que destaca la bifocalidad ciudad/polígono, como a escala más pequeña, en la que las discontinuidades y faltas de conexión entre barrios son muy abundantes.

Falta igualmente un sistema estructurante suficientemente articulado y jerarquizado, en términos tanto de ejes de comunicación (viario fundamentalmente), como de centralidades urbanas.

En respuesta se propone un modelo territorial más equilibrado e integrado, pivotando sobre una ciudad unitaria y cohesionada, en el que la diferenciación entre barrios y zonas no implique la fragmentación y desconexión entre sus partes.

Ello se procura mediante un triple mecanismo:

- Fortaleciendo y ampliando la malla de comunicaciones y transportes, como soporte de la accesibilidad y sistema de cosido de la ciudad;
- Completando los tejidos urbanos en los espacios intersticiales, para evitar las discontinuidades que favorecen la segregación espacial, y entre ellos con especial atención en la Zona de Contacto y en el área entre esta y Sta. Bárbara;
- Y evitando, o restringiendo, la extensión de los crecimientos suburbanos "descolgados" de la ciudad.

Objetivo 2: Promover un modelo de ciudad sostenible

Dentro de las formas de crecimiento urbano en Toledo en el periodo más reciente ocupa un lugar dominante el modelo de baja densidad periurbano, que implica altos costes tanto inmediatos, en infraestructuras y movilidad, como a largo plazo en agotamiento de suelo, deterioro del paisaje y el medio físico, etc. Además, implica en última instancia, y en el caso de generalizarse de forma abusiva, la pérdida de los valores de diversidad e integración característicos de la sociedad urbana, a favor de la segregación y el aislamiento de los grupos sociales.

Partiendo de reconocer la necesidad de una oferta de vivienda unifamiliar, incluso de baja densidad, hay que plantearse dicha oferta como un hecho minoritario respecto a la morfología dominante en una ciudad de dimensiones importantes. Teniendo en cuenta que, por encima de las consideraciones estrictamente derivadas del mercado inmobiliario, desde el punto de vista de la sostenibilidad ambiental y económica, **la ciudad compacta es el único modelo viable de organización espacial para concentraciones importantes de población**, en un contexto de escasez de recursos naturales y económicos, para garantizar unos adecuados niveles de servicio y dotaciones urbanas, de acuerdo a unos estándares de calidad de vida modernos.

Por ello, en una lógica de sostenibilidad y coherencia con los principios internacionalmente asumidos de **buenas prácticas urbanísticas**, el Plan debe plantear modelos de ciudad compacta en los desarrollos que se propongan (se puede partir de la referencia de las 40 viviendas/Ha, hoy día considerado en Europa un estándar equilibrado).

Objetivo 3: Crear una adecuada oferta de suelo en cantidad y localización

Uno de los objetivos centrales del planeamiento urbanístico es regular adecuadamente el mercado del suelo urbanizable, atendiendo tanto a las necesidades reales del mismo, derivadas de la dinámica social y económica, como a la preservación de los valores culturales y naturales del territorio. En el caso de Toledo, se detectan ciertas rigideces de la oferta **de suelo urbanizable residencial**, con una polarización excesiva entre un extremo constituido por la oferta correspondiente al Polígono, VPO estricta, y, en el otro extremo, la oferta de vivienda unifamiliar en baja densidad, no asequible para la mayoría de la población, con una oferta relativamente escasa de vivienda de calidad y precio intermedios.

Este fenómeno puede explicarse por una mezcla de factores: Relativa escasez de suelo urbanizable, concentración de la propiedad de este y falta de mecanismos de control de los plazos de desarrollo del suelo para evitar su retención especulativa.

Se trata, por lo tanto, de responder a los problemas de rigidez o insuficiencia de la oferta actual de suelo, mediante una puesta en juego de nuevos suelos que reúnan las condiciones adecuadas, tanto en términos de cantidad, en función de las hipótesis de crecimiento, como de localización y aptitud para la urbanización. Y no únicamente en lo que se refiere al suelo residencial, sino al suelo destinado a servicios o a actividades económicas, cuya dinamización ha de contribuir a algunos de los diferentes objetivos aquí enunciados.

Para cumplir este objetivo, además se debe elaborar un Plan viable, ágil en su gestión, ajustado a la cultura urbanística regional, y que dificulte las tentaciones especulativas y monopolísticas en la oferta de suelo urbanizable.

Objetivo 4: Completar los vacíos del ensanche de Toledo

Los nuevos suelos a urbanizar han de servir, además, para completar la estructura urbana de Toledo, resolviendo en lo posible los problemas de vertebración y continuidad existentes, y salvaguardando, por el contrario, los suelos cuya urbanización provocaría daños irreversibles en la calidad del entorno y sus singulares valores paisajísticos. En este sentido hay que constatar la relativa incoherencia del actual modelo territorial, en el que, por razones históricas, suelos con clara vocación urbana como los de la Vega Baja, se han excluido del crecimiento de la ciudad, mientras que suelos en condiciones más desfavorables de localización y topografía han sido ocupados.

Junto a esto, se deben estudiar otras posibilidades de completar o densificar algunas piezas que contienen vacíos (o servicios que no aportan vida urbana (por ejemplo el Cementerio), constituyendo tapones que, junto a la discontinuidad de la red viaria, contribuyen a la fragmentación de la ciudad moderna, ya señalada.

Si bien el desarrollo concretamente del sector de Vega Baja es ya una realidad en marcha, el Plan habrá de contemplar la posibilidad de crecimientos futuros hacia otros suelos que por su topografía, contiguidad a tejidos existentes, contribución a compactar el sistema urbano, etc. puedan ser apropiados para soportar las demandas de nuevos suelos urbanizables que se estimen razonables.

Objetivo 5: Mejorar el metabolismo urbano y la gestión del agua

El agua constituye un elemento clave en toda política de planificación territorial, y, en el caso de Toledo en particular, adquiere especial relevancia, no solo en tanto que recurso vital y económico, sino también como recurso paisajístico y ecológico de primer orden.

En este marco se trata de abordar la contaminación del Tajo; las formas de utilización y gestión del ciclo completo del agua en la ciudad; la recuperación de los márgenes del río y sus valores ecológicos, etc.

El concepto de Metabolismo Urbano comprende, además del ciclo del agua, el resto de aspectos clave en el medioambiente urbano derivados de la actividad humana, es decir: La calidad del aire, el consumo energético, la gestión de los residuos, los niveles de ruido y radiación, etc.

Objetivo 6: Mejorar el modelo de movilidad

En este mismo orden, hay que mencionar los aspectos relacionados con la **movilidad urbana** que, dadas las características dispersas del modelo, y la débil estructura de conexión, que se han citado, plantea una problemática especialmente compleja. Evidentemente el enfoque de la movilidad urbana, bajo una visión de eficiencia energética y respeto medioambiental, es inseparable de una reflexión sobre la localización de usos y actividades en el territorio, así como de sus sistemas estructurantes y de centralidad, con vistas a una optimización de las relaciones espaciales.

El análisis más detallado de las características de la demanda de movilidad en Toledo, debe dar lugar a un conjunto de propuestas de planificación del transporte y de localización de usos y actividades con un sentido de eficiencia energética y económica, y de respeto medioambiental.

Objetivo 7: Incrementar la calidad de vida

Este aspecto se refiere a cuestiones como la calidad y accesibilidad del espacio público y de la red de servicios y dotaciones pública, o la oferta de vivienda asequible, cuestiones directamente afectadas por el Plan Urbanístico, algunas de las cuales quedan englobadas bajo alguno de los restantes objetivos enunciados.

Estos objetivos netamente urbanísticos pueden y deben complementar otras políticas en materia de apoyo familiar, de formación y adaptación a las nuevas tecnologías, de integración social, de creación de empleo, de ayuda a la actividad empresarial, etc.

El resultado combinado de un Plan Urbanístico apropiado, y esas políticas de tipo sectorial, dentro de una estrategia de desarrollo integral, la mejora de la competitividad de Toledo para la captación de inversiones productivas, las cuales también tienen efectos positivos en el bienestar de la sociedad receptora en términos de empleo, actividad económica y desarrollo tecnológico.

Objetivo 8: Preservar el patrimonio monumental y cultural

Tratándose de Toledo es obligado referirse a la **revitalización y conservación del casco histórico y, en general, de su patrimonio monumental y cultural**. Esta ha de ser necesariamente una de las prioridades de la gestión urbanística en una ciudad declarada Patrimonio de la Humanidad, aunque para la elaboración del POM, requiera un grado de atención menor, en la medida en que ya ha sido abordado en términos de ordenación (PECHT, en lo que se refiere al centro histórico), y, en términos de intervención está siendo objeto de iniciativas diversas, tales como la reciente Ordenanza Municipal de Ayudas a la Rehabilitación de Edificios y Viviendas (en ejecución precisamente del PECHT), tanto desde el Ayuntamiento como desde otros organismos como el Real Patronato y el Consorcio de la ciudad de Toledo.

El nuevo Plan General parte, por lo tanto, de la existencia ya de políticas de conservación y rehabilitación del casco monumental, por lo que se plantea como gran desafío el **organizar el desarrollo de una ciudad moderna** condicionada por la ciudad monumental, garantizando en todo caso que los nuevos desarrollos **no perturben o alteren la fisonomía y la capacidad de apreciar la monumentalidad de la ciudad histórica**, sino que se constituyan en un complemento positivo de aquella.

Pero además, el POMT debe identificar el conjunto de valores culturales y patrimoniales existentes fuera del recinto histórico (ya sean **arquitectónicos, arqueológicos, etnográficos** u otros), para su adecuado tratamiento y protección.

En este contexto debe también abordarse la ordenación del sector de **Cigarrales**, parte del patrimonio arquitectónico y paisajístico de la ciudad, que sin embargo carece actualmente de una estrategia de ordenación y gestión, y de una definición normativa, adecuadas.

Objetivo 9: Compatibilizar modernización con monumentalidad

La relación de respeto de la ciudad moderna hacia el casco monumental, por otra parte, no debe en todo caso implicar que el peso de la historia se convierta en un lastre para el desarrollo urbano actual, o, en términos más generales, que la ciudad construya su base económica exclusivamente en el servicio a la actividad que se genera en torno a la ciudad monumental. **La ciudad moderna debe ser la expresión de un proyecto de desarrollo cultural y económico de la sociedad toledana, que no se reduce a la explotación de sus valores patrimoniales, sino que aspira a desarrollar plenamente las actividades y recursos que corresponden a la sociedad del siglo XXI**.

En este sentido se deben aprovechar el conjunto de factores que se han señalado anteriormente, particularmente los relacionados con la proximidad al espacio económico madrileño, y con la capitalidad regional, que, junto con las mejoras de accesibilidad previsibles por los grandes proyectos de infraestructuras previstos, ofrecen indudables oportunidades de modernización de Toledo y de mejora de su posicionamiento relativo en el contexto global.

Ello exige que también el POM ofrezca alternativas adecuadas de desarrollo de nuevos suelos aptos para acoger actividades económicas diversas, y especialmente las de tipo industrial.

En definitiva, Toledo dispone de las condiciones para un desarrollo como ciudad moderna en términos tecnológicos y productivos, y no para limitarse a rentabilizar sus atractivos turísticos.

Objetivo 10: Mejorar los servicios al turismo regenerando piezas urbanas

Una vez sentado lo anterior, no obstante resulta indudable que el sector turístico juega un papel relevante en la vida económica de Toledo, y en ningún caso se trata de cuestionar o relativizar su importancia. Importancia no solo económica sino también por su impacto urbanístico sobre el conjunto de la ciudad, en términos de demanda de suelo, instalaciones e infraestructuras para el transporte y acogida, de alojamiento y servicios, etc. A este respecto es indudable que la situación actual es mejorable en aspectos como el de los accesos a la ciudad monumental, las zonas de llegada y descanso, aparcamientos, etc., a pesar de los esfuerzos realizados en los últimos años, así como los diferentes proyectos existentes.

El Plan debe, por lo tanto, prestar una especial atención a este sector, y potenciarlo en una estrategia que simultaneé la mejora de los servicios al turismo con la revitalización y diseño de determinados tejidos y áreas, en particular las localizadas en los principales nodos de acceso al casco, creando nuevos espacios singulares de acogida e introducción a la ciudad monumental.

El Plan debe así solucionar los problemas de incongruencia y dispersión de los esfuerzos que se vienen realizando en materia de revitalización urbana y de mejora de los servicios al turismo, armonizando los diferentes proyectos en una estrategia urbana coherente e integral.

Igualmente es necesario que el Plan de Excelencia Turística que se está poniendo en marcha por parte del Ayuntamiento sea tenido en cuenta, y a ser posible se retroalimente a su vez, de las propuestas urbanísticas del POM.

5.5 OBJETIVOS COMPLEMENTARIOS AL PLAN

Junto a los objetivos señalados, a desarrollar y concretar por el Plan en sus propuestas de ordenación y documentos normativos, se plantean otros objetivos paralelos complementarios al propio Plan, que implican medidas concretas que deben adoptarse para asegurar la eficacia del mismo.

Medidas para el proceso de formación y gestión del plan: Evitar intervenciones urbanísticas inconexas durante la elaboración del Plan

Para garantizar la eficacia de las propuestas que han de emanar del Nuevo Plan es preciso que en el periodo crítico de su elaboración y tramitación las posibles actuaciones urbanísticas que puedan ir surgiendo se revisen y ajusten de acuerdo a los criterios y objetivos que vaya estableciendo el Plan, con objeto de no hipotecar la futura ordenación.

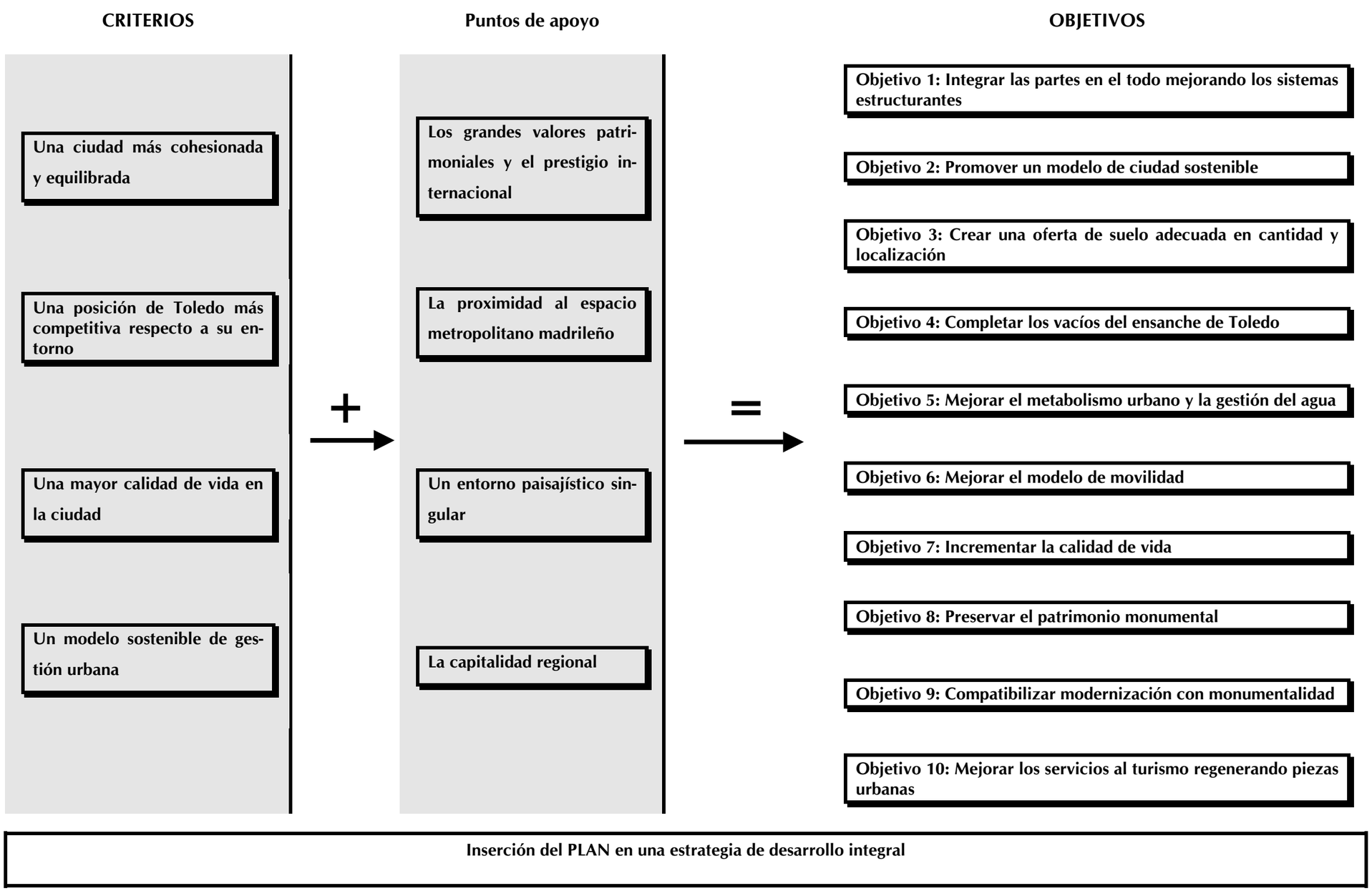
Medidas para la gestión del Plan: Mejorar los instrumentos de seguimiento y gestión del planeamiento

En concreto, se pueden mencionar algunos aspectos que se consideran claramente mejorables:

- Medios técnicos de apoyo a la gestión urbanística, tales como Cartografía base, de planeamiento y de unidades estadísticas; mejora del seguimiento de la actividad inmobiliaria; creación de un Sistema de Información Geográfica (SIG) de apoyo a la gestión; toma del pulso urbanístico de la ciudad (Observatorio Urbanístico), etc.

- Descentralización de la gestión e impulso de la Participación Ciudadana. Algunas opciones pueden ser: Oficinas municipales de urbanismo en los principales distritos urbanos; página de Internet de información urbanística.

ESQUEMA GENERAL DE CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL POMT



6 LÍNEAS BÁSICAS DE UNA PROPUESTA PARA TOLEDO

De acuerdo a las líneas que se derivan del diagnóstico anterior, se proponen los siguientes ejes maestros, o catálogo de propuestas, como esqueleto a desarrollar por el POM.

6.1 CORREGIR LOS PROBLEMAS DETECTADOS

6.1.1 Completar y revitalizar la ciudad existente

Mejorar los tejidos existentes y la integración entre las diferentes piezas urbanas

Esta línea de intervención responde a las debilidades de la ciudad actual detectadas, que se han descrito en el apartado 2.2. Se persigue, en consecuencia, introducir elementos de cohesión y vertebración entre piezas de la ciudad, por una parte, así como de reequilibrio funcional y de centralidad, por otra, ý también de la calidad del paisaje urbano. En definitiva se trata de mejorar cada parte en sí misma y en relación con el todo.

En el presente dcoumento se hace solo una breve referencia a estas propuestas puesto que es en el documento elaborado en paralelo de DIAGNÓSTICO URBANO donde se han justificado y analizado en detalle.

6.1.1.1 El Polígono

En este apartado destaca en primer lugar todo lo relativo a la **revitalización y completamiento del Polígono**, en particular en lo relativo a los siguientes aspectos:

- Densificación de usos y actividades, y recualificación de los espacios libres, en los tejidos consolidados residenciales (fases 1, 2 y 4), para provocar una mayor intensidad y diversidad de vida urbana;
- Replantear tipologías en las áreas residenciales no ejecutadas (fases 3 y 5, parcialmente, y 6), favoreciendo la diversificación social y evitando la consolidación de la imagen del Polígono como el barrio de las VPO;
- Equilibrar los usos y fases de desarrollo previstos en el área actualmente terciaria (5ª fase) para evitar que este sector quede descolgado o aislado del resto del núcleo urbano, o tenga un carácter excesivamente especializado en usos, como oficinas e institucionales, que tienen una capacidad de generación de ciudad muy limitada.

- Estudio del área más antigua del polígono industrial, cuyo nivel de urbanización y calidad ambiental es actualmente muy bajo, de cara a una posible operación de rehabilitación urbana.

- Por último, se contempla la posibilidad de expansión del Polígono en dos frentes: Por una parte en nuevo suelo industrial en la "cola" del Polígono, en dirección Este, apoyándose en la N-400; y por otra parte, en nuevo suelo residencial, en franja paralela a la vía perimetral sur, por el exterior de la misma.

6.1.1.2 La Zona de Contacto

En relación directa con el Polígono, se debe plantear la **reordenación de la Zona de Contacto**, en la medida en que aún sea posible, teniendo en cuenta los compromisos ya adquiridos por SEPES para determinadas operaciones dotacionales y comerciales. Esta cuestión no afecta solamente al reequilibrio y mejora urbanística del propio Polígono, sino, como se ha señalado anteriormente, a Toledo en su conjunto, dada la posición estratégica de la Zona de Contacto en su estructura territorial y en el sistema de núcleos poblacionales que la componen.

En este sentido, se propone la reintroducción parcial de usos residenciales en esta amplia zona, para evitar los fenómenos de terciarización exclusiva que se han mencionado anteriormente. De esta manera, además, se pretende paliar en lo posible la actual discontinuidad entre los dos sectores urbanos del Este y el Oeste, para lo que es preciso que la zona de transición tenga un carácter urbano propio.

En definitiva, se tratará de partir de las actuaciones consolidadas (centro comercial, etc.), así como de las limitaciones y condicionantes topográficos y medioambientales, para diseñar un espacio más diverso e integrado con las zonas contiguas del Polígono y Sta. Bárbara, de manera que en vez de ser un vacío que separa, sirva como tránsito y nexo.

6.1.1.3 Otros tejidos consolidados

Se enuncian algunas **intervenciones de mejora urbana** en barrios consolidados, que persiguen diferentes fines: Mejorar su conexión exterior y accesos, resolver déficits urbanísticos, dotacionales o habitacionales, o posibilitar una renovación integral de un tejido urbano. La definición detallada de estas propuestas deberá se concreta a través del Diagnóstico Urbano por barrios y unidades morfológicas que presentado simultáneamente a este documento.

Únicamente se mencionan algunos de los temas más destacados:

- Remodelación/mejora de **áreas deficitarias** en vivienda, urbanización u otros, como por ejemplo en algunas zonas del barrio de Palomarejos.

- Mejora urbana de algunos **núcleos tradicionales** sometidos a tensiones transformadoras como Sta. Bárbara, Antequeruela, Covachuelas y Azucaica.

- Revitalización y completamiento de tejidos en proceso de consolidación, en especial reequilibrando usos residenciales, terciarios y dotacionales para mejorar su vida como barrios.

- Remodelación de la Avenida de Madrid y su entorno.

- Mejora del entorno de la Glorieta de Ávila, remodelando los usos y edificaciones que se requieren como resultado de las nuevas conexiones y nudos que se proponen.

- Reforma de la Ronda de Buenavista para solucionar problemas de aparcamiento y congestión.

6.1.1.4 Mejora del paisaje urbano

El Plan debe establecer propuestas, tanto respecto a situaciones puntuales concretas como en el plano normativo general, en materia de urbanización y diseño urbano, que contribuyan por una parte a incorporar técnicas y soluciones modernas dentro de una visión de ciudad amable y sostenible, y por otra parte a mejorar la calidad del espacio urbano, en particular el público, como marco de convivencia y como expresión de la cultura urbana de nuestra sociedad.

Esto ha de complementarse, lógicamente con la adecuada normativa edificatoria que garantice soluciones y tipologías positivas para la conformación de un paisaje urbano de calidad para Toledo.

6.1.2 Reforzar la integración de la ciudad

Las propuestas de desarrollo urbano señaladas quedarían cojas sin un esquema de "cosido" por medio del sistema de transportes y comunicaciones, es decir, por el fortalecimiento y completamiento de la red viaria urbana estructurante, la cual, como se ha señalado, presenta serias deficiencias que hipotecan el funcionamiento de la ciudad.

Se trata de operaciones importantes, que implican fuertes inversiones, pero que se consideran vitales para la adecuación del sistema de comunicaciones de Toledo a los importantes retos de futuro a los que se enfrenta la ciudad.

Estas actuaciones se complementan con una serie de intervenciones menores de mejora de la red viaria urbana, para contribuir a una mayor fluidez y diversificación de los tráficos en su interior.

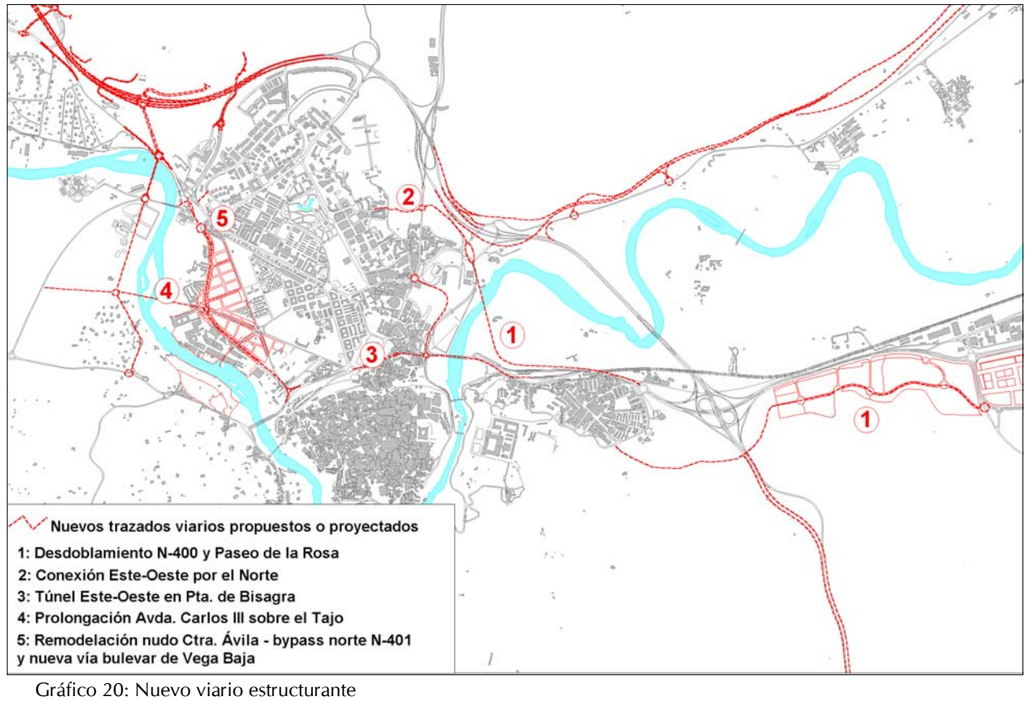


Gráfico 20: Nuevo viario estructurante

6.1.2.1 Nuevo eje vertebrador de la ciudad y el Polígono

Producir una nueva estructura vial de integración entre la ciudad y el Polígono, separando los tráficos de paso de la N-400 de los locales.

Se trata de una propuesta ambiciosa que persigue diferenciar entre los tráficos de paso, o medio/largo recorrido, que partiendo de (o con destino a) la glorieta de Azarquiel utilizan la N-400 (ctra. de Aranjuez-Cuenca), por una parte, y por otra los tráficos locales obligados a transcurrir por este mismo vial, puesto que este eje es también un distribuidor urbano. La mezcla de ambos caracteres conlleva problemas tanto funcionales, en términos de saturación, como ambientales, puesto que como vía urbana carece del tratamiento adecuado.

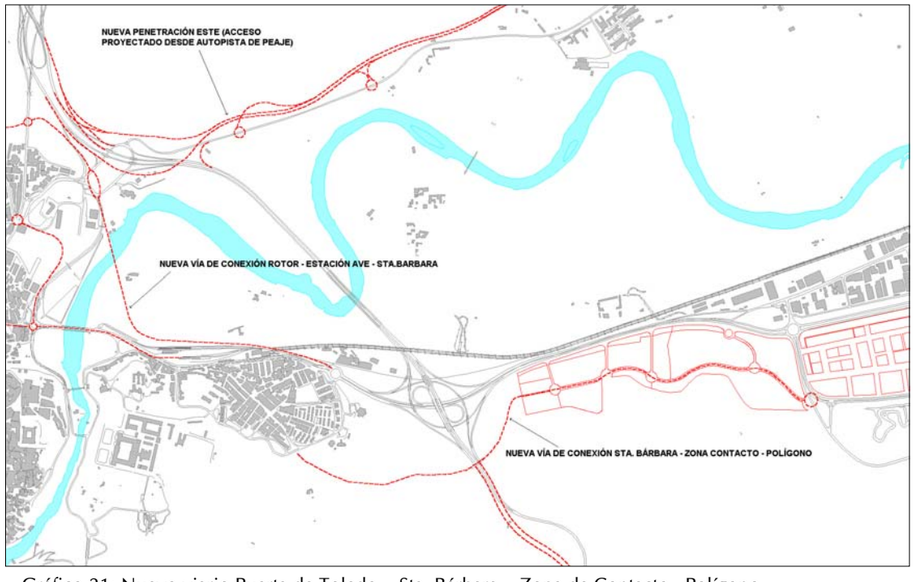


Gráfico 21: Nuevo viario Puerta de Toledo – Sta. Bárbara – Zona de Contacto - Polígono

Pendiente de un estudio más preciso, tentativamente se propone una actuación en varios tramos:

- El desdoblamiento del Paseo de La Rosa, mediante una nueva vía al norte de la Estación de FFCC, enlazando con la N-400 en el nudo con la N-401 (al Este de Sta. Bárbara). A partir de este punto la N-400 seguirá con su actual trazado a través de la Avda. del río Tajo del Polígono.

- Para generar una vía específicamente urbana longitudinal, paralela al eje N-400, se prolongaría la Avda. del Río Boladiez del Polígono, por suelo actualmente no urbanizable, hasta conectar con el viario perimetral de Sta. Bárbara, generando así un eje urbano que puede

prolongarse en el Paseo de La Rosa, o bien, al Sur de este barrio, por la Avda. de Sta. Bárbara – Cabrahigos.

- Nuevo cruce del río Tajo, alternativo al Puente de Azarquiel, al norte de este, para que el nuevo trazado propuesto de la N-400 acceda directamente a la Avda de Castilla-La Mancha y al área "Puerta de Toledo", descargando la glorieta de Azarquiel, actual punto negro de tráfico, de buena parte de los tráficos de largo recorrido, en particular los correspondientes a Sta. Bárbara, y en parte de los del Polígono. Indudablemente este posible nuevo cruce del río, y su posible afección del área de vega (en la zona denominada "Huertas del Rey") requiere el cuidadoso análisis de los aspectos paisajísticos y medioambientales afectados.

6.1.2.2 Nuevo arco de conexión Este-Oeste por el Norte

Enlace del nudo Salto del Caballo hasta Avda. de Europa, con nudo distribuidor de entrada a Toledo en la Avenida de Madrid.

Se trata de facilitar los recorridos Este-Oeste en el interior de la ciudad, descargando en lo posible los viales que confluyen hacia el casco, particularmente el eje sobrecargado Cardenal Tavera – Puerta de Bisagra – Reconquista.

Para ello se genera una alternativa de conexiones al Norte, intermedia entre el eje citado del sur, y el bypass de la Ctra. de Madrid. Este nuevo eje arrancará del macro nudo del Salto del Caballo, conectará con la Avda. de Madrid, donde se crea un nudo distribuidor que sirve también, en el sentido Norte-Sur, como transición de un vial interurbano a travesía urbana (Avda. de Madrid), rompiendo el flujo en ese punto para permitir su distribución en sentido Este y Oeste. Se prolonga posteriormente hasta enlazar con la c/ París y por esta hasta la Avda. de Europa. Esto incluye el túnel en la zona contigua al Parque Forestal de San Antón, que ya se incluía en el vigente Plan General.

6.1.2.3 Reforzamiento del eje Este-Oeste por el Sur

Túnel de conexión Este-Oeste en el sector de Puerta de Bisagra para descarga de este punto negro de tráfico.

Es imprescindible plantear una ordenación del tráfico en la rótula de mayor congestión que constituye Puerta de Bisagra y su entorno. Parte de la solución a este punto negro vendrá dada por actuaciones como la anterior, que ofrezcan alternativas de accesibilidad transversales por el norte, en el ensanche. Pero resulta necesario actuar también directamente sobre el entorno de Puerta de Bisagra, con la idea de canalizar los tráficos de paso tangenciales al casco histórico, es decir, los recorridos a lo largo del eje de las glorietas Azarquiel-Bisagra-Reconquista, separándolo de los tráficos locales y de entrada al casco.

La solución más eficiente a este respecto se considera la creación de un túnel bajo la Puerta de Bisagra, arrancando al Este en la Ronda del Granadal, aproximadamente a medio tramo entre Bisagra y Azarquiel, y saliendo al Oeste cerca de la Cta. De Reconquista.

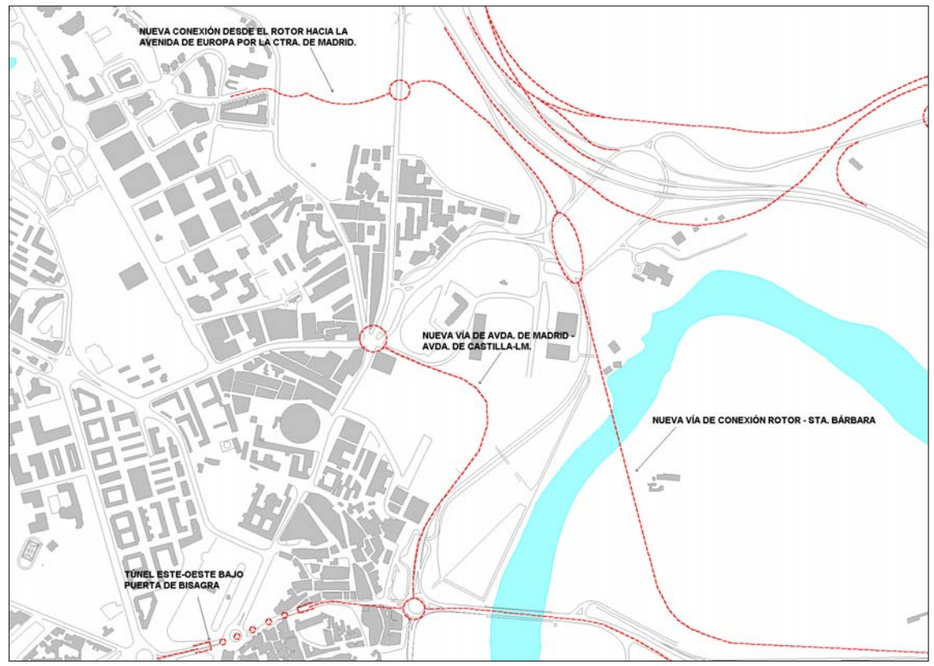


Gráfico 22: Actuaciones en la red estructurante, en el Este de la ciudad

6.1.2.4 Salto del río al Oeste

Nueva estructura vial de conexión sobre el río en el Oeste del ensanche, mediante prolongación del eje de Avenida Carlos III sobre el Tajo, ampliación del puente de La Peraleda y nuevo puente desde la carretera de Ávila.

Se propone el diseño de un eje representativo, que sea el elemento de vertebración de los nuevos desarrollos sobre la Vega Baja – Viveros – Circo Romano, al Este del río, y los posibles futuros desarrollos en La Peraleda, al Oeste, ofreciendo un nuevo acceso sobre el río que una las dos zonas nuevas de la ciudad.

Las conexiones entre ambas orillas del Tajo en este tramo se deberán reforzar, además, con la propuesta de desdoblamiento del puente de la Peraleda, por una parte, y, algo más al norte, con un puente desde la carretera de Ávila para enlazar esta con la ctra. de La Peraleda (puente que incialmente se proponía en el trazado de la nueva Penetración Oeste, desde la Autovía de Castilla-La Mancha, aunque posteriormente se ha excluido del proyecto).

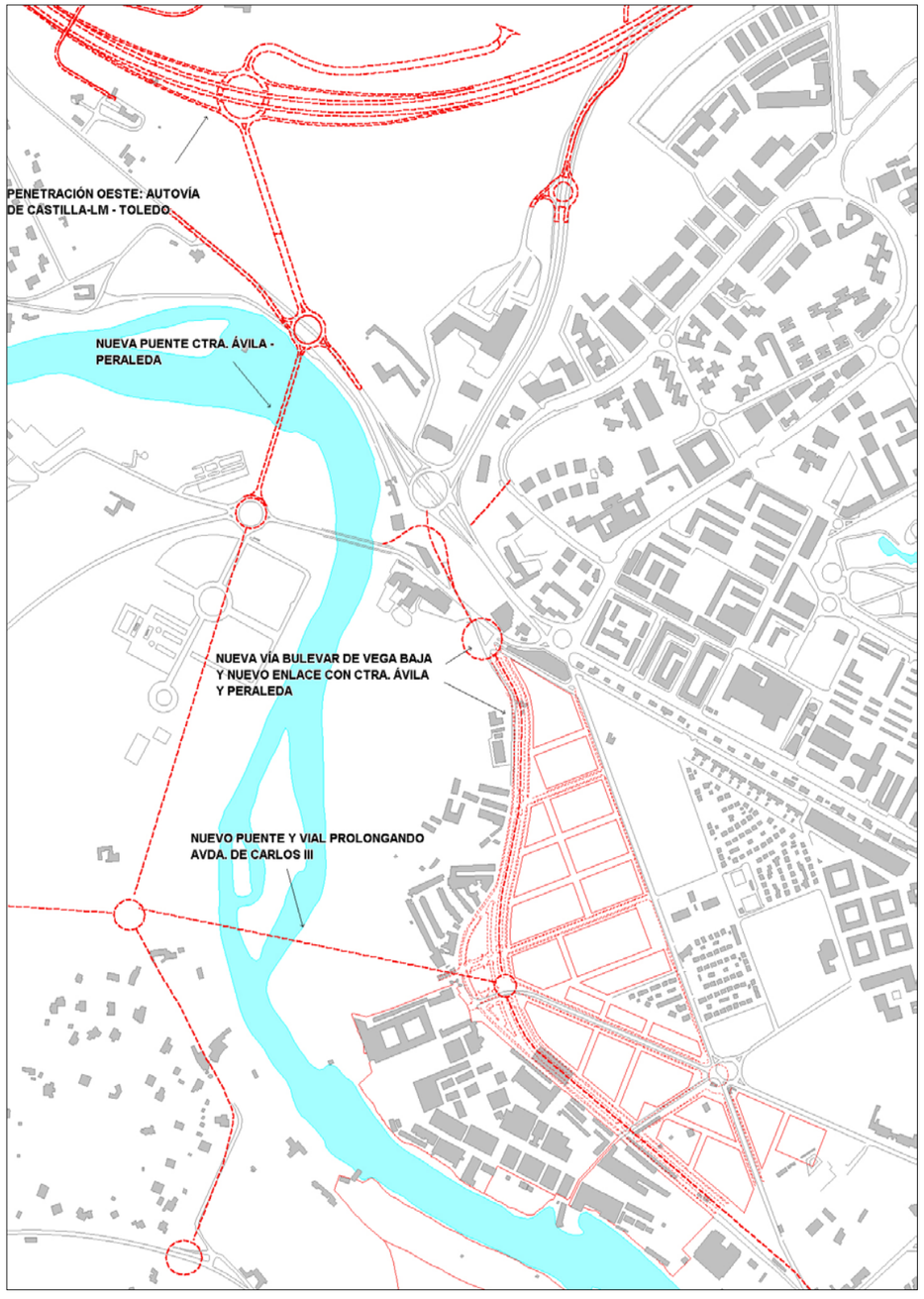


Gráfico 23: Nuevo viario al Oeste de la ciudad

Se trata de intervenciones diversas que, como se ha señalado, son necesarias o bien para mejorar la accesibilidad entre barrios, o bien para mejorar la calidad de los viales y espacios libres existentes, y, cualquier caso, en su conjunto, para fortalecer el sistema de conexiones y la cohesión de la ciudad. Concretamente merecen destacarse:

a) Remodelación del viario en torno a Glorieta de Ávila

Actualmente este sector, conformado por la Glorieta de Ávila, nudo de la Ctra. de Ávila con la variante de la Ctra. de Madrid, y Ctra. de la Peraleda, principalmente, constituye uno de los puntos negros más negativos de la trama viaria toledana, basculando finalmente todos estos tráficos sobre la propia Glorieta de Ávila, de escasa capacidad. Esta situación requiere un diseño de ingeniería específico, sin descartar la posibilidad de pasos a distinto nivel.

La puesta en carga de los nuevos desarrollos del Oeste (Vega Baja, Circo Romano, etc.) va a incrementar, lógicamente la saturación de los actuales nudos, con independencia de que en estas actuaciones se contemplen mejoras en la red viaria local.

A la solución de esta problemática ha de contribuir la creación de nuevos enlaces sobre el río hacia La Peraleda, como los propuestos en el anterior punto, pero solo parcialmente. Se requiere, para una solución más completa, el estudio del conjunto de aspectos que incluyen la conexión desde el interior de Buenavista con la Ctra. de Ávila y de La Peraleda, y, en general, la descarga de parte del tráfico de la Pza. de Ávila. Y todo ello integrando los nuevos viales propuestos en las actuaciones en marcha, en algunos casos de carácter estructurante como el nuevo bulevar de borde con la Universidad – Viveros contemplado en la U.A. "Vega Baja 1", en tramitación.

b) Apertura de Avda. de Europa a la c/ Cardenal Tavera por la zona de la Plaza de Toros.

c) Remodelación de la Avenida de Madrid, entrada principal habitual a Toledo. A partir del nudo/rotonda sobre dicha Avenida que creará la nueva vía propuesta entre Salto de Caballo y Avda. de Europa, se pretende la transformación de la Avenida de Madrid, dotándola de un carácter marcadamente urbano que se mantendrá ya hasta la Puerta de Bisagra. Dicho nudo, que servirá para repartir los flujos de entrada en direcciones Este y Oeste, señalará la transición desde el viario interurbano al tejido urbano.

d) Apertura de conexiones entre Avenida de Barber y c/ Coronel Baeza.

e) Conexión elevada, sobre el Parque de las 3 Culturas, entre Avda. de Europa y Palomarejos.

f) Conexión Avda. Francia con la calle París.

En el siguiente esquema gráfico se reflejan algunas de las anteriores propuestas.

6.1.2.5 Intervenciones puntuales sobre la trama viaria

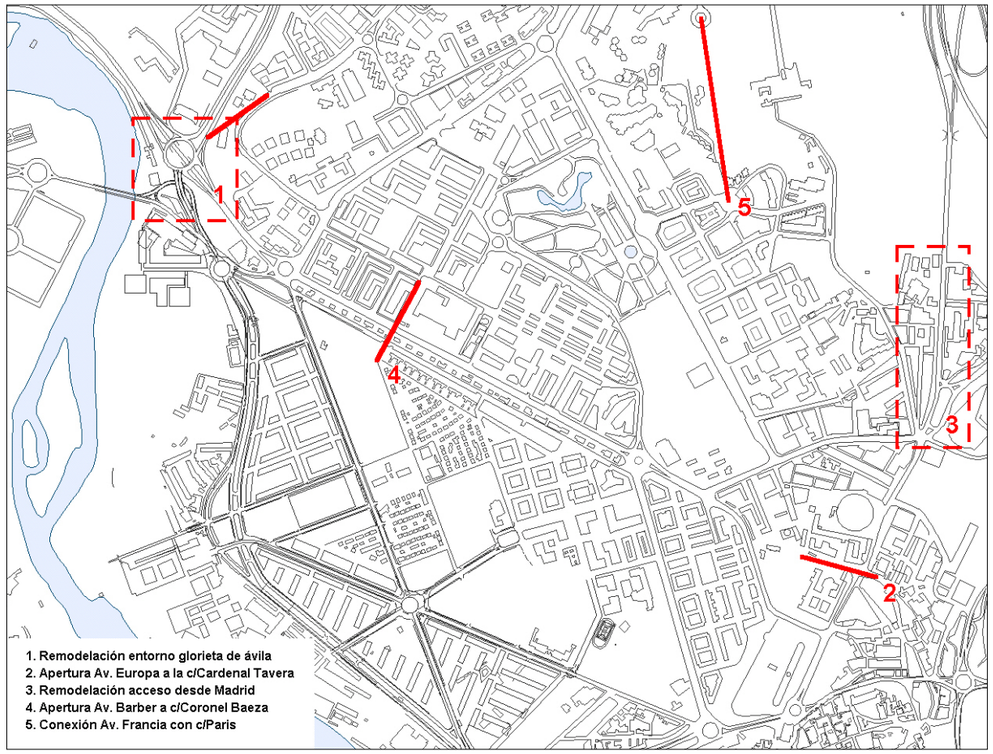


Gráfico 24: Algunas actuaciones sobre el viario urbano

6.1.2.6 Gestión más sostenible de la movilidad

El Plan debe, además, dentro de su objetivo de mejorar el paisaje urbano y la calidad de vida de sus habitantes, complementar estas propuestas con un conjunto de acciones y normas de urbanización para contribuir a la mejor movilidad y accesibilidad de la población, en aspectos como:

- Privilegiar la circulación peatonal,
- Favorecer el uso del transporte público,
- Evitar la degradación de espacios públicos por saturación de tráfico o aparcamiento de vehículos,
- Mitigar los efectos del tráfico rodado en materia de contaminación atmosférica y acústica,
- Incrementar la presencia de vegetación y arbolado en los espacios públicos.
- Diseño más amable de los espacios públicos.

6.1.3 Preservar el patrimonio y mejorar el paisaje urbano

6.1.3.1 Protección del patrimonio urbano y territorial

Protección de los valores patrimoniales, tanto de elementos arquitectónicos singulares como del paisaje y el medio físico

Aparte de las importantes políticas de conservación y revitalización del casco histórico, fundamentalmente articuladas alrededor del PECHT, el nuevo Plan debe abordar el resto de valores patrimoniales existentes en la ciudad y el territorio municipal.

En particular, junto a una serie de elementos arquitectónicos singulares, deben mencionarse los siguientes:

- Cuencas visuales y perfiles urbanos de la ciudad moderna y el entorno territorial, en relación a la ciudad monumental: Proteger y preservar la calidad de visión desde y hacia el casco histórico.
- Sector Cigarrales: Requiere la elaboración de un Plan Especial que estudie la situación actual del sector, proponiendo su ordenación hacia el futuro, manteniendo en lo esencial su morfología y valores paisajísticos.
- Valores paisajísticos y ecológicos del municipio: Medidas de preservación, y en algunos casos, restauración, de los valores de las principales unidades medioambientales existentes en el término municipal, que no deban ser afectadas por procesos de urbanización.

6.1.3.2 Mejorar el paisaje urbano

Incorporar criterios de diseño urbano de calidad, para mejorar la escena urbana de Toledo

En este campo se incluyen aspectos relacionados tanto con las normas de urbanización, como con criterios tipológicos de las edificaciones, en particular en las nuevas piezas urbanas, y en aquellas consolidadas en las que se requiera el desarrollo de planes de reforma interior.

El objetivo último es hacer una ciudad más habitable y amable para sus habitantes, y configurar un espacio de calidad que refleje su cultura urbanística.

6.2 DELIMITAR LOS NUEVOS CRECIMIENTOS

Generar el suelo urbanizable necesario para soportar las futuras demandas, en función de los objetivos estratégicos para Toledo, sin atentar contra los valores paisajísticos y medioambientales

6.2.1 Estimación de demanda de nuevo suelo urbanizable

A la hora de realizar una estimación de las necesidades de nuevo suelo urbanizado, el primer aspecto a analizar es el de los crecimientos poblacionales, así como de las demandas asociadas a las nuevas actividades económicas y dotacionales que se prevén. Para ello los aspectos a estudiar en la siguiente fase (documento para la Concertación Interadministrativa) deben ser, entre otros, los siguientes:

- El contexto nacional y regional de crecimiento poblacional y económico: Rasgos actuales del crecimiento en España, en el área central (entorno del área metropolitana madrileña), y en el área metropolitana funcional (AMF) de Toledo.
- La dinámica actual del sector inmobiliario en Toledo y en su AMF.
- Los factores de cambio y su impacto en la demanda de suelo urbanizable: Cambios en la posición relativa de Toledo respecto al contexto regional y nacional.
- Demanda potencial estimada, por productos inmobiliarios.
- Capacidad residual de los suelos urbanizables vacantes
- Parámetros básicos de la proyección de demanda de suelo: Horizonte temporal, densidades residenciales o edificatorias por tipología y uso, etc.
- Nuevas necesidades estimadas de suelo para los distintos usos y tipologías.

6.2.2 Análisis de alternativas de crecimiento

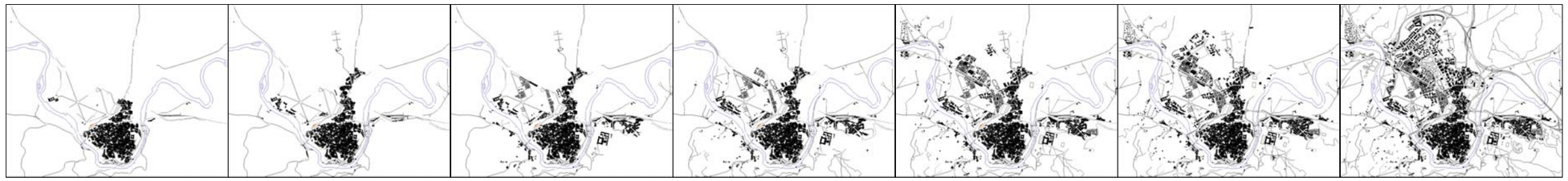
En este apartado se tratará de valorar las diferentes opciones territoriales que cabría considerar para absorber las nuevas demandas de suelo urbanizable, resultantes del anterior apartado.

Para ello se deben considerar, al analizar cada alternativa, aspectos básicos como. Impacto medioambiental de las nuevas urbanizaciones; coherencia y cohesión del sistema urbano resultante; costes en términos de sistemas generales de infraestructuras y servicios en cada caso.

6.2.3 Modelo territorial resultante

Propuesta, a la luz del análisis de alternativas anterior, de delimitación de nuevos suelos urbanizables, justificando su dimensionamiento, así como la asignación de usos y tipologías en cada caso.

Estimación de las nuevas necesidades infraestructurales y de servicios resultante de la propuesta de crecimiento realizada.



PLAN DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE TOLEDO

DIAGNÓSTICO URBANO

Febrero 2003

ARQUITECTOS - URBANISTAS - INGENIEROS - ASOCIADOS



ÍNDICE

1 PRESENTACIÓN 1

2 METODOLOGÍA 2

3 CASCO HISTÓRICO 10

4 COVACHUELAS – SALTO DE CABALLO 12

5 SAN LÁZARO 22

6 SANTA TERESA – RECONQUISTA 32

7 VEGA BAJA – VIVEROS 42

8 PALOMAREJOS 52

9 BUENAVISTA 62

10 AV. DE EUROPA 72

11 SAN ANTÓN 82

12 LADERA SUROESTE 92

13 SANTA BÁRBARA 100

14 LADERA NOROESTE 112

15 AZUCAICA 120

16 POLÍGONO INDUSTRIAL 129

17 Pº RESIDENCIAL STA. Mª DE BENQUERENCIA 139

18 CIGARRALES 162

19 PINEDO-CASA DE CAMPO 168

1 PRESENTACIÓN

1.1 Alcance del trabajo

El estudio que se presenta corresponde a la fase de avance de la elaboración de la Revisión del POM de Toledo. El objetivo del estudio es realizar una primera aproximación a la problemática urbanística en detalle de la ciudad, una vez realizado un primer diagnóstico de carácter general o macro.

Esta aproximación tiene, por lo tanto un carácter intermedio, entre el análisis antes mencionado ya entregado, cuyo objetivo era detectar los problemas y oportunidades estructurales globales de la ciudad y el territorio municipal, y el estudio propositivo pormenorizado final de los tejidos y redes urbanas que debe constituir el documento definitivo de ordenación del Plan.

En cuanto al ámbito del estudio, este se circunscribe a los suelos urbanos o urbanizados, total o parcialmente, y los contiguos a estos. Por lo tanto no incluye posibles suelos para nuevos desarrollos, salvo en los casos de suelos que se consideran expansión natural de áreas ya consolidadas.

1.2 Objetivos del estudio

Las aportaciones principales que este estudio representa con respecto al estudio estructural anterior son:

- Una primera delimitación de unidades urbanísticas, cuyo fin es establecer un despiece de la ciudad en ámbitos que puedan ser útiles de cara al re-equilibrio del sistema dotacional y de servicios urbanos, así como de centralidades y actividades.
- Un análisis más detallado de los conflictos urbanos, en sus diversas categorías: conexiones, habitabilidad, accesibilidad, calidad y paisaje, etc.
- Una identificación y subdivisión en tejidos homogéneos, que sirva de base a la posterior delimitación de zonas de ordenanza.

En definitiva, el análisis de unidades urbanísticas persigue caracterizar la problemática de las diferentes áreas de la ciudad, atendiendo a su situación específica dentro de la trama general de la ciudad, por una parte, pero también a sus condiciones particulares de calidad urbana, paisaje, equipamiento, servicios, etc.

El presente diagnóstico se refiere, por lo tanto, a la ciudad existente, sin abordar aún las necesidades, y posible localización, de nuevos suelos urbanizables para futuros crecimientos, tomando en consideración el suelo vacante únicamente cuando por su proximidad a la ciudad existente, puede contribuir a resolver déficits de esta, mediante su incorporación, en alguna forma, al proceso urbanizador.

1.3 Resultados esperados

Como resultado de este diagnóstico, se dispone de una primera visión desagregada de los problemas urbanísticos del Toledo actual, a partir de la cual se deberá realizar un plan de debate, ajuste y corrección, basado en las siguientes actividades:

Revisión municipal

Contraste del diagnóstico con los técnicos y responsables municipales para completar y, en su caso, corregir el mismo.

Participación ciudadana

Organización de un proceso de reuniones con asociaciones ciudadanas por barrio, para por una parte contrastar el diagnóstico realizado, y por otra conocer las inquietudes y aspiraciones del vecindario y los usuarios de los servicios existentes.

Estudios sectoriales complementarios

Completar el diagnóstico con estudios específicos sobre:

- Vivienda
- Equipamientos
- Redes de infraestructuras
- Movilidad y transportes

2 METODOLOGÍA

El estudio se ha desarrollado en dos fases:

- Fase I.- Información urbanística: Recogida de datos en campo y volcado de los mismos a la cartografía y base de datos;
- Fase II.- Diagnóstico y Avance de Propuestas: Interpretación y análisis urbano, a partir de los datos obtenidos, para identificar unidades urbanas homogéneas, detectando su problemática desde el punto de vista del planeamiento.

Seguidamente se describe el proceso de elaboración correspondiente a dichas Fases.

2.1 Fase I: Información Urbanística

2.1.1 Preparación del trabajo de campo

La preparación del trabajo consistió fundamentalmente en:

- Una primera delimitación de barrios, de acuerdo a los criterios que se señalan más adelante.
- Una definición de los parámetros o variables de interés urbanístico, a recoger en campo, así como la cartografía de base y los códigos o intervalos, según los casos, para la caracterización de cada elemento urbano.

2.1.2 Delimitación de los ámbitos de análisis

Delimitación de grandes piezas de la ciudad

Se delimitaron preliminarmente una serie de piezas a efectos puramente funcionales, de cara a racionalizar la toma de datos y su interpretación. Las piezas así delimitadas, cuya localización y ámbito se describe en el apartado correspondiente a la misma en este documento, no corresponden a barrios naturales o ámbitos de ordenación, son las siguientes:

- Avda. de Europa
- Centro
- Las Tres Culturas
- Vega Baja
- Buenavista
- Azucaica
- Santa Bárbara
- Polígono de Sta. María de Benquerencia

Se aprecia, por lo tanto, que de esta fase de trabajo se excluyeron algunas zonas:

- Por una parte el ámbito del PECHT, el cual, por disponer ya de su ordenación detallada y reciente, se ha excluido en general de los trabajos del POMT.
- Por otra parte, las urbanizaciones de vivienda unifamiliar de baja densidad, tales como Cigarrales, Vistahermosa, San Bernardo, las cuales por su mayor homogeneidad y extensión se analizaron en la siguiente fase con una metodología simplificada.

Esta primera división en grandes piezas se corrigió y amplió posteriormente, en la fase II, dando lugar a la delimitación de las Unidades Urbanísticas.

Subdivisión en unidades homogéneas

En cada una de esas piezas urbanas o barrios, se delimitaron a su vez una serie de unidades urbanísticas homogéneas, procurando su coherencia urbanística, teniendo en cuenta diferentes criterios:

Criterios urbanísticos: Son los criterios fundamentales e incluyen los siguientes aspectos

Localización con relación a la ciudad, esto es, la existencia de elementos de cierre o borde que constituyan delimitaciones físicas concretas.

Desarrollo, es decir, que se trate de promociones unitarias, o correspondientes época y características de promoción similares.

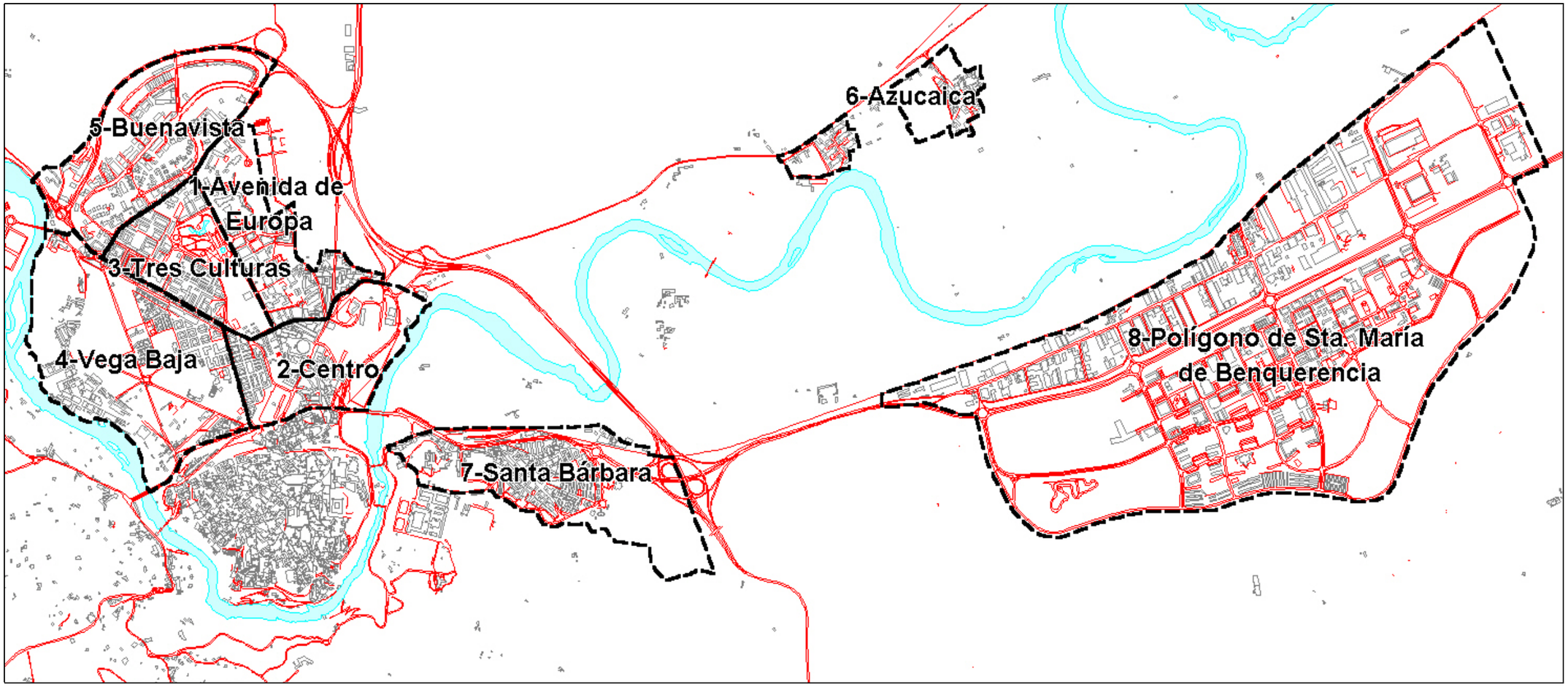
Dimensión, procurando que exista una cierta similitud de dimensión entre las unidades, si bien ello solo es posible en parte, fundamentalmente en el ensanche, y mucho menos en la periferia y barrios singulares como el Polígono.

Criterios culturales: Los criterios anteriores se han combinado, en la medida de lo posible, con los criterios culturales, incluyendo en estos tanto la visión popular de la ciudad y su historia, y la consecuente fragmentación de la misma en barrios reconocidos tradicionalmente como tales por sus habitantes, como las divisiones administrativas o estadísticas, que igualmente contribuyen a conformar la organización del rompecabezas urbano en la imagen de los ciudadanos.

El ámbito espacial correspondiente a cada pieza incluida en esta fase se refleja en el siguiente esquema gráfico. En cuanto a las unidades urbanísticas menores, su delimitación se refleja en las fichas resumen del trabajo de campo, por barrio, que se incluyen seguidamente en este documento.

El resultado de esta subdivisión se refleja en el diagnóstico de las unidades urbanísticas que se presenta más adelante en este documento.

Delimitación gráfica de las piezas para el análisis urbano



2.1.3 Codificación de la información urbanística

En el estudio de las unidades urbanas los parámetros o aspectos que se han tenido en cuenta, tanto en la observación en campo, como en el análisis sobre cartografía, se resumen en la siguiente tabla, donde también se señala la codificación aplicada a los datos.

Cuadro 1: Parámetros recogidos en la información urbanística de las unidades

Tema de información	Codificación o valores contemplados
Antigüedad de la edificación	Anterior a 1940; Entre 1940 y 1950; Entre 1950 y 1960; Entre 1960 y 1970; Entre 1970 y 1980; Entre 1980 y 1990; Entre 1990 y 2000; Posterior a 2000.
Tipo-morfologías urbanas	Bloque abierto residencial; Manzana cerrada con patio común; Arrabal y núcleo rural; Extensión de casco; Unifamiliar adosada; Colonia unifamiliar popular; Edificación singular terciaria; Polígono industrial; Parques y espacios libres.
Usos del suelo y la edificación	Residencial; Comercial; Industrial; Terciario Oficinas; Terciario Institucional; Dotaciones e infraestructuras; Especial (militar, etc.); Espacios libres y parques.
Nº de plantas de la edificación	1; 2; 3/4; 5/6; 7/8; Más de 8.

2.1.4 Recogida de datos en campo

Se procedió a recoger en campo la información relevante de cada una de las piezas señaladas, incluyendo los aspectos antes señalados, a nivel de parcela o edificio, y también otros como:

- Valoración general del barrio y unidad: Calidad de urbanización; Espacios libres; Escena urbana y Valores ambientales (vistas, ruidos,).
- Cuestiones puntuales o locales: Escasez de plazas de aparcamiento; Congestión de tráfico; Edificación en mal estado o abandonada; Solares y descampados; Ocupación de las plantas bajas; Dificultades de conexión interna y externa.

2.1.5 Procesamiento de la información

Volcado a base de datos

La información recogida se volcó a una base de datos geográfica (en entorno SIG), de cara a su mejor manipulación y explotación posterior, tanto gráfica como estadística.

La base cartográfica ha sido la suministrada por el Ayuntamiento, a escala 1:5.000, la cual se ha depurado y completado en su caso (zonas de nuevo crecimiento posterior a la cartografía que es de 1998). Utilizando las funcionalidades SIG, se ha asociado a cada elemento urbano (un elemento puede ser o bien una parcela, o bien un edificio, o bien una manzana completa, según los casos), la información correspondiente a los parámetros contenidos en el cuadro 1 (y, en su caso, datos especiales como el estado del edificio o los usos en planta baja), lo que permite realizar mapas temáticos para cada variable estudiada.

Análisis de resultados

La información del trabajo de campo una vez procesada fue interpretada y sintetizada posteriormente como punto de partida de la siguiente fase que se describe seguidamente.

2.2 Fase II: Diagnóstico por unidades urbanísticas

La fase II es el diagnóstico urbano, consistente en:

- Delimitación de áreas o unidades urbanísticas y ordenación, ámbitos unitarios o coherentes desde el punto de vista de la ordenación y problemática urbanística. Dichos ámbitos se obtuvieron como reajuste de límites de las piezas inicialmente consideradas, así como mediante el completamiento de estas en los suelos que se habían excluido en la primera fase (principalmente las urbanizaciones de baja densidad).
- Análisis por unidad urbanística (textual y gráfico):
  - → Descripción de las características del área,
  - → Problemas y déficits a resolver por el planeamiento en el área,
  - → Avance de propuestas por área homogénea.

2.3 Delimitación de las Unidades Urbanísticas

La delimitación de las áreas de diagnóstico y propuesta (Unidades Urbanísticas) se ha planteado con un criterio de homogeneidad desde el punto de vista de la ordenación prevista o previsible, a partir del análisis previo realizado. Dichas áreas, si bien no difieren sustancialmente de las piezas inicialmente delimitadas, contienen algunas correcciones respecto a estas, derivadas de la información más cualificada de que se dispone en esta 2ª fase, información de dos tipos fundamentalmente:

- En primer lugar, un mejor conocimiento de la realidad de los barrios y sus características como tejidos, y en relación con su entorno.
- En segundo lugar, el disponer de la información del planeamiento, tanto a nivel de Plan General vigente, como de planeamiento de desarrollo, que permite introducir la dinámica de transformación prevista como elemento también de realidad.

En consecuencia, se han reajustado los límites con dichos criterios de ordenación, en función del destino o vocación del suelo que se ha podido detectar en el análisis previo. En algunos casos eso supone modificar agrupaciones iniciales que respondían a criterios más intuitivos, sociológicos o culturales, y que a la luz del análisis urbanístico se ha puesto en cuestión.

Además, se han modificado las delimitaciones previas también en el sentido de incluir suelos actualmente vacantes o no urbanos, en base a alguna de estas dos razones:

- Porque son suelos sujetos a una ordenación o actuación más o menos inminente,
- Porque a través del propio diagnóstico se ha considerado que constituyen un área de expansión o influencia necesaria de los suelos ya consolidados.

2.3.1 Tipología de Unidades Urbanísticas

Al realizar el despiece de la ciudad existente y planeada se ha establecido la siguiente tipología de áreas, atendiendo a las formas en que se manifiesta en ellas la problemática urbana abordada por el planeamiento (accesibilidad, conectividad, calidad de vida, calidad de la edificación, déficits, etc.):

- *Áreas urbanas*: Corresponde a tejidos con una vocación unitaria, que incluyen usos residenciales o de actividades económicas de forma dominante, y con una densidad y diversidad de funciones característicamente urbana, en las que la operatividad o necesidad del planeamiento se plantea en toda su amplitud.
- *Piezas singulares especializadas*: Se refiere a importantes fragmentos de suelo en el interior del continuo urbano, destinados a servicios, dotaciones o instalaciones especiales, normalmente con una función única especializada, carentes de la problemática característica de los barrios y tejidos urbanos normales, y en los que no se prevé transformación significativa alguna. Por ejemplo, el Cementerio, la Academia Militar, etc. Su tratamiento desde el planeamiento se limitará normalmente a cuestionar su relación con el entorno, o la mejora de su funcionalidad específica, si bien esto último suele corresponder más a un enfoque o plan sectorial especializado, que al planeamiento urbanístico.
- *Extensiones suburbanas*: Son ámbitos residenciales periféricos de baja densidad, no integrados con el resto de tejidos urbanos, cuya problemática urbanística es muy limitada, precisamente por su naturaleza solo parcialmente urbana. En términos de su dimensionado o acotamiento, aspecto plenamente competencia del planeamiento general, deben abordarse más desde el punto de vista de los criterios medioambientales y territoriales que desde los de la propia estructura urbana del (o de los) núcleo(s) de población. Se incluyen en esta categoría tanto las grandes urbanizaciones periurbanas como algunas pequeñas y aisladas.
- *Casco histórico*: Se ha excluido en el diagnóstico el ámbito del PECHT, por disponer ya de un planeamiento en vigor, que no está en tela de juicio.

2.3.2 Listado de las Unidades Urbanísticas y Enclaves Singulares

Como resultado, se obtiene la siguiente relación de *Unidades Urbanísticas*, que son el objeto del presente Diagnóstico Urbano.

Cuadro nº 2: Unidades Urbanísticas

Nº de orden	TIPO DE UNIDAD	NOMBRE	Superficie (Has)	Población 1998
1	Ámbito con planeamiento especial vigente	CASCO HISTÓRICO	231,1	11.342
2	Áreas urbanas	COVACHUELAS - SALTO DE CABALLO	44,4	1.044
3	Áreas urbanas	SAN LÁZARO	12,8	1.070
4	Áreas urbanas	RECONQUISTA - STA. TERESA	27,9	5.590
5	Áreas urbanas	VEGA BAJA - VIVEROS	126,6	686
6	Áreas urbanas	PALOMAREJOS	34,7	6.398
7	Áreas urbanas	BUENAVISTA	103,6	9.059
8	Áreas urbanas	AV. EUROPA	51,3	3.491
9	Áreas urbanas	SAN ANTÓN	27,0	974
10	Extensiones suburbanas	LADERA SUROESTE	895,7	580
11	Áreas urbanas	SANTA BÁRBARA	110,4	7.594
12	Áreas urbanas	LADERA NOROESTE	403,4	1.323
13	Áreas urbanas	AZUCAICA	57,8	848
14	Áreas urbanas	POLÍGONO INDUSTRIAL	324,9	0
15	Áreas urbanas	Pº Res. STA. Mª BENQUERENCIA	657,5	16.524
16	Extensiones suburbanas	CIGARRALES	419,3	386
17	Extensiones suburbanas	PINEDO – CASA DE CAMPO	238,2	150

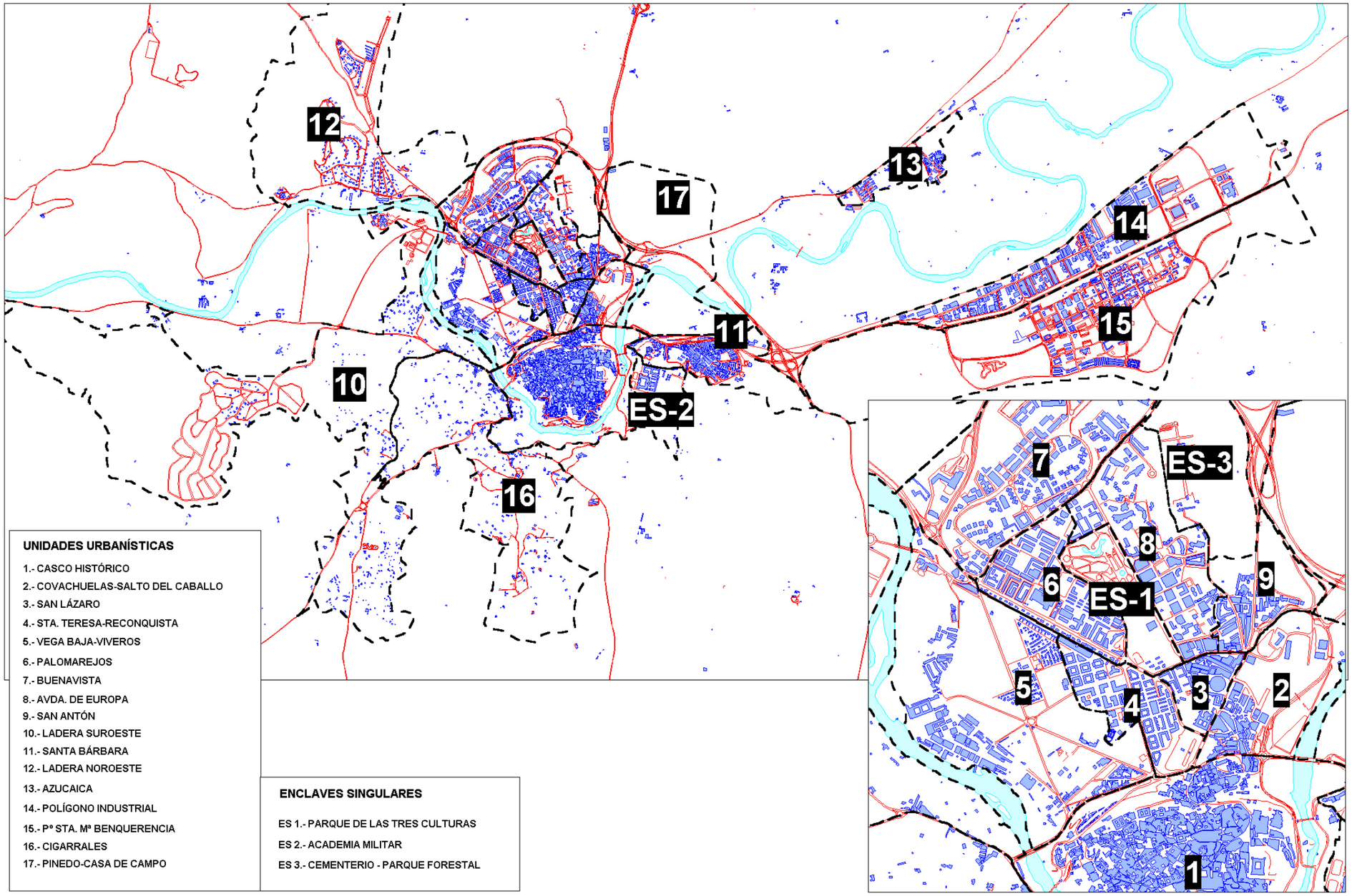
Las piezas no incluidas en el análisis y diagnóstico, por constituir enclaves singulares especializados, son las que figuran en el siguiente cuadro.

Cuadro nº 2: Unidades Urbanísticas

Nº de orden	TIPO DE UNIDAD	NOMBRE	Superficie (Has)	Población 1998
1	Enclave singular	PARQUE DE LAS TRES CULTURAS	22,0	0
2	Enclave singular	ACADEMIA MILITAR	53,0	0
3	Enclave singular	CEMENTERIO Y PARQUE FORESTAL	43,9	0

La localización geográfica de unas y otras áreas se refleja en el siguiente gráfico.

Esquema gráfico con delimitación de las Unidades Urbanísticas



UNIDADES URBANÍSTICAS

1.- CASCO HISTÓRICO
2.- COVACHUELAS-SALTO DEL CABALLO
3.- SAN LÁZARO
4.- STA. TERESA-RECONQUISTA
5.- VEGA BAJA-VIVEROS
6.- PALOMAREJOS
7.- BUENAVISTA
8.- AVDA. DE EUROPA
9.- SAN ANTÓN
10.- LADERA SUROESTE
11.- SANTA BÁRBARA
12.- LADERA NOROESTE
13.- AZUCAICA
14.- POLÍGONO INDUSTRIAL
15.- Pº STA. Mª BENQUERENCIA
16.- CIGARRALES
17.- PINEDO-CASA DE CAMPO

ENCLAVES SINGULARES

ES 1.- PARQUE DE LAS TRES CULTURAS
ES 2.- ACADEMIA MILITAR
ES 3.- CEMENTERIO - PARQUE FORESTAL

2.4 Ficha por Unidad Urbanística

Se ha elaborado un informe sintético, o ficha, de cada una de las unidades, en el que se incluye la siguiente información:

Documentación escrita

Descripción general

Consiste en un resumen de las observaciones recogidas en el trabajo de campo, así como en el estudio del planeamiento y la evolución histórica de la ciudad. El guión temático común en todas las áreas incluye referencias a los aspectos señalados en la fase I como objeto de la información urbanísticas, es decir, tipo-morfologías, calidad del paisaje urbano, edad y estado de la edificaciónl, usos del suelo y la edificación, alturas de la edificación, etc.

Incluye la identificación en su caso de las subunidades en que se descompone la unidad urbanística.

También se incluye una serie de cuadros síntesis relativos a los principales aspectos recogidos en el análisis urbanístico: Antigüedad de la edificación y urbanización; Tipomorfologías presentes; Usos del suelo y la edificación; Número de plantas de la edificación.

En dichos cuadros resumen, de cara una más rápida y clara lectura, se marca con un símbolo la casilla correspondiente a los valores presentes en el ámbito correspondiente, de acuerdo al siguiente código de símbolos:

■ : Valor dominante frente al resto en el ámbito;

● : Valor con presencia frecuente en el ámbito;

• : Valor con presencia escasa en el ámbito;

Las casillas en blanco indican que el valor correspondiente no tiene presencia en el ámbito en cuestión.

Síntesis de cuestiones a abordar por el planeamiento

Resume los aspectos fundamentales detectados que son susceptibles de mejora o requieren de un tratamiento particularizado en el Plan. De cara a sistematizar el diagnóstico de las distintas subunidades se han considerado en todas las unidades una serie de cuestiones comunes cuya problemática se señala, que son:

Posición respecto al entorno: Considerando su mayor o menor integración y accesibilidad respecto al entorno urbano. También la calidad de vistas hacia y desde el sector hacia el paisaje urbano y rural.

Conexiones e integración interior: En este caso se analiza la estructura interior de la pieza y la relación entre sus diferentes componentes.

Dotaciones y servicios urbanos: Oferta existente de usos y actividades complementarios al dominante, ya sea este residencial (en la gran mayoría de los casos), industrial u otro. Se consideran tanto las dotaciones y espacios libres, como los usos terciarios para el comercio, ocio, etc.

Áreas con deficiencias particulares: Se señalan aquellos aspectos, barriadas o puntos que requieren una atención particularizada por su especial problemática.

Valores a potenciar o recuperar: Se trata de valores amenazados por la dinámica urbanística actual, y que se que se consideran merecedores de ser preservados.

Avance de propuestas

Este avance se deriva, lógicamente, del apartado anterior, y contiene un primer enunciado de ideas o soluciones para abordar los problemas antes detectados.

Documentación gráfica

Se organiza en 4 láminas, ilustrando el análisis textual antes señalado, en la siguiente forma:

Lámina 1: **Análisis I**

Incluye los siguientes gráficos:

- Estructura urbana
- División en sectores o subunidades
- Planeamiento vigente (general, parcial, especial, etc.)

Lámina 2: **Análisis II**

Mapas temáticos de la zona correspondientes a:

- Usos del suelo y la edificación
- Parcelas/edificios con locales comerciales en bajos
- Alturas de la edificación
- Tipo-Morfologías
- Antigüedad de la edificación
- Estado de conservación

Lámina 3: **Diagnóstico**

Incluye los siguientes elementos:

- Gráfico de problemas urbanísticos detectados
- Fotografía aérea con delimitación de la unidad

Cuadro resumen de superficies por usos de suelo

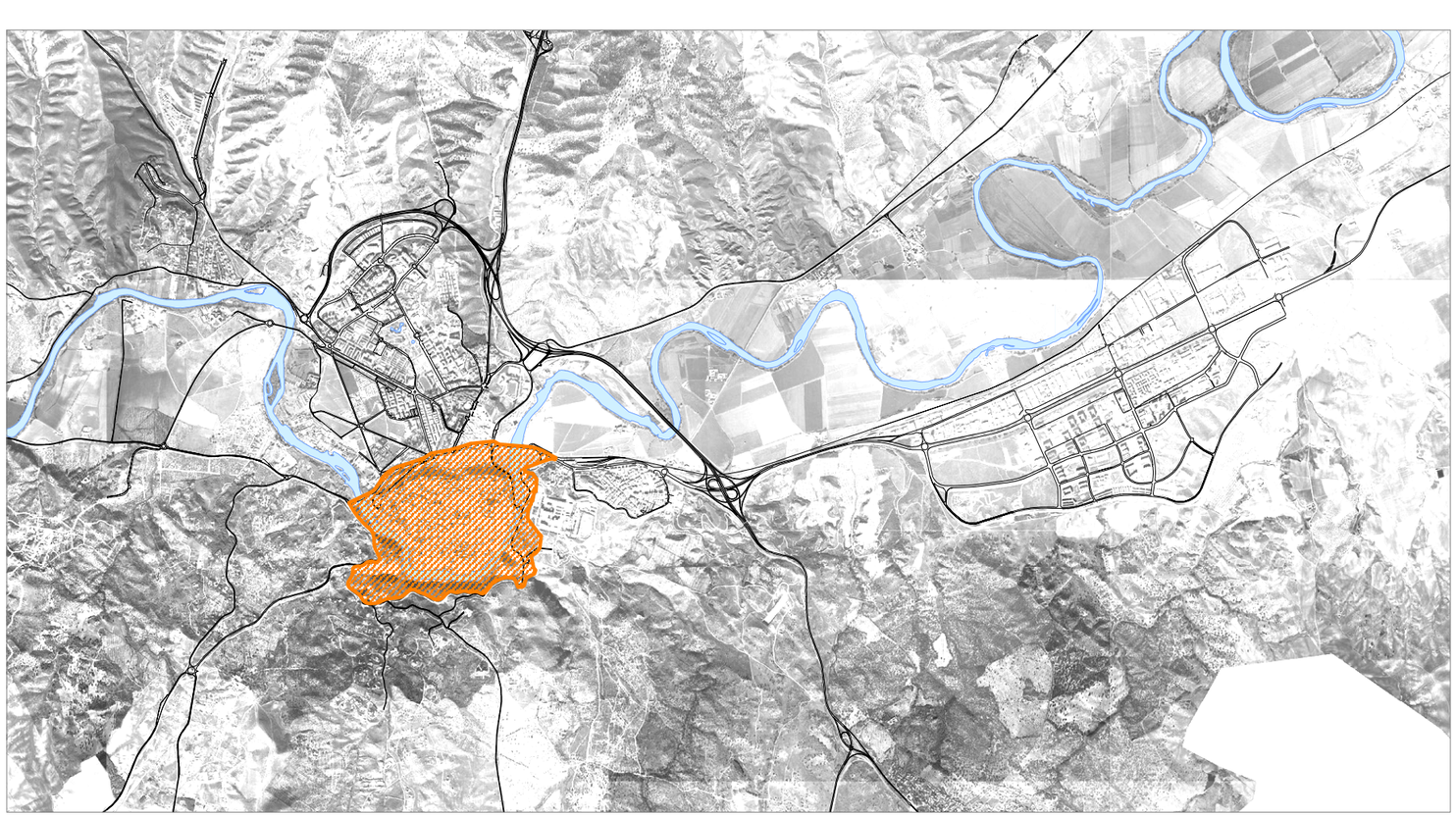
Síntesis escrita de los principales problemas de la unidad

Lámina 4: **Avance de Propuestas**

Incluye los siguientes elementos:

Gráfico de propuestas y criterios de ordenación detectados

Síntesis escrita de propuestas y criterios de ordenación para la unidad



3 CASCO HISTÓRICO

Como se ha señalado anteriormente, el ámbito del Casco Histórico se excluye de este diagnóstico por contar con planeamiento específico en vigor (PECHT), que como tal será básicamente asumido por la presente Revisión del Plan General.

No obstante, se señalan en este apartado algunos elementos de borde y contacto entre el casco y el resto de la ciudad, que deben ser abordados como tales por la Revisión del P.G.

Puerta de Toledo

La zona Nordeste del ámbito del PECHT queda afectada por la propuesta de desarrollo de un plan integral de ordenación de la nueva entrada a Toledo, que se describe también en este documento dentro de las UUs nº 2 (Covachuelas – Salto del Caballo) y 11 (Santa Bárbara) .

Este plan parte de tres supuestos principales:

→ Por una parte la inadecuada situación actual de los accesos de visitantes al centro histórico, a pesar de algunas importantes actuaciones recientes, como el remonte mecánico desde Recadero.

→ La previsón de nuevas infraestructuras de acceso a la ciudad, por su flanco Este, en el arco desde el rotor Nordeste a Azarquiel, entre las que destacan el tren de alta velocidad Madrid-Toledo, con estación proyectada en Sta. Bárbara, y la futura autopista de peaje Madrid-Toledo-Córdoba, con acceso a Toledo desde Mocejón.

→ La existencia de suelos disponibles, bien por ausencia de uso y edificación, bien por ser estos de escaso valor o utilización, en torno al eje de Azarquiel y a la Avenida de Castilla-La Mancha, a lo largo de ambos márgenes del río.

De hecho esta propuesta (o, en la actualidad más propiamente aún, idea de propuesta), está también apuntada en el propio PECHT, pivotando fundamentalmente en un proyecto concreto e inminente como es la remodelación del edificio parking de Miradero, y la conexión a este desde el pie de la roca en el Barrio de La Antequeruela, con destino a un centro congresual y de exposiciones que se plantea como nueva pieza arquitectónica emblemática.

La naturaleza de este proyecto estratégico para la ciudad, y su localización en rótula común a varios barrios y sectores, plantea lógicamente la necesidad de ajustar desde la Revisión del PG ciertas determinaciones del PECHT como requisito natural de integración y acople entre instrumentos de planeamiento contiguos e incluso solapados.

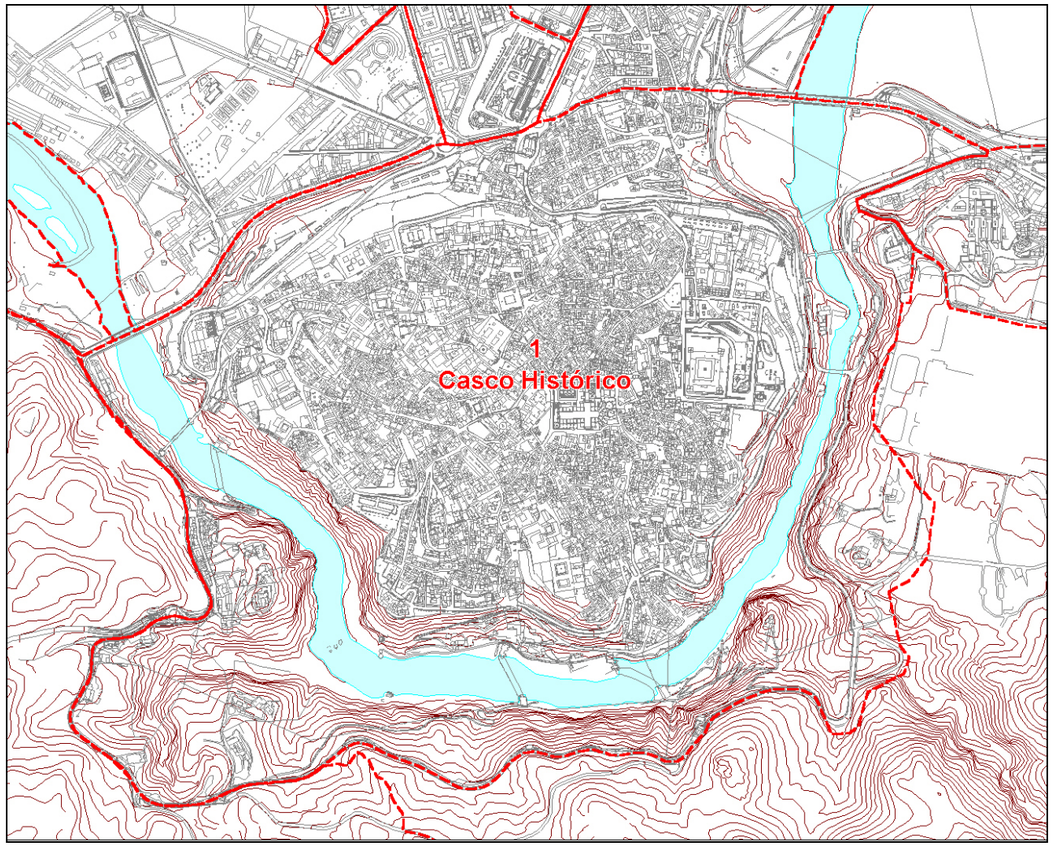
Eje Bisagra - Cambrón

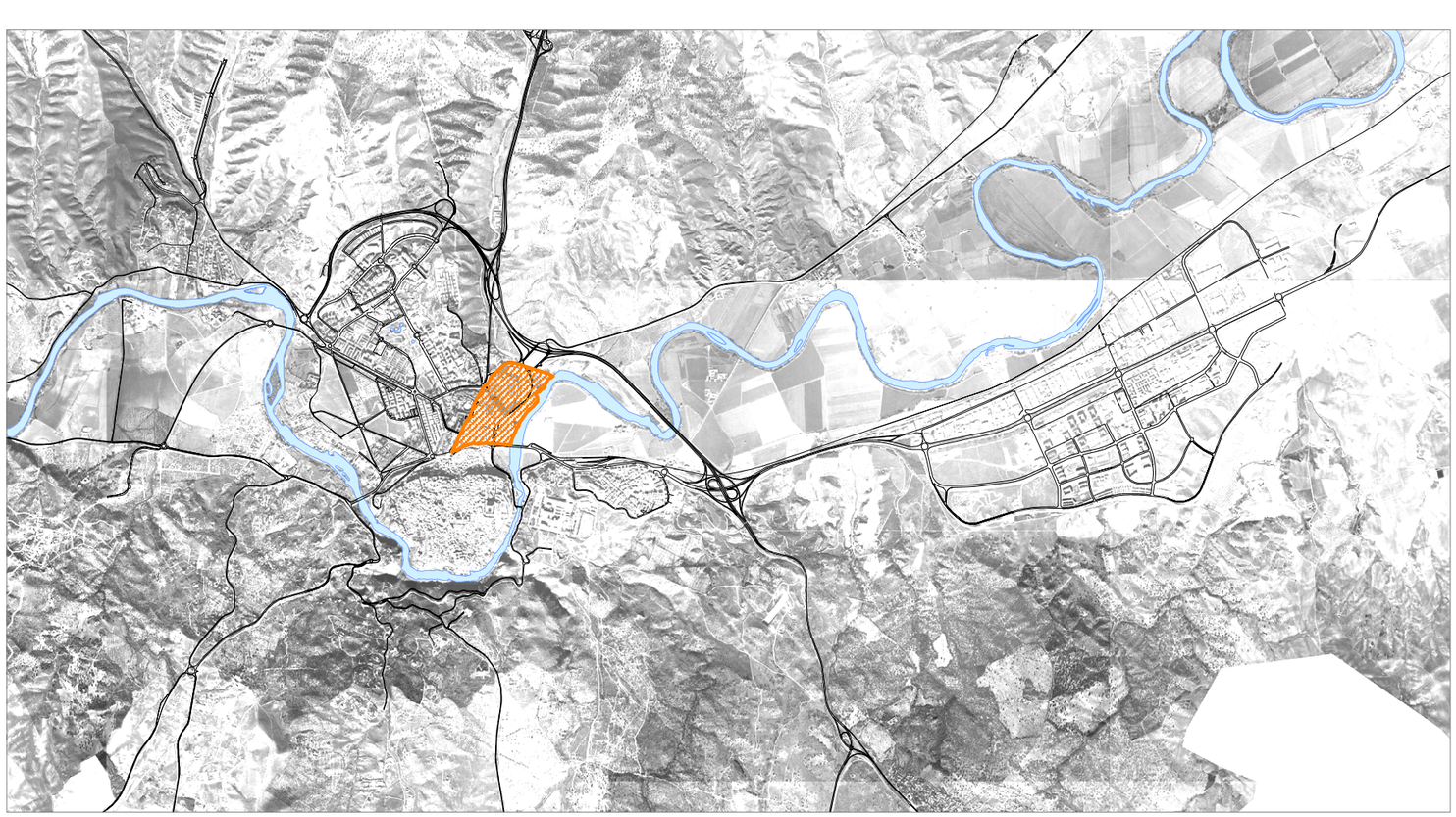
Se plantean en el actual documento algunas propuestas sobre la línea de tangencia del casco con el ensanche moderno de Toledo, que persiguen fundamentalmente dos objetivos:

→ Por una parte, aliviar los tráficos en el tramo Azarquiel – Bisagra – Reconquista para permitir un tratamiento más urbano de la Ronda del Granadal y la avda. de Alfonso VI, potenciando su función de vías vertebradoras, en detrimento de la actual función de arterias de tráficos de paso Este-Oeste.

→ Por otra parte, como corolario de lo anterior, mejorar la permeabilidad entre el casco y los barrios contiguos de ensanche o extensión de casco: Covachuelas, San Lázaro, Reconquista, Vega Baja – Circo Romano, etc.

Para el desarrollo de estas propuestas se debe actuar, lógicamente, sobre el borde del casco histórico, en el ámbito del PECHT.





4 COVACHUELAS – SALTO DE CABALLO

4.1 Descripción general

Se trata de un área constituida por dos piezas claramente diferenciadas: El barrio de Las Covachuelas, por una parte, y el área de El Salto de Caballo, cuya relación es de proximidad, careciendo de otra coherencia o semejanza.

4.2 Áreas homogéneas

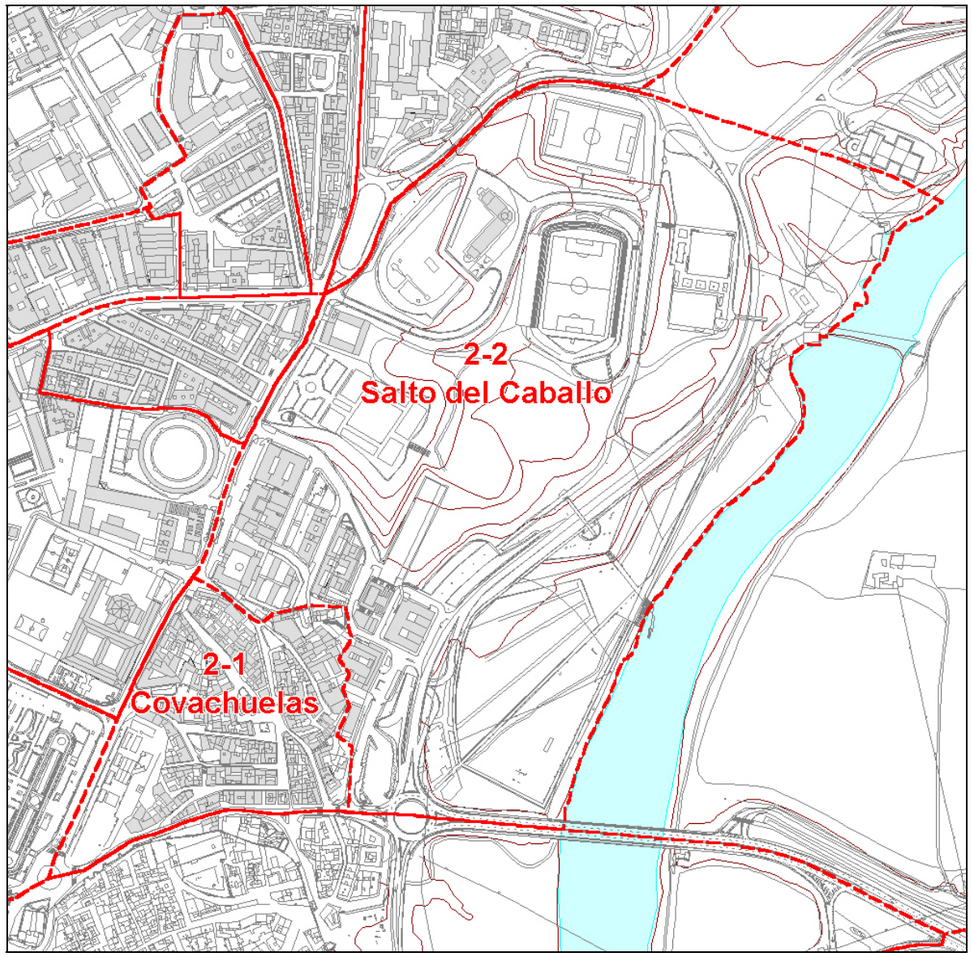
Se subdivide la unidad en dos áreas netamente diferenciadas, tanto por su origen y antigüedad como por los usos y actividades alojados en las mismas. Dichas áreas son:

Covachuelas: Se trata de uno de los barrios más tradicionales de los arrabales de la ciudad de Toledo, y queda delimitado de la siguiente forma:

- → Al Norte con el Salto del Caballo,
- → Al Este por la Avenida de Castilla La Mancha,
- → Al Sur por la Calle Carrera Ronda
- → Y al Oeste por la calle del Cardenal Tavera.

Salto de Caballo: Está delimitado este sector por dos ejes viarios importantes: Al Norte la Avenida de Madrid, al Este la Avenida de Castilla la Mancha. Además, limita al Sur con el tradicional barrio de Covachuelas y por último al Oeste la calle del Marqués de Mendigorria marca la separación entre esta subunidad y el barrio de San Lázaro.

4.3 Esquema gráfico



4.4 Cuadros resumen de características

Cuadro A.2: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Salto del Caballo			•	●		•	●	
Covachuelas		●	•	●	●	•	●	

Cuadro B.2: Tipo-morfologías									
Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto residencial	Manzana cerrada con patio de m.	Arrabal y núcleo rural	Extensión de casco	Unifamiliar adosada	Colonia unifamiliar popular	Edificación singular terciaria	Polígono Industrial	Parques y espacios libres
Salto del Caballo							■		●
Covachuelas				■					•

Cuadro C.2: Usos del suelo y la edificación								
Zona / Subunidad de análisis	Residencial	Comercial	Industrial	Terciario - Oficinas	Terciario – Institucional	Dotacional e infraestruc-turas	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
Salto del Caballo	•			●		■		●
Covachuelas	■	•		•				•

Cuadro D.2: Número de plantas						
Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
Salto del Caballo	•	•	●	•		
Covachuelas	•	■	●			

4.5 Descripción por áreas homogéneas

4.5.1 Las Covachuelas

Se trata de un barrio cuyas primeras edificaciones aparecen ya en la cartografía realizada por Francisco Coello y Maximiano Hijón de 1858. En 1926 el Plano del Rey Pastor nos muestra ya casi completamente ocupado la mayor parte del espacio actual de Las Covachuelas. En los años 40, sigue aumentando la población hasta los 50, en que se paraliza, mientras que en los 60 y 70 el barrio termina prácticamente de completarse. Posteriormente se inicia un fuerte proceso de renovación con sustitución de parte de la edificación típica de una planta por edificación de dos o tres plantas.

Subsisten aún algunos edificios anteriores a la guerra como el localizado entre las calles de la Bajada de Las Covachuelas y Carreteros, que antiguamente albergaba el parque de bomberos, en un avanzado estado de deterioro y abandono, las ruinas situadas en la Bajada de Barbones o el solar y la vivienda ubicadas en la calle de Perala, o en la calle del Río Llano y en la calle Honda.

ANÁLISIS

Todavía se mantienen edificios de los años 40-50 en la calle Las Covachuelas, calle de Honda, Bajada de los Barbones, y, en mejor estado de conservación en la calle del Espino, calle Carreteros, calle Cerro de Miraflores, calle Los Trinitarios y calle Carrera Ronda.

De la década de los 60 y 70 se encuentran ejemplos en calles Espino, Honda, Perala, Las Covachuelas, los Trinitarios, Cerro de Miraflores, calle del Río Llano, albergando vivienda de Protección Oficial, y calle Carreteros. En estas mismas podemos encontrar viviendas de años posteriores por renovación, como las construidas en la última década en la calle del Cerro de Miraflores con una bellas vistas hacia la vega del Tajo o los situados en la Bajada de Barbones, que han reconvertido una parcela tradicional, de casa baja y corral, en bloques de viviendas de tres plantas.

Respecto a las alturas destaca el hotel en el margen sur de Las Covachuelas, con cuatro plantas, sin embargo, el resto de edificios varía entre una y dos plantas, por lo que, a pesar de la renovación, se mantiene esencialmente la fisonomía tradicional de este núcleo, aumentándose en todo caso en una planta (de 1 a 2), como ocurre en la nueva edificación de la bajada de Barbones.

En cuanto a su morfología, Las Covachuelas es un ejemplo característico de núcleo tradicional extramuros de planta irregular en torno a caminos, de vivienda unifamiliar entre medianeras, sobre parcelario menudo, y, en este caso, acompañado por las dificultades topográficas. Se conforman pequeños espacios libres o plazas, que completan el interesante paisaje tradicional del núcleo, como es el caso de la Plaza Honda.

Respecto a los usos, además del residencial predominante, a lo largo del eje de Cardenal de Tavera hay una considerable actividad comercial y de restauración; en la calle Carrera Ronda también hay usos comerciales. En el interior del barrio hay pequeños establecimientos comerciales, tanto de uso doméstico cotidiano, como los que se destinados a servicios varios (Administración de fincas, en la calle Cerro de Miraflores, asesoramiento fiscal en un edificio en la calle Espino). Otros usos terciarios son de oficinas de seguros (Wintherthur), sucursales bancarias (CCLM), y sedes de medios de comunicación (SER), situados en un edificio en la calle Cardenal Tavera. Otro tipo de uso puntual en Las Covachuelas es el educativo, representado por un centro de docencia informática en la calle Carreteros.

Es de destacar la actividad hotelera, no sólo por el gran complejo hotelero próximo a la Estación de Autobuses, sino también a través de pequeños hoteles que han rehabilitado antiguos edificios, como es el caso del Hotel Duque de Lerma (categoría 3 estrellas) situado la calle Las Covachuelas y el Hotel Martín (categoría 2 estrellas) ubicado en la calle Espino, ambos de reciente renovación.

Por último hay que lamentar la existencia de algunas edificaciones en un avanzado estado de deterioro, abandono y ruina, como las situadas en las calles Las Covachuelas, La Perala, Honda, Cerro de Miraflores, Trinitarios.

4.5.2 Salto de Caballo

El área de análisis se puede subdividir en dos partes muy diferentes: Por una parte todo el suelo dotacional situado en el sector Norte del área, que constituye una pieza atípica de ciudad, por estar destinada exclusivamente a espacios libres y dotaciones públicas, en la que se con-

centran importantes instalaciones como el campo municipal de fútbol, los bomberos, polideportivo y piscina municipal, parque del Crucero, etc. Destaca, en cuanto a paisaje urbano, por su visibilidad desde las vías circundantes, el Parque de Bomberos, de llamativo estilo arquitectónico historicista.

En el otro sector, al Sur, existe una barriada relativamente moderna de edificación residencial y terciaria. En este último uso destacan la Estación de Autobuses, la Delegación Provincial de Cultura y Medio Ambiente, en la Avda. del marqués de Mendigorria, los Juzgados Penales, el Tribunal Económico Administrativo Regional de Castilla la Mancha y las oficinas del INEM, ubicados entre la Bajada de Castilla La Mancha y la Travesía de la Estación de Autobuses; y por último la Delegación Provincial de Obras Públicas, ubicada junto a la estación de autobuses, en la confluencia de la Avda. de Castilla La Mancha con la Travesía de la Estación de Autobuses.

El edificio de mayor antigüedad corresponde al Palacio del Automóvil, de los años 60-70, localizado en la confluencia de la Avenida de Madrid con la Avenida General Villalba y la Calle del Marqués de Mendigorria[1], siendo el resto en su mayor parte de los 80, 90, o posteriores.

En las calles Salto de Caballo, Bajada de Castilla la Mancha, Travesía del Marqués de Mendigorría y el Pasaje de Mayoral, existe un conjunto de nuevos edificios, la mayoría residenciales, con locales comerciales en las plantas bajas, algunos aún vacantes.

En cuanto a altura de la edificación, oscila entre las siete plantas del edificio ubicado en la calle Salto de Caballo, las cinco del edificio que alberga los Juzgados Penales en la Bajada de Castilla la Mancha, las cuatro de construcciones como las situadas en la Travesía de Mendigorría y Bajada de Castilla La Mancha, las tres del edificio situado en la confluencia de la calle del Marqués de Mendigorria y la Bajada de Castilla La Mancha, las dos del edificio ocupado por la delegación de Obras públicas y la Estación de Autobuses y de una planta en los edificios situados en la Travesía del Marqués de Mendigorria, que albergan actividades comerciales. Esta variedad de alturas supone fuertes contrastes visuales que afectan negativamente al paisaje urbano.

Las características heterogéneas de la edificación, por tratarse de una barriada carente de unidad y coherencia urbanística, se reflejan igualmente en las tipo-morofologías urbanas presentes: Bloques abiertos, como el que se localiza en la calle Salto de Caballo- Travesía del Marqués de Mendigorria, manzanas cerradas, como las que se ubican entre la Bajada de Castilla La Mancha, calle Salto del Caballo, o edificios institucionales singulares.

La densa presencia de instituciones que generan demandas de diferentes servicios, en particular aparcamientos, se ha resuelto parcialmente con la explanada ubicada en la Bajada de Castilla la Mancha, junto a un talud realizado en el Parque del Crucero, de fuerte pendiente.

La presencia de la Estación de Autobuses ha favorecido la aparición de un complejo hotelero que va extendiéndose a lo largo de la Bajada de Castilla La Mancha. Además de la Estación de Autobuses Regulares, se han llevado a cabo unas dársenas para autocares turísticos, donde esperan tras depositar a los visitantes en las proximidades del Casco Histórico.

Respecto al estado de conservación de la edificación hay poco que destacar: Al tratarse de edificios de reciente construcción se encuentran en buenas condiciones, salvo el Palacio del Automóvil semi-abandonado (ya desaparecido a la fecha de redacción de este informe, como se ha señalado), y las reformas que se están llevando a cabo en el edificio orientado a albergar actividades de ocio y recreativas, situado en la Calle del Marqués de Mendigorria, frente al complejo hotelero María Cristina y a la Plaza de Toros.

Por último, hay que señalar que en este sector se localizan gran cantidad de espacios libres, que, o bien han sido transformados en parques municipales, como es el caso del Parque del Crucero, o bien están a la espera de ser ocupados o acondicionados. Los parques existentes, que forman una sucesión en terrazas hasta el río, presentan, sobre todo el situado en prolongación del de El Crucero, hacia el Este, y el Safont, algún tipo de inconveniente o dificultad de acceso puesto que tienen un uso ciudadano en general muy escaso.

También son características de la zona las fuertes pendientes, que descienden desde la cota del eje Tavera-Mendigorría hacia la ribera del Tajo, pendientes que generan rupturas de la trama urbana y aparición de muros de contención de negativo impacto visual.

4.6 Planeamiento vigente

La delimitación de la Unidad Urbanística nº2 – Covachuelas-Salto del Caballo coincide con el ámbito de desarrollo del Plan Especial de Reforma Interior de Covachuelas, por lo tanto, las ordenanzas del P.E.R.I serán las de aplicación en esta Unidad Urbanística. Distingue dos ordenanzas:

- Ordenanza de Conservación, que comprende dos grados en función de la tipología y edad de la edificación: grado 1 (edificación tradicional) y grado 2 (edificación moderna).

- Ordenanza de Renovación, que también comprende dos grados en función de las características del tejido en el que se encuentra la parcela y de los objetivos del Plan para la zona : grado 1 (mantenimiento de la tipología) y grado 2 (transformación tipológica).

La pertenencia de las parcelas a una u otra ordenanza queda detallada en los planos de ordenación del citado P.E.R.I.

Según se indica en los planos adjuntos, también se aplica la ordenanza nº 17 definida en el Plan General de Ordenación Municipal, en las clases:

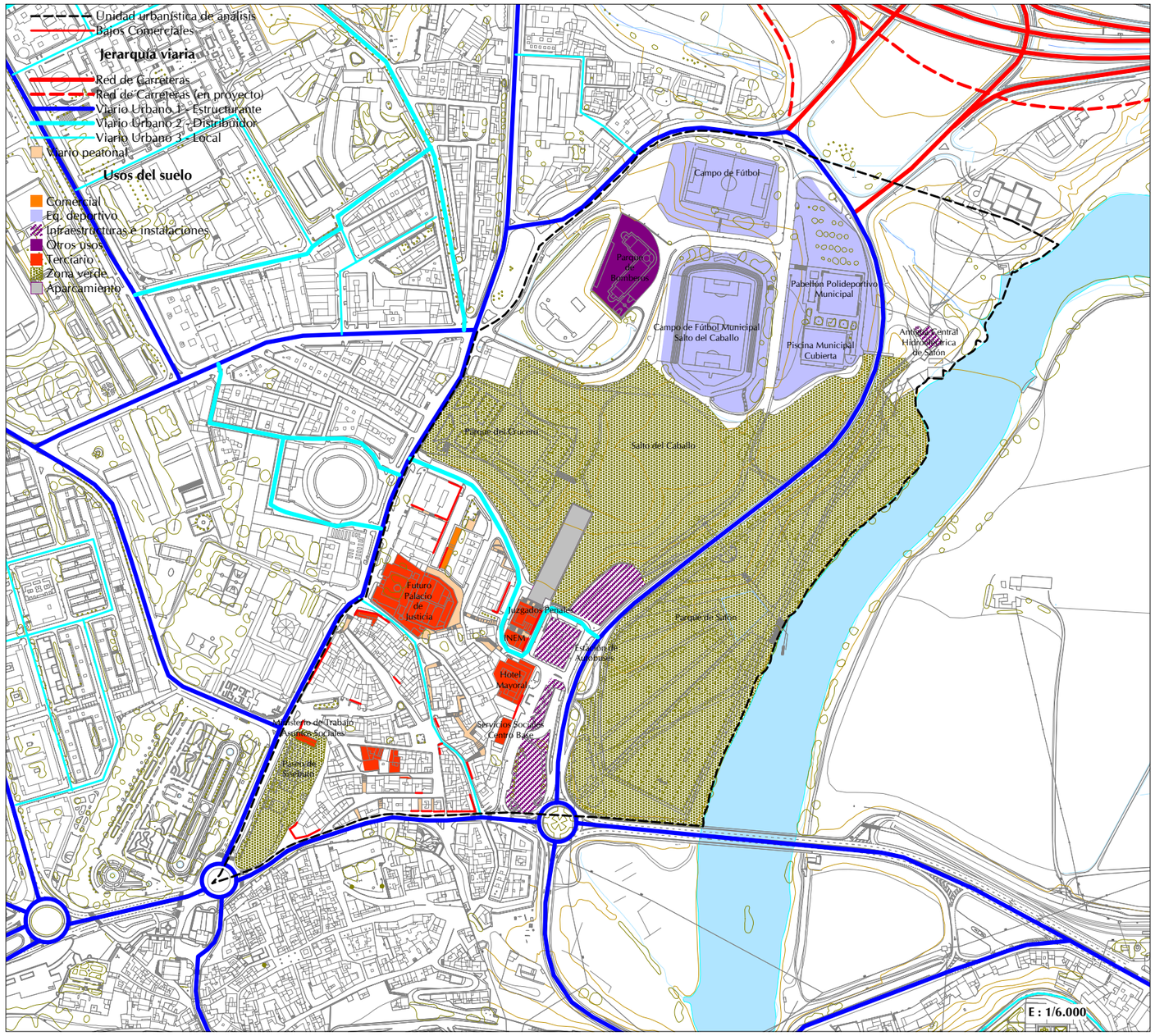
A: Sistemas de espacios libres de dominio y uso público.

C: Servicios de interés público y social.

[1] Este edificio ha sido demolido posteriormente a la toma de datos.

UU - 2
ANÁLISIS PLANO 1
COVACHUELAS-SALTO CABALLO

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



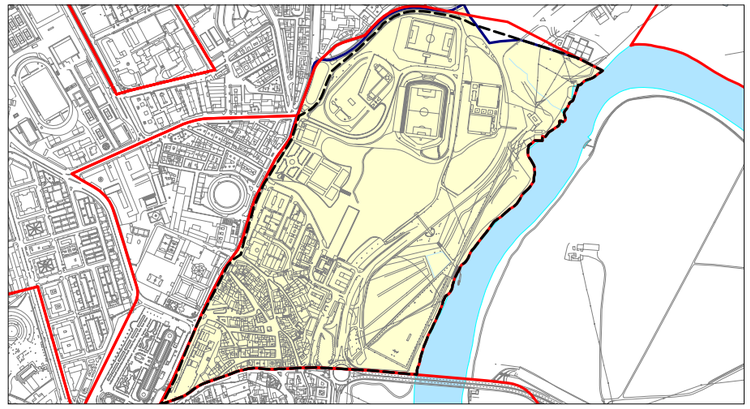
CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	44,02 Has
Número de viviendas	782
Población (98)	1.044

Unidades urbanísticas PG-86
Unidad urbanística de análisis

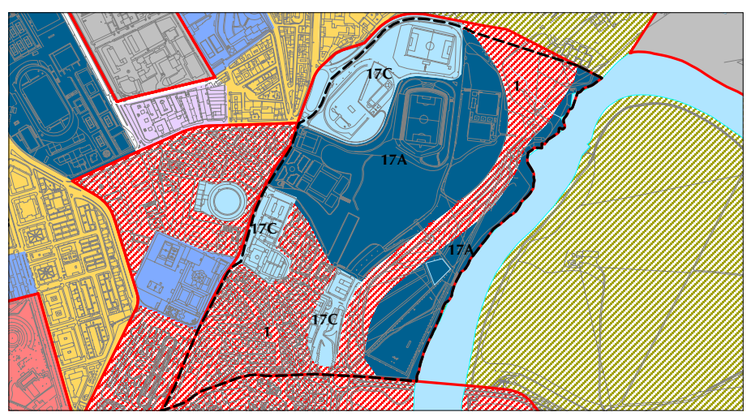
Planeamiento de desarrollo

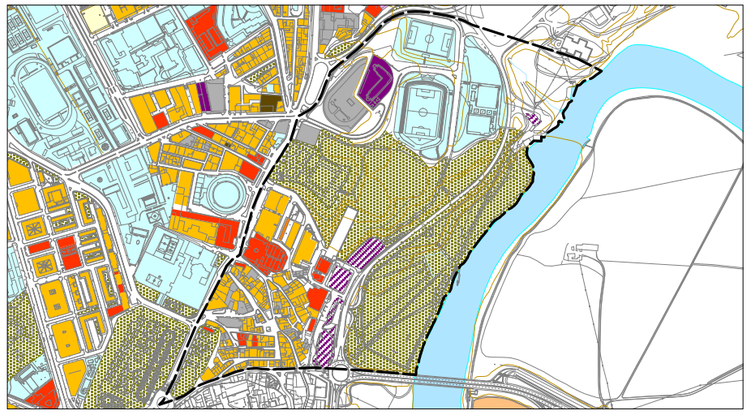
Plan Especial de Reforma Interior de Covachuelas



Planemiento General vigente : Zonas de ordenanza

Casco y extensión de casco	1	Edificios singulares, manzana cerrada y vivienda unifamiliar
Dotacional - Espacios libres	17A	Dotaciones. Sistema de espacios libres de dominio y uso público
Dotacional - Servicios	17C	Dotaciones. Servicios de interés público y social

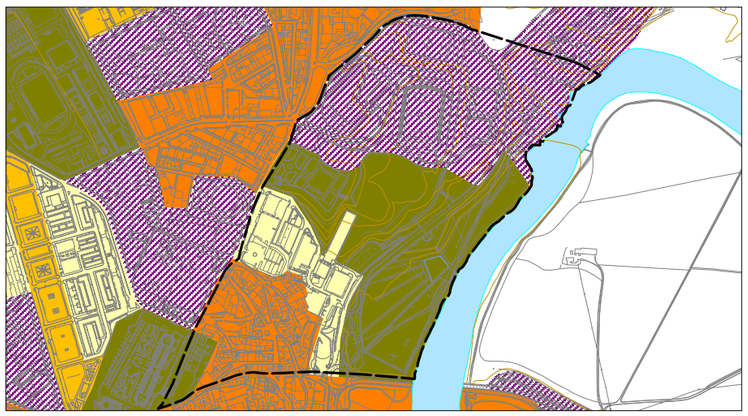




Unidad urbanística de análisis

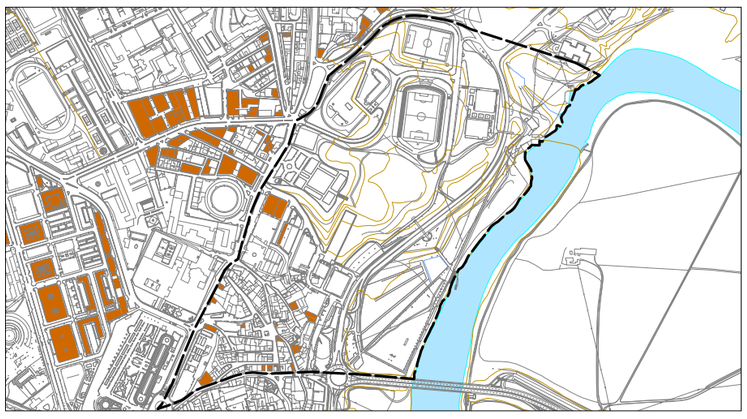
Usos dominantes

- Abandonado
- Comercial
- Equipamientos
- Infraestructuras e instalaciones
- Otros usos
- Residencial
- Suelo vacante
- Terciario - oficinas
- Zona verde



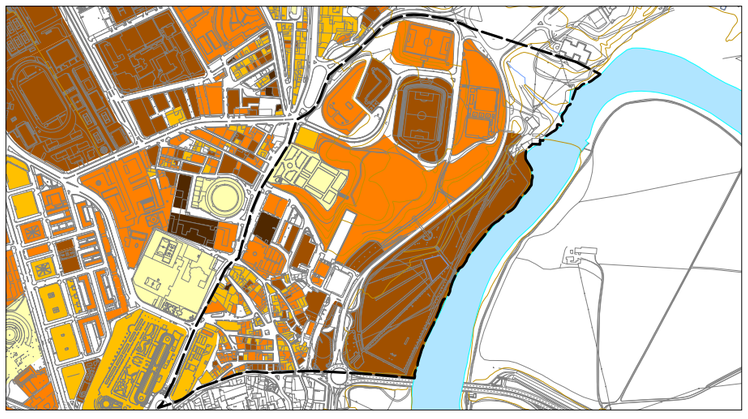
Morfología

- Bloque abierto residencial
- Casco tradicional
- Parques urbanos
- Usos e instalaciones singulares



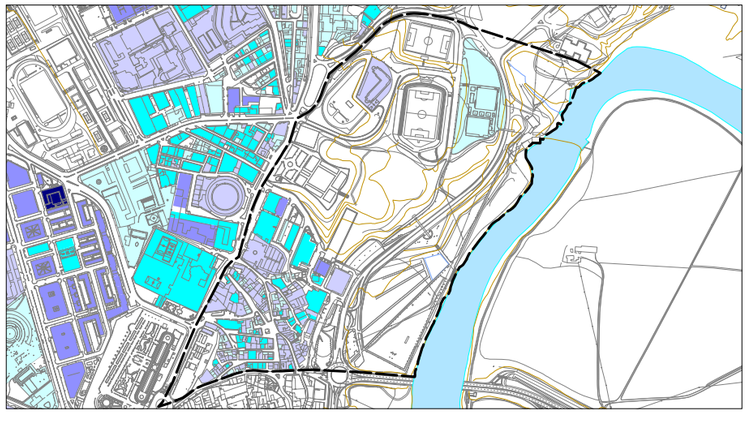
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



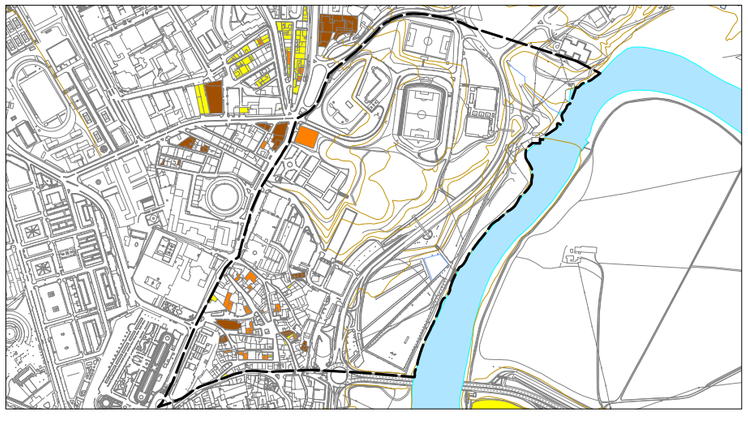
Antigüedad de la edificación y urbanizaci

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7 +



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

4.7 Cuestiones a abordar por el Planeamiento

4.7.1 Posición respecto al entorno

Esta Unidad ocupa una posición privilegiada en la ciudad, en la medida en que constituye una suerte de rótula de entrada, encrucijada de ejes de acceso a Toledo y, en particular, antesala del casco histórico al que se conecta directamente a través de la Puerta de Bisagra y de Antequeruela/Miradero.

Este carácter de gran nodo de conexiones viene dado por el propio viario arterial y la red de nudos que jalonan el borde del barrio: Cardenal Tavera (prolongación de la Avda. de Madrid), carretera de Mocejón, gran rotor Este, Avenida de Castilla-La Mancha, Glorieta y Ronda de Azarquiel, hasta cerrar el lazo finalmente en Bisagra.

En el futuro inmediato este carácter no puede sino reforzarse, teniendo en cuenta que la mayoría de las grandes infraestructuras previstas de acceso a Toledo (salvo las conexiones al Oeste, en dirección a Ávila) tienden a penetrar siempre por este mismo flanco: Nueva estación del AVE en Sta. Bárbara, nueva conexión a la autopista de peaje Madrid-Ocaña por Algodor, etc.

Algunos proyectos en marcha, como el Palacio de Congresos y Exposiciones, en la zona de Miradero, parten de esta realidad y la tienden a reforzar.

La posición de portal de la ciudad monumental debe ser uno de los elementos determinantes en la futura ordenación, condicionando el carácter a imprimir al barrio y los usos y edificaciones a implantar.

Por otra parte, es indudable que la red de accesos que bordean el barrio lo condicionan también en el sentido de aislarlo respecto a su entorno, aislamiento que se refuerza en algunos casos por la propia topografía (prácticamente en todo el recorrido del arco formado por la ctra. de Mocejón - Avda. de Castilla-La Mancha), que se une a las barreras urbanísticas (vías rápidas sobre todo) para reforzar el carácter de "bolsa" urbana de este barrio.

Buena parte del viario perimetral se encuentra actualmente sobrecargado de tráfico, lo que además de provocar efectos ambientales negativos, impide su utilización como viario estructurante por los barrios colindantes, cuyo propio viario interior es deficiente. Este es el caso claramente de la Avda. Cardenal Tavera y de la Ronda del Granadal, convertidas en arterias principales de la ciudad, en detrimento de su función de vias urbanas de estructuración de los barrios colindantes, no solo para el tráfico rodado, sino también para funciones comerciales y terciarias diversas.

Sin perjuicio de que algunas de estas vías pudieran ser aligeradas en tráficos de paso, mediante una reordenación del tráfico y/o nuevas infraestructuras (lo que ya se planteaba en el documento previo respecto a todo el viario de acceso y borde del casco histórico), algunos de los problemas de interconexión se podrían mejorar simplemente rediseñando algunos de los nudos y tramos de viario, con un tratamiento más amable para el peatón en primer lugar. Esto es aplicable a la Avda. Tavera, y a las dos grandes nodos en sus extremos: Puerta de Bisagra, al sur, y seudo-glorieta de enlace Gral. Villalba, Mendigorría, Avda. de Madrid y ctra. de Mocejón, al norte.

4.7.2 Conexiones e integración interior

El barrio, como se ha señalado está formado por tres sub-ámbitos de naturaleza y trazados muy divergentes: Covachuelas y Salto de Caballo en los extremos, y en medio la franja más reciente residencial y de servicios que conecta la Estación de Autobuses con Avda. de Madrid. Estas tres zonas están insuficientemente integradas, demandando claramente una mejor permeabilidad interior, en un barrio ya de por sí difícilmente conectado hacia el exterior.

En este sentido uno de los déficits más evidentes es el de accesibilidad hacia la zona de parque y recreación de Salto de Caballo, que, por sus desniveles mal resueltos y falta de accesos, se encuentra claramente infrautilizada, siendo, lógicamente, los habitantes de esta zona los que más deberían aprovechar estas instalaciones.

Algo parecido sucede con respecto al parque de Safont: Aparentemente la conjunción de falta de accesos y la escasa fortuna en el tratamiento y/o mantenimiento de este importante espacio libre, merman notablemente su rendimiento en términos de utilización social.

Por otra parte, el trazado sinuoso, estrecho y con fuertes pendientes, del viario de Covachuelas dificulta que se pueda plantear una trama estructurante viaria uniendo este barrio y la zona nueva al Norte, lo cual tampoco debe plantearse como un inconveniente excesivo teniendo en cuenta que se trata de una zona de dimensiones reducidas, cuyas vías estructurantes, lógicamente, deben ser las perimetrales (Avda. de Tavera, Ronda del Granadal, etc.), si bien, como se ha señalado, estas vías se encuentran saturadas por el tráfico rodado, debido a su función de arterias urbanas.

4.7.3 Dotaciones y servicios urbanos

La zona cuenta, como se ha dicho, con importantes equipamientos recreativos y deportivos, de rango ciudad, en el sector Salto de Caballo, y, en cuanto a parques, además de aquellos, el de Sisebuto, en la cara Suroeste.

Existen otros equipamientos no locales, de carácter institucional (futuros juzgados, INEM, Asuntos Sociales, etc.) y de transportes (Estación de Autobuses), y en cambio carece de equipamiento escolar y sanitario de barrio.

Dispone, por otra parte, de una oferta apreciable de servicios comerciales y de ocio, que aprovechan la fachada a la Avda. de Madrid (bingos, multicines, hoteles), o la presencia de la Estación de Autobuses (centro comercial).

4.7.4 Áreas con deficiencias particulares

Como se ha señalado, la zona de Salto de Caballo tiene algunas deficiencias en términos de accesos, sobre todo peatonales, así como necesidades de mejorar recorridos interiores y cone-

xiones hacia la Bajada de Castilla-La Mancha – Estación de autobuses, y hacia Safont (actualmente una única pasarela).

Además el Parque de Safont tiene un tratamiento inadecuado y un incipiente deterioro de sus jardines e instalaciones. En menor medida, también esto es aplicable a la zona nueva del Parque del Crucero.

4.7.5 Valores a potenciar o recuperar

El trazado y fisonomía urbana de Covachuelas tiene un indudable valor que deben protegerse, evitando el fenómeno de densificación, por incremento excesivo de alturas, que se ha producido en otros tejidos tradicionales de Toledo (Santa Bárbara, San Lázaro).

En este barrio se ha detectado la presencia de una cantidad significativa de edificios abandonados o en mal estado, lo que se explica por la antigüedad de la edificación, pero que afecta negativamente a la imagen del barrio, pudiendo incluso favorecer fenómenos de marginalización.

En la margen del río hay dos áreas infrautilizadas o ignoradas, una entre el puente de Azarquiel y Antequeruela, y otra al norte de Safón, que por su proximidad a la ciudad, ofrecen oportunidades de un cierto aprovechamiento recreativo y un mejor tratamiento paisajístico.

4.8 Avance de Propuestas

Actualmente existe un concurso para la construcción del Centro de Recepción de Turistas sobre la antigua pista de atletismo, junto al Parque de Bomberos.

En términos de mejoras puntuales o locales, se pueden mencionar las deficiencias detectadas:

Mejora de accesos y tratamiento de los parques del Crucero y de Safón (para este último la Confederación ha puesto en marcha un proyecto de rehabilitación).

Posibilidad de localizar dotaciones actualmente deficitarias, de barrio, en la zona de Salto de Caballo (colegio, centro de salud, etc.). Incluso se baraja la posibilidad de dedicar el espacio central del rotor a equipamientos o aparcamiento.

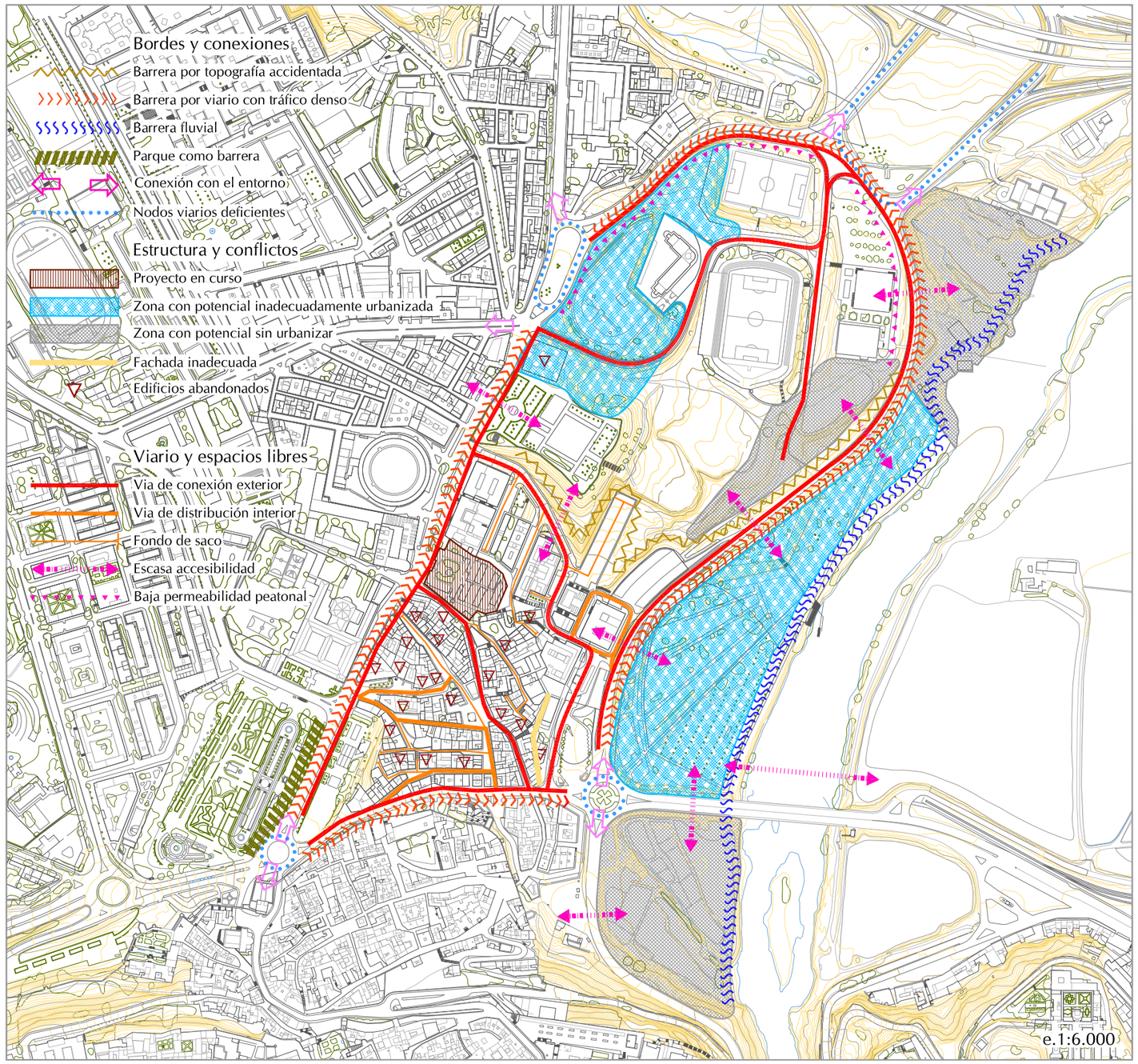
Incorporación de las zonas de ribera al norte y sur de Safón a un plan de tratamiento del margen del Tajo en este sector como parque fluvial, respetando la vegetación de ribera,

Rediseño de viales e intersecciones, mejorando la accesibilidad peatonal, a lo largo de los ejes Tavera-Mendigorría-Ctra. de Mocejón, por una parte, y Ronda del Granadal, por otra.

Plan de reordenación y ampliación de la red arterial en el este del casco, incluyendo:

- Estudio de viabilidad de una vía alternativa de conexión desde el Rotor Este a la ctra. N-400/Paseo de la Rosa, en las proximidades de la Estación, para descargar la Avda. de Castilla-La Mancha y la glorieta y puente de Azarquiel.
- Túnel rodado debajo de Puerta de Bisagra, para los tráficos Azarquiel-Avda. de la Cava.
- Reforzamiento de la conexión entre ambos márgenes del río, en particular con una plataforma peatonal y de transporte público, que mejore el acceso desde la Estación del FC y AVE hacia el casco, favoreciendo la comunicación peatonal entre ambos.
- Nuevo vial de conexión entre la Avda. de Madrid y Avda. de Castilla-La Mancha, bordeando el parque de El Crucero y la zona dotacional de Salto de Caballo.

Puerta de Toledo: Estudio global de la fachada del barrio y las márgenes verdes del Tajo, puente de Azarquiel y nueva plataforma peatonal y de transporte público, complejo de Congresos y Exposiciones, Estación de Autobuses, etc., articulando todo ello en un esquema integral del barrio como la Puerta de Toledo.





		Usos del Suelo	Zonas Verdes	Zonas Verdes Vacantes	Equip. Sanitario	Equip. Deportivo	Equip. Educativo	Equip. Religioso	Equip. Cultural	Equip. Asistencial	Comercial	Terciario	Suelo Residencial	Suelo Residencial Vacante
Sup. (Ha)	(1)	17,09	-	-	8,10	-	-	-	-	0,155	1,65	-	0,009	
	(2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

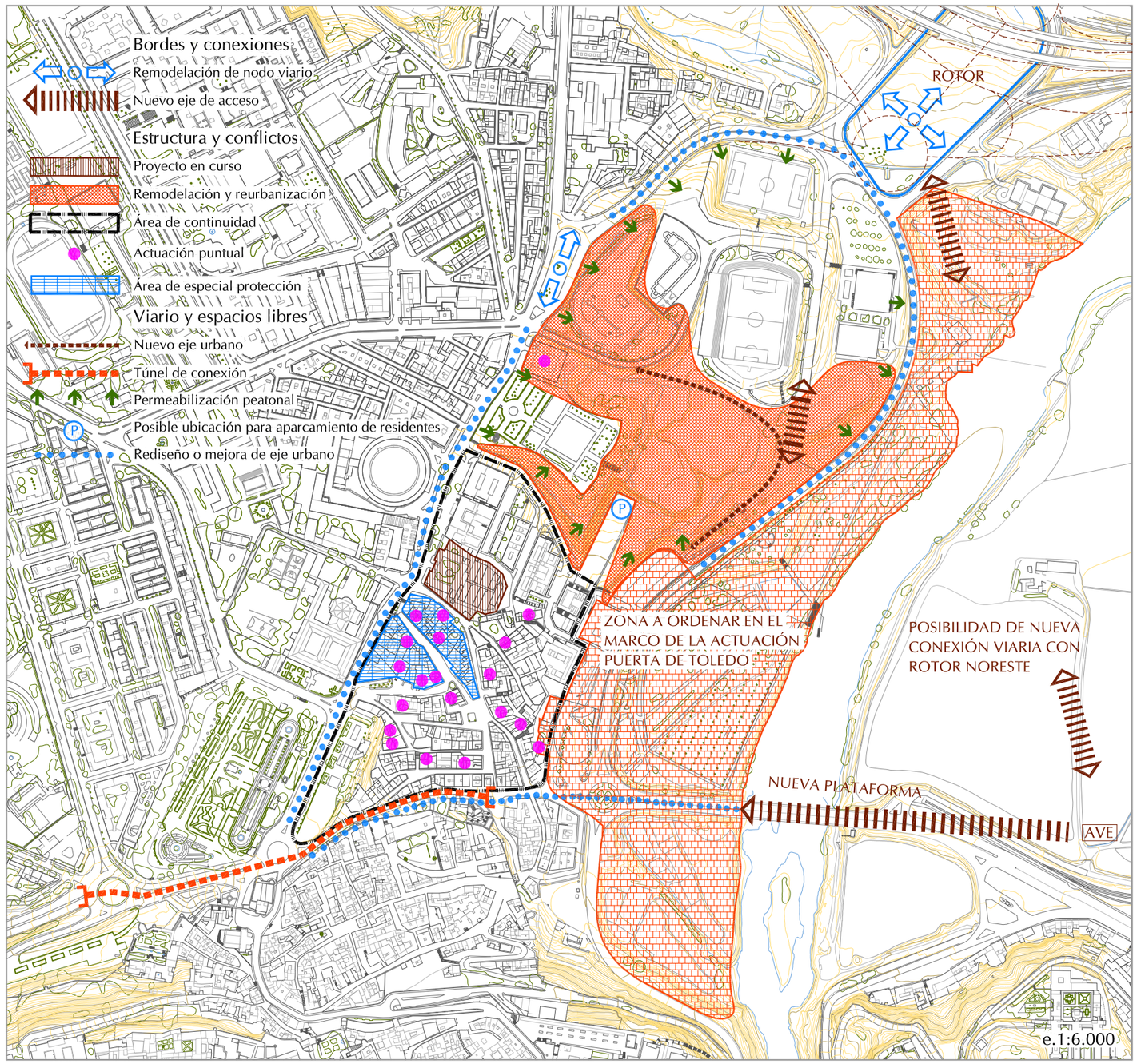
USOS DEL SUELO - (1) - Ejecutado. (2) - Pendiente de ejecución

Bordes y conexiones
Limitada relación con el entorno, condicionada por la red viaria perimetral, la accidentada topografía y las barreras urbanísticas, lo que lo convierte en un barrio aislado respecto a su entorno y con una baja inter-relación con los barrios vecinos.

Estructura y conflictos
Se divide en tres sub-ámbitos claramente marcados, de naturaleza y trazados divergentes que no cuentan con una conexión interior, ni una estructura que las integre. Dispone de una oferta variada de servicios para la ciudad, pero carece de equipamientos escolares y sanitarios locales.

Viario y espacios libres
Sus problemas radican en los escasos accesos y recorridos peatonales interiores, lo que genera una desconexión total dentro de la unidad, que se refleja en parques como Safón y el Crucero actualmente no utilizados por encontrarse aislados de las zonas residenciales.

Oportunidades
Gran Portal a la ciudad monumental desde FC y red arterial en direcciones Noreste y Sur.



AVANCE DE PROPUESTAS

- Mejora de accesos y tratamiento de los parques del Crucero y de Safón, posibilidad de localizar dotaciones actualmente deficitarias, de barrio, en la zona de Salto de Caballo (colegio, centro de salud, etc.).

- Incorporación de las zonas de ribera al norte y sur de Safón a un plan de tratamiento del margen del Tajo en este sector como parque fluvial, respetando la vegetación de ribera.

- Rediseño de viales e intersecciones, mejorando la accesibilidad peatonal, a lo largo de los ejes Tavera-Mendigorría-Ctra. de Mocejón, por una parte, y Ronda del Granadal, por otra.

Plan de reordenación y ampliación de la red arterial en el este del casco, incluyendo:

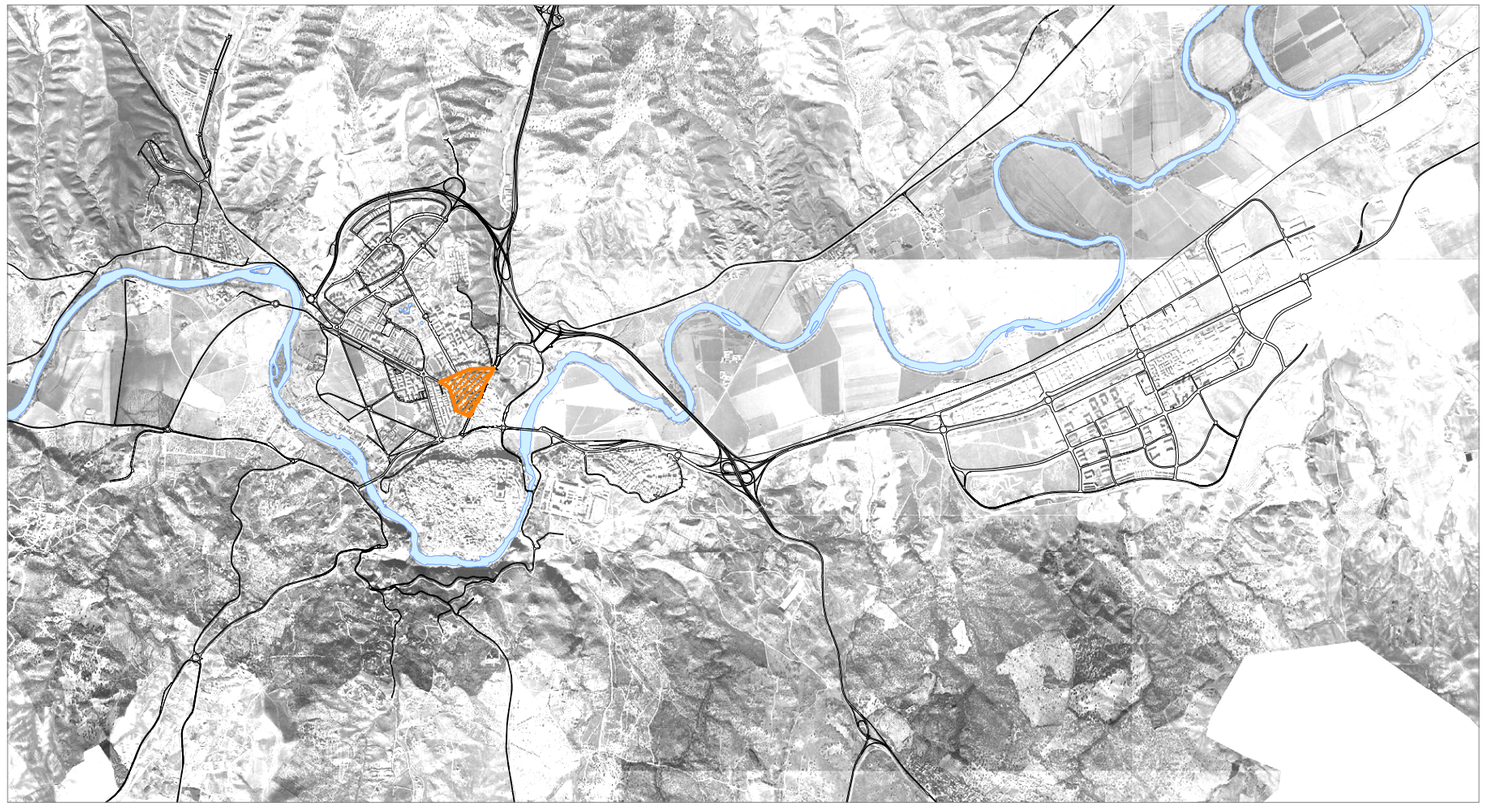
- El estudio de viabilidad de una vía alternativa de conexión desde el rotor este a la ctra. N-400/Paseo de la Rosa, en las proximidades de la Estación, para descargar la Avda. de Castilla-La Mancha y la glorieta y puente de Azarquiel.

- Túnel rodado debajo de Puerta de Bisagra, para los tráficos Azarquiel-Avda. de la Cava.

- Reforzamiento de la conexión entre ambas márgenes del río, en particular con una plataforma peatonal y de transporte público, que mejore el acceso desde la Estación del FC y AVE hacia el casco, favoreciendo la comunicación peatonal entre ambos.

- Nuevo eje en el interior del Parque Crucero /Salto de Caballo.

- Estudio global de la fachada del barrio y las márgenes verdes del Tajo, puente de Azarquiel y nueva plataforma peatonal y de transporte público, complejo de Congresos y Exposiciones, Estación de Autobuses, etc., articulando todo ello en un esquema integral del sector como la Puerta de Toledo.



5 SAN LÁZARO

5.1 Descripción general

Esta unidad, que, al igual que Covachuelas, representa una zona de transición entre el casco histórico y los ensanches modernos de la ciudad, está claramente delimitada por varias vías principales:

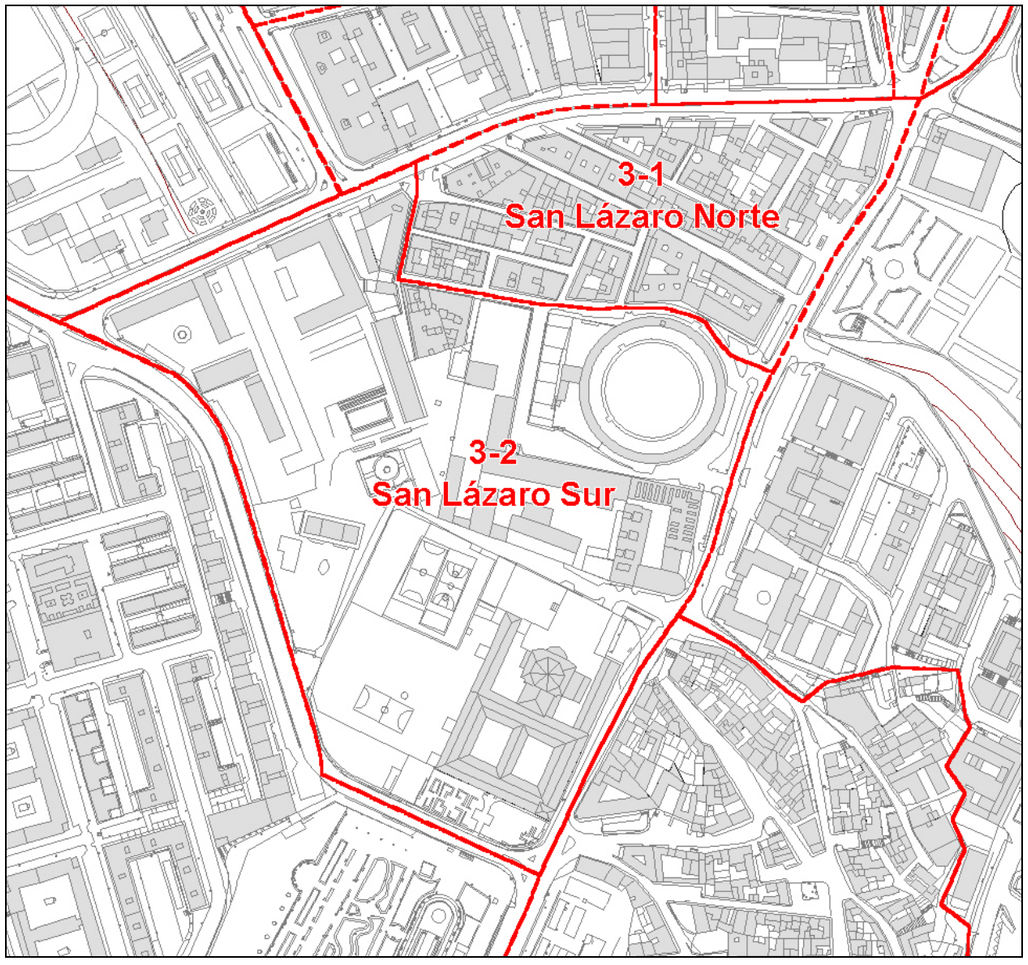
- Al Norte, la Avenida del General Villalba que marca el límite con la zona de Avenida de Europa;
- Al Este, la calle del Marqués de Mendigorría separa de la zona Salto de Caballo. Esta vía recoge una gran carga de tráfico por ser la prolongación de la Avda. de Madrid.
- Al Oeste el barrio queda delimitado por la Calle del Duque de Lerma, y, en la parte Sur de este costado, por la calle de la Diputación y el barrio de los Bloques.
- Por último, al Sur, queda delimitada por la c/ Duque de Lerma, que le separa del Parque de Merchán.

5.2 Áreas homogéneas

El barrio se compone a su vez de dos ámbitos:

- El sector situado más al Norte, entre la Plaza de Toros y la Avda. General Villalba, tiene un trazado similar al del barrio situado al Norte de la Avda. General Villalba, perteneciente a la zona de Avda. de Europa, ambos de extensión tradicional de casco, con parcelario pequeño y vivienda unifamiliar entre medianeras, en avanzado proceso de renovación/sustitución con edificación en altura.
- El resto del barrio, al Sur del anterior sector, está constituido por piezas dotacionales e institucionales importantes: El Colegio de San Juan Bautista - Hijas de la Caridad; el Museo - Palacio de Lerma, antiguo Hospital de Tavera y la Plaza de Toros.

5.3 Esquema gráfico



5.4 Cuadros resumen de características

Cuadro A.3: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
San Lázaro Norte	●	•	•	●	●	•	•	
San Lázaro Sur	■						●	

Cuadro B.3: Tipo-morfologías

Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto residencial	Manzana cerrada con patio de m.	Arrabal y núcleo rural	Extensión de casco	Unifamiliar adosada	Colonia unifamiliar popular	Edificación singular terciaria	Polígono Industrial	Parques y espacios libres
San Lázaro Norte				●			●		●
San Lázaro Sur	•						■		•

Cuadro C.3: Usos del suelo y la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Residencial	Comercial	Industrial	Terciario - Oficinas	Terciario – Institucional	Dotacional e infraestructuras	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
San Lázaro Norte	●	•		•		●		●
San Lázaro Sur	•	•		•	•	●	●	•

Cuadro D.3: Número de plantas

Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
San Lázaro Norte	•	•	■			
San Lázaro Sur	•	■	●			

5.5 Descripción detallada

Los edificios más antiguos, que coinciden con los principales hitos urbanos de la zona, son la ermita de San Eugenio y la Plaza de Toros, ambas anteriores a la Guerra Civil. Entre la década de los 40 y 50 aparece varios edificios que actualmente presentan un mal estado de conservación o son edificios abandonados, existiendo ejemplos en la calle de Valdivias, Travesía del Polígono, Avenida de la Plaza de Toros, Avenida del General Villalba, entremezclados con edificios de reciente construcción, como resultado del proceso de renovación del barrio.

Hoy día predomina la edificación de los años 70, localizada en las calles de Alonso Berruguete, de Valdivias, Avenida de la Plaza de Toros, etc, así como de los 80, en las calles del Polígono, Travesía de Valdivias y Avenida de la Plaza de Toros, e incluso de los 90 en la Avenida de la Plaza de Toros, y calles de Covarrubias, Valdivias y Alonso Berruguete.

El proceso de transformación del barrio todavía no ha concluido, como prueba la actual construcción de nuevos edificios, como por ejemplo la Promoción de San Lázaro, que está suponiendo la renovación del eje Suroeste de este subunidad, a través de bloques de viviendas con alturas entre las 5 y 6 plantas.

ANÁLISIS

El uso dominante es el residencial, en algunos casos con comercial en planta baja, especialmente de la edificación posterior a los 70, pues en los de etapas anteriores las plantas bajas están también ocupadas por viviendas. Se localizan estos usos comerciales en las calles de Alonso Berruguete, San Eugenio, Valdivias y Avenida de Plaza de Toros. Los comercios no son únicamente de consumo diario, sino que también hay talleres de reparación de vehículos, venta de materiales de la construcción, etc.

La fachada de este sector hacia la vía de acceso principal desde Madrid favorece una presencia considerable de usos hoteleros en dicho eje (calles Marqués de Mendigorría/Cardenal Tavera): Hotel María Cristina, próximo al antiguo Hospital de Tavera, y junto a la Plaza de Toros; hostales Madrid y Boxes (c/ Covarrubias), la pensión Amali (c/ Alonso Berruguete), etc.

Otros usos terciarios en esta subunidad son el institucional: Jefatura Provincial de Tráfico en la calle del Marqués de Mendigorría- Avenida Plaza de Toros, y oficinas del Instituto Nacional de Empleo (INEM) en la Avenida del General Villalba. Respecto al uso terciario para oficinas privadas, hay algunas sucursales bancarias en las Avenidas de la Plaza de Toros y del General Villalba.

En términos de tipo-morfología predomina la edificación residencial entre medianeras, sobre parcelario irregular, en manzanas cerradas, también de planta irregular, que no conforman patio de manzana; es decir, un trazado propio de las extensiones no planificadas de los cascos tradicionales, mediante parcelación y edificación sucesiva e individual. Aunque en general las nuevas actuaciones por renovación urbana, son parcela a parcela, en algunos casos se producen promociones superiores, de manzana o semi-manzana como ocurre en la calle de Covarrubias, o en la Avenida de la Plaza Toros, o bien la nueva promoción que se está llevando a cabo entre la Avenida de la Plaza de Toros y la calle del Colegio de Huérfanos Cristianos.

Toda la subunidad se caracteriza también por la estrechez de sus calles, así como, en muchos casos, sus fuertes pendientes. La dimensión de las calles, quizá adecuada para tipologías de casas bajas, resulta más deficitaria al renovarse la edificación y aumentar considerablemente la altura de esta. Tan sólo las Avenidas de la Plaza de Toros, del General Villalba, y la calle Marqués de Mendigorría presentan una mayor sección, soportando, estas dos últimas sobre todo, un tráfico intenso.

Como se ha señalado la altura de la edificación varía ampliamente, ligada a la antigüedad de las construcciones: Los edificios de los años 40 y 50 mantienen una o dos plantas (se ven en las calles de Covarrubias y Valdivias); aumentando a tres y cuatro plantas en los edificios de los 60, 70 y 80 (en las calles del Polígono, Valdivias, Travesía de Covarrubias, de Valdivias y Avenida de la Plaza de Toros). Y por último, existen edificios de cinco alturas de la década de los 90 y años posteriores, destacando fundamentalmente la promoción “San Lázaro”.

En cuanto al estado de conservación de los edificios, son los de mayor antigüedad los que presentan, lógicamente, un mayor estado de deterioro.

5.6 Planeamiento vigente

La Unidad Urbanística nº3 – San Lázaro contiene el ámbito de desarrollo de un Plan Especial, Plan Especial de Reforma Interior de San Lázaro con A.D. 26.IV.95 en el que se definen las ordenanzas de aplicación para el interior de dicho ámbito.

También se aplican las siguientes ordenanzas definidas por el Plan General de Ordenación Municipal:

Ordenanza nº1,que permite una tipología edificatoria de manzana cerrada, vivienda unifamiliar y edificación singular.

Ordenanza nº17, dotacional en las clases:

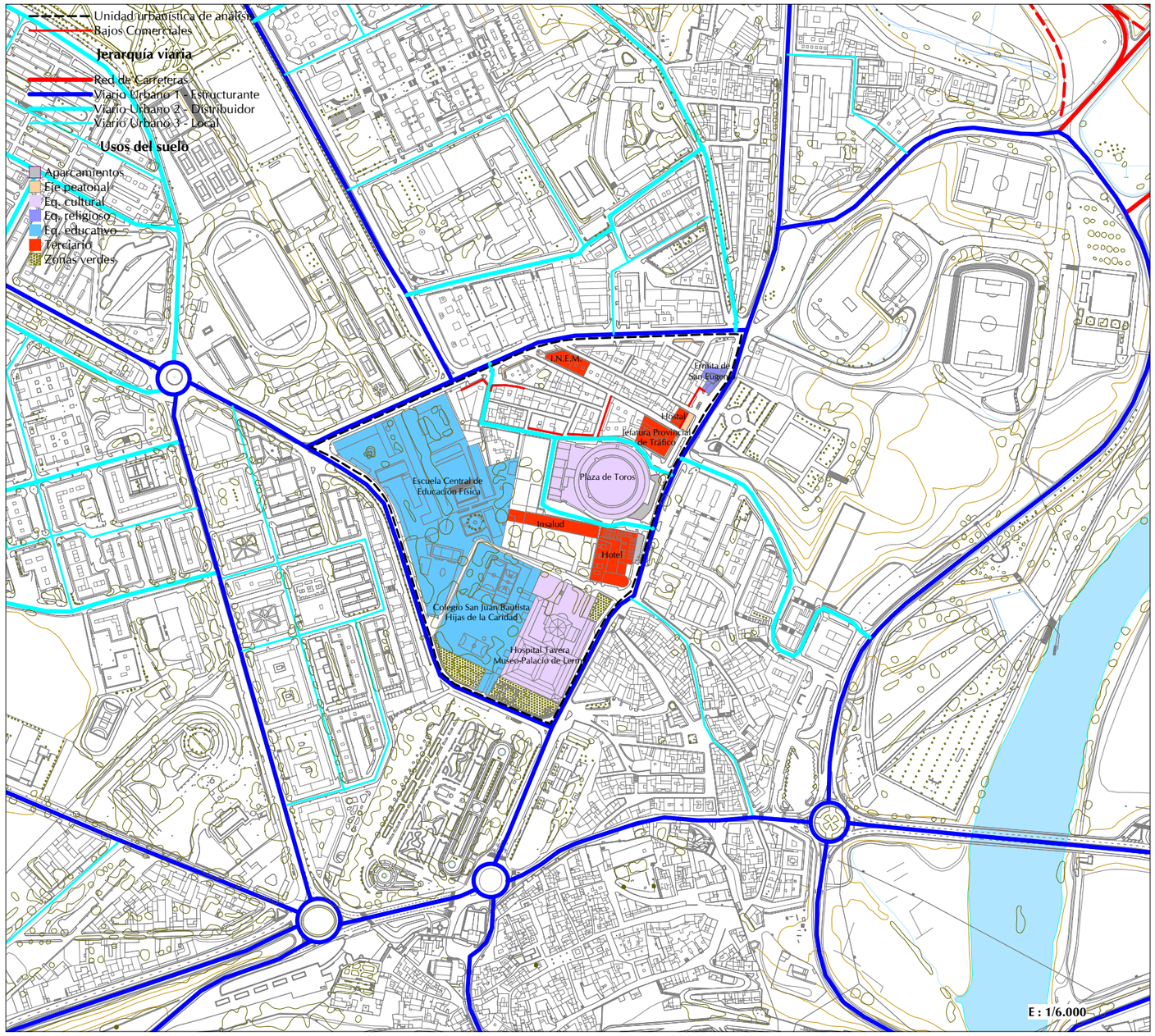
B: Centros Culturales y docentes.

C: Servicios de Interés Público y Social.

UNIDADES URBANÍSTICAS DE ANÁLISIS — San Lázaro

UU - 3
ANÁLISIS PLANO 1
SAN LÁZARO

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



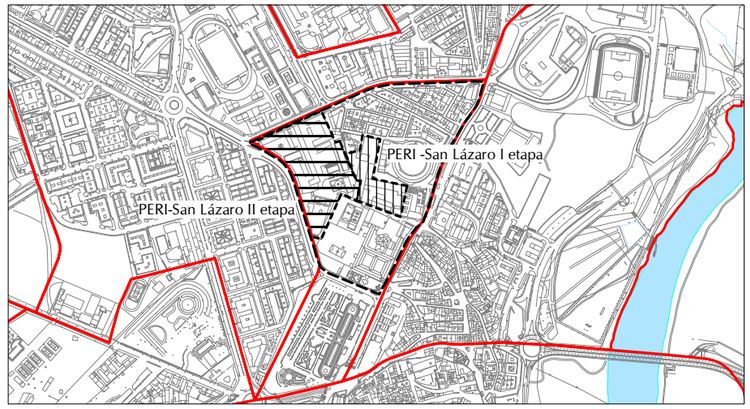
CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	12,77 Has
Número de viviendas	399
Población	1.070

Unidades urbanísticas PG-86
Unidad urbanística de análisis

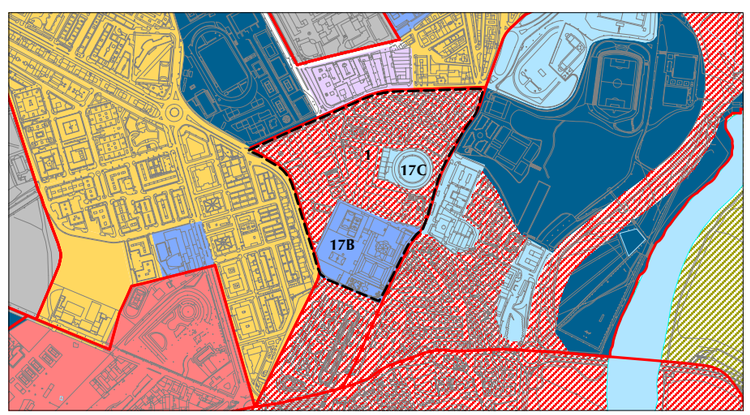
Planeamiento de desarrollo

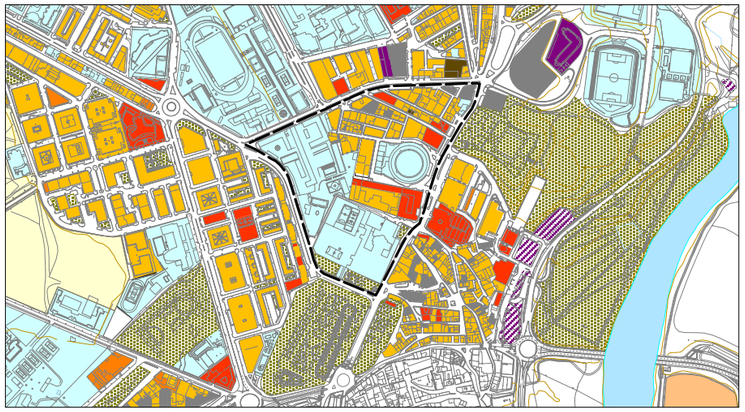
PERI -San Lázaro I etapa
PERI-San Lázaro II etapa



Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

Casco y extensión de casco		1	Edificios singulares, manzana cerrada y vivienda unifamiliar
Dotacional - Culturales y docentes		17B	Dotaciones. Centros culturales y docentes
Dotacional - Servicios		17C	Dotaciones. Servicios de interés público y social

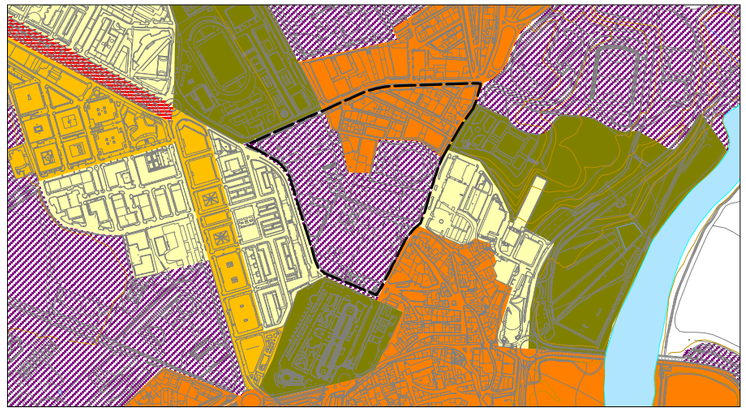




Unidad urbanística de análisis

Usos dominantes

- Abandonado
- Equipamientos
- Residencial
- Suelo vacante
- Terciario - oficinas
- Zona verde



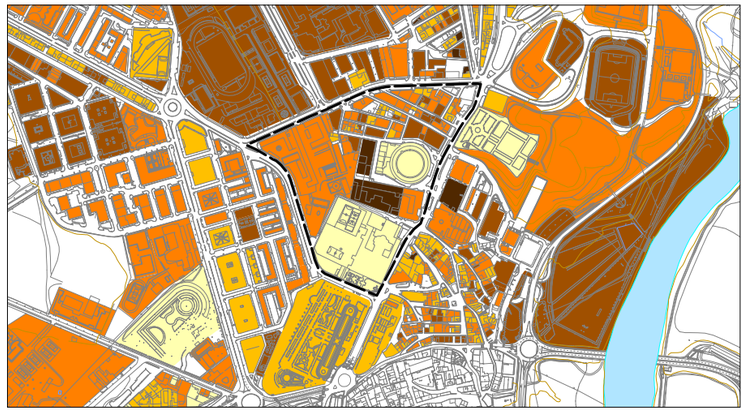
Morfología

- Casco tradicional
- Usos e instalaciones singulares



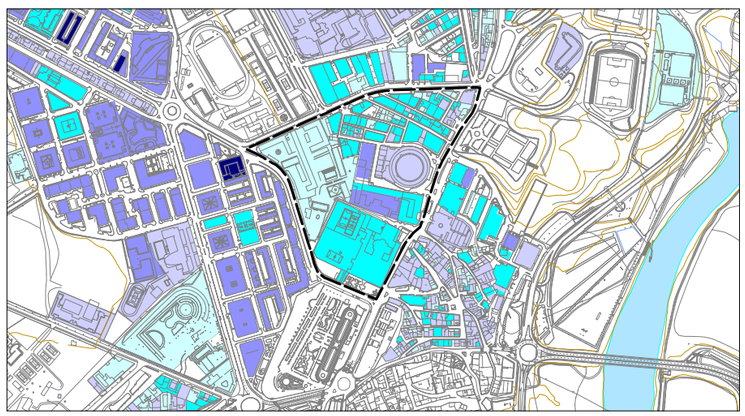
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



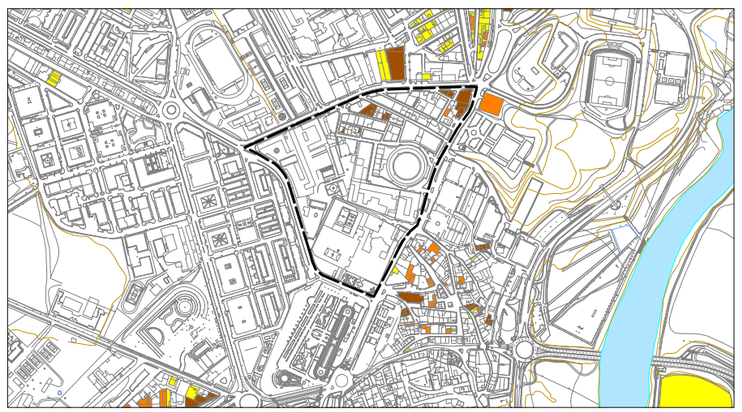
Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7 +



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

5.7 Cuestiones a abordar por el Planeamiento

5.7.1 Posición respecto al entorno

Este barrio ocupa una cuña central en el espacio de transición entre la ciudad premoderna y el ensanche toledano, habiendo sido tradicionalmente un barrio extramuros de la ciudad, sobre el que se han localizado algunas grandes instalaciones no asimilables dentro del recinto amurallado como el Hospital de Tavera o la Plaza de Toros, apoyándose en el eje viario principal constituido por la carretera de Madrid.

Actualmente, y debido a las deficiencias de la red viaria estructurante de la ciudad, que se ha señalado ya (tanto en este documento como en el documento previo del POM), las vía circundantes a San Lázaro constituyen arterias sobrecargadas de tráfico, que provocan un efecto barrera en todo el entorno del barrio.

Estas conjunción de viarios-barrera y de las características de isla urbana del barrio, en térmnos de tejido, produce una discontinuidad general de los espacios libres, y en especial de los viales desde y hacia el barrio en relación con el entorno. El efecto es más flagrante con respecto a las dos caras del triángulo que le enfrentan con la ciudad moderna, al Oeste y al Norte, que en relación a la cara Este, que mira a Covachuelas y Salto de Caballo. Esto se une a la carencia en el propio interior del barrio de apenas ningún viario transversal que ayude a las conexiones entre los nodos perimetrales.

La situación descrita no constituye probablemente tanto un problema para el propio barrio, como para el resto de la ciudad, pues el barrio forma para esta un efecto tapón impenetrable, tanto para el tráfico rodado como para el peatonal, especialmente en el sector al Sur, que carece prácticamente de travesías.

No obstante, la operación en marcha en la Escuela Central de Educación Física (instalaciones militares situadas en el vértice Oeste del triángulo, ocupando una importante superficie de suelo – unas 2,5 Has -), mediante el denominado *PERI de San Lázaro - fase II*, va a mejorar la conectividad del barrio y su permeabilidad, introduciendo nuevos viales transversales en sentido Norte-Sur y Este-Oeste.

5.7.2 Conexiones e integración interior

Actualmente el barrio permanece cortado entre la pequeña barriada de extensión de casco, al Norte, con su trama de estrechos viales, y la gran superficie de suelos dotacionales al Sur y Oeste, solamente accesible desde el viario perimetral. Como se ha señalado, esta situación va a cambiar con el PERI, operación positiva desde el punto de vista de mejorar las conexiones y la integración entre las piezas (además de los accesos de paso desde el exterior), que además no atentará contra los valores patrimoniales de este sector, como interesante pieza de ciudad tradicional, puesto que solo se prevé la remodelación de la parcela militar citada (ECEF), manteniendo además la edificación de valor existente en la misma.

De dicho PERI se ha ejecutado ya una primera fase en el entorno de la Plaza de Toros, que ha supuesto ya una cierta recualificación y revalorización de la zona, en términos de imagen y de mercado inmobiliario.

5.7.3 Dotaciones y servicios urbanos

Es un barrio de dimensiones muy pequeñas, en términos también de población, lo que dificulta la justificación de localizar equipamientos en su interior, los cuales, por otra parte se encuentran en abundancia en el entorno (parque de las Tres Culturas, colegios en Avda. de Europa y Pº de San Eugenio, instalaciones de Salto de Caballo, etc.).

En lo relativo a actividades comerciales y de ocio, al margen de la Plaza de Toros, obviamente de ámbito no local, carece prácticamente de oferta específica en su interior, si bien esta sí existe al otro lado de la Avda. de Madrid (barrio de Covachuelas), y en los barrios modernos colindantes (Avda. de Europa al Norte, Sta. Teresa al Oeste).

No obstante, es posible que el PERI en marcha genere nueva oferta de edificación terciaria en el interior del propio barrio.

5.7.4 Áreas con deficiencias particulares

Como se ha señalado, la Avda. de Madrid tiene un tratamiento que dificulta una mayor conectividad o permeabilidad entre este barrio y el vecino de Covachuelas/Estación de Autobuses.

En el interior del tejido tradicional del barrio de San Lázaro, se detecta una cierta cantidad de edificación en mal estado, incluyendo algunos callejones o fondos de saco que, además de impedir una mayor fluidez de conexiones, dan una mala imagen urbana.

En general, aunque no constituye un problema solo ni principalmente de este barrio, la falta de aparcamientos en el entorno es bastante grave, y afecta al barrio sobre todo en momentos concretos como la celebración de espectáculos en la Plaza de Toros.

5.7.5 Valores a potenciar o recuperar

El barrio cuenta con importantes valores urbanísticos, empezando por edificios de gran valor patrimonial, en especial el antiguo Hospital de Tavera, o la Ermita de San Eugenio (que requiere mejoras, especialmente por estar adosada a edificios en mal estado), el antiguo Colegio de Huérfanos (hoy sede del Insalud, una vez rehabilitado, dentro de la fase I del PERI de S. Lázaro), algunos edificios de la ECEF que se van a conservar, o la propia Plaza de Toros. Asimismo la barriada de San Lázaro, aunque sometida a la presión de la renovación densificadora, constituye, por su tipismo, una pieza urbana digna de preservar.

En conjunto, el barrio tiene una gran potencialidad como enclave patrimonial y singular en la entrada hacia la ciudad monumental, y como transición hacia la ciudad moderna. Algunos espacios son especialmente destacables como la fachada de Tavera y el Museo-Palacio de Lerma hacia la c/ Duque de Lerma, con los jardines anteriores, en diálogo con el vecino parque de Merchán, que forman un conjunto de gran belleza.

Una cuidadosa intervención en la fase II del PERI puede ayudar a poner en valor este espacio.

5.8 Avance de Propuestas

En consecuencia con lo señalado en el anterior diagnóstico:

Rediseño de la Avda. de Madrid, para facilitar su permeabilidad peatonal.

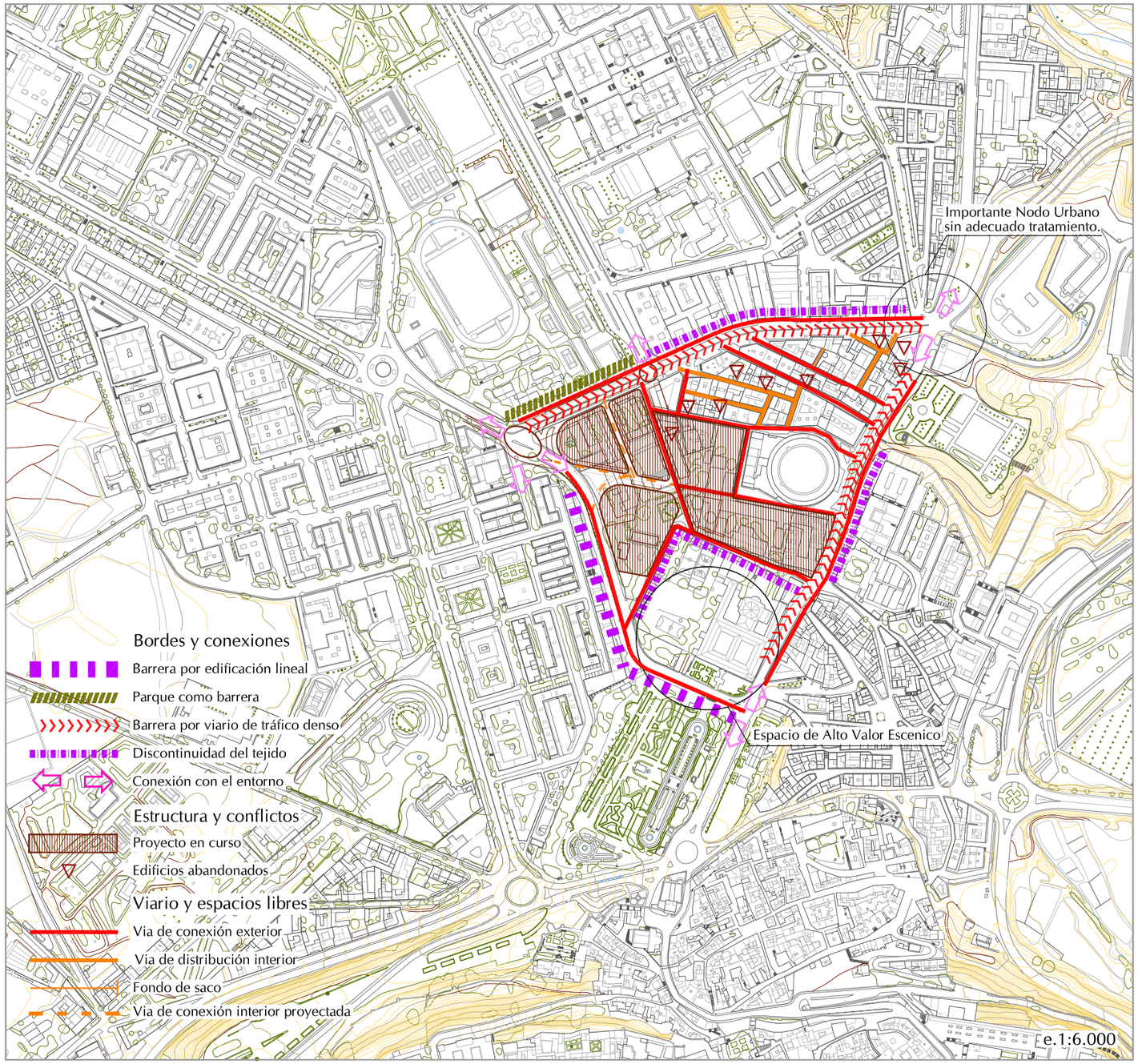
Mejorar la conexión con Avda. de Europa y San Antón, a través de Gral. Villalba, dando a esta vía un carácter más urbano y peatonalmente amable.

Remodelación del vértice Nordeste del barrio, ocupado por edificación semiabandonada y deteriorada, poniendo en valor la ermita de San Eugenio.

Estudiar la apertura de un vial (peatonal o rodado), Norte-Sur, en la barriada de San Lázaro, aprovechando solares o parcelas infrautilizadas.

Posibilidad de incluir un aparcamiento público (y/o de residentes) dentro de la ordenación de la fase II del PERI de S. Lázaro.

Estudiar la posibilidad planteada por los propietarios del Colegio San Juan Bautista “Hijas de la Caridad” de rehabilitarlo para ubicar un hotel.





	Usos del Suelo	Zonas Verdes	Zonas Verdes Vacantes	Equip. Sanitario	Equip. Deportivo	Equip. Educativo	Equip. Religioso	Equip. Cultural	Equip. Asistencial	Comercial	Terciario	Suelo Residencial	Suelo Residencial Vacante
Sup. (Ha)	(1)	0,38	-	-	-	4,90	0,02	0,85	-	-	0,69	-	-
	(2)	0,60	-	-	-	0,08				0,63	0,50	-	1,00

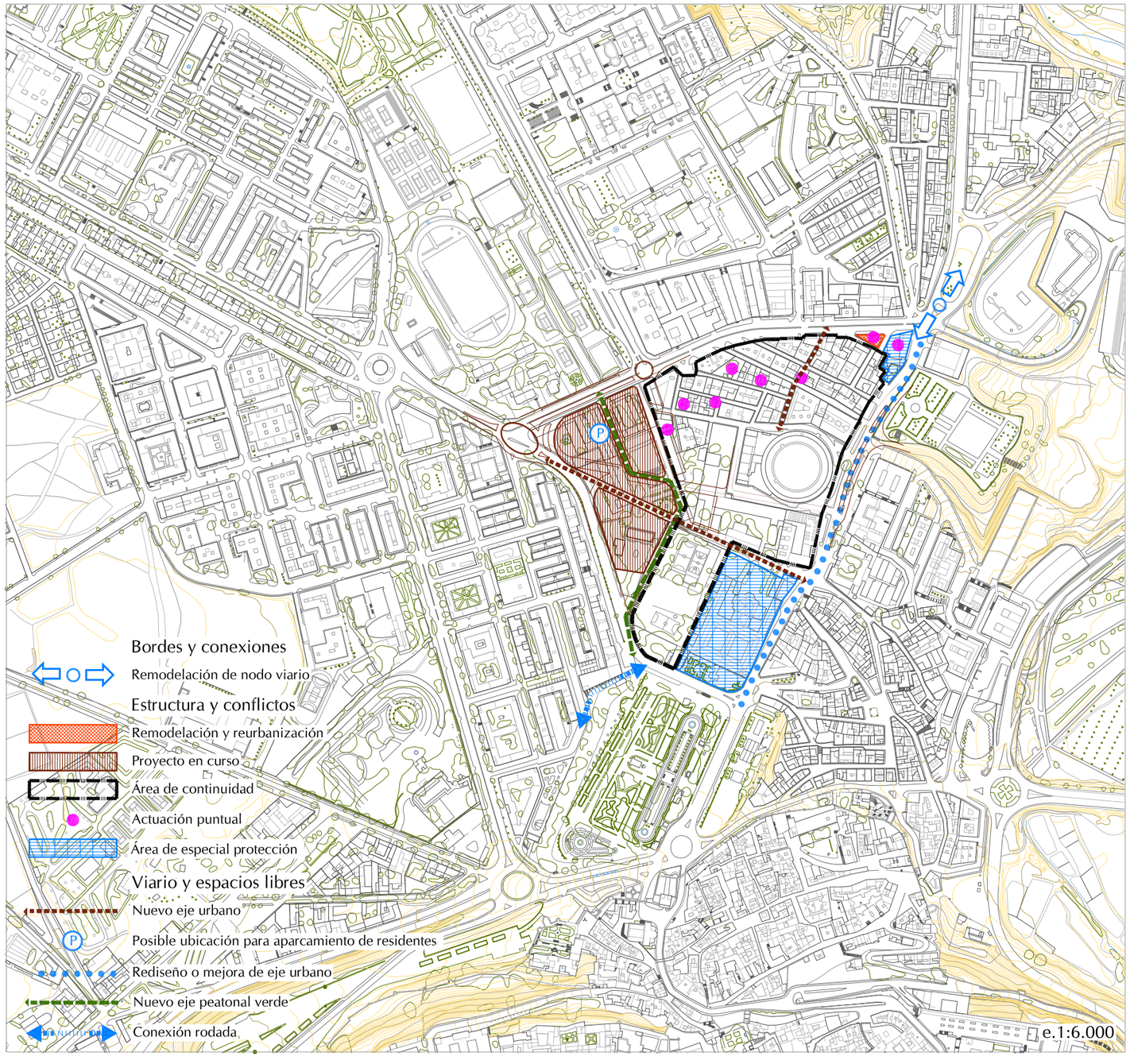
USOS DEL SUELO - (1) - Ejecutado. (2) - Pendiente de ejecución

Bordes y conexiones
Fuertes barreras el N,Qy So. Viario perimetral de trafico interno provocando cierto aislamiento. Los bordes edificados se caracterizan por la discontinuidad y ruptura entre los tejidos opuestos colindantes.

Estructura y conflictos
Se caracteriza por una trama de estrechos viales y edificaciones en altura, muchas en mal estado. Dentro de la unidad no se localizan equipamientos, dada la cercanía de estos en su entorno inmediato. Carece de viario estructurante interior, aunque el PERI / San Lazaro prevee nuevos ejes para suplir esa diferencia.

Viario y espacios libres
Existe una evidente falta de aparcamientos que vienen siendo demandados por la redensificación de la unidad. Existen edificios abandonados, así como callejones y fondos de saco, que impiden la continuidad con los barrios del entorno.
Es necesario dar continuidad a los espacios libres y ejes peatonales.

UU - 3
AVANCE PLANO 1
SAN LÁZARO



AVANCE DE PROPUESTAS

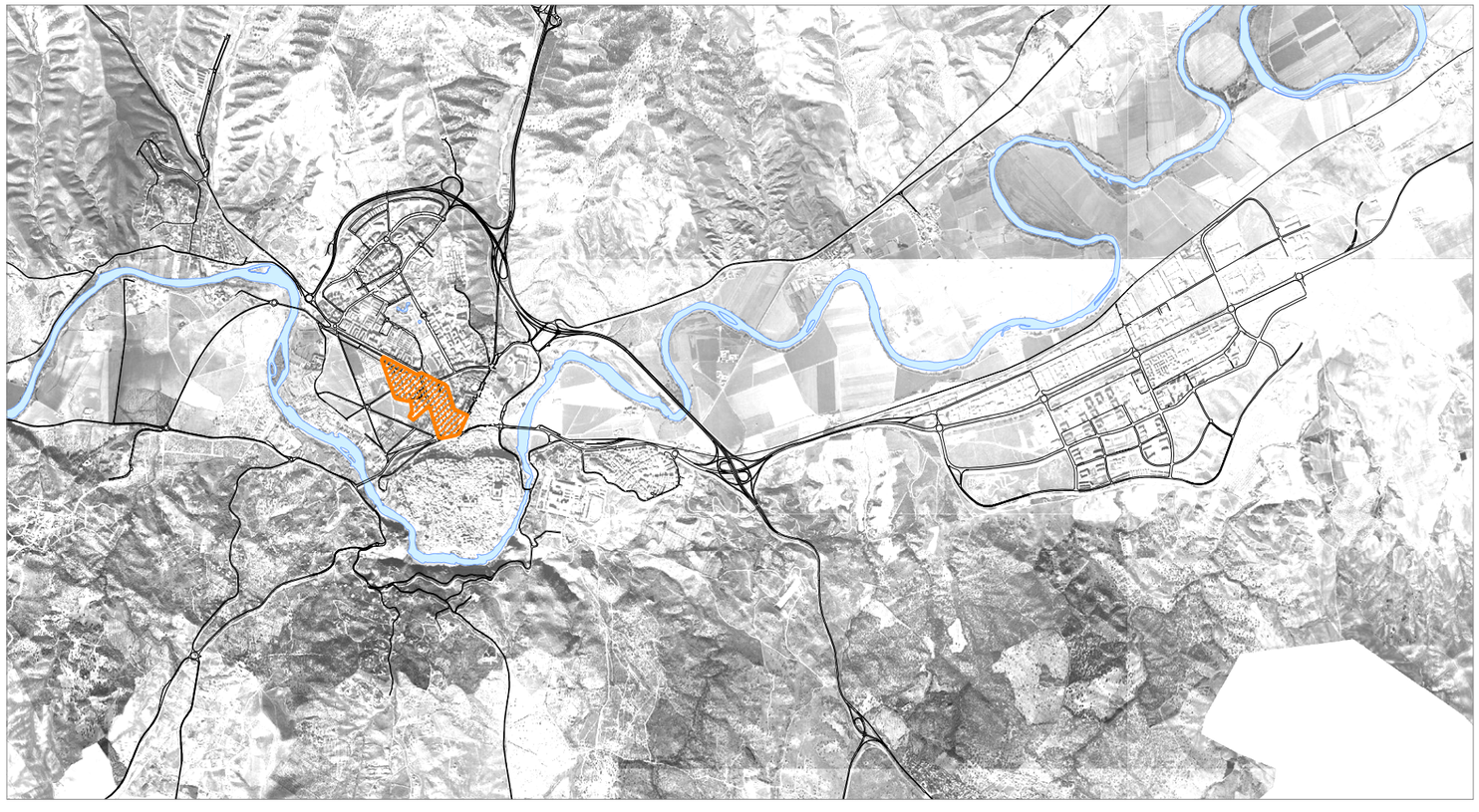
- Rediseño de la Avda. de Madrid, para facilitar su permeabilidad peatonal.

- Mejorar la conexión con Avda de Europa y San Antón, a través de Gral. Villalba, dando a esta vía un carácter más urbano y peatonalmente amable.

- Remodelación del vértice Nordeste del barrio, ocupado por edificación semiabandonada y deteriorada, poniendo en valor la ermita de San Eugenio.

- Estudiar la apertura de un vial (peatonal o rodado), Norte-Sur, en la barriada de San Lázaro, aprovechando solares o parcelas infrautilizadas.

- Posibilidad de incluir un aparcamiento público (y/o de residentes) dentro de la ordenación de la fase II del PERI de S. Lázaro.



6 SANTA TERESA – RECONQUISTA

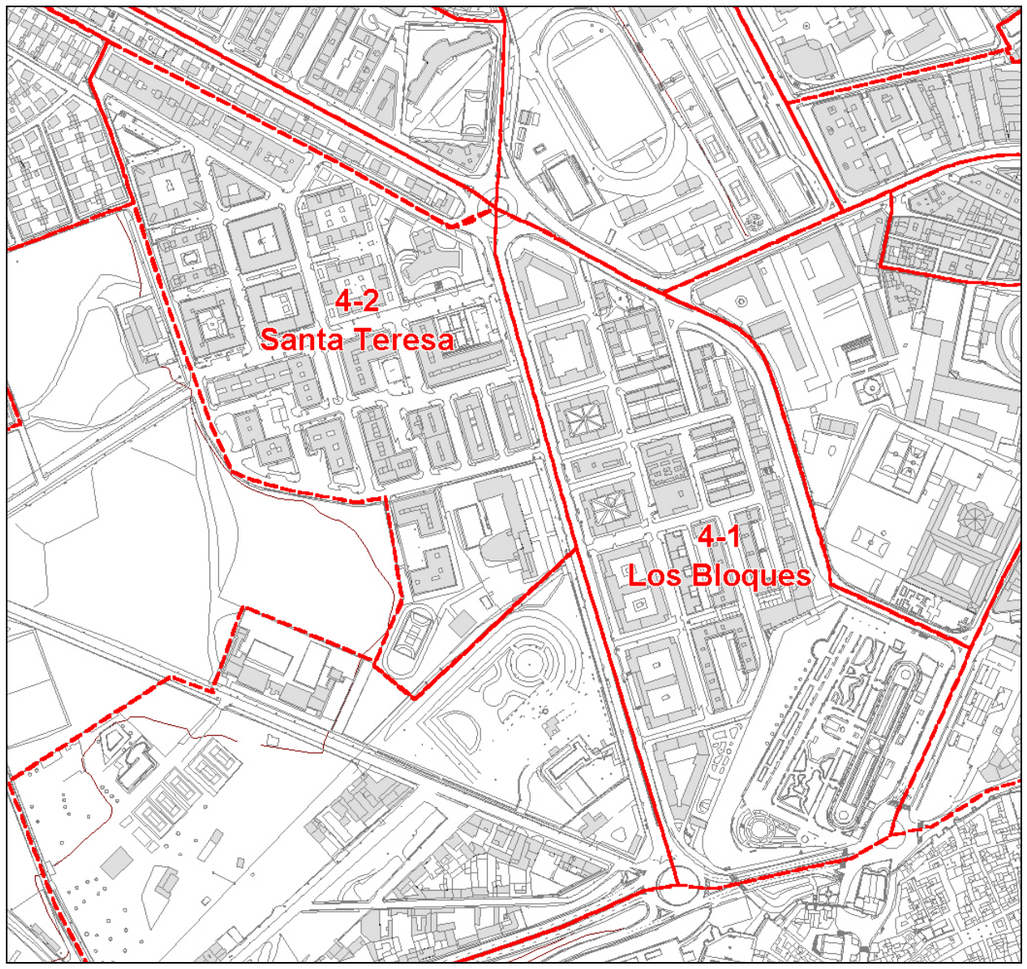
6.1 Descripción general

Forma esta unidad la pieza de ensanche residencial más próxima al casco, en vivienda multifamiliar, generando un tejido regular que combina la tipología de bloque y la de manzana cerrada con patio.

6.2 Áreas homogéneas

Se distinguen dentro del área dos sub-unidades con identidad marcada y diferenciada: El barrio de Los Bloques (o Reconquista), y el barrio de Santa Teresa, contiguos pero de épocas y características muy dispares.

6.3 Esquema gráfico



6.4 Cuadros resumen de características

Cuadro A.4: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Sta. Teresa				•	•	●	■	
Los Bloques		■	•	●	●	•		

Cuadro B.4: Tipo-morfologías									
Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto residencial	Manzana cerrada con patio de m.	Arrabal y núcleo rural	Extensión de casco	Unifamiliar adosada	Colonia unifamiliar popular	Edificación singular terciaria	Polígono Industrial	Parques y espacios libres
Sta. Teresa		■		●					
Los Bloques	■	●							

Cuadro C.4: Usos del suelo y la edificación								
Zona / Subunidad de análisis	Residencial	Comercial	Industrial	Terciario - Oficinas	Terciario – Institucional	Dotacional e infraestructuras	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
Sta. Teresa	■				•	●		
Los Bloques	■			•				

Cuadro D.4: Número de plantas						
Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
Sta. Teresa			•	■		
Los Bloques			•	■	•	

6.5 Descripción detallada

6.5.1 Santa Teresa

Queda delimitado por la calle del Coronel Baeza al Norte, al Sur por la Avenida de Carlos III, al Oeste por la Avenida de los Maestros Espaderos y la Avenida de América, y en el Este por la Avenida de la Reconquista.

Santa Teresa es un barrio residencial que consta de dos áreas principales: Una más antigua, de los 60/70, en tipología de bloque abierto multifamiliar de doble crujía, con patio de luces interior, y otro de los 80/90, consistente en manzanas cerradas con patio central común, en el que se disponen jardines e instalaciones de ocio.

El tercer elemento de la subunidad, de mucha menor dimensión, es una manzana sobre la calle Coronel Baeza, sucesión de bloques de doble crujía adosados, de 4 ó 5 plantas, desarrollados entre los años 80 y 90, e incluso, en el extremo NO, posteriores. En el interior del desarrollo subsisten algunos edificios de 2 plantas, probablemente residuo de la edificación previamente existente, de los 40 ó 50, posteriormente renovada o sustituida. Tiene bajos comerciales ocupados en su mayor parte.

Además de los usos residenciales dominantes, el terciario también aparece en este ámbito de estudio con la presencia de la central de la Caja Rural de Toledo, y especialmente con el intenso uso de los bajos para comercio especializado y de ocio, materia en la que el barrio de Sta. Teresa se ha convertido en uno de los de mayor y más sofisticada oferta en la ciudad.

Respecto a los espacios libres, se aprovecha el espacio entre la edificación para la construcción de pequeñas plazas, como es el caso de la Plaza de la República Dominicana, de dimensión muy escasa para la población del área. La proximidad de la zona de las ruinas del Circo Romano, actualmente convertido en parque y piscina municipal, sirve para paliar en parte la demanda de espacio libre y recreativo de esta zona.

6.5.2 Reconquista (barrio Los Bloques)

Esta subunidad está claramente marcada por uno de los principales ejes del ensanche toledano, la Avenida de la Reconquista, a lo largo de la cual se suceden una serie de edificios correspondientes a una misma promoción datada entre mediados de los años 40 y principios de 50. En las otras dos franjas paralelas, hacia el Este, la antigüedad de los edificios varía, entre los años 60-70, e incluso, en la calle Talavera de la Reina, de los años 70-80. Los edificios más recientes, no obstante, son de oficinas, y corresponden a sedes corporativas (Caja de Castilla-LM, Telefónica, etc.), de los años 80 y 90.

Respecto a tipo-morfologías urbanas, conviven en esta subunidad el bloque abierto residencial y la manzana cerrada, predominando estas en el frente de la Avda. Reconquista (zona más antigua), con 5 plantas, y el bloque lineal y bloque de planta en U, en las manzanas paralelas hacia el Este. El bloque más común es de crujía simple con 8 a 10 m de fondo, si bien también hay bloques en T, en general de 5 ó 6 plantas. Es importante señalar las reivindicaciones hechas por los vecinos del barrio por la carencia de ascensores en las viviendas.

En algunas de estas manzanas se presentan combinaciones de bloques, formando supermanzana, con espacio libre privado interior. Algunos de estos bloques corresponden a viviendas de protección oficial, por ejemplo en la Calle de Talavera de la Reina y la Calle de Lillo.

En cuanto a los usos del suelo y la edificación, se trata de un barrio esencialmente residencial, destacando, en usos no residenciales, los frentes de la Avenida de la Reconquista y de la Calle Duque de Lerma, donde aparecen comercios especializados como supermercados, peluquerías, joyerías, etc., así como bares, cafeterías, restaurantes, e incluso un hostal, situado en la Avda. de la Reconquista esquina con la calle Escalona. También en la Avda. de la Reconquista aparecen usos no residenciales especializados en las plantas superiores a la baja, tales como consultas médicas.

En la calle Duque de Lerma hay una fuerte presencia de oficinas en planta baja, predominante frente al comercio: Correos, Inmobiliarias, Asociación contra el cáncer, el Colegio de Farmacéuticos, la sede de las Federaciones Deportivas, la Delegación Provincial de Agricultura y Medio Ambiente, el Colegio Oficial de Ingenieros técnicos, Mutuas, Hogar del Sordomudo, etc.

Se ha incluido dentro del barrio, por su proximidad, el Parque de Merchán, aunque, a pesar de tener fachada al barrio de Los Bloques (c/ de la Diputación), solamente es accesible desde esta unidad a través de Duqe de Lerma. Es un parque tradicional, de diseño romántico, con una gran calidad de arbolado, que sirve como contrapunto paisajístico adecuado a la espectacularidad de la entrada al casco histórico por Puerta de Bisagra, si bien esta rótula representativa queda en parte degradada por la intensidad del tráfico rodado que confluye en la misma.

En cambio en el interior del barrio el uso residencial solo se combina con pequeños locales comerciales, la mayoría de alimentación o consumo cotidiano, y algunos bares, cafeterías y restaurantes, salvo el edificio de oficinas citado de la Caja de Castilla-LM.

Respecto al estado de conservación de las edificaciones, en general es correcto, salvo algún caso de deficiencias en fachadas, como es el caso del edificio ubicado en la confluencia entre la Avda. de la Reconquista y la calle del Duque de Lerma, donde se pueden observar desprendimientos de materiales.

Como resumen, señalar que se trata de un barrio densamente poblado, donde existe una considerable combinación de usos, incluyendo no solamente comercio, sino una significativa presencia de oficinas. Frente a las manzanas cerradas con patio interior, que constituyen la morfología originaria, es el bloque abierto, en múltiples variedades, el que predomina globalmente, por haber sido el modelo edificatorio preferido en las promociones de los años 60 a 80, tanto es así que esta tipología ha dado lugar a su denominación popular como Barrio de los Bloques.

6.6 Planeamiento vigente

En la Unidad Urbanística nº4 – Santa Teresa - Reconquista son de aplicación las siguientes ordenanzas definidas en el Plan General de Ordenación de Toledo, según se indica en los planos adjuntos:

-Ordenanza nº1, que permite una tipología edificatoria de manzana cerrada, vivienda unifamiliar y edificación singular.

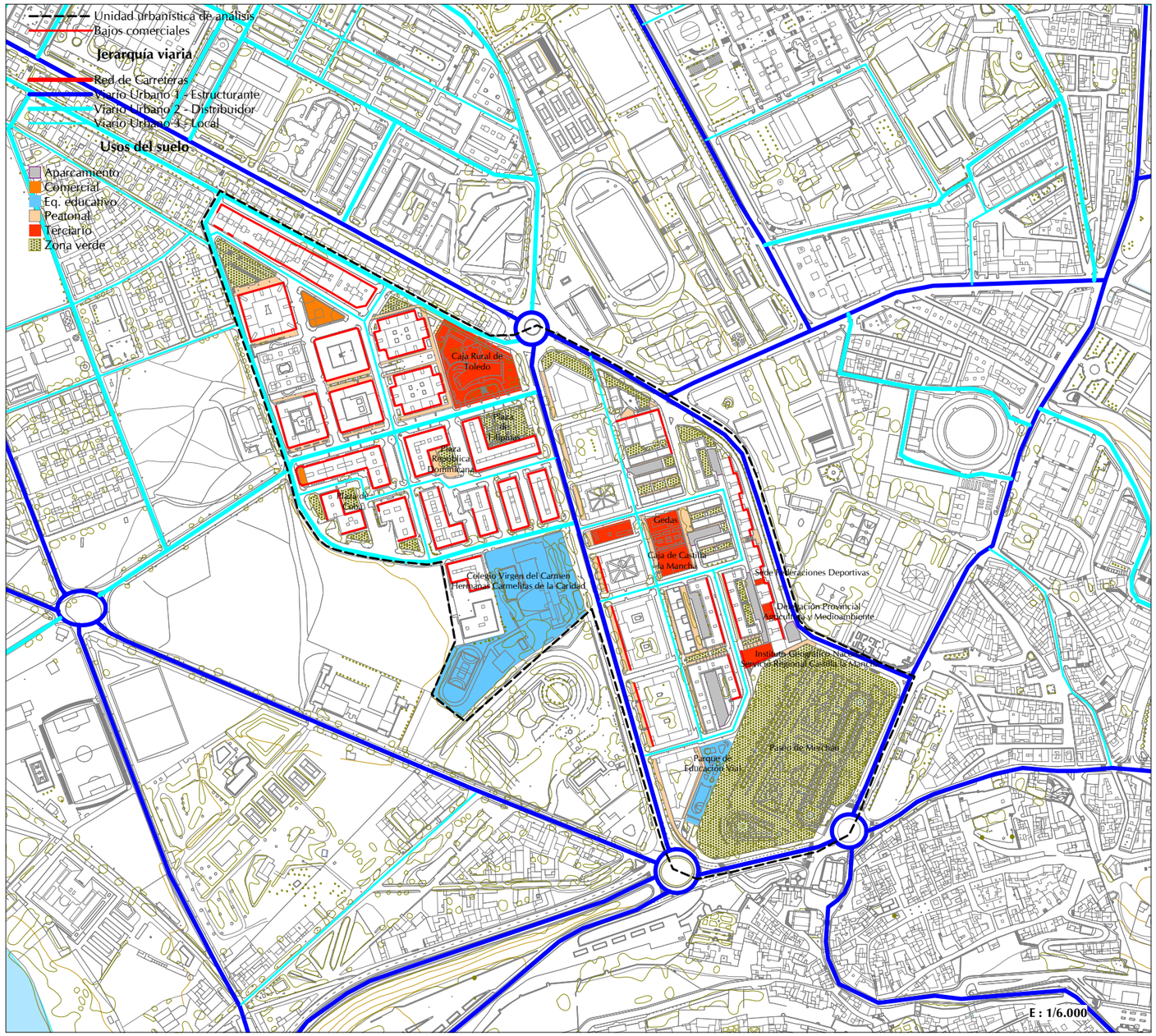
-Ordenanza nº7, que permite una tipología edificatoria de manzana cerrada, bloque abierto y vivienda unifamiliar.

-Ordenanza nº17, dotacional, en la clase B: Servicios de Interés Público y Social.

-Ordenanza nº18, de zonas especiales, en la clase A: Zonas Arqueológicas.

UU - 4
ANÁLISIS PLANO 1
SANTA TERESA-RECONQUISTA

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



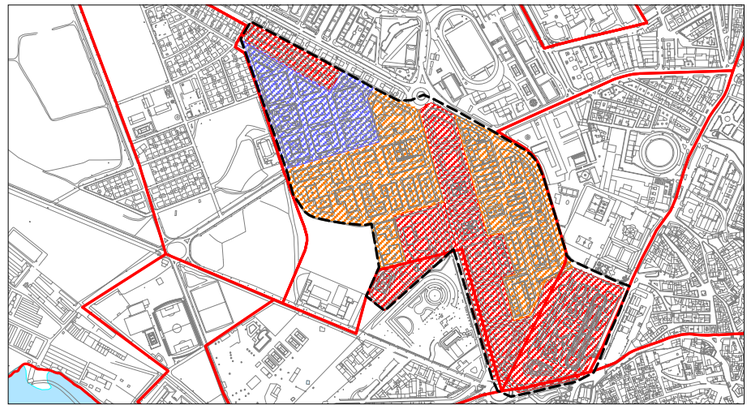
CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	28,05 Has
Número de viviendas (01)	2.087
Población (98)	5.590

Unidades urbanísticas PG-86
Unidad urbanística de análisis

Fases de ejecución

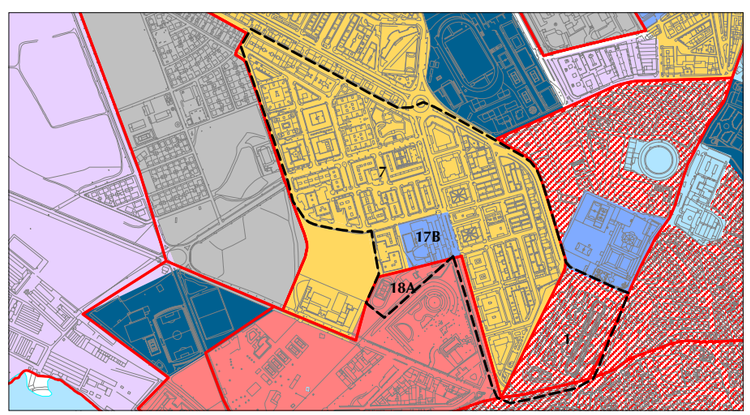
Anterior al PG-61
Posterior al PG-61
Posterior al PG-86

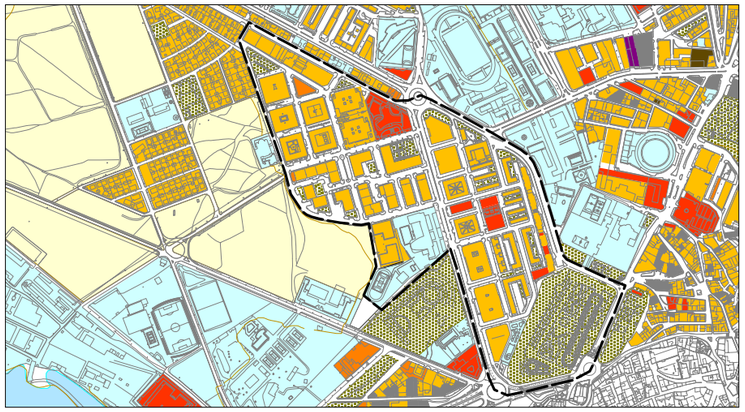


Planamiento General vigente : Zonas de ordenanza

Casco y extensión de casco
Dotacional - Culturales y docentes
Ensanche
Zona especial

1	Edificios singulares, manzana cerrada y vivienda unifamiliar
17B	Dotaciones. Centros culturales y docentes
7	Manzana cerrada, bloque abierto y vivienda unifamiliar
18A	Zonas Especiales. Zona Arqueológica

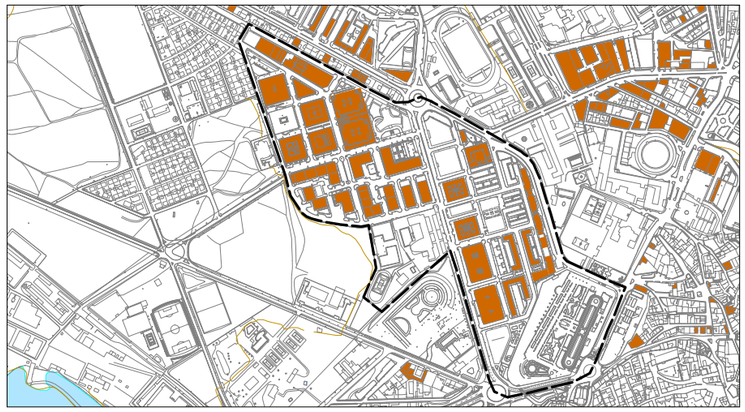




Unidad urbanística de análisis

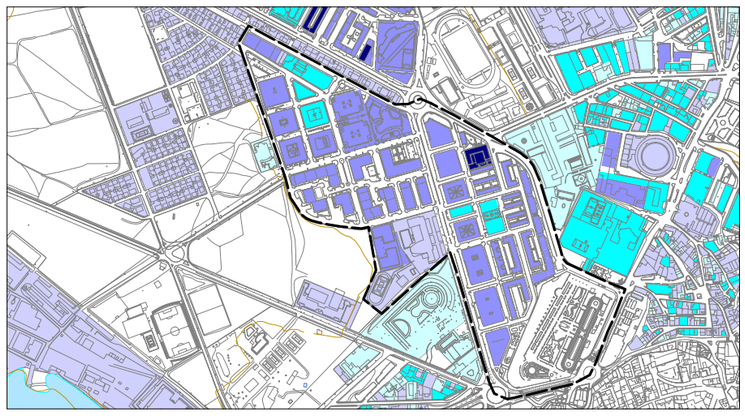
Usos dominantes

- Comercial
- Equipamientos
- Residencial
- Terciario - oficinas
- Zona verde



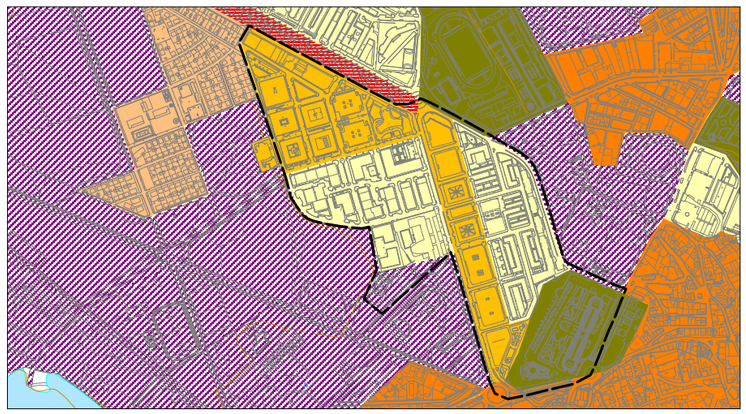
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



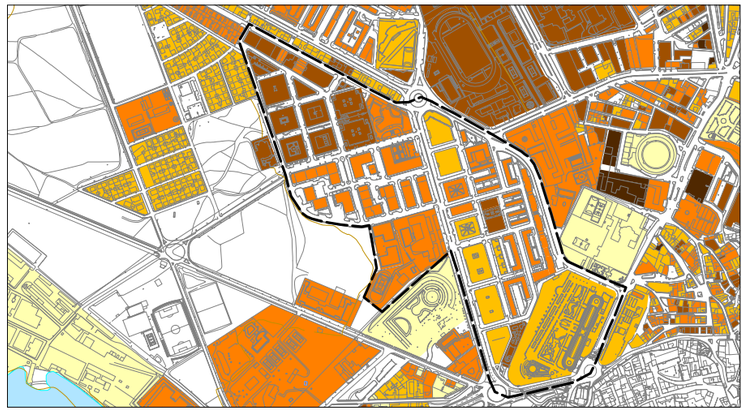
Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7 +



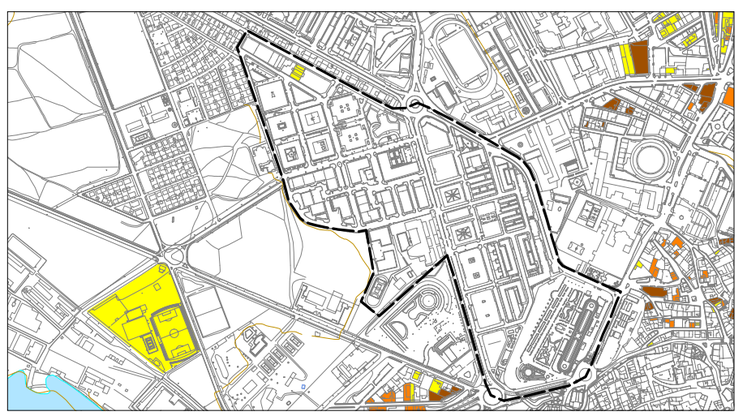
Morfología

- Bloque abierto residencial
- Casco tradicional
- Manzana cerrada
- Parques urbanos
- Usos e instalaciones singulares



Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

6.7 Cuestiones a abordar por el Planeamiento

6.7.1 Posición respecto al entorno

Los barrios incluidos en esta Unidad forman el primer ensanche ordenado de la ciudad, en términos de proximidad al casco histórico, si bien dentro de la misma, como se ha descrito ya, coexisten edificaciones y promociones de muy diverso periodo, abarcando medio siglo, desde finales de los 40 hasta finales de los 90.

El eje vertebrador del conjunto es la Avda. de la Reconquista, que, en sus extremos, dispone de los nodos fundamentales que articulan toda esta gran pieza con el resto de la ciudad: Al Norte es la Plaza (glorieta) de Colón, y al Sur la Glorieta de la Reconquista. La primera abre hacia Palomarejos por Barber, y hacia Avda. de Europa - San Antón por Duque de Lerma – Gral. Villalba. La segunda es la intersección con el eje tangente al casco histórico de Avda. de la Cava – calle Carrera – Ronda del Granadal.

Prácticamente se puede afirmar que estos barrios solo conectan con la ciudad a través de estos dos puntos, y, de forma secundaria, a través de la intersección de Duque de Lerma y Cardenal Tavera, frente a Covachuelas.

Al igual que sucede en la mayor parte de los barrios modernos de Toledo, una combinación de falta de viales estructurantes y vertebradores, junto a la ordenación "autista" de cada pieza, da lugar a fuertes carencias de conectividad en la malla de comunicaciones que constituye el viario urbano.

Algunos ejemplos que se pueden citar, en este sentido, son:

- Discontinuidad del viario del barrio de los Bloques, tanto hacia el Oeste (barrera de Avda. de la Reconquista con respecto a Sta. Teresa y Circo Romano, y traslape de las vías que desde ambos márgenes "pinchan" en esta), como hacia el Este (barrera del Parque de Merchán, barrera de Duque de Lerma, barrera del Parque de las Tres Culturas).
- Discontinuidad del viario de Sta. Teresa hacia el Norte (barrera de Barber), hacia el Oeste (traslape de viarios con los del Poblado Obrero y de Vega Baja, quebrando incluso un eje obvio como Avda. de Méjico), hacia el Sur (barrera del Colegio de Carmelitas), y hacia el Este (Avda. de la Reconquista).

El resultado es similar al señalado en el caso de San Lázaro, pero a mucha mayor escala: La unidad funcionando como tapón de comunicaciones para la ciudad. Si este fenómeno se explica en algunos casos parcialmente por la propia topografía (en el caso de Duque de Lerma y Parque de Merchán), y en otros por la no ordenación y urbanización de los suelos contiguos (Vega Baja), en otros muchos casos es resultado directo de la falta de coherencia entre actuaciones, en la falta de esquema integrador previo.

6.7.2 Conexiones e integración interior

Los principales problemas de integración y conectividad interior se refieren a:

- El efecto barrera ya señalado de la Avda. de la Reconquista, tanto para el tráfico rodado (ayudado por la discontinuidad de la malla viaria interior a uno y otro lado), como para el peatonal, debido a un diseño de vía bulevar, con prioridad para el tráfico rodado rápido en sentido longitudinal.
- La no conectividad entre la Avda. de la Reconquista y Duque de Lerma, en casi todo su recorrido, debido, como se ha señalado, parcialmente a los desniveles topográficos entre una y otra, que obligan a canalizar el tráfico a los puntos negros de las glorietas de Bisagra y Reconquista, al Sur, y Colón, al Norte.

Junto a esto, se dan otros problemas de conectividad interior a los propios barrios, aunque de carácter menos grave, teniendo en cuenta que, lógicamente, la mayor parte del viario interior al barrio es de distribución final o capilar, y no de conexión o paso.

La estructura urbana interior a esta zona adolece de una jerarquización espacial que configure áreas de centralidad, en términos de actividades y usos terciarias (comercio, ocio, cultura, institucional, servicios, oficinas, etc.). Este hecho provoca un efecto de monotonía urbana.

6.7.3 Dotaciones y servicios urbanos

Los dos barrios que forman esta unidad tienen una carencia importante de dotaciones locales en su interior, tanto en lo relativo a equipamientos docentes y sanitarios, como a zonas verdes. Este hecho se ve paliado en parte por la relativa abundancia de dichos servicios en el entorno próximo: Dotaciones escolares en Avda. de Europa – San Antón y Vega Baja; parque de las Tres Culturas y de Merchán, etc.

Se destacable la falta de espacios libres interiores de cierta dimensión, frente al predominio de los mini-espacios o plazas casi residuales.

Por el contrario, dispone de abundante oferta comercial, variada y de calidad, aunque en general en plantas bajas de edificios residenciales. Como se ha señalado en el apartado anterior, se echa en falta la existencia de al menos una zona de centralidad y especialización terciaria que permitiera por una parte la oferta de actividades y usos de un rango diferente (no localizable en plantas bajas de edificios residenciales), y por otra parte contribuyera a diversificar y enriquecer la escena urbana.

Hay una falta generalizada de plazas de aparcamiento, especialmente en el barrio de Los Bloques y Coronel Baeza, pues en estos la edificación carece de garajes en sótano. En Sta. Teresa la mayor parte de las promociones cuentan con garaje bajo rasante, por lo que el problema en principio debería ser menor, pero, debido a la notable oferta comercial, el problema se plantea igualmente, no tanto para los propios residentes, como para la considerable afluencia de usuarios de los comercios.

6.7.4 Áreas con deficiencias particulares

Se trata de edificación y urbanización de un nivel en general bueno, sin deficiencias reseñables, salvo la necesidad de un mejor mantenimiento de algunos espacios libres entre bloques, particularmente en el barrio de dicho nombre.

6.7.5 Valores a potenciar o recuperar

El parque Merchán constituye el elemento urbanístico de mayor interés en el ámbito de esta unidad.

6.8 Avance de Propuestas

En lo relativo a la ordenación interior de estos barrios la propuesta apunta a su conservación y continuidad, puesto que, por una parte, son edificaciones en buen estado, y por otra no presentan mayores problemas, salvo la falta de dotaciones y aparcamientos señalada, que, en principio, cabría intentar resolver en el entorno próximo.

Únicamente se plantea la necesidad de una reforma de la Avenida de la Reconquista, para que pueda funcionar más efectivamente como eje urbano vertebrador del conjunto de la unidad, para lo cual es necesario restar prioridad a su función de tráfico rodado, potenciando su carácter de paseo, por una parte, y por otra su permeabilidad transversal para facilitar la vinculación entre los dos barrios que integran esta unidad urbanística, en lugar de su separación.

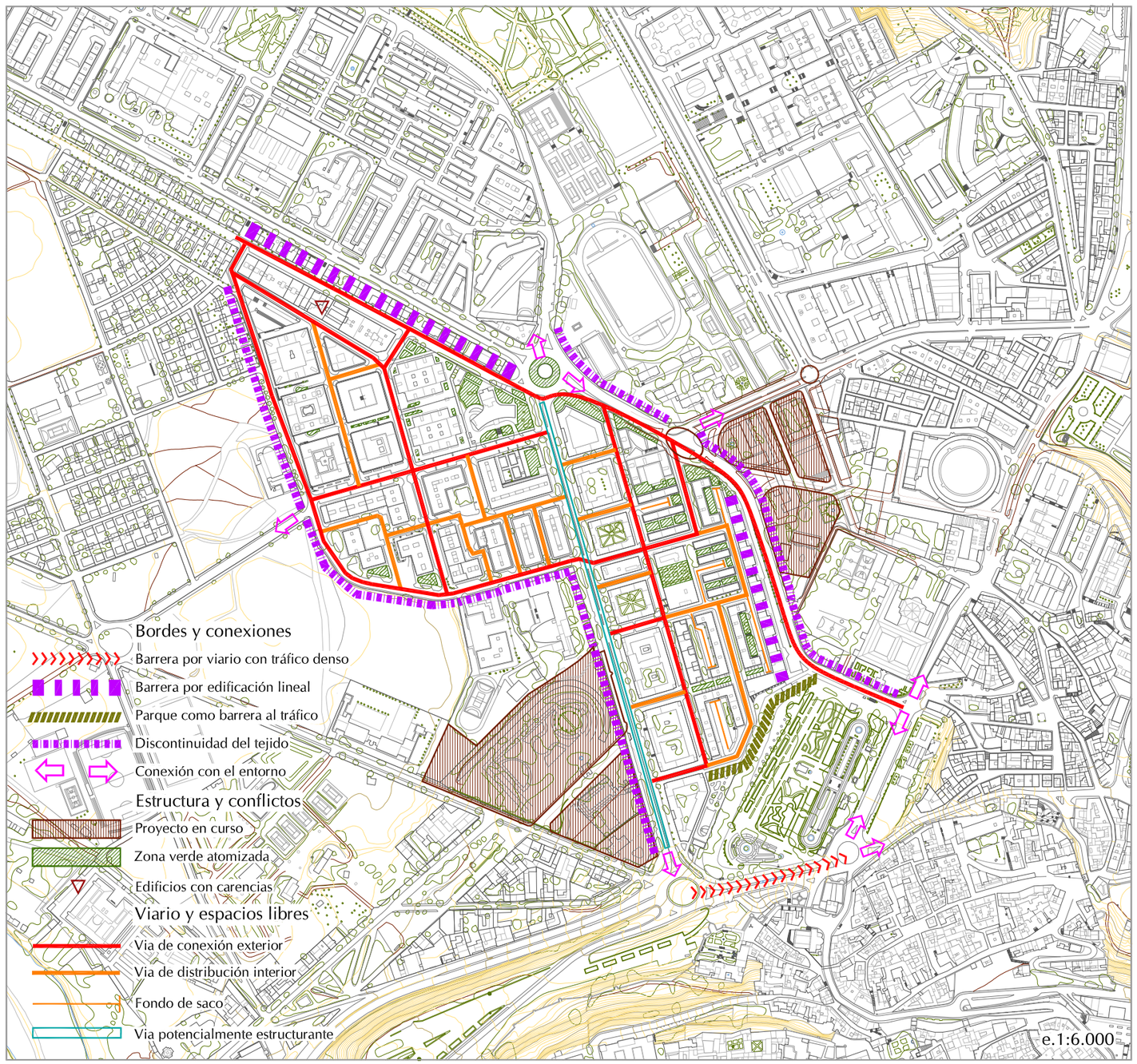
Esta reforma debería acompañarse del estudio de rutas o sendas verdes peatonales en el interior de la zona, mediante ampliación o rediseño de aceras y algunos de los pequeños espacios libres públicos existentes.

En los bordes se deben considerar diversas acciones que mejoren la conexión de esta pieza con la ciudad, aumentando las alternativas de comunicación y tráfico, tanto en relación a las áreas aún no desarrolladas (Vega Baja), como a las consolidadas pero reformables (Avda. de Barber), o a las zonas ya en proceso de remodelación (ámbitos del PERI San Lázaro y de la U.A. Circo Romano).

Debe estudiarse la posibilidad de un viario de conexión rodada entre el barrio de Los Bloques (c/ de la Diputación) y Duque de Lerma, contiguo al Parque de Merchán, que, a pesar de las dificultades topográficas existentes, aliviaría considerablemente el tráfico en las glorietas de Reconquista y Bisagra.

Dado el déficit de parques en los dos barrios, deben mejorarse los accesos a los existentes en las proximidades, mediante sendas peatonales amplias, como, en el caso de Merchán, abriendo algún acceso directo a la calle Diputación, mediante las correspondientes escaleras.

Debe considerarse la posibilidad de aparcamientos públicos o de residentes en las dos actuaciones de importancia previstas en las proximidades de esta unidad: Circo Romano y San Lázaro (fase II del PERI).





	Usos del Suelo	Zonas Verdes	Zonas Verdes Vacantes	Equip. Sanitario	Equip. Deportivo	Equip. Educativo	Equip. Religioso	Equip. Cultural	Equip. Asistencial	Comercial	Terciario	Suelo Residencial	Suelo Residencial Vacante
Sup. (Ha)	(1)	4,61	-	-	-	2,08	-	-	-	0,13	1,13	-	-
	(2)	-	-	-						-	-	-	-

USOS DEL SUELO - (1) - Ejecutado. (2) - Pendiente de ejecución

Bordes y conexiones
Escasa conexión con su entorno, concentrada en dos nodos que articulan su relación con el resto de la ciudad. La unidad funciona como un tapón de comunicaciones para la ciudad, por su carencia de continuidad con el resto de la ciudad tanto por desniveles topográficos como por la falta de continuidad en el vial. Destaca los efectos barreras de Barber y Duque de Lerma.

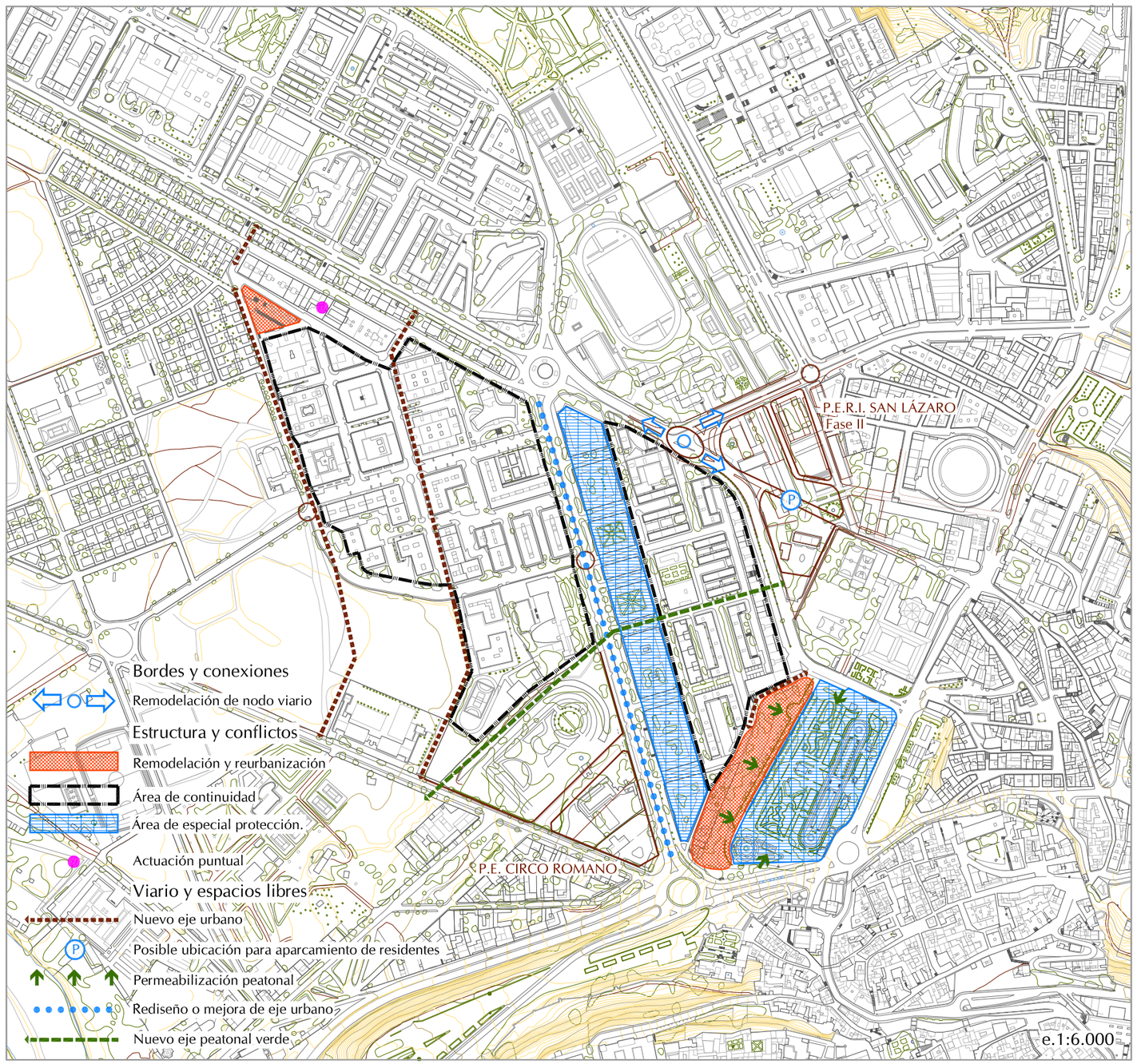
Estructura y conflictos
Tiene una carencia de dotaciones locales en su interior relativo a equipamientos docentes y sanitarios, y zonas verdes, de escala barrial. En las plantas bajas de los edificios residenciales existe una abundante oferta comercial. Hay escasez de aparcar, falta centralidad.

Viario y espacios libres
Discontinuidad del viario entre los barrios los Bloques, Sta. Teresa y el Circo Romano. También existe una falta de viales estructurantes y vertebradores, sobre carga de los existentes (Av.Reconquista). Existe un importante deterioro en los espacios libres de estos barrios, destacándose principalmente el Parque Merchán.

UU- 4

AVANCE PLANO 1

SANTA TERESA-RECONQUISTA



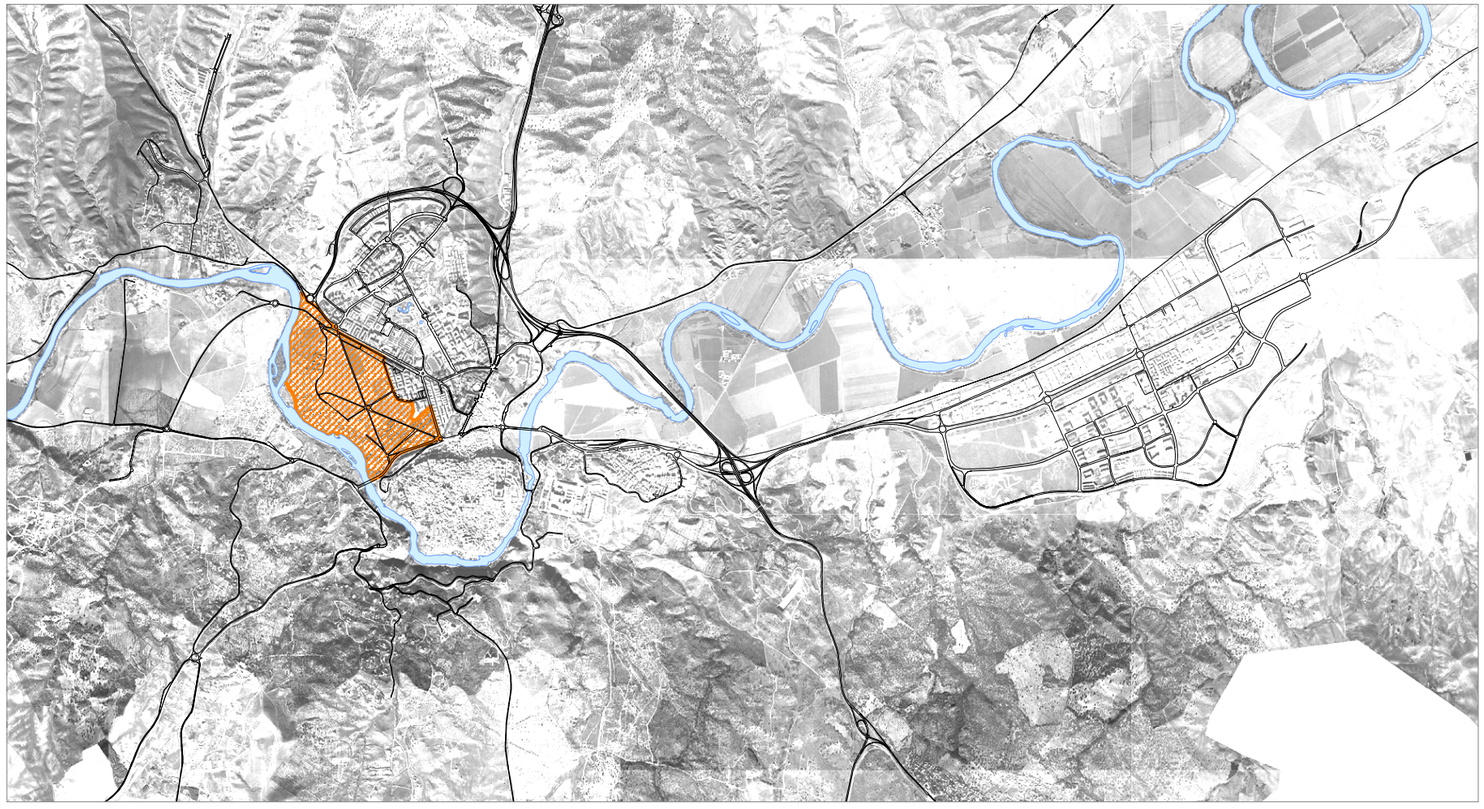
AVANCE DE PROPUESTAS

La ordenación interior de estos barrios debe tender a su conservación y continuidad, puesto que por una parte son edificaciones en buen estado, y por otra no presentan mayores problemas, salvo la falta de dotaciones, espacios libres y aparcamientos señalada, que en principio, cabría intentar resolver en el entorno próximo. Se plantea la necesidad de una reforma de la Avenida de la Reconquista, como eje urbano vertebrador del conjunto de la unidad, restando prioridad a su función de tráfico rodado, aumentando su carácter de paseo, su permeabilidad transversal, facilitando la vinculación entre ambos barrios, en lugar de su separación.

Crear senderos verdes, mejoras de conexión de esta pieza con la ciudad, aumentando las alternativas de comunicación y tráfico, tanto en relación a las áreas aún no desarrolladas (Vega Baja), como a las consolidadas pero reformables (Avda. de Barber), o a las zonas ya en proceso de remodelación (ámbitos del PERI San Lázaro y de la U.A. Circo Romano).

Estudiar un viario de conexión rodada entre el barrio de Los Bloques (c/ de la Diputación) y Duque de Lerma, contiguo al Parque de Merchán, que, a pesar de las dificultades topográficas existentes, aliviaría considerablemente el tráfico en las glorietas de Reconquista y Bisagra.
Dado el déficit de parques en los dos barrios, deben mejorarse los accesos a los existentes en las proximidades, tanto mediante sendas peatonales amplias, como, en el caso de Merchán, abriendo algún acceso directo a la calle Diputación, mediante las correspondientes escaleras.

Debe considerarse la posibilidad de aparcamientos públicos o de residentes en las dos actuaciones de importancia previstas en las proximidades de esta unidad: Circo Romano y San Lázaro (fase II del PERI).



7 VEGA BAJA – VIVEROS

7.1 Descripción general

El ámbito de esta unidad de análisis está delimitado por los siguientes elementos:

- La Avenida de la Reconquista que limita por el Este con el Barrio de los Bloques,
- Por el Norte la Avenidad de Barber que separa con respecto al popular barrio de Palomarejos,
- Al Sur la Avenida de la Cava es límite y separación respecto al Casco histórico de Toledo.
- Al Oeste, el límite es el río Tajo.

La unidad se caracteriza por su heterogeneidad en todos los aspectos que se analizan en este estudio, antigüedad, estado de conservación, tipologías, etc., y ocupa una importante fracción del suelo de ensanche natural de la ciudad, sobre los terrenos llanos al norte del casco.

Existe una gran cantidad de suelo vacante, o subutilizado (campos de fútbol) en su interior, lo que se explica por la existencia previa de usos militares, que al desaparecer en fecha muy reciente (finales de los 90) han permitido liberar gran cantidad de espacio para completar dicho ensanche, así como la creación de un importante recinto universitario. Aún así, en la parte edificada incluida en esta unidad, se presentan diferentes tipo-morfologías urbanas como la colonia unifamiliar de carácter social, extensión del casco en arrabales, con edificios de los años 30 y 40, la edificación industrial de carácter histórico que se ha citado, y otras.

7.2 Áreas homogéneas

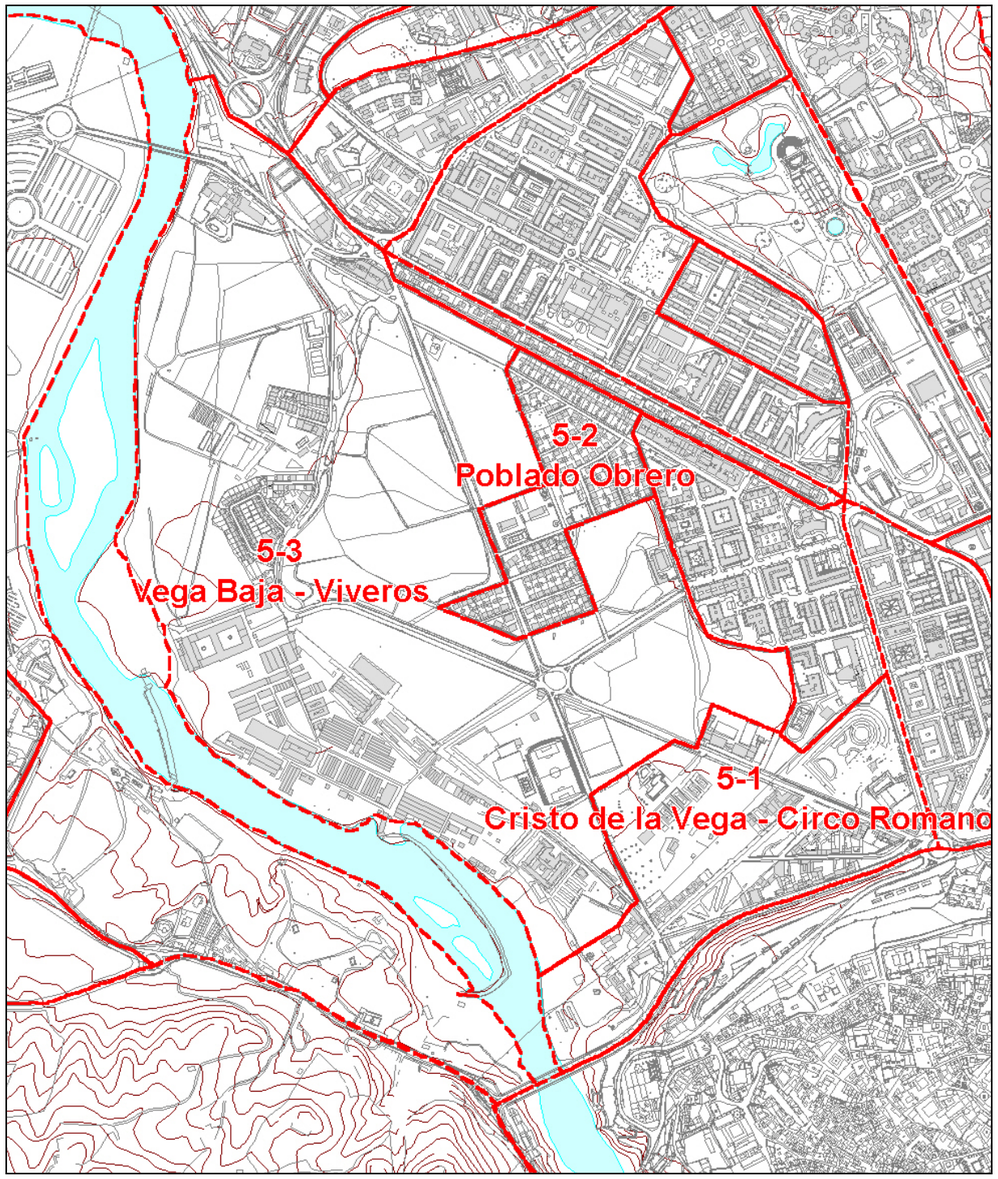
Se distinguen en la unidad las siguientes áreas:

→ Sector de Cristo de la Vega – Circo Romano, área situada en la franja sur de la unidad, colindante con la Avda. de la Cava.

→ Poblado Obrero: Colonia residencial unifamiliar vinculada a la Fábrica de Armas.

→ Vega Baja-Viveros: Comprende los terrenos antes pertenecientes a la Fábrica de Armas, tanto los edificados como los vacantes, así como la franja de Viveros entre el río y el camino de San Pedro el Verde.

7.3 Esquema gráfico



7.4 Cuadros resumen de características

Cuadro A.5: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Poblado Obrero		●		•	•	■		
Fáb. Armas-Viveros		■		●		•		
Cristo de la Vega		■		•			●	

Cuadro B.5: Tipo-morfologías

Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto residencial	Manzana cerrada con patio de m.	Arrabal y núcleo rural	Extensión de casco	Unifamiliar adosada	Colonia unifamiliar popular	Edificación singular terciaria	Polígono Industrial	Parques y espacios libres
Poblado Obrero	●			■					
F. Armas-Viveros				■					●
Cristo de la Vega				■					

Cuadro C.5: Usos del suelo y la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Residencial	Comercial	Industrial	Terciario - Oficinas	Terciario – Institucional	Dotacional e infraestructuras	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
Poblado Obrero	■							
F. Armas-Viveros	■	•		•		•		●
Cristo de la Vega	■				●			

Cuadro D.5: Número de plantas

Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
Poblado Obrero	●	•	■	•		
Fáb. de Armas-Viveros	■	●	•			
Cristo de la Vega	■	•	●			

7.5 Descripción detallada

7.5.1 Poblado Obrero

Ocupa dos áreas trapezoidales diferentes, una con fachada principal a Coronel Baeza, y la otra a la Avda. Lorenzo de la Plana, y son viviendas de una planta, de tipología semiaislada (adosadas a uno de los linderos) y calidad y dimensión modestas en parcela de unos 375 m^2 de promedio, con pequeño jardín frontal. Consta de 130 viviendas de los años 50-60, destinadas a los empleados de la Fábrica de Armas (Ministerio de Defensa).

La zona carece totalmente de usos comerciales, servicio que resuelven sus habitantes en el vecino barrio de Santa Teresa. Dispone en cambio de equipamientos educativos tanto dentro del área delimitada como en las proximidades, y el resto de equipamientos se ofrecen fundamentalmente en Avda. Barber, ya en el barrio de Palomarejos, especialmente los sanitarios.

Respecto al estado de conservación de las viviendas cabe reseñar alguna semi-abandonada (en la Avenida de los Maestros Espaderos), aunque la mayoría se conservan bien.

En el entorno de esta subunidad hay, por otra parte, mucho suelo sin uso, lo que imprime un cierto aspecto de abandono, aunque algunos de los solares son usados como estacionamientos espontáneos.

7.5.2 Fábrica de Armas y Viveros

Lo más destacable de esta subunidad es la presencia de la Universidad de Castilla La Mancha, que al ocupar y rehabilitar parte de la importante edificación del s. XVIII y XIX de la antigua Fábrica de Armas, está por una parte creando una oferta dotacional de máxima importancia para la ciudad, a la vez que poniendo en valor y preservando un importante patrimonio arquitectónico, aunque todavía quedan bastantes naves en avanzado deterioro.

Por otra parte, al norte de la Fábrica, la apertura del vial calle de San Pedro el Verde ha facilitado el desarrollo de algunas promociones unifamiliares, de chalets adosados de acceso restringido, en la zona de Viveros.

Pocos son los comercios que aparecen en este ámbito, aunque hay una zona con locales comerciales disponibles en las proximidades del Vivero Forestal, la mayor parte de ellos se sitúan en el eje de la calle de San Pedro el Verde, tales como un local de alimentación, predominando las actividades industriales de pequeño tamaño como talleres.

Los equipamientos sanitarios están representados con la clínica privada Solimat, en la Carretera de Peraleda. La plaza de Ávila acogen más espacios comerciales en las plantas bajas, así como la función terciaria-institucional, con el Registro Mercantil.

7.5.3 Cristo de la Vega

Delimitada al norte por la Avenida de Carlos III y al sur por la Avenida de la Cava, se trata de una zona característica de extensión de casco en arrabales. Se trata de una unidad nacida de la presencia de la ermita del Cristo de la Vega así y del monumento que recibe la misma denominación. Las viviendas se distribuyen a través de la avenida de los Canónigos, y aunque el proceso de renovación ya se hace patente, todavía predominan los edificios de una o dos alturas de los años 40, incluso aparecen pequeñas villas o palacetes, aunque su estado de conservación es bastante malo.

En lo que respecta a los nuevos edificios, están ocupados generalmente por actividades comerciales destinadas sobre todo al turismo, como es el caso del complejo turístico de Artesanías de Toledo, cuyo edificio rompe con la fisonomía de esta unidad.

Abunda también la edificación de los años 40 y 50 en venta, o en avanzado estado de ruina y abandono, lo que parece implicar su próxima renovación, al igual que está ocurriendo en otras áreas de características similares.

En cuanto a los espacios libres y ambiente urbano, destaca la presión de los autocares turísticos que recalan en la zona, convirtiendo la Avenida de los Canónigos en un aparcamiento improvisado. La falta de condiciones de esta vía para acoger este tráfico y uso origina problemas de congestión. La proliferación de establecimientos hosteleros, así como de actividades comerciales ligadas al turismo, se ve favorecida por la presencia de restos arqueológicos (Circo Romano) y del recinto religioso antes comentado.

Respecto a los espacios libres, la mayoría se ubican en torno a la Avenida de los Canónigos, aunque se encuentran en general en estado abandono, acumulando basura, vehículos abandonados, etc., lo cual genera una mala imagen de la zona, a pesar de ser paso de numerosos turistas.

7.6 Planeamiento vigente

El sector estaba constituido por parte de suelo urbano y parte de suelo urbanizable no programado, de acuerdo al PG del 86, habiendo pasado a ser urbano la totalidad del mismo mediante las Modificaciones Puntuales de dicho PG producidas en él, concretamente la nº 11 que afecta a buena parte de los terrenos de Vega Baja. Esta M.P. se ha actualizado y reformado mediante la más reciente nº 20, que incluye el ámbito de la nº 11 y además la Fábrica de Armas y los Polvorines. La M.P. nº 20 remite a planeamiento especial estos dos últimos sectores, mientras que ordena detalladamente la zona predominantemente residencial de Vega Baja.

Como planeamiento de desarrollo, existen además los Planes Especiales del Circo Romano, de la Huerta y Cristo de la Vega, y del Poblado Obrero.

En general se trata de un área cuyo planeamiento es muy reciente, quedando incluso dos importantes sectores pendientes de ordenar (Viveros y 2ª fase de Vega Baja), y en casi todo el ámbito está pendiente de ejecución, por lo que está sujeta a fuertes transformaciones en el futuro próximo.

El destino previsto para los suelos integrantes del sector, como resultado del planeamiento mencionado, es una combinación de grandes piezas dotacionales (Universidad, Parque fluvial, etc.) y nuevas áreas residenciales multifamiliares en su mayor parte, en coherencia con la vocación de ensanche urbano que por su posición tienen estos terrenos.

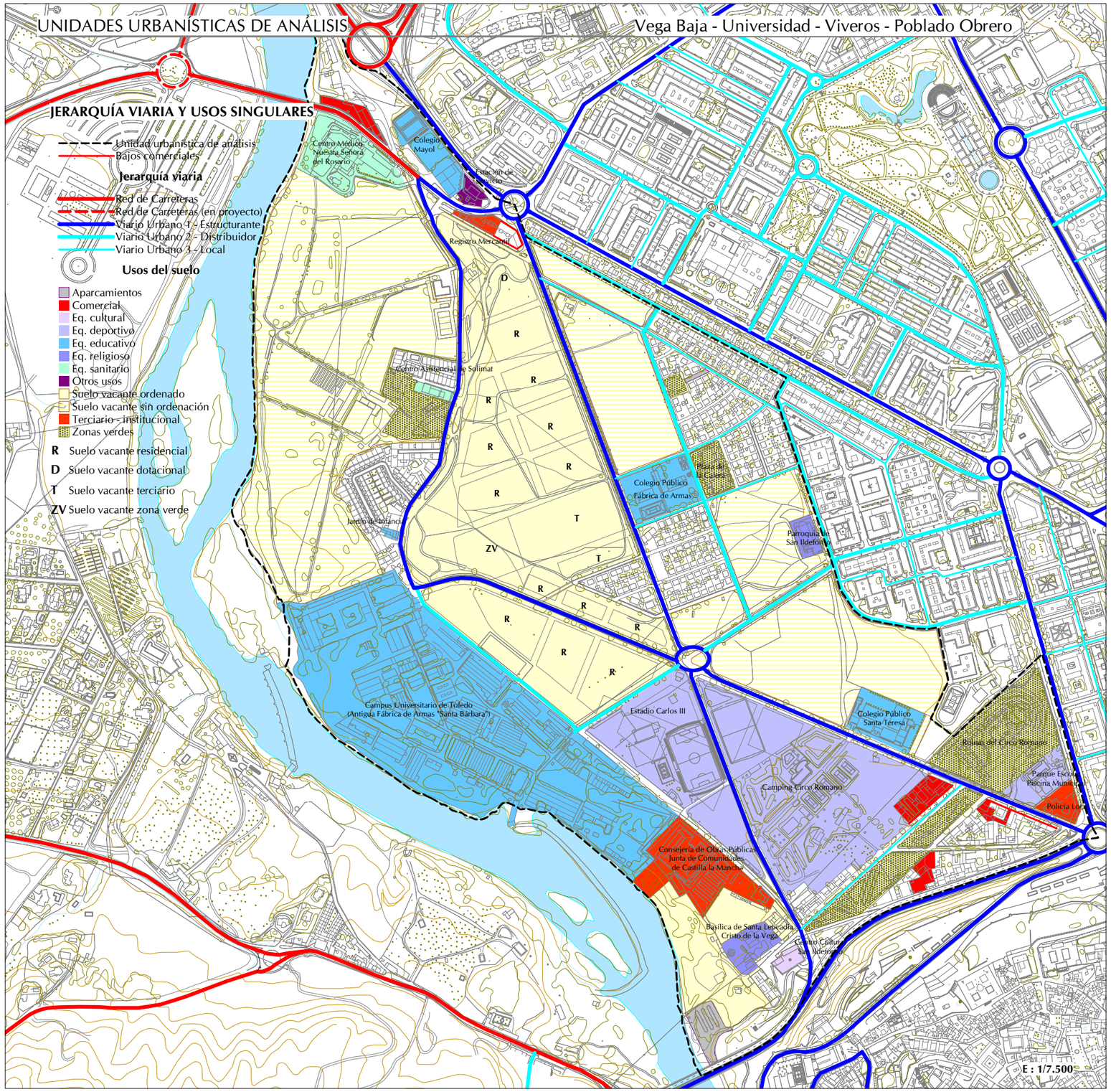
UU - 5

ANÁLISIS PLANO 1

VEGA BAJA-UNIVERSIDAD-VIVEROS-POBLADO OBRERO

UNIDADES URBANÍSTICAS DE ANÁLISIS

Vega Baja - Universidad - Viveros - Poblado Obrero



CARACTERÍSTICAS

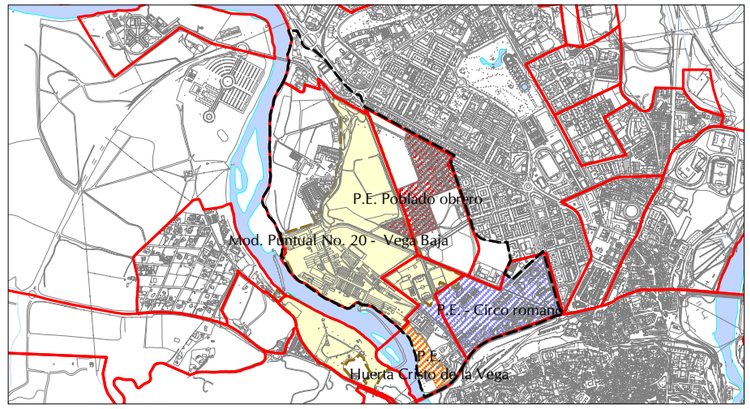
Superficie unidad	121,13 Has
Número de viviendas (01)	525
Población (98)	686

Unidades urbanísticas PG-86

Unidad urbanística de análisis

Planeamiento de desarrollo

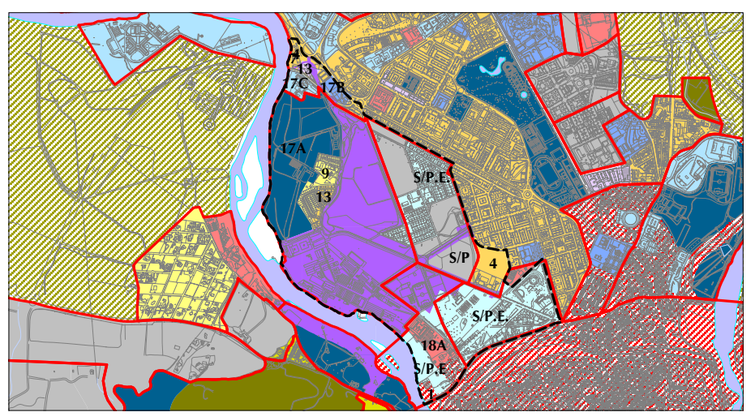
- Mod. Puntual No. 20 - Vega Baja
- P.E. - Circo romano
- P.E. - Huerta Cristo de la Vega
- P.E. - Poblado obrero



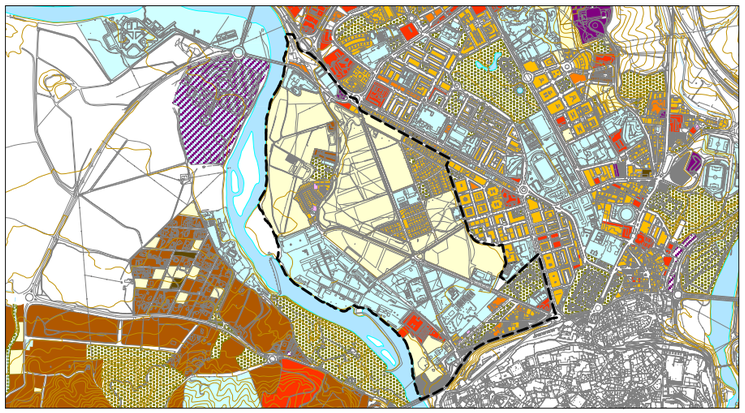
Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

- S/P - Modificación Puntual
- S/P.E
- Casco y extensión de casco
- Dotacional - Culturales y docentes
- Dotacional - Espacios libres
- Dotacional - Servicios
- Ensanche
- Industria compatible con vivienda
- Según Planeamiento
- Unifamiliar aislada

S/P	Según Planeamiento Modificación Puntual
S/P.E	Según Planeamiento Especial
1	Edificios singulares, manzana cerrada y vivienda unifamiliar
17B	Dotaciones. Centros culturales y docentes
17A	Dotaciones. Sistema de espacios libres de dominio y uso público
17C	Dotaciones. Servicios de interés público y social
4	Edidicios singulares manzana cerrada y bloque abierto
13	Manzana cerrada y bloque abierto
S/P	Según Planeamiento
9	Vivienda unifamiliar. Grado 7º
18A	Zonas Especiales. Zona Arqueológica



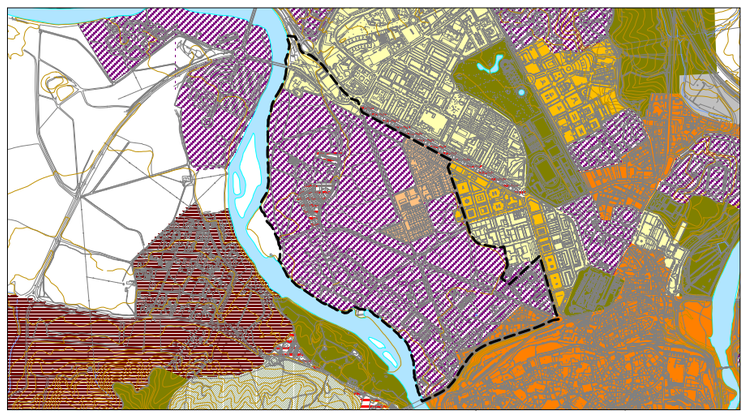
UU - 5
ANÁLISIS PLANO 2
VEGA BAJA-UNIVERSIDAD-VIVEROS-POBLADO OBRERO



Unidad urbanística de análisis

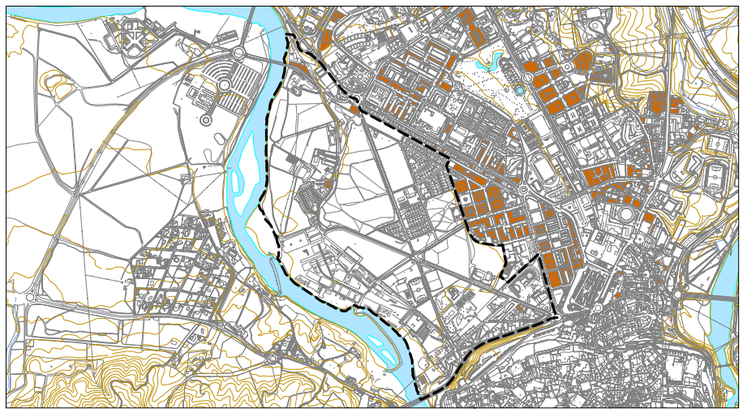
Usos dominantes

- Abandonado
- Comercial
- Equipamientos
- Industrial
- Otros usos
- Residencial
- Residencial unifamiliar
- Suelo vacante
- Terciario - oficinas
- Zona verde



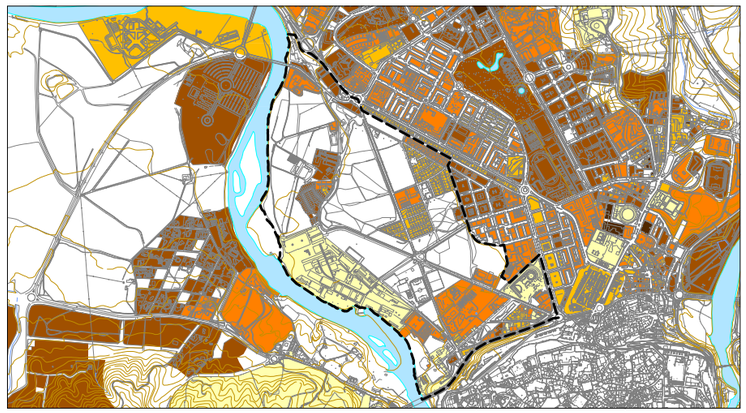
Morfología

- Bloque abierto residencial
- Casco tradicional
- Colonia unifamiliar obrera
- Manzana cerrada
- Solar
- Usos e instalaciones singulares
- Vivienda unifamiliar adosada



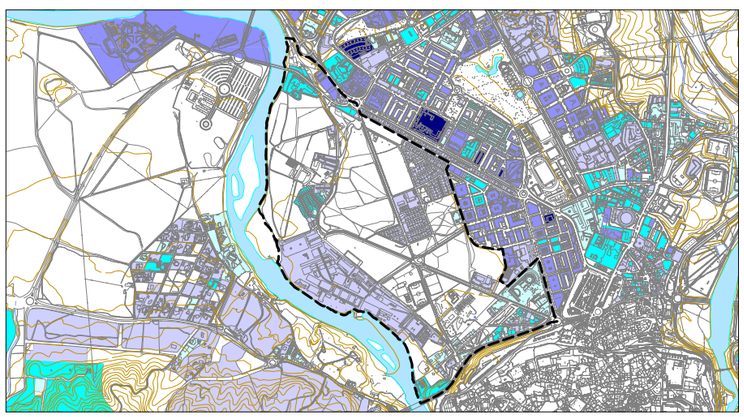
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



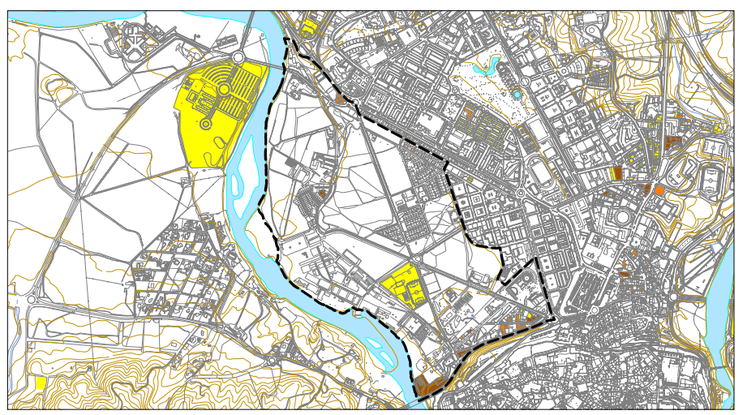
Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7 +



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

7.7 Cuestiones a abordar por el Planeamiento

7.7.1 Posición respecto al entorno

Esta unidad ocupa una posición estratégica en la configuración de la ciudad moderna, ocupando un suelo de gran centralidad respecto al ensanche ya existente y al casco histórico, que, sin embargo, se encuentra en su mayor parte, o bien vacante, o bien destinado a usos que no se corresponden con dicha posición netamente urbana y central.

Además, se trata de una pieza de grandes dimensiones en términos de superficie de suelo (con 121 Has, es superior a la suma de las 3 unidades del primer ensanche: Avda. Europa, Palomarejos y Sta. Teresa - Reconquista), hecho más insólito por su centralidad, aunque se explica por su pertenencia, hasta fecha reciente, a Defensa, como ya se ha señalado.

La importancia de la localización de este sector radica en tres aspectos fundamentales:

- Por una parte, por ser el nexo entre el casco y las conexiones y extensiones de la ciudad en sentido Oeste y Noroeste, es decir con el sector Peraleda/Parapléjicos;
- Por otra, por ser el área de transición entre la ciudad actual consolidada y la fachada dotacional al río que, con la implantación de la Universidad en la antigua Fábrica de Armas, se ha recualificado y potenciado enormemente;
- Y por último, porque dada su proximidad al casco histórico, y su gran visibilidad hacia y desde este, su desarrollo va a contribuir fuertemente a conformar la imagen del Toledo del futuro.

En síntesis, no es exagerado afirmar que esta pieza urbana, al estar aún en gran medida virgen, constituye la gran asignatura pendiente de la ciudad, su mayor oportunidad de regeneración y modernización.

7.7.2 Conexiones e integración interior

Si bien, al tratarse de suelos en gran medida vacantes, no se plantea la cuestión de la integración en toda su amplitud, sí se pueden señalar algunos elementos de interés:

- La conflictividad de las conexiones en el extremo noroeste de la zona, donde se juntan las salidas de la carretera de Ávila y de la Peraleda, con el principal eje estructurante de Buenavista (Avda. de Portugal), en un auténtico punto negro (Pza. de Ávila),
- La insuficiencia de conexiones intermedias, entre este sector y el ensanche, hacia el Este, en todo el borde longitudinal existente entre los dos nodos extremos (Pza. de Ávila al Norte, y Glorieta de la Reconquista, al Sur). Problema derivado tanto de la incongruencia de los trazados viales de las diferentes ordenaciones o promociones del ensanche (lo que ya se ha comentado en el diagnóstico de la unidad Sta. Teresa/Reconquista), como de la existencia en el borde del sector de dos tipos de barreras: El tejido minimalista del Poblado Obrero, de difícil integración en una morfología de ensanche denso residencial, y la muralla de vivienda unifamiliar en hilera entre Coronel Baeza y Avda. de Barber.

La existencia, no obstante, de un trazado radial de vías (Avdas. de Mas de Ribero, Méjico y Carlos III), de influencia barroca, que era la estructura organizadora de la finca de Defensa, el cual forma parte ya de la huella de la ciudad en esta zona, y que justamente señala los 3 puntos de enganche del sector con la ciudad existente, aunque, lamentablemente, el de Méjico, se ha truncado y desvirtuado con la ordenación de Sta. Teresa, que impide su desembocadura natural en la Plaza de Colón. Este "tridente" se ha mantenido en la ordenación contemplada en la Modificación Puntual nº 20 del Plan General para la Vega Baja1 (a esta fecha pendiente únicamente de su aprobación definitiva por la Junta de C-LM).

Además, de acuerdo a dicha ordenación prevista en Vega Baja1, así como en el sector de Circo Romano (Plan Especial, también pendiente en la actualidad de aprobación definitiva), se genera otra trama secundaria de vías, que debe permitir una articulación más consistente entre el sector y el entorno, en especial con Sta. Teresa, y de las diferentes piezas dentro del propio sector.

En este sentido debe resaltarse, por su importancia en la vertebración del sector, y también por su carácter estructurante a escala de ciudad, el nuevo eje Avenida de la Cava – Plaza de Ávila proyectado en la ordenación de Vega Baja 1, como vía bulevar de gran sección, bordeando la Fábrica de Armas y los actuales Viveros (siguiendo aproximadamente la traza de S. Pedro el Verde).

Quedaría únicamente, como isla peculiar respecto al resto del sector, la barriada tradicional de El Cristo de la Vega (dos manzanas triangulares a ambos lados del Paseo de los Canónigos, con vértice común en la Glorieta de la Reconquista), las cuales, al quedar separadas del resto por el parque del Circo Romano, no interfieren con, o distorsionan, los nuevos tejidos previstos. Por el contrario, su mantenimiento permitiría preservar este vestigio de pequeño barrio de arrabal, que, constituye un elemento de transición adecuado entre el borde del casco histórico y la nueva ciudad proyectada. De hecho, el Plan Especial del Circo Romano plantea el mantenimiento de este tejido, así como las características de la edificación existente,

7.7.3 Dotaciones y servicios urbanos

Es un sector con abundancia de dotaciones, destinadas en general a los barrios del entorno, cuando no al conjunto de la ciudad, e incluso de la región (Universidad).

No tiene sentido hacer un diagnóstico dotacional, dado que la mayor parte del suelo potencialmente urbanizable se encuentra aún pendiente de desarrollo, y, por lo tanto las viviendas y actividades existentes, demandantes de servicios, son muy escasas.

Es oportuno señalar, no obstante, la vocación dotacional e institucional, de rango general, de la fachada al río, que ya está funcionando en buena medida en la Fábrica de Armas y Cristo de la Vega, y que, lógicamente, podría prolongarse en Viveros, junto con la recuperación de la ribera como parque fluvial.

Por otra parte, también debe tenerse en cuenta la propuesta contenida en la ordenación prevista en Vega Baja1 de crear una gran zona de centralidad terciaria (comercial, hotelera, institucional) en la franja que transcurre en sentido Este-Oeste, entre la entrada a la Universidad y la zona escolar.

Por último, también en el capítulo de propuestas en marcha, y dentro del tema dotacional, hay que referirse a dos elementos de interés contenidos igualmente en la Modificación Puntual del Plan General para la Vega Baja1: Por una parte, la puesta en uso de los Polvorines, como espacio público recreativo y parque de ribera, unida a la Fábrica de Armas mediante una pasarela peatonal; y por otra, la creación de un área dotacional, ligada a actividades científicas y de investigación, en el sector de la Fábrica de Armas no adscrito a la Universidad.

7.7.4 Áreas con deficiencias particulares

Se ha de incluir en este apartado el Poblado Obrero, que, como se ha señalado, es un tejido que tanto por su baja densidad, como por la tipología del viario interior, constituye un obstáculo para una ordenación integral del sector Vega Baja, de acuerdo a un concepto de ensanche moderno residencial, de media densidad, en coherencia con su entorno.

Igualmente puede decirse de otros usos obsoletos frente a las oportunidades que ofrece el sector para completar la ciudad, concretamente es el caso de los Viveros, uso que lógicamente no tiene sentido en el interior de una ciudad, cuando, además, impide la posible apertura de esta al río.

7.7.5 Valores a potenciar o recuperar

El sector cuenta con importantes valores patrimoniales que contribuyen, junto con los factores urbanísticos ya señalados de localización, vistas, etc., a incrementar los grandes atractivos potenciales de la nueva ciudad que ha de acoger: En primer lugar, la Fábrica de Armas, con su edificación del XVIII en proceso de rehabilitación y reutilización, dotando de un marco privilegiado al campus universitario; demás, el curso Oeste del río Tajo, alejado e ignorado por la ciudad hasta ahora, y que al incorporar la Vega Baja permite el contacto directo, a nivel, del río con la ciudad; las ruinas del Circo Romano, y el parque formado sobre ellas; y, también los elementos menores, con valor cultural y popular, existentes en el Cristo de la Vega.

Por otra parte, con respecto a la barriada tradicional de El Cristo de la Vega, como se ha señalado, su conservación no contradice los objetivos de la nueva ordenación, y, por el contrario, muestra el respeto por un elemento urbano pre-existente de interés, tal como el propio Plan Especial del Circo Romano propone.

7.8 Avance de Propuestas

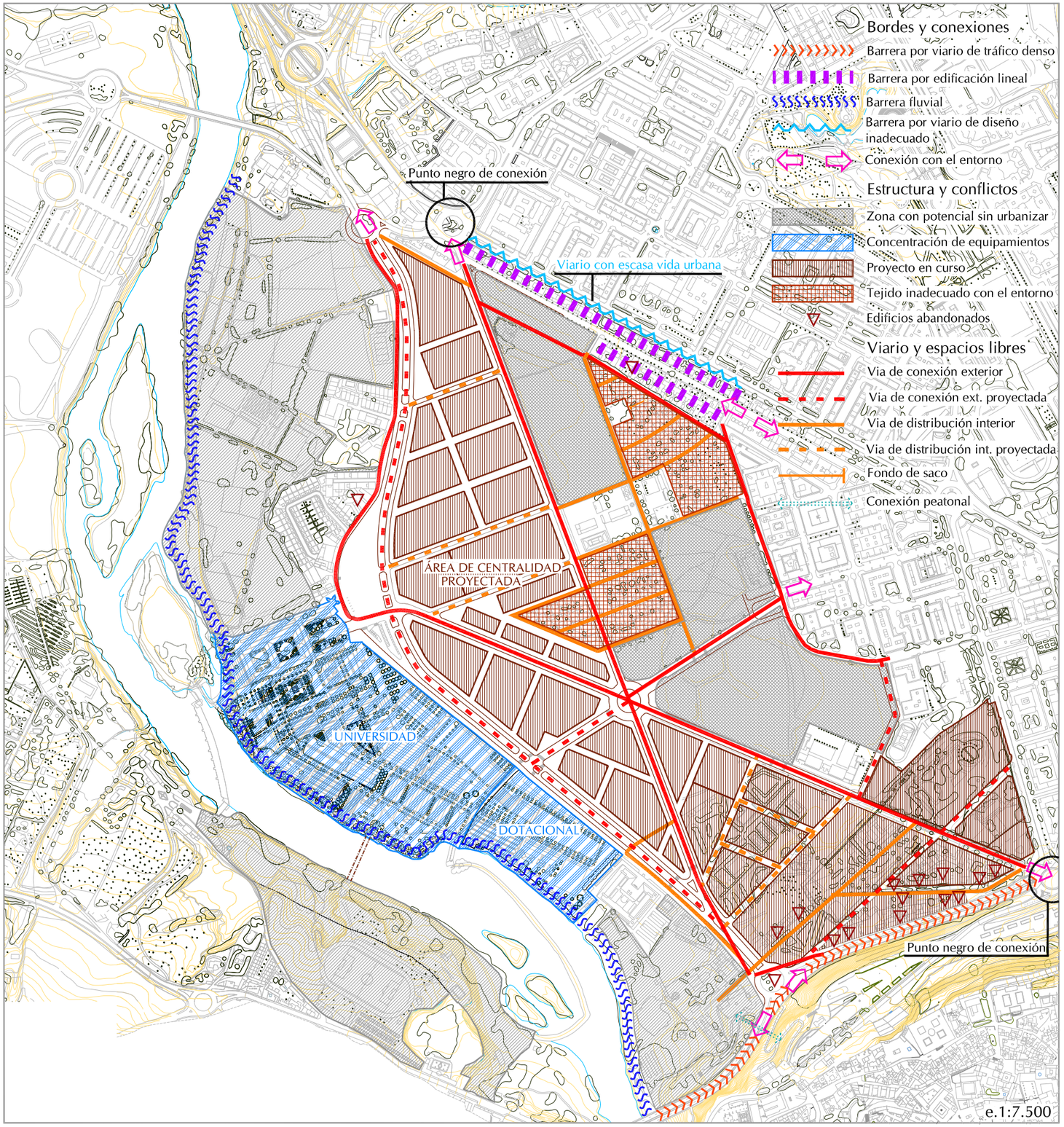
Las propuestas parten de recoger las previsiones del planeamiento en curso de aprobación, ya mencionadas: Modificación Puntual del PG en Vega Baja 1 y Plan Especial del Circo Romano.

Además, se debe desarrollar la ordenación del resto de suelo de Vega Baja que no ha sido incluido en la M.P. nº 20 del PG citada, que ocupa además una posición intermedia entre el sector ya ordenado y la ciudad consolidada. La ordenación de esta zona debe, por lo tanto, asegurar la adecuada relación entre ambas partes, tanto en términos de viarios estructurantes o locales, que establezcan la mayor permeabilidad y flexibilidad de comunicación posible, como de estructura y morfologías urbanas, completando la ciudad nueva del Oeste, así como también en términos de centralidad y localización de actividades terciarias con potencial cívico y urbano.

En la estructura resultante de ensanche, debe estudiarse la remodelación del Poblado Obrero, sin la cual parece muy difícil de cumplir los objetivos urbanísticos de ordenación y conexión. Particularmente importante resulta la posibilidad de continuar los ejes viarios y la banda de centralidad atravesando parte del actual Poblado, para conseguir conectar, con las debidas transformaciones de la barrera de Barber, con algunas de las vías de Palomarejos, en la perspectiva de creación del nuevo acceso, a través del Parque de las Tres Culturas, con Avda. de Europa y , finalmente, con la Avda. de Madrid mediante la conexión prevista en esta.

En cuanto a la zona de Viveros, su vocación, como se ha señalado, debería ser mayoritariamente dotacional y verde, aún cuando pueda admitirse completar la zona residencial unifamiliar existente, en la ordenación global del área.

UU- 5
DIAGNOSTICO PLANO 1
VEGA BAJA-UNIVERSIDAD-VIVEROS-POBLADO OBRERO





	Usos del Suelo	Zonas Verdes	Zonas Verdes Vacantes	Equip. Sanitario	Equip. Deportivo	Equip. Educativo	Equip. Religioso	Equip. Cultural	Equip. Asistencial	Comercial	Terciario	Suelo Residencial	Suelo Residencial Vacante
Sup. (Ha)	(1)	4,41	-	1,81	12,19	17,34	0,78	-	0,18	0,67	2,36	-	-
	(2)	-	-	-	2,95					-	-	-	53,76

USOS DEL SUELO - (1) - Ejecutado. (2) - Pendiente de ejecución

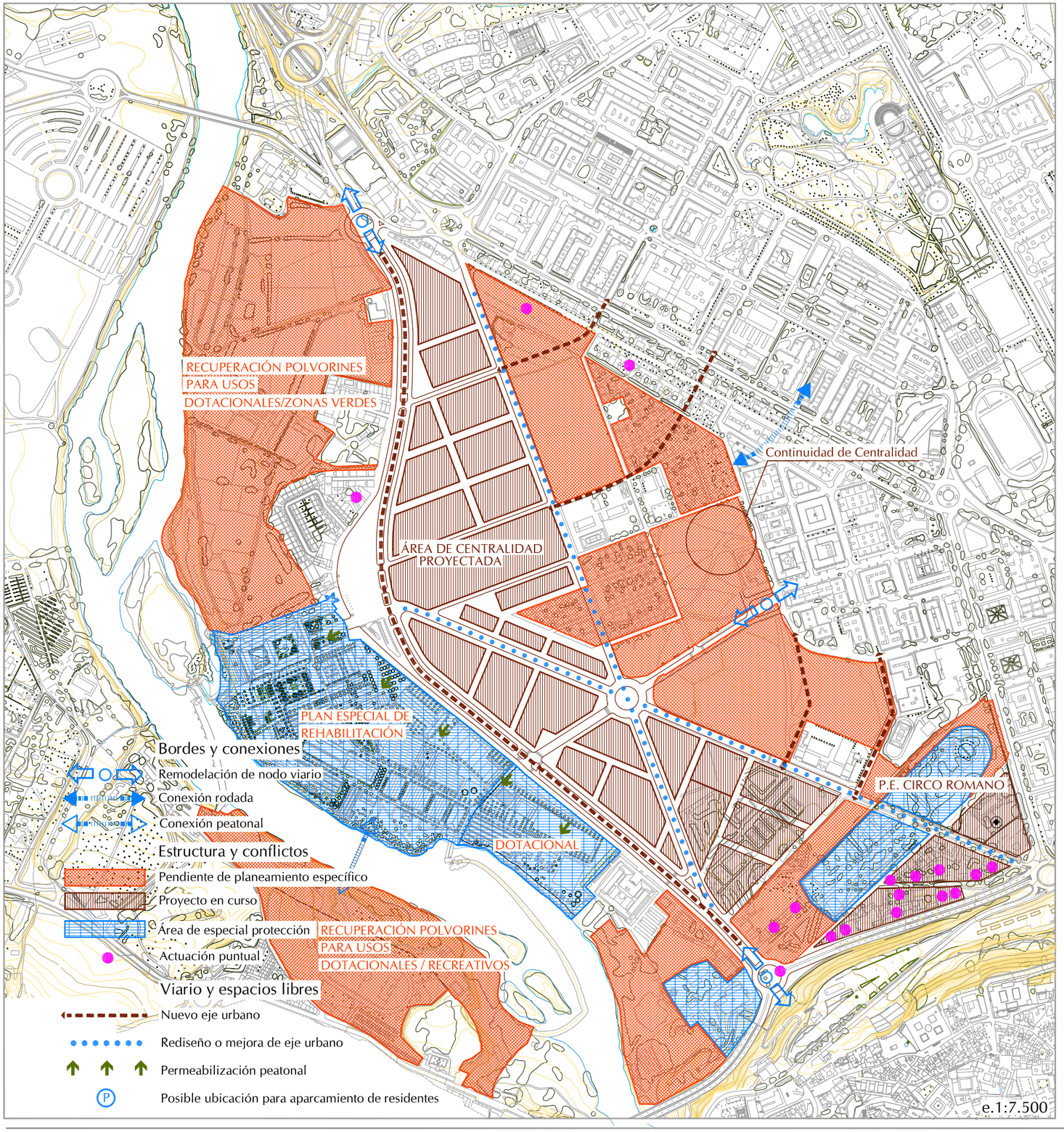
Bordes y conexiones
Suelos en gran medida vacantes pendientes de planeamiento, que presentan conflictos en las conexiones en el extremo noroeste de la zona.

Estructura y conflictos
Debilidad e insuficiencia de las conexiones intermedias actuales, entre el sector y el ensanche, derivado de la incongruencia de los trazados viales de las diferentes ordenaciones o promociones.

Viario y espacios libres
Sector con gran número de dotaciones destinadas a los barrios del entorno, el suelo potencialmente urbanizable se encuentra aún pendiente de desarrollo. Gran zona de centralidad terciaria (comercial, hotelera, institucional) en la franja que transcurre en sentido Este-Oeste, entre la entrada a la Universidad y la zona escolar presente.

Vega Baja, Universidad, Viveros y Poblado Obrero

UU- 5
AVANCE PLANO 1
VEGA BAJA-UNIVERSIDAD-VIVEROS-POBLADO OBRERO



AVANCE DE PROPUESTAS

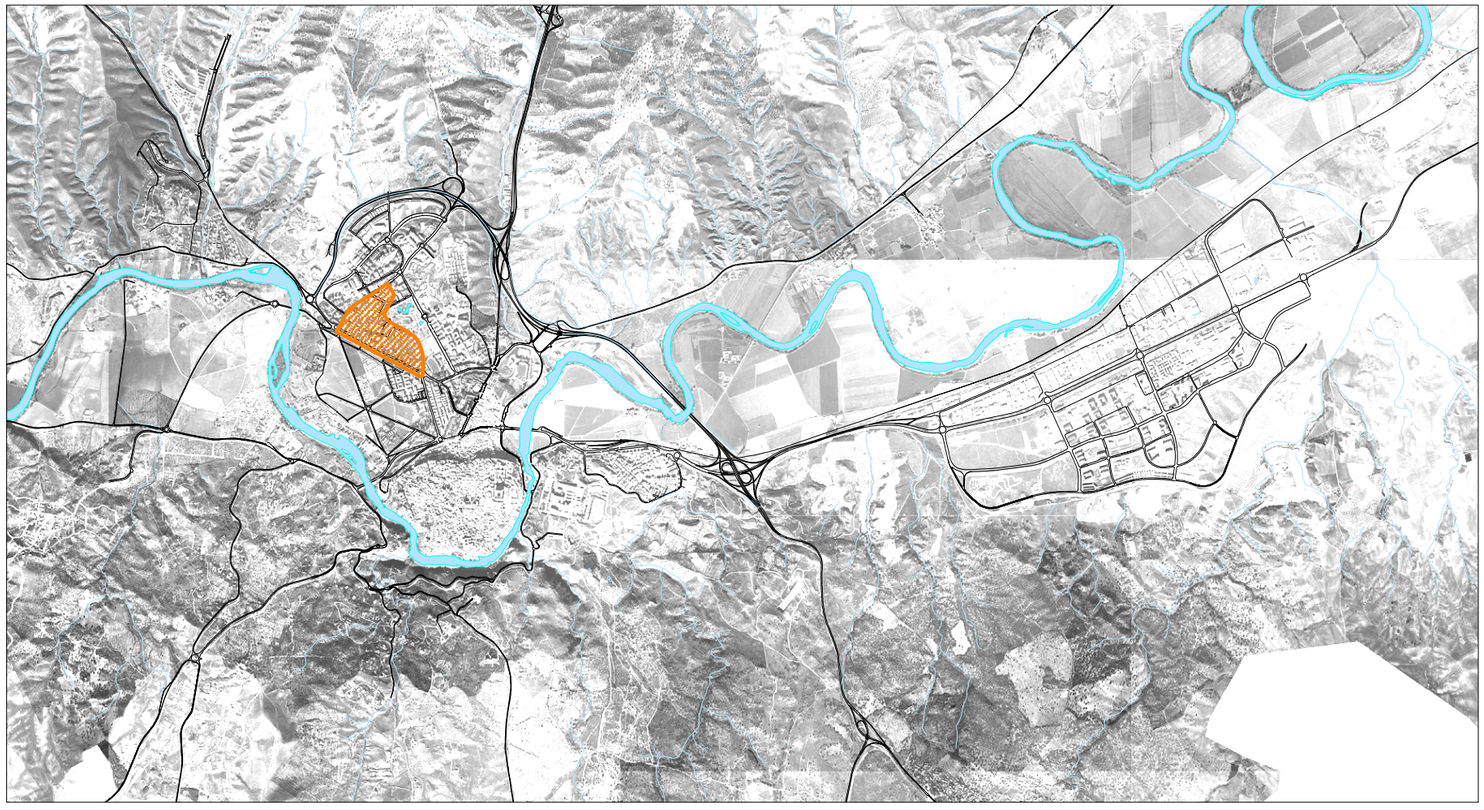
Las propuestas parten de las previsiones del planeamiento en curso de aprobación, ya mencionadas: Modificación Puntual No. 20 del PG en Vega Baja 1 y Plan Especial del Circo Romano.

Además, se debe desarrollar la ordenación del resto de suelo de Vega Baja que no ha sido incluido en la M.P. nº 20 del PG citada, que ocupa además una posición intermedia entre el sector ya ordenado y la ciudad consolidada. La ordenación de esta zona debe, por lo tanto, asegurar la adecuada relación entre ambas partes, tanto en términos de viarios estructurantes o locales, que establezcan la mayor permeabilidad y flexibilidad de comuniciación posible, como de estructura y morfologías urbanas, completando la ciudad nueva del Oeste, así como también en términos de centralidad y localización de actividades terciarias con potencial cívico y urbano.

En la estructura resultante de ensanche, debe estudiarse la remodelación del Poblado Obrero, sin la cual parece muy difícil de cumplir los objetivos urbanísticos de ordenación y conexión. Particularmente importante resulta la posibilidad de continuar los ejes viarios y la banda de centralidad atravesando parte del actual Poblado, para conseguir conectar, con las debidas transformaciones de la barrera de Barber, con algunas de las vías de Palomarejos, en la perspectiva de creación del nuevo acceso, a través del Parque de las Tres Culturas, con Avda. de Europa y , finalmente, con la Avda. de Madrid mediante la conexión prevista en esta. (Ver esquema Superior).

En cuanto a la zona de Viveros, su destino, como se ha señalado, debería ser mayoritariamente dotacional y verde, aún cuando pueda admitirse completar la zona residencial unifamiliar existente, en la ordenación global del área.

◈ Zona de afección arqueológica por la existencia de las ruinas de un cementerio judío



8 PALOMAREJOS

8.1 Descripción general

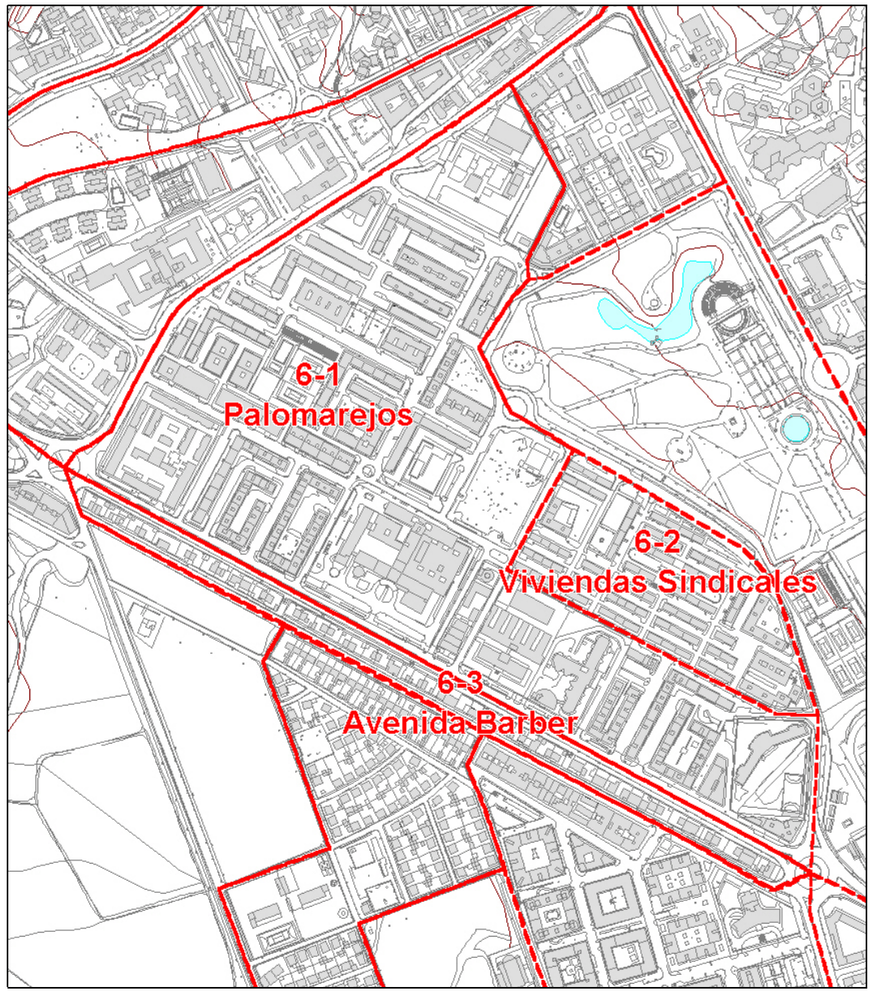
La zona de Palomarejos es una pieza central en el ensanche moderno de la ciudad de Toledo, situada en forma de cuña entre las dos avenidas que vertebran dicho ensanche: Avenida de Barber y Avenida de Europa, y en ciñéndose al Parque de las Tres Culturas con el que comparte un amplio borde formado por la calle Corpus Christi.

8.2 Áreas homogéneas

Se distinguen, en la descripción del sector, tres zonas con características y origen diferenciados:

- El barrio de Palomarejos, que constituye el grueso del sector, por una parte;
- La barriada de vivienda pública sindical de los años 50, de menor dimensión y época anterior;
- Y el desarrollo lineal de unifamiliares a lo largo de Avenida Barber.

8.3 Esquema gráfico



8.4 Cuadros resumen de características

Cuadro A.6: Antigüedad de la edificación								
Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Palomarejos		●		•	•	■		

Cuadro A.6: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Obra S. del Hogar		■		●		•		
Avda. de Barber			■					

Cuadro B.6: Tipo-morfologías

Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto residencial	Manzana cerrada con patio de m.	Arrabal y núcleo rural	Extensión de casco	Unifamiliar adosada	Colonia unifamiliar popular	Edificación singular terciaria	Polígono Industrial	Parques y espacios libres
Palomarejos	●			■					
Obra S. del Hogar				■					●
Avda. de Barber				■					

Cuadro C.6: Usos del suelo y la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Residencial	Comercial	Industrial	Terciario - Oficinas	Terciario – Institucional	Dotacional e infraestructuras	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
Palomarejos	■							
Obra S. del Hogar	■	•		•		•		●
Avda. de Barber	■	•		•				

Cuadro D.6: Número de plantas

Zona/ Subunidad de análisis	1	2	¾	5/6	7/8	+ de 8
Palomarejos	●	•	■	•		
Obra Sindical del Hogar	■	●	•			
Avda. de Barber		■				

8.5 Descripción detallada

8.5.1 Barrio de Palomarejos

Se trata de un barrio caracterizado por su alta densidad residencial, como se pudo comprobar durante el trabajo de campo y como se observa en la propia cartografía, a base de bloque lineal, de crujía simple (unos 9 ó 10 m de fondo), entre 4 y 6 plantas, agregado para dar lugar a diversas configuraciones en planta (I, L, U, G, etc.) y longitudes, generando espacios interbloques residuales fundamentalmente destinados a viales y aparcamientos, y, escasamente, a espacios libres públicos o privados.

Ocupa toda la fachada hacia la Avda. Barber del sector Tres Culturas, avenida con la que limita al Suroeste, limitando al Nordeste con la calle de Zaragoza, al Noroeste con la Avenida de Portugal, y al Sureste con el Parque de las Tres Culturas y el barrio de la Obra Sindical del Hogar.

Palomarejos es uno de los barrios de mayor identidad en el Toledo moderno, su desarrollo tuvo lugar durante los años 60 y 70, con una fisonomía propia muy marcada, derivada de su tipo-morfología antes descrita característica de las políticas oficiales de vivienda de la época (Instituto Nacional de la Vivienda), destinadas a población trabajadora. El resultado es un barrio de alta densidad, escasa calidad arquitectónica y trazado laberíntico, con abundantes fondos de saco, como es el caso en la calle Galicia, General Martí y de Cataluña.

Respecto a los usos, el residencial es el predominante, con actividades comerciales de diario, en galerías de alimentación, y pequeños tiendas, bares y cafeterías, en plantas bajas. Ejemplos de ello se encuentran en las calles del barrio, como la de Valencia, Lisboa, Zaragoza, Castilla, Andalucía, General Martí, etc.

Por otra parte se localizan en esta subunidad importantes dotaciones, la mayoría con fachada a la Avda. de Barber: la Residencia de la Seguridad Social Virgen de la Salud; el complejo Ambulatorio de Palomarejos - Ambulatorio de S. Ildefonso y Archivo de la Residencia Sanitaria; Residencia de la 3ª Edad; Parroquia; y Parque Aquisgrán, este en segunda línea sin fachada a Barber. Y, además, el Centro de Profesores y Recursos de la Universidad de Castilla La Mancha (Escuela de Magisterio), situado en el vértice de Barber y División Azul, y de época anterior (años 50/60) al resto que es en su mayor parte de los 70 y posteriores.

Estas dotaciones carecen de aparcamientos propios, originando lógicamente serios problemas en las vías perimetrales, únicamente paliados por un aparcamiento público subterráneo bajo el Parque de Aquisgrán, en la parte posterior de la Residencia Sanitaria.

Además, en el extremo Norte de la unidad, se encuentra el Colegio Público Alfonso VI, con unas dotaciones deportivas de muy buena calidad, dando fachada a la Avda. de Portugal.

Junto a dichos usos, existen también: El institucional/militar, en el Cuartel de la Guardia Civil en la confluencia de la Avenida de Portugal y Avenida de Barber, con viviendas destinadas a miembros de dicho cuerpo; el industrial en la calle de Baleares y Duque de Ahumada (talleres de reparación de automóviles); asistencial como el Centro de Atención a la Infancia “El Olivo”,

situado en la Avenida de Portugal; terciario/oficinas en la calle Duque de Ahumada, en las proximidades de la Residencia de la Seguridad Social Virgen de la Salud.

En lo que atañe a la altura de los edificios, oscila entre las 4 y 7 plantas, con ejemplos de menor altura como el eje comercial en la calle de Baleares, de dos plantas, o el Centro de atención a la Infancia, de tres.

El estado de conservación en general no es malo, aunque la deficiente calidad de los materiales de construcción de los edificios, o la falta de mantenimiento, suponga la aparición de un cierto deterioro de las fachadas. Sí hay que señalar el mal estado que presentan algunos de los espacios libres entre bloques, cuyo abandono es tal que impide su utilización como áreas de recreo, sobre todo para población infantil.

8.5.2 Obra Sindical del Hogar

Este barrio, construido por la institución que le da nombre, entre los años 54 y 60, con cerca de 600 viviendas distribuidas en tres fases y unos 25 bloques lineales, queda delimitado por el Parque de las Tres Culturas al Norte, calle Barcelona al Oeste, calle Gante al Sur, y calle de las Banderas de Castilla al Este

Se trata de edificios austeros, de tosco acabado y mínimas dimensiones en todos sus parámetros: Tamaño de las viviendas (hasta por debajo de 50 m^2 útiles), huecos de fachada, portales, escaleras, etc. Constituyen un parque residencial por debajo de los estándares mínimos actuales, tanto en tamaño, como en ventilación, soleamiento e instalaciones de las viviendas.

La trama de la ordenación consiste en bloques lineales de 4 plantas, de crujía simple muy estrecha (unos 7,5 m de fondo), formando hileras paralelas que delimitan entre sí los viales y espacios libres de amplitud y escala bastante adecuados a la altura de los bloques, y que en conjunto, sin considerar la habitabilidad de la edificación, producen un entorno de calidad más que aceptable, si bien probablemente con el habitual déficit de plazas de aparcamiento, y con una cierta falta de conservación de las zonas ajardinadas.

En cuanto al estado de conservación de los edificios, la precariedad de la construcción y de los materiales utilizados provoca, al cabo de más de 40 años de su construcción un deterioro considerable de los mismos.

Por último hay que reseñar tres bloques de los 80/90, de 5/6 plantas, situados en la calle de las Banderas de Castilla, dando fachada al Parque de las Tres Culturas con la calle de la División Azul por medio. Estos bloques guardan una mayor relación con la subunidad anterior (Palomarejos), aunque se encuentren, por contigüidad, incluidos en esta.

8.5.3 Edificación lineal en Avda. Barber

El tercer elemento de la unidad, es el desarrollo lineal de viviendas unifamiliares existentes a lo largo de la Avda. Barber, con fachada a esta y a la vía paralela, calle Coronel Baeza. Corresponden a una promoción de VPOs pareadas, de los años 50 y 60, algunas de las cuales se encuentran abandonadas y otras, o bien han sido renovadas, o bien se están reutilizando para actividades comerciales, aunque la función residencial sigue siendo la predominante en toda esta unidad.

La barriada se extiende en una longitud de unos 900 m, impidiendo la conexión vial rodada entre ambas vías, que por otra parte tienen un desnivel de unos 2 m, si bien existen algunos pasos peatonales con escaleras.

8.6 Planeamiento vigente

En la Unidad urbanística nº6 – Palomarejos, se aplican las siguientes ordenanzas definidas por el Plan General de Ordenación Municipal, según se indica en los planos adjuntos:

- Ordenanza nº7, que permite una tipología edificatoria de manzana cerrada, bloque abierto y vivienda unifamiliar.
- Ordenanza nº13, que permite una tipología edificatoria de manzana cerrada y bloque abierto.
- Ordenanza nº17, dotacional, en las clases:

  A: Sistemas de espacios libres de dominio y uso público.

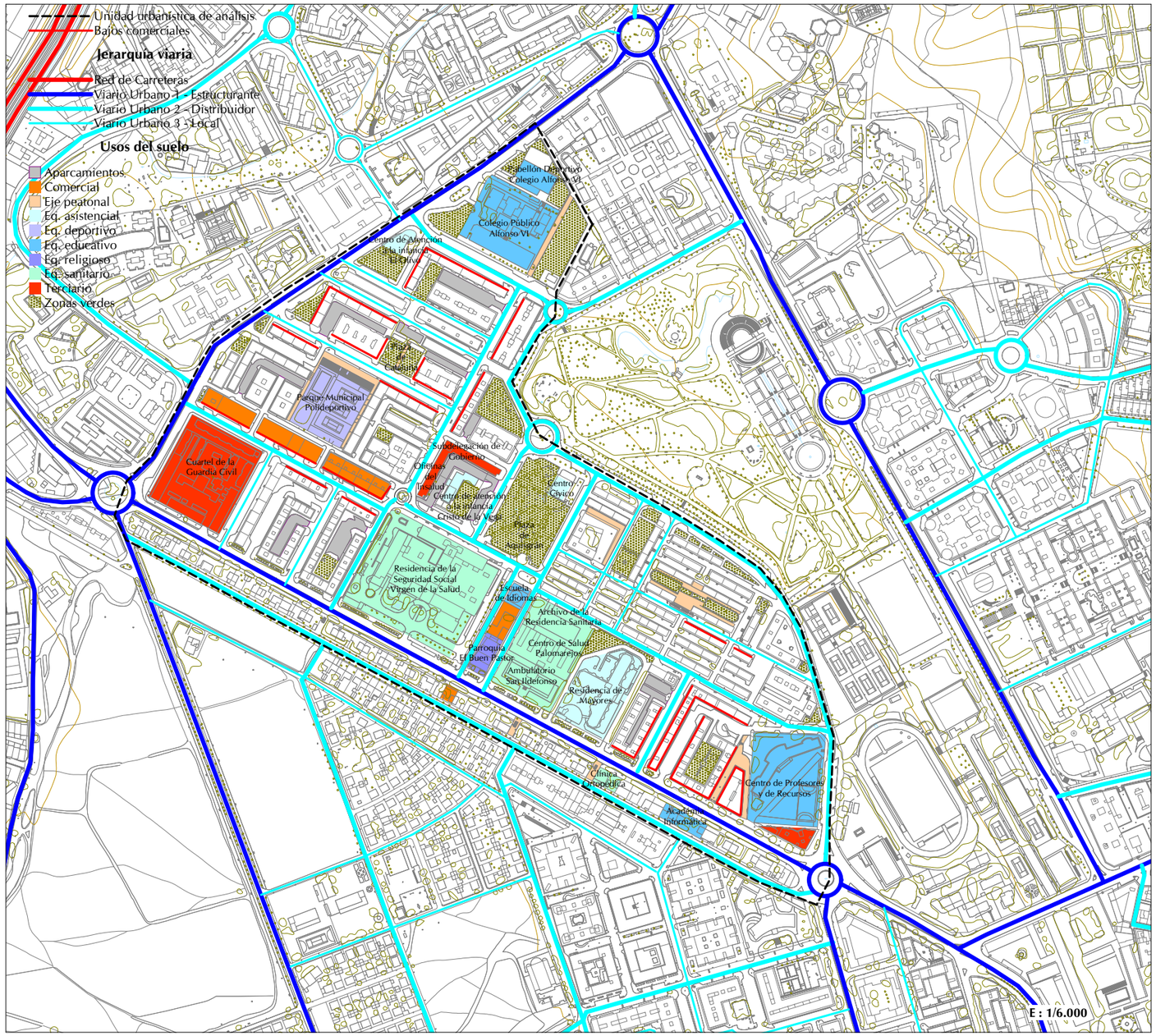
  B: Centros culturales y docentes.

  C: Servicios de interés público y social.

- Ordenanza nº18, de zonas especiales, en la clase C de Instituciones y Servicios Generales de la ciudad.

UU - 6
ANÁLISIS PLANO 1
PALOMAREJOS

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



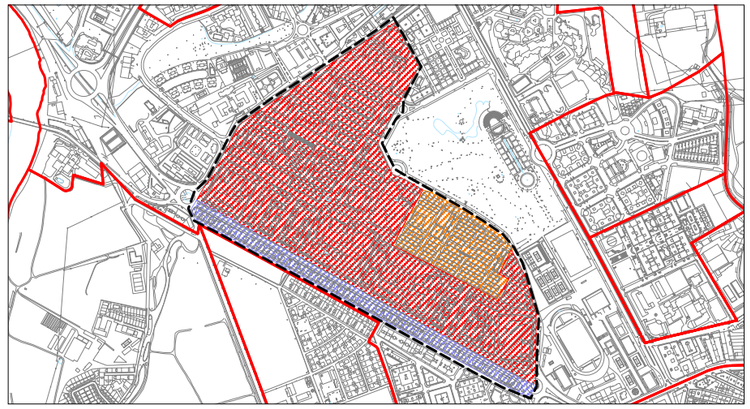
CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	34,67 Has
Número de viviendas (01)	2.571
Población (98)	6.398

Unidades urbanísticas PG-86
Unidad urbanística de análisis

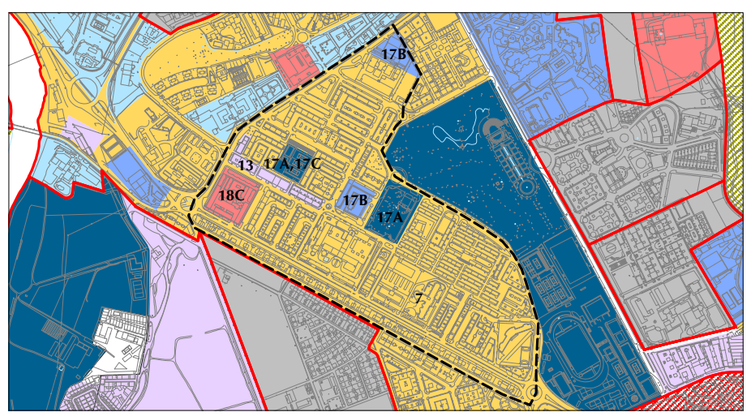
Fases de ejecución

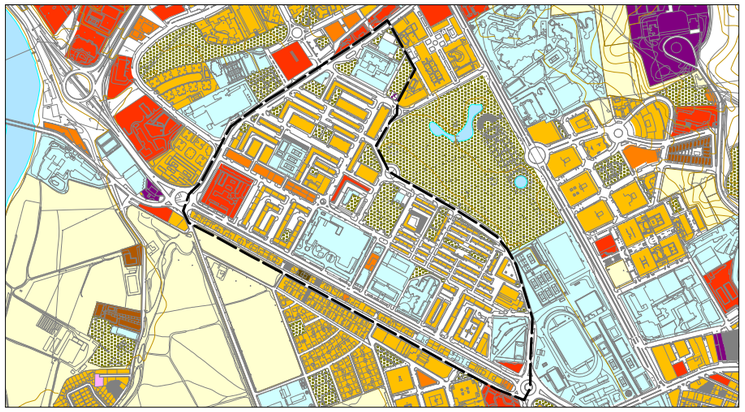
P.P. ejecutado antes de 1960
P.P. ejecutado antes de 1970
P.P. ejecutado antes de 1980



Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

Dotacional - Culturales y docentes	17B	Dotaciones. Centros culturales y docentes
Dotacional - Espacios libres	17A	Dotaciones. Sistema de espacios libres de dominio y uso público
Dotacional - Servicios	17C	Dotaciones. Servicios de interés público y social
Ensanche	7	Manzana cerrada, bloque abierto y vivienda unifamiliar
Industria compatible con vivienda	13	Industria nido
Zona especial	18C	Zona Especial. Instituciones y Servicios Generales de la ciudad

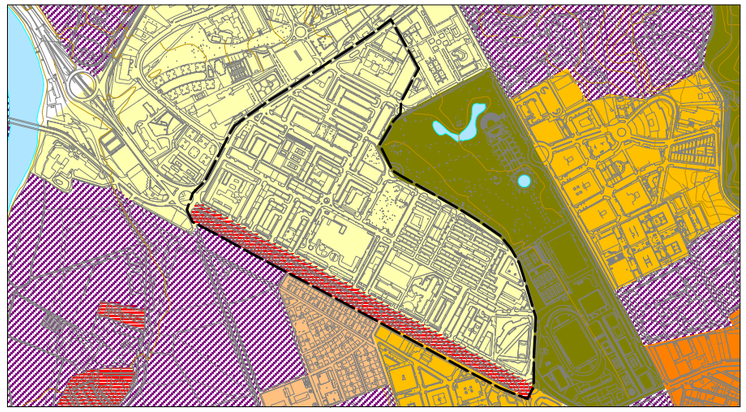




Unidad urbanística de análisis

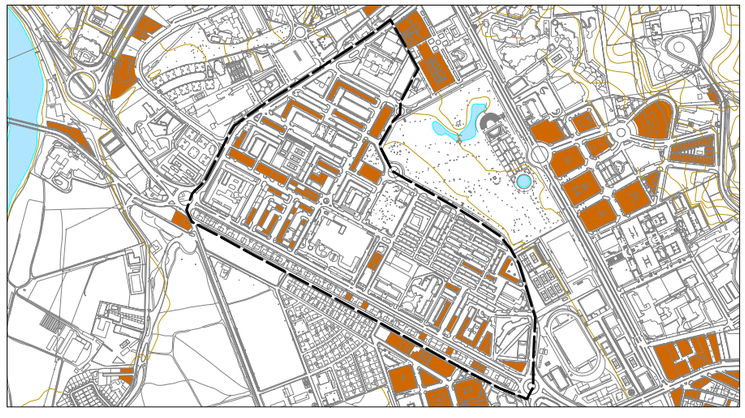
Usos dominantes

- Abandonado
- Comercial
- Equipamientos
- Militar
- Residencial
- Terciario - oficinas
- Zona verde



Morfología

- Bloque abierto residencial
- Vivienda unifamiliar adosada



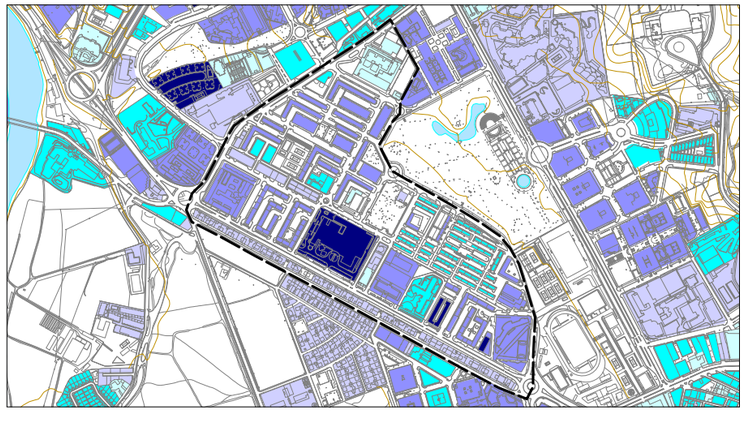
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



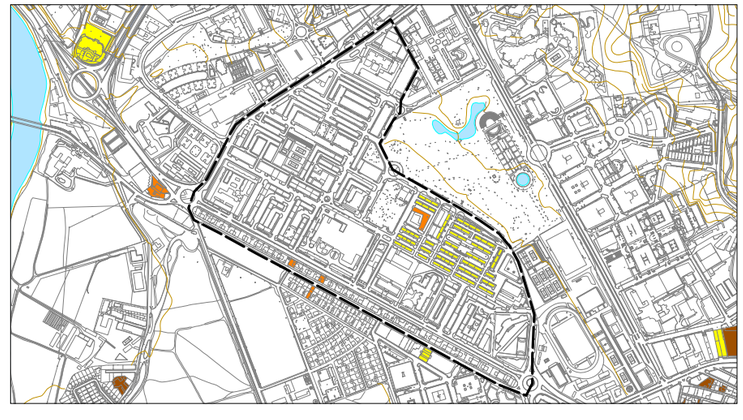
Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7 +



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

8.7 Cuestiones a abordar por el Planeamiento

8.7.1 Posición respecto al entorno

El barrio de Palomarejos se inserta como una pieza central del puzzle que constituye el ensanche toledano, "colgando" de la red viaria estructurante por tres puntos que corresponden con los vértices del triángulo que forma aproximadamente: La Plaza de Ávila al Oeste, la Plaza de Colón al Este, y, algo más indirectamente, la Glorieta de Europa al Norte.

Dada su posición respecto al resto de barrios modernos, forma una pieza fundamental, junto al Parque de las Tres Culturas, en la definición de la trama de conexiones interiores. Y, como se ha venido señalando respecto a otras piezas urbanas, y en general se señalaba en el documento previo como característica común al ensanche de la ciudad, presenta unas importantes incongruencias y disfunciones en términos de comunicación y permeabilidad. Tal como se aprecia en el plano, el barrio se conecta prácticamente solo a través de los nodos citados, que unen sus vías perimetrales estructurantes. En consecuencia, dichos nudos resultan sobrecargados de tráfico, mientras que en los recorridos de las vías perimetrales citadas no existen apenas puntos de intersección o penetración hacia los tejidos colindantes.

Destacan en este sentido dos barreras urbanísticas notables:

- Por una parte, el frente continuo de viviendas unifamiliares de Avda. Barber (unos 950 m) impidiendo las conexiones hacia el Sur-SurEste, al que ya se ha hecho referencia en las anteriores unidades (Vega Baja y Sta. Teresa);
- Y por otra, la del Parque de las Tres Culturas, que interrumpe toda conexión rodada directa con Avda. de Europa, en una longitud de unos 850 m.

En la cara NO del barrio, hacia Buenavista, existe una mejor conectividad, si bien se aprecia de nuevo una inexplicable falta de continuidad entre los dos pares de viales que, en principio, debieran ser homólogos, generando innecesariamente ruptura de tramas y tráficos.

8.7.2 Conexiones e integración interior

En términos de integración entre las barriadas que componen la unidad, se echa en falta algún eje urbano vertebrador interior, que pudiera hacer esa función integradora, función que no puede hacer Avda. de Barber debido a que las manzanas de Palomarejos que dan fachada a esta están en su mayor parte ocupadas por usos institucionales, que no corresponden a (o generan) la vida de barrio.

La vía que podría haber sido el eje de centralidad, por su posición, recorrido y actividades localizadas en sus márgenes, es la constituida por las calles Duque de Ahumada – Bruselas – Gante, la cual, aunque con quiebros, recorre longitudinalmente el barrio. Sin embargo, carece de la sección y rectilineidad adecuadas para ello, especialmente en el tramo que bordea al barrio de la Obra Sindical del Hogar.

Por otra parte, el viario ortogonal a Barber, en particular las tres vías que confluyen a esta desde el interior del barrio en los costados de la Residencia Sanitaria y la franja dotacional contigua a esta, las cuales deberían, por su posición, soportar las conexiones principales en sentido transversal, conectando, eventualmente, con Avda. de Europa, son igualmente vías de sección muy escasa, y carecen de continuidad en el interior del barrio. Precisamente la única salida desde este hacia Avda. de Europa (c/ Corpus Christi) no es ninguna de las vías que a su vez acceden a Barber.

En definitiva, si bien la unidad no presenta importantes fracturas o segregaciones espaciales, su red de espacios libres y viarios es excesivamente uniforme, careciendo además de un esquema claro de centralidades en términos de usos terciarios y espacios representativos, los cuales se hallan dispersos por el conjunto de la misma.

8.7.3 Dotaciones y servicios urbanos

El barrio cuenta con una oferta amplia de dotaciones sociales, especialmente sanitarias y sociales, y, en menor medida, docente. Parte de las necesidades de esta se resuelven probablemente en los barrios próximos que tienen un exceso de capacidad, como Vega Baja o Avda. de Europa.

En cuanto espacios libres y equipamientos deportivos, existe en el interior del barrio una red de pequeños jardines de proximidad, un parque de mediana dimensión (Aquisgrán), pero sobre todo, dispone de los jardines y dotaciones incluidas en el Parque de las Tres Culturas, si bien en este caso el problema puede ser la escasa permeabilidad de este, dado que su perímetro está cerrado salvo por un número reducido de accesos.

8.7.4 Áreas con deficiencias particulares

La barriada de la O.S.H. presenta, como se ha dicho, déficits habitacionales serios, por las características sub-estándar de las viviendas, con la precariedad de las promociones sociales de los años 50, lo que incluye la ausencia de ascensores en las viviendas y de espacio donde poder ubicarlos.

En cuanto a la hilera de unifamiliares de Barber/Coronel Baeza, si bien la barriada en sí misma no presenta deficiencias concretas, sin embargo constituye como se ha señalado una barrera que perjudica la movilidad y accesibilidad del conjunto de la ciudad, y particularmente de los barrios colindantes.

El conjunto del barrio presenta escasez de plazas de aparcamiento: No existen aparcamientos subterráneos ligados a las viviendas, ni siquiera a las dotaciones de gran impacto en tráfico existentes en la fachada de Avda. Barber, como es el caso de la Residencia sanitaria, y existe solamente un aparcamiento subterráneo (debajo del Parque de Aquisgrán). Este déficit impacta directamente en la calidad y aprovechamiento de los pequeños espacios libres entre bloques, que se ven convertidos mayoritariamente en aparcamientos.

8.7.5 Valores a potenciar o recuperar

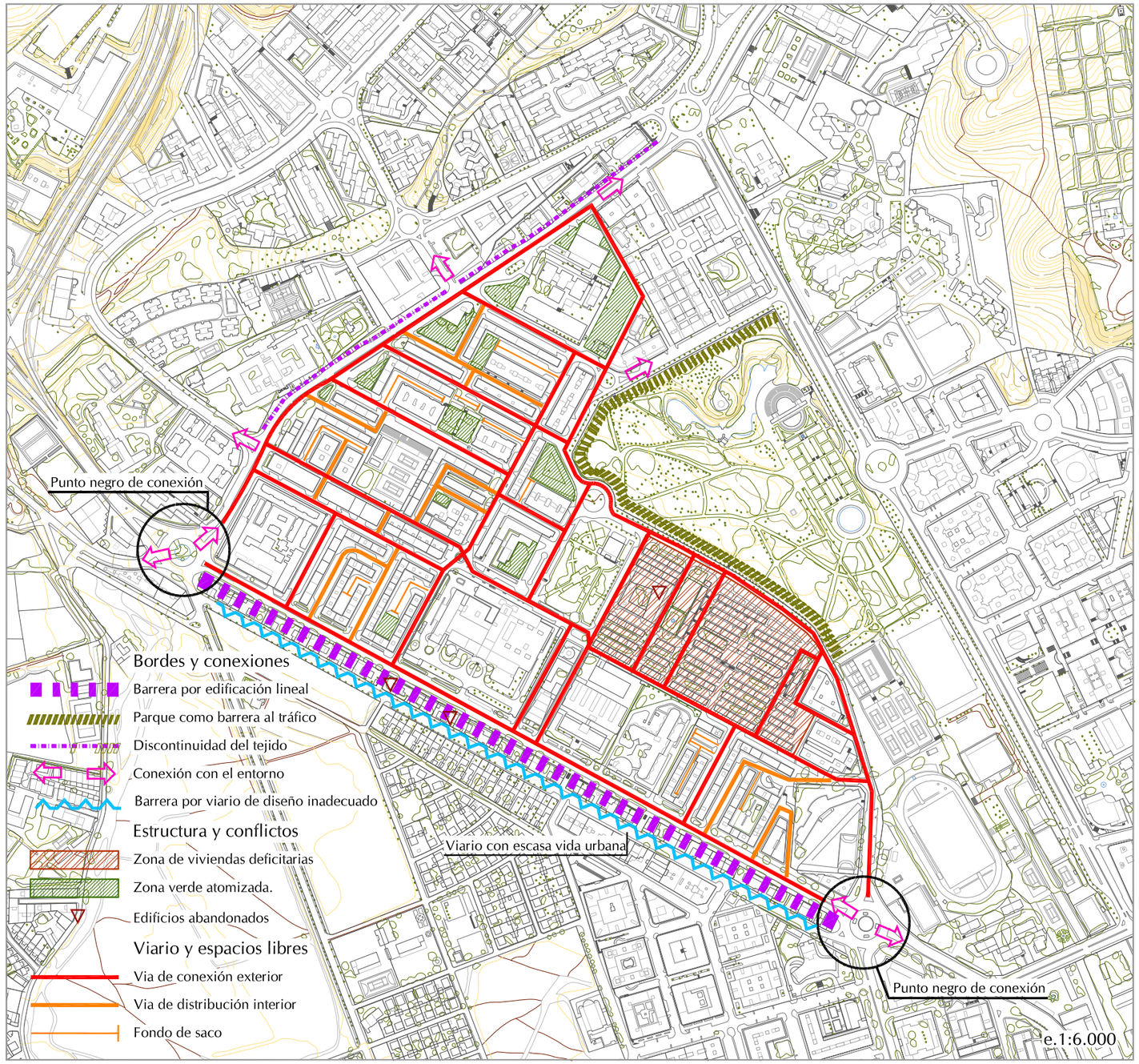
La Avenida de Barber constituye uno de los principales ejes urbanos del ensanche toledano, y particularmente la fachada que corresponde a Palomarejos tiene una relevancia particular por las importantes dotaciones presentes, en especial el Hospital (Residencia de la S.S.) y el conjunto de centros sanitarios y asistenciales. Es necesario que se mantenga y, en lo posible, se mejore su carácter central, priorizando su peatonalidad y calidad escénica.

8.8 Avance de Propuestas

Estudio de remodelación de la colonia unifamiliar de Avda. Barber, con vistas a permeabilizar dicho frente, creando pasos de viales que puedan conectar algunas de las calles de Palomarejos con las existentes en Sta. Teresa, Vega Baja/Poblado Obrero.

Estudio de remodelación de la franja comercial existente al Oeste del barrio (entre las calles Duque de la Ahumada y Baleares) y de ambos viales laterales, con objeto de procurar una mejor continuidad con la Ronda de Buenavista, al otro lado de la Avda. de Portugal, así como para potenciar el posible eje urbano de centralidad del barrio en sentido longitudinal.

Estudio de la remodelación de la barriada O.S.H., con dos objetivos: Por una parte, sustituir el parque residencial existente por otro acorde a los actuales estándares de habitabilidad; y por otra, generar un nuevo trazado viario que posibilite la continuidad del eje longitudinal de centralidad señalado en el párrafo anterior, así como la apertura de un vial transversal, uniendo la posible vía que desde Avda. de Europa atravesara el Parque de las Tres Culturas, y, por la c/ Potosí accediera a Barber, y, a través de una de las posibles aperturas en esta, acceder a la zona de Sta. Teresa.





	Usos del Suelo	Zonas Verdes	Zonas Verdes Vacantes	Equip. Sanitario	Equip. Deportivo	Equip. Educativo	Equip. Religioso	Equip. Cultural	Equip. Asistencial	Comercial	Terciario	Suelo Residencial	Suelo Residencial Vacante
Sup. (Ha)	(1)	2,62	-	2,77	0,58	1,97	0,10	-	0,83	0,57	1,28	-	-
	(2)	-	-	-						-	-	-	-

USOS DEL SUELO - (1) - Ejecutado. (2) - Pendiente de ejecución

Bordes y conexiones
Aislamiento / Discontinuidad / Sobrecarga / Via y nodos perimetrales.

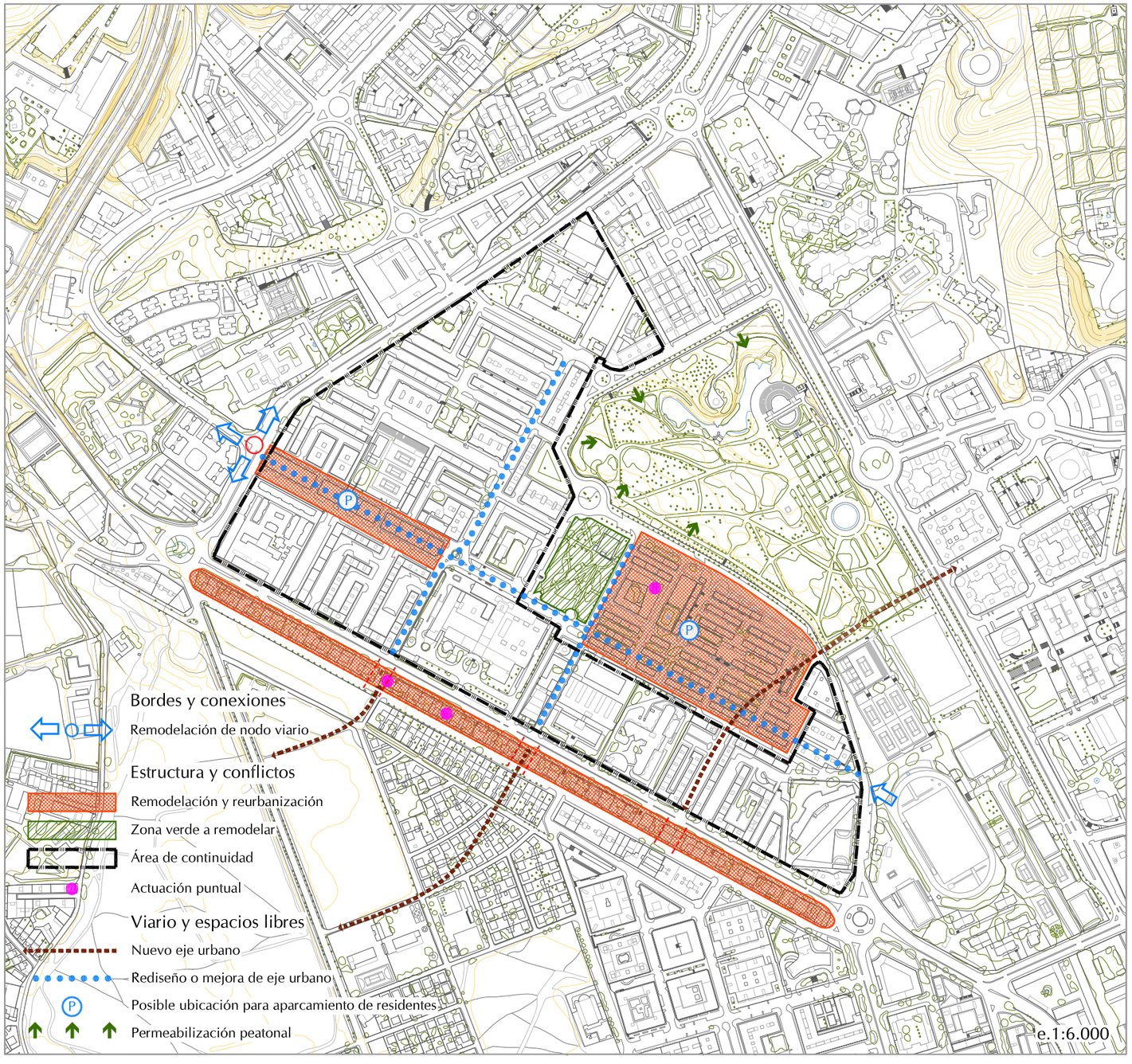
Estructura y conflictos
La unidad no presenta importantes fracturas o segregaciones espaciales, su red de espacios libres y viarios es uniforme, careciendo de un esquema claro de centralidades en términos de usos terciarios, y espacios representativos. Cuenta con una amplia oferta de dotaciones sociales, especialmente sanitarias y sociales. Las necesidades docentes se resuelven probablemente en los barrios próximos que tienen un exceso de capacidad, como Vega Baja o Avda. de Europa.
La poca integracion entre las barriadas que componen la unidad, es muestra de falta que un eje urbano vertebrador, que cumpla la funcion integradora.

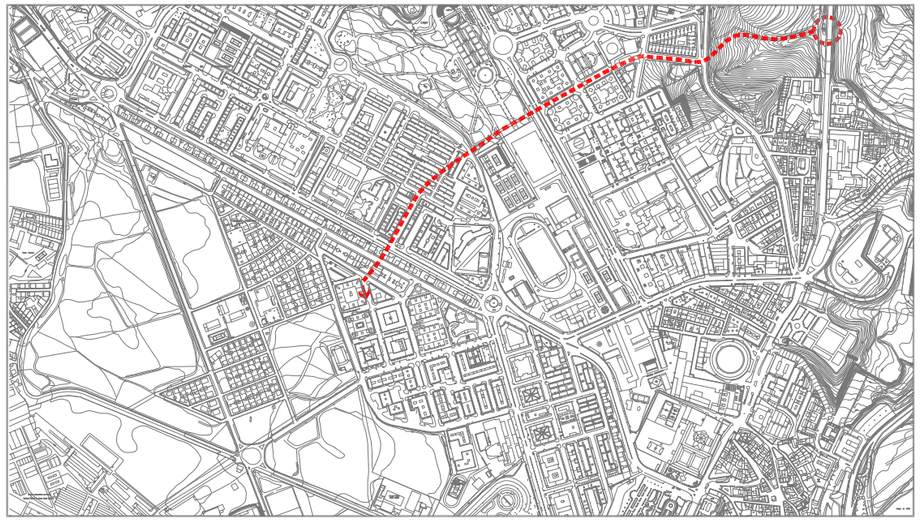
Viario y espacios libres
En cuanto espacios libres y equipamientos deportivos, cuenta en el interior con una red de pequeños jardines y 1 parque de mediana dimensión. La cercanía con el Parque de las Tres Culturas, mitiga el deficit de este servicio aunque su principal problema es la escasa permeabilidad de este.

UU - 6

AVANCE PLANO 1

PALOMAREJOS





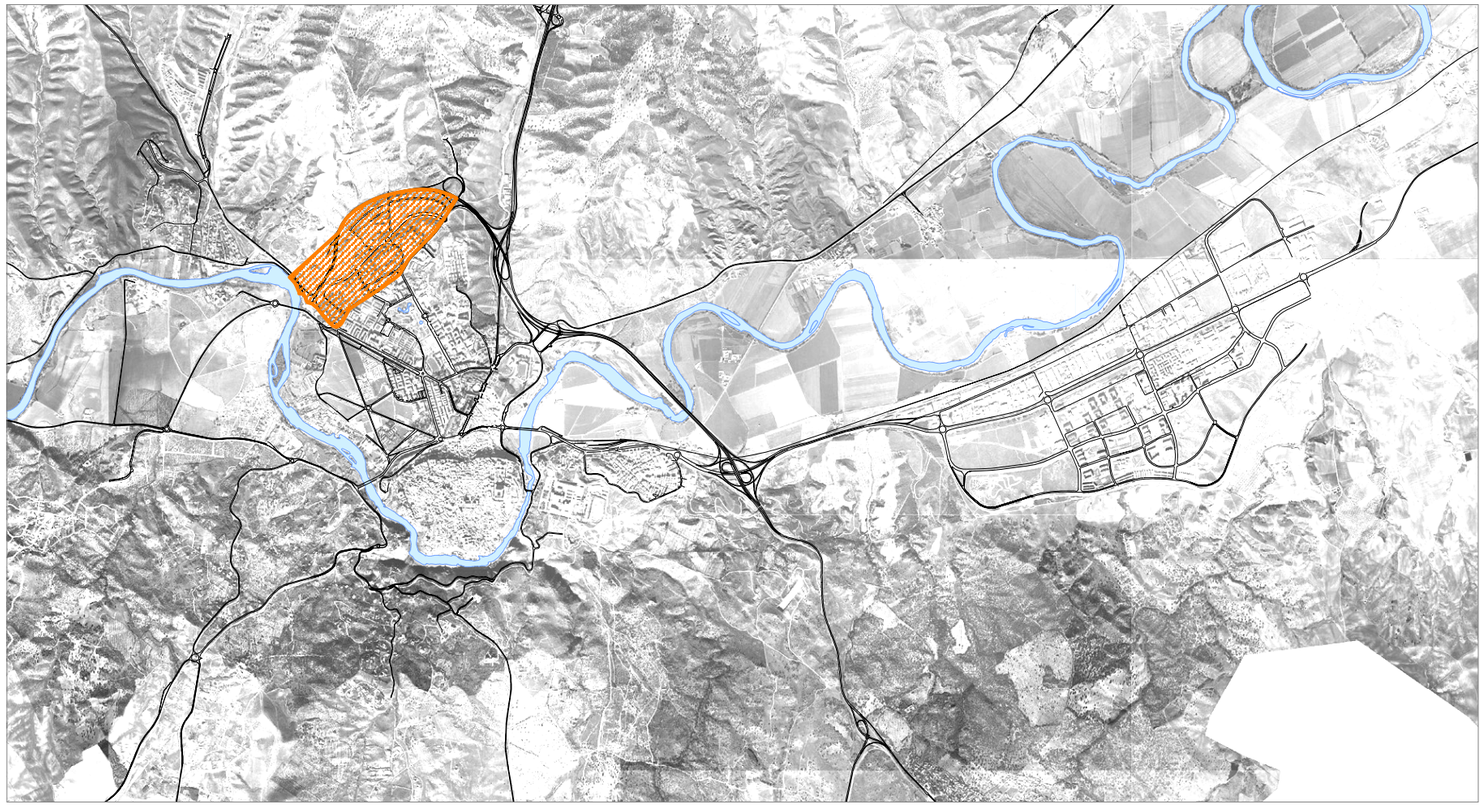
Conexión Palomarejos - Túnel

AVANCE DE PROPUESTAS

Estudio de remodelación de la colonia unifamiliar de Avda. Barber, con vistas a permeabilizar dicho frente, creando pasos de viales que puedan conectar algunas de las calles de Palomarejos con las existentes en Sta. Teresa, Vega Baja/Poblado Obrero.

Estudio de remodelación de la franja comercial existente al Oeste del barrio (entre las calles Duque de la Ahumada y Baleares) y de ambos viales laterales, con objeto de procurar una mejor continuidad con la Ronda de Buenavista, al otro lado de la Avda. de Portugal, así como para potenciar el posible eje urbano de centralidad del barrio en sentido longitudinal.

Estudio de la remodelación de la barriada O.S.H., con dos objetivos: Por una parte, sustituir el parque residencial existente por otro acorde a los actuales estándares de habitabilidad; y por otra, generar un nuevo trazado viario que posibilite la continuidad del eje longitudinal de centralidad señalado en el párrafo anterior, así como la apertura de un vial transversal, uniendo la posible vía que desde Avda. de Europa atravesara el Parque de las Tres Culturas, y, por la c/ Potosí accediera a Barber, y, a través de una de las posibles aperturas en esta, acceder a la zona de Sta. Teresa.



9 BUENAVISTA

9.1 Descripción general

Se trata del barrio más reciente del ensanche toledano, pues la mayor parte de los edificios son de los 90, y, tras los ya consolidados sectores de Buenavista I y Buenavista II, se encuentra aún en crecimiento, en el sector más alejado de la ciudad.

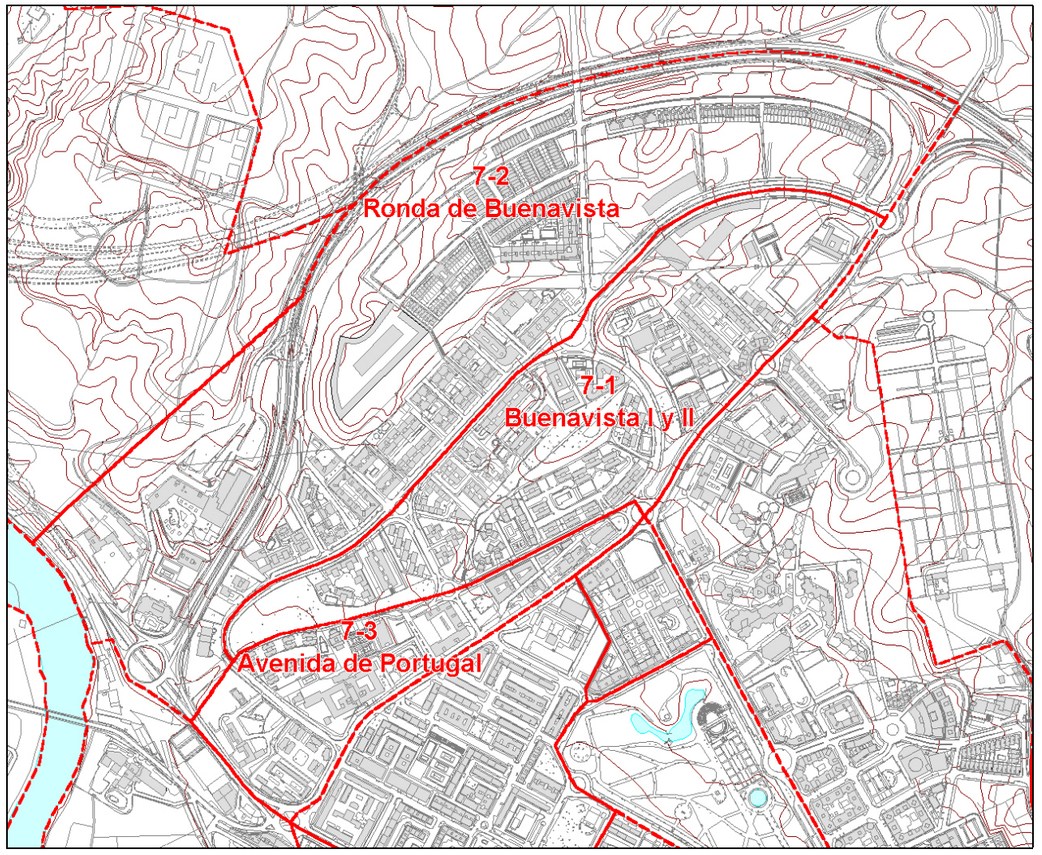
El Barrio de Buenavista tiene bastante claros sus límites: Al Norte y Oeste es la variante o *bypass* de la Carretera de Madrid (N-401), que constituye una fuerte barrera, incluso topográfica en algunos puntos, al Sur la Avenida de Portugal que separa del popular barrio de Palomarejos, y, por último, al Este, la Avenida de Francia que separa en este caso de la zona de Avenida de Europa.

Áreas homogéneas

Aunque la unidad es relativamente homogénea en términos de calidad, usos, tipologías y trazados, se distinguen unas subunidades fundamentalmente con criterios cronológicos, según época de desarrollo. Dichas subunidades son:

- 5.1. Sectores Buenavista I y II
- 5.2. Ronda de Buenavista
- 5.3. Eje Terciario de Avenida de Portugal

9.2 Esquema gráfico



9.3 Cuadros resumen de características

Cuadro A.7: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Buenavista I y II					■	●	•	
Ronda de Buenavista							■	●
Eje Avda. de Portugal					■	•	•	

Cuadro B.7: Tipo-morfologías									
Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto residen-cial	Manzana cerrada con patio de m.	Arrabal y núcleo rural	Exten-sión de casco	Unifami-liar adosada	Colonia unifami-liar popular	Edifica-ción singular terciaria	Polígono Industrial	Parques y espa-cios libres
Buenavista I y II	■								
Ronda Buenavista	●				■		●		
Eje Av. de Portugal	●						■		

Cuadro C.7: Usos del suelo y la edificación								
Zona / Subunidad de análisis	Residen-cial	Comercial	Industrial	Terciario - Oficinas	Terciario – Institucio-nal	Dotacio-nal e infraes-truc-turas	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
Buenavista I y II	■					•		•
Ronda Buenavista	■	●			•			
Eje Av. de Portugal	•	•			●	■		•

Cuadro D.7: Número de plantas						
Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
Buenavista I y II			•	●	■	
Ronda de Buenavista		●		●		
Eje Avda. de Portugal	•	●	●		•	

9.4 Descripción detallada

9.4.1 Sectores Buenavista I y II

Es la subunidad más consolidada como espacio residencial, delimitado por la Avenida de Portugal y la Ronda de Buenavista. La primera promoción fue construida a lo largo de los 70, aunque ambas se concluyen en los 80.

La tipología dominante en estas promociones es el bloque residencial abierto, tanto lineal de doble crujía (unos 25 m de fondo), como en T, aislados adosados en serie, de altura en torno a 6/7 plantas. Son promociones que por su calidad y servicios complementarios a la vivienda (pistas deportivas, piscinas, garajes), se orientan a una demanda de nivel adquisitivo medio/alto.

Destaca también la práctica ausencia de usos comerciales, debido entre otras razones a la restricción del acceso directo y público desde la calle a los edificios, lo que, lógicamente inhabilita las plantas bajas para dicho uso.

Junto a los espacios libres privados que poseen las urbanizaciones, hay un parque público (Parque de Nara), bien cuidado, pero con una configuración enclaustrada entre la edificación privada, con pequeñas aperturas al viario público.

9.4.2 Ronda de Buenavista

Este área está en pleno desarrollo en la actualidad, por lo que la antigüedad de las edificaciones apenas llega a cinco años. La mayor parte de los edificios ya construidos se localizan a lo largo de la Ronda de Buenavista, siendo también bloques de viviendas, la mayoría de doble crujía en T, en sucesión, que en este caso sí aprovechan las plantas bajas para uso comercial. Disponen también de espacios libres complementarios, privados, para ocio.

En la corona más exterior de este sector la tipología dominante es la de unifamiliares adosados en hilera, en 2/3 plantas sobre parcela entre 150 y 200 m^2, siguiendo un viario en arcos paralelos a la variante de la carretera de Madrid, que, sensiblemente, se adapta también a la topografía.

El sector se encuentra, a mediados de 2002, prácticamente consolidado, con la edificación residencial ejecutada o en construcción, salvo alguna parcela dotacional como la escolar prevista en el extremo Noroeste.

Por último, aunque se encuentra segregado respecto a este barrio por la red arterial, también se incluye en la subunidad el complejo del hotel Beatriz, y el Palacio Buenavista, elementos singulares no asimilables a barrios ni tipo-morfologías urbanas convencionales.

9.4.3 Eje Terciario de Avenida de Portugal

De las tres subunidades es la subunidad que presenta la edificación más antigua de toda la unidad, destacando la Residencia de Ancianos Santa Casilda, de los años 60, constituye un espacio fundamentalmente institucional y comercial. El uso institucional se concreta en la Consejería de Presidencia de Castilla-La Mancha y la Jefatura Superior de la Policía Nacional, aunque también otros usos como el asistencial (Residencia de Ancianos y el centro cívico cultural Buenavista), el comercial, con dos edificios ocupados en su totalidad por comercio, la residencial (bloques en doble T de 8 plantas, al sur del Parque Nara, en el costado Oeste de esta subunidad), aunque con una presencia mínima, y la religiosa con la iglesia de Santa Teresa.

Al otro lado de la Ronda de Buenavista, en el extremo Oeste de esta subunidad, se ha incluido igualmente una manzana con dos promociones residenciales modernas, de bloques de 5 y 6 plantas, así como un colegio.

9.5 Planeamiento vigente

La Unidad Urbanística nº7 – Buenavista y Hotel Beatriz contiene parcialmente el ámbito de la unidad nº20 de Suelo Urbanizable Programado – Sector 3, dentro del cual se aplicarán las zonas de ordenanza definidas en el Plan Parcial - Sector 3, con A.D. 19.VI.89.

En el resto del suelo se aplicarán las siguientes ordenanzas definidas en el Plan General de Ordenación Municipal, según se indica en los planos adjuntos:

- Ordenanza nº4, que permite unas tipologías edificatorias de manzana cerrada, bloque abierto y edificación singular.

- Ordenanza nº6, que permite unas tipologías edificatorias de bloque abierto y edificación singular.

- Ordenanza nº13, de industria compatible con vivienda.

- Ordenanza nº17, dotacional, en las clases:

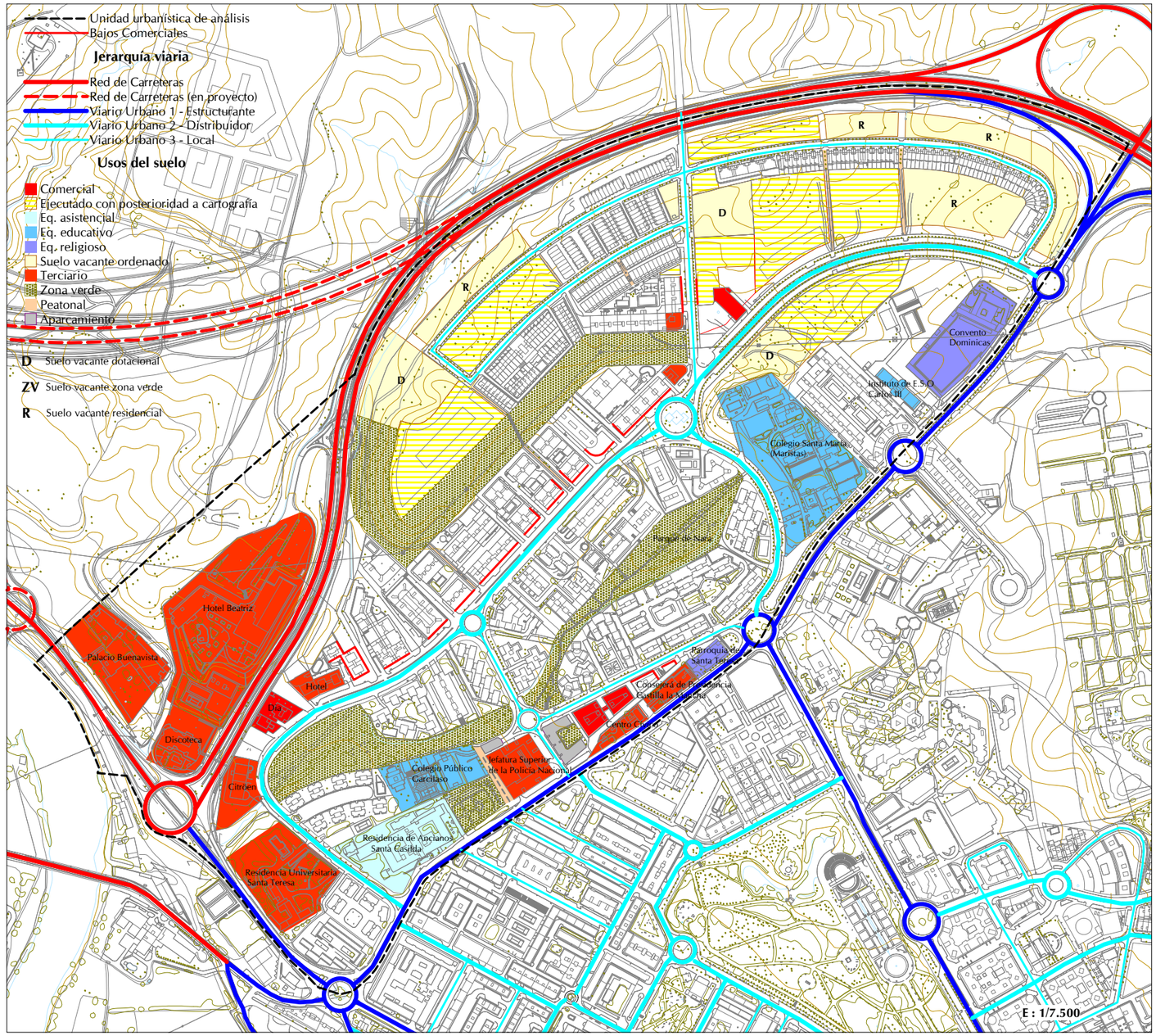
  B: Centros culturales y docentes.

  C: Servicios de interés público y social.

- Ordenanza nº18, de zona especial, en clase C: Instituciones y Servicios Generales de la ciudad.

UU - 7
ANÁLISIS PLANO 1
BUENAVISTA-HOTEL BEATRIZ

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



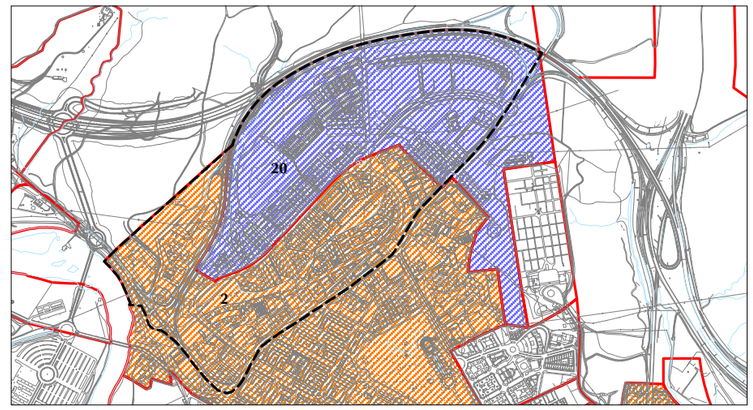
CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	109,07 Has
Número de viviendas (01)	3.082
Población (98)	9.059

Unidades urbanísticas PG-86
Unidad urbanística de análisis

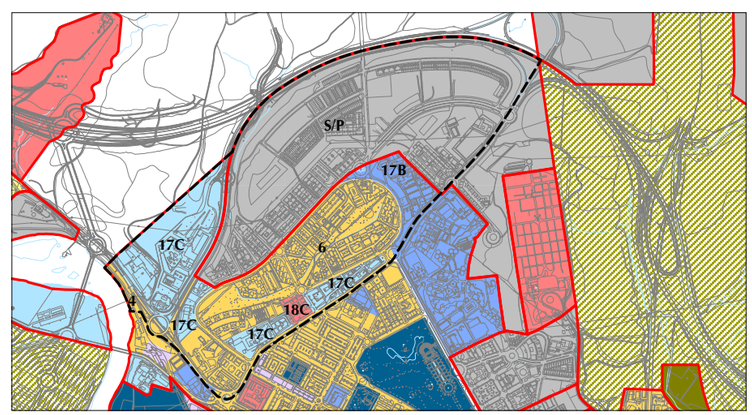
Unidades Urbanísticas según PG-86

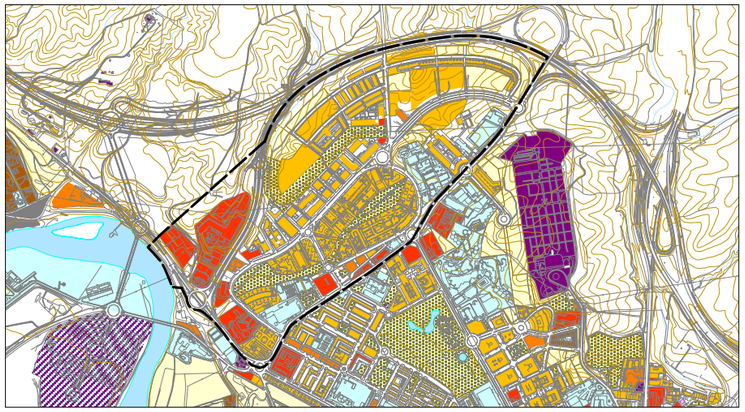
Suelo Urbano. Unidad 2 - Primer Ensanche
Suelo Urbanizable. Unidad 20 - PP Sector 3



Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

Dotacional - Culturales y docentes	17B	Dotaciones. Centros culturales y docentes
Dotacional - Servicios	17C	Dotaciones. Servicios de interés público y social
Ensanche	4	Edificios singulares, manzana cerrada y bloque abierto
Según Planeamiento	S/P	Según Planeamiento
Zona especial	18C	Zonas Especiales. Instituciones y Servicios generales de la ciudad

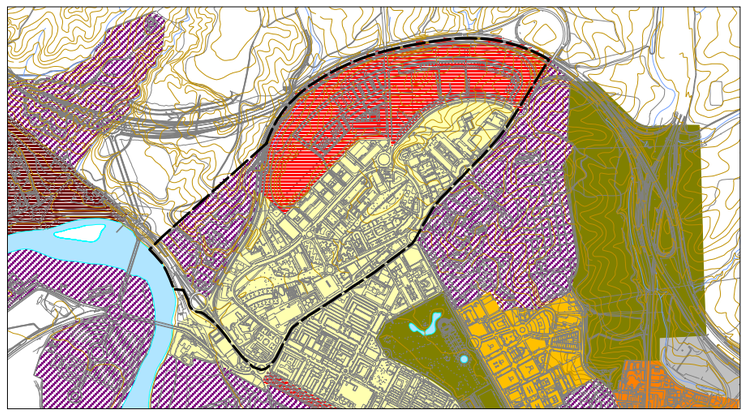




Unidad urbanística de análisis

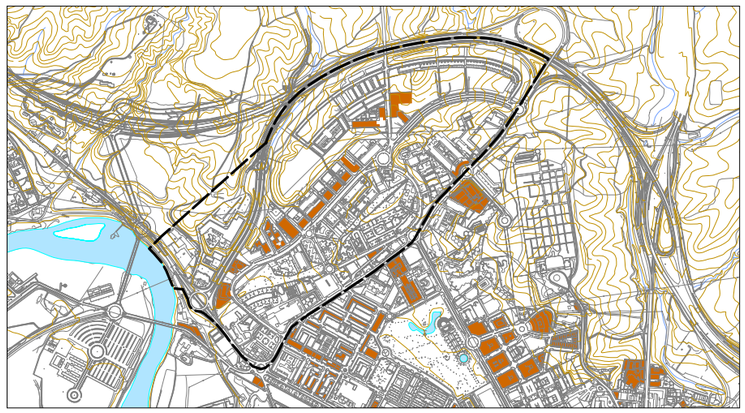
Usos dominantes

- Comercial
- Equipamientos
- Residencial
- Suelo vacante
- Terciario - oficinas
- Zona verde



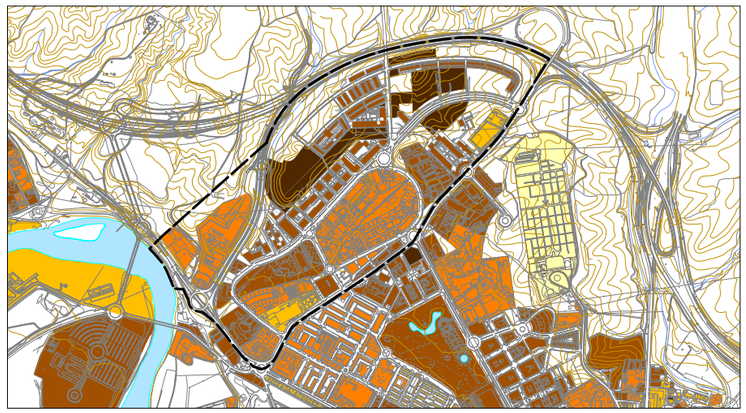
Morfología

- Bloque abierto residencial
- Usos e instalaciones singulares
- Vivienda unifamiliar adosada



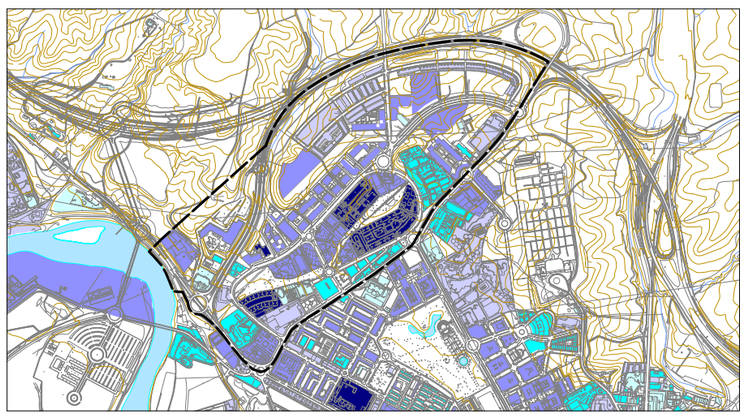
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



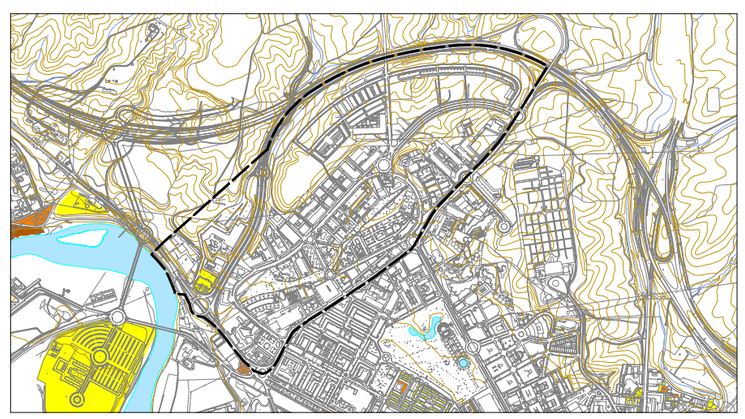
Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7 +



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

9.6 Cuestiones a abordar por el Planeamiento

9.6.1 Posición respecto al entorno

La unidad de Buenavista ocupa la corona más exterior del ensanche toledano, estando conectada a la ciudad a través, por una parte, de los nodos viarios existentes en la vía estructurante que forma la Avda. de Portugal, que es el borde respecto a los barrios colindantes de Avda. de Europa y Palomarejos, nodos que son principalmente la Plaza de Ávila y Glorieta de Europa. Y por otra parte se conecta por medio de la variante de la N-401, que forma su borde en arco por el Norte, a la cual accede por un único enlace en el vértice NE del barrio.

En consecuencia, este barrio, en proceso de culminación y de grandes dimensiones (100 Has, y 9.000 habitantes ya en 1998), se conecta prácticamente por tres únicos puntos con el viario de la ciudad, careciendo por otra parte de otras conexiones con la variante de la N-401, a pesar de estar bordeada por la misma, lo cual, en principio, parece un desaprovechamiento claro de una infraestructura de esta importancia, que, por otra parte, resulta excesiva como canal solo de los tráficos interurbanos en la dirección de Ávila. Teniendo en cuenta además, que, de acuerdo al proyecto de autovía de Castilla-La Mancha, se va a realizar un bypass desde esta variante a la carretera de Ávila (N-403), con lo que buena parte de la variante pasará a tener una función estrictamente urbana o local.

9.6.2 Conexiones e integración interior

La estructura del barrio se apoya en una vía principal (Ronda de Buenavista), de la cual cuelgan los viales secundarios de acceso a urbanizaciones o promociones, muchos de ellos en fondo de saco o malla en peine, y en una segunda vía estructurante, paralela a la variante de la N-401, por el Norte, sobre la que se organiza la última y más exterior fase de desarrollo de la unidad.

Se configuran unos espacios libres intermedios que sirven de corredores de comunicación peatonal entre los bloques y urbanizaciones.

En conjunto, dada la juventud de toda esta unidad, así como su relativa homogeneidad en morfologías y calidades, no se detectan problemas graves de falta de conectividad, salvo en lo relativo al trazado de la última fase citada, cuyo viario cuelga enteramente de dos únicos puntos de apoyo en la Ronda de Buenavista, puntos que incomprensiblemente no se resuelven en las rotondas existentes, sino a una cierta distancia de estas.

Sin embargo, la relativa escasez de viario que resulta del modelo descrito, en relación a las dimensiones del barrio, apunta inevitablemente a una congestión de este, y, sobre todo, de los puntos de conexión con el resto de la ciudad, que ya se han comentado.

La zona del hotel Beatriz y Palacio Buenavista, incluidos en esta unidad, tiene algunas dificultades de acceso, por estar segregadas de la ciudad por la variante de la N-401 y la ctra. de Ávila, y tener su acceso único desde la rotonda de intersección de estas dos vías. No obstante, dado el carácter especial de estos usos, este problema carece de gran relevancia social o urbanística.

9.6.3 Dotaciones y servicios urbanos

Dispone de dotaciones escolares, sociales y de espacios libres, fundamentalmente agrupadas en la fachada a Avda. de Portugal. Sin embargo permanecen varias parcelas dotacionales sin desarrollar, a pesar de que las parcelas residenciales están o ejecutadas o muy avanzadas en su ejecución, en su gran mayoría.

Existen otras dotaciones de carácter institucional, también en la Avda. de Portugal, que no tienen carácter de equipamiento local.

En lo que se refiere a oferta comercial y recreativa, esta se concentra en la Avenida de Portugal, por una parte, y en la Ronda de Buenavista, en este caso en la mayor parte en bajos.

9.6.4 Áreas con deficiencias particulares

No existen zonas con problemas particulares, por las características descritas de esta unidad, en cuanto a su juventud y relativa calidad.

Puede cuestionarse, como criterio para el futuro, la disposición de las zonas verdes públicas, enclaustradas por la edificación privada, que en la práctica pone en entredicho la utilización pública de las mismas.

Por otra parte, se incluye también en esta unidad una pequeña zona situada al sur de la carretera de Ávila, en torno a la carretera de la Peraleda, cuya continuidad está condicionada por la solución que se haya de dar, de forma más satisfactoria a la actual, al conjunto de conexiones y arterias que confluyen en el sector. En dicha zona existe una variada mezcla de usos y actividades (Clínica, colegio, vivienda y talleres, etc.).

9.6.5 Valores a potenciar o recuperar

Únicamente cabe señalar el complejo reto, tanto técnico como paisajístico que constituye la necesaria reordenación de los enlaces hacia Peraleda – Ctra. de Ávila – Vega Baja, y de todo el suelo contiguo al río afectado por estos, incluyendo la actual Pza. de Ávila, que ya se ha señalado, y que, probablemente va a requerir también la creación de un nuevo puente hacia Peraleda.

9.7 Avance de Propuestas

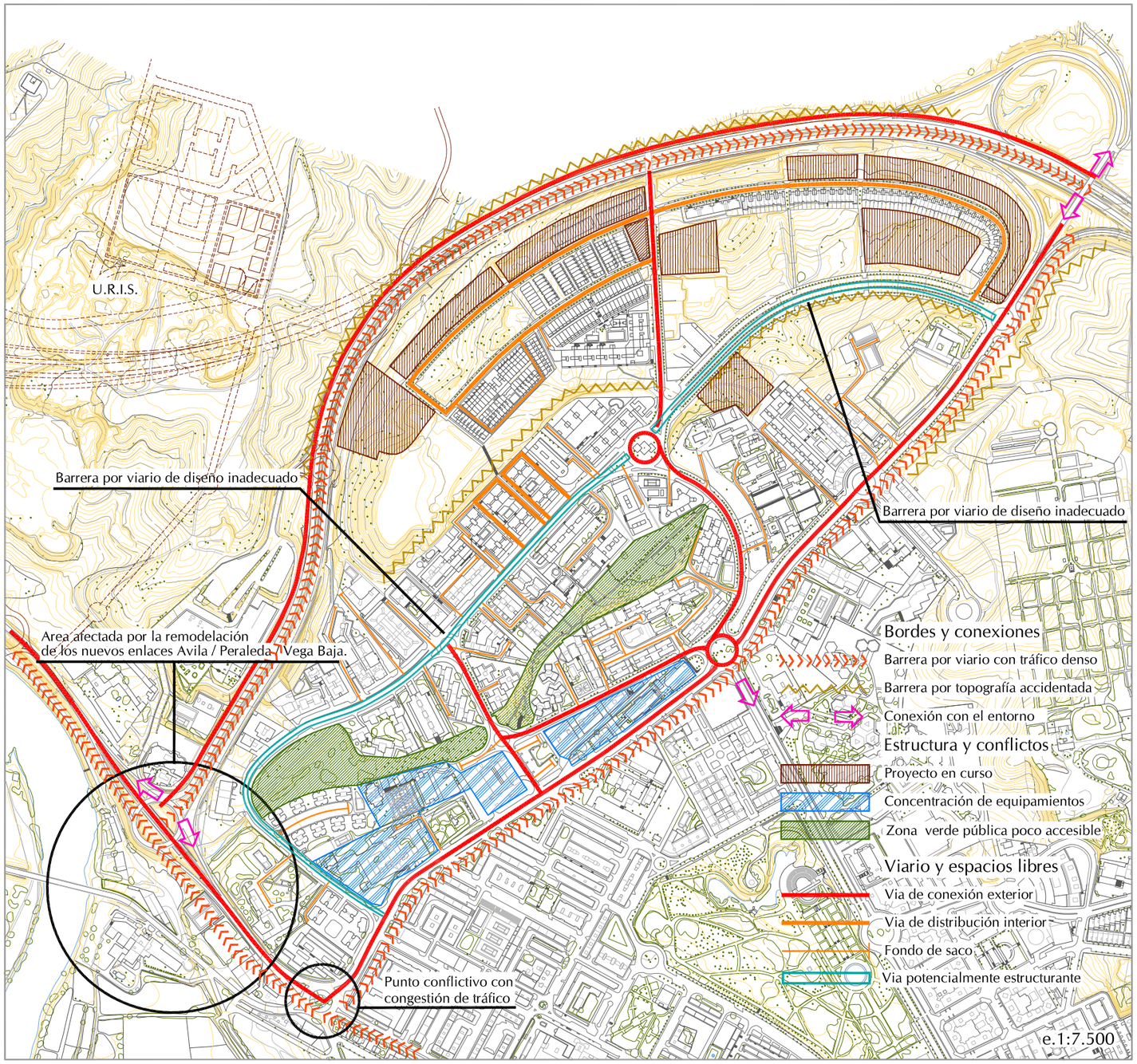
Completar los equipamientos pendientes de ejecución, y, en todos los casos, asegurar una adecuada accesibilidad a los mismos.

Realizar un estudio para mejorar las conexiones del barrio hacia el exterior, procurando en particular abrir nuevos enlaces con la variante de la N-401, infrautilizada (y probablemente más aún en el futuro). También se debe considerar la conexión con la ctra. de Ávila, entre la Plaza de mismo nombre y la rotonda de enlace con la N-401.

Completar la red viaria local, mejorando la conectividad interior, especialmente con las últimas fases. Crear una red de sendas peatonales fácilmente accesible, que permita el disfrute más amplio posible de los espacios libres públicos.

Resolver adecuadamente los enlaces que convergen en la rotonda y plaza de Ávila, teniendo en cuenta el incremento de tráfico que va a generar el desarrollo de Vega Baja, así como la mejora del acceso a La Peraleda.

Estudiar la posibilidad de construir un aparcamiento en el frente del Colegio de Santa María a la Ronda de Buenavista, (actualmente está en desuso).





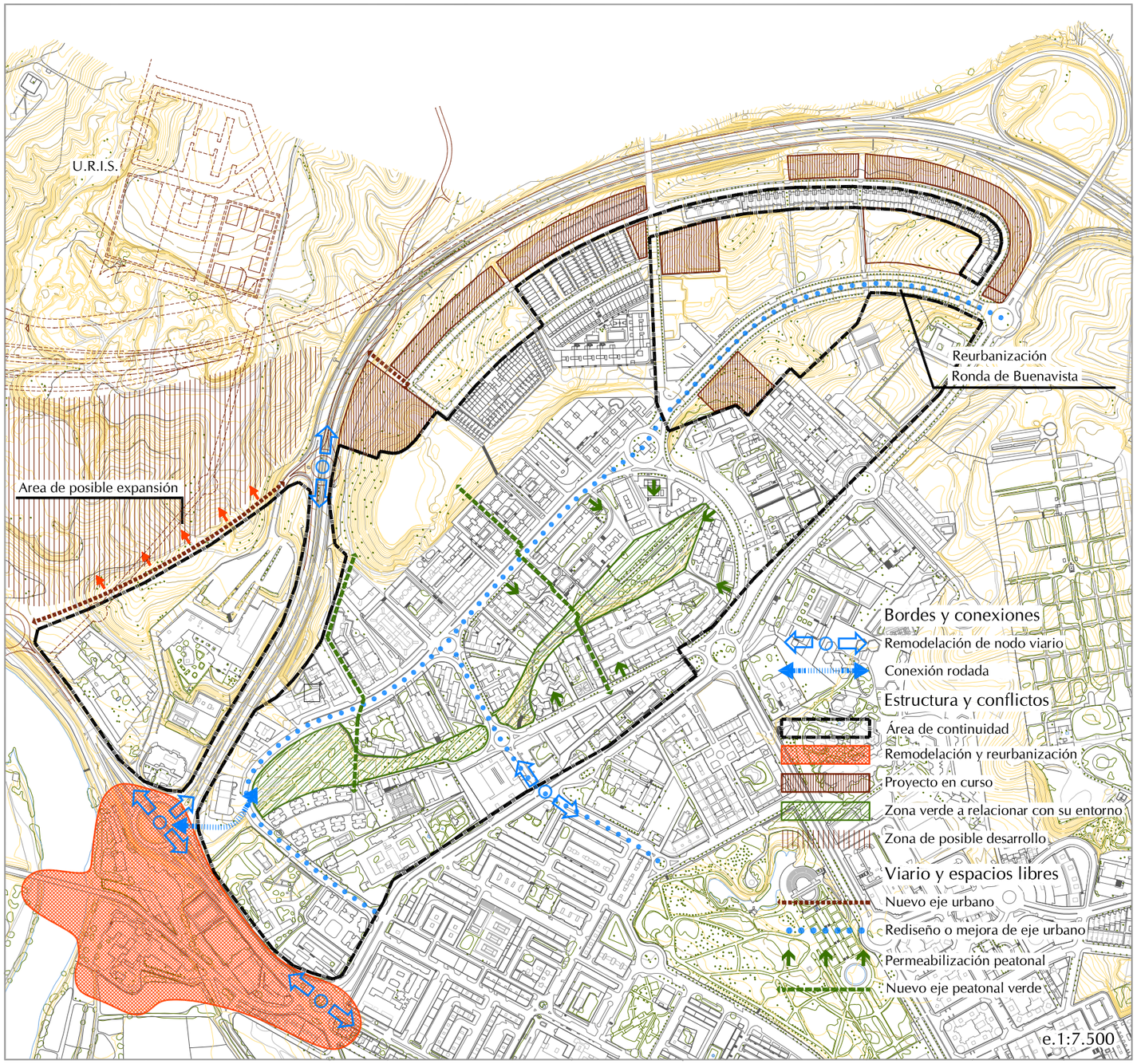
	Usos del Suelo	Zonas Verdes	Zonas Verdes Vacantes	Equip. Sanitario	Equip. Deportivo	Equip. Educativo	Equip. Religioso	Equip. Cultural	Equip. Asistencial	Comercial	Terciario	Suelo Residencial	Suelo Residencial Vacante
Sup. (Ha)	(1)	4,49	-	1,50	-	4,64	1,48	-	1,39	0,88	9,55	-	-
	(2)	3,89	-	-	2,62					-	-	3,77	-

USOS DEL SUELO - (1) - Ejecutado. (2) - Pendiente de ejecución

Bordes y conexiones
Se apoya en una vía principal (Ronda de Buenavista), de la cual cuelgan los viales secundarios de acceso a urbanizaciones o promociones, muchos de ellos en fondo de saco o malla en peine.
La escasez de viario que resulta del modelo descrito, en relación con las dimensiones, apunta a una congestión de este, y baja conexión con el resto de la ciudad.
Las vias no buscan la continuidad con los tejidos contiguos.

Estructura y conflictos
La oferta comercial y recreativa se concentra en la Avenida de Portugal, y en la Ronda de Buenavista, principalmente en los bajos.
La zona del hotel Beatriz y Palacio Buenavista, tiene algunas dificultades de acceso, por estar segregadas de la ciudad por la variante de la N-401 y la ctra. de Ávila, con un único acceso por la rotonda de intersección de estas dos vías.

Viario y espacios libres
Dispone de dotaciones escolares, sociales y espacios libres, agrupadas en la fachada a Avda. de Portugal. Sin embargo permanecen varias parcelas dotacionales sin desarrollar mal localizadas.
No existen zonas con problemas particulares, por las características descritas de esta unidad, en cuanto a su juventud y relativa calidad.
Espacios libres cerrados. Carencia de sendas verdes de cosido del conjunto.

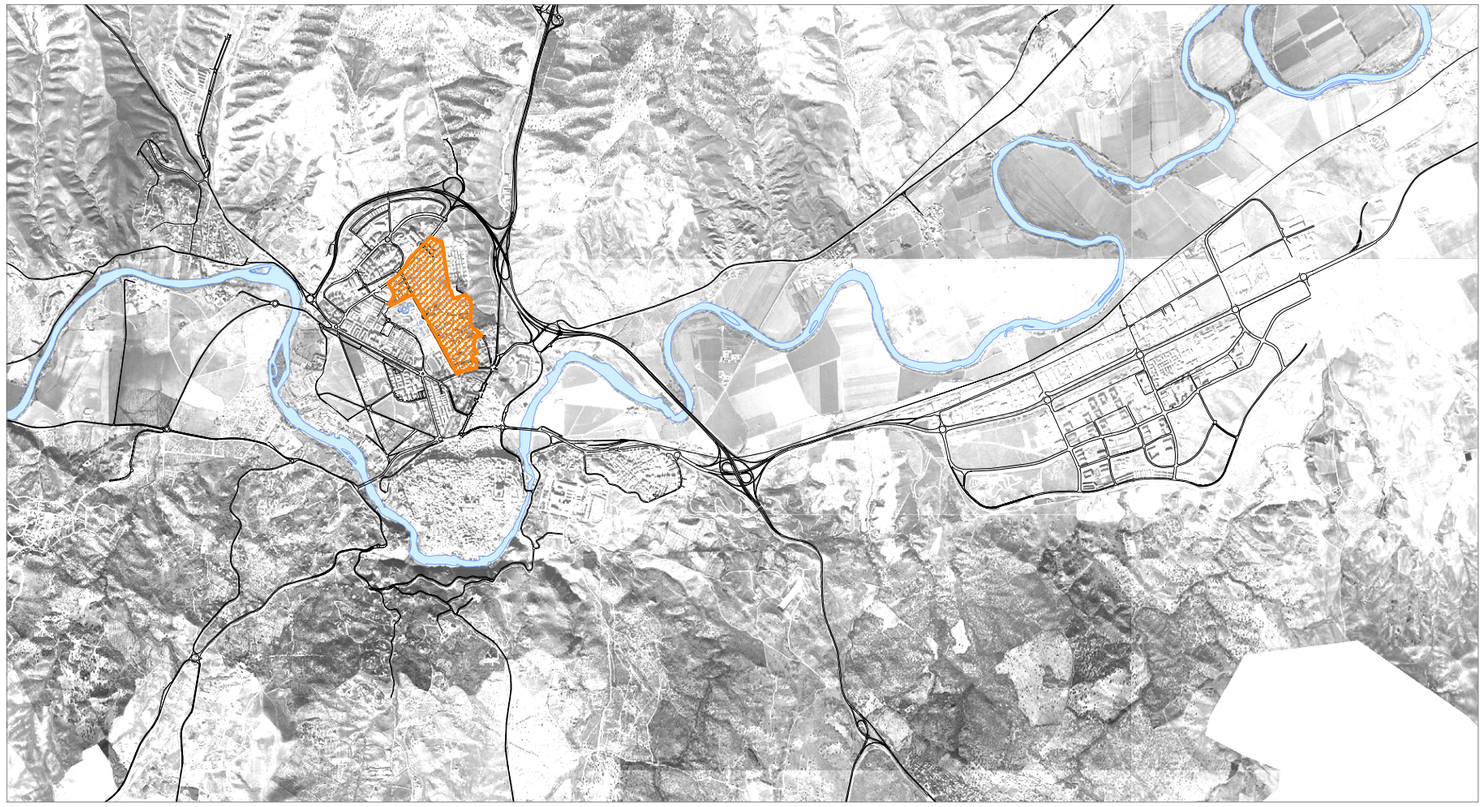


AVANCE DE PROPUESTAS

Completar los equipamientos pendientes de ejecución, y, en todos los casos, asegurar una adecuada accesibilidad a los mismos.

Realizar un estudio para mejorar las conexiones del barrio hacia el exterior, procurando en particular abrir nuevos enlaces con la variante de la N-401, infrautilizada (y probablemente más aún en el futuro). También se debe considerar la conexión con la ctra. de Ávila entre la Plaza de mismo nombre y la rotonda de enlace con la N-401.
Completar la red viaria local, mejorando la conectividad interior, especialmente con las últimas fases. Crear una red de sendas peatonales fácilmente accesible, que permita el disfrute más amplio posible de los espacios libres públicos.

Resolver adecuadamente los enlaces que convergen en la rotonda y plaza de Ávila, teniendo en cuenta el incremento de tráfico que va a generar el desarrollo de Vega Baja, así como la mejora del acceso a La Peraleda. Remodelacion de todo el sector afectado por los dos nudos y enlaces.



10 AV. DE EUROPA

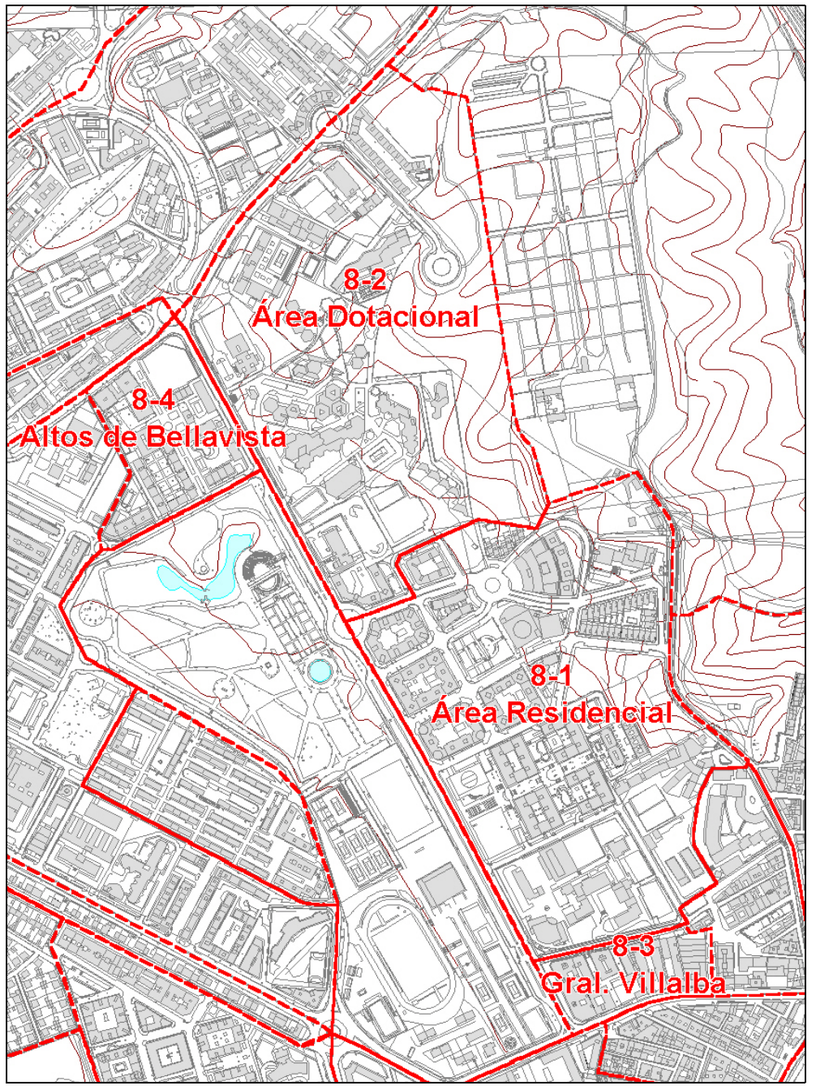
10.1 Descripción general

Esta unidad es una pieza de ensanche de la ciudad, extendiéndose de Sur a Norte a lo largo la Avenida de Europa, que es la vía estructurante, entre grandes espacios libres, el Parque de las Tres Cultura al Oeste, y el Cementerio, el Parque Forestal de San Antón y el suelo rústico protegido, al Este. Incluye en su ámbito, junto a promociones residenciales multifamiliares modernas, grandes dotaciones de rango de ciudad y superior.

10.2 Áreas homogéneas

La unidad integra el gran barrio organizado a lo largo de la Avenida de Europa, en el que se puede distinguir entre el gran área dotacional al Norte, y el área residencial más al Sur, así como dos piezas contiguas menores: Altos de Bellavista y barriada de Avda. Gral. Villalba.

10.3 Esquema gráfico



10.4 Cuadros resumen de características

Cuadro A.8: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Área Residencial				•	•	●	■	
Área Dotacional				●		•	●	
Avda. Gral. Villalba		●		•	•	■		
Altos de Bellavista				•	•	●	■	

Cuadro B.8: Tipo-morfologías

Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto residencial	Manzana cerrada con patio de m.	Arrabal y núcleo rural	Extensión de casco	Unifamiliar adosada	Colonia unifamiliar popular	Edificación singular terciaria	Polígono Industrial	Parques y espacios libres
Área Residencial		■		●	•				
Área Dotacional	●						■		
Av. Gral. Villalba	●			■					
Altos de Bellavista		■		●	•				

Cuadro C.8: Usos del suelo y la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Residencial	Comercial	Industrial	Terciario - Oficinas	Terciario - Institucional	Dotacional e infraestructuras	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
Área Residencial	■				•	●		
Área Dotacional	•					■		
Av. Gral. Villalba	■							
Altos de Bellavista	■				•	●		

Cuadro D.8: Número de plantas

Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
Área Residencial		●	•	■		
Área Dotacional	•	■	•	•		
Avda. Gral. Villalba	●	•	■	•		

Cuadro D.8: Número de plantas

Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
Altos de Bellavista		●	•	■		

10.5 Descripción detallada

10.5.1 Avenida de Europa

Se trata de una zona de muy reciente desarrollo, fundamentalmente en los 80 y 90. En ella la morfología edificatoria predominante es la manzana cerrada de unos 50 a 80 m de lado, formando patio común interior destinado a usos recreativos privados, situación que se observa sobre plano en las calles de Luxemburgo, Berlín, Oslo, Atenas, París, Dublín y Avenida de Europa. Se dan también algunos casos de manzana semicerrada, es decir, manzanas en las que uno de los lados no está edificado.

En general la edificación de este barrio, a pesar de sus diferentes soluciones arquitectónicas, mantienen las alturas de seis plantas y la dimensión aproximada del frente de manzana, lo que otorga una notable homogeneidad de trazado e imagen al mismo.

Otra tipología edificatoria presente, aunque mucho menos frecuente, es la de la vivienda unifamiliar, en dos promociones de edificación adosada: La primera se localiza entre las calles de París, Amsterdam y Oslo, ocupando toda una manzana, con chalets de tres plantas y ático, con actividades comerciales en planta baja, espacio libre privado común a la urbanización, y desigual tamaño de las parcelas. La segunda promoción, mucho menor, se encuentra entre la calle de París y de Londres, con siete chalets adosados de cuatro plantas, también con un espacio libre privado común.

En la zona también hay bloques de viviendas, como los localizados en las calles de Roma (bloque lineal de doble crujía de 16 m de fondo aprox.), o Dinamarca (bloque lineal de 11,5 m de crujía), con 5 ó 6 plantas, y espacios libres privados entre bloques.

El nivel de calidad del parque habitacional en este barrio, tanto en una como en otra solución tipológica, es relativamente bueno, estando dirigido a un poder adquisitivo medio/alto

Los edificios más antiguos se corresponden a centros de carácter oficial, como la Antigua Universidad Laboral, actual Centro de Enseñanza Integrada, de la década de los 70, al igual que el Instituto de enseñanza secundaria Azarquiel.

En lo que respecta al uso predominante, este es el residencial, y concretamente el residencial multifamiliar. Las diferentes actividades comerciales se sitúan en las plantas bajas, y, en ocasiones, en pisos superiores las de tipo profesional (bufetes, consultas médicas, etc.). Apenas existen edificios comerciales propiamente dichos, salvo un centro comercial, localizado en la plaza de París. Respecto al sector de hostelería, únicamente hay que reseñar cafeterías, bares y restaurantes.

En este mismo aspecto se constata la existencia de un alto número de locales en planta baja, destinados a actividades terciarias, actualmente desocupados, a lo largo de la Avenida de Europa, las calles de Oslo, París y Ámsterdam. Como se ha señalado el aprovechamiento de los bajos para comercio se extiende también a las viviendas unifamiliares, lo que constituye un fenómeno menos habitual, si bien en Toledo se presenta también en otras zonas. En este caso existen también gran cantidad de locales disponibles y vacíos, y otros donde se han ubicado comercios, academias, clínicas, etc.

El segundo uso en importancia en la zona, en términos de ocupación de suelo, es el educativo, con dos colegios de enseñanza primaria (Ciudad de Nara y Nuestra Señora de los Infantes), dos centros de enseñanza secundaria (Instituto Azarquiel e Instituto El Greco); y dos centros de formación profesional: Centro de Enseñanza Integrada, y el Centro de Formación Profesional Ocupacional en la calle de Dinamarca.

En lo que respecta el uso terciario, aparte de lo señalado, existen varios edificios de carácter institucional: Dirección General de Industria y Trabajo, en la Avenida de Europa; Consejería de Sanidad y Bienestar social, en la Avenida de Francia; y sede del Centro Regional de TVE de la calle de París. Y en lo relativo a oficinas privadas, la sede de Iberdrola sobre la misma Avda. de Europa.

Se detectan problemas de aparcamiento, particularmente en la intersección de las Avenidas de Europa y de Francia, donde la Consejería de Salud y la Dirección General de Industria y Trabajo, carentes de aparcamientos en su interior, lo que provoca que los vehículos se estacionen, durante el horario laboral, en el espacio libre que se encuentra delante de ellas, utilización de espacios libres o vacantes como aparcamientos espontáneos que se observa también en la calle de Roma.

Otro elemento negativo en el paisaje urbano son los desmontes que, debido a los fuertes desniveles topográficos, se realizan para encajar determinadas edificaciones, y que se dejan sin tratar como taludes ajardinados, originando discontinuidades o cortes en el tejido urbano, imágenes negativas o incluso amenazas a la estabilidad de los suelos. Tal situación se da en esta zona, concretamente en la Calle de Roma, donde se observa como un edificio se ha construido tras haber realizado un importante vaciado de buena parte del terreno sobre el que se ubica.

En el borde Oeste del cementerio existe un amplio espacio sin acondicionar, destinado en teoría en parte a equipamientos y en parte a zonas verdes, pero actualmente desocupado, lo que contribuye, junto a la discontinuidad del viario, a la falta de conexiones urbanas, que se concreta en:

- En todo el frente Oeste, por la barrera de la tapia del Parque de las Tres Culturas;
- Al Este por el Cementerio, parque forestal de San Antón, y la propia topografía que secciona la barriada de San Antón con respecto a su entorno;
- Y por la falta de viales peatonales y rodados en dirección Norte.

Finalmente, en lo relativo a dotaciones, si bien existe buena oferta docente, es escaso el deportivo y de zonas verdes públicas, aunque exista abundancia de estas en las proximidades (Parque de las Tres Culturas, al Oeste, y Parque Forestal de San Antón al Este).

10.5.2 Altos de Bellavista

Constituye una pequeña barriada situada en un vértice de la unidad con fachada a la Avda. de Europa. En realidad comparte características de morfología, calidad y época más con la unidad de Avda. de Europa que con la de Palomarejos, si bien en la delimitación inicial del plan de toma de datos se incluyó en este último barrio.

Está delimitada al Norte por la Avenida de Portugal y al Este por la Avenida de Europa, al Sur por la calle Corpus Christi y Parque de las Tres Culturas, y al Oeste por la calle de Zaragoza.

Es una unidad residencial compuesta por la Urbanización Los Altos de Bellavista y el Residencial Mirabel, destinada a una población de poder adquisitivo medio/alto, con calidades constructivas y urbanísticas muy superiores a las del resto del barrio de Palomarejos, construida entre los 80 y 90, donde dominan los bloques abiertos residenciales, de doble crujía, aunque también existen chalets adosados. La vivienda va acompañada en general de servicios privados, como jardines, piscinas o pistas deportivas.

Las dos unidades residenciales señaladas se separan, y articulan entre sí, por una calle peatonal ajardinada (calle Agen), en cuyo centro se localiza una pequeña plaza.

El uso dominante es el residencial, acompañado por locales comerciales localizados en la Avenida de Portugal, dado que el resto de edificios se encuentran cerrados al acceso público, lo que impide el uso de los bajos para comercio.

Aunque carece de dotaciones, por su escasa dimensión, está contiguo el Colegio Público Alfonso VI (incluido en la unidad nº 6 –Palomarejos–), y el resto de dotaciones próximas en los barrios de Avda. de Europa, Palomarejos y Buenavista, además del Parque de las Tres Culturas.

Hay un gran solar localizado en la confluencia de las Avenidas de Europa y Portugal[1].

En cuanto al estado de conservación de los edificios hay que señalar que la reciente construcción de los mismos y la mayor calidad de los materiales implica un buen estado.

En general se trata de una subunidad muy reciente, que apenas presenta problemas relevantes, y, que como se ha señalado, tiene más características en común con Avda. de Europa y Buenavista (al otro lado de la Avda. de Portugal) que con Palomarejos.

10.5.3 Av. del General Villalba

En esta pequeña barriada situada entre la Avda. del General Villalba y Paseo de Bachilleres se mezcla edificación residencial moderna en bloques, o entre medianeras, de 4 plantas en general, de las últimas décadas, junto a edificios semi-industriales o de oficinas, en algunos casos abandonados o infrautilizados, de 2 ó 3 plantas y de época anterior.

[1] Posteriormente al trabajo de campo se ha iniciado la construcción de esté solar con edificación residencial.

10.6 Planeamiento vigente

La Unidad Urbanística nº8 – Avenida de Europa contiene tres unidades de Suelo Urbanizable Programado; la Unidad nº18-Sector 1, la Unidad nº19-Sector 2 y parcialmente la Unidad nº20-Sector 3, que constan de sus respectivos Planes Parciales con A.D. 19.VI.89, cuyas ordenanzas serán las aplicables en dichos sectores.

En el suelo restante se aplicarán las siguientes ordenanzas definidas en el Plan General de Ordenación Municipal, según se indica en los planos adjuntos:

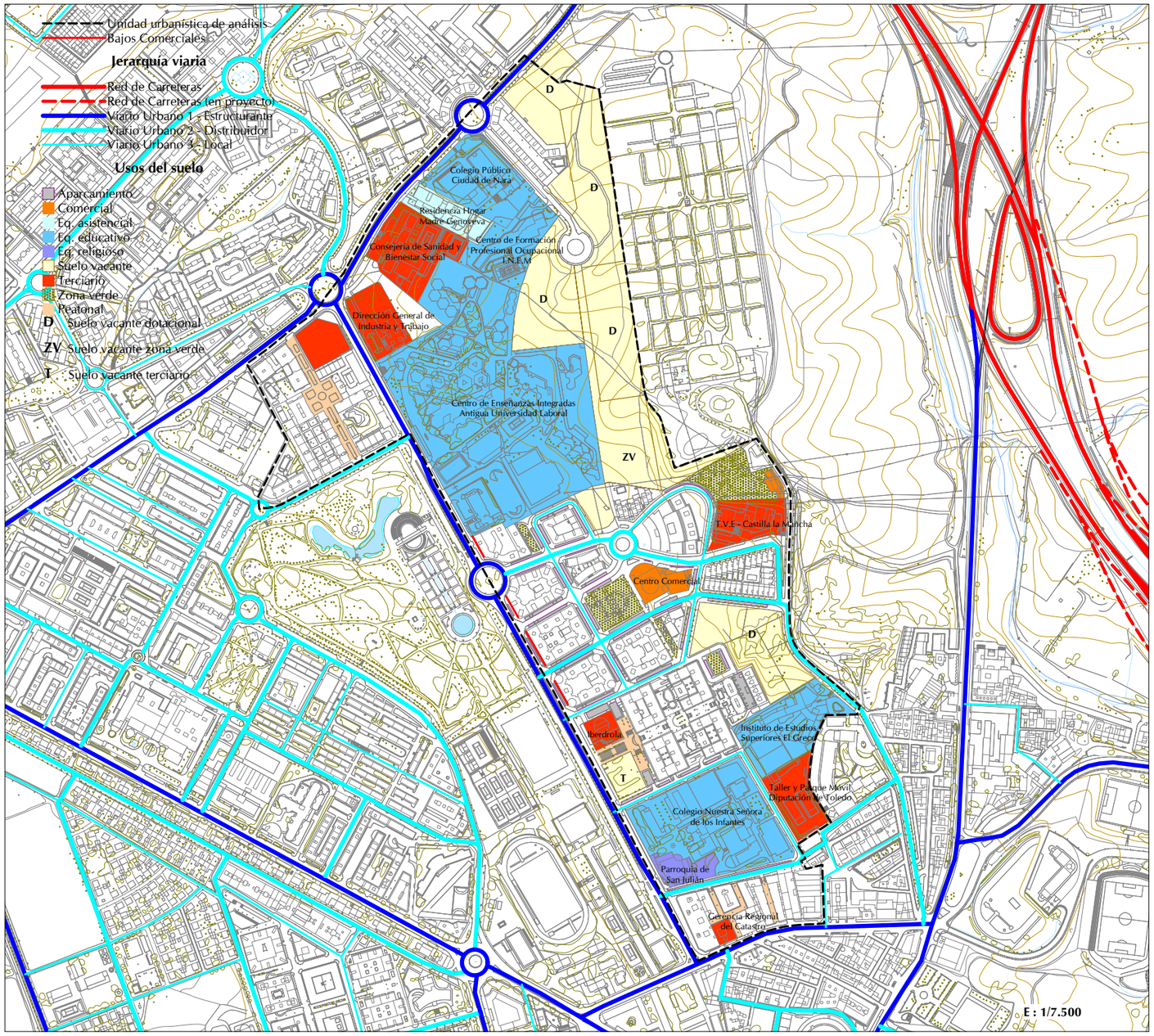
- Ordenanza nº4, que permite unas tipologías edificatorias de manzana cerrada, bloque abierto y edificación singular.

- Ordenanza nº13, de industria compatible con vivienda.

- Ordenanza nº17, dotacional, en la clase B: Centros culturales y docentes.

UU - 8
ANÁLISIS PLANO 1
AVENIDA DE EUROPA

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES

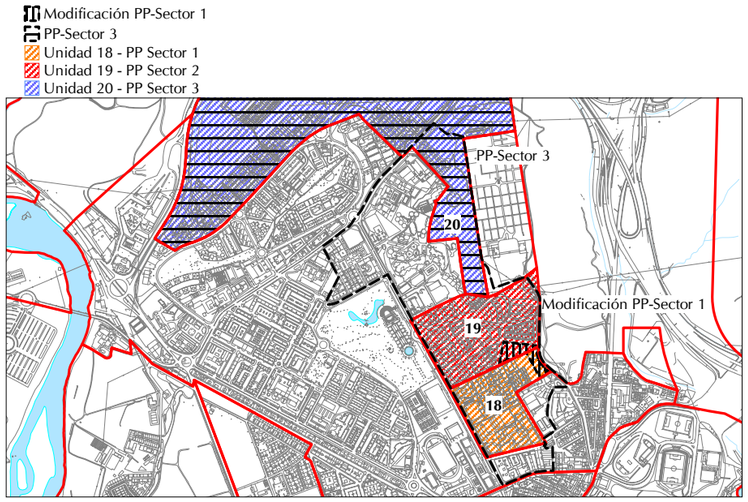


CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	51,28 Has
Número de viviendas (01)	662
Población (98)	3.491

Unidades urbanísticas PG-86
Unidad urbanística de análisis

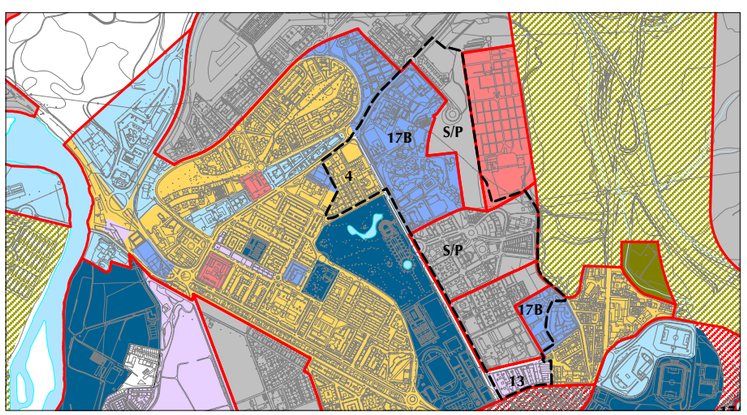
Unidades Urbanísticas según PG-86 y Planeamiento de desarrollo

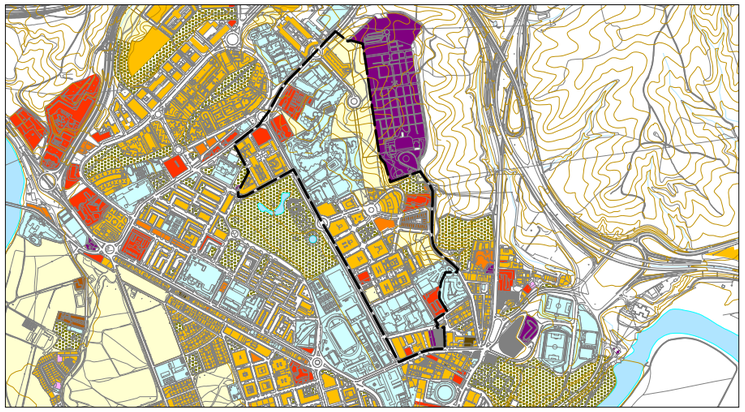


Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

- Dotacional - Culturales y docentes
- Ensanche
- Industria compatible con vivienda
- Según Planeamiento

17B Dotaciones. Centros culturales y docentes
4 Edificios singulares, manzana cerrada y bloque abierto
13 Manzana cerrada y bloque abierto
S/P Según planeamiento

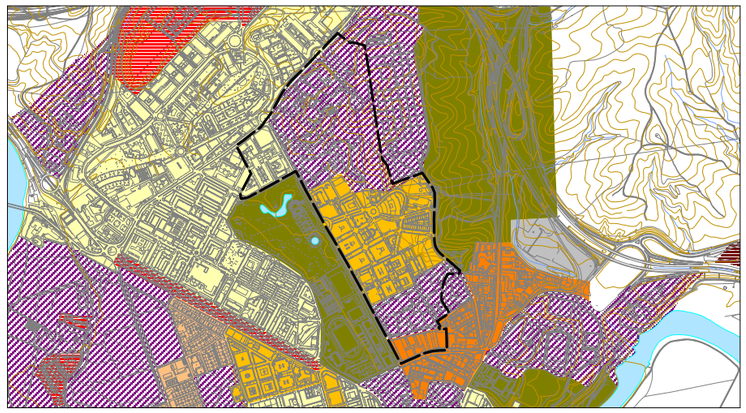




Unidad urbanística de análisis

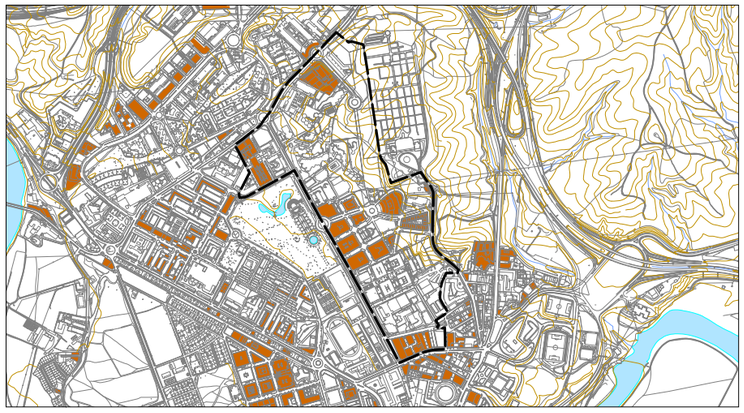
Usos dominantes

- Abandonado
- Comercial
- Equipamientos
- Otros usos
- Residencial
- Residencial unifamiliar
- Suelo vacante
- Terciario - oficinas
- Zona verde



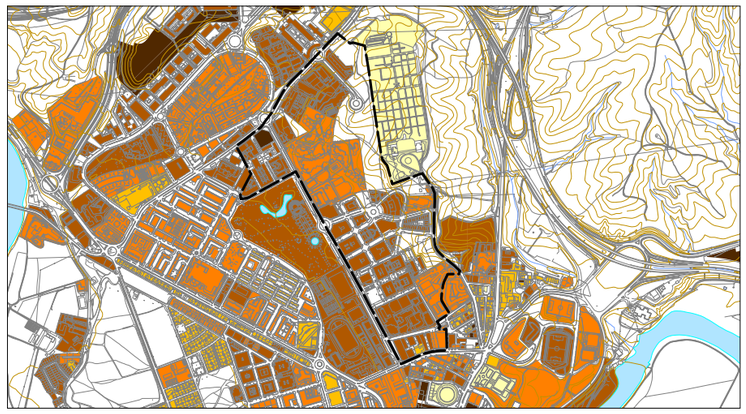
Morfología

- Bloque abierto residencial
- Casco tradicional
- Manzana cerrada
- Usos e instalaciones singulares



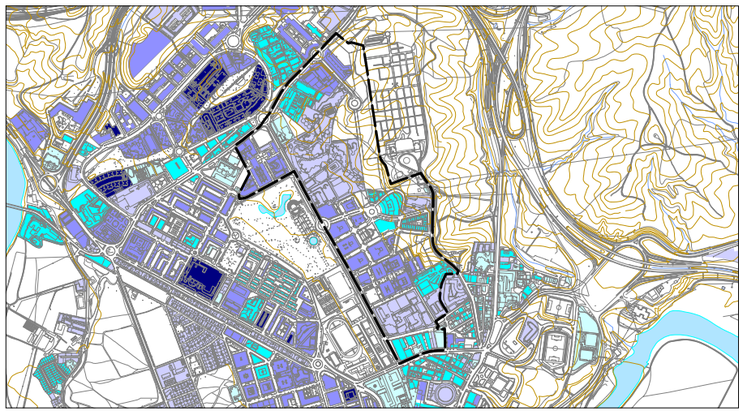
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



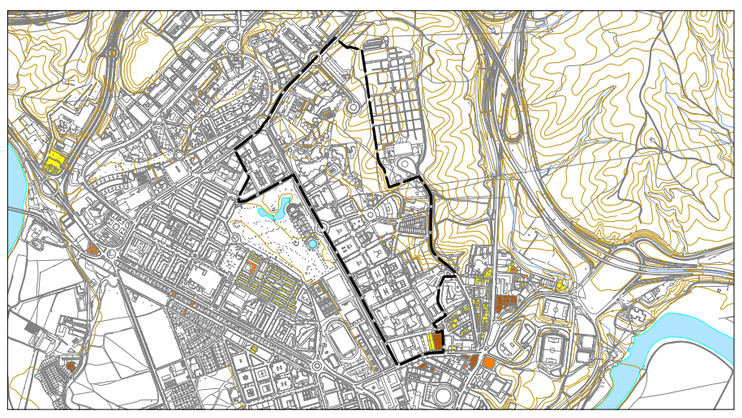
Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7+



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

10.7 Cuestiones a abordar por el Planeamiento

10.7.1 Posición respecto al entorno

La unidad se localiza en el costado Este del ensanche de Toledo, vertebrada por la Avenida de Europa, vía estructurante de la ciudad que se extiende entre la ciudad tradicional de arrabal y extensión de casco, en el sector de San Lázaro, con la ciudad más reciente de Toledo, en el sector de Buenavista.

Prácticamente el sector se conecta con la ciudad sobre esta vía, puesto que a las otras dos vías que lo bordean (Avda. de Portugal al Norte, y Avda. Gral. Villalba al Sur), no se abre apenas ningún viario significativo o de importancia. Y, dentro de la Avda. de Europa, las conexiones se canalizan necesariamente a tres puntos: Los dos extremos Norte (Glorieta de Europa) y Sur (intersección en T con Gral. Villalba), y uno secundario hacia Palomarejos (c/ Corpus Christi). El resto del largo trayecto de la Avda. Europa está herméticamente cerrado por la tapia del Parque de las Tres Culturas (casi 900 m), salvo una entrada peatonal, a medio recorrido.

Carece por el momento de conexiónes hacia el Este, para enlazar con la entrada principal al centro de Toledo, es decir, la Avda. de Madrid (antigua N-401), estando separado de esta por el Parque Forestal de San Antón y la zona verde que se extiende al Norte de este. Existiendo además una salida a la carretera del Cementerio (Paseo de San Eugenio), por la calle Oslo.

10.7.2 Conexiones e integración interior

La unidad, como se ha señalado, tiene una gran parte del suelo ocupado por grandes piezas dotacionales de carácter cerrado, es decir, que no disponen de aperturas o penetraciones a los tejidos urbanos circundantes. Este es el caso sobre todo del sector al Norte, y una parte al Sur, entre la barriada, vinculada a San Antón, que da a Gral. Villalba, y la zona residencial.

Esto dificulta de entrada la conectividad interior del barrio, que de hecho carece de vías de comunicación en sentido N-S, alternativas a Avda. de Europa. Pero además, como es frecuente en promociones recientes de Toledo, los viarios locales de las nuevas actuaciones en muchos casos resultan incongruentes y discontinuos entre sí, por lo que, por ejemplo las calles del sector Norte residencial (de la c/ Roma hacia el N) no se conectan con las calles del sector Sur (de la c/ Luxemburgo hacia el S), siendo todas ellas promociones de los últimos años.

Lógicamente, esto conlleva una sobrecarga innecesaria de tráficos sobre la Avda. de Europa.

10.7.3 Dotaciones y servicios urbanos

Es una zona ampliamente dotada, no solamente por los equipamientos de rango ciudad o superior existentes, sino también los de carácter local.

Sin embargo, existe una franja dotacional entre la antigua Universidad Laboral y los otros equipamientos sobre las Avdas. de Europa y Portugal, y el Cementerio, que permanece sin desarrollar, y cuyo destino y ordenación debería ajustarse a las necesidades actuales, pero que permanece vacante. Y también existen varias parcelas menores dotacionales próximas al Paseo de San Eugenio.

Hay que tener en cuenta que, en términos de zonas verdes y dotaciones deportivas, el sector cuenta con el Parque de las Tres Culturas, por una parte, y con el Parque Forestal por la otra. Además, como se ha señalado ya, las características de las promociones residenciales en este sector, al igual que sucede con la mayor parte de Buenavista, dirigidas a población de nivel adquisitivo medio/alto, conlleva la existencia de dotaciones recreativas comunes, aunque privadas, en el interior de la propia parcela residencial.

Cuenta con un Centro Comercial y algunos comercios en planta baja, sobre todo en la fachada a Avda. de Europa, y en principio tampoco se detectan déficits en este campo.

10.7.4 Áreas con deficiencias particulares

Como se ha comentado, constituyen un cierto problema las áreas destinadas a dotaciones y no desarrolladas, en estado de solar o descampado.

10.7.5 Valores a potenciar o recuperar

El área dotacional junto a la tapia del Cementerio tiene unas vistas y, en general, un considerable potencial como espacio libre.

10.8 Avance de Propuestas

Rediseño y reasignación de usos de los suelos dotacionales y de espacios libres vacantes.

En términos de conexiones viales rodadas, se plantean tres actuaciones:

- La conexión hacia la Avda. de Madrid, al Este, por el borde del Parque Forestal,
- Conexión hacia el Oeste, atravesando el Parque de las Tres Culturas, comunicando Avda. de Europa con Barber.
- Prolongación de la calle de Dinamarca, en dirección Sur, paralelamente a la tapia del Cementerio, para conectar con la Rotonda de la c/ París. Asimismo, para completar este eje N-S, alternativo a la Avda. de Europa, apertura de vía de conexión entre las calles Luxemburgo y Copenhague.

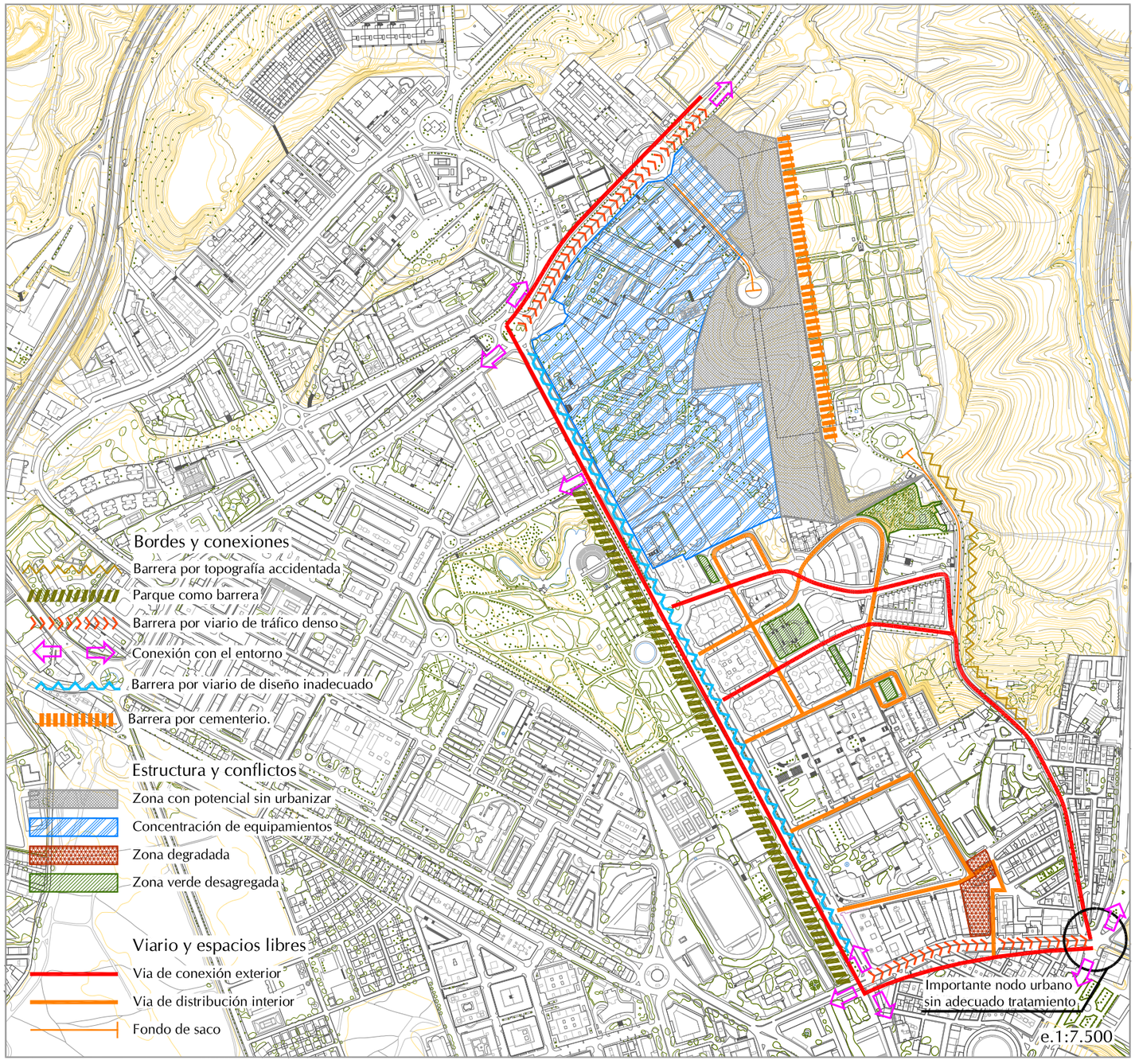
Remodelación de las manzanas semi-abandonadas en Gral. Villalba, con el doble objetivo de mejorar el paisaje urbano, y de continuar el eje anteriormente mencionado, hasta esta última arteria.

En conexiones peatonales: Creación de pasos en los equipamientos situados en los frentes de Avda. Europa y Portugal, para permitir mejor acceso a la zona de parque y dotaciones por desarrollar próxima al Cementerio.

UU - 8

DIAGNOSTICO PLANO1

AVENIDA DE EUROPA





	Usos del Suelo	Zonas Verdes	Zonas Verdes Vacantes	Equip. Sanitario	Equip. Deportivo	Equip. Educativo	Equip. Religioso	Equip. Cultural	Equip. Asistencial	Comercial	Terciario	Suelo Residencial	Suelo Residencial Vacante
Sup. (Ha)	(1)	1,15	-	-	-	14,33	0,34	-	0,52	0,42	3,78	-	2,30
	(2)	1,13	-	-	6,04				-	-	0,26	0,25	-

USOS DEL SUELO - (1) - Ejecutado. (2) - Pendiente de ejecución

Bordes y conexiones

Gran parte del suelo de esta unidad esta ocupado por grandes piezas dotacionales de carácter cerrado, es decir, que no disponen de aperturas o penetraciones a los tejidos urbanos circundantes. Esta situación dificulta la conectividad interior del barrio. En las nuevas actuaciones los viarios locales resultan incongruentes y discontinuos.

Hay una sobrecarga de traficos locales en Avda.Europa.

Estructura y conflictos

Cuenta con un Centro Comercial y algunos comercios en planta baja, sobre todo en la fachada a Avda. de Europa. Las areas dotacionales no desarrolladas, dan mala imagen como descampados.

Se echa en falta una vial estructurante interior.

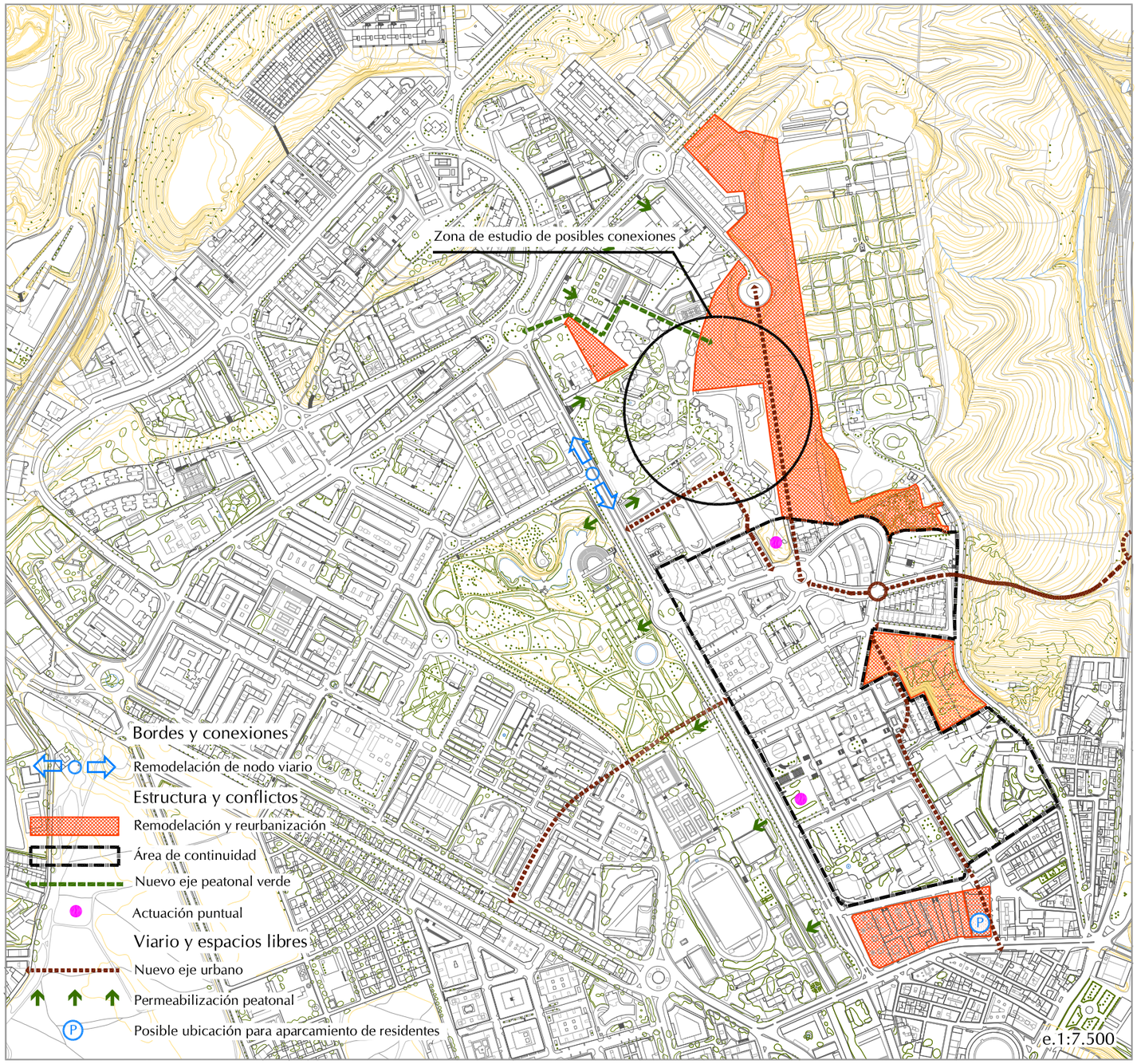
Viario y espacios libres

En cuanto a zonas verdes y dotaciones deportivas, el sector cuenta con el Parque de las Tres Culturas, y con el Parque Forestal de San Antón, aunque poco accesible. El área dotacional junto a la tapia del Cementerio tiene un considerable potencial como espacio libre.

UU- 8

AVANCE PLANO 1

AVENIDA DE EUROPA



AVANCE DE PROPUESTAS

Rediseño y reasignación de usos de los suelos dotacionales y de espacios libres vacantes.

En términos de conexiones viales rodadas, se plantean tres actuaciones:

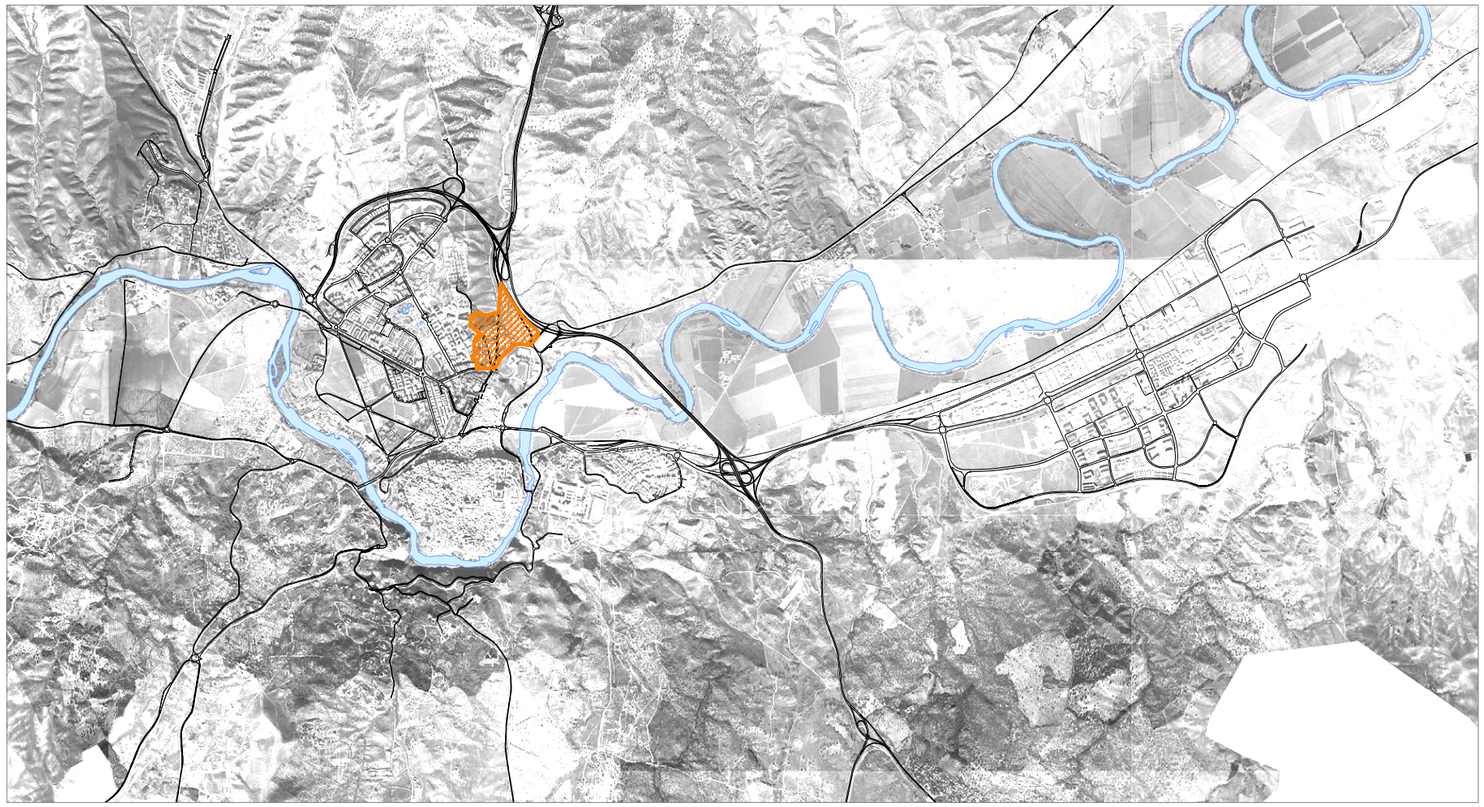
- La conexión hacia la Avda. de Madrid, al Este, por el borde del Parque Forestal,

- Conexión hacia el Oeste, (atravesando) el Parque de las Tres Culturas, comunicando Avda. de Europa con Barber.

- Prolongación de la calle de Dinamarca, en dirección Sur, paralelamente a la tapia del Cementerio, para conectar con la Rotonda de la c/ París. Asimismo, para completar este eje N-S, alternativo a la Avda. de Europa, apertura de vía de conexión entre las calles Luxemburgo y Copenhague.

Remodelación de las manzanas semi-abandonadas en Gral. Villalba, con el doble objetivo de mejorar el paisaje urbano, y de continuar el eje anteriormente mencionado, hasta esta última arteria.

En conexiones peatonales: Creación de pasos en los equipamientos situados en los frentes de Avda. Europa y Portugal, para permitir mejor acceso a la zona de parque y dotaciones por desarrollar próxima al Cementerio.



11 SAN ANTÓN

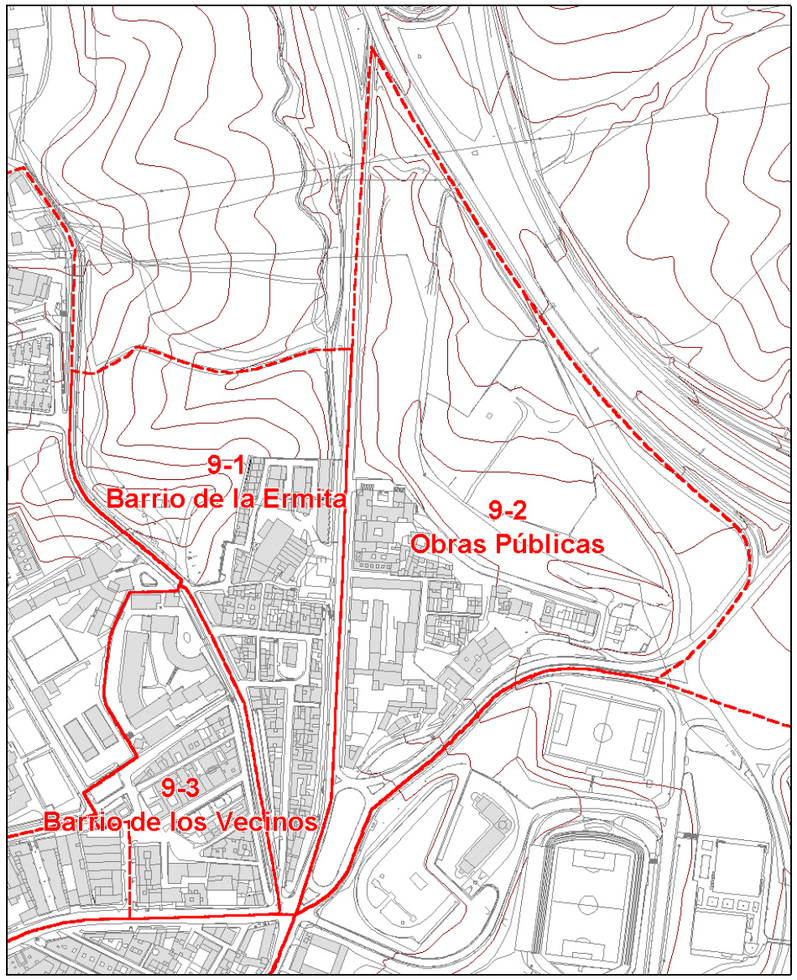
11.1 Descripción general

Esta unidad corresponde a un núcleo tradicional exterior al casco, de escasas dimensiones, y ligado a hitos socioculturales como el Cementerio o la Ermita que da nombre al barrio, y organizado en torno a la penetración principal a la ciudad desde Madrid.

11.2 Áreas homogéneas

Dentro de la unidad denominada genéricamente San Antón se distinguen claramente tres barriadas con identidad propia: Barrio de la Ermita, Barrio de Obras Públicas y Barrio al Oeste de San Eugenio.

11.3 Esquema gráfico



11.4 Cuadros resumen de características

Cuadro A.9: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Bº de la Ermita		■		●		•		
Obras Públicas		■		•			●	

Cuadro A.9: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Bº de los Vecinos		■		•	•	●	•	

Cuadro B.9: Tipo-morfologías

Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto residencial	Manzana cerrada con patio de m.	Arrabal y núcleo rural	Extensión de casco	Unifamiliar adosada	Colonia unifamiliar popular	Edificación singular terciaria	Polígono Industrial	Parques y espacios libres
Bº de la Ermita				■					●
Obras Públicas				■					
Bº de los Vecinos	●			■					

Cuadro C.9: Usos del suelo y la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Residencial	Comercial	Industrial	Terciario - Oficinas	Terciario - Institucional	Dotacional e infraestructuras	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
Bº de la Ermita	■	•		•		•		●
Obras Públicas	■				●			
Bº de los Vecinos	■							•

Cuadro D.9: Número de plantas

Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
Bº de la Ermita	■	●	•			
Obras Públicas	■	•	●			
Bº de los Vecinos	●	•	■	•		

11.5 Descripción detallada

11.5.1 Barrio de la Ermita

Constituye un pequeño barrio singular, de carácter casi lineal sobre el antiguo camino del Cementerio, y presidido por la Ermita de San Antón. Tiene una gran homogeneidad, en su ámbito original, con edificación residencial unifamiliar en hilera, entre medianeras, de poca altura (1 ó 2 plantas), con pequeños patios interiores. Este tejido se ha renovado poco y posee una apreciable calidad como paisaje urbano, por la adecuada escala de la edificación con relación al viario, su posición en promontorio respecto a su entorno en ambos flancos al Este y Oeste, y las perspectivas hacia la ermita.

Mientras que el sector más al norte, tras la bajada de San Roque, es una pequeña barriada nueva, con diferentes tipologías y usos, y un trazado viario algo confuso. Conviven edificios industriales y de oficinas, en el centro del sector, con viviendas unifamiliares adosadas de 3 plantas, y, sobre el borde norte colindante con el Parque Forestal de San Antón, tres bloques multifamiliares también de 3 plantas.

En la zona intermedia entre el barrio tradicional estructurado sobre la calle y ermita de San Antón y el sector del norte descrito, existen varias manzanas sujetas a renovación en época reciente, con edificación de 3 ó 4 plantas. Dicha edificación, así como los bloques al norte destacan en exceso en las visuales de aproximación a la ciudad por la entrada de la Avenida de Madrid, debido a que se localizan en terrenos que de por sí están a una cota muy elevada con respecto a la cota de dicha carretera.

El barrio está bien dotado de espacios libres, por su proximidad al parque citado, aunque carece de otra dotaciones, que, en cambio abundan en su entorno, especialmente en la zona hacia Avda. de Europa. Solamente aparecen bajos comerciales en los bloques situados al Norte antes citados.

En general el estado de conservación de la edificación y urbanización es aceptable, salvo algunas de las casitas más antiguas situadas al Sur del barrio, sobre la calle San Antón.

11.5.2 Obras Públicas

Esta subunidad es la que presenta mayor deterioro en su edificación, dentro de esta zona, así como deficiencias en urbanización. Se trata de una zona en la que conviven pequeñas viviendas populares de los años 40 y 50 con nuevas construcciones de finales de los años 80 y 90, todo ello en un tejido de traza irregular, en edificación entre medianeras en su mayor parte. Tipológicamente constituye caso aparte la manzana de Obras Públicas, que por su dimensión y el carácter especial de la edificación, en naves en torno a patios, se diferencia de la edificación en pequeña parcela entre medianeras, del resto del barrio.

Respecto a las alturas, predominan una o dos plantas, representativas de la edificación popular tradicional, las cuales se están incrementando en los últimos tiempos hasta tres, cuatro e incluso cinco, en parte probablemente aprovechando los fuertes desniveles del terreno. Las mayores alturas se localizan en edificios de la década de los 90, ubicados en la Avenida de Madrid, pues los situados en la Carretera de Mocejón son de tres plantas.

En lo referente a los usos, junto a los dominantes residencial e institucional (complejo de Obras Públicas, en el que se sitúan entre otras actividades las oficinas de la Confederación Hidrográfica del Tajo), destaca un hotel sobre la Avda. de Madrid, aprovechando el carácter de principal acceso a Toledo desde Madrid de esta vía. Sobre esta misma aparecen otros usos terciarios (aseguradoras, talleres mecánicos, etc.). Sobre la ctra. de Mocejón se localiza también un hotel de nueva construcción, incluyendo la escuela oficial de Hostelería (centro ocupacional), junto con otras actividades económicas ubicadas como talleres mecánicos y oficinas.

A pesar de la antigüedad de algunas de las edificaciones de esta unidad, el estado de conservación de las mismas es en general aceptable, salvo en algunas en ruinas: Es el caso de una serie de pequeñas viviendas frente al Cigarral de Montoya, y de una parcela anexa a la Confederación Hidrográfica del Tajo (posteriormente se ha demolido e iniciado la construcción de nueva planta en la misma).

El barrio presenta aparentes déficits de urbanización con vertidos de aguas residuales en las vías públicas, carencia de pavimentación en ciertas calles, escaleras de acceso peatonal que incumplen normas de accesibilidad y seguridad entre el Callejón de Obras Públicas y la Avenida de Madrid, etc. La utilización de espacios libres o vacantes como aparcamientos espontáneos se constata en la confluencia de la Avenida de Madrid y la ctra. de Mocejón.

Por otra parte esta barriada, en relación a su entorno, se configura como un bolsón aislado debido, bien a accidentes topográficos, sobre todo presentes en su borde norte, donde linda con la fuerte pendiente de la vaguada del arroyo Aserradero, o bien a ejes arteriales de intenso tráfico que actúan como barreras, cual es el caso tanto de su borde Oeste, con la Avenida de Madrid (antiguo trazado de la N-401), como el del sur, con la carretera de Mocejón.

11.5.3 Barriada al Oeste de San Eugenio ("Los Vecinos")

Otra parte de esta unidad se encuentra al Oeste de la calle San Eugenio, y tiene unas características particulares que la distinguen del resto de San Antón, estando además cortada de dicho barrio por el desnivel topográfico que existe entre ambas márgenes de la calle San Eugenio. El hito más destacable es la Plaza de Los Vecinos, pequeña zona ajardinada que junto a la edificación unifamiliar suburbial tradicional configuraban un paisaje urbano de interés.

La edificación tradicional es también la vivienda unifamiliar en edificación entre medianeras de una o dos plantas, de extensión de casco o arrabal tradicional, de los años 40. Sin embargo está sujeta a un proceso de renovación avanzado que, arrancando de los años 70, continúa en la actualidad.

En el proceso de renovación se sustituye la edificación tradicional por edificios de mayor altura, sin modificar, en general, el parcelario ni las alineaciones. En la mayor parte del barrio los nuevos edificios tienen 3 plantas, si bien sobre Avda. Villalba alcanza las 4, e incluso 5. En esta zona la sustitución de la edificación con alturas excesivas, dada la estrechez del viario interior, ha provocado una densificación y hacinamiento de la edificación muy negativa, tanto estéticamente como desde el punto de vista de funcionalidad (tráfico, aparcamientos, etc).

Además, queda incorporado a esta unidad el Instituto de Educación Secundaria Azarquiel, situado junto a esta barriada, con acceso desde la calle del Campo.

11.6 Planeamiento vigente

Está calificada mayoritariamente la unidad con la ordenanza nº 7 que corresponde a los tejidos mixtos de extensión de casco, con vivienda en diversas tipologías, en los que el PG vigente propone fundamentalmente su continuidad.

Además existen zonas menores calificadas como No Urbanizable de especial protección (parque forestal de San Antón), dotacional (Instituto Azarquiel), y zona de Cigarrales (sector del Aserradero). Esta última calificación fue posteriormente modificada (M.P. nº 5 del PG), a residencial unifamiliar.

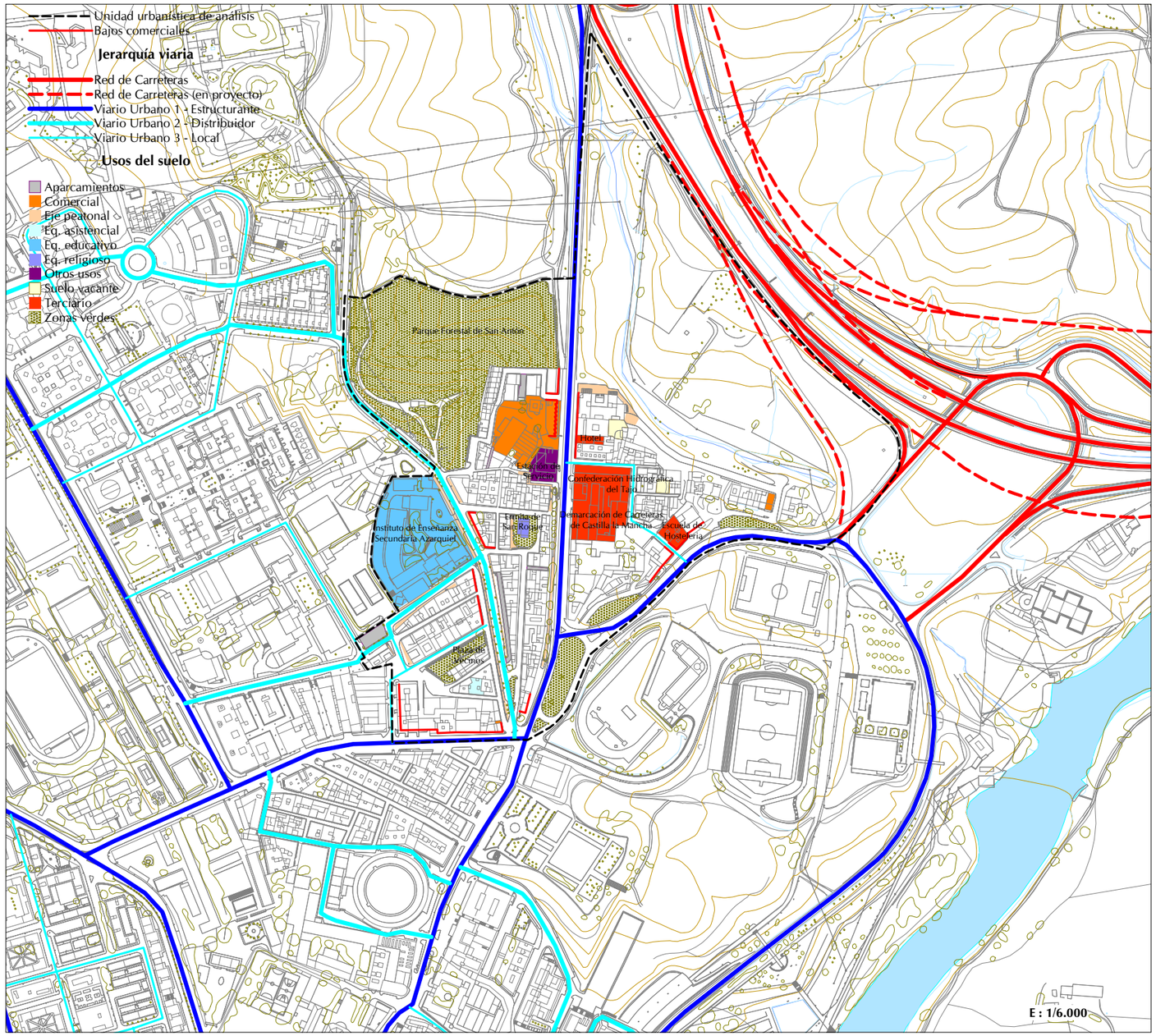
Por otra parte se han realizado dos PERIs:

→ Uno de la margen derecha de San Antón, en el ámbito de la subunidad "Obras Públicas", de acuerdo a las delimitaciones realizadas en el presente diagnóstico. Dicho PERI conserva en lo esencial el trazado de la barriada aunque permite la regularización de algunas vías y la densificación de la parcela específicamente correspondiente a Obras Públicas, entre otros objetivos urbanísticos.

→ El otro PERI (margen izda. de San Antón) corresponde a la manzana situada más al norte de este sector, en la margen izquierda de la carretera de Madrid (en sentido salida), en la que se han ordenado y desarrollado varios bloques residenciales.

UU - 9
ANÁLISIS PLANO 1
SAN ANTÓN

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	24,80 Has
Número de viviendas (01)	115
Población (98)	974

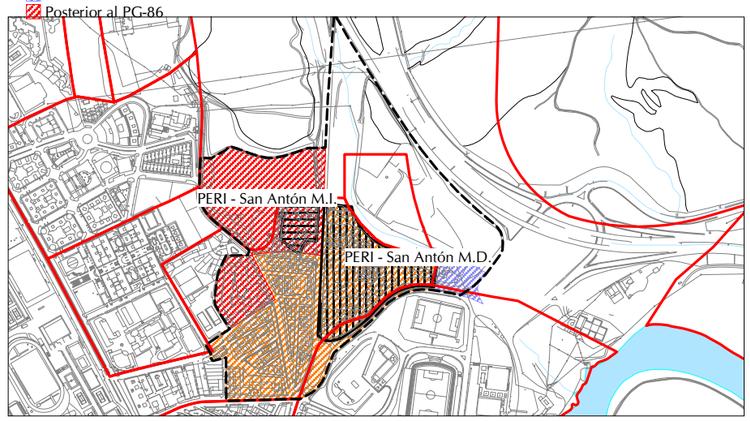
Unidades urbanísticas PG-86
Unidad urbanística de análisis

Planeamiento de desarrollo

PERI - San Antón M.D.
PERI - San Antón M.I.

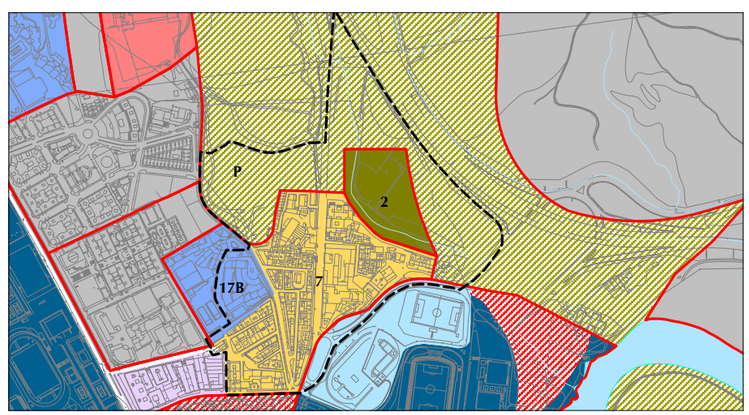
Fases de ejecución

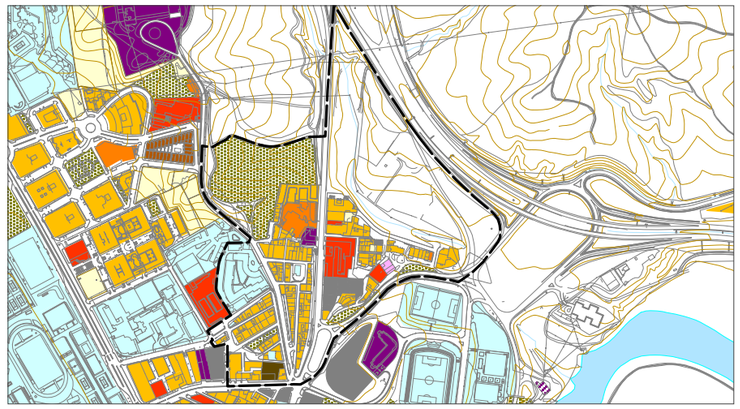
Anterior al PG-61
Anterior al PG-86
Posterior al PG-86



Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

Área de especial protección	P	Suelo No Urbanizable especialmente protegido
Cigarrales	2	Vivienda unifamiliar y edificios singulares.
Dotacional - Culturales y docentes	17B	Dotaciones. Centros culturales y docentes
Ensanche	7	Manzana cerrada, bloque abierto y vivienda unifamiliar

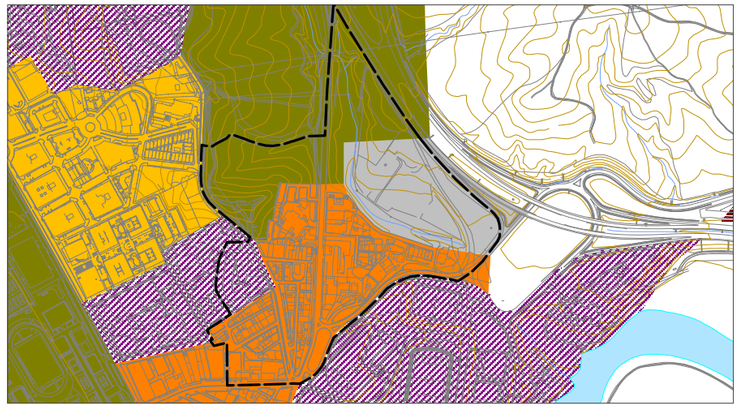




Unidad urbanística de ai

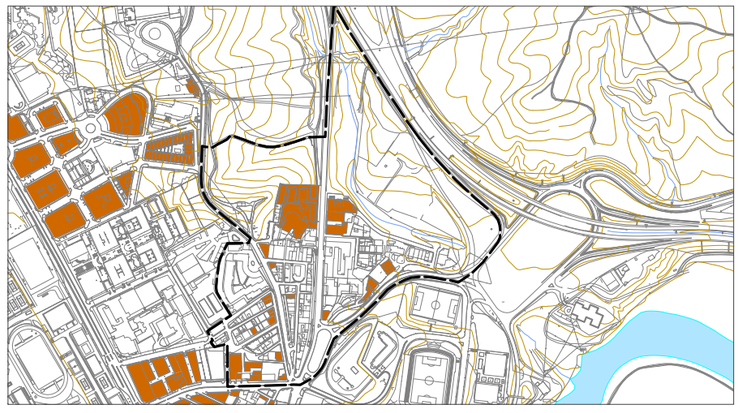
Usos dominantes

- Abandonado
- Comercial
- Equipamientos
- Industrial
- Otros usos
- Residencial
- Terciario - oficinas
- Zona verde



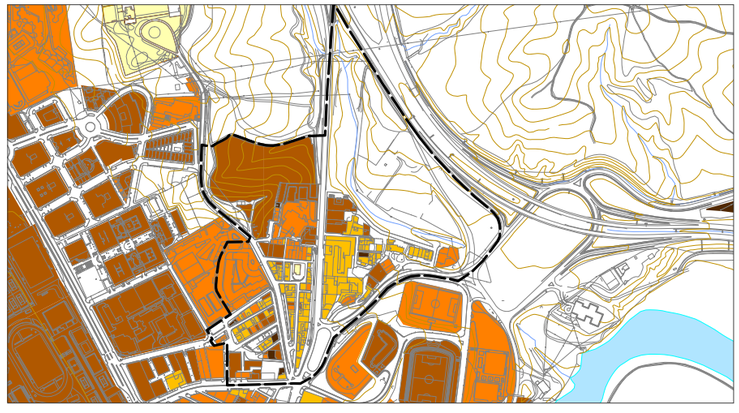
Morfología

- Casco tradicional
- Parques urbanos
- Solar
- Usos e instalaciones singulares



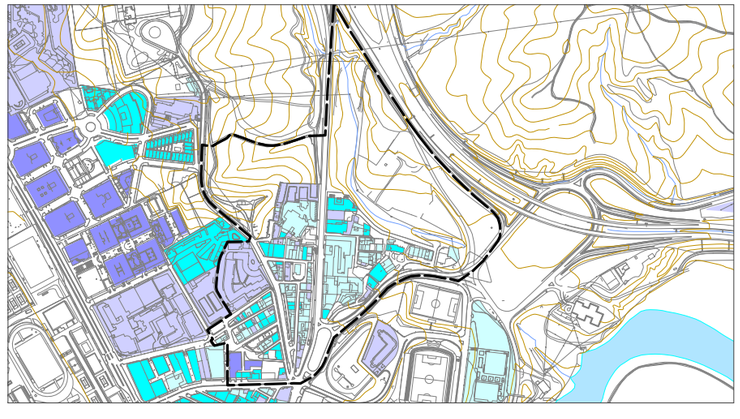
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



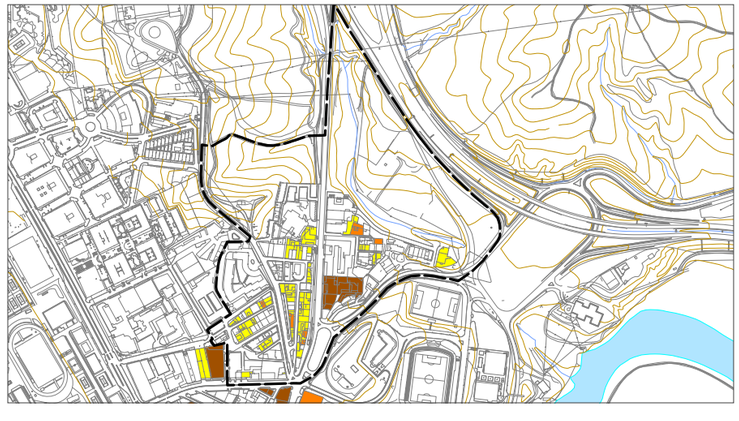
Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7+



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

11.7 Cuestiones a abordar por el Planeamiento

11.7.1 Posición respecto al entorno

Esta pequeña unidad se encuentra en la entrada principal al centro de Toledo, desde la carretera de Madrid. Se apoya en dos nodos de comunicación principales: La seudo-rotonda de intersección Avda. de Madrid – Avda. Gral. Villalba – Ctra. de Mocejón (o Avda. de Castilla-La Mancha), por una parte, y el *rotor* Oeste, gran nudo de la N-401 – CM-4001 – Avda. de Castilla-La Mancha.

Las conexiones exteriores del sector son, por lo tanto, múltiples en cuanto a las direcciones posibles, pero concentradas en lo dos nodos citados, debido al carácter en gran medida de "isla urbana" del mismo, carácter derivado de su enclaustramiento por la red viaria, la topografía y el suelo no urbanizable, que impide la prolongación o continuidad de los tejidos menudos y tortuosos que lo caracterizan, con su entorno.

En el sector convive su naturaleza suburbial tradicional, de modestas casitas bajas, con un cierto potencial de escaparate de entrada a Toledo, de cara a servicios para viajeros, automóvil, etc.

En este sector se presenta la oportunidad de conectar el rotor Este con el ensanche toledano, con rotonda intermedia sobre la Avda. de Madrid, proyecto contemplado desde hace tiempo por el Ayuntamiento, y que puede tener un muy positivo impacto en el tráfico de la ciudad, particularmente de las vías que confluyen hacia el casco, teniendo en cuenta que mucho tráfico perimetral, o externo a este, actualmente carece de vías alternativas para eludir los congestionados viales de borde del centro histórico.

11.7.2 Conexiones e integración interior

El ámbito delimitado está realmente formado por tres piezas, con rasgos morfológicos comunes, pero sin continuidad o hilazón entre las tramas urbanas correspondientes, tramas fraccionadas por dos ejes-barrera: La Avda. de Madrid, con intenso tráfico permanente; y el antiguo camino del Cementerio (Pº de S. Eugenio), con un desnivel insalvable hacia el Oeste.

Se puede afirmar que estas tres piezas están desconectadas, salvo en el vértice común en la glorieta citada (seudo-rotonda formada por Avda. de Madrid – Avda. Gral. Villalba – Ctra. de Mocejón), y que su conexión es además inviable dentro de unos supuestos de ordenación e intervención razonables, lo cual tampoco supone consecuencias urbanísticas especialmente graves, dada la escasa entidad que, en definitiva tiene el barrio en términos de población o suelo.

Por otra parte, existe una pieza importante de suelo vacante al Norte del sector Obras Públicas (zona del arroyo Aserradero), de suelo urbano, en el que se han realizado ya algunas propuestas de actuación, y que tiene unas características topográficas complejas, puesto que constituye una vaguada que desciende tanto desde el borde de Obras Públicas, de forma muy pronunciada, como desde la traza de la variante de la N-401, más suavemente.

11.7.3 Dotaciones y servicios urbanos

Dentro del sector no hay prácticamente dotaciones públicas, a excepción del Parque Forestal de San Antón y el Instituto de Educación Secundaria Azarquiel, sin embargo, sus escasas dimensiones, así como la proximidad a zonas con abundancia de las mismas (Salto de Caballo y Avda. de Europa, sobre todo) hacen que no se pueda plantear un problema grave de déficits.

11.7.4 Áreas con deficiencias particulares

Las barriadas de la Avda. Gral Villalba y de Obras Públicas (sector al Este de la Avda. de Madrid), constituyen los dos ámbitos con peores condiciones urbanísticas, tanto por la situación de la edificación como de los espacios libres y viales.

Pero mientras en Obras Públicas existe un PERI en ejecución, que debe resolver parte de los problemas de accesos y urbanización, en la zona de Gral. Villalba no se contempla por el momento ninguna actuación de saneamiento o mejora.

La glorieta deformada de entronque Avda. de Madrid – Avda. Gral. Villalba – Avda. Castilla-La Mancha (o ctra. de Mocejón), tiene un tratamiento duro, orientado a la fluidez del tráfico rodado, hostil al peatón, lo que, unido a la falta de una entrada digna al recinto recreativo/deportivo de Salto de Caballo en esta fachada, otorga una mala imagen como escena urbana a esta punto, que, por otra parte, dada su ubicación en una de las entradas de Madrid, tiene un impacto considerable.

La acertada eliminación del edificio semi-industrial (Palacio del Automóvil) existente hasta fechas recientes en la entrada a Salto de Caballo, posibilita abordar integralmente la remodelación de la este espacio, teniendo en cuenta no solamente criterios de circulación vehicular, sino también, o principalmente, de tipo paisajístico y de comodidad para los ciudadanos y el tráfico peatonal.

11.7.5 Valores a potenciar o recuperar

La barriada de San Antón (zona de la Ermita) tiene un trazado y fisonomía interesantes como núcleo periférico tradicional que debe conservarse, evitando que, por una normativa que incremente las alturas en exceso (al igual que sucede en otros barrios tradicionales de Toledo), se degrade irreversiblemente.

La actuación desarrollada en el sector más al Norte de esta barriada, a raíz del correspondiente PERI, constituye una ruptura brusca con la morfología del barrio, lo que no debería reproducirse en otros puntos del mismo.

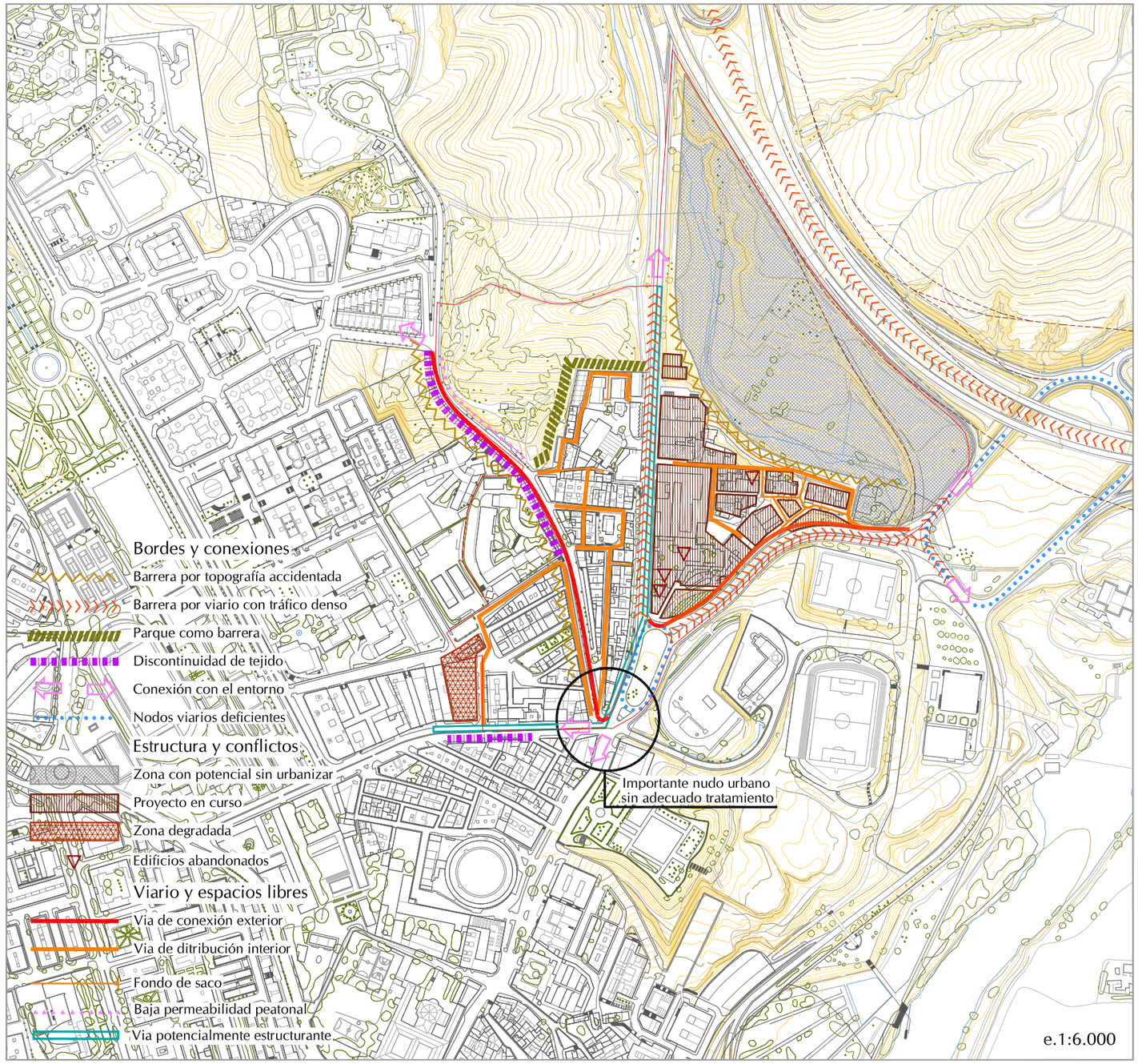
La zona del arroyo del Aserradero ofrece una buena oportunidad de unir con una vía rodada el rotor con la Avda. de Madrid, aproximadamente en el límite Norte del Parque Forestal de San Antón, proyecto que ya se ha contemplado con anterioridad en diversos planes o estudios municipales.

11.8 Avance de Propuestas

Completar la ejecución del PERI del sector de Obras Públicas.

Estudiar la ordenación del sector arroyo Aserradero con los objetivos de: Creación de una zona verde de protección de la vaguada y el cauce del arroyo; trazado de una vía de conexión entre el rotor y la Avda. de Madrid, con rotonda en esta, y prolongación hacia Avda. de Europa (probablemente en parte enterrada), por el borde Norte del Parque Forestal de San Antón.

Estudiar un plan de remodelación de la barriada de Gral. Villalba, con los objetivos de creación de una escena urbana más atractiva, aprovechando la posibilidad de eliminar alguna edificación en mal estado o abandonada; mantenimiento de la traza tradicional; mejora del remate en esquina sobre la rotonda, en conjunción con el proyecto de reforma de este nudo; mejorar el acceso viario desde Avda. de Europa a Gral. Villalba.





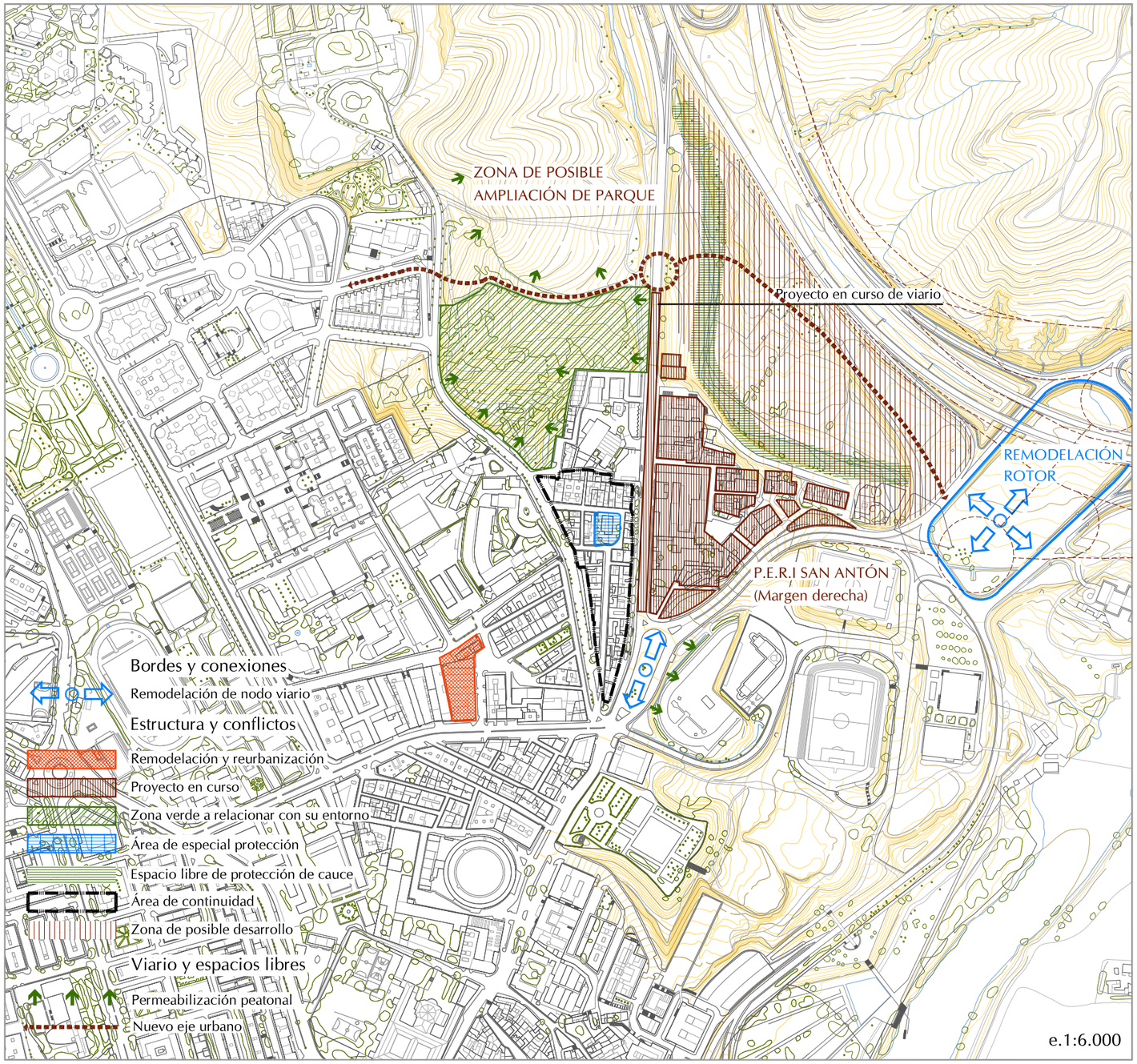
Usos del Suelo		Zonas Verdes	Zonas Verdes Vacantes	Equip. Sanitario	Equip. Deportivo	Equip. Educativo	Equip. Religioso	Equip. Cultural	Equip. Asistencial	Comercial	Terciario	Suelo Residencial	Suelo Residencial Vacante
Sup. (Ha)	(1)	4,02	-	-	-	1,26	0,03	-	0,01	0,52	0,66	-	0,06
	(2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

USOS DEL SUELO - (1) - Ejecutado. (2) - Pendiente de ejecución

Bordes y conexiones
Las conexiones exteriores del sector son limitadas a través nodos específicos, derivado de su encerramiento por la red viaria, la topografía y el suelo no urbanizable, que impide la prolongación o continuidad de los tejidos menudos y tortuosos que lo caracterizan, con su entorno.

Estructura y conflictos
Formado por tres piezas, con rasgos morfológicos comunes, pero sin continuidad o hilazón entre las tramas urbanas, tramas fraccionadas por ejes-barrera, su conexión es inviable dentro de unos supuestos de ordenación e intervención. Las barriadas de la Avda. Gral Villalba y de Obras Públicas, constituyen los ámbitos con peores condiciones urbanísticas, tanto por la situación de la edificación como de los espacios libres y viales.

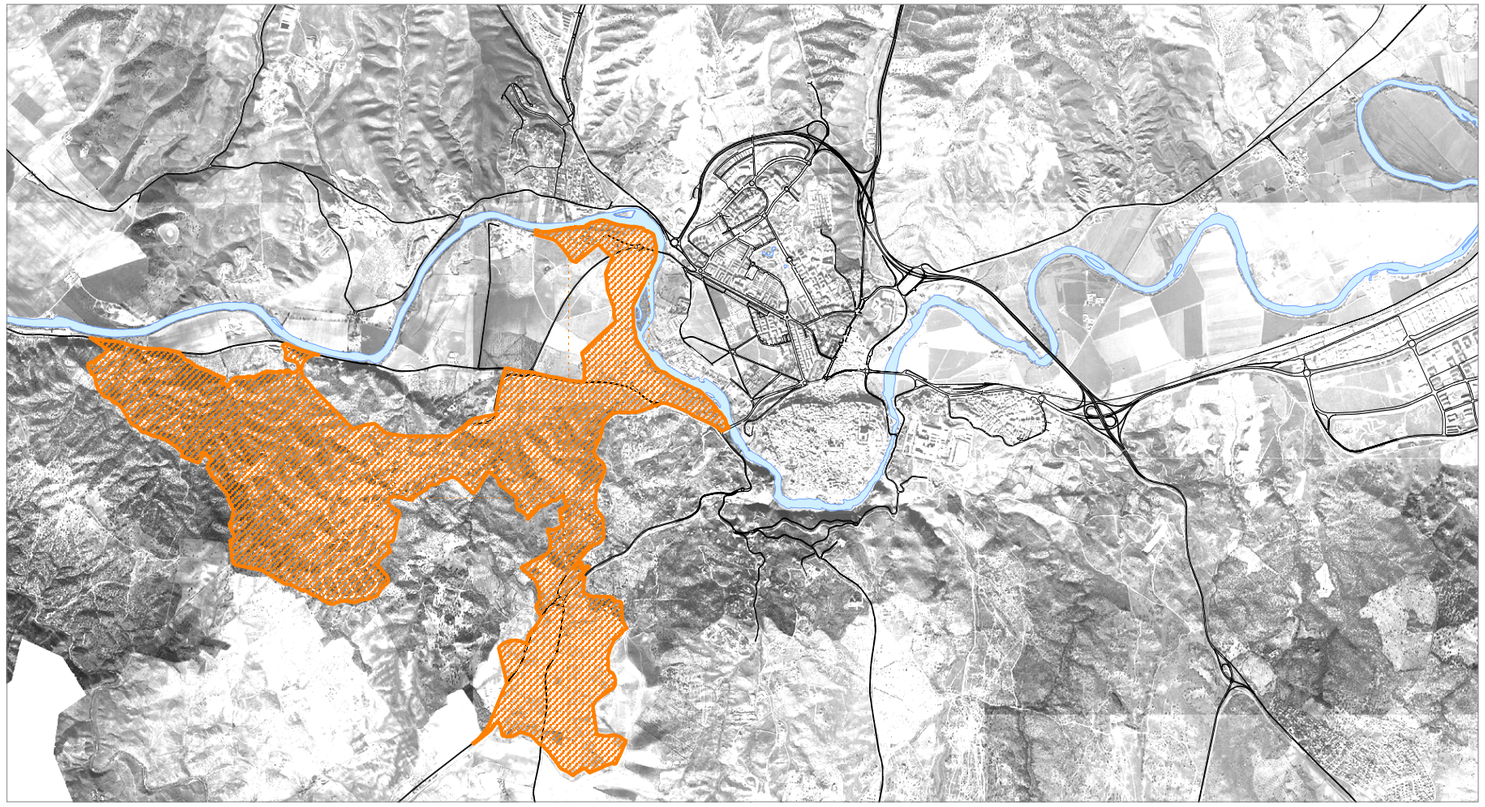
Viario y espacios libres
Dentro del sector no hay dotaciones públicas, su proximidad a zonas con abundancia de las mismas (Salto de Caballo y Avda. de Europa, sobre todo) hacen que no se pueda plantear un problema general de déficits.



AVANCE DE PROPUESTAS

Completar la ejecución del PERI del sector de Obras Públicas.
Estudiar la ordenación del sector arroyo Aserradero con los objetivos de: Creación de una zona verde de protección de la vaguada y el cauce del arroyo; trazado de una vía de conexión entre el rotor y la Avda. de Madrid, con rotonda en esta, y prolongación hacia Avda. de Europa (probablemente en parte enterrada), por el borde Norte del Parque Forestal de San Antón.

Estudiar un plan de remodelación de la barriada de Gral. Villalba, con los objetivos de creación de una escena urbana más atractiva, aprovechando la posibilidad de eliminar alguna edificación en mal estado o abandonada; mantenimiento de la traza tradicional; mejora del remate en esquina sobre la rotonda, en conjunción con el proyecto de reforma de este nudo; mejorar el acceso viario desde Avda. de Europa a Gral. Villalba.



12 LADERA SUROESTE

12.1 Descripción general

Esta unidad comprende una gran extensión de suelos que, aún siendo muy heterogéneos en su actual uso y características geomorfológicas, sin embargo comparten como rasgo común el tener un cierto destino urbano, sin tener carácter propiamente de ciudad.

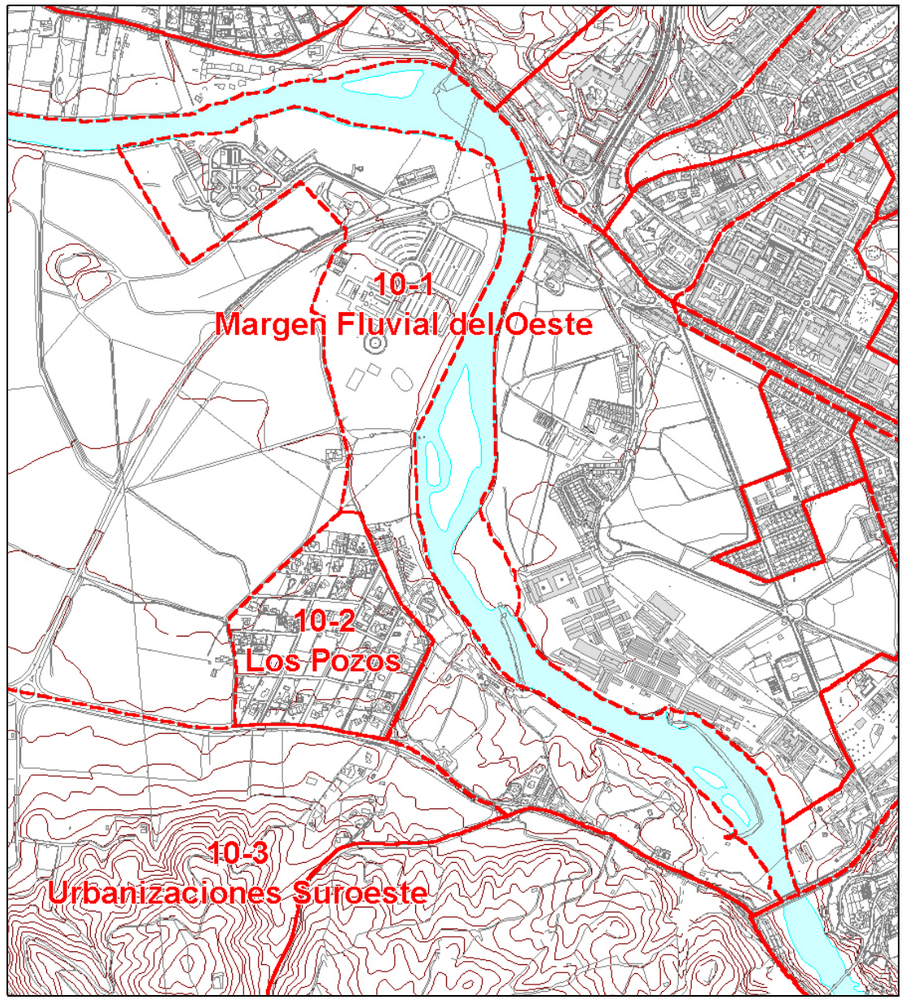
12.2 Áreas homogéneas

Se pueden distinguir dos sectores: Por una parte La Peraleda, incluyendo la margen Oeste del Tajo hasta el Puente de la Cava; y por otra las extensas urbanizaciones unifamiliares de baja densidad del Suroeste. El límite que separa ambas es la carretera C-502 (también denominada CM-4000), a la Puebla de Montalbán, que coincide aproximadamente con el brusco cambio topográfico entre la vega fluvial, al Norte de dicha carretera (la zona denominada genéricamente Peraleda), y las pendientes de ascenso a la llamada "meseta cristalina" (o también "Plataforma de Toledo"), antesala de los Montes de Toledo.

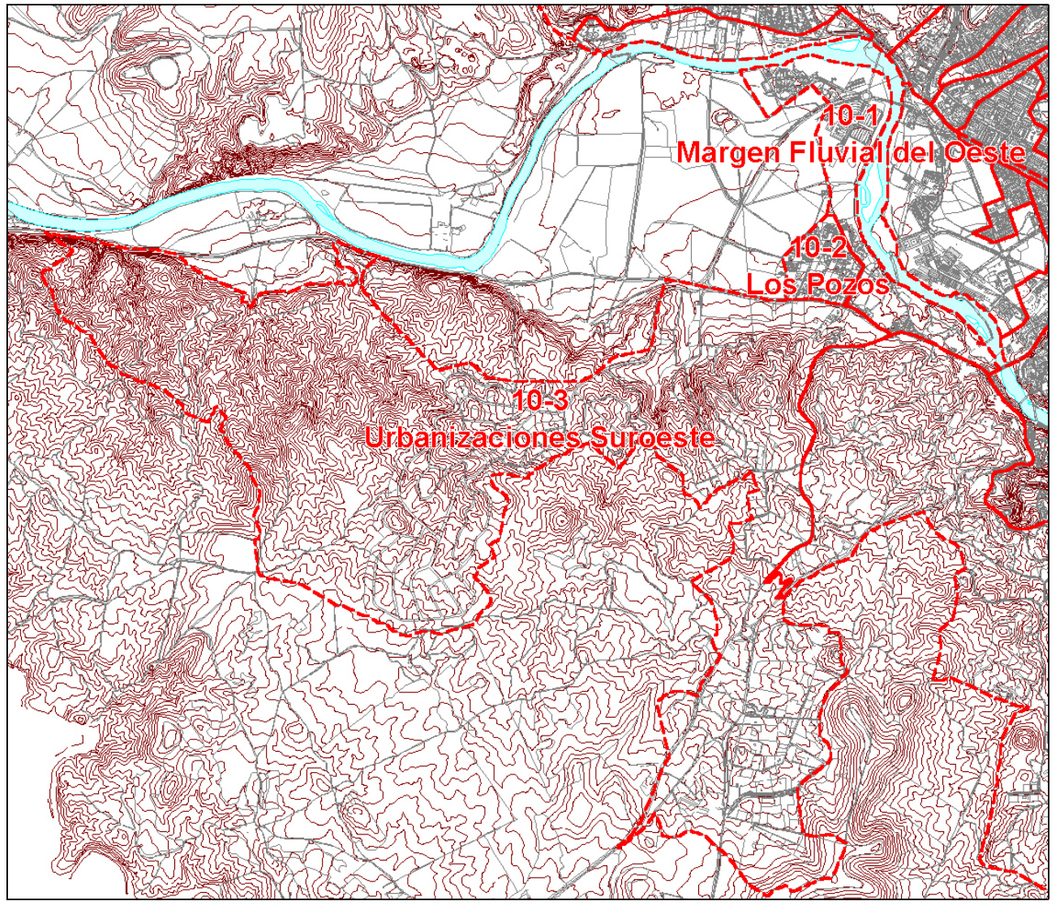
En suma, las áreas homogéneas estarían constituidas por las siguientes piezas:

- Margen fluvial del Oeste, que se desarrolla, de Sur a Norte, desde el Puente de la Cava al Hospital de Parapléjicos,
- Urbanización unifamiliar "Los Pozos", separada del resto de unidades,
- Urbanizaciones extensivas de la ladera Suroeste.

12.3 Esquemas gráfico



ANÁLISIS



12.4 Cuadros resumen de características

Cuadro A.10: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Margen fluvial Oeste			•		•		●	
Los Pozos				•		■		
Urbanizaciones						●	●	

Cuadro B.10: Tipo-morfologías

Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto residencial	Manzana cerrada con patio de m.	Arrabal y núcleo rural	Extensión de casco	Unifamiliar adosada	Unifamiliar aislada extensiva	Edificación singular terciaria	Polígono Industrial	Parques y espacios libres
Margen fluvial Oeste			•				●		•
Los Pozos						■			
Urbanizaciones						■			

Cuadro C.10: Usos del suelo y la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Residencial	Comercial	Industrial	Terciario – Oficinas	Terciario – Institucional	Dotacional e infraestructuras	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
Margen fluvial Oeste		•				■		•
Los Pozos	■							
Urbanizaciones	■							●

Cuadro D.10: Número de plantas

Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
Margen fluvial Oeste	•			•		
Los Pozos		■				
Urbanizaciones	●	■				

12.5 Descripción detallada

12.5.1 La Peraleda

En cuanto a la zona de la Peraleda, si bien se halla en su mayoría no ocupada por usos urbanos, ha venido siendo invadida por diferentes actividades o instalaciones, sobre todo en la franja más próxima al río (y por lo tanto, a la ciudad), colgadas de las carreteras que la atraviesan, la ya citada C-502, que bordea La Peraleda por el Sur, y la Carretera de La Peraleda (o Variante de la CM-4000).

Las actividades e instalaciones existentes son: Hospital Nacional de Parapléjicos, importante dotación de reconocido prestigio; Recinto Ferial, básicamente terrenos acondicionados para la instalación de carpas, casetas, etc.; urbanización unifamiliar de baja densidad El Olivar de Los Pozos, al Norte de la C-502, de muy inferior extensión que las urbanizaciones situadas al sur de esta; Barrio de la Olivilla, parte de mínimo núcleo rural y promoción de vivienda unifamiliar adosada, también al norte de la misma carretera, junto a Polvorines. Y otras instalaciones de carácter aún menos urbano: El Cigarral y Ermita del Ángel (complejo hostelero); Los Polvorines, finca vinculada a la antigua Fábrica de Armas.

Son terrenos, como corresponde a su carácter de vega en meandro fluvial, en general llanos y, los no ocupados por las actividades reseñadas, cultivados.

12.5.2 Urbanizaciones del Sur de la C-502

Se encuentran aquí varias urbanizaciones de baja densidad (San Bermardo, Los Pozos, Unidad Suroeste, etc.), de carácter exrtensivo y trazados sinuosos, carentes de vocación urbana, y conectados al sistema urbano de Toledo a través de la red de carreteras. En general, dada la dimensión de las parcelas (por encima de los 2.500 m^2 de promedio), son urbanizaciones dirigidas a un segmento social de poder adquisitivo alto, con edificación aislada e individualizada (es decir, no se vende la promoción de la urbanización no desarrolla las viviendas, sino únicamente las parcelas urbanizadas).

12.6 Planeamiento vigente

La Unidad Urbanística nº10 – Ladera Oeste contiene unidades de Suelo Urbano, de Suelo Urbanizable no Programado y Suelo no Urbanizable de Especial Protección. En las primeras se aplicarán las siguientes ordenanzas definidas en el Plan General de Ordenación Municipal:

- Ordenanza nº10, de vivienda unifamiliar aislada, en las unidades nº8 El Sapo y nº9 Los Pozos.
- Ordenanza nº17, dotacional, en las clases:

  A: Sistemas de espacios libres de dominio y uso públiso.

  B: Centros culturales y docentes.

  C: Servicios de interés público y social.
- Ordenanza nº18, de zona especial, en clase G: Camping.

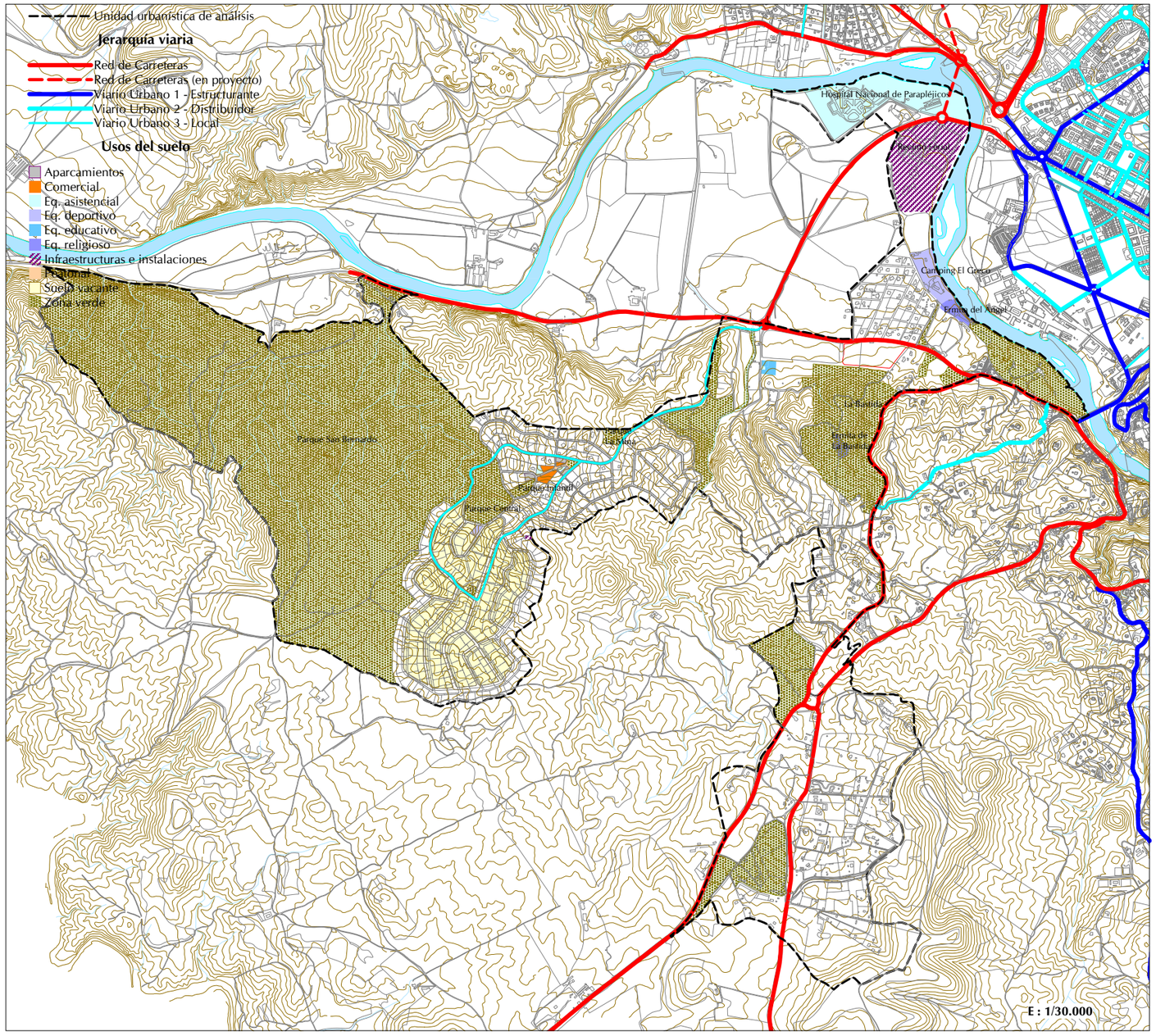
En cuanto al Suelo Urbanizable no Programado, en la Unidad nº28-San Bernardo, se han desarrollado dos Programas de Actuación Urbanizadora, el P.A.U.28-A, con A.D. 24.XI.89 y el P.A.U.28-B, con A.D. 17.XII.91; en la Unidad nº33-La Bastida se ha desarrollado el P.A.U.33, con A.D. 12.VI.92. Serán las ordenanzas de estas figuras las que se apliquen en sus respectivos ámbitos.

UU - 10

ANÁLISIS PLANO 1

LADERA SUROESTE

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



CARACTERÍSTICAS

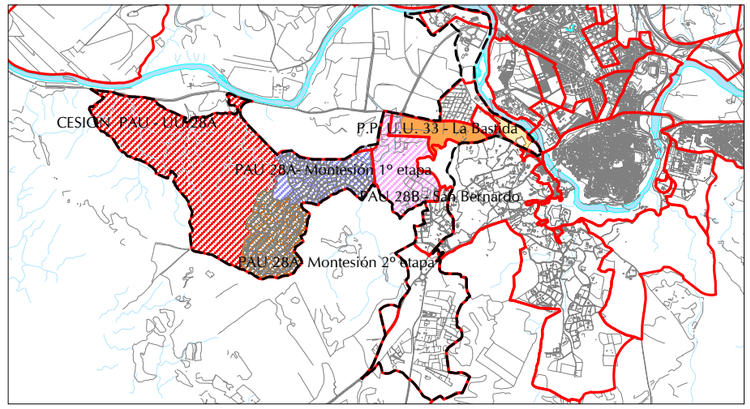
Superficie unidad	976,38 Has
Número de viviendas (01)	349
Población (98)	580

Unidades urbanísticas PG-86

Unidad urbanística de análisis

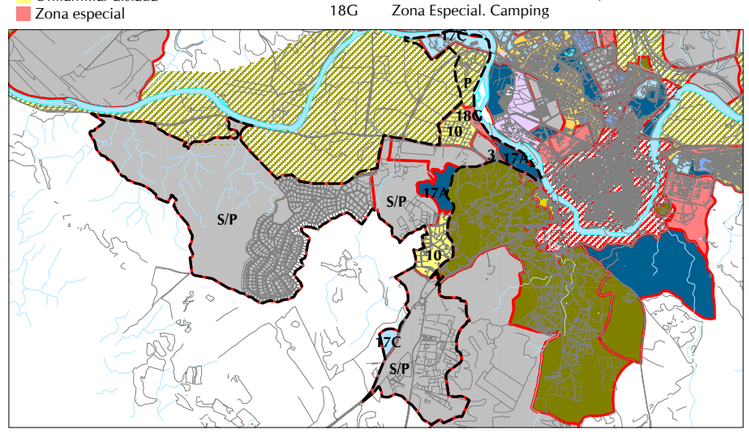
Planeamiento de desarrollo

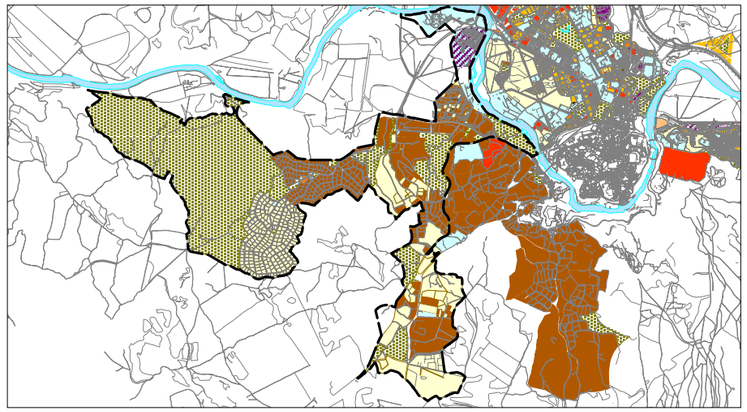
- Cesión PAU - UU.28A
- Mod. Puntual Nº 20 - Vega Baja
- P.P. U.U. 33 - La Bastida
- PAU 28A- Montesión 1º etapa
- PAU 28A- Montesión 2º etapa
- PAU 28B - San Bernardo



Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

Área de especial protección	P	Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido
Dotacional - Espacios libres	17A	Dotaciones. Sistema de espacios libres de dominio y uso público
Dotacional - Servicios	17B	Dotaciones. Servicios de interés público y social
Según Planeamiento	S/P	Según Planeamiento
Unifamiliar aislada	10	Vivienda unifamiliar. Grado 3º y 4º
Zona especial	18G	Zona Especial. Camping

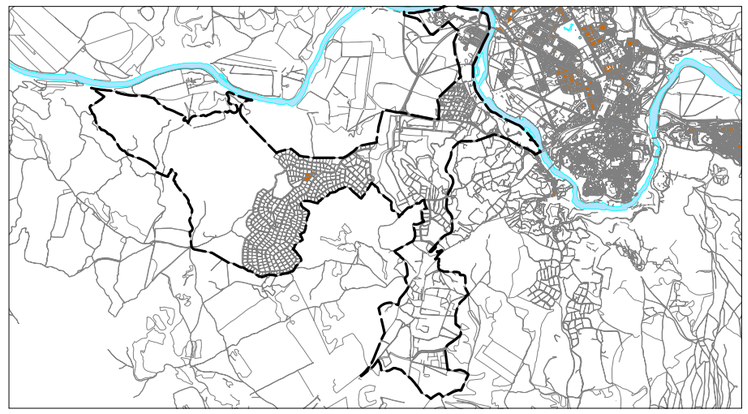




Unidad urbanística de análisis

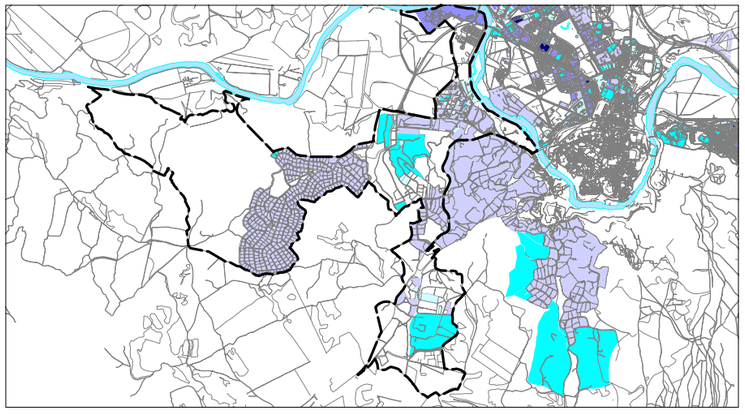
Usos dominantes

- Equipamientos
- Infraestructuras e instalaciones
- Residencial unifamiliar
- Suelo vacante
- Zona verde



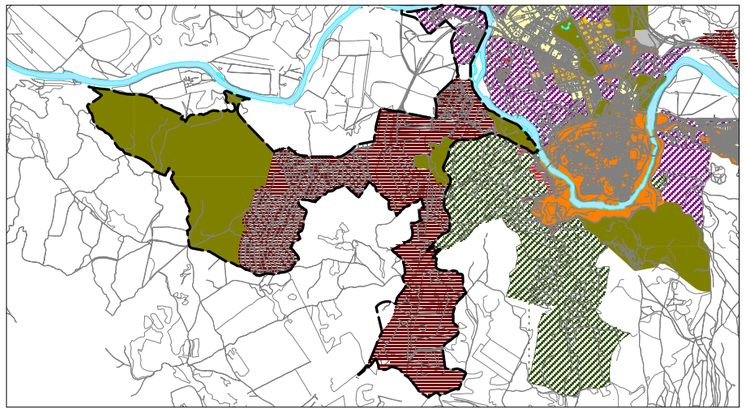
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



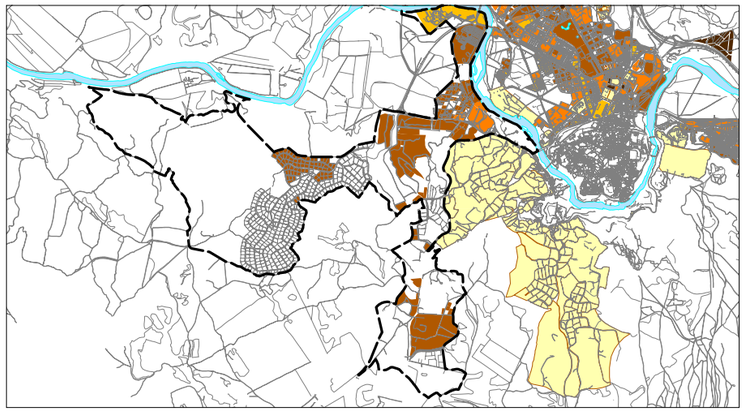
Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7 +



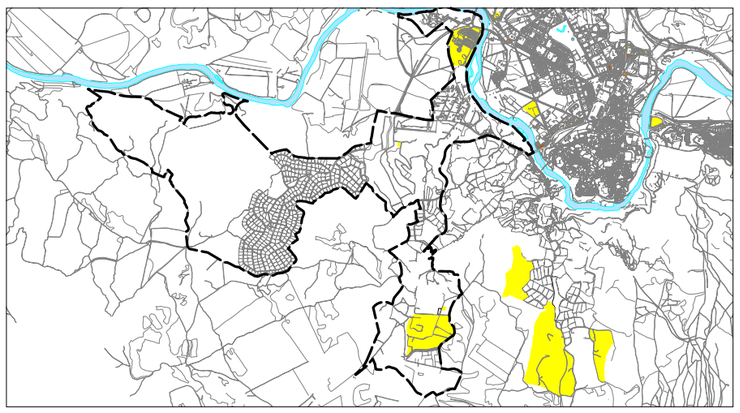
Morfología

- Parques urbanos
- Usos e instalaciones singulares
- Vivienda unifamiliar aislada



Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

12.7 Síntesis de diagnóstico y propuestas

12.7.1 Posición respecto al entorno

El sector de La Peraleda ocupa una posición de expansión natural de la ciudad, dadas sus condiciones de proximidad, topografía, y carencia de barreras urbanísticas de importancia, aunque hasta la fecha su ocupación ha consistido con instalaciones de carácter excepcional, como se ha señalado. Probablemente el no desarrollo del sector de la Vega Baja, al Este del río, ha retrasado la presión sobre Peraleda, entre otras cosas porque ello ha conllevado la congelación de cualquier mejora de los accesos a Peraleda desde la ciudad, accesos que, actualmente, se limitan al puente del mismo nombre, conexión a la variante de la ctra. C-502, y, más indirectamente, por el Sur, mediante la misma carretera en su trazado tradicional, conectando a la ciudad a través del Puente de la Cava.

En cuanto a las urbanizaciones de la ladera Suroeste, tal como se ha señalado no están realmente integradas en el sistema urbano, asemejándose en el estilo de vida que representa, más al modelo de gran hacienda rústica tradicional (*Cigarrales*), que al de la ciudad.

12.7.2 Valoración urbanística

Este sector debe analizarse desde el punto de vista territorial y del medio físico en el que se asienta la ciudad:

- En lo relativo a La Peraleda, en una perspectiva de demanda de nuevos suelos urbanizables en el municipio, esta sería una de las opciones a considerar, dadas las ventajas señaladas en cuanto a localización y condiciones topográficas. Frente a estas ventajas, la posible incorporación de parte de estos suelos al proceso urbanizador implica la pérdida de suelo agrícola y, lógicamente, la transformación de parte de las actuales unidades medioambientales.

  Para valorar estas ventajas e inconvenientes, hay que tener en cuenta que, en todo caso, la transformación del suelo por medio de la urbanización implica generalmente la destrucción de algún ecosistema previo de algún valor ambiental. Concretamente, en el caso de Toledo, esto es inevitable, dada la alta calidad medioambiental de su entorno.

  En este caso, se pueden plantear, de entrada, las siguientes cuestiones:

  → Completar la recuperación de la margen Oeste del río Tajo en La Peraleda con destino a espacios libres de ribera (parque fluvial) y dotaciones, incluyendo todo el arco desde el Hospital de Parapléjicos a Polvorines (ya calificado como parque y dotacional a través de la M.P. nº 20 del PG).

  → Mejorar la conexión entre ambas márgenes del río en una estrategia de incorporación del cauce de este a la ciudad.

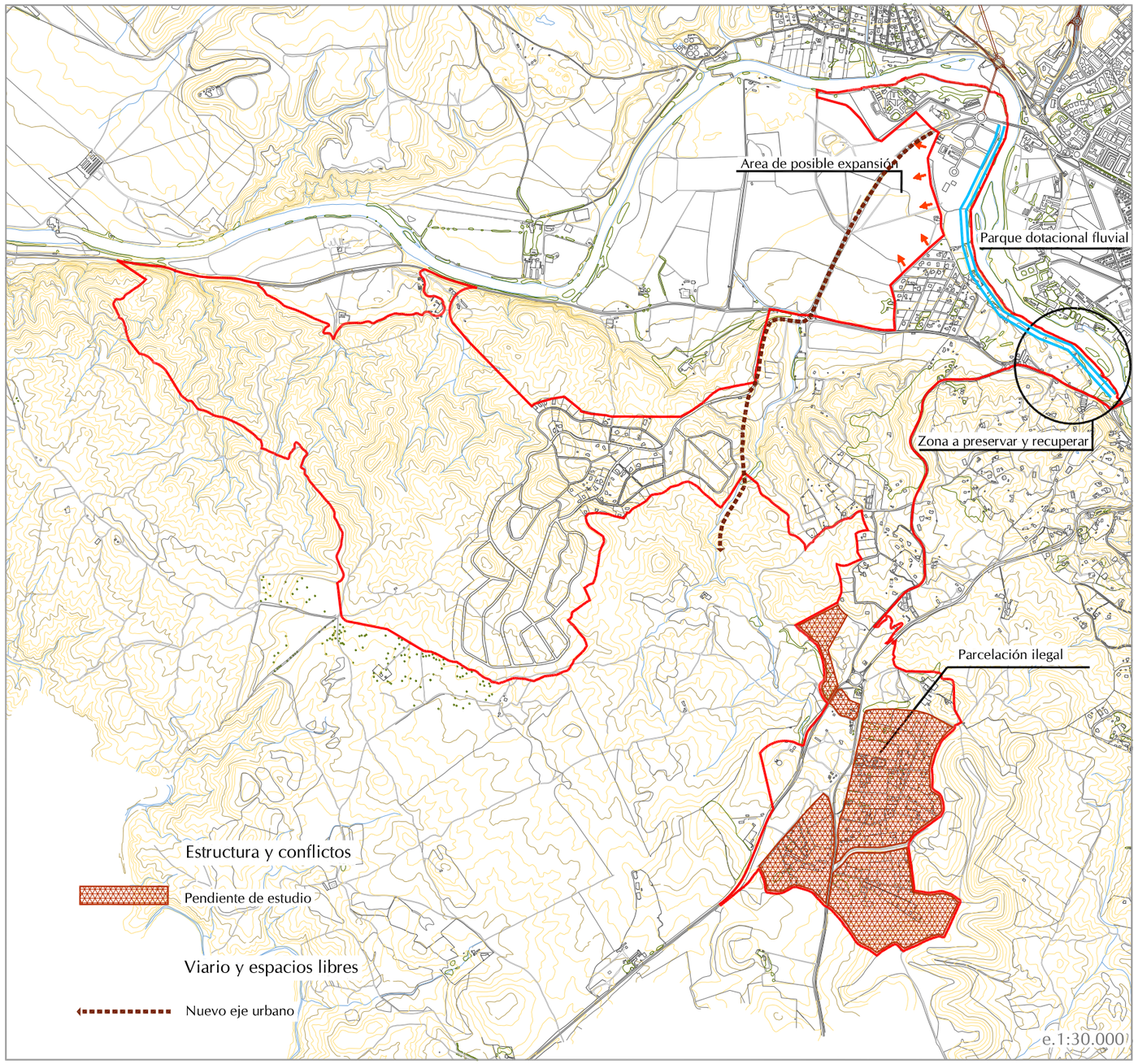
  → Preservar y poner en valor los espacios naturales existentes en el río, fundamentalmente las islas y las riberas, como ecosistemas de alto valor e interés naturalístico.

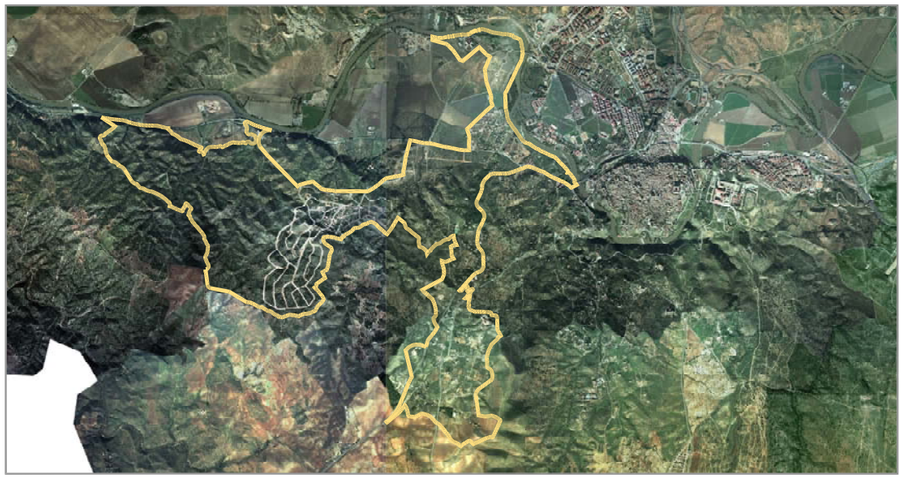
  → Plantear la posibilidad de incorporar parte de los terrenos interiores de La Peraleda, en torno a la carretera del mismo nombre (conexión a la C-502) que articula este territorio, al proceso urbanizador de cara a cubrir parte de las necesidades futuras de suelo urbanizable.

- Respecto a las urbanizaciones del Sur, cabe únicamente señalar que, por una parte, los suelos ya calificados residenciales son amplios, en gran medida aún no ocupados, lo que implica que existe una oferta potencial disponible para este mercado.

  Y por otra parte, si bien responden a una demanda real, aunque minoritaria, dado el alto segmento económico a que va dirigido, debe considerarse una situación excepcional, no reproducible ni, en principio, ampliable, puesto que su extensión sería insostenible en términos de suelo necesario, infraestructuras, etc.

  Por último, respecto a las amplias zonas verdes o forestales públicas que se han cedido (o deben cederse) en este sector, de acuerdo al planeamiento, se debe realizar un estudio de cara a su puesta en uso y aprovechamiento por la población, teniendo en cuenta que en la actualidad pueden considerarse prácticamente desaprovechados.



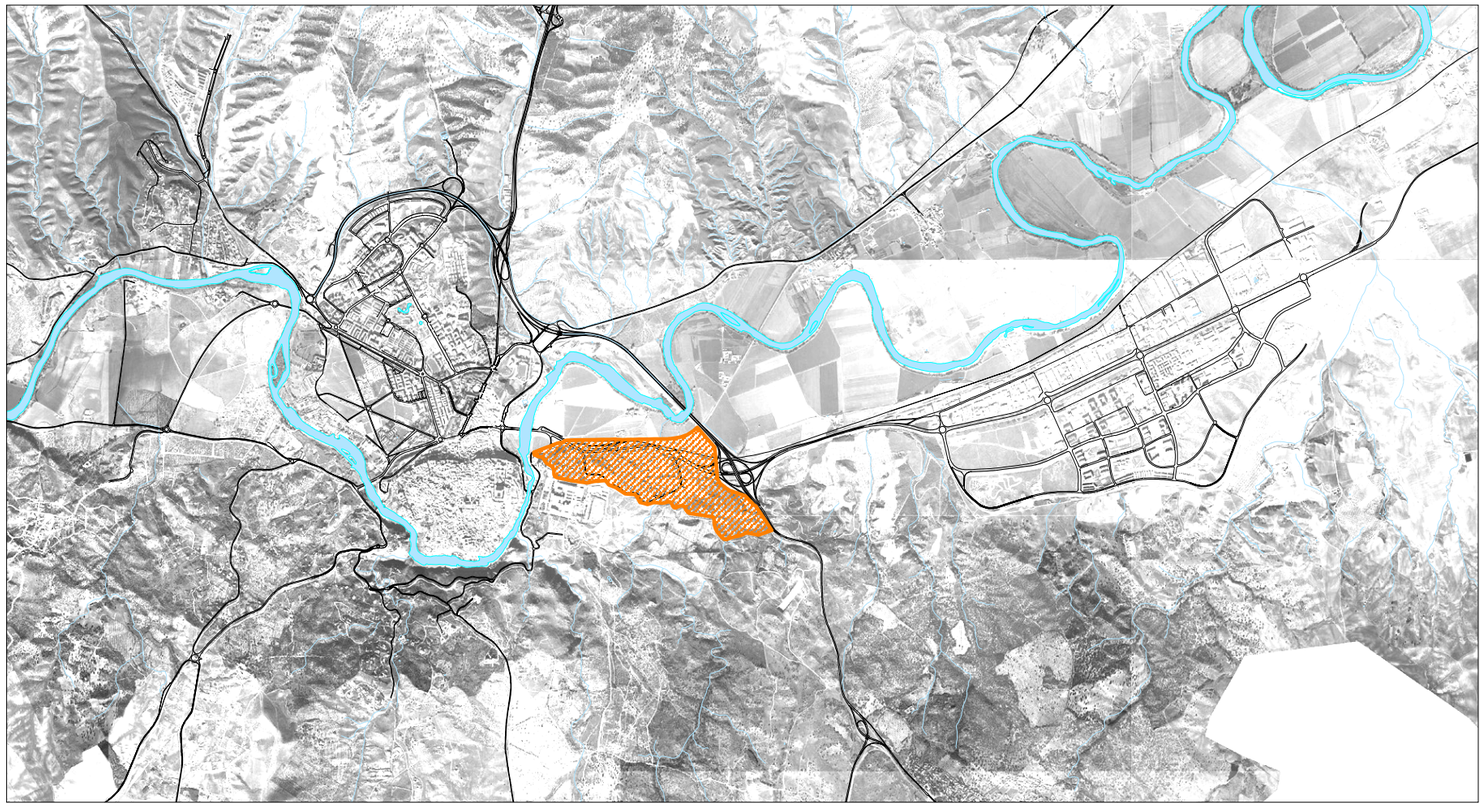


Peraleda y arco fluvial:

- Completar la recuperación de la margen Oeste del río Tajo con destino a espacios libres de ribera (parque fluvial) y dotaciones, completando el arco desde el Hospital de Parapléjicos a Polvorines (ya calificado como parque y dotacional a través de la M.P. nº 20 del PG).
- Mejorar la conexión entre ambas márgenes del río en una estrategia de integración de este en la ciudad.
- Preservar y poner en valor los espacios naturales existentes en el río, fundamentalmente las islas y las riberas, como ecosistemas de alto valor e interés naturalístico.
- Plantear la posibilidad de incorporar parte de los terrenos interiores de La Peraleda al proceso urbanizador de cara a cubrir parte de las necesidades futuras de suelo urbanizable.

Urbanizaciones de la ladera Suroeste:

Los suelos ya calificados residenciales, en gran medida aún no ocupados, constituyen una amplia oferta potencial disponible para este mercado.
La tipología residencial a la que corresponden debe considerarse una situación excepcional, no reproducible ni, en principio, ampliable.
Las amplias zonas verdes o forestales públicas, que se han cedido (o deben cederse) en este sector, de acuerdo al planeamiento, deben ser objeto de un plan específico de puesta en uso y aprovechamiento por la población.



13 SANTA BÁRBARA

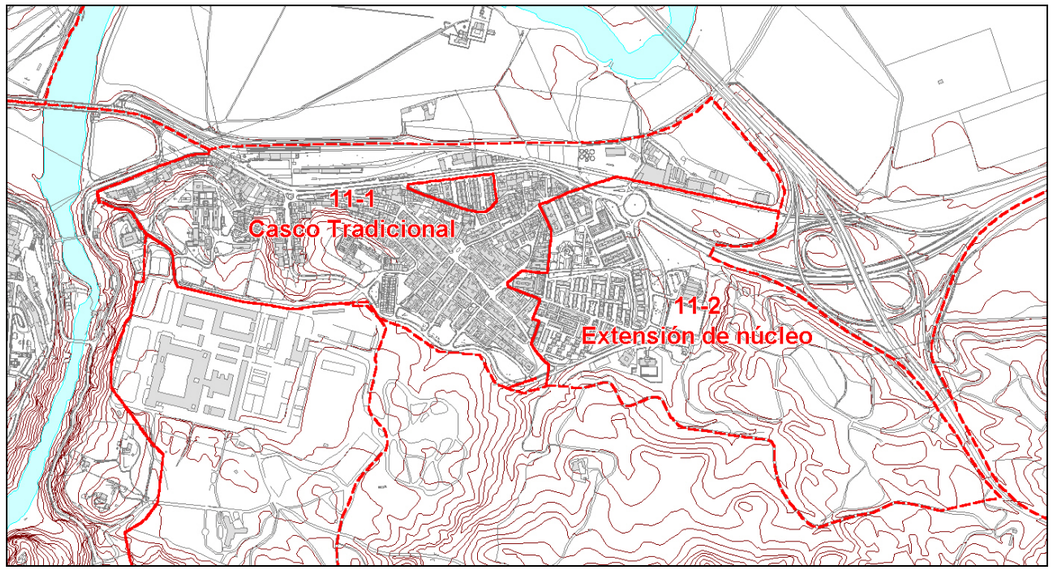
13.1 Descripción general

Esta unidad de análisis y diagnóstico se localiza en la zona oeste de la ciudad de Toledo, separada del núcleo central por el cauce del río Tajo, como núcleo tradicionalmente autónomo ligado a la presencia de la Estación del Ferrocarril que recibe el mismo nombre. El barrio queda constreñido en su expansión potencial por barreras como la vía del ferrocarril y la carretera N-400 (Toledo-Aranjuez), en todo su costado Norte. Esta última arteria, aunque en su travesía por Sta. Bárbara se denomina Paseo de la Rosa, realmente constituye un híbrido de calle y carretera, puesto que, al no existir vía alternativa entre Azarquiel y el Polígono, está obligada a mantener el carácter de carretera. Al Sur el barrio queda limitado por las instalaciones militares de la Academia y terrenos vinculados a esta. Al Oeste el límite natural es el ya mencionado del río, además de los escarpes del terreno que rodean a la Academia y al castillo de San Servando, quedando únicamente el sentido Este para su crecimiento, como así ha sido con las nuevas urbanizaciones, si bien actualmente queda poco margen de expansión porque los suelos no ocupados por edificación tienen unas pendientes muy pronunciadas, y además están destinados a parque forestal público (Parque de La Fuente del Moro).

13.2 Áreas homogéneas

Atendiendo a los tejidos urbanos y periodo histórico de desarrollo, se pueden establecer dos subunidades: Núcleo tradicional de Sta. Bárbara y Extensión del núcleo

13.3 Esquema gráfico



13.4 Cuadros resumen de características

Cuadro A.11: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Núcleo Tradicional		■	●	●	•			
Extensión del núcleo		●	●	●	•	●	•	

Cuadro B.11: Tipo-morfologías

Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto residencial	Manzana cerrada con patio de m.	Arrabal y núcleo rural	Extensión de casco	Unifamiliar adosada	Colonia unifamiliar popular	Edificación singular terciaria	Polígono Industrial	Parques y espacios libres
Núcleo Tradicional				■		•	●		
Extensión del núcleo	■						●		●

Cuadro C.11: Usos del suelo y la edificación								
Zona / Subunidad de análisis	Residencial	Comercial	Industrial	Terciario - Oficinas	Terciario – Institucional	Dotacional e infraestructuras	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
Núcleo Tradicional	■					●		•
Extensión núcleo	■					●		●

Cuadro D.11: Número de plantas						
Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
Núcleo Tradicional	●	●	■			
Extensión del núcleo	•		•	■		•

13.5 Descripción detallada

13.5.1 Núcleo tradicional

El núcleo central de Santa Bárbara corresponde a un tejido de casco relativamente evolucionado respecto al típico núcleo rural, por presentar una mayor regularidad/ortogonalidad del manzanario y parcelario. Es un trazado propio de las extensiones periféricas de la primera mitad del siglo XX, en cascos suburbanos, vinculados al desarrollo de actividades industriales mucho más que a las agropecuarias, lo que se refleja igualmente en el tipo habitacional, con vivienda unifamiliar entre medianeras, carente ya de los espacios característicos del núcleo rural destinados a grandes patios, corrales o graneros, lo que se traduce también, lógicamente en un aprovechamiento más denso del suelo, con una parcelación no solo más regular sino también más menuda. Son manzanas característicamente estrechas y alargadas (fondo entre 20 y 35 m), sin patio común, fragmentadas en parcelas en torno a los 150/250 m^2 de superficie.

No obstante, en algunas zonas el trazado resulta más sinuoso y quebrado, a causa de la topografía, lo que es el caso por ejemplo del desarrollo lineal al pie del cerro de San Servando, y en las calles que bordean este núcleo por el norte, en torno a la plaza de la Iglesia y de Dos Hermanos.

El sector ha estado sujeto en los últimos años a un intenso proceso de renovación, favorecido sin duda por una normativa urbanística que permite incrementar notablemente las alturas, aún manteniendo las alineaciones, lo que da como resultado un efecto de estrechamiento aparente del viario, cuyo ancho mantenía una escala adecuada con edificios de 1 ó 2 alturas, pero que resulta insuficiente para 4 plantas, que es la altura habitual en la edificación que sustituye a aquella, acompañado de la lógica congestión del tráfico, y de la ocupación de los viales como aparcamientos. Además de la negativa imagen que transmite la ruptura de la regularidad volumétrica resultante.

En consecuencia, conviven en esta zona edificaciones de los años 40 y 50, que corresponden al núcleo originario, junto a la edificación posterior resultado del proceso de renovación iniciado en los 60 y 70. Y existe, como caso aislado, una colonia unifamiliar de tipo poblado obrero, con casitas de 1 planta en parcelas de unos 120 m^2, de los años 40/50 (en la Ronda de los Estudios).

Respecto a los usos, hay un predominio claro del residencial, y tan sólo en las vías principales, tales como la Avenida de Santa Bárbara, se complementa con usos como el comercial, oficinas, dotacional, etc. El comercio es de pequeño tamaño, destinado al consumo cotidiano.

En otros usos se pueden mencionar algunos casos concretos: Centro de salud de Santa Bárbara, en la calle de los Espaderos; y Hospital Provincial de la Milagrosa, aunque este, por su dimensión, importancia y localización, en lo alto del cerro, no puede considerarse un equipamiento local, ni forma parte de la estructura urbana del barrio. Otros usos puntuales son el asistencial, en la calle de Cabrahigos, el educativo en el Paseo de la Rosa y en la Ronda del Arroyo/Travesía del Puerto (Colegio Público Ángel del Alcázar).

Además, dentro de la subunidad existe una franja de naves industriales, depósito de combustible (CAMPSA) e instalaciones ligadas a la Estación de FC, al Norte de la vía. En general tales instalaciones y actividades carecen de un dinamismo y vigencia significativos, constituyendo más bien un residuo del pasado. Y han supuesto tradicionalmente, junto con la propia Estación, una suerte de barrera, en este caso ambientalmente negativa, entre el núcleo de Sta. Bárbara y las vegas y ribera del Tajo.

Hay una carencia, dentro de la subunidad, de espacios libres, puesto que solo tienen esta función algunas pequeñas plazuelas, como la Plaza de Santa Bárbara, o la de los Toreros, mientras que otros teóricos parques, a lo largo de Cabrahigos, y en las laderas que rodean al Colegio antes citado, al Hospital y al camino de Cabrahigos (límite de la Academia Militar), no se encuentran en realidad acondicionados para el uso público como parques.

Finalmente, en lo que se refiere a problemas de estructura urbana, junto al efecto de congestión del viario provocado por la renovación/densificación en curso, hay que citar la discontinuidades y rupturas entre piezas que se dan sobre todo en el borde norte de la subunidad que ya se ha citado, sobre todo por los fuertes desniveles existentes, y al hecho de que las nuevas promociones, concretamente la situada al otro lado de la calle Ferrocarril, que se incluye en la siguiente subunidad, se ha organizado renunciando aparentemente a continuar o conectar con el antiguo barrio situado a su espalda, con lo que se genera un juego laberíntico de viales cortados y fondos de saco.

13.5.2 Extensión del núcleo

Esta subunidad se desarrolla fundamentalmente desde el núcleo hacia el Este, salvo el enclave antes citado, situado al norte del casco, separado de este por la calle del Ferrocarril.

Se aprecia desde el propio plano la diferencia tipo-morfológica de esta subunidad respecto a la anterior, siendo en esta dominante el bloque abierto residencial de 5 ó 6 plantas, en la mayoría de los casos de crujía simple entre 8 y 10 m, aunque también se dan los de doble crujía y unos 18/20 m de fondo. Este último es el caso también de la promoción de bloques situada como enclave separado de esta subunidad en el norte del casco, con trazado en forma de

peine saliendo del Paseo de la Rosa, y delimitado al Sur por la calle Ferrocarril, a la que no se accede vehicularmente. La relativa densidad de ocupación del suelo por la edificación impide la creación de espacios libres entre bloques de suficiente amplitud y dimensión, siendo, por el contrario, en la mayoría de los casos, aparcamientos o pequeños jardines ornamentales.

Existe una promoción, en el borde Este del área residencial, que corresponde a una tipología diferente: Se trata de 4 torres de 10 alturas, de planta semicuadrada (17 por 23 m aproximadamente).

La antigüedad de la edificación también varía desde los años 50 y 60, con viviendas de Protección Oficial, de calidad media/baja, hasta los 70, década a la que corresponden las torres de 10 plantas citadas, no existiendo apenas edificios posteriores.

Aún cuando el uso dominante es el residencial, hay una fuerte presencia del comercial en bajos, pues la mayor parte de los bloques tienen este destino en planta baja. Pero en lo que destaca esta subunidad es en los usos dotacionales y de espacios libres públicos, pudiendo decirse que de hecho se ha desarrollado en la misma una amplia oferta dotacional para resolver las necesidades del conjunto del núcleo de Sta. Bárbara, en particular del casco tradicional, que, como se ha señalado, es deficitario. Concretamente se pueden enumerar los siguientes equipamientos y parques: En la amplia zona dotacional del Este, al pie del parque forestal de la Fuente del Moro ya citado, se encuentran el Pabellón Polideportivo, el Campo de Fútbol, la Piscina Municipal, Colegio Público e Instituto ESO, todos ellos en la margen derecha de la Avda. de Sta. Bárbara, y separados de estas por jardines. En la margen opuesta de dicha avenida está el Centro de Atención a la Infancia, y, dentro del barrio, el Parque de la Vigueta.

13.6 Planeamiento vigente

En la Unidad Urbanística nº11 – Santa Bárbara, se aplican las siguientes ordenanzas definidas por el Plan General de Ordenación Municipal, según se indica en los planos adjuntos:

- Ordenanza nº7, que permite una tipología edificatoria de manzana cerrada, bloque abierto y vivienda unifamiliar.

- Ordenanza nº14, industrias tipo.

- Ordenanza nº17, dotacional, en las clases:

  A: Sistemas de espacios libres de dominio y uso público.

  B: Centros culturales y docentes.

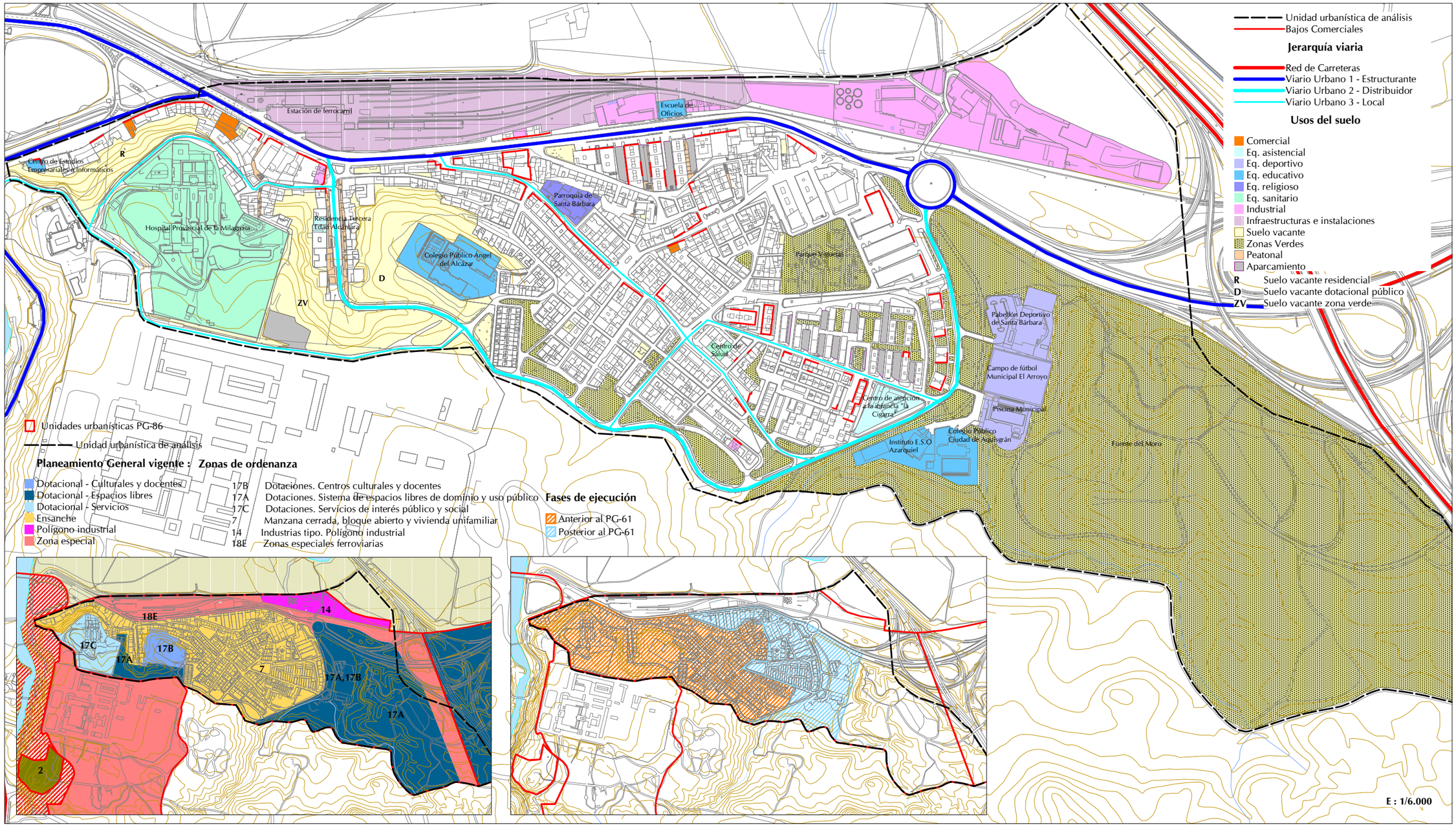
  C: Servicios de interés público y social.

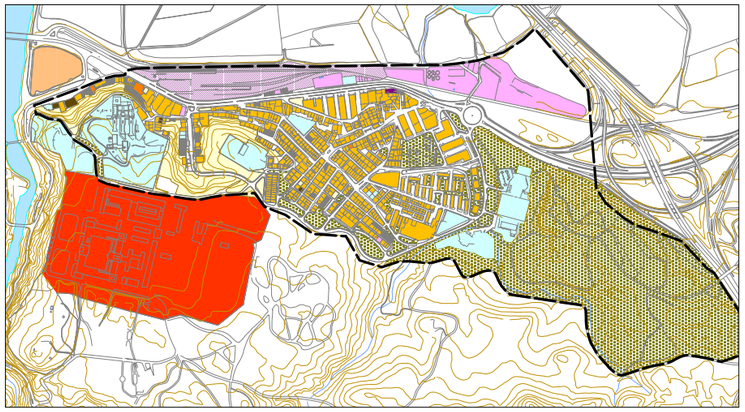
- Ordenanza nº18, de zonas especiales, en la clase E: Zonas especiales ferroviarias.

CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	112,347 Has
Número de viviendas (01)	2.928
Población (98)	7.594

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES

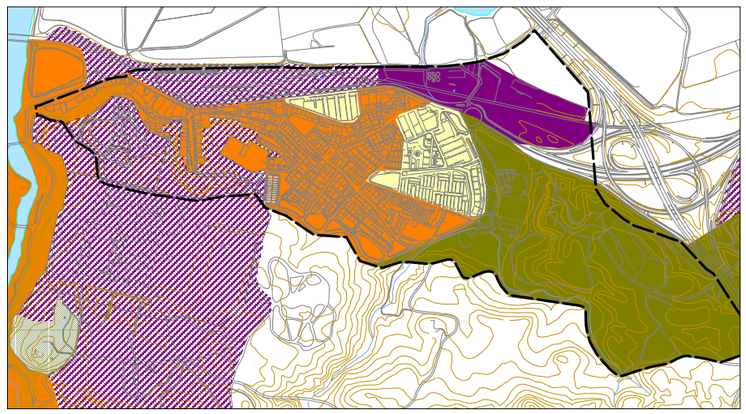




Unidad urbanística de análisis

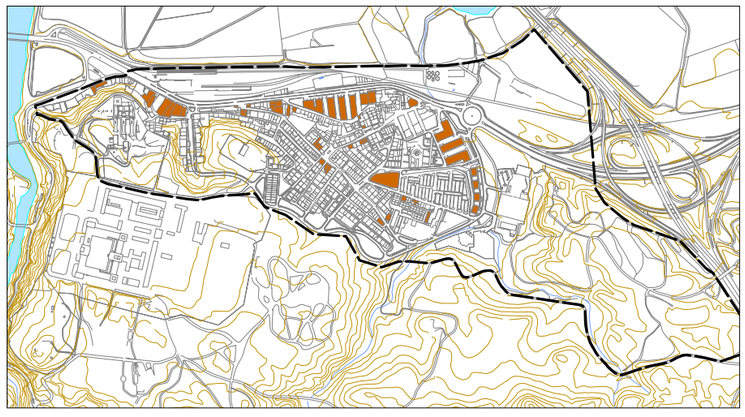
Usos dominantes

- Abandonado
- Comercial
- Equipamientos
- Industrial
- Infraestructuras e instalaciones
- Otros usos
- Residencial
- Suelo vacante
- Terciario - oficinas
- Zona verde



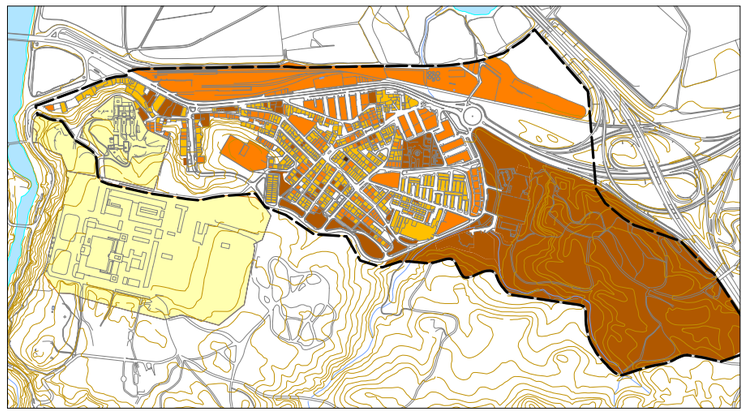
Morfología

- Bloque abierto residencial
- Casco tradicional
- Colonia unifamiliar obrera
- Naves industriales
- Parques urbanos
- Usos e instalaciones singulares



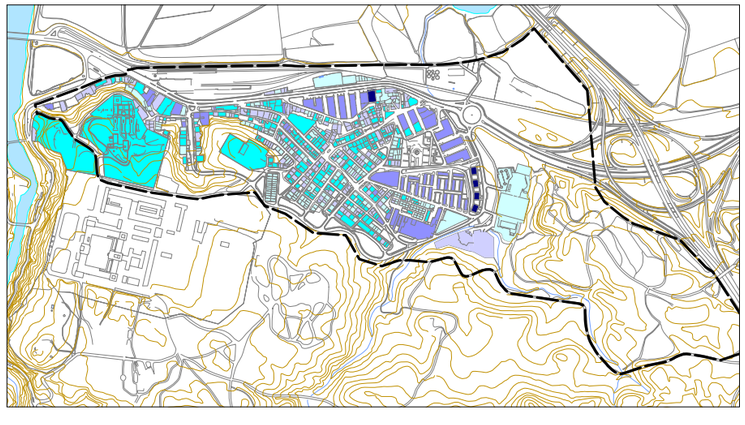
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



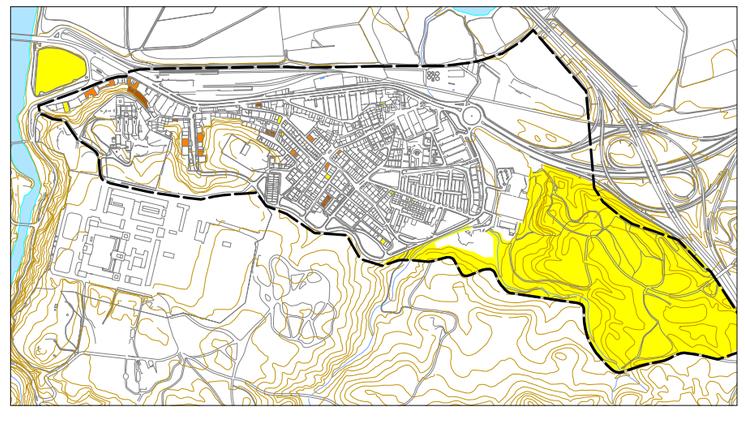
Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7+



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

13.7 Cuestiones a abordar por el Planeamiento

13.7.1 Posición respecto al entorno

Este barrio, que inicialmente fue un típico núcleo suburbial, alrededor de la Estación de FC, tras la creación del Polígono de Sta. María de Benquerencia adquiere una importancia considerable en el complejo sistema urbano-territorial toledano, pues se convierte en la zona intermedia entre las dos ciudades resultantes tras el desarrollo de dicho polígono.

Su estructura lineal, de Este a Oeste, forzada por los accidentes y barreras colindantes, condiciona fuertemente el sistema de conexiones en que se apoya, a través del único eje estructurante y de acceso del que cuelga todo el barrio, es decir, la carretera N-400 (Toledo-Aranjuez), que se convierte en Paseo de la Rosa a su paso por Sta. Bárbara.

Los dos vectores de conexión que habilita este eje arterial conducen, por una parte, hacia el Oeste, en dirección a la ciudad principal, a un nodo de alto nivel de saturación (Glorieta de Azarquiel), y por la otra, hacia el nudo con la N-401, y un par de kilómetros más allá, el Polígono de Sta. María de Benquerencia, y, en general, en dirección Aranjuez y Cuenca.

Un elemento a tener en cuenta para el futuro inmediato es la creación de la línea de AVE Madrid-Toledo, con la correspondiente Estación prevista próxima a la actual del FC convencional. Es indudable que esto va a dinaminzar significativamente la zona, en particular por cuanto se ha de convertir en el nuevo umbral de acceso a la ciudad para los muchos viajeros que sin duda van a optar por esta nueva modalidad de transporte.

13.7.2 Conexiones e integración interior

Tal como se ha comentado en la descripción del barrio, Sta. Bárbara presenta algunas deficiencias en términos de conectividad interior, en especial en la zona Norte del barrio, provocadas en parte por la propia topografía, pero también incrementadas por falta de coherencia en la ordenación o trazado de las diferentes piezas urbanas.

Por otra parte, existe en marcha un proyecto de reordenación y cambio de uso de parte de los terrenos afectos al ferrocarril, generando un nueva zona residencial de estrechas manzanas cerradas, entre la vía de FC y el Paseo de la Rosa. Este desarrollo va a suponer nuevos problemas de accesibilidad e integración, debido al efecto barrera que ejerce esta vía, que, como se ha señalado, aún cuando debiera ser la calle vertebradora del barrio, como eje de centralidad, en realidad tiene también una función de vía rápida de paso, que predomina claramente sobre aquella.

El mismo problema se plantea con respecto a los suelos y actividades ya existentes actualmente al Norte del Paseo de la Rosa, en primer lugar la propia Estación de FC, pero también algunas dotaciones (Escuela de Oficios), fábricas, y, en general, la vega y ribera del Tajo.

En cuanto a la conexión con el Hospital Provincial y la zona del Castillo de San Servando, existe un vial en circuito, desde Cabrahigos, que bordea el Hospital y la Academia Militar, si bien tiene un tramo, frente a esta, en el que está parcialmente convertido en aparcamiento, y en situación ambigua respecto a su carácter público o sujeto a control militar.

Además dicho circuito se prolonga conectando con la carretera que sale también del vértice Oeste del núcleo urbano (Ronda de Juanelo), para convertirse en la vía de circunvalación a lo largo de la ribera Sur del Tajo, frente al casco histórico.

13.7.3 Dotaciones y servicios urbanos

Como se ha señalado, Sta. Bárbara tiene sus dotaciones concentradas, salvo el Colegio Ángel del Alcázar, en el Este, junto a la barriada de extensión moderna, y el Parque de la Fuente del Moro. Con independencia de este desequilibrio en su localización, el barrio dispone, en conjunto, de una oferta adecuada tanto de dotaciones como de espacios libres, sobre todo, en este último caso, por el citado Parque de la Fuente del Moro.

Carece de área comercial y terciaria de cierto rango que actúe como foco de centralidad del barrio, encontrándose disperso el comercio en planta baja en diferentes zonas, y si bien a lo largo del Paseo de la Rosa se da una intensidad y especialización mayor de este, los problemas que aquejan a esta vía, ya señalados, así como el hecho de que en realidad solo tiene una de las dos márgenes propiamente urbana, impiden que pueda realmente considerarse un eje de centralidad del barrio.

En el caso de que el Paseo pudiera cambiar de función y diseño, en modo más urbano y peatonalmente amable, teniendo en cuenta la nueva promoción inmobiliaria prevista sobre los terrenos ferroviarios de su margen Norte, que comprenden también edificación propiamente terciaria, se presentaría sin duda la oportunidad idónea para que ejerciera plenamente su rol de eje de centralidad.

13.7.4 Áreas con deficiencias particulares

La densificación provocada en el barrio tradicional por la normativa actual, que permite incrementar el número de plantas manteniendo la traza en planta del barrio, implica la generación de déficit de servicios, en primer lugar los relacionados con el tráfico y el aparcamiento de vehículos.

En cuanto a las rupturas de tramas y tejidos también señaladas, producen efectos negativos en la escena e imagen urbana en algunos puntos concretos, en particular en el borde de contacto entre el núcleo tradicional y el barrio de bloques al Norte de este, en torno a la calle Ferrocarril.

Existen, además parcelas dotacionales y de parque público que no se han desarrollado y urbanizado como tales, en torno a Cabrahigos, entre el Hospital Provincial, la Academia Militar, y el colegio Ángel del Alcázar.

Buena parte de las actividades industriales situadas al Norte de la vía del FC se encuentran en mal estado de conservación, algunas aparentando abandono, y por otra parte existen depósitos de combustible cuya localización, por la proximidad al núcleo urbano, probablemente no resulta aconsejable.

Debe incluirse también, en el capítulo de problemas, la existencia de una normativa excesivamente permisiva para la edificación en la falda del monte de San Servando, que ha originado recientemente alguna edificación de dimensiones y características tipológicas disonantes, cuyo impacto visual, sobre unas perspectiva de indudable valor, en especial desde el Norte hacia dicho cerro y el casco histórico, es sumamente negativo.

13.7.5 Valores a potenciar o recuperar

Existe una ermita, centro de ciertas tradiciones de culto y fiesta popular, dentro de terrenos forestales vinculados a la Academia Militar, que, al igual que parte de dichos terrenos, tendrían una gran utilidad como espacio recreativo para la población de este barrio.

Lo mismo cabe decir respecto a la ribera del Tajo más próxima al barrio, junto al puente de la variante de la N-401, con potencial como área recreativa.

Por otra parte, la zona de la Estación, una vez creado el servicio de AVE con Madrid, deberá potenciarse considerablemente como espacio de entrada a la ciudad para un número previsiblemente importante de viajeros, obligando así mismo a mejorar las conexiones desde esta y la ciudad.

13.8 Avance de Propuestas

En términos de conexiones viarias:

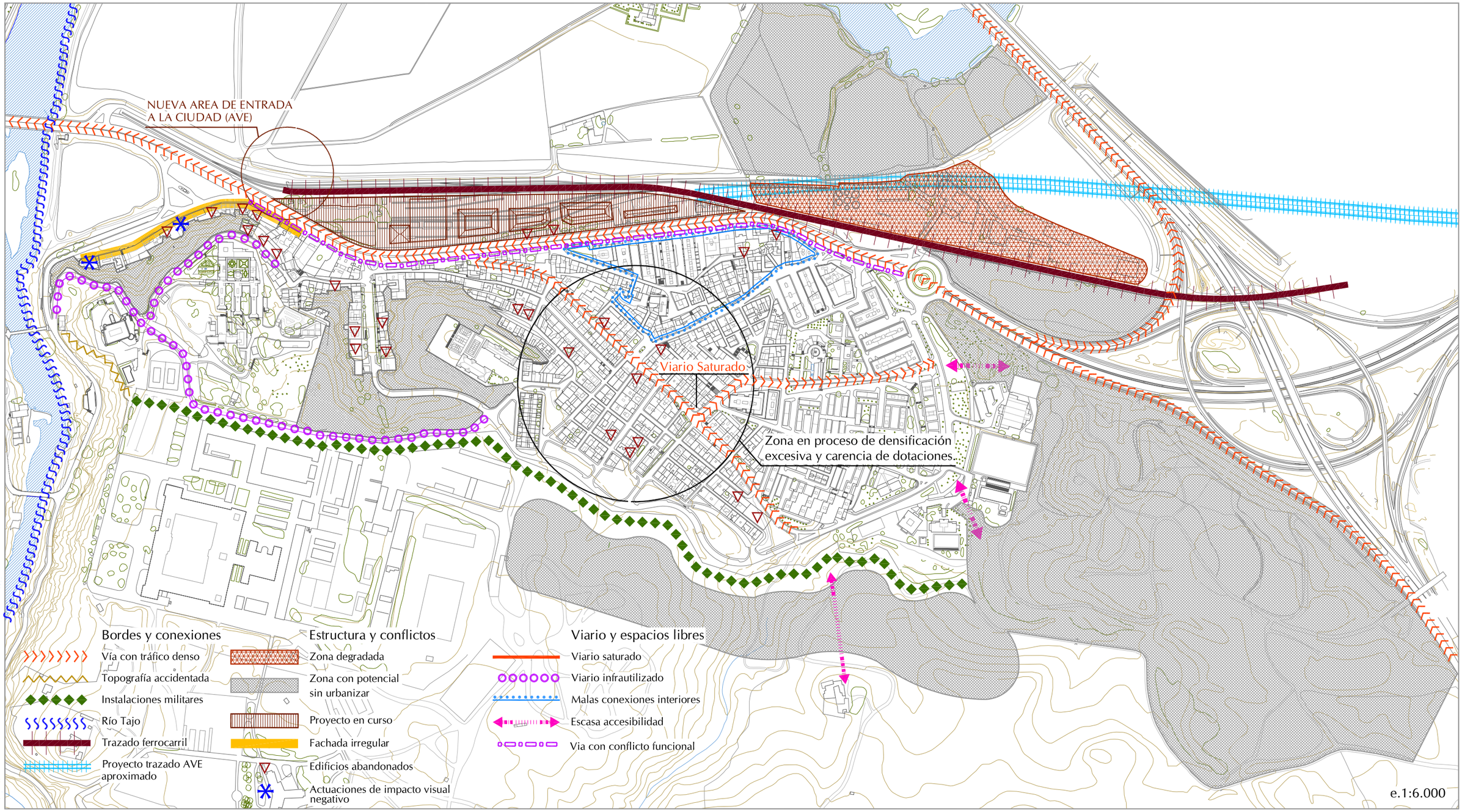
- Estudio de posible vía alternativa al Pº de la Rosa, conectando el rotor Este con la glorieta situada al Este del barrio, para que dicho Paseo pueda adquirir una función urbana más adecuada a las necesidades del propio barrio.
- Rediseño del Paseo de la Rosa como vía realmente urbana, dando especial facilidad a las circulaciones peatonales y pasos transversales, e incluyendo carril bici.
- Estudio de nueva conexión con el Polígono de Benquerencia, al Sur de la N-400, saliendo desde la intersección de c/ Esparteros con Avda. de Sta. Bárbara, bordeando el Parque Fuente del Moro por el Sur, para apoyarse, ampliándolo, en el puente existente sobre la N-401. Vinculado al posible convenio con Defensa que se menciona más adelante, relativo a la ampliación del Parque Fuente del Moro.
- Mejora de las vías perimetrales del Oeste, de acceso al Hospital Provincial y a la Ronda de Juanelo.

En relación a la normativa de edificación:

- Revisión de la normativa de la zona del cerro de San Servando para evitar nueva edificación de impacto paisajístico negativo.
- Revisión de la normativa del casco de Sta. Bárbara, para limitar el proceso de densificación y congestión.

Reforma urbana y ordenación integral:

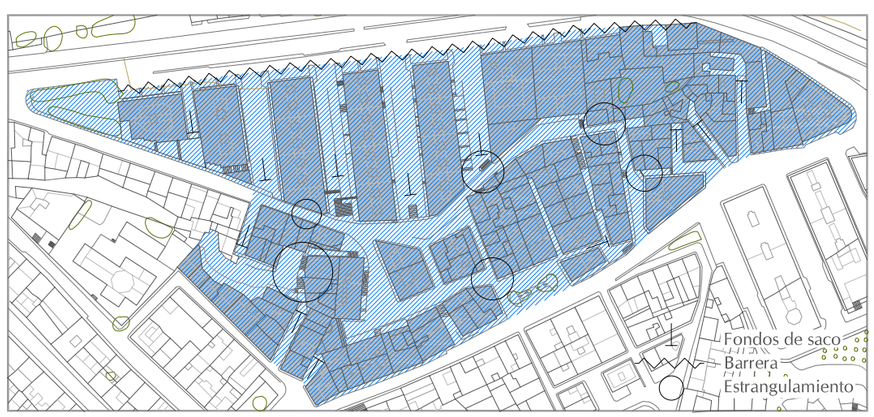
- Estudio del soterramiento de las vías de FC y AVE en el sector Este, en la zona actualmente industrial, así como ordenación de dichos suelos, hasta el borde del río, con vistas a incorporarlos al núcleo urbano, introduciendo aprovechamiento en la zona más próxima a este, y espacios recreativos y naturales en la ribera y vega del río.
- Ordenación de la franja de suelo entre las Estaciones de FC y AVE, y el río, junto a la actual carretera y puente de Azarquiel, con vistas a generar unas condiciones de acceso y entrada adecuadas desde este nodo de comunicaciones a la ciudad. Teniendo en cuenta, igualmente, la posible nueva vía desde el rotor, que se ha señalado.
- Estudio de mejora interior de la trama urbana y solución de algunos puntos negros, en el ámbito del área deficitaria detectada en torno a la calle Ferrocarril (sector Norte de contacto entre el barrio tradicional y el barrio de bloques, en la zona del corte topográfico).
- Acondicionamiento de áreas libres como zonas verdes efectivas, especialmente en las laderas del cerro San Servando y el entorno de la Ronda del Arroyo.
- Estudio de convenio con Defensa para la incorporación de la ermita y parte de la zona forestal de su entorno al Parque Fuente del Moro.


NUEVA AREA DE ENTRADA
A LA CIUDAD (AVE)
Viario Saturado
Zona en proceso de densificación
excesiva y carencia de dotaciones
Bordes y conexiones
Vía con tráfico denso
Topografía accidentada
Instalaciones militares
Río Tajo
Trazado ferrocarril
Proyecto trazado AVE
aproximado
Estructura y conflictos
Zona degradada
Zona con potencial
sin urbanizar
Proyecto en curso
Fachada irregular
Edificios abandonados
Actuaciones de impacto visual
negativo
Viario y espacios libres
Viario saturado
Viario infrautilizado
Malas conexiones interiores
Escasa accesibilidad
Via con conflicto funcional
e.1:6.000



Usos del Suelo		Zonas Verdes	Zonas Verdes Vacantes	Equip. Sanitario	Equip. Deportivo	Equip. Educativo	Equip. Religioso	Equip. Cultural	Equip. Asistencial	Comercial	Terciario	Suelo Residencial	Suelo Residencial Vacante
Sup. (Ha)	(1)	37,84	0,08	5,08	2,04	2,27	0,31	-	0,39	0,13	-	-	1,273
	(2)	2,40	-	2,419						-	-	-	0,184

USOS DEL SUELO - (1) - Ejecutado. (2) - Pendiente de ejecución



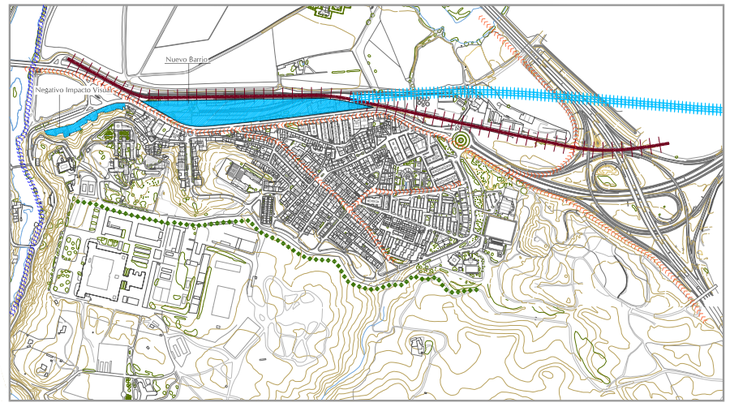
Zona con malas conexiones interiores

Bordes y conexiones

Presenta algunas deficiencias en términos de conectividad interior, especialmente en la zona Norte, en parte provocadas por la propia topografía, pero también incrementadas por falta de coherencia en la ordenación o trazado de las diferentes piezas urbanas.

El proyecto en marcha de reordenación y cambio de uso en los terrenos afectos al ferrocarril, va a suponer nuevos problemas de accesibilidad e integración, debido al efecto barrera del Paseo de la Rosa.

Atenuaciones de impacto visual al pie del cerro de San Servando.



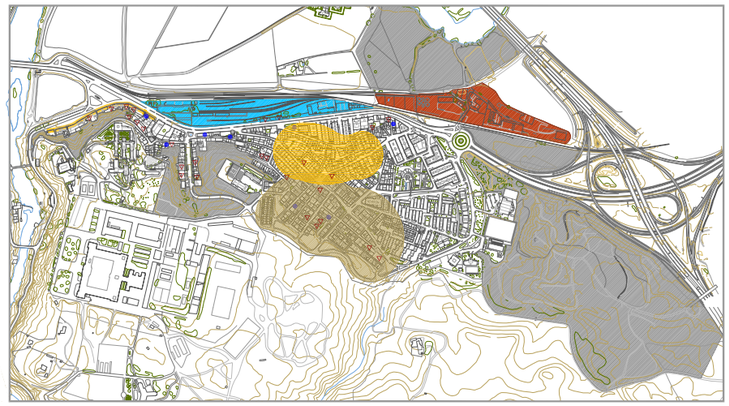
Estructura y conflictos

La densificación provocada en el barrio tradicional por la normativa actual, ha permitido el incremento del número de plantas manteniendo la traza en planta del barrio, generando un déficit de servicios.

Carece de un área comercial y terciaria de cierto rango que actúe como foco de centralidad.

Las rupturas entre tejidos, producen efectos negativos en la escena urbana principalmente en elsector norte del núcleo.

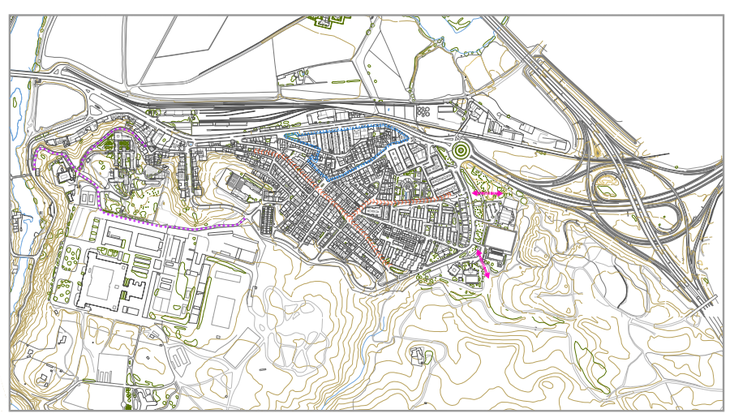
Las actividades industriales localizadas al Norte de la vía del FC se encuentran en mal estado resultan inadecuadas por su contiguidad al núcleo y por reforsar la barrera respecto al río.



Viario y espacios libres

Tiene sus dotaciones concentradas al Este, generando un desequilibrio en su localización, aunque en conjunto existe una oferta adecuada de dotaciones y espacios libres.

Existen algunas parcelas dotacionales de parques públicos sin ejecutar, que generan vacios urbanos.



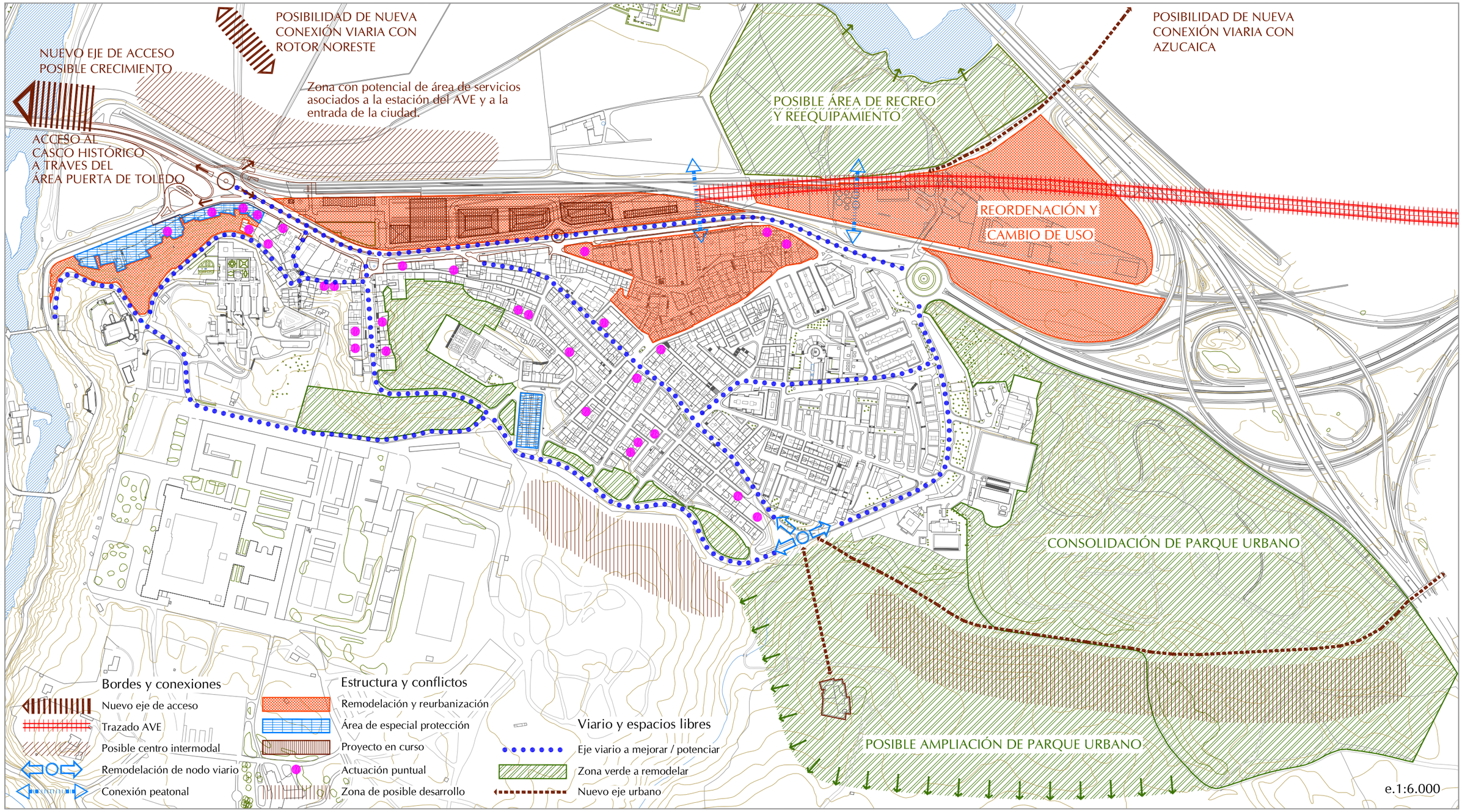
UNIDADES URBANÍSTICAS DE ANÁLISIS

Santa Bárbara y entorno

UU - 11

AVANCE PLANO 1

SANTA BÁRBARA



Valores a potenciar o recuperar

Existe una ermita, centro de ciertas tradiciones de culto y fiesta popular, dentro de terrenos forestales vinculados a la Academia Militar, que, al igual que parte de dichos terrenos, tendrían una gran utilidad como espacio recreativo para la población de este barrio.

Lo mismo cabe decir respecto a la ribera del Tajo más próxima al barrio, junto al puente de la variante de la N-401, con potencial como área recreativa.

Por otra parte, la zona de la Estación, una vez creado el servicio de AVE con Madrid, deberá potenciarse considerablemente como espacio de entrada a la ciudad para un número previsiblemente importante de viajeros, mejorando así mismo las conexiones entre esta y la ciudad.



Zona con malas conexiones interiores

Bordes y conexiones

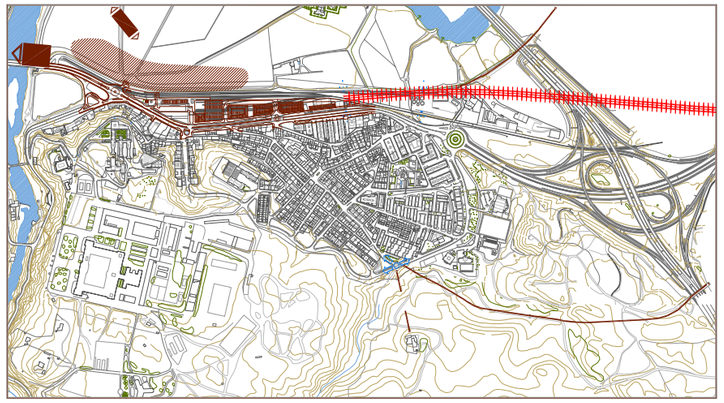
- Estudio de vía alternativa al Pº de la Rosa, conectando el rotor Este con la glorieta situada al Este del barrio.

- Rediseño del Paseo de la Rosa como vía urbana.

- Estudio de nueva conexión con el Polígono de Benquerencia, al Sur de la N-400.

- Mejora de las vías perimetrales del Oeste.

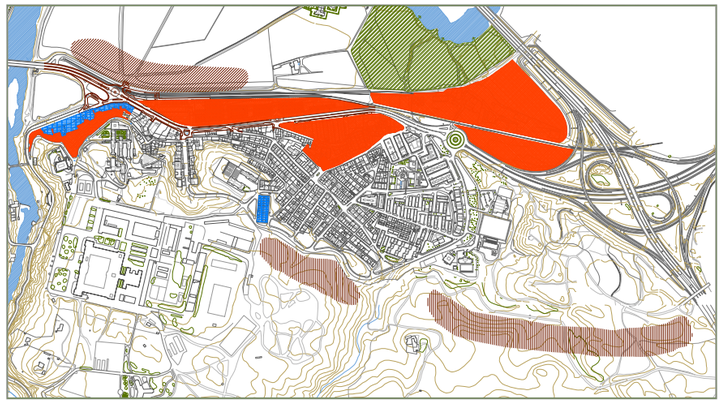
- Ordenación de la franja de suelo entre las Estaciones de FC y AVE, y el río.



Normativa de edificación

- Revisión de la normativa de la zona del cerro de San Servando.

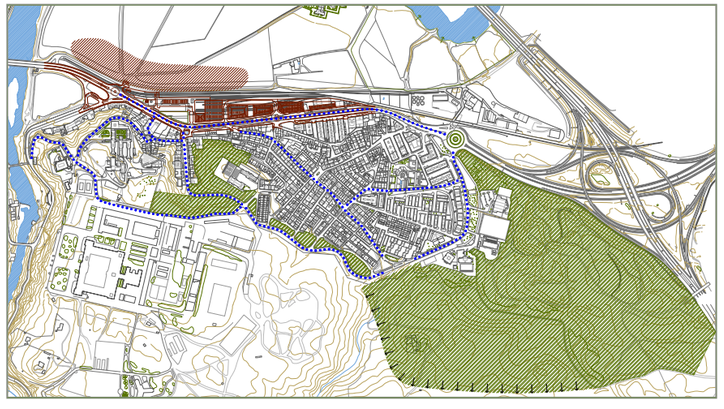
- Revisión de la normativa del casco de Sta. Bárbara, que limite el proceso de densificación y congestión.

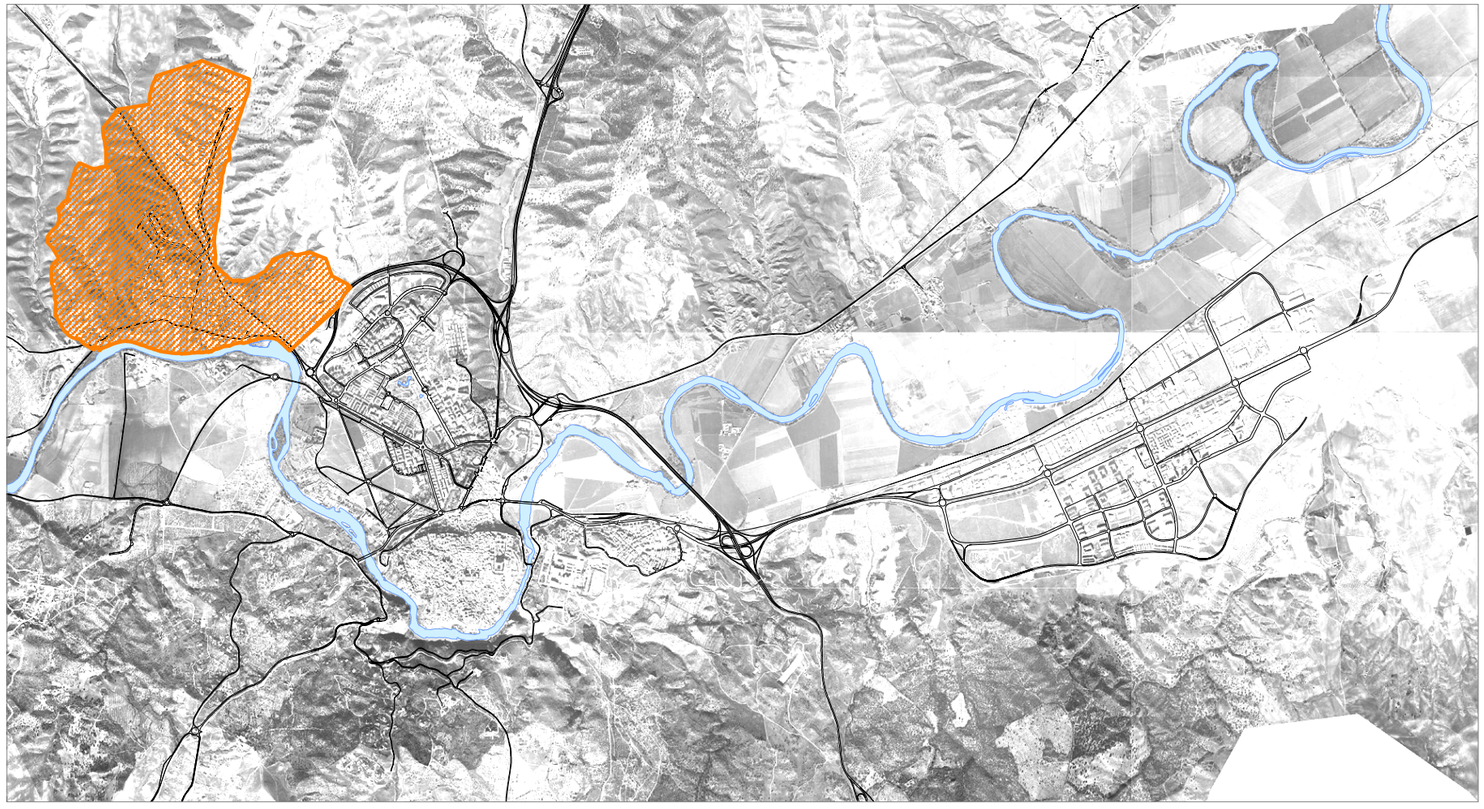


Viario y espacios libres

- Estudio de mejora interior de la trama urbana y solución de algunos puntos en el ámbito del área deficitaria en torno a la calle Ferrocarril.

- Estudio de convenio con Defensa para la incorporación de la ermita y parte de la zona forestal de su entorno al Parque Fuente del Moro.





14 LADERA NOROESTE

14.1 Descripción general

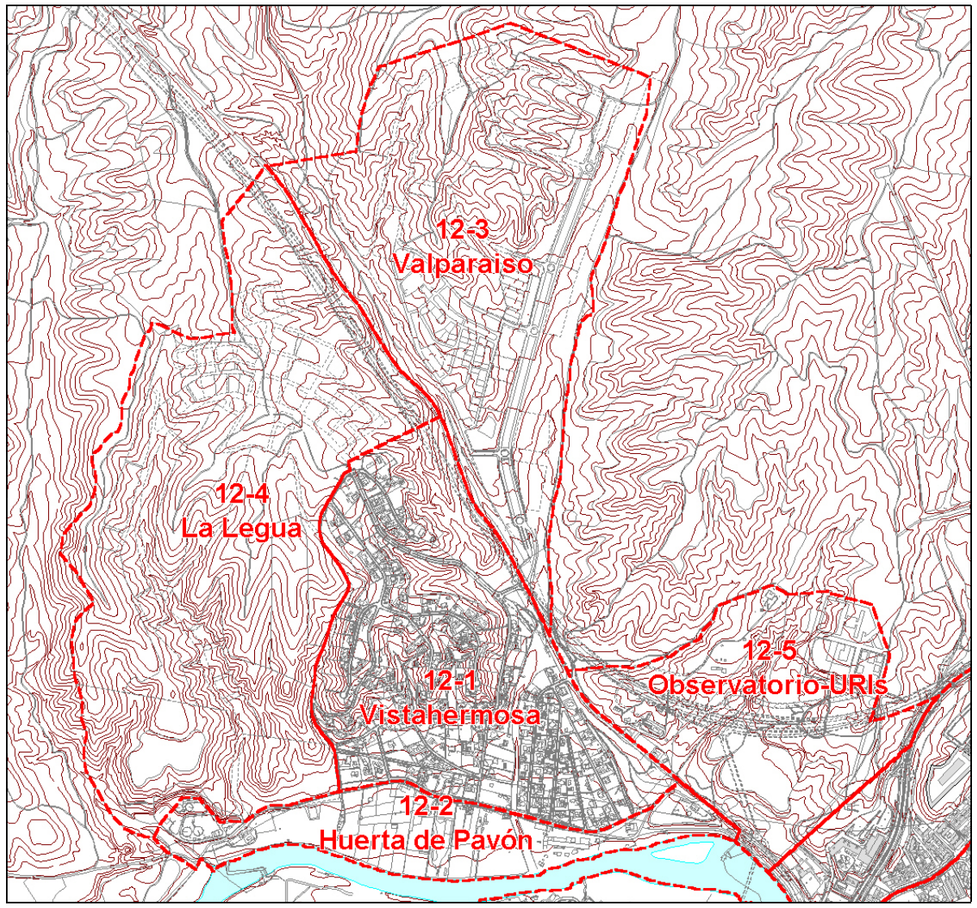
Esta unidad forma una prolongación de vivienda suburbana, apoyada en la ctra. de Ávila (N-403), en dirección NO, compuesta por una serie de urbanizaciones contiguas. El sector se encuentra en unos terrenos formando pendientes ascendentes, con visibilidad desde y hacia el casco, salvo la pequeña franja que ocupa la margen en vega del río (Huerta de Pavón).

14.2 Áreas homogéneas

Se pueden diferenciar las siguientes 3 sub-unidades:

- Las zonas más antiguas, que corresponden al área más próxima al río y a la ciudad consolidada. Son las 2 fases de Vistahermosa, situadas al Sur de la ctra. de Ávila, así como el sector Huerta de Pavón.
- La Legua, zona de ampliación, hacia el Oeste, de Vistahermosa, con la urbanización realizada, pero aún no edificada, y Carrasco (Valparaiso), zona al Norte de la ctra. de Ávila, en avanzado estado de urbanización y con algunas manzanas ya edificadas.
- Un tercer sector de menor dimensiones es el constituido por la llamada URI (Unidad Residencial Integrada), conjunto de bloques residenciales y centro sanitario desarrollado junto a la Variante Norte de la N-401, en el exterior de esta.

14.3 Esquema gráfico



14.4 Cuadros resumen de características

Cuadro A.12: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Vistahermosa					■	●	•	
Huerta de Pavón			●					
Valparaiso							■	•

Cuadro A.12: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
La Legua								■
Observatorio/URIs							■	

Cuadro B.12: Tipo-morfologías

Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto residencial	Manzana cerrada con patio de m.	Arrabal y núcleo rural	Extensión de casco	Unifamiliar adosada	Unifamiliar aislada extensiva	Edificación singular terciaria	Polígono Industrial	Parques y espacios libres
Vistahermosa						■			
Huerta de Pavón						•		•	
Valparaiso					●	■			
La Legua					●	●			
Observatorio/URIs	■						●		

Cuadro C.12: Usos del suelo y la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Residencial	Comercial	Industrial	Terciario - Oficinas	Terciario – Institucional	Dotacional e infraestruc-turas	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
Vistahermosa	■							
Huerta de Pavón	●		●					
Valparaiso	■							
La Legua	■							
Observatorio/URIs	●					●		

Cuadro D.12: Número de plantas

Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
Vistahermosa		●				
Huerta de Pavón		●				
Valparaiso		●				

Cuadro D.12: Número de plantas

Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
La Legua		●				
Observatorio/URIs		●		●		

14.5 Descripción detallada

14.5.1 Vistahermosa y Huerta de Pavón

En la Huerta de Pavón, franja contigua a la ribera del río, entre esta y la carretera llamada Camino de Albarreal de Tajo existe una urbanización irregular, semiespontánea, que incluye, además de vivienda unifamiliar aislada, usos industriales, depósitos de materiales, etc. Presenta unas condiciones precarias de urbanización y acceso.

La urbanización unifamiliar situada en la cuña inicial al Este ("Urbanización Los Cigarrales de Vistahermosa, fase I"), es la más antigua del sector, en su mayor parte de los años 70, con una urbanización deficiente, y viviendas aisladas en parcelas en torno a los 1.750/2.000 m^2.

La fase siguiente (fase II de la misma urbanización), inmediatamente al Oeste de la anterior, y separada de esta por una franja verde correspondiente a la cuenca del arroyo Salchicha, también arranca de los 70, pero se ha desarrollado en su mayor parte en los 80 y 90, permaneciendo aún muchas parcelas desocupadas. Las parcelas son algo mayores que en la primera fase (por encima de los 3.500 m^2 de promedio).

Los trazados en planta del viario son muy diferentes en ambas fases: En la 1ª fase es en general rectilíneo, trazando manzanas sensiblemente rectangulares, o trapezoidales, muy alargadas, y viales de unos 8,5 m de sección; y en la fase II el trazado es típicamente sinuoso adaptándose a la topografía, con viales de sección similar a la anterior, si bien su estado de conservación es bastante mejor. En ambos casos la malla viaria interior cuelga de una vía-base al Sur, paralela y contigua al Camino de Albarreal de Tajo, vía que, a su vez, acaba conectándose a este.

Cada una de las dos fases posee también una salida a la ctra. de Ávila, al Norte, además de la salida común a ambas, que se realiza a través del Camino de Albarreal de Tajo – calle del Gladiolo, más al Sur, junto al restaurante situado sobre dicha carretera.

En este punto, aproximadamente, se ha realizado sobre la ctra. de Ávila, recientemente, una rotonda de la que surge un nuevo enlace que conecta al hospital y complejo de viviendas (ARI) situados al norte de la variante norte de las N-403/N-401.

En este mismo ámbito cabe incluir igualmente la Depuradora de la ciudad de Toledo, situada en el extremo Oeste, sobre el mismo Camino de Albarreal de Tajo.

14.5.2 La Legua y Carrasco

Comprende dos sectores de urbanización más extensos y complejos, en su trazado y tipologías edificatorias, que las primeras fases comentadas, aunque solo parcialmente ejecutada la edificación en el caso de Carrasco, y sin empezar en La Legua.

En el caso de Carrasco (al Norte de la ctra. de Ávila), se han desarrollado viviendas unifamiliares adosadas, y también vivienda aislada, aunque en parcela inferior a la de las 2 fases de Vistahermosa. La urbanización consiste en un vial-bulevar central, en anillo distribuidor del conjunto, con algunos viales intermedios transversales.

La estructura de La Legua, ya urbanizada, es similar en cuanto al vial distribuidor principal en anillo, adaptado sensiblemente a las curvas de nivel, anillo que arranca en el Camino de Albarreal de Tajo, y en el extremo opuesto se cierra conectando con el vial principal de la fase II, que finalmente también tiene salida a la misma carretera. En este momento se está iniciando la ejecución de alguna parcela residencial en esta fase, en tipología de unifamiliares adosados. Esta urbanización prevé diversas tipologías residenciales, incluyendo multifamiliares.

14.5.3 URIs

Es una actuación realizada en el año 2000 bajo procedimientos de excepción, en suelo no urbanizable, aislada y separada del continuo urbano por la barrera constituida por la Variante Norte de la N-401.

Se compone de 8 bloques residenciales de 5 plantas, y un centro sanitario de 3 plantas, junto a playas de aparcamiento y espacios libres privados.

Provoca un fuerte impacto paisajístico por su volumetría disonante, en un entorno no urbano, que contrasta con los desarrollos unifamiliares, más o menos integrados en el paisaje natural, de las urbanizaciones relativamente próximas correspondientes a las 2 subunidades antes analizadas que forman igualmente parte de esta unidad urbanística. La visibilidad de este conjunto se ve reforzado por situarse sobre un promontorio topográfico.

Se conecta a la ctra. de Ávila (N-403) mediante una vía ad hoc que enlaza con aquella en una rotonda situada en la intersección con el Camino de Albarreal de Tajo, ya mencionado, que da acceso a Vistahermosa y La Legua.

14.6 Planeamiento vigente

La Unidad Urbanística nº12 Vistahermosa – La Legua contiene las siguientes unidades urbanísticas definidas en el Plan General de Ordenación Municipal:

Unidad nº7- Vistahermosa, de suelo urbano, en la que se aplicará la ordenanza nº12 de vivienda unifamiliar.

Unidad nº29- La Legua, de suelo urbanizable no programado, en el que se han desarrollado P.A.U y Plan Parcial U-29 con A.D. 27.IV.94 que determinan las ordenanzas.

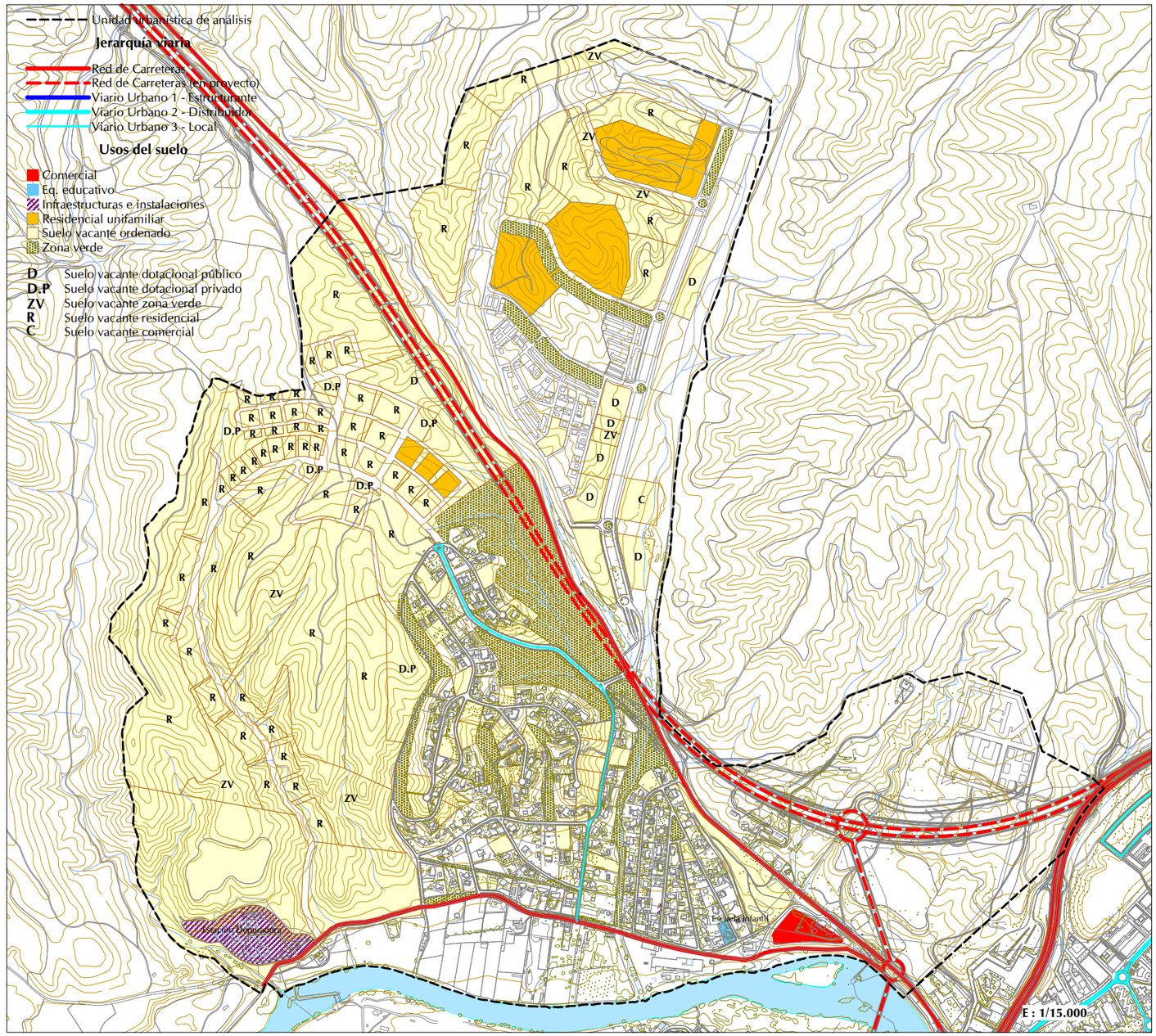
Unidad nº30- Carrasco, de suelo urbanizable no programado, en el que se han desarrollado P.A.U y Plan Parcial U-30 con A.D. 21.V.90 que determinan las ordenanzas.

Unidad nº40- Huerta de Pavón, de suelo urbanizable no programado, que está pendiente de desarrollo.

URI:

UU - 12
ANÁLISIS PLANO 1
LADERA NOROESTE

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	403,416 Has
Número de viviendas (01)	426
Población (98)	1.323

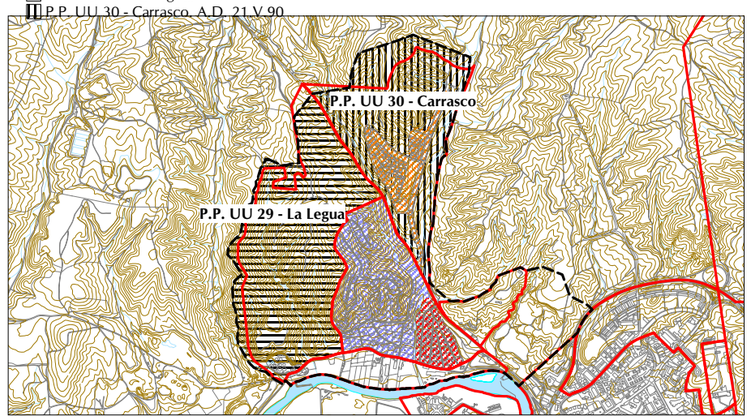
Unidades urbanísticas PG-86
Unidad urbanística de análisis

Fases de ejecución

Anterior al PG-61
Anterior al PG-86
Posterior al PG-86

Planeamiento de desarrollo

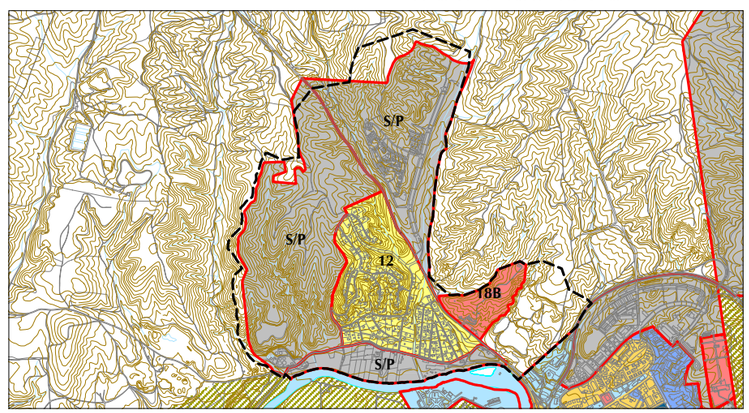
P.P. UU 29 - La Legua. A.D. 27.IV.94
P.P. UU 30 - Carrasco. A.D. 21.V.90

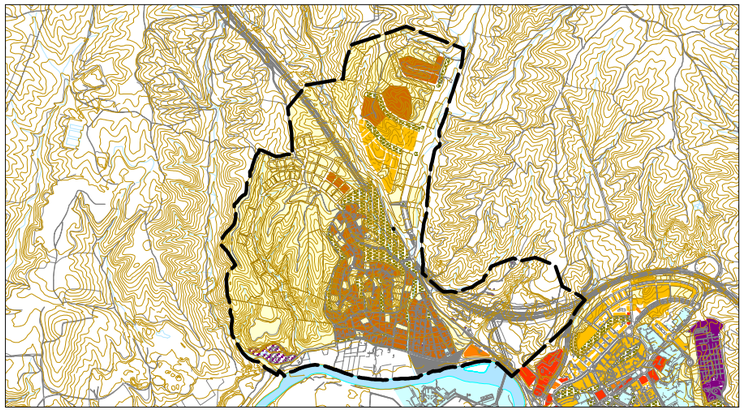


Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

Según Planeamiento
Unifamiliar aislada
Zona especial

S/P Según Planeamiento
12 Vivienda Unifamiliar Aislada
18 Zonas Especiales. Servicios estatales de las Comunidades Autónomas

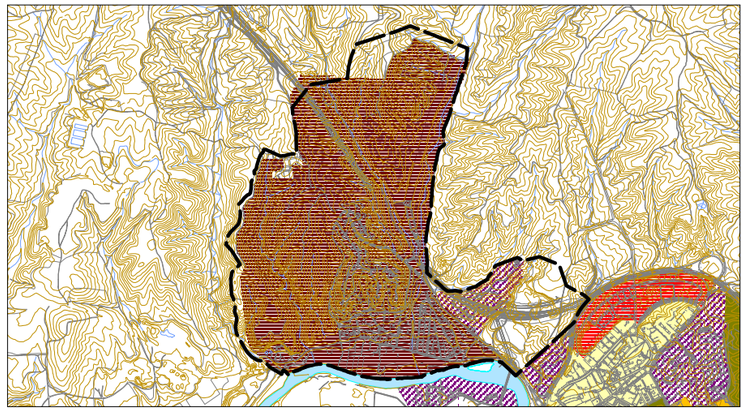




Unidad urbanística de análisis

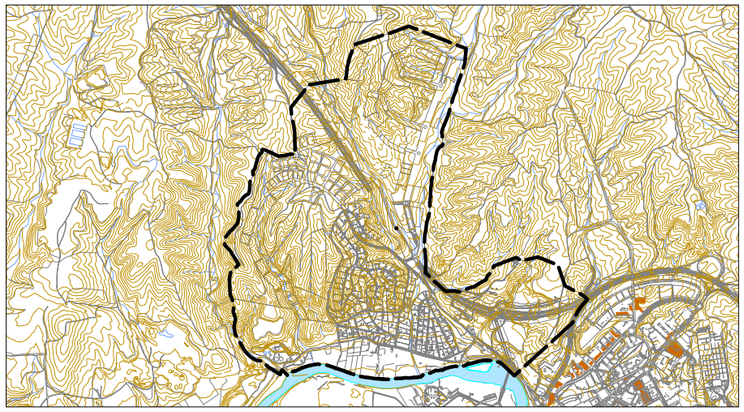
Usos dominantes

- Comercial
- Equipamientos
- Infraestructuras e instalaciones
- Residencial
- Residencial unifamiliar
- Suelo vacante ordenado
- Zona verde



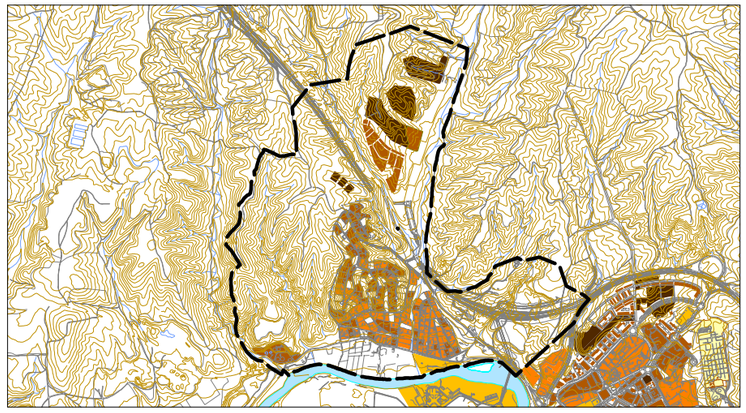
Morfología

- Vivienda unifamiliar aislada



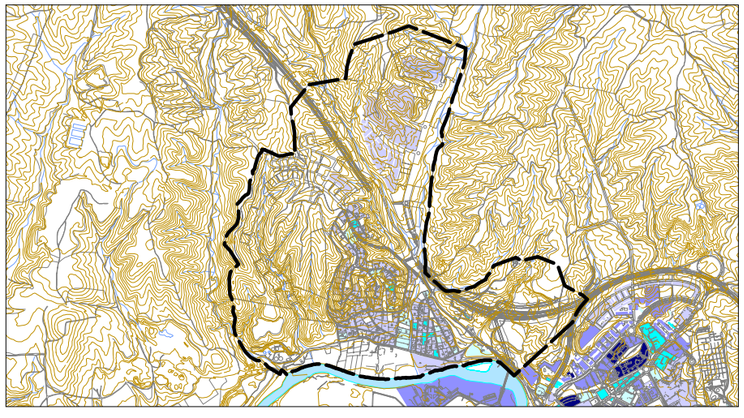
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



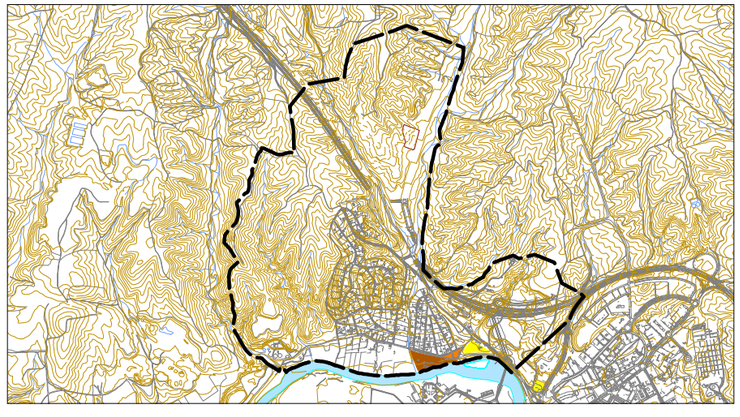
Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7+



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

14.7 Síntesis de diagnóstico y propuestas

14.7.1 Posición respecto al entorno

Las urbanizaciones que integran esta unidad no están plenamente integradas en el sistema urbano, de forma similar a lo que sucede con la unidad "Ladera Suroeste", representando igualmente la opción por un estilo de vida suburbial semi-urbano.

No obstante, a diferencia de aquella, en este sector se aprecia una tendencia a introducir tipologías residenciales más densas, incluyendo unifamiliares adosadas e incluso multifamiliares.

En términos de paisaje, la localización de estas urbanizaciones, en ladera ascendiente, provoca sin duda un impacto considerable en las vistas desde la ciudad consolidada hacia su entorno al Norte, tradicionalmente rústico, cuya morfología corresponde al encuadre montañoso natural del valle del río Tajo, con sus característicos cerros adehesados.

Es evidente que el impacto paisajístico mayor es el del conjunto de las URIs, sobre todo por su volumetría, como se ha señalado, aunque, por diferencia de cotas, la visibilidad de los terrenos es superior en el caso de las promociones unifamiliares, especialmente en las fases o promociones más recientes. Así, partiendo como referencia de la cota en torno a los 460/470 m de los terrenos en que se asienta Buenavista - primeras fases – o Palomarejos, las que corresponden a estas urbanizaciones son:

- 512 m, cota aproximada de los terrenos en que se asientan las URIs,
- Fases I y II de Vistahermosa: Entre 440 y 520 m de cota de los terrenos,
- La Legua: Cota entre los 460 y los 530 m,
- Carrasco: Cota entre los 480 y los 570 m.

Por otra parte, al igual que sucede con las otras urbanizaciones periféricas existentes, las actuaciones se cuelgan de la red de carreteras de acceso a la ciudad, provocando, a la larga, una sobrecarga en estas. Hay que tener en cuenta que hasta el momento las promociones realizadas sobre la ctra. de Ávila no han conllevado unas cargas u obligaciones de mejora de la red arterial existente, sino que en la mayoría de los casos (salvo en el de las URIS, en las que se realizó una rotonda nueva sobre dicha carretera) estas se han limitado a la urbanización interior.

14.7.2 Valoración urbanística

Al igual que se ha apuntado en el diagnóstico de la unidad nº 10 (Ladera Suroeste), este sector debe analizarse desde el punto de vista territorial y del medio físico, más que propiamente desde la estructura urbana de la ciudad, puesto que, como se ha señalado, está claramente desconectado de esta.

Los criterios para considerar la posibilidad de continuar con crecimientos similares en el futuro, o bien restringir el suelo urbanizable en este área a los ámbitos ya desarrollados o aprobados, deben ser de varios tipos:

- Por una parte, la valoración del impacto sobre recursos naturales y culturales de la urbanización: Como se ha señalado las urbanizaciones que componen este sector desarrollado a lo largo de la ctra. de Ávila suponen una fuerte transformación, de gran visibilidad, del entorno natural, de gran valor paisajístico, de la ciudad de Toledo. Su proliferación adicional conllevaría una degradación irreversible de este recurso paisajístico.
- En cuanto a la sostenibilidad del modelo urbano: Los desarrollos urbanísticos de baja densidad, alejados del continuo urbano, implican unos costes ambientales y económicos muy altos, que no se sufragan o compensan en muchos casos monetariamente.
- Por otra parte, la necesidad de nuevos suelos para satisfacer demandas de los productos inmobiliarios: Teniendo en cuenta la cantidad de suelo disponible para vivienda suburbana, dirigida a demanda de medio/alto poder adquisitivo, no solamente en este sector, sino también en otras áreas del municipio, se puede afirmar que la demanda potencial, para el horizonte temporal del Plan, está holgadamente cubierta.

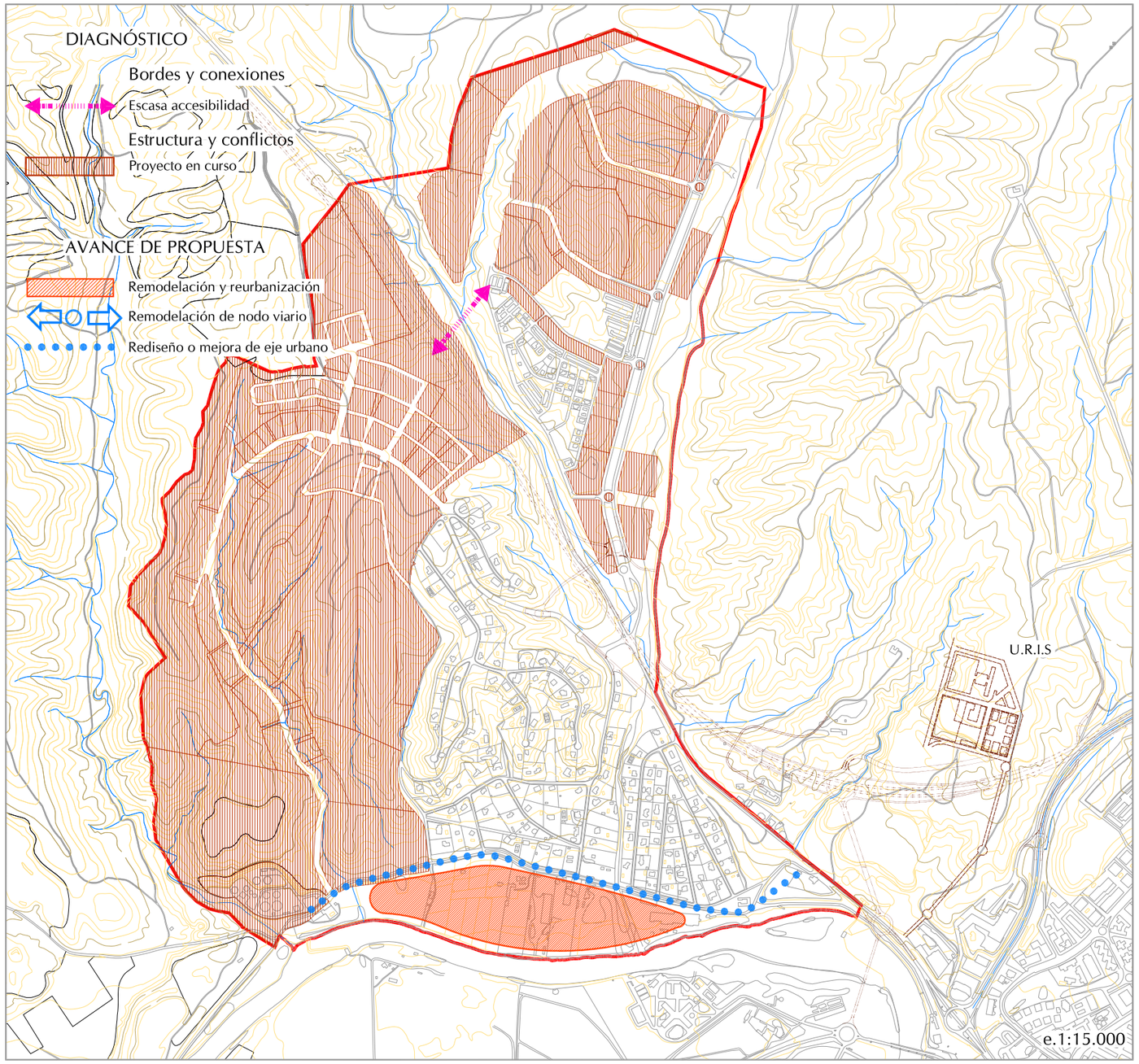
En base a estos criterios y valoraciones, puede concluirse que no estaría justificada la ampliación de los suelos urbanizables en este sector.

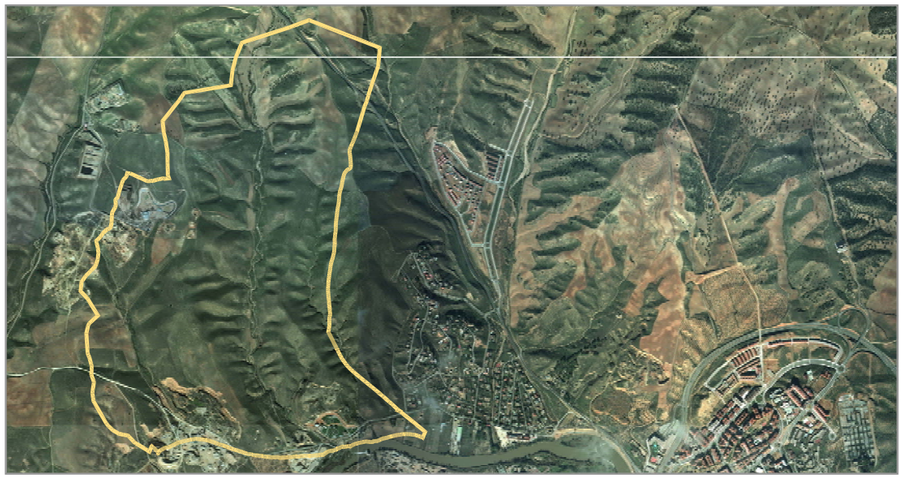
En todo caso, considerando el desarrollo actual y en curso de ejecución de las urbanizaciones, se impone un estudio de las necesidades infraestructurales derivadas de su ocupación final, en particular las relativas a accesos y enlaces rodados, para complementar la urbanización ya prevista con las obras que se requieran para asegurar un funcionamiento adecuado de la red de carreteras existente. Este estudio debe enfatizar dos cuestiones:

- Por una parte, resolver adecuadamente los enlaces existentes sobre la N-403, y, en el futuro, a la penetración Oeste a Toledo, prevista, desde la autovía de Castilla-La Mancha.
- Por otra, acondicionar el Camino de Albareal de Tajo y los enlaces con el mismo, teniendo en cuenta que es la carretera a la depuradora, canteras y a otras futuras instalaciones (planta de compostaje).

En cuanto a la zona denominada Huerta de Pavón, requiere de un tratamiento particularizado, en tanto que zona de vega inundable, ocupada en parte por usos diversos no agrícolas, en algunos casos claramente inapropiados. La propuesta en este caso debería consistir en un Plan Especial que defina las condiciones de uso de los suelos, actividades compatibles, etc., y las medidas a adoptar en su caso por las instalaciones existentes. Todo ello con estricta sujeción, lógicamente, a la reglamentación aplicable como suelo de afección hidrográfica y medioambiental. Cabe señalar la petición de licencia de actividad hotelera en la antigua papelera.

Por último, respecto a la actuación de las URIs, constituye un caso especial cuyo origen es diferente de la lógica de las urbanizaciones suburbanas de densidad baja característica del resto de las promociones incluidas en esta unidad urbanística. En el caso de las URIs, solo se puede hablar de una situación excepcional, urbanísticamente cuestionable desde múltiples puntos de vista (desconexión de la ciudad, impacto paisajístico, invasión de suelo no urbanizables con densidades altas, etc.), situación a congelar en su estado actual, y cuya reproducción o replicación debe evitarse rigurosamente.





Criterios de valoración para posibles crecimientos de este modelo :

- Impacto paisajístico negativo: La proliferación adicional conllevaría una degradación irreversible de este recurso paisajístico.
- No sostenibilidad del modelo urbano.
- La demanda de vivienda suburbana, está holgadamente cubierta con el suelo disponible.

En base a estos criterios y valoraciones, puede concluirse que no estaría justificada la ampliación de los suelos urbanizables en este sector.

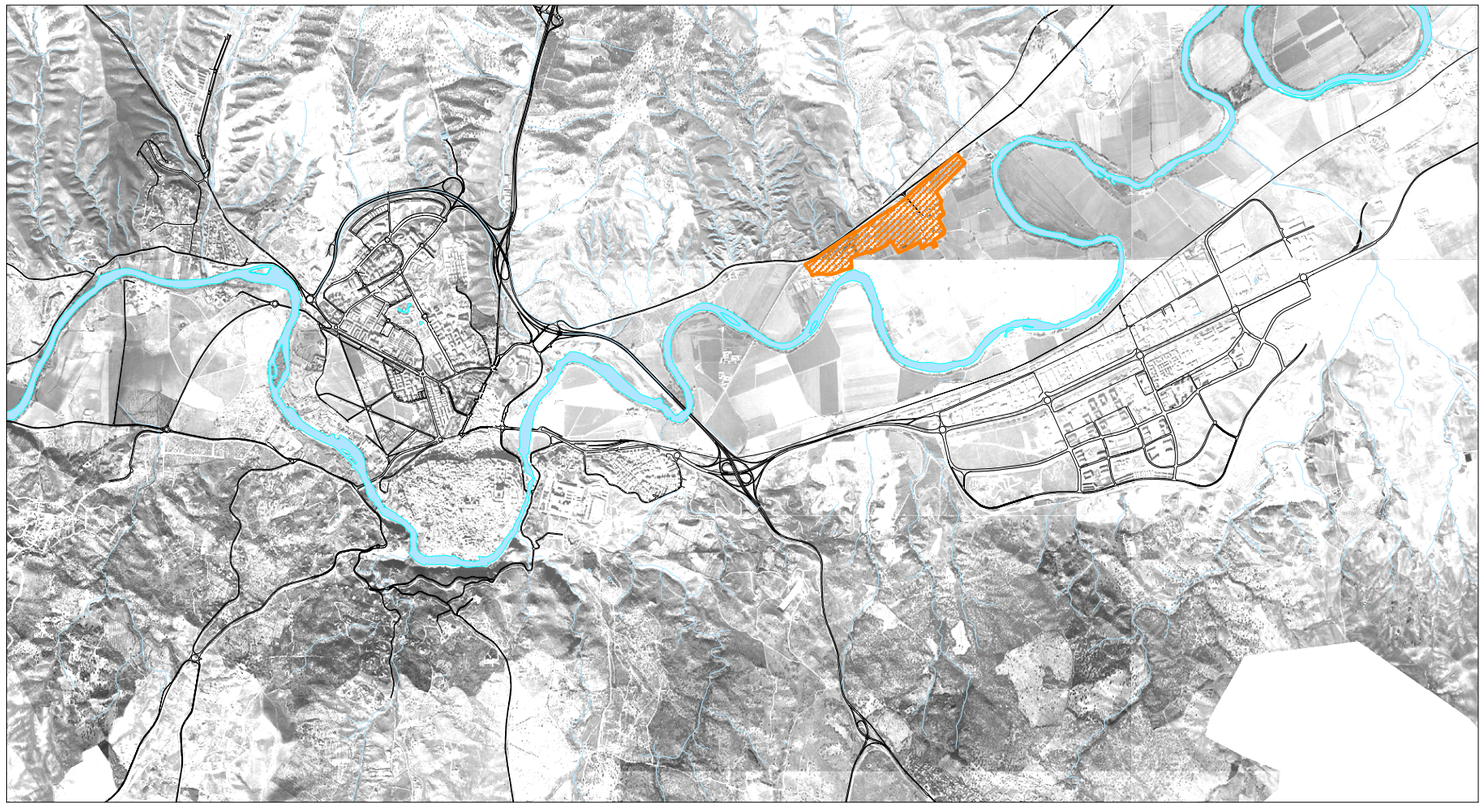
Avance de propuesta :

Se requiere un estudio de las necesidades infraestructurales derivadas de su ocupación final (accesos y enlaces rodados) y además :

- Resolver adecuadamente los enlaces existentes sobre la N-403, y, en el futuro, a la penetración Oeste a Toledo, prevista, desde la autovía de Castilla-La Mancha.
- Acondicionar el Camino de Albareal de Tajo y los enlaces con el mismo, teniendo en cuenta que es la carretera a la depuradora, canteras y a otras futuras instalaciones (planta de compostaje).

La Huerta de Pavón, requiere de un Plan Especial que defina las condiciones de uso de los suelos, actividades compatibles, etc., y las medidas a adoptar en su caso por las instalaciones existentes.

La actuación de las URIs, urbanísticamente cuestionable se debe congelar en su estado actual, y evitar su reproducción o replicación rigurosamente.



15 AZUCAICA

15.1 Descripción general

Esta barriada se encuentra a 5 km. aproximadamente del núcleo central toledano, tratándose de una pedanía a la que se accede a través de la carretera de Mocejón (C- 4001), la cual constituye su límite por el Norte.

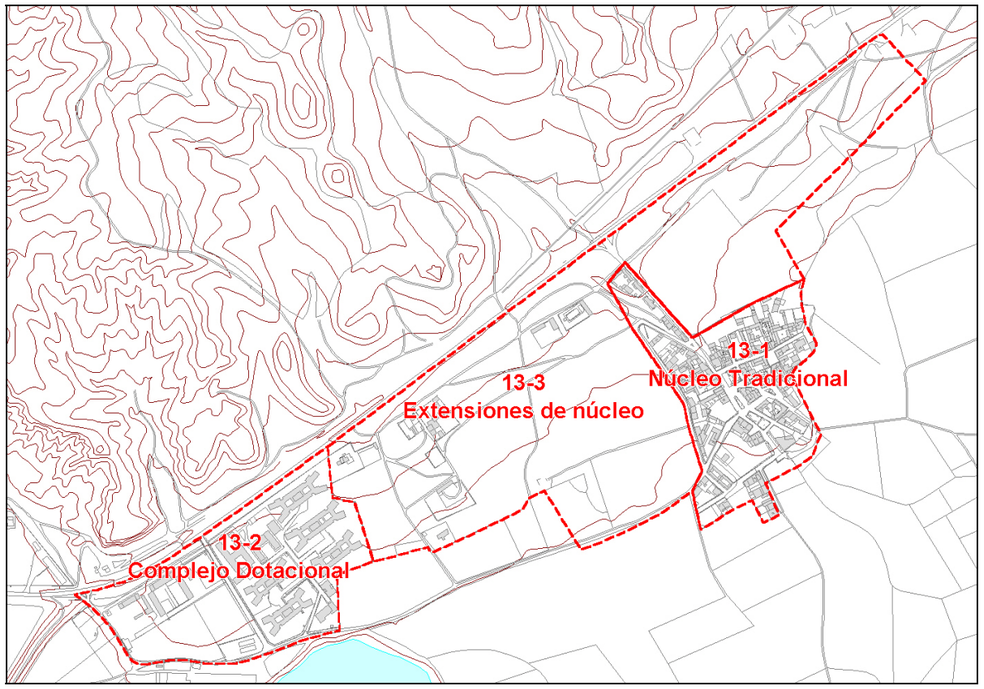
Por otra parte, existe un segundo núcleo, de carácter dotacional, que se ha desarrollado recientemente, a unos 800 m del casco tradicional, en dirección a Toledo e igualmente apoyado en la ctra. de Mocejón, el cual se ha incluido también en esta unidad urbanística, constituyendo por lo tanto una segunda subunidad dentro de la misma.

En el espacio intermedio entre ambos núcleos, en su mayor parte sin urbanizar y destinado a tierras de cultivo, existen también una serie de instalaciones relacionadas con las actividades agropecuarias, y una parcela dedicada a almacén de bombonas de butano.

15.2 Áreas homogéneas

En consecuencia se distinguen nítidamente dos subunidades: Núcleo urbano de Azucaica y Complejo Asistencial.

15.3 Esquema gráfico



15.4 Cuadros resumen de características

Cuadro A.13: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Núcleo Tradicional		●	•	●	•	•	•	
Comp. Asistencial						■		
Extensiones								■

Cuadro B.13: Tipo-morfologías

Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto resi-dencial	Manza-na ce-rrada con patio de m.	Arrabal y nú-cleo rural	Exten-sión de casco	Unifa-miliar adosada	Colonia unifami-liar popular	Edifica-ción singular terciaria	Polígo-no In-dustrial	Parques y espa-cios libres
Núcleo Tradicional			■						
Comp. Asistencial							■		
Extensiones					■				

Cuadro C.13: Usos del suelo y la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Residen-cial	Comer-cial	Industrial	Terciario - Oficinas	Terciario – Institu-cional	Dotacio-nal e infraes-tructuras	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
Núcleo Urbano	■					•		
Comp. Asistencial						■		
Extensiones	■							●

Cuadro D.13: Número de plantas

Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
Núcleo Urbano	■	●	•			
Complejo Asistencial	●	●	•			
Extensiones		●				

15.5 Descripción detallada

15.5.1 Núcleo urbano

La estructura de este pequeño asentamiento es característica de núcleo rural, con parcelas de geometría irregular de vivienda, granero, corral y patios, sobre un tejido de manzanas también irregulares, conformadas por una encrucijada radial de caminos, a partir de la plaza con la parroquia. Dicho asentamiento "cuelga" de la carretera de Mocejón sin estar propiamente atravesado por esta, y se sitúa en el borde entre la vega fértil del Tajo y el pie de las pendientes de los cerros que cercan dicha vega en su costado Norte. Es un núcleo indudablemente vinculado tradicionalmente a la explotación agrícola de las tierras de cultivo que generan los meandros del Tajo en este sector.

La edificación está en proceso de renovación y sustitución, manteniéndose algunas de las casas tradicionales en un estado de conservación bastante malo en general. No obstante, predomina la edificación renovada, de carácter unifamiliar entre medianeras, conservando el tejido urbano original, aunque probablemente subdividiendo en ocasiones las parcelas iniciales, por la pérdida de uso de patios y anexos. El barrio, como se ha señalado, se organiza entorno a la Parroquia de la Virgen de Candelaria, situada en la plaza central de Azucaica, donde también se localizan las funciones comerciales y terciarias de esta pedanía, así como en la Avda. Azucaica, eje vial de conexión a la carretera de Mocejón.

En el entorno de este núcleo se están desarrollando actuaciones urbanizadoras (la urbanización se ha concluido en torno a 2001), para la construcción de 380 viviendas nuevas, tanto al Oeste del núcleo como en el Nordeste del mismo.

Respecto a la antigüedad de la edificación predominan de las viviendas construidas en los 60 y 70, con algunos casos posteriores. Se trata de un barrio residencial en el que los otros usos son escasos, pudiendo mencionarse: Terciario institucional representado por el la biblioteca municipal y centro cívico social; el sanitario, con el centro de salud; el escolar, con el colegio La Candelaria; y el recreativo/deportivo, con la piscina municipal.

El barrio mantiene en lo esencial la fisonomía tradicional sobre todo por la limitación de alturas a un máximo de 3 plantas, si bien, lógicamente, modificando el estilo arquitectónico en las nuevas construcciones. Las escasas construcciones antiguas, de los años 30 y 40, que quedan, presentan deficiencias de conservación, como se ha dicho.

Por otra parte se puede prever que la construcción de las nuevas barriadas, en curso de ejecución, va a favorecer la aparición de nuevas actividades terciarias en el casco.

15.5.2 Complejo Asistencial

Como se ha señalado, se encuentra próximo al núcleo tradicional, si bien carece de vinculaciones o interacciones con el mismo, siendo más bien un enclave dotacional dependiente directamente de las instituciones municipales, provinciales y regionales toledanas.

En este ámbito se localizan las siguientes dotaciones (de Oeste a Este, siguiendo la fachada de la ctra. de Mocejón): Casa de Oficios "Garcilaso de la Vega"; Unidad de Drogodependencia Centro de Día, de la Diputación de Toledo; Residencia Social Asistida "San José".

Esta última dotación es, con diferencia, la más importante, comprendiendo cinco pabellones, más varios edificios de administración y otros usos, sobre una parcela de unas 6 Has.

15.6 Planeamiento vigente

La Unidad Urbanística nº13 - Azucaica contiene las siguientes unidades urbanísticas definidas en el Plan General de Ordenación Municipal:

Unidad nº6-Azucaica, de suelo urbano, en la que se aplica la ordenanza nº11 que permite tipología de manzana cerrada y vivienda unifamiliar.

Unidad nº16-La Vinagra, de suelo urbano, en la que se aplica la ordenanza nº17 ,dotacional en la clase C: Servicios de interés público y social.

Unidad nº22-Sector 5, en suelo urbanizable programado, en la que se aplican las ordenanzas del P.A.U. nº5 con A.D. 24.II.00.

Unidad nº26-Azucaica Este, en suelo urbanizable no programado, está pendiente de desarrollo.

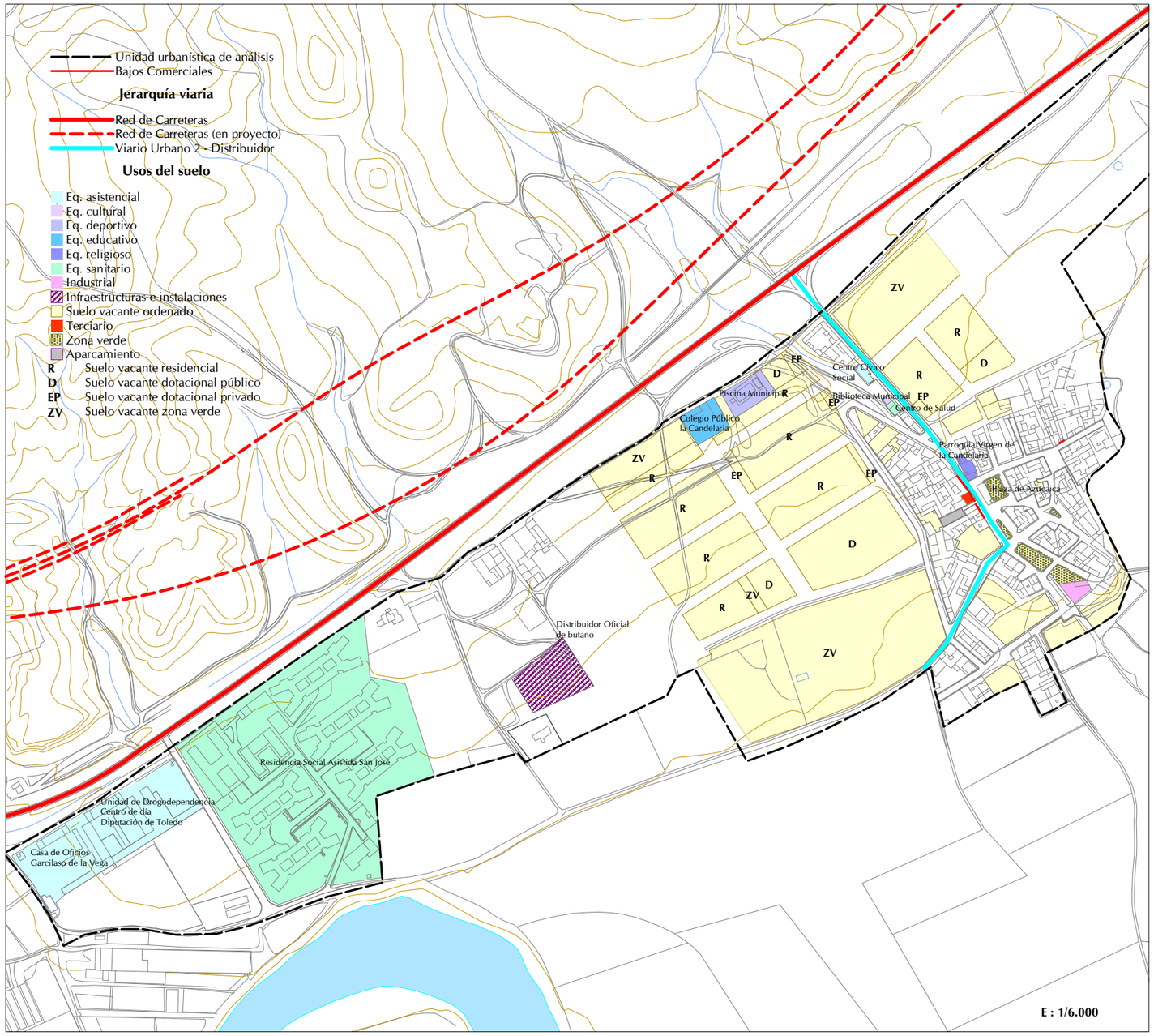
Unidad nº39-Azucaica Oeste, de suelo no urbanizable, en la que se aplicarán las Normas Específicas para todo el suelo no urbanizable.

UU - 13

ANÁLISIS PLANO 1

AZUCAICA

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



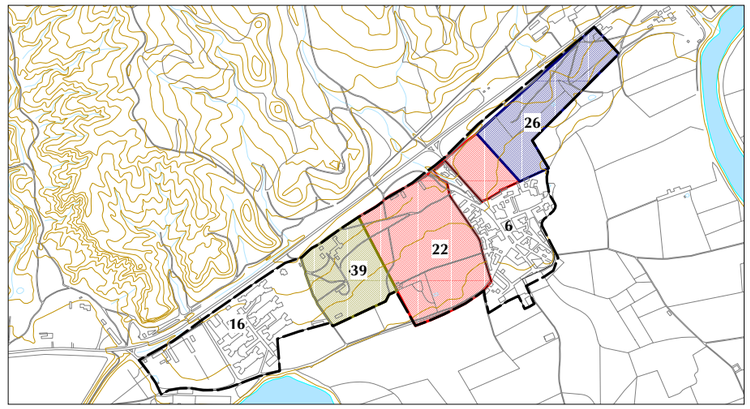
CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	52,28 Has
Número de viviendas (01)	194
Población (98)	928

Unidad urbanística de análisis

Unidades Urbanísticas del PG-86. Planeamiento de desarrollo

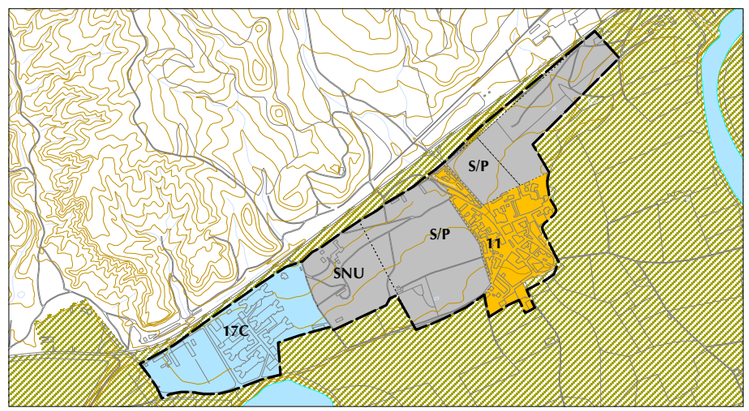
- Suelo Urbano
- PP - Sector 5- UU 22.Suelo Urbanizable Programado
- UU 36.Suelo No Urbanizable
- UU 26 - Azucaica Este.Suelo Urbanizable No Programado

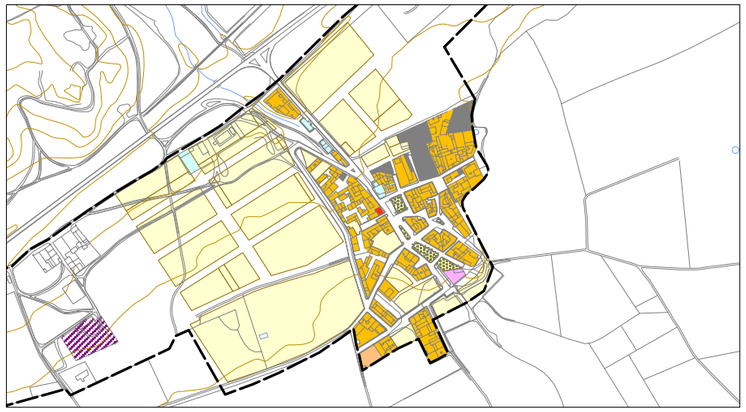


Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

- Casco - Azucaica
- Dotacional - Servicios
- Según Planeamiento

11	Vivienda unifamiliar y manzana cerrada. Azucaica
17 C	Servicios de interés público y social
S/P	Según Planeamiento
SNU	Normas Específicas para todo el suelo no urbanizable

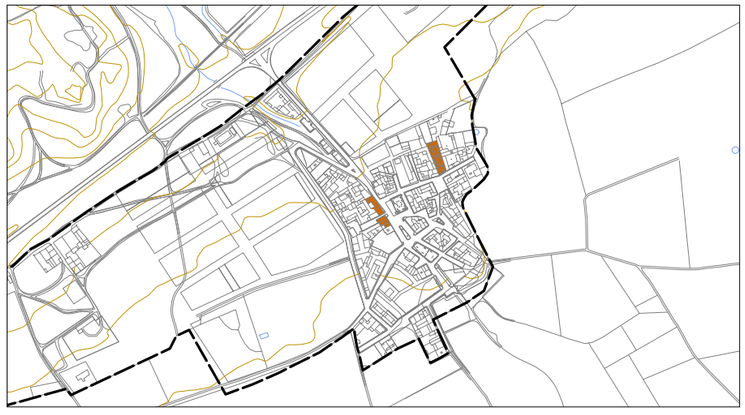




Unidad urbanística de análisis

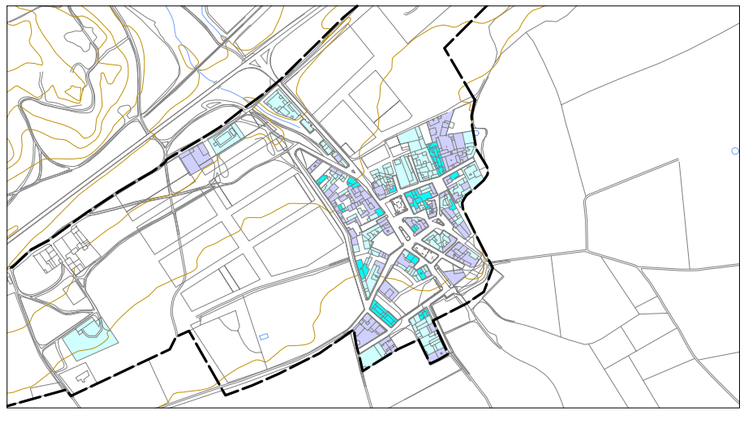
Usos dominantes

- Abandonado
- Agrario
- Comercial
- Equipamientos
- Industrial
- Infraestructuras e instalaciones
- Residencial
- Suelo vacante ordenado
- Terciario - oficinas
- Zona verde



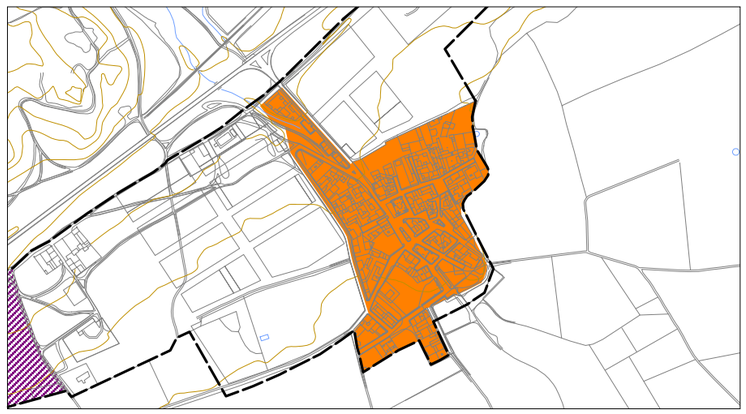
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



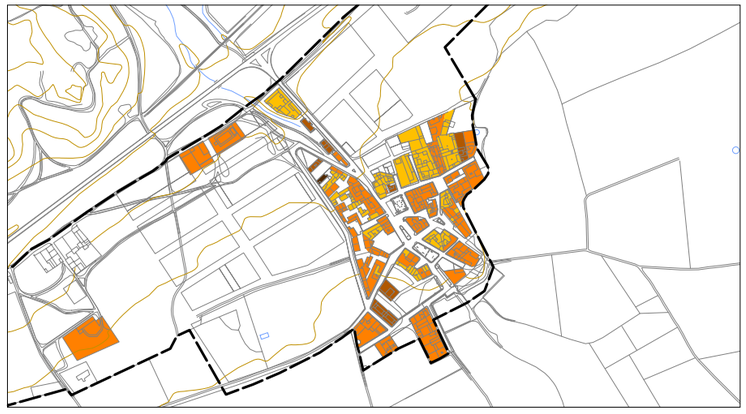
Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7 +



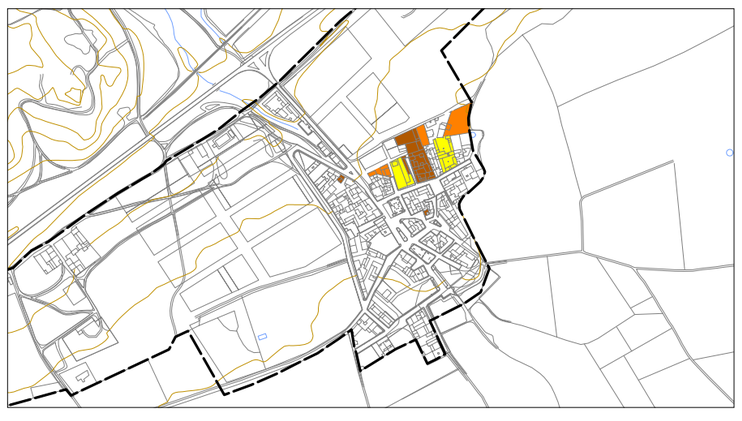
Morfología

- Casco tradicional
- Usos e instalaciones singulares



Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

15.7 Cuestiones a abordar por el Planeamiento

15.7.1 Posición respecto al entorno

Azucaica constituye un núcleo aislado, de carácter tradicionalmente agrícola, actualmente reconvertido en barriada exterior a la ciudad de Toledo, en un contexto territorial no urbano.

Su conexión exterior es únicamente por medio de la ctra. TO-420 (también CM-4001), de Toledo a Mocejón y Aranjuez. Dadas las limitadas dimensiones del barrio, y el, a su vez, limitado tráfico de la carretera citada, no se puede hablar de un problema real de conectividad.

15.7.2 Conexiones e integración interior

Se trata de un núcleo de muy pequeñas dimensiones, en proceso de crecimiento por promociones de vivienda unifamiliar, en un trazado de planta más regular. La conexión entre el núcleo antiguo y la nueva urbanización no ofrece mayores dificultades dada la escasa distancia entre viarios e intersecciones, y la baja densidad del conjunto, que, lógicamente, supone, en todo caso, bajas intensidades de tráfico.

15.7.3 Dotaciones y servicios urbanos

El barrio ya consolidado dispone de las dotaciones adecuadas, y en cuanto al barrio en construcción, tendrá que cumplir, lógicamente, con los estándares legales a este respecto.

Existen, en el sector dotacional al Este del núcleo, varias dotaciones, aunque como ya se ha descrito, tienen un rango de ciudad y no están dirigidas específicamente a demandas locales.

15.7.4 Áreas con deficiencias particulares

No existen zonas con problemas urbanísticos específicos, si bien, en el núcleo tradicional se da un número excesivo de edificios abandonados y solares.

15.7.5 Valores a potenciar o recuperar

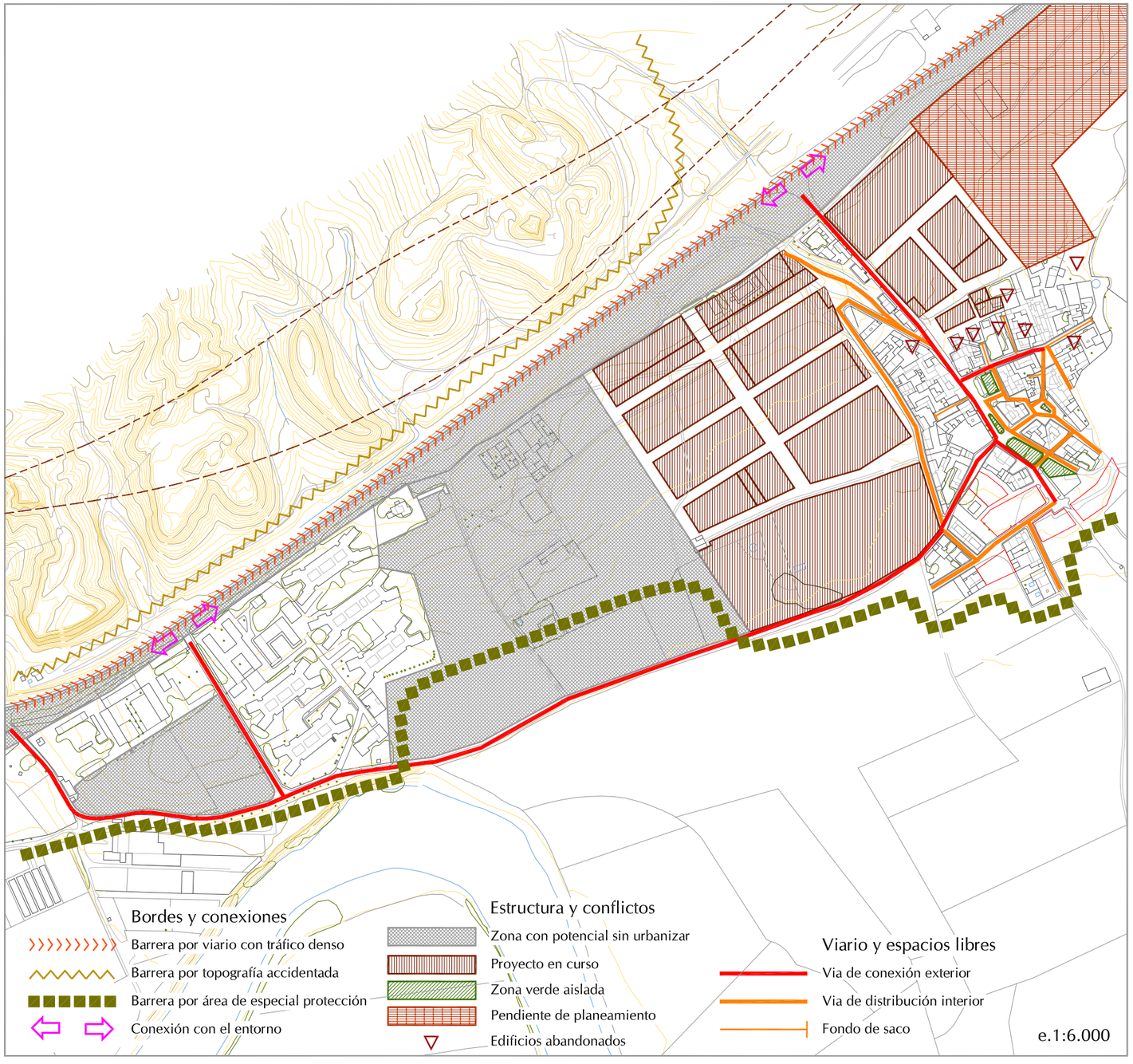
El tejido de casco, así como la fisonomía del núcleo tradicional, deben ser preservados como parte del patrimonio urbano del municipio.

15.8 Avance de Propuestas

Se propone completar este barrio aislado incorporando al proceso urbanizador los suelos intermedios entre el núcleo residencial y el complejo asistencial, sin invadir el límite de la zona de especial protección fluvial, con lo que se podría dar por cerrado el desarrollo de este asentamiento.

Asimismo, se debe crear una vía de servicio para el barrio, paralela a la ctra. TO-402, por el Sur, para mejorar la conexión entre sus diferentes piezas, descargando aquella, en lo posible, de tráfico local.

UU - 13
DIAGNOSTICO PLANO1
AZUCAICA





	Usos del Suelo	Zonas Verdes	Zonas Verdes Vacantes	Equip. Sanitario	Equip. Deportivo	Equip. Educativo	Equip. Religioso	Equip. Cultural	Equip. Asistencial	Comercial	Terciario	Suelo Residencial	Suelo Residencial Vacante
Sup. (Ha)	(1)	0,192	-	6,05	0,186	0,20	0,04	-	-	-	0,013	-	-
	(2)	5,09	-	-	1,50				-	-	-	5,84	-

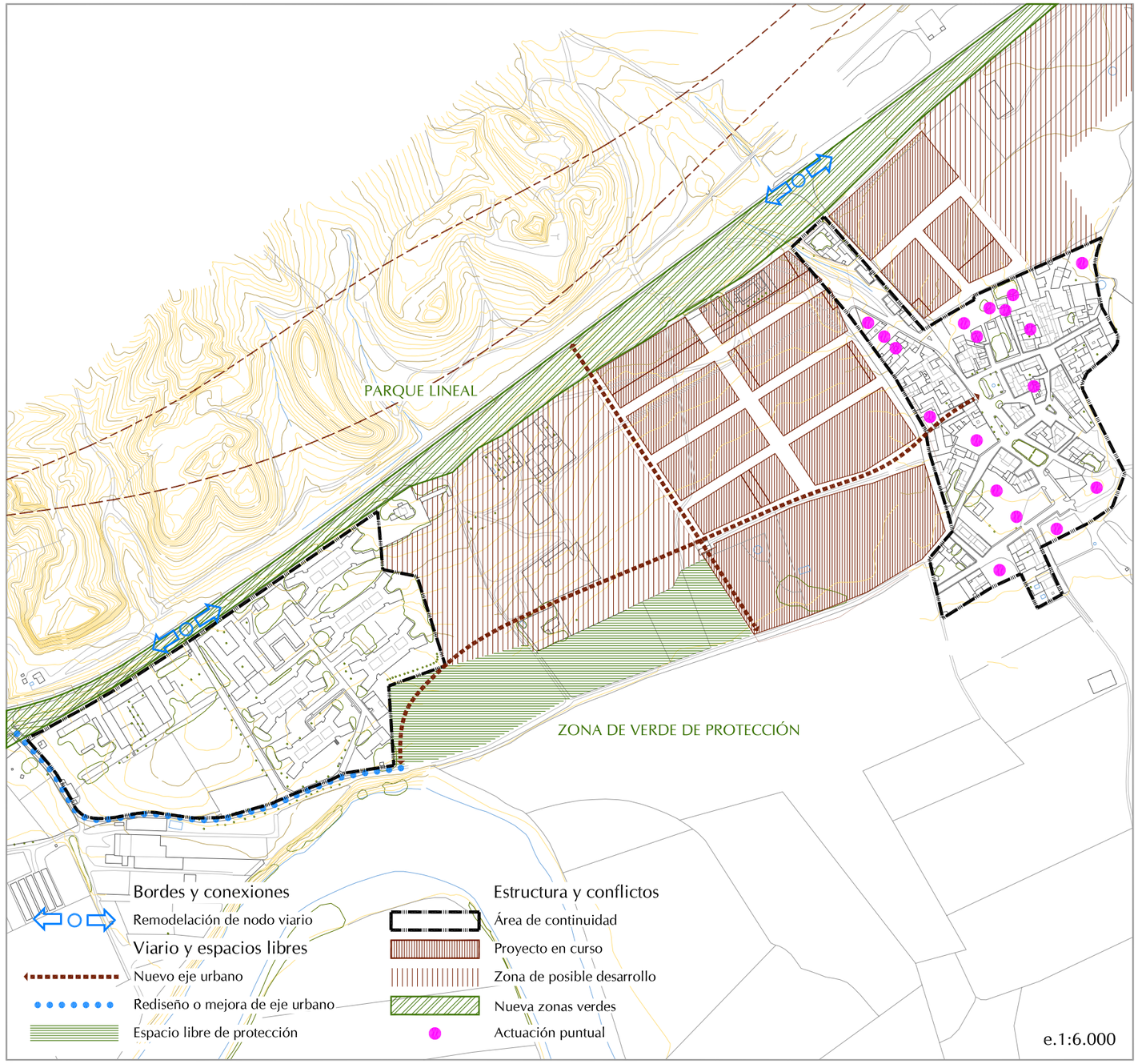
USOS DEL SUELO - (1) - Ejecutado. (2) - Pendiente de ejecución

Conexiones e integración interior
La conexión entre el núcleo antiguo y la nueva urbanización no ofrece mayores dificultades dada la escasa distancia entre viarios e intersecciones, y la baja densidad del conjunto.

Dotaciones y servicios urbanos
La zona consolidada cuenta con las dotaciones adecuadas. Las dotaciones localizadas al Este del núcleo tienen un rango de ciudad.

Áreas con deficiencias particulares
No existen zonas con problemas urbanísticos específicos, aunque el núcleo tradicional cuenta con un número excesivo de edificios abandonados y solares.

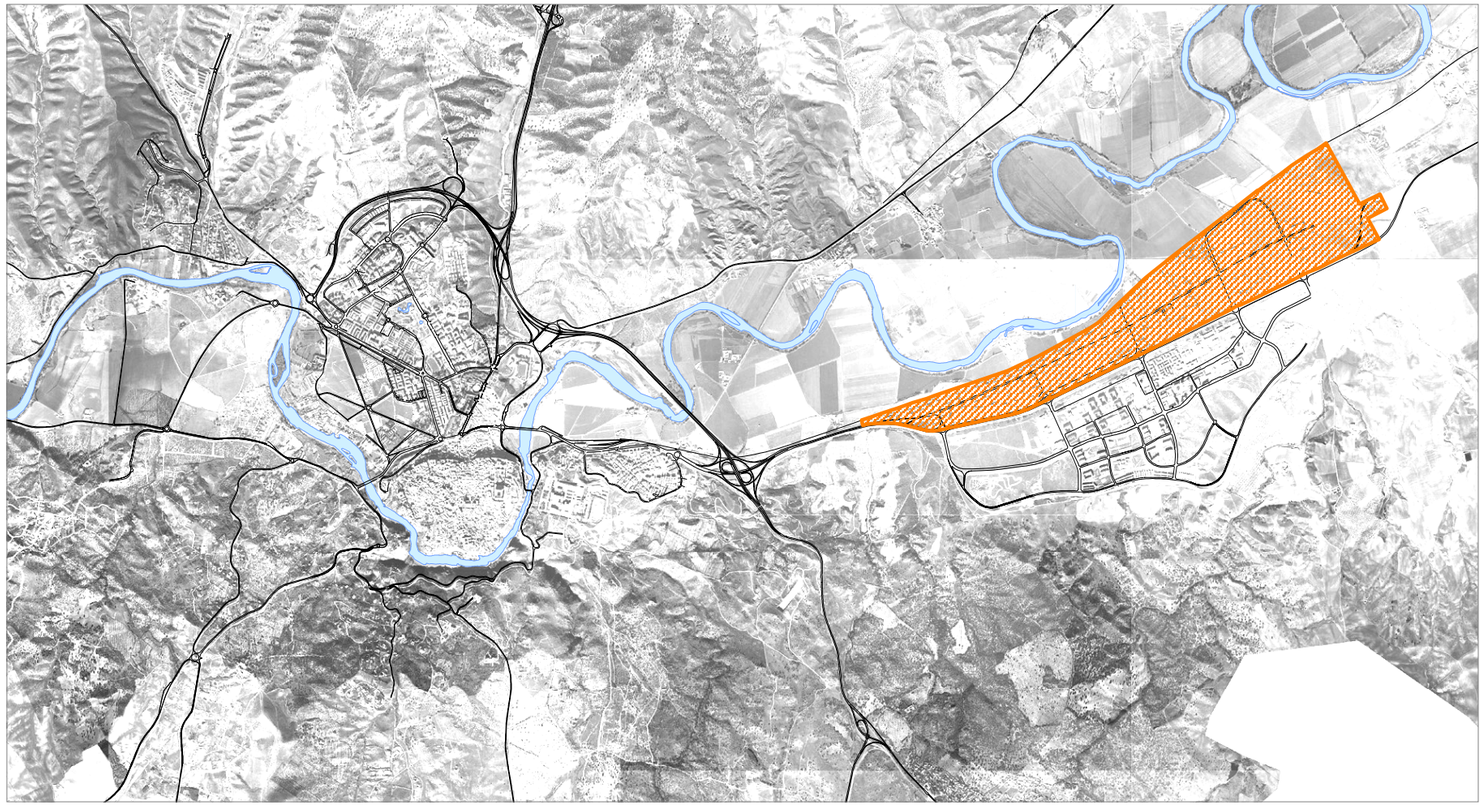
UU - 13
AVANCE PLANO1
AZUCAICA



AVANCE DE PROPUESTAS

Se propone completar este barrio aislado incorporando al proceso urbanizador los suelos intermedios entre el núcleo residencial y el complejo asistencial, sin invadir el límite de la zona de especial protección fluvial.

Asimismo, se debe crear una vía de servicio para el barrio, por el Sur, para mejorar la conexión entre sus diferentes piezas, descargando la ctra. TO-402, en lo posible, de tráfico local.



16 POLÍGONO INDUSTRIAL

16.1 Descripción general

La zona industrial, que dio origen al barrio, constituye el mayor polígono industrial de Castilla-La Mancha por el número de empresas, actualmente unas cuatrocientas. Hay varias grandes empresas Alcatel, Ausonia, etc., aunque la mayoría son medianas y pequeñas. En general hay una gran diversidad de tipologías, desde el minipolígono e industria nido, que está presente en varios puntos del Polígono, hasta la gran industria en edificación aislada.

16.2 Áreas homogéneas y descripción detallada

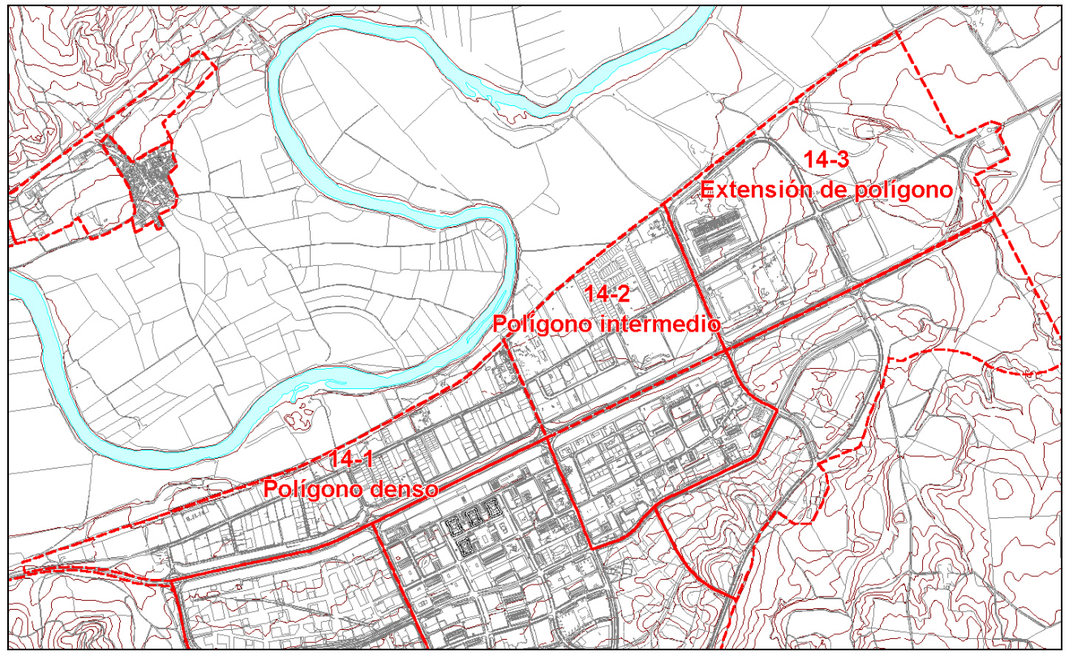
Aunque no existe un patrón muy claro de localización de unas y otras, si se consideran dos grandes sectores en el Polígono, resultantes de su división por la calle Guadarrama, que sería aproximadamente su bisectriz en sentido Norte-Sur, se puede constatar que las industrias de mayor dimensión se han implantado en el sector del Este, mientras que el sector del Oeste, de desarrollo en general más antiguo, se presenta más abigarrado, con un parcelario en general más menudo (parcelas entre 3.000 y 10.000 m^2, excepto en minipolígonos en los que baja a unos 500 m^2), y un evidente déficit de viales, sobre todo desde el punto de vista de los aparcamientos.

Este sector Oeste "denso", corresponde básicamente a la fase II-A de desarrollo del polígono, mientras que en el sector Este hay una primera zona, la más próxima a la Oeste, que incluye también varias manzanas de minipolígono o industria nido, y que corresponde a la fase I, mientras que el resto de este sector corresponde a la fase II-B.

En el sector Este, por otra parte, subsiste una cantidad considerable de suelo edificable aún disponible. En este sector, aunque predomina la parcelación de tamaño medio y grande (de 5.000 hasta 75.000 m^2, con excepciones como Alcatel, con más de 200.000 m^2), existen varias promociones de industria-nido o minipolígono (parcelación en torno a 450 m^2), en las manzanas delimitadas por las calles Jarama y Ventalomar, si bien se encuentran intercalados con industrias en gran parcela.

Y por último, en este sector Este se puede establecer una nueva subdivisión entre la zona mayoritariamente ocupada, localizada en posición intemedia entre el área primera del Oeste y la tercera, que es el sector más al Oeste, de menor índice de ocupación, y con industrias de mayor tamaño, en las parcelas ocupadas.

16.3 Esquema gráfico



16.4 Planeamiento vigente

En la Unidad Urbanística nº14 – Polígono de Santa María de Benquerencia-Zona Industrial, se aplican las siguientes ordenanzas definidas por el Plan General de Ordenación Municipal, según se indica en los planos adjuntos:

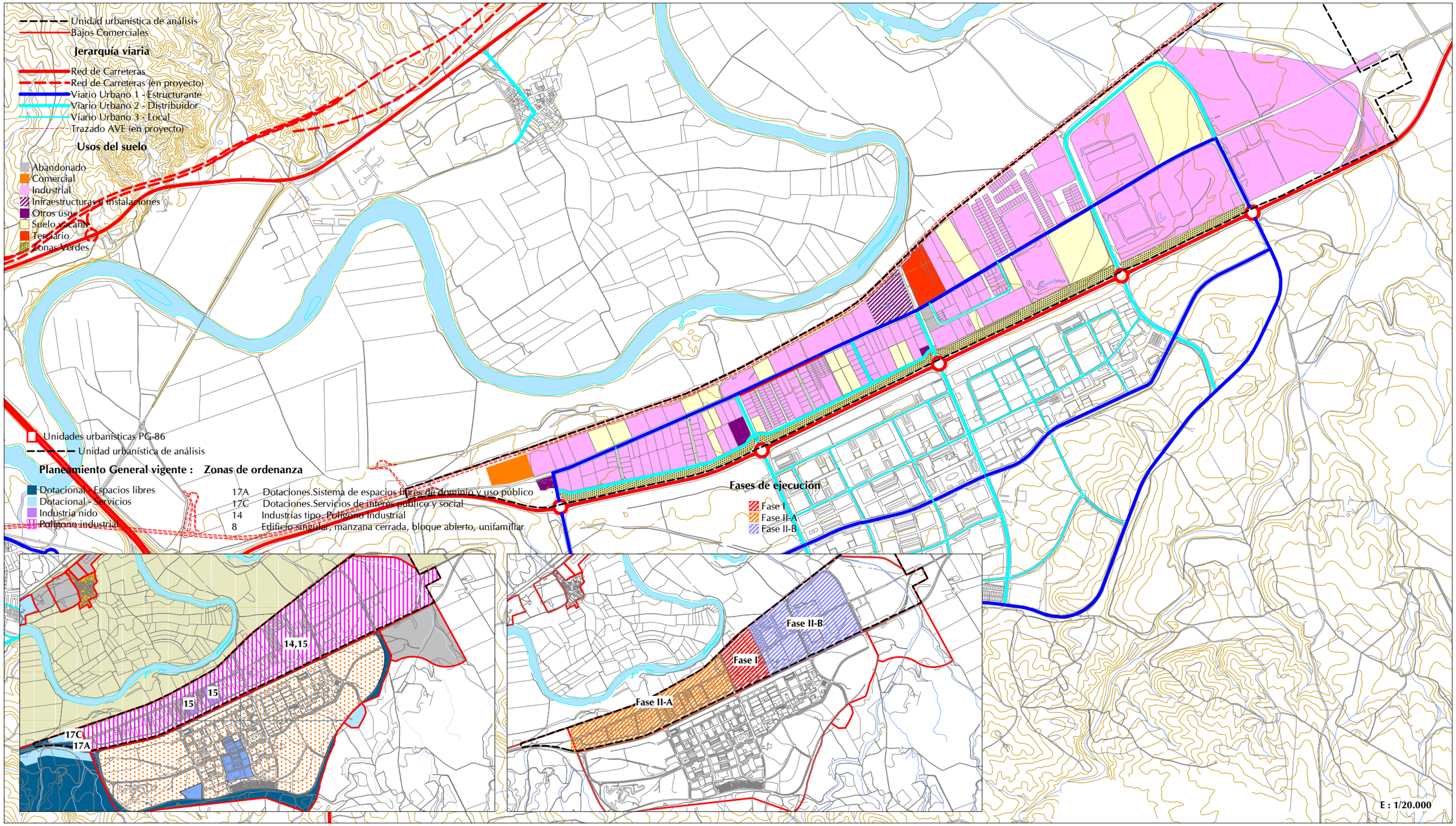
- Ordenanza nº14, industrias tipo.
- Ordenanza nº15, industrias nido.

UU - 14
ANÁLISIS PLANO 1
POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA INDUSTRIAL

CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	294,38 Has
Número de viviendas (01)	-
Población (98)	-

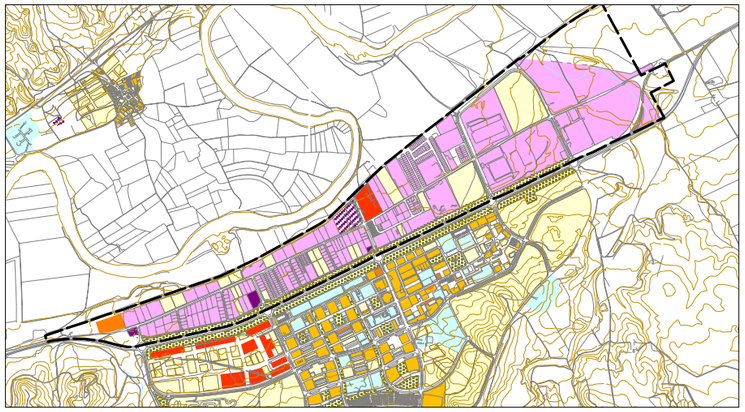
JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



UNIDADES URBANÍSTICAS DE ANÁLISIS

Polígono Santa María de Benquerencia : Zona Industrial

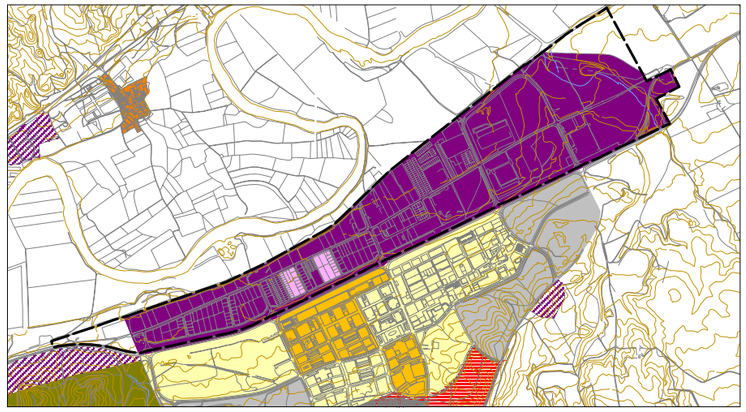
UU - 14
ANÁLISIS PLANO 2
POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA INDUSTRIAL



Unidad urbanística de análisis

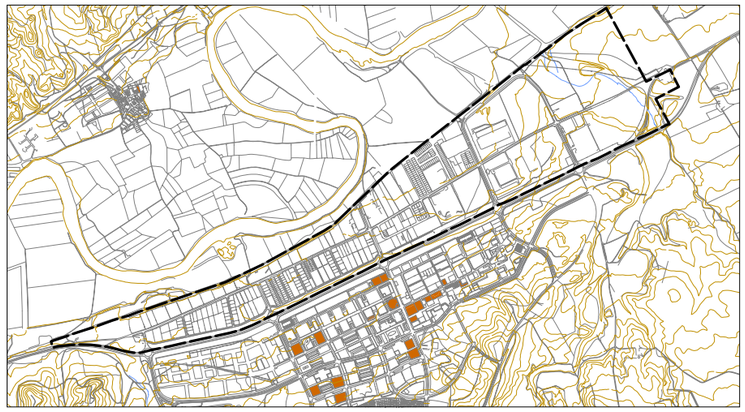
Usos dominantes

- Abandonado
- Comercial
- Equipamientos
- Industrial
- Infraestructuras e instalaciones
- Otros usos
- Suelo vacante
- Terciario - oficinas
- Zona verde



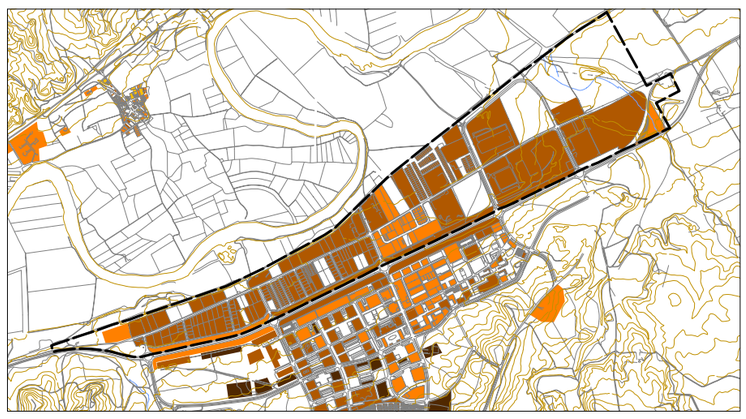
Morfología

- Industria nido
- Naves industriales



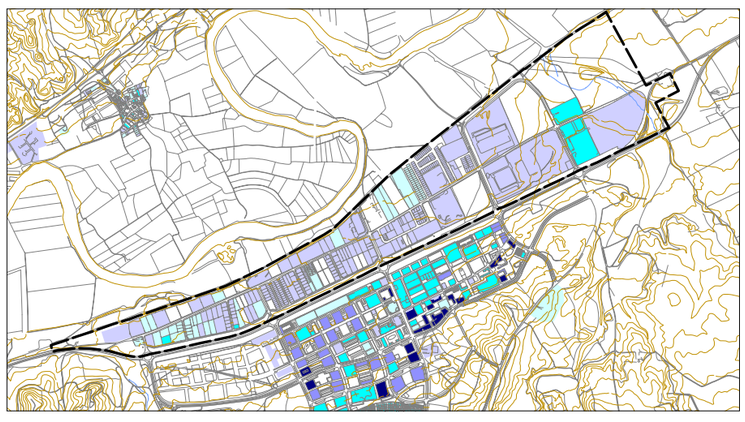
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



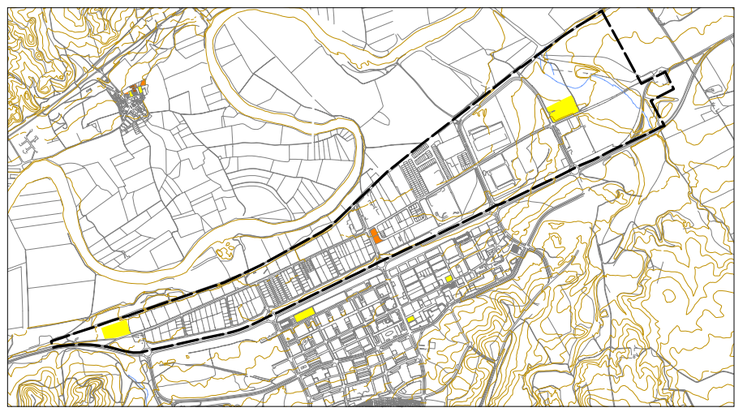
Antigüedad de la edificación y urbanizació

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 17



Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

16.5 Cuestiones a abordar por el Planeamiento

16.5.1 Posición respecto al entorno

Constituye la parte industrial de la macro-actuación pública en el Polígono de Sta. Mª de Benquerencia, localizada en su sector al Norte de la ctra. N-400 (también denominada en este sector Avenida del Río Tajo), y al igual que el sector residencial, se conecta hacia el exterior únicamente a través de dicha carretera.

Las dos conexiones extremas de la vía interior vertebradora del polígono industrial (calle del río Jarama) con la carretera N-400 están mal resueltas, no estando claro si tales conexiones deben existir realmente, o se trata de uniones informales, debiendo, en este caso, realizarse las intersecciones únicamente por las rotondas próximas.

Aunque el polígono linda con la vía del FC, carece actualmente de apeadero de mercancías.

16.5.2 Conexiones e integración interior

El polígono industrial se vertebra en torno a la citada calle del río Jarama, completando su red interior con las transversales a esta y la vía de servicio paralela a la N-400.

Tal como se ha señalado, si bien en términos de trazado el viario resuelve adecuadamente la conectividad interior, en cambio la sección de las vías, dada la densidad de ocupación del suelo y la carencia de aparcamientos en el interior de las parcelas, es insuficiente, en buena parte del polígono (especialmente en las fases I y IIA), para soportar la carga de tráfico y las necesidades de aparcamientos.

16.5.3 Dotaciones y servicios urbanos

De acuerdo a la información disponible, el polígono carece de los equipamientos sociales, deportivos, asistenciales, o de parques (salvo el parque lineal, semi-silvestre, de la banda de protección paralela a la N-400), requeridos para el uso y actividad existentes, así como de centro empresarial para dar servicio a las industrias. Este hecho resulta especialmente incomprensible por tratarse de una promoción pública, y contrasta vivamente con la situación del polígono residencial (de igual modelo de promoción), en donde la oferta dotacional es generosa y variada.

16.5.4 Áreas con deficiencias particulares

Como se ha señalado, hay dos tipos de deficiencias:

- Las relativas a las infraestructuras viarias, que afectan en particular a las fases I y IIA.
- Los déficits dotacionales, que afectan al conjunto del polígono.

16.5.5 Valores a potenciar o recuperar

El Polígono industrial de Toledo tiene algunas ventajas que deben potenciarse y aprovecharse mejor:

→ Su buena localización con respecto tanto a la ciudad como a las nuevas grandes infraestructuras proyectadas de acceso a esta, en particular el tren de alta velocidad, y la autopista de peaje.

→ Su localización admite un crecimiento razonable en dirección Este, en la franja comprendida entre la actual vía de FC y la N-400, sobre terrenos que presentan condiciones favorables tanto topográficas (terrenos muy llanos), como de separación respecto a otros usos de posible incompatibilidad (residenciales, dotacionales, etc.).

→ Su proximidad al polígono residencial Sta. María de Benquerencia, además, ofrece una gran oportunidad de resolver de forma satisfactoria la relación vivienda-empleo, situación óptima para la comunicación peatonal, o mediante un servicio básico de transporte público.

16.6 Avance de Propuestas

Debe realizarse un estudio de reordenación de tráfico y mejora vial en el conjunto del polígono industrial. Debe estudiarse la normativa de usos aplicable (la actual es bastante rígida).

Dada la abundancia relativa de parcelas vacantes en las fases I y IIA, debería estudiarse la posibilidad de obtener dichos suelos, o parte de ellos, para intentar solucionar los déficits de dotaciones y aparcamientos.

Junto con la puesta en el mercado de los suelos vacantes en la fase IIB, de dimensiones considerables, se deberá incrementar la oferta de suelo industrial, ampliando el polígono en dirección Este, entre la vía y la N-400, dotando dichos suelos con las condiciones de infraestructuras y servicios adecuados para actividades industriales y tecnológicas modernas. Todo ello, en aras de mejorar la competitividad de Toledo en materia de actividades económicas, y de posibilitar la implantación de nuevas actividades generadoras de empleo y riqueza.

Debe estudiarse asimismo la posibilidad de crear una conexión ferroviaria en el polígono, que ofrezca una alternativa de transporte ferroviario de mercancía de cara a mejorar su competitividad en materia logística.

Todos estos aspectos son merecedores de un estudio integral y completo del suelo industrial, incluyendo el polígono actual y las necesidades no satisfechas del mismo. El estudio debe contener al menos los siguientes componentes:

→ Plan de Rehabilitación y recualificación del sector Oeste (subunidad 14-1: Polígono denso),

→ Plan de dotación del Polígono, incluyendo las necesidades tanto de tipo social (equipamientos deportivos, guarderías, culturales, etc.), como de tipo empresarial (servicios para las empresas y similares).

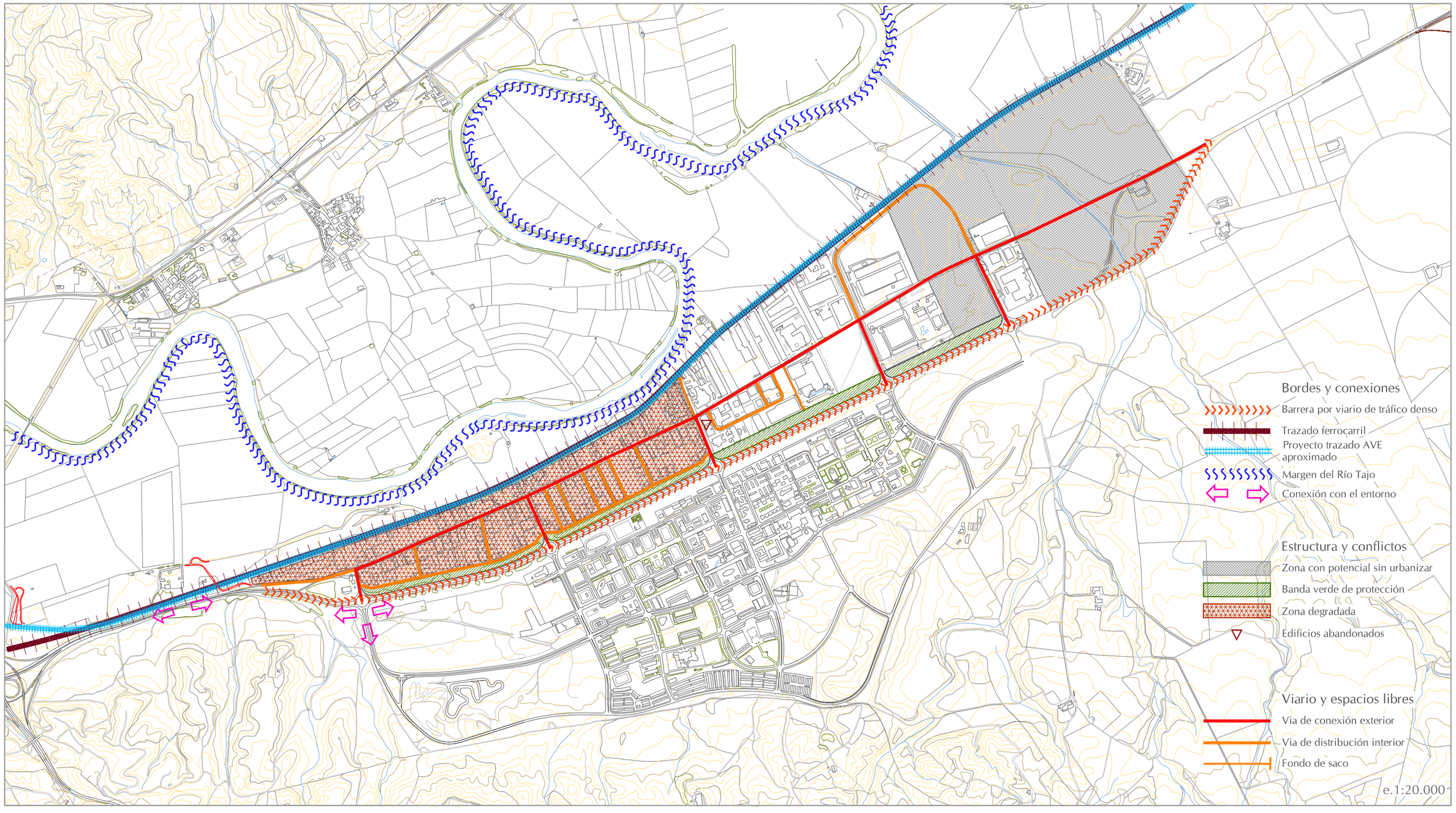
→ Plan de ampliación del suelo industrial, con una ordenación primaria de infraestructuras y parcelación.

→ Estudio de viabilidad de un apeadero para trenes de mercancías aprovechando la contigüidad del trazado ferroviario.

UU - 14

DIAGNOSTICO PLANO1

POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA INDUSTRIAL





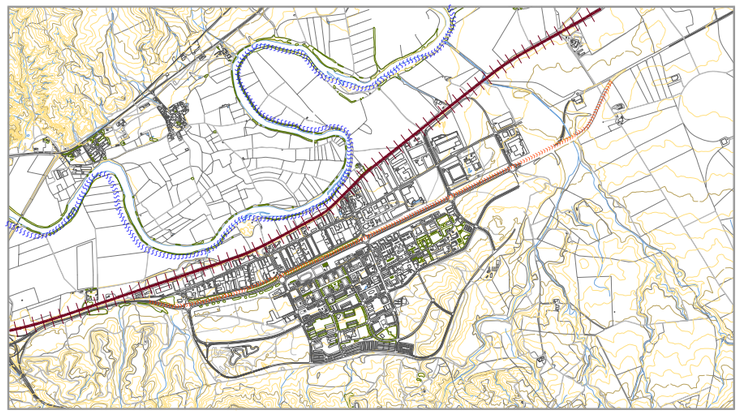
Usos del Suelo		Zonas Verdes	Zonas Verdes Vacantes	Equip. Sanitario	Equip. Deportivo	Equip. Educativo	Equip. Religioso	Equip. Cultural	Equip. Asistencial	Comercial	Terciario	Suelo Industrial	Suelo Industrial Vacante
Sup. (Ha)	(1)	15,67	-	-	-	-	-	-	-	2,47	3,78	170,38	-
	(2)	-	-	-						-	-	34,68	-

USOS DEL SUELO - (1) - Ejecutado. (2) - Pendiente de ejecución

Bordes y conexiones

Las dos conexiones extremas de la vía interior vertebradora del polígono industrial (calle del río Jarama) con la carretera N-400 están mal resueltas.

Carece de apeadero para mercancías a pesar de ser contiguo al trazado del ferrocarril.

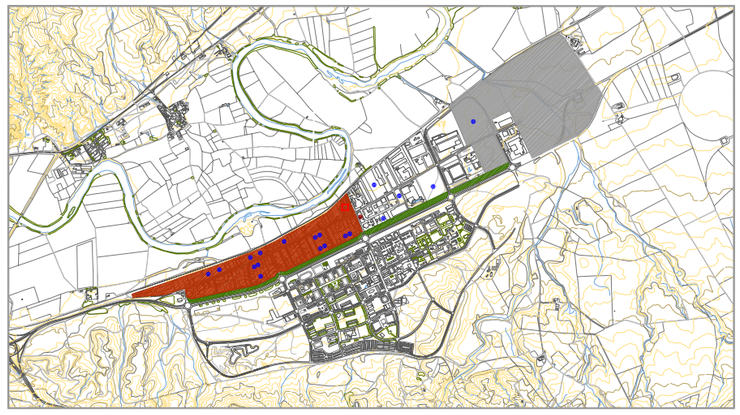


Estructura y conflictos

En el sector del polígono denominado "polígono denso" (fases I y IIA) existen serias deficiencias de viario por congestión de este, especialmente en cuanto a plazas de aparcamiento.

Existen déficits dotacionales que afectan al conjunto del polígono.

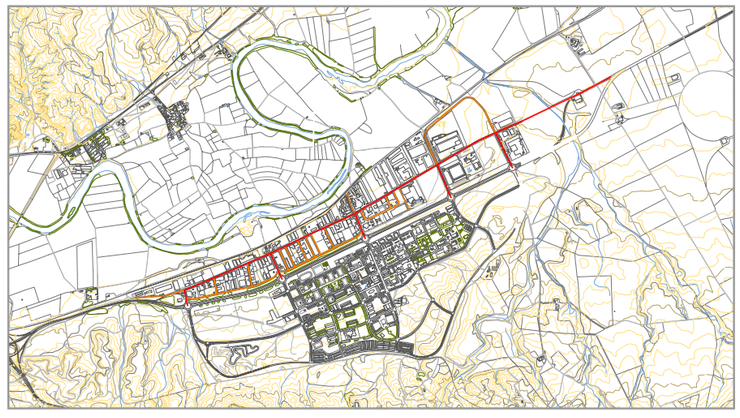
No está adecuadamente rematado el polígono en su extremo Este, en cuanto a la urbanización y acondicionamiento de la totalidad de los suelos industriales disponibles.



Viario y espacios libres

Si bien en términos de trazado el viario resuelve adecuadamente la conectividad interior, en cambio la sección de las vías, dada la densidad de ocupación del suelo y la carencia de aparcamientos en el interior de las parcelas, es insuficiente, en buena parte del polígono (especialmente en las fases I y IIA), para soportar la carga de tráfico y las necesidades de aparcamientos.

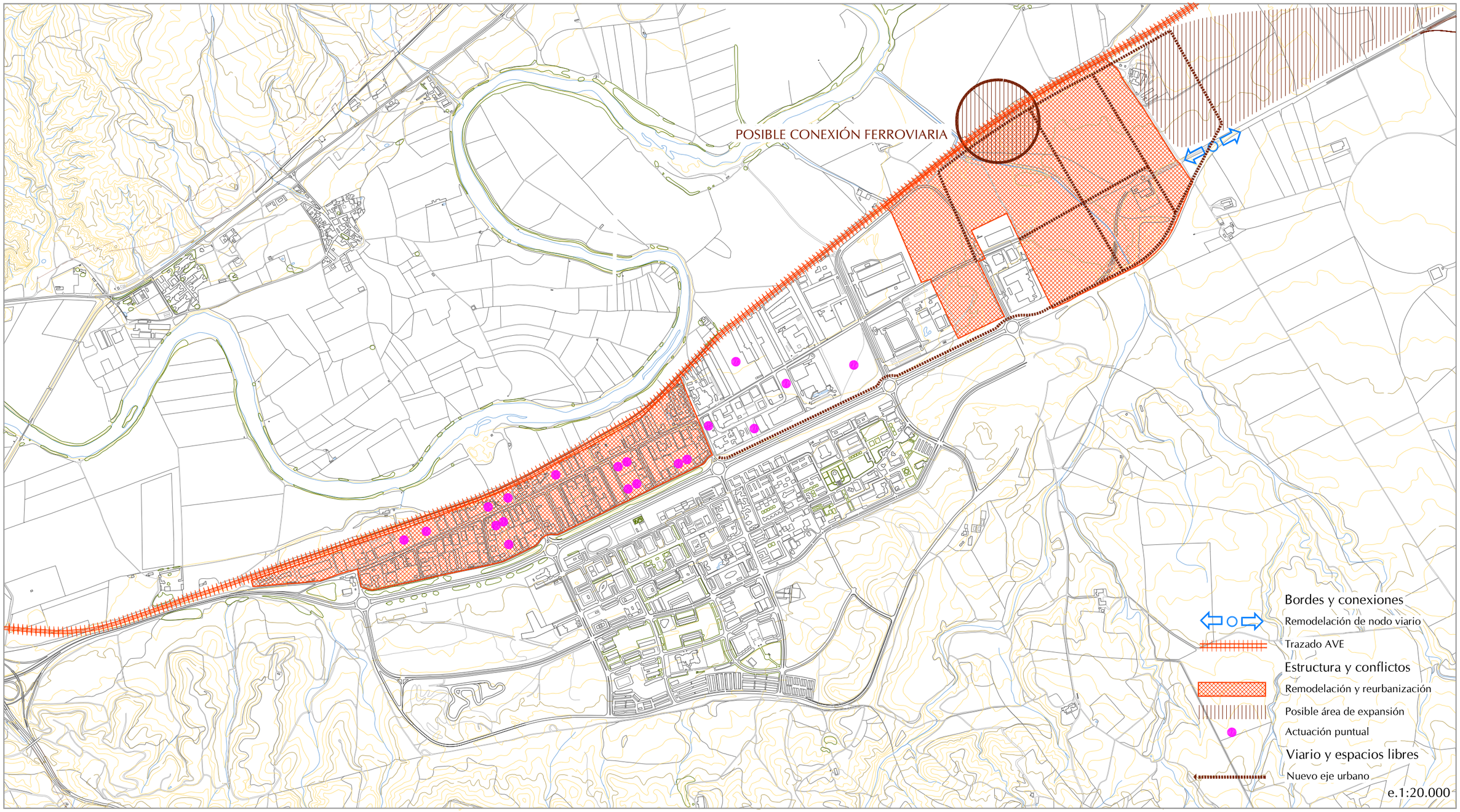
El polígono carece de los equipamientos sociales, deportivos, asistenciales, o de parques (salvo el parque lineal, semi-silvestre, de la banda de protección paralela a la N-400), requeridos para el uso y actividad existentes.



UU - 14

AVANCE PLANO 1

POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA INDUSTRIAL



AVANCE DE PROPUESTAS

Debe realizarse un estudio de reordenación de tráfico y mejora vial en el conjunto del polígono industrial.

Dada la abundancia relativa de parcelas vacantes en las fases I y IIA, debería estudiarse la posibilidad de obtener dichos suelos, o parte de ellos, para intentar solucionar los déficits de dotaciones y aparcamientos.

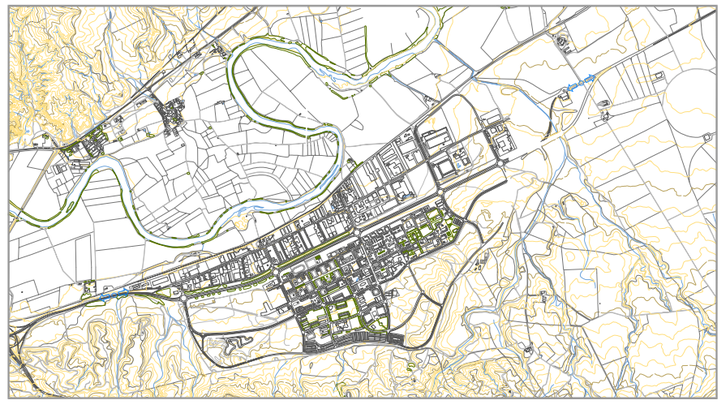
Junto con la puesta en el mercado de los suelos vacantes en la fase IIB, de dimensiones considerables, se deberá incrementar la oferta de suelo industrial, ampliando el polígono en dirección Este, entre la vía y la N-400, dotando dichos suelos con las condiciones de infraestructuras y servicios adecuados para actividades industriales y tecnológicas modernas. Todo ello, en aras de mejorar la competitividad de Toledo en materia de actividades económicas, y de posibilitar la implantación de nuevas actividades generadoras de empleo y riqueza.

Debe estudiarse asimismo la posibilidad de crear una conexión ferroviaria en el polígono, que ofrezca una alternativa de transporte ferroviario de mercancía de cara a mejorar su competitividad en materia logística.

Bordes y conexiones

- Mejora de las conexiones externas de la calle Río Jarama con la N-400.

- Negociación con RENFE para implantación de apeadero de cercanías en algún punto de contacto con el Polígono Industrial.

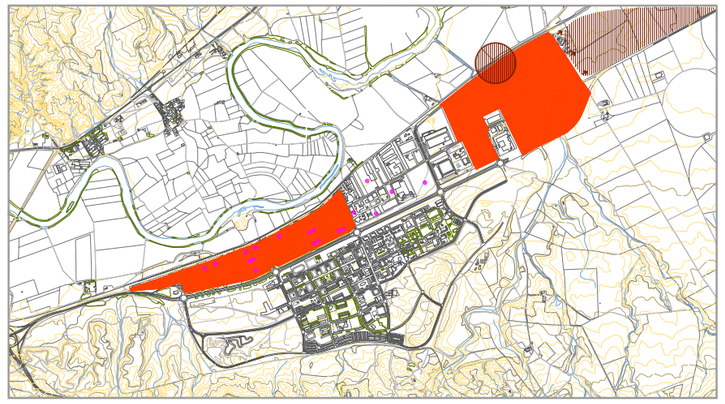


Estructura y conflictos

- Plan de rehabilitación y reurbanización de las Fases II-A y I del Polígono.

- Estudio de la ampliación del Polígono hacia el Este, según necesidades de nuevo suelo industrial.

- Plan de Ordenación y Urbanización de la Fase II-B.

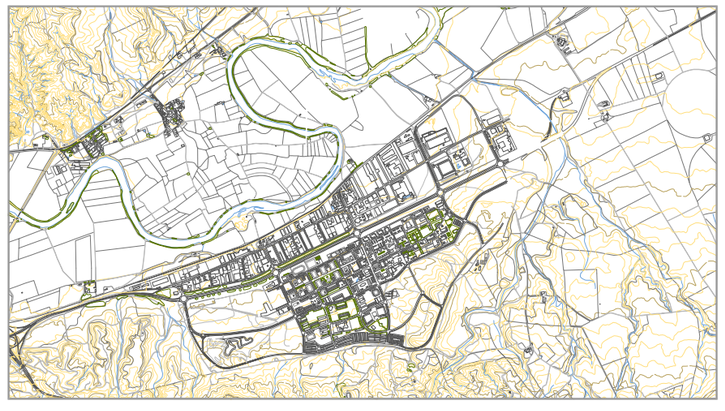


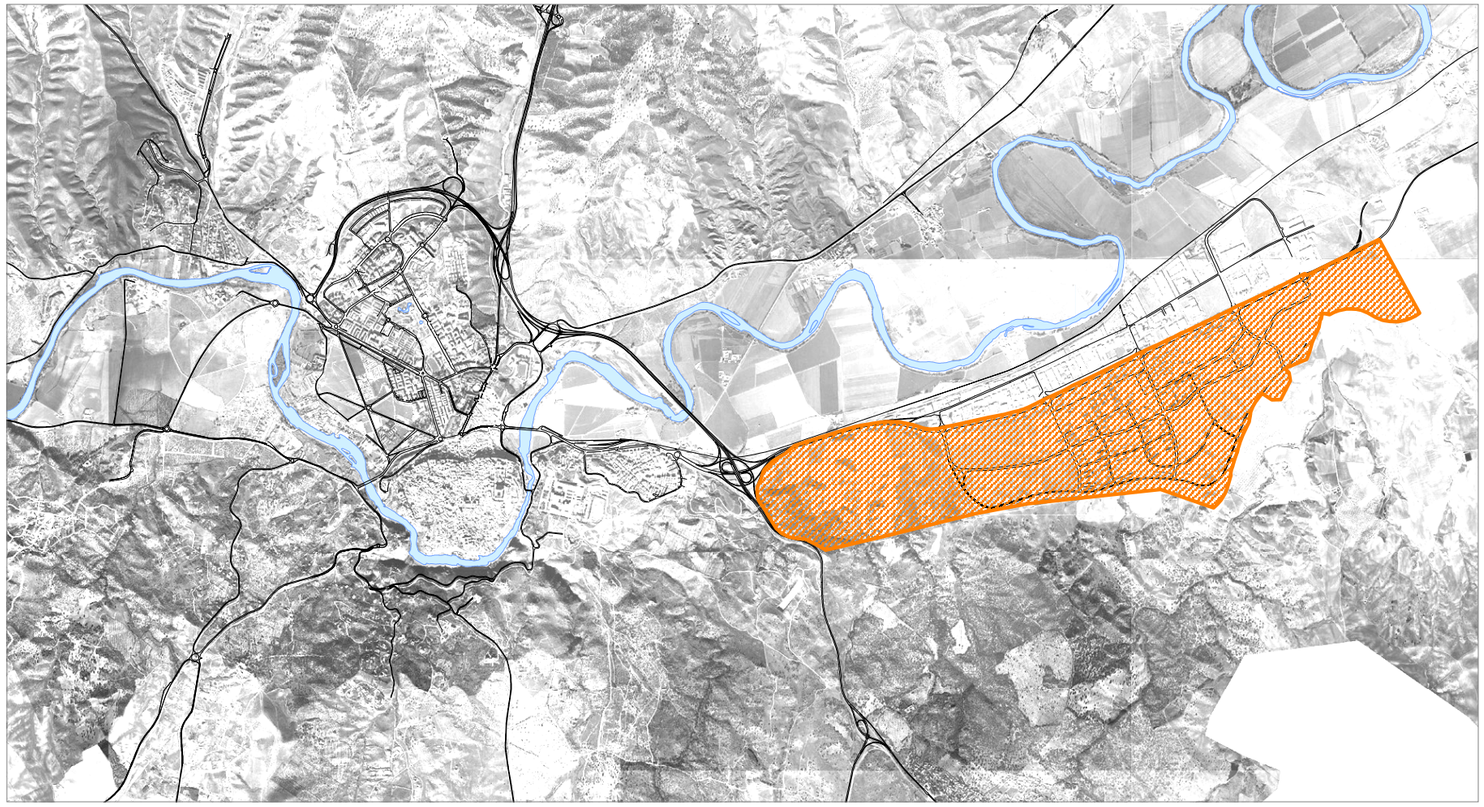
Viario y espacios libres

- Implantación de nuevos servicios para las empresas.

- Reequipamiento.

- Acondicionamiento y ampliación de los espacios libres.





17 Pº RESIDENCIAL STA. Mª DE BENQUERENCIA

17.1 Descripción general

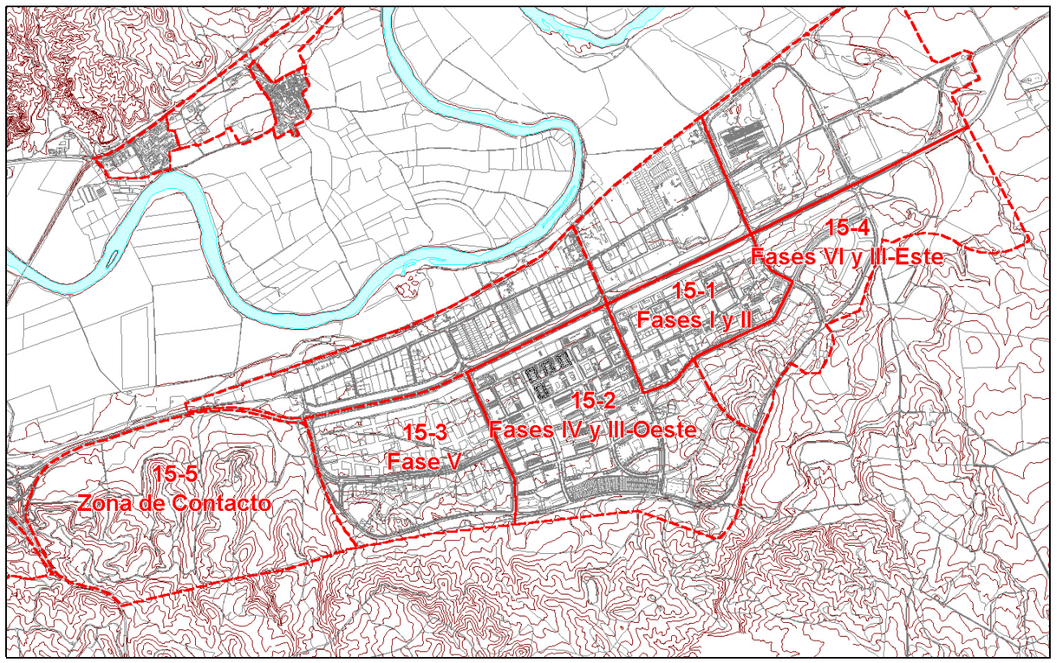
El Polígono residencial de Sta. María de Benquerencia, separado por la ctra. N-400 (Toledo - Aranjuez) del polígono industrial, es una gran actuación de promoción pública iniciada en los años 60, situada a unos cinco km. del núcleo principal de la ciudad de Toledo, constituyendo en la actualidad casi un núcleo independiente de la ciudad, debido no solamente a la distancia, sino a la falta de continuidad urbana en el territorio intermedio (nudo arterial, zona de contacto, etc.), así como a la propia dimensión del sector, con una capacidad techo cercana a las 10.000 viviendas (la población censada en este barrio en el 98 era ya de 16.500 personas).

Áreas homogéneas

Para su análisis se ha subdividido en ámbitos correspondientes a las etapas de desarrollo, resultando las siguientes subunidades:

- Polígono Residencial fases I y II
- Polígono Residencial fases III y IV
- Polígono Residencial fase V

17.2 Esquema gráfico



17.3 Cuadros resumen de características

No se incluyen en los cuadros las áreas 15-4 (Fases VI y III Este) y 15-5 (Zona de Contacto), por no estar aún desarrolladas. Se incluye el Polígono industrial, como una única área.

Cuadro A.15: Antigüedad de la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Antes de 1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000 y posterior
Pº Residencial f. I y II				■	●	●		
Pº Residencial f. III y IV					●	■	●	•
Pº Residencial f. V							■	•
Pº Industrial				●	•	●	●	

Cuadro B.15: Tipo-morfologías

Zona / Subunidad de análisis	Bloque abierto residencial	Manzana cerrada con patio de m.	Arrabal y núcleo rural	Extensión de casco	Unifamiliar adosada	Colonia unifamiliar popular	Edificación singular terciaria	Polígono Industrial	Parques y espacios libres
Pº Residencial f. I y II	■								
Pº Residencial f. III y IV	●	■			●				
Pº Residencial f. V							■		
Pº Industrial								■	

Cuadro C.15: Usos del suelo y la edificación

Zona / Subunidad de análisis	Residencial	Comercial	Industrial	Terciario - Oficinas	Terciario – Institucional	Dotacional e infraestructuras	Especial (militar, etc.)	Espacios libres y parques
Pº Residenc. f. I y II	■					●		•
Pº Resid. f. III y IV	■					●		●
Pº Residencial f. V					■			
Pº Industrial			■					

Cuadro D.15: Número de plantas

Zona/ Subunidad de análisis	1	2	3/4	5/6	7/8	+ de 8
Pº Residencial fases I y II			■	•	•	
Pº Residencial fases III y IV			●	●	●	
Pº Residencial fase V		■				
Pº Industrial	●	■				

17.4 Descripción detallada

17.4.1 Fases I y II

Constituye el sector más antiguo del conjunto del polígono residencial, datando de los años 60 y 70, y tipología dominante de bloque residencial abierto de 4 ó 5 plantas, de crujía sencilla, aunque también se encuentran promociones de bloque de planta en H o doble T. La morfología urbana corresponde, en muchos casos, con la tendencia común de esos años a favor de la supermanzana, con bloques perimetrales y espacio libre recreativo en el área central de la misma. Y en otros casos se presenta una ordenación más sobria, propia de polígono oficial suburbano, también de la época, a base de líneas paralelas de bloques que dejan entre sí apenas el espacio de un fondo de saco y aparcamientos. Por último, hay varias promociones posteriores, de los 80 en adelante, de vivienda unifamiliar adosada en parcela pequeña (menos de 100 m^2), con dos o tres plantas, en algún caso con espacio recreativo común privado.

Se puede distinguir en esta zona con claridad entre la fase I, prácticamente consolidada, y la fase II, en la que curiosamente se han desarrollado antes las dotaciones que algunas parcelas residenciales, que permanecen vacantes. Este desfase y retraso en la ejecución de solares parece explicarse por el carácter público del conjunto de esta actuación, cuya ejecución no sigue aparentemente la dinámica del mercado, o no parece sentir la prisa característica de las promociones privadas por dar salida al suelo, cuando este ya ha sido objeto de fuertes inversiones urbanizadoras.

En cuanto a los usos, además del residencial, claramente dominante, dado el objetivo de proveer de vivienda accesible que está en la raíz de la creación de este polígono, se da una razonable abundancia de usos dotacionales complementarios a aquel: 2 colegios, un instituto, 2 guarderías, un polideportivo, un centro cultural, un centro asistencial (centro de paralíticos cerebrales), y tres parques públicos (si bien el situado en paralelo a la N-400 sin el adecuado acondicionamiento). Aún así, existen adicionalmente varias parcelas dotacionales vacantes disponibles, la mayoría en la fase II.

Estas dotaciones se acompañan de una densa y, en general, bastante coherente malla de sendas peatonales parcialmente ajardinadas, que normalmente atraviesan las grandes manzanas por su centro, creando itinerarios verdes.

Escasea en cambio el uso comercial, presente únicamente en el Suroeste, en las calles Mimbre, Alberche y Cascajoso, en edificios exclusivos, y en muy raros casos en planta baja de edificios residenciales, en otras zonas.

Se han detectado únicamente algunos problemas de estado deficiente de la edificación en un grupo de bloques de la primera época, en la calle Navas (con entrada desde la c/ Guajaraz), y otro pequeño conjunto en la calle Guadarrama con vuelta a c/ Mimbre, junto a la escuela infantil.

Finalmente, en cuanto a la estructura vial rodada, aunque el espacio de aparcamiento es amplio, el propio trazado no genera recorridos racionales en todos los casos, sino que parece responder frecuentemente a un concepto de viario en peine o en bucle que cuelga de una vía

estructurante (calle del Alberche en este caso), lo que, a la larga, puede generar problemas de congestión innecesarios en esta.

17.4.2 Fases III y IV

La edificación en esta subunidad data desde los años 70 hasta la actualidad, siendo más antigua la más próxima a las fases I y II, y a la carretera N-400. Curiosamente, la fase IV se ha desarrollado antes que la III, estando esta en su mayor parte todavía vacante, si bien en los últimos años, e incluso meses, se está dando un impulso notable a su consolidación.

Estas dos fases tienen una extensión considerablemente superior a la I y II, y su carácter es igualmente residencial, presentando diferentes soluciones tipo-morfológicas, ligadas a las tendencias inmobiliarias del momento:

- En las promociones de los 70, Bloque abierto perimetral a la parcela, dejando un espacio libre interior privado; o colonia unifamiliar adosada, ya sea en hilera, ya configurando urbanización con espacio libre privado común;
- A partir de los 80, aparece la manzana cerrada residencial multifamiliar, de 60 a 100 m de lado en 5 ó 6 plantas, con patio de manzana común para jardines y usos recreativos; similar solución pero con manzana semiabierta (abierta por un lado); también bloque lineal de doble crujía multifamiliar; y se mantiene la vivienda unifamiliar adosada, pero ahora en desarrollos de gran dimensión, sobre todo en el sector más al sur de la fase IV.

La morfología urbana resultante es de nuevo la supermanzana (por encima de los 300 m de lado, en sentido Este-Oeste m, y entre 150 y 240 m, en sentido Norte-Sur), en el interior de las cuales se combinan grandes parcelas residenciales, con las dotacionales y de zonas verdes, "cosidas" por una malla peatonal, como la señalada en la subunidad anterior, así como penetraciones rodadas en fondo de saco desde el viario perimetral, destinadas a aparcamientos y acceso a garajes.

De nuevo es un sector con una oferta dotacional amplia, localizada sobre todo en el frente de la carretera N-400, junto al parque lineal paralelo a esta, y distribuido, en el conjunto de la fase IV, de forma bastante simétrica y equilibrada. Hay una aparente voluntad de generar grandes corredores dotacionales y comerciales en el centro de las manzanas, en sentido Norte-Sur. En equipamientos se contabilizan, en esta subunidad, los siguientes: 4 colegios públicos, 1 instituto de F.P., Biblioteca municipal, centros sociales (2) y centro de salud, 3 guarderías; piscina cubierta, velódromo, campo de fútbol y pista de atletismo, varias iglesias y numerosas zonas verdes y parques. Faltan por ejecutar otras dotaciones, tanto en la zona más reciente de la fase IV, es decir, la situada al sur de la calle Boladiez, como, sobre todo, en la fase III, que como se ha señalado, se encuentra aún en su mayor parte pendiente de desarrollo, o en construcción.

El uso comercial es, sin embargo, aún muy escaso: En edificación exclusiva solo hay dos centros (uno en la calle Alberche, en el centro del barrio, y otro en la calle Valdemarías con vuelta a Guadarrama, en el extremo Nordeste de esta subunidad), estando además presente en los bajos comerciales de bloques residenciales sobre todo en las calles Alberche, Esenilla, Fresnedoso y Guadarrama. Existen no obstante varias parcelas comerciales vacantes que, en la medida en que el barrio vaya completándose, sobre todo en el uso residencial, probablemente tengan una demanda mayor y se justifique su puesta en actividad.

El trazado del viario rodado está mejor mallado que en la subunidad antes analizada (fases I y II), y su diseño es amplio en cuanto al espacio peatonal y de jardines lineales paralelos a las calzadas, en especial en las 2 calles centrales en sentido N-S. No obstante se aprecia una tendencia a la privatización de parte de las zonas verdes laterales a las aceras, incorporándolas a los espacios libres entre bloques, y cerrándolas al acceso público, concretamente en la calle Boladiez.

17.4.3 Fase V

Este sector, el último en iniciarse por el momento en el Polígono, está en la actualidad ocupado sólo en una parte inferior a la mitad del suelo urbanizable disponible. Las actuaciones desarrolladas hasta la fecha se han destinado íntegramente, a usos terciarios-institucionales. Así, se encuentran las siguientes instituciones, en funcionamiento o en construcción: Escuela de Hostelería, Archivo Regional, Centro Tecnológico de la Madera, Centro Tecnológico de la Arcilla, Centro de Empresas, Consejería de Industria, Consejería de Educación, Residencia de Mayores, y Televisión de Castilla-La Mancha.

Aunque por el momento no se ha desarrollado ninguna parcela residencial, la ordenación prevé una cierta cantidad de suelo residencial, lo que implicará un re-equilibrio de usos y actividades, actualmente distorsionados por el "mono-cultivo" institucional, que, lógicamente, en el caso de mantenerse, generaría un ambiente urbano insano.

Las tipo-morfologías presentes son de edificación singular aislada en parcela exclusiva, de dimensiones medias/grandes (entre 2.500 y 15.000 m^2), como corresponde al destino institucional de las edificaciones desarrolladas hasta la fecha.

El barrio se ha organizado en base a un trazado regular, básicamente ortogonal, con dos vías principales en sentido longitudinal Este-Oeste, paralelas a los ejes estructurantes que lo bordean al Norte (carretera N-400) y Sur (c/ Alberche), prolongando las mismas vías que vertebran la subunidad contigua (fase IV).

17.5 Planeamiento vigente

En la Unidad Urbanística nº15 – Polígono Industrial Santa María de Benquerencia-Zona Residencial, se aplican las siguientes ordenanzas definidas por el Plan General de Ordenación Municipal, según se indica en los planos adjuntos:

- Ordenanza nº7, que permite una tipología edificatoria de manzana cerrada, bloque abierto, vivienda unifamiliar y edificación singular.
- Ordenanza nº17, dotacional, en las clases:

  A: Sistemas de espacios libres de dominio y uso público.

  B: Centros culturales y docentes.

  C: Servicios de interés público y social.

- Ordenanza nº18, de zonas especiales, en la clase B: Servicios Estatales de las Comunidades Autónomas.

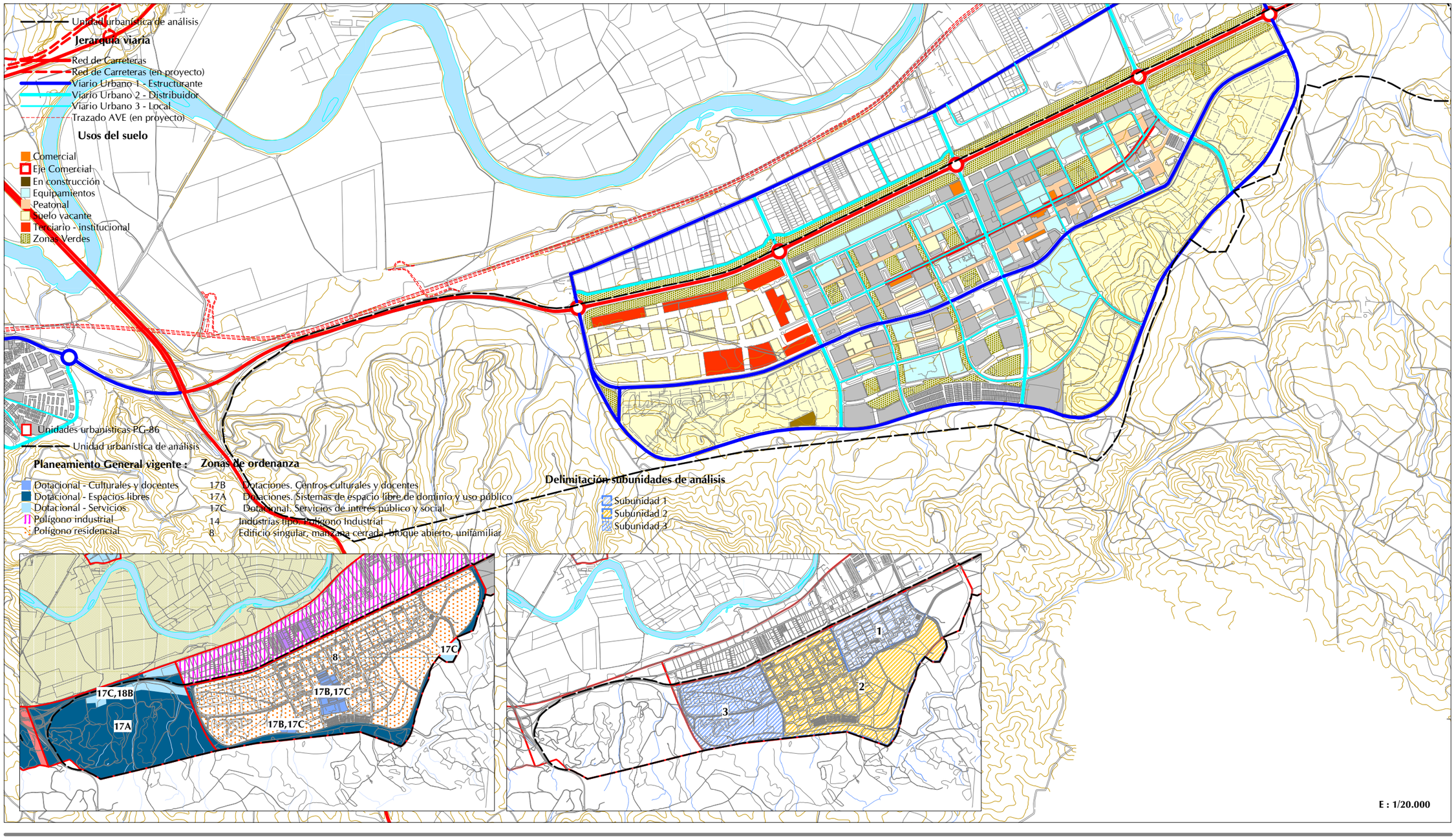
UNIDADES URBANÍSTICAS DE ANÁLISIS Zona de Contacto - Polígono Santa María de Benquerencia : Zona Residencial

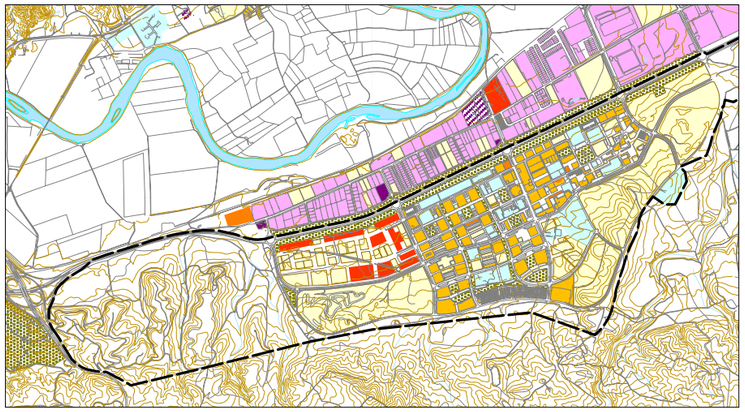
UU - 15
ANÁLISIS PLANO 1
ZONA CONTACTO-POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA RESIDENCIAL

CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	608,287 Has
Número de viviendas (01)	4.410
Población (98)	16.524

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES

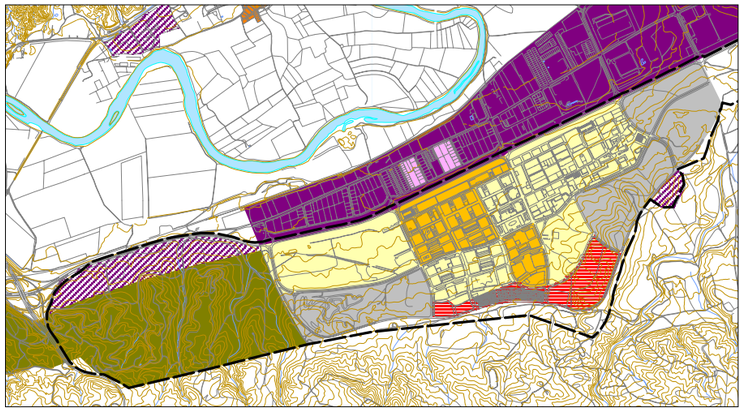




Unidad urbanística de análisis

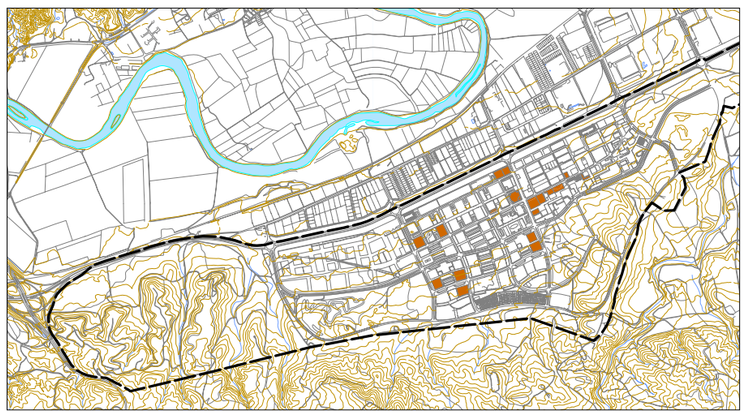
Usos dominantes

- Comercial
- Equipamientos
- Residencial
- Residencial unifamiliar
- Suelo vacante
- Terciario - oficinas
- Zona verde



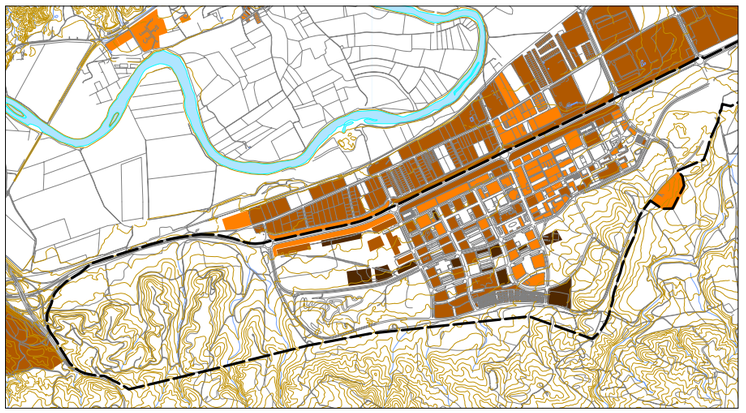
Morfología

- Bloque abierto residencial
- Manzana cerrada
- Parques urbanos
- Solar
- Usos e instalaciones singulares
- Vivienda unifamiliar adosada



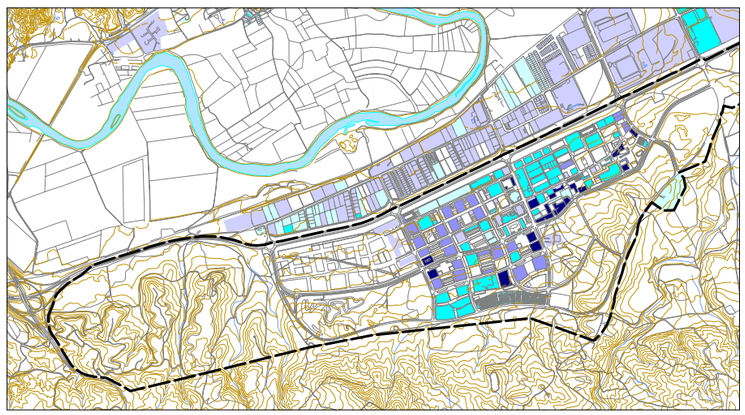
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



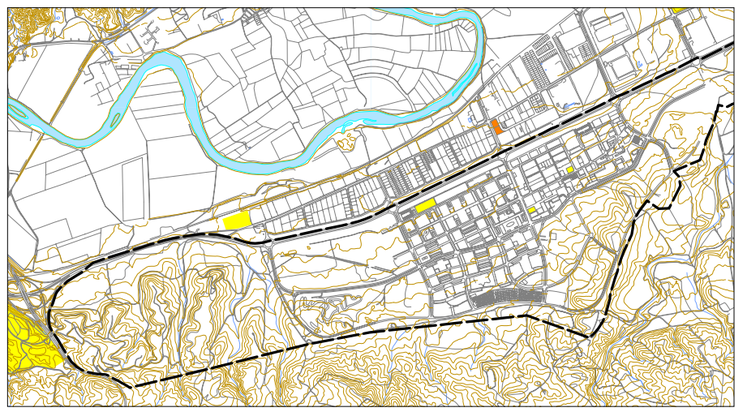
Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7 +



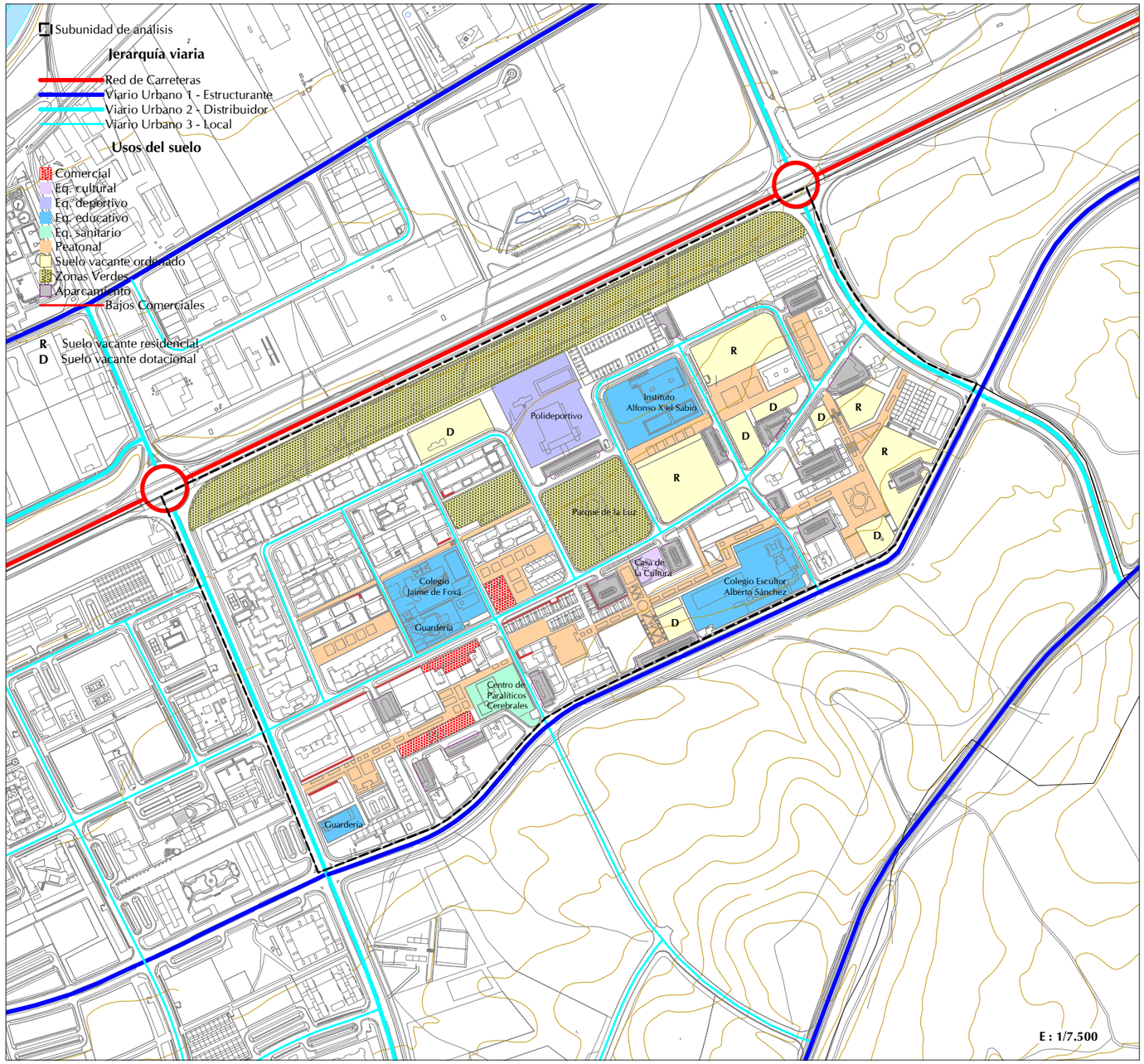
Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

UNIDADES URBANÍSTICAS DE ANÁLISIS Zona de Contacto - Polígono Santa María de Benquerencia : Zona Residencial

UU - 15
ANÁLISIS PLANO 3
ZONA CONTACTO-POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA RESIDENCIAL

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



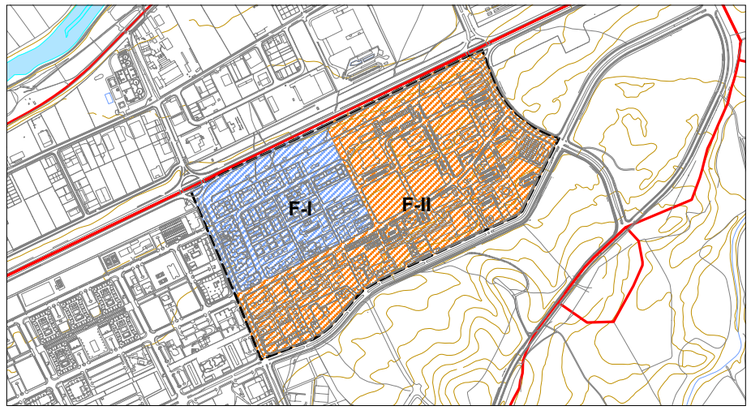
CARACTERÍSTICAS

Superficie subunidad	59,68 Has
Número de viviendas (01)	3.933
Población (98)	11.799

Unidades urbanísticas PG-86
Delimitación Subunidad de análisis

Fases de ejecución

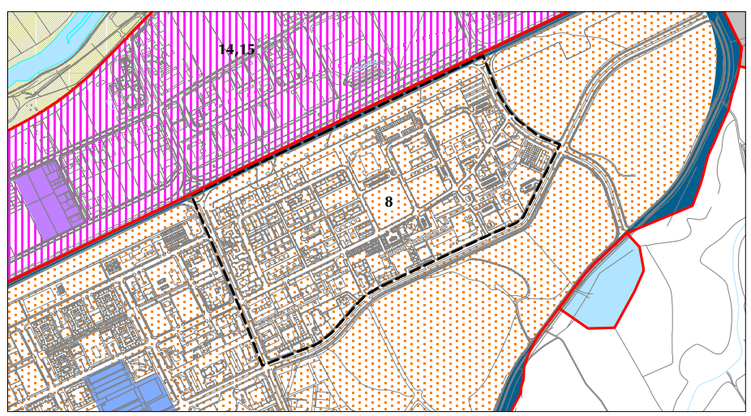
Fase I
Fase II

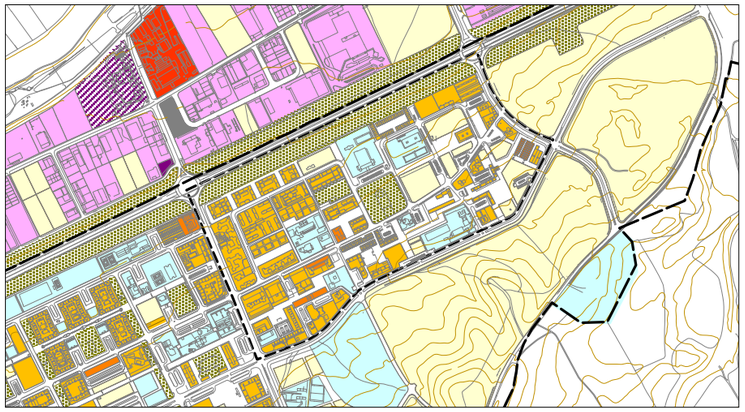


Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

Polígono residencial

8 Edificio singular, manzana cerada, bloque abierto, vivienda unifamiliar

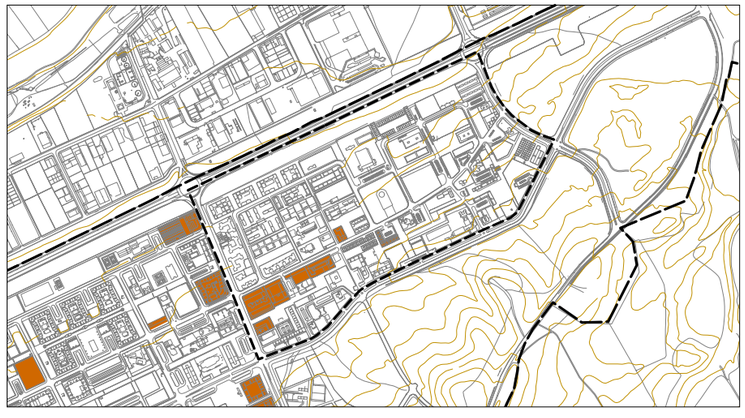




Unidad urbanística de análisis
Delimitación Subunidad de análisis

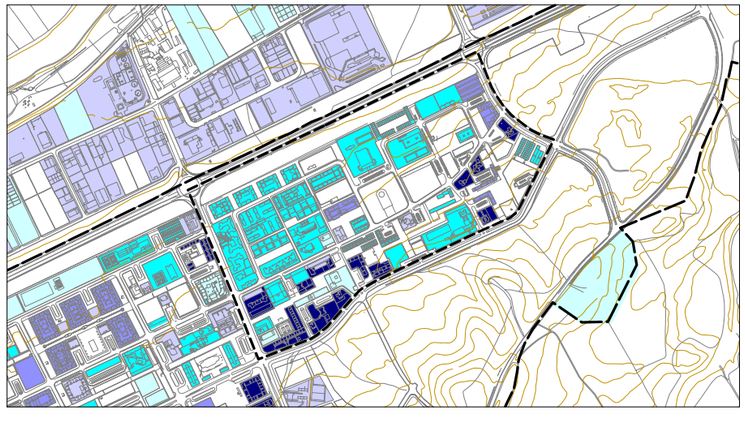
Usos dominantes

- Comercial
- Equipamientos
- Residencial
- Residencial unifamiliar
- Suelo vacante
- Terciario - oficinas
- Zona verde



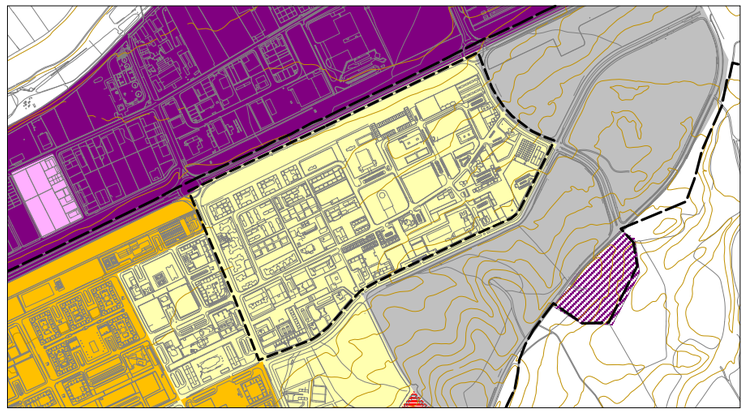
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7 +



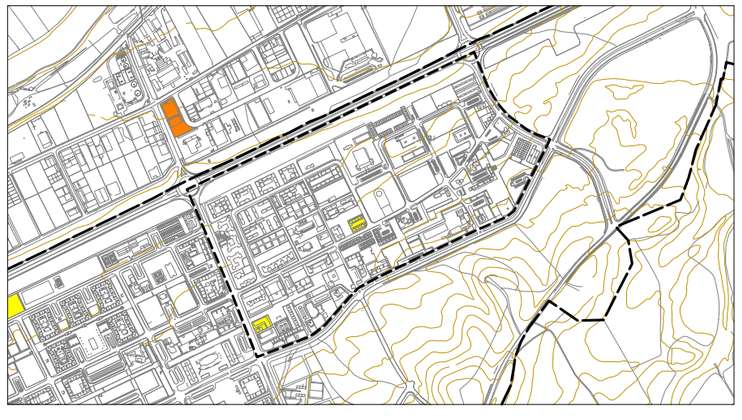
Morfología

- Bloque abierto residencial



Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



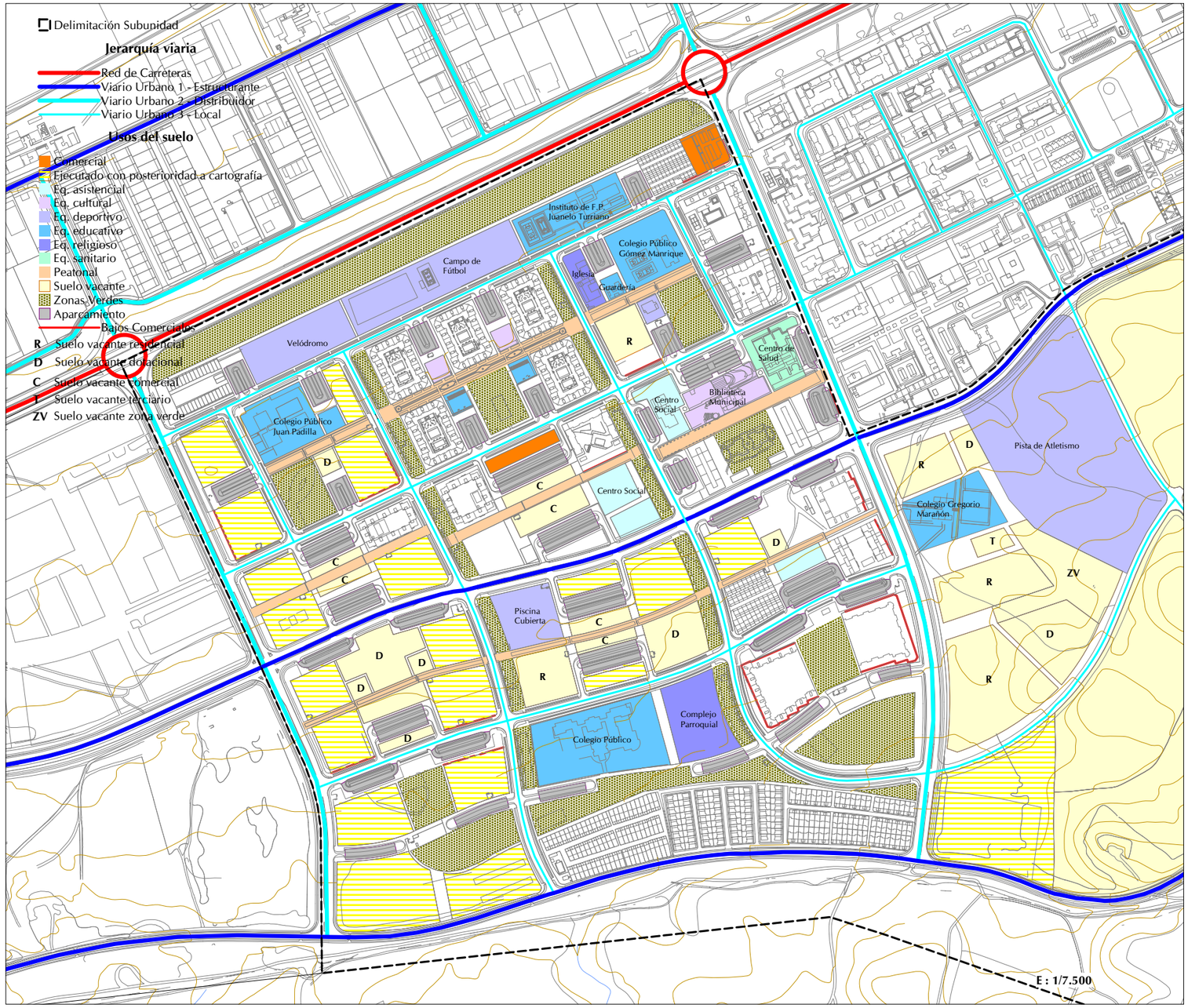
Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

UNIDADES URBANÍSTICAS DE ANÁLISIS Zona de Contacto - Polígono Santa María de Benquerencia : Zona Residencial

UU - 15
ANÁLISIS PLANO 5
ZONA CONTACTO-POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA RESIDENCIAL

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



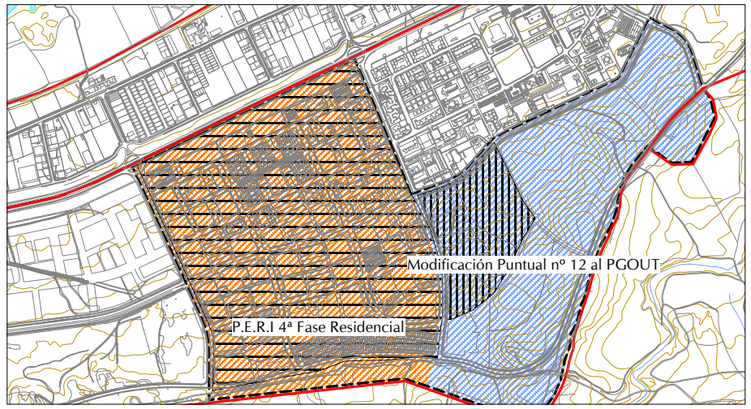
CARACTERÍSTICAS

Superficie subunidad	201,1 Has
Número de viviendas (01)	
Población (98)	

Unidades urbanísticas PG-86
Delimitación Subunidad de análisis

Planeamiento de desarrollo y Fases de ejecución

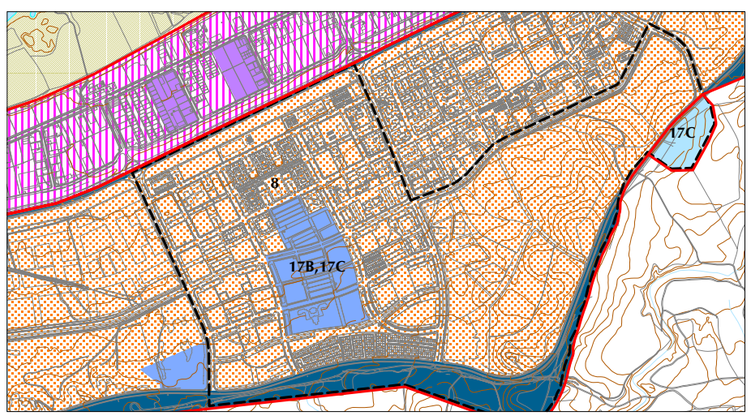
Modificación Puntual nº 12 al PGOUT
P.E.R.I 4ª Fase Residencial
Fase III
Fase IV



Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

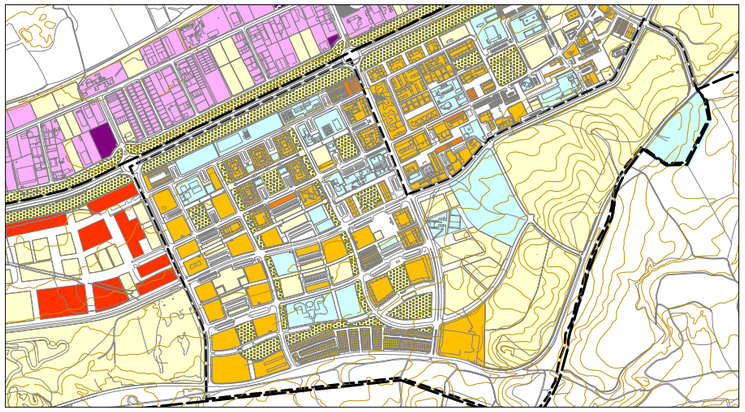
Dotacional - Culturales y docentes
Dotacional - Servicios
Polígono residencial

17B Dotaciones. Centros culturales y docentes
17C Dotaciones. Servicios de interés público y social
8 Edificio singular, manzana cerada, bloque abierto, vivienda unifamiliar



UNIDADES URBANÍSTICAS DE ANÁLISIS Zona de Contacto - Polígono Santa María de Benquerencia : Zona Residencial

UU - 15
ANÁLISIS PLANO 6
ZONA CONTACTO-POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA RESIDENCIAL



Unidad urbanística de análisis
Delimitación Subunidad de análisis

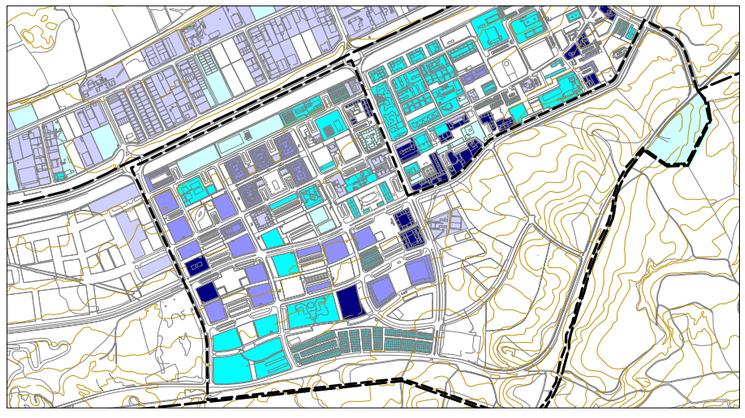
Usos dominantes

- Comercial
- Equipamientos
- Residencial
- Residencial unifamiliar
- Suelo vacante
- Terciario - oficinas
- Zona verde



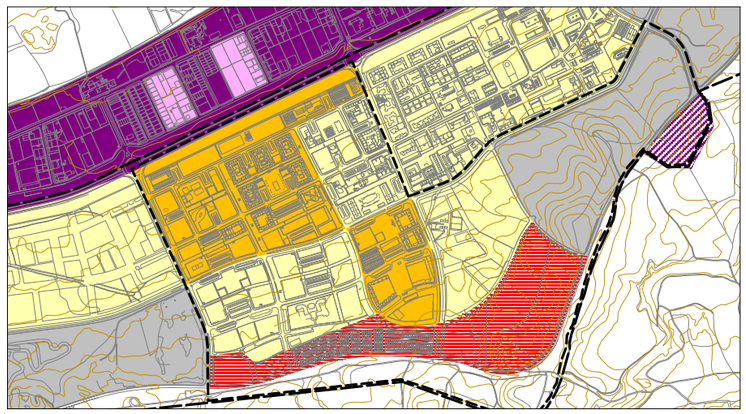
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7+



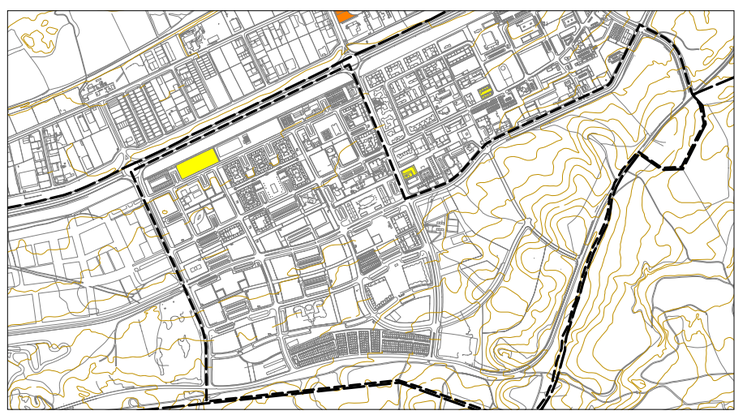
Morfología

- Bloque abierto residencial
- Manzana cerrada
- Solar
- Vivienda unifamiliar adosada



Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



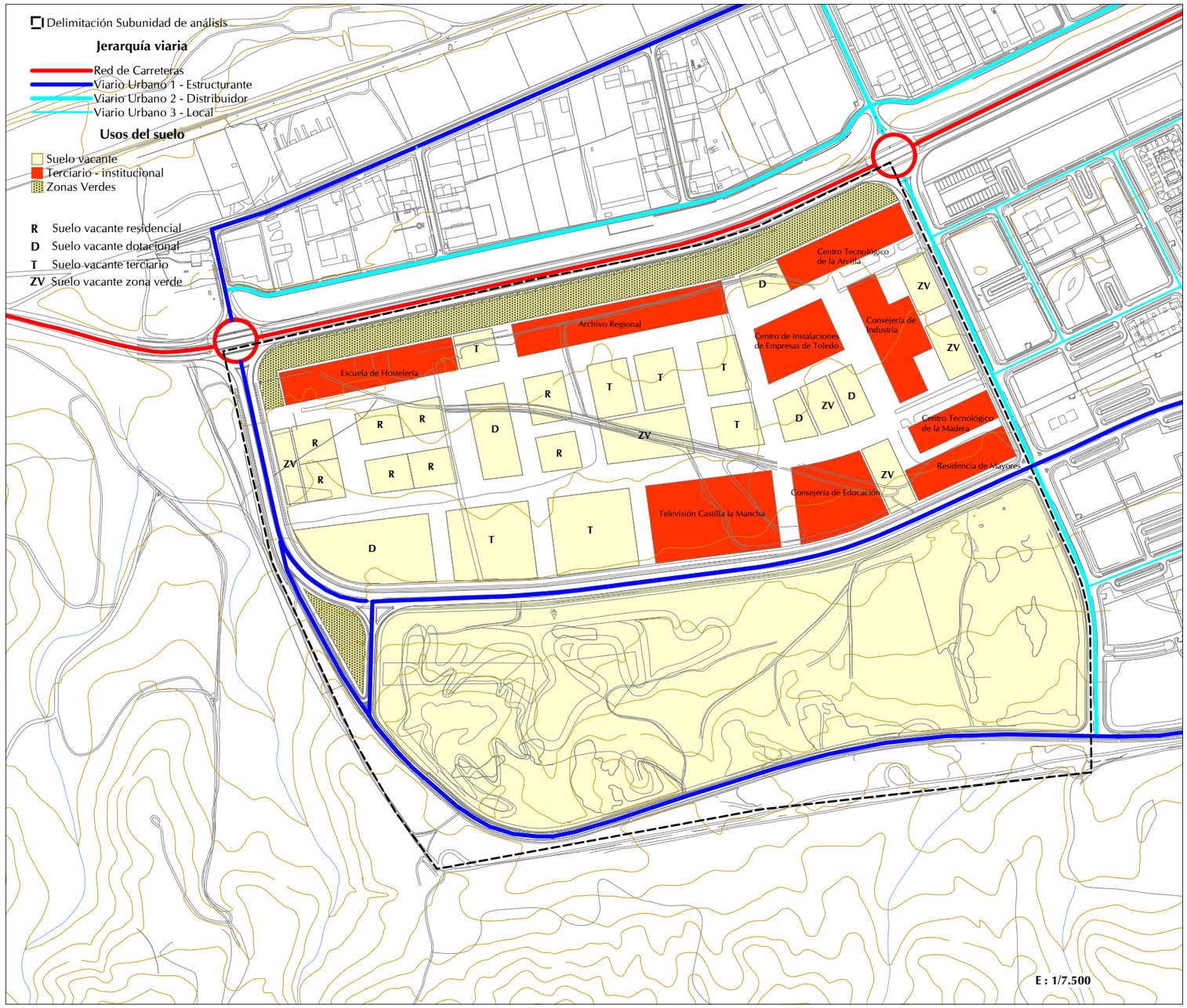
Estado de conservación

- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

UNIDADES URBANÍSTICAS DE ANÁLISIS Zona de Contacto - Polígono Santa María de Benquerencia : Zona Residencial

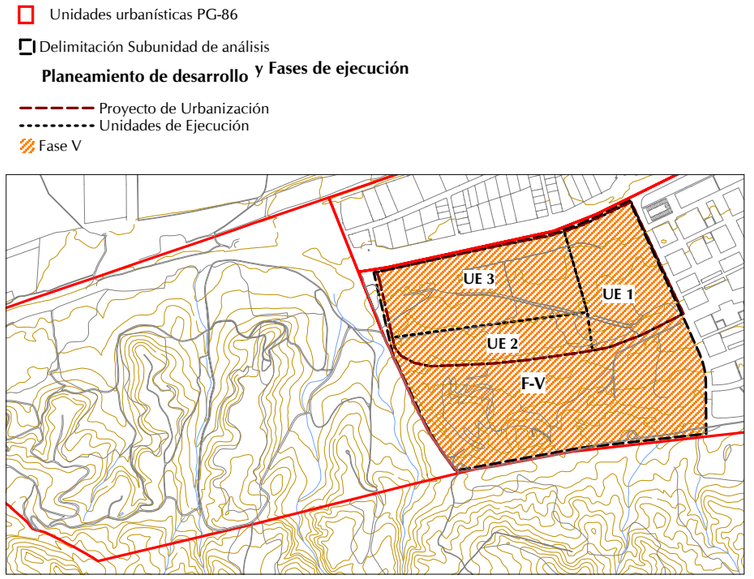
UU - 15
ANÁLISIS PLANO 7
ZONA CONTACTO-POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA RESIDENCIAL

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



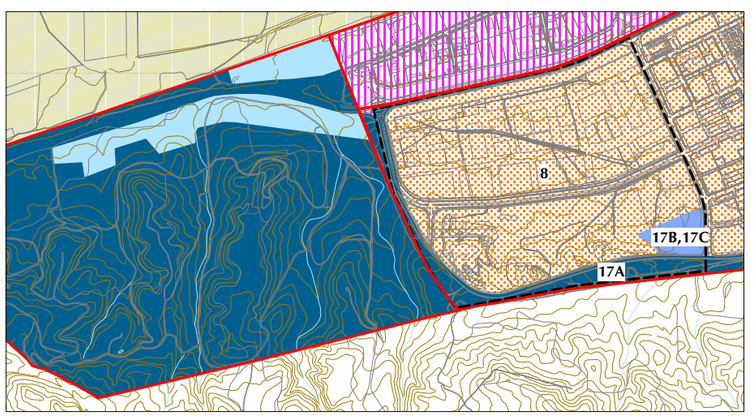
CARACTERÍSTICAS

Superficie subunidad	201,1 Has
Número de viviendas (01)	
Población (98)	

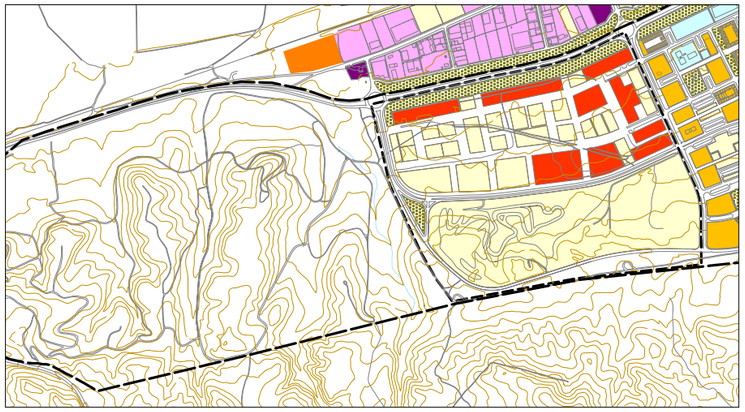


Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

Dotacional - Culturales y docentes	17B	Dotaciones. Centros culturales y docentes
Dotacional - Espacios libres	17A	Dotaciones. Sistemas de espacios libres de dominio y uso público
Dotacional - Servicios	17C	Dotaciones. Servicios de interés público y social
Polígono industrial	14	Industria tipo. Polígono Industrial
Polígono residencial	8	Edificio singular, manzana cerrada, bloque abierto, vivienda unifamiliar



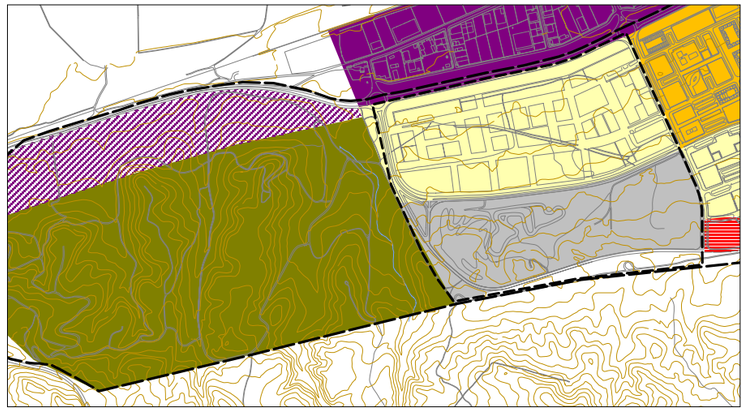
UU - 15
ANÁLISIS PLANO 8
ZONA CONTACTO-POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA RESIDENCIAL



Unidad urbanística de análisis
Delimitación Subunidad de análisis

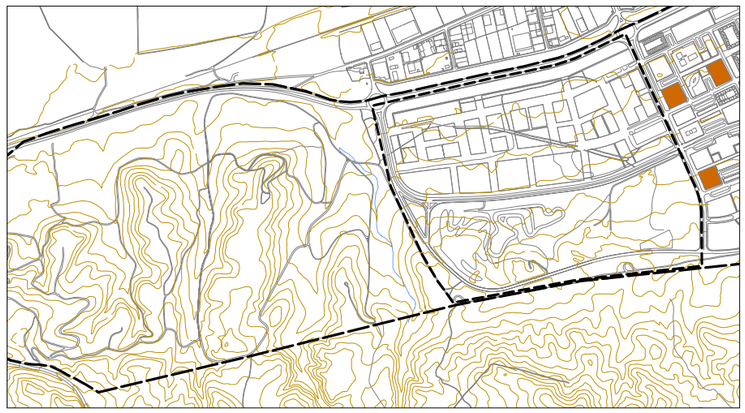
Usos dominantes

Suelo vacante ordenado
Terciario - oficinas
Zona verde

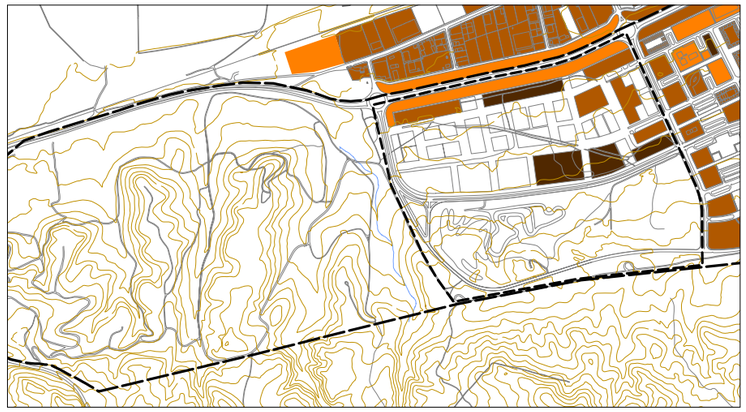


Morfología

Bloque abierto residencial
Parques urbanos
Solar
Usos e instalaciones singulares

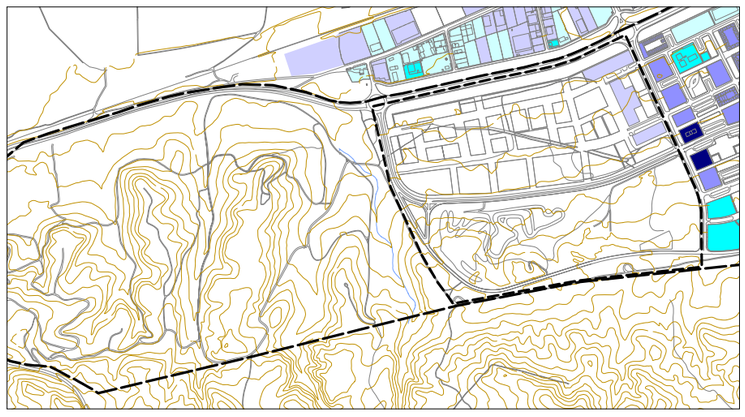


Bajos comerciales



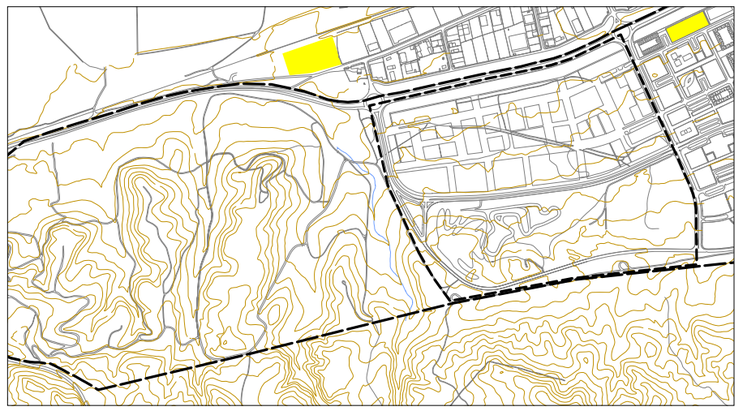
Antigüedad de la edificación y urbanizació

Antes de 1940
Entre 1940 y 1960
Entre 1960 y 1980
Entre 1980 y 2000
Posterior 2000



Alturas

1
2
3 - 4
5 - 6
7 - 7+



Estado de conservación

Con algunas carencias
Malo
Ruinoso

17.6 Cuestiones a abordar por el Planeamiento

17.6.1 Posición respecto al entorno

Al igual que sucede con el Polígono industrial colindante, el Pº Residencial, de la misma promoción, cuelga de la ctra. N-400 como eje de conexión con el exterior.

La carretera N-400 (Avda. del Río Tajo en el tramo del polígono) tiene, en este tramo, un tratamiento formal ambiguo, que responde a su propia ambigüedad funcional: Por una parte, dispone de intersecciones en rotonda y bulevares, elementos propios del diseño de una vía urbana, de velocidad media, pero por otra parte, la franja lateral verde, de 40 m de profundidad, carente por completo de accesos a la edificación, le confieren un carácter de vía suburbana rápida, que es de hecho como funciona, a la vez que, lógicamente, como vía distribuidora local del propio polígono.

Ambos polígonos, que forman parte del sistema urbano de la ciudad de Toledo, se encuentran vinculados a este por el único cordón umbilical de la N-400, excesivamente fino para una dependencia tan intensa. El tráfico entre el polígono y la ciudad confluye, además, en una buena medida, en el punto negro de Azarquiel. Las otras alternativas de conexión son:

- La variante de la N-401 para acceder al rotor Este, que representa una mejora escasa para acceder al ensanche;
- Y la de continuar por la variante Norte, que solo facilita el acceso a Buenavista, Norte de Ava. de Europa y Palomarejos, y a la ctra. de Ávila, pero no al resto del ensanche.

No obstante, la cuestión más importante a definir en el futuro inmediato respecto al Polígono es su relación con el resto de la ciudad. La realidad, hasta la fecha, apunta a la consolidación de un modelo compuesto por dos ciudades, separadas geográficamente y nítidamente diferenciadas, tanto social como urbanísticamente: Una de primera, la ciudad tradicional de rica vida urbana, y otra de segunda, el Polígono, suburbio dormitorio / institucional.

La propuesta que se plantea descarta dos opciones extremas:

- a) La posibilidad de que el polígono pudiera tener una dinámica propia como población autónoma respecto a Toledo, por inviable, sobre todo por la proximidad e interdependencia entre ambas,
- b) El mantenimiento del polígono como un gran barrio suburbial, para población de bajo poder adquisitivo, subordinado a la gran ciudad.

En consecuencia se plantea una doble estrategia de desarrollo del polígono:

- Por una parte el fortalecimiento de su vinculación con la ciudad principal, eliminando en la medida de lo posible el vacío intermedio entre ambas, que solo sirve para enfatizar la diferencia,
- Por otra parte, recualificar el Polígono, dotándole de una diversidad y calidad de vida urbana similar al de las otras piezas modernas de la ciudad, es decir, al del ensanche de Toledo.

En esta línea, cobra una importancia capital la intervención sobre la zona de contacto, aún pendiente en parte de ordenación definitiva, en la medida en que esta puede servir, bien para reforzar la diferenciación entre ambas partes, o bien para difuminar las fronteras y tender nexos.

E igualmente deben plantearse actuaciones en el interior del Polígono que sirvan para potenciar y enriquecer la propia vida urbana de este.

17.6.2 Conexiones e integración interior

Como ya se ha señalado, el viario interior del polígono residencial es una malla en general ortogonal, que recorta grandes manzanas en cuyo interior penetran fondos de saco con playas de aparcamiento. A diferencia del ensanche toledano, aquí el plan de ordenación global previo se nota en una muy superior coherencia de la trama de comunicaciones: Las vías conectan entre sí, y se continúan entre promociones, e incluso entre fases, apreciándose una cierta jerarquización del viario, al menos desde el punto de vista de tráfico. La malla estructurante son la propia N-400 y dos vías longitudinales E-O (Avdas. del Río Alberche y del Río Boladiez), con otros ejes ortogonales que cortan a estas, y se prolongan en el polígono industrial (Avdas. Río Estenilla, Río Guadarrama y Ventalomar), a partir de las cuales se organiza el viario interior o local.

Hay que referirse asimismo en este apartado a la red de vías peatonales que, también con un trazado bastante congruente, recorre todo el polígono, al igual que la red de zona verdes lineales, destacando la que transcurre por las márgenes de dos de las vías centrales N-S (Ríos Bullaque y Valdeyernos, en la fase IV).

Un aspecto importante, característico del Polígono, es la relativamente baja densidad residencial en el conjunto de las zonas ya desarrolladas[1], la cual redunda, a la larga, dadas las importantes dimensiones que ya ha adquirido el Polígono, en una pérdida de intensidad y riqueza de la vida urbana, además de en el lógico incremento del coste unitario de los servicios e infraestructuras urbanas.

Mención aparte merece la introducción, en las últimas promociones de las fases III y IV, de grandes piezas de vivienda unifamiliar adosada, cuya menor integración con el resto del barrio parece buscada desde su propia localización en borde, y en la ruptura del orden regular del viario, que se hace más tangencial y perimetral, persiguiendo un cierto efecto de aislamiento de estos barrios, y reforzando su imagen suburbana.

[1] De acuerdo al planeamiento, el Polígono residencial tendría aproximadamente 40 viviendas por Ha, en su finalización. Actualmente, se puede estimar una densidad de unos 100 habitantes/Ha (es decir, entre 30 y 35 viv/Ha), de acuerdo al padrón de 1998, y ciñendo el cálculo al suelo urbanizado y ocupado en esa fecha.

17.6.3 Dotaciones y servicios urbanos

El polígono residencial tiene un buen nivel de dotaciones locales, a pesar de que aún quedan numerosas parcelas dotacionales por desarrollar.

En lo relativo a parques y espacios libres, aunque globalmente la cantidad de suelo destinada a este fin es muy elevada, es obvio que este suelo está excesivamente fragmentado, resultando una gran número de parcelas, todas de una escala similar, es decir, de carácter local, o de manzana. Este fenómeno es más patente en la fase IV, la de más reciente desarrollo, mientras que en la I y II existe un número muy inferior de zonas verdes, y las que hay son, en comparación, de superior dimensión.

Lo paradójico es que en la fase IV, en la que proliferan los parques de dimensión pequeña/media, sin embargo la tipología residencial comporta, en la mayoría de los casos, espacios libres privados, aunque colectivos, de manzana o urbanización. Como resultado se da frecuentemente la coincidencia, en una misma manzana, de espacios privados colectivos y parques públicos de dimensión no muy superior, con lo que, en definitiva, se está duplicando la dotación para un mismo rango de servicio o demanda, lo que implica casi inevitablemente que muchas de estas zonas verdes públicas van a tener un nivel de utilización por el vecindario muy escaso. Por el contrario, no hay en el interior del polígono (ni en sus proximidades, al menos cerca de las zonas actualmente más pobladas), ningún parque de mayor rango (un gran parque de barrio), que pudiera competir con las pequeñas zonas recreativas de proximidad, con un tipo de paisaje y forma de utilización diferente.

Esta deficiencia podría paliarse parcialmente en el futuro con el único gran espacio libre previsto, situado en la zona de contacto, aunque a distancia quizá excesiva como parque de barrio (más de 3 km desde las fases I, II y III, y más de 2 km desde la IV), y más propia de un gran parque de ciudad.

En lo que se refiere a centralidad cívico-terciaria, el polígono carece de centros o ejes destacables, lo que, indudablemente confiere una monotonía, y resta diversidad y atractivo, en términos de animación cultural y comercial, al conjunto del barrio. Es el resultado de una sucesión repetitiva de promociones residenciales, equilibradas y dotadas, en términos de servicios básicos y dotaciones públicas complementarios a la residencia, pero sin una perspectiva más global desde el punto de vista de las actividades urbanas (y no únicamente de la red viaria y de la red de servicios públicos), considerando el sector en su conjunto.

Bajo esta perspectiva de conjunto se percibe la necesidad de servicios más especializados, especialmente áreas/ejes de oferta de ocio, cultura, comercio y recreación que, si manzana a manzana no se justifican, sí ante la acumulación de estas y la consiguiente formación de un núcleo poblacional importante. Esta oferta especializada y moderna de actividades y consumo es la que puede marcar la diferencia entre la calidad de vida de una pequeña ciudad, y la de un gran barrio dormitorio.

Lógicamente, las zonas más recientes, al Sur, en tipología unifamiliar adosada extensiva, son, en este aspecto, el modelo definitivo de pérdida del ambiente urbano, sustituido, esta vez deliberadamene, por la quimera de la suburbia.

La prevista implantación de una gran superficie comercial en la zona de contacto, no va a mejorar la situación, sino que, puede hacer aún más inviable otras alternativas, de menor escala y mayor proximidad, que serían las que podrían dar mayor riqueza a la vida urbana en el interior del barrio.

Tampoco el desarrollo de la fase V actual, de carácter hasta la fecha dominantemente institucional y asistencial, puede mejorar la situación descrita, relativa a la falta de áreas de centralidad cívico-terciarias, sino que puede generar nuevas patologías como la creación de guetos terciarios de uso casi exclusivo diurno. No obstante, como se ha señalado ya, está previsto en esta fase también la introducción de usos residenciales, que, es de esperar, consigan conjurar el riesgo de terciarización señalado.

17.6.4 Áreas con deficiencias particulares

Como cuestión concreta y localizada, únicamente cabe mencionar la zona correspondiente a la fase I del polígono, en tanto que área con ciertas deficiencias en materia de urbanización o congestión viaria, falta de aparcamientos, etc.

En otro plano y escala, se puede hablar de un efecto monotonía, como principal enemigo de la calidad de vida en este barrio. Efecto que puede quedar explicado parcialmente por algunos de las cuestiones ya señaladas: Falta de previsión de áreas y actividades de centralidad; escasa densidad global; o excesiva uniformidad morfológica del modelo de ciudad dormitorio popular de calidad media.

Con un factor adicional que contribuye a este efecto, y es el de la reducción de la oferta residencial a productos en régimen de protección, por un imperativo legal derivado del hecho de tratarse de suelo de promoción pública, lo que, indudablemente introduce, además de lo señalado, un elemento de uniformidad social, negativo desde múltiples puntos de vista.

Como se ha señalado, en las áreas de vivienda unifamiliar adosada este efecto monotonía no solamente se incrementa, sino que se convierte en el rasgo distintivo.

17.6.5 Valores a potenciar o recuperar

La red pública de sendas peatonales, de muy amplio recorrido y sección, se encuentra parcialmente acondicionada, y en algunos tramos está claramente subutilizada, probablemente por la falta de mobiliario, arbolado o actividades que animen y hagan más confortable su recorrido (por ejemplo kioskos, carriles-bici, etc.).

Algunos tramos de zonas verdes laterales a las vías, en teoría públicos, se ha incorporado a los espacios libres privados interbloques, lo que merma la capacidad de dichas vías como espacio de paseo, carril-bici, etc. Es el caso de Boladiez, por ejemplo.

17.7 Avance de Propuestas

→ Estudio de la posible localización de áreas de centralidad cívico-terciaria, en algunos puntos de buena accesibilidad y distribuidos de forma equilibrada en el conjunto del suelo residencial, como por ejemplo las intersecciones, aún parcialmente disponibles, de la Avda. de Boladiez con Estenilla, Guadarrama, y Ventalomar.

→ Estudio de la posible densificación de algunas zonas del polígono, en particular en la sub-unidad 15-2 (Fases IV y III-Oeste) prácticamente ya desarrollada, así como en las 15-3 (Fase V) y 15-4 (Fases VI y III-Este), aún no desarrolladas o desarrolladas solo incipientemente, con el objeto de generar una mayor intensidad de vida urbana que contribuya al enriquecimiento y diversificación de la oferta de usos, actividades y servicios para los ciudadanos, y a la elevación general del el rango urbano del polígono, desde barrio dormitorio a ciudad.

→ Potenciación del conjunto de la Avda. de Boladiez como eje comercial y urbano, en combinación con otros ejes transversales.

→ Reordenación de las piezas pendientes de ejecución, con varios objetivos:

- Conseguir una densidad residencial adecuada, compensando la baja densidad en alguna de las zonas ya desarrolladas, e introduciendo, en la medida en que sea legalmente posible, una mayor diversidad en los tipos de nuevas viviendas (superando el actual monocultivo de VPO, antes mencionado);
- Desarrollo de focos de centralidad, en el sentido previamente señalado;
- Asegurar la adecuada continuidad de las vías de comunicación, tanto rodadas como peatonales, con respecto a la ciudad existente, y con respecto a nuevas propuestas, como la conexión a Sta. Bárbara, o la posible ampliación al Sur.

→ Estudio de las necesidades dotacionales, y reasignación de usos a los solares dotacionales existentes en función de las necesidades globales y reales del barrio.

→ Reordenación de la Zona de Contacto, en la parte aún no comprometida, con dos objetivos fundamentales:

- Por una parte introducir usos y actividades residenciales que refuercen la continuidad, como espacio urbano, del territorio entre la ciudad tradicional/Sta. Bárbara, por un lado, y el Polígono por otro.
- Por otra parte, crear una nueva vía estructurante de conexión entre el Polígono y Sta. Bárbara, en continuidad con la homóloga que se ha propuesto en el diagnóstico de este último barrio.

→ Delimitación de un área de posible expansión y remate del Polígono, para completar este barrio y contribuir a la generación de nuevo suelo residencial en la ciudad.

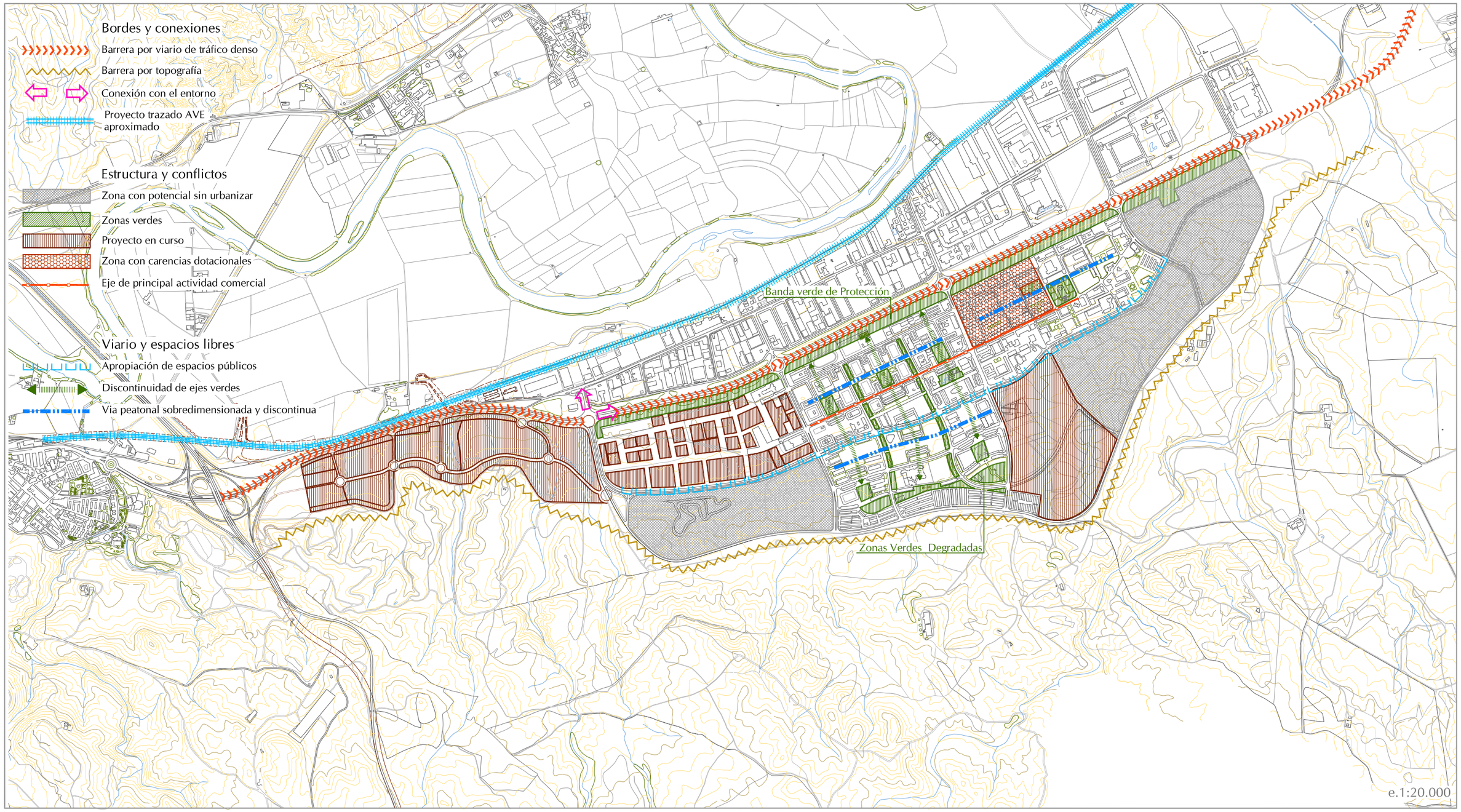
UNIDADES URBANÍSTICAS DE ANÁLISIS

Polígono Santa María de Benquerencia: Zona Residencial

UU- 15

DIAGNOSTICO PLANO 1

POLIGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA RESIDENCIAL



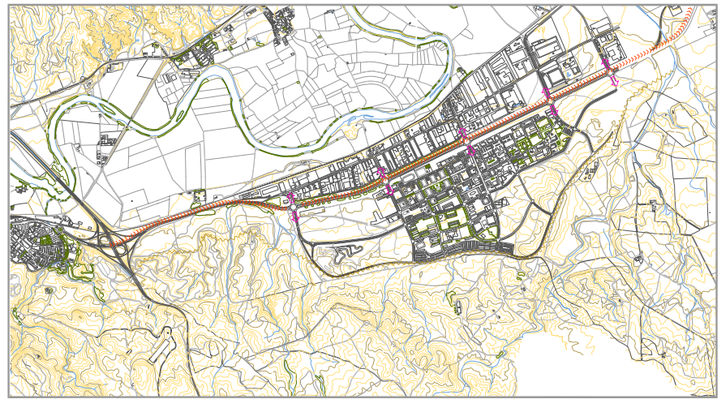


Usos del Suelo		Zonas Verdes	Zonas Verdes Vacantes	Equip. Sanitario	Equip. Deportivo	Equip. Educativo	Equip. Religioso	Equip. Cultural	Equip. Asistencial	Comercial	Terciario	Suelo Residencial	Suelo Residencial Vacante
Sup. (Ha)	(1)	31,56	-	0,63	12,25	11,41	1,40	1,16	1,11	1,19	5,53	-	-
	(2)	-	-	-						-	-	-	-

USOS DEL SUELO - (1) - Ejecutado. (2) - Pendiente de ejecución

Bordes y conexiones

El viario interior del polígono residencial es una malla en general ortogonal que recorta grandes manzanas en cuyo interior penetran fondos de saco con playas de aparcamiento. Las vías conectan entre sí, y se continúan entre promociones, e incluso entre fases, apreciándose una cierta jerarquización del viario, al menos desde el punto de vista de tráfico: Existe una malla estructurante compuesta por dos vías longitudinales E-O, con otros ejes ortogonales que cortan a la N-400 y se prolongan en el polígono industrial, a partir de las cuales se organiza el viario interior o local.

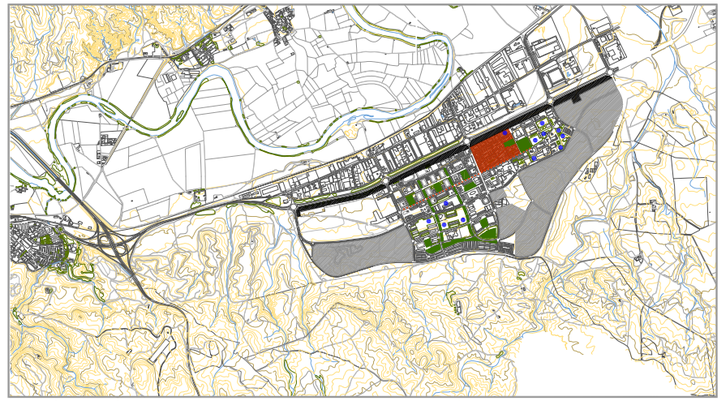


Estructura y conflictos

La zona correspondiente a la fase I del polígono muestra ciertas deficiencias en materia de urbanización o congestión viaria, falta de aparcamientos, etc.

El principal problema general es la falta de áreas y actividades de centralidad, y de excesiva uniformidad morfológica del modelo de ciudad dormitorio popular de calidad media.

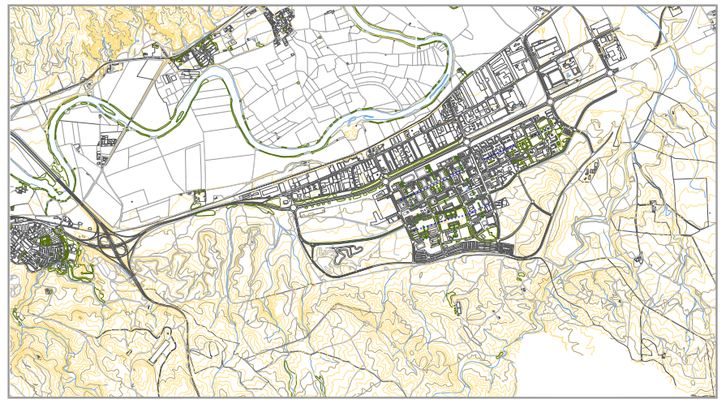
La relativa baja densidad residencial en el conjunto de las zonas ya desarrolladas redunda, en una pérdida de intensidad y riqueza de la vida urbana.



Viario y espacios libres

El polígono residencial tiene un buen nivel de dotaciones y parques, a pesar de que aún quedan numerosas parcelas dotacionales por desarrollar, sin embargo no hay en el interior del polígono ningún parque de mayor rango que pudiera competir con las pequeñas zonas recreativas de proximidad, con un tipo de paisaje y forma de utilización diferente.
La red de vías peatonales tiene un trazado congruente, que recorre todo el polígono, aunque requieren un esfuerzo de mejora en diseño.

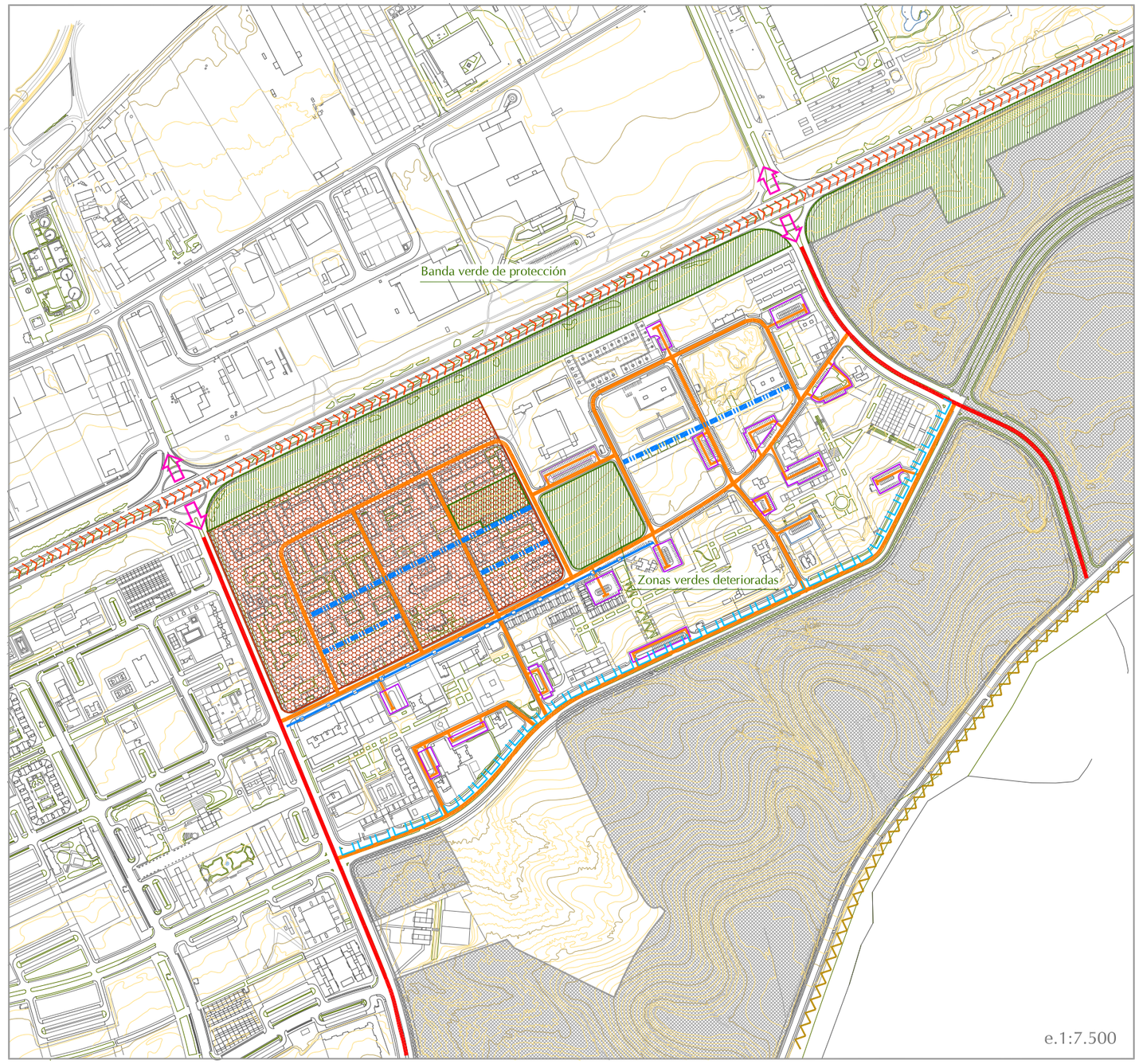
En lo referente a centralidad cívico-terciaria, el polígono carece de centros o ejes destacables que proporcionen servicios terciarios más especializados que los de carácter cotidiano o primario.



UU - 15

DIAGNOSTICO PLANO 3

POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA RESIDENCIAL



Bordes y conexiones

- Barrera por viario de tráfico denso
- Barrera por topografía accidentada
- Conexión al resto de la ciudad

Estructura y conflictos

- Zona con potencial sin urbanizar
- Zonas verdes
- Zona con carencias dotacionales
- Zona de aparcamientos
- Eje de principal actividad comercial

Viario y espacios libres

- Apropiación de espacios públicos
- Via peatonal sobredimensionada y discontinua
- Via de conexión exterior
- Via de distribución interior
- Fondo de saco

- Hay deficiencias de urbanización en la Fase I.

- El diseño de la vía estructurante futura (Avda. Río Boladiez) es inadecuado.

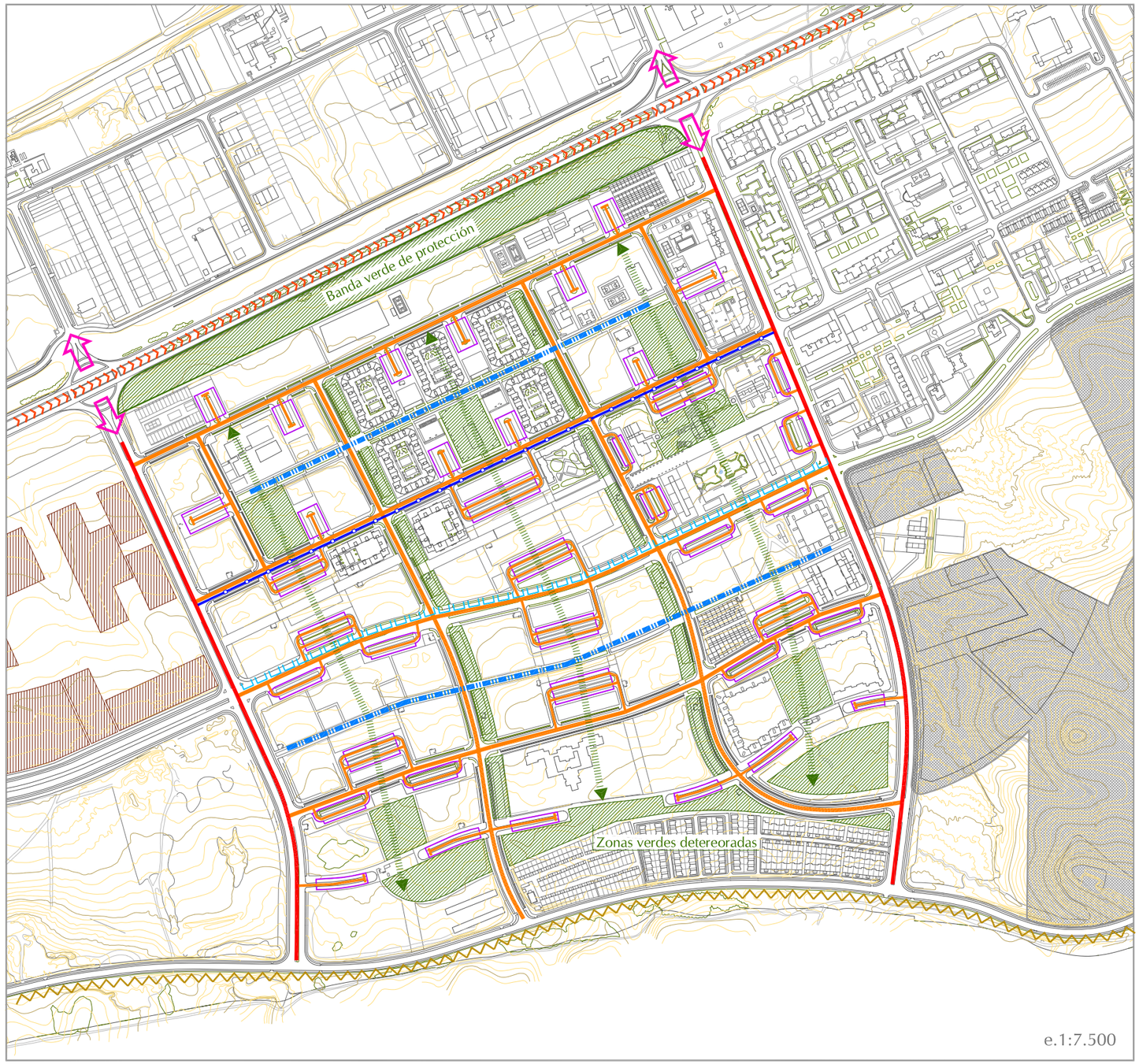
- Falta de densidad de vida urbana y servicios especializados en la Fase II.

- Necesidad de un Plan de mejora de la urbanización y espacios libres en el ámbito de la Fase I.

UU - 15

DIAGNOSTICO PLANO4

POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA RESIDENCIAL



e.1:7.500

Bordes y conexiones

- Barrera por viario de tráfico denso
- Barrera por viario de borde
- Conexión al resto de la ciudad

Estructura y conflictos

- Zona con potencial sin urbanizar
- Zonas verdes
- Proyecto en curso
- Zona de aparcamientos
- Eje de principal actividad comercial

Viario y espacios libres

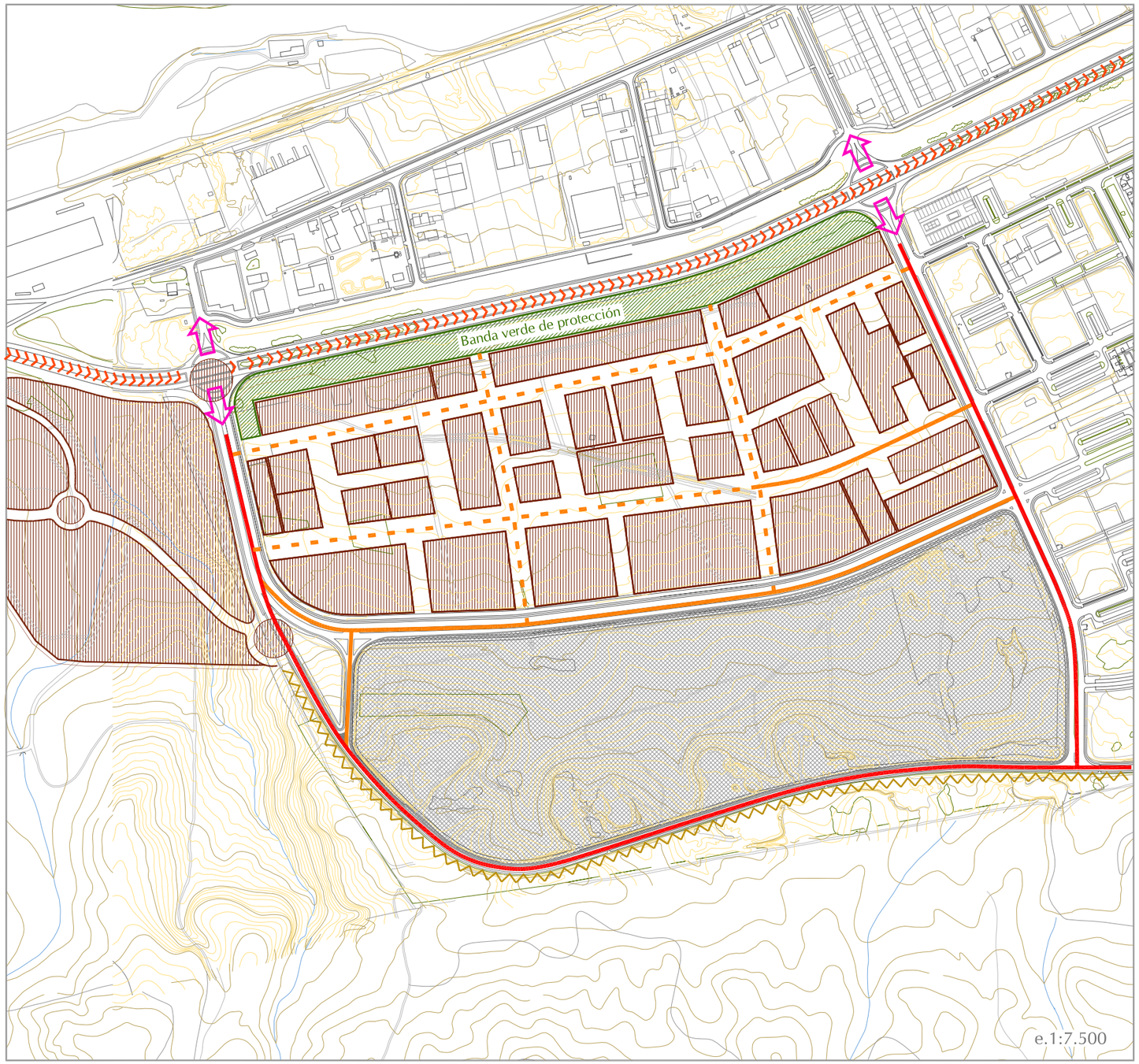
- Apropiación de espacios públicos
- Discontinuidad de ejes verdes
- Via peatonal sobredimensionada y discontinua
- Via de conexión exterior
- Via de distribución interior
- Fondo de saco

- Escasa densidad urbana y carencia de espacios de centralidad.
- Incoherencia en la ordenación de los espacios libres públicos y privados.
- Sobredimensionamiento de ejes peatonales.
- Retraso en el desarrollo de algunas dotaciones.

UU - 15

DIAGNOSTICO PLANO5

POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA RESIDENCIAL



Bordes y conexiones

- Barrera por viario de tráfico denso
- Barrera por topografia accidentada
- Conexión al resto de la ciudad

Estructura y conflictos

- Zona con potencial sin urbanizar
- Zona Verde
- Proyecto en curso

Viario y espacios libres

- Via de conexión exterior
- Via de distribución interior
- Via de conexión interior proyectada

- Excesivo predominio de usos terciarios en las actuaciones ejecutadas hasta la fecha.

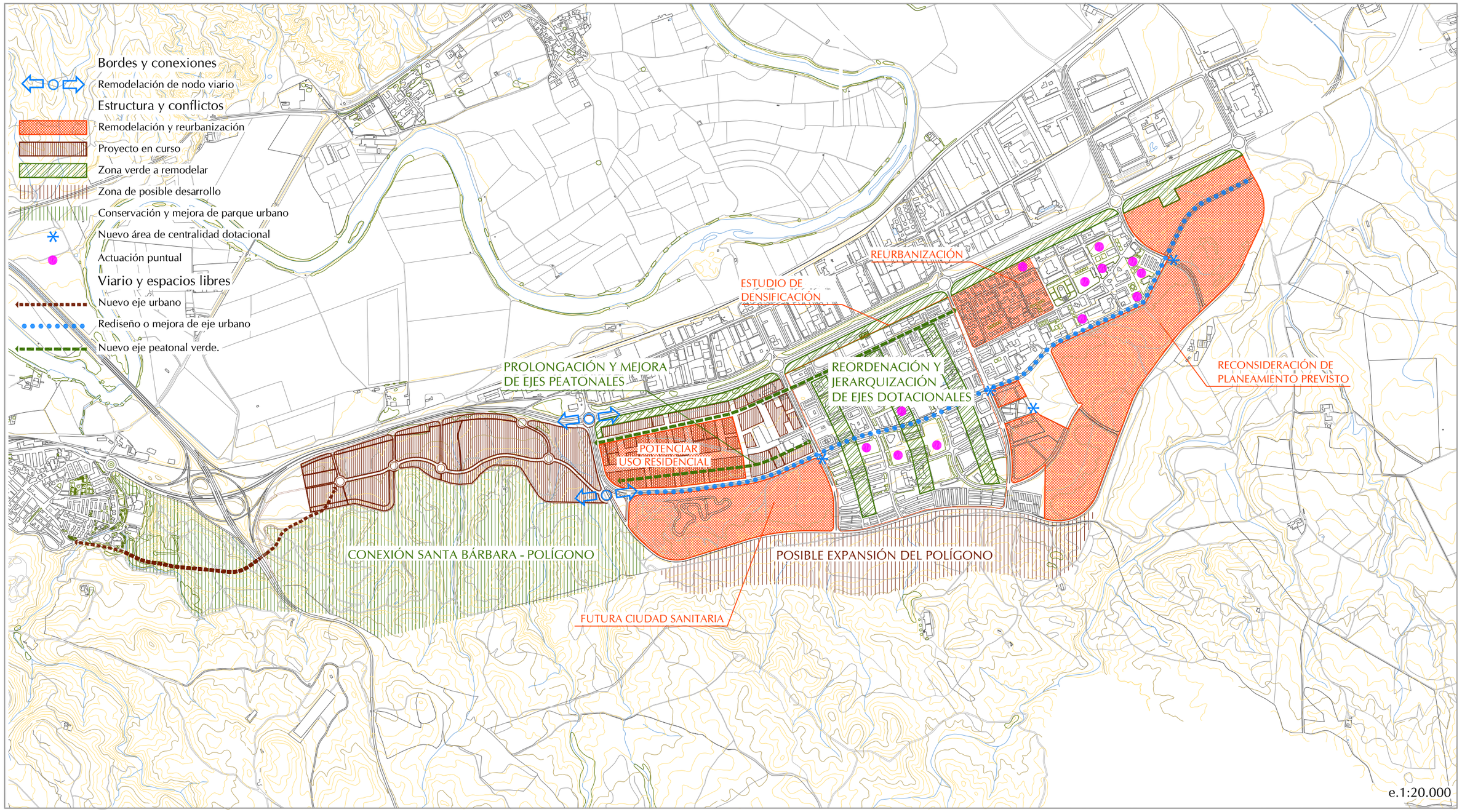
- Inadecuada estructura viaria de cara a una mejor integración con el entorno : Zona de Contacto y posible expansión en dirección sur.

- Ruptura de la continuidad de los ejes peatonales respecto a la Fase IV.

UU - 15

AVANCE PLANO 1

POLÍGONO STA. Mª DE BENQUERENCIA : ZONA RESIDENCIAL



UNIDADES URBANÍSTICAS DE ANÁLISIS

Polígono Santa María de Benquerencia - Zona Residencial

AVANCE DE PROPUESTAS

Estudio de la posible localización de áreas de centralidad cívico-terciaria, en algunos puntos de buena accesibilidad y distribuidos de forma equilibrada en el conjunto del suelo residencial, como por ejemplo las intersecciones, aún parcialmente disponibles, de la Avda. de Boladiez con Estenilla, Guadarrama, y Ventalomar.

Potenciación del conjunto de la Avda. de Boladiez como eje comercial y urbano, en combinación con otros ejes transversales.

Análisis de las piezas pendientes de desarrollo, con varios objetivos: Asegurar una densidad residencial adecuada, compensando la baja densidad en alguna de las zonas ya desarrolladas, e introduciendo, en la medida en que sea legalmente posible, una mayor diversidad en los tipos de nuevas viviendas (superando el actual monocultivo de VPO, antes mencionado); desarrollo de focos de centralidad, en el sentido previamente señalado; asegurar la adecuada continuidad de las vías de comunicación tanto rodadas como peatonales, con respecto a la ciudad existente, y con respecto a nuevas propuestas, como la conexión a Sta. Bárbara, o la posible ampliación al Sur.

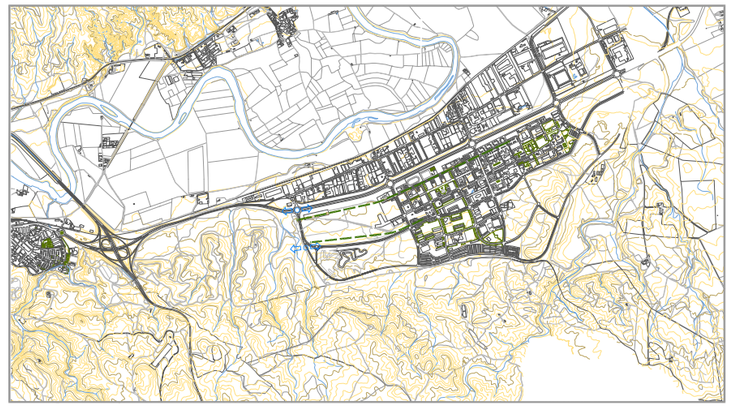
Estudio de las necesidades dotacionales, y asignación de usos a los solares dotacionales existentes, con la posibilidad de modificar dichos usos.

Reordenación de la zona de contacto, en la parte aún no comprometida, con dos objetivos fundamentales: Por una parte crear usos y actividades residenciales que fortalezcan la continuidad como espacio urbano del territorio entre la ciudad tradicional/Sta. Bárbara, por un lado, y el Polígono por otro. Por otra parte, la creación de una nueva vía estructurante de conexión entre el Polígono y Sta. Bárbara, en continuidad con la homóloga que se ha propuesto en el diagnóstico de este último barrio.
Delimitación de un área de posible expansión y remate del Polígono, para completar este barrio, contribuyendo a generar nuevo suelo residencial en la ciudad.

Bordes y conexiones

- Rediseño del nudo de conexión de Avda. Río Boladiez - nueva vía en Zona de Contacto hasta Santa Bárbara.

- Preparar los nudos en la vía Tarpeya para una posible ampliación hacia el sur.

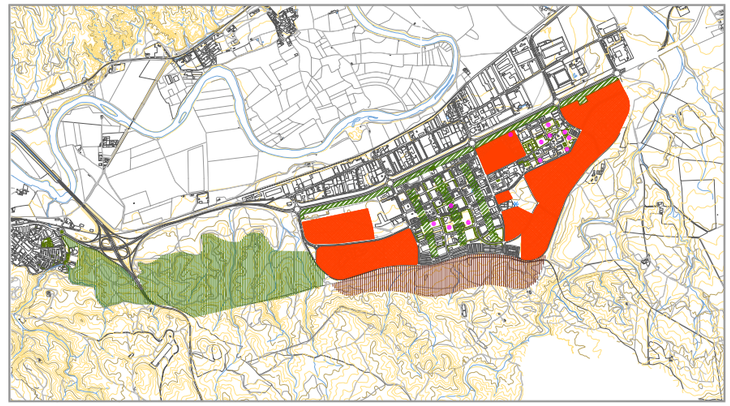


Estructura y conflictos

- Rediseño de Avda. Río Boladiez como vía vertebradora y eje de actividad.

- Plan de mejora de la urbanización en la Fase I.

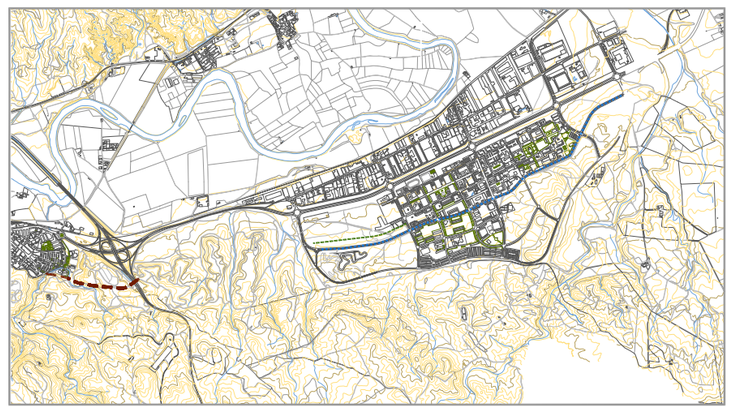
- Plan de densificación y generación de espacios de centralidad.

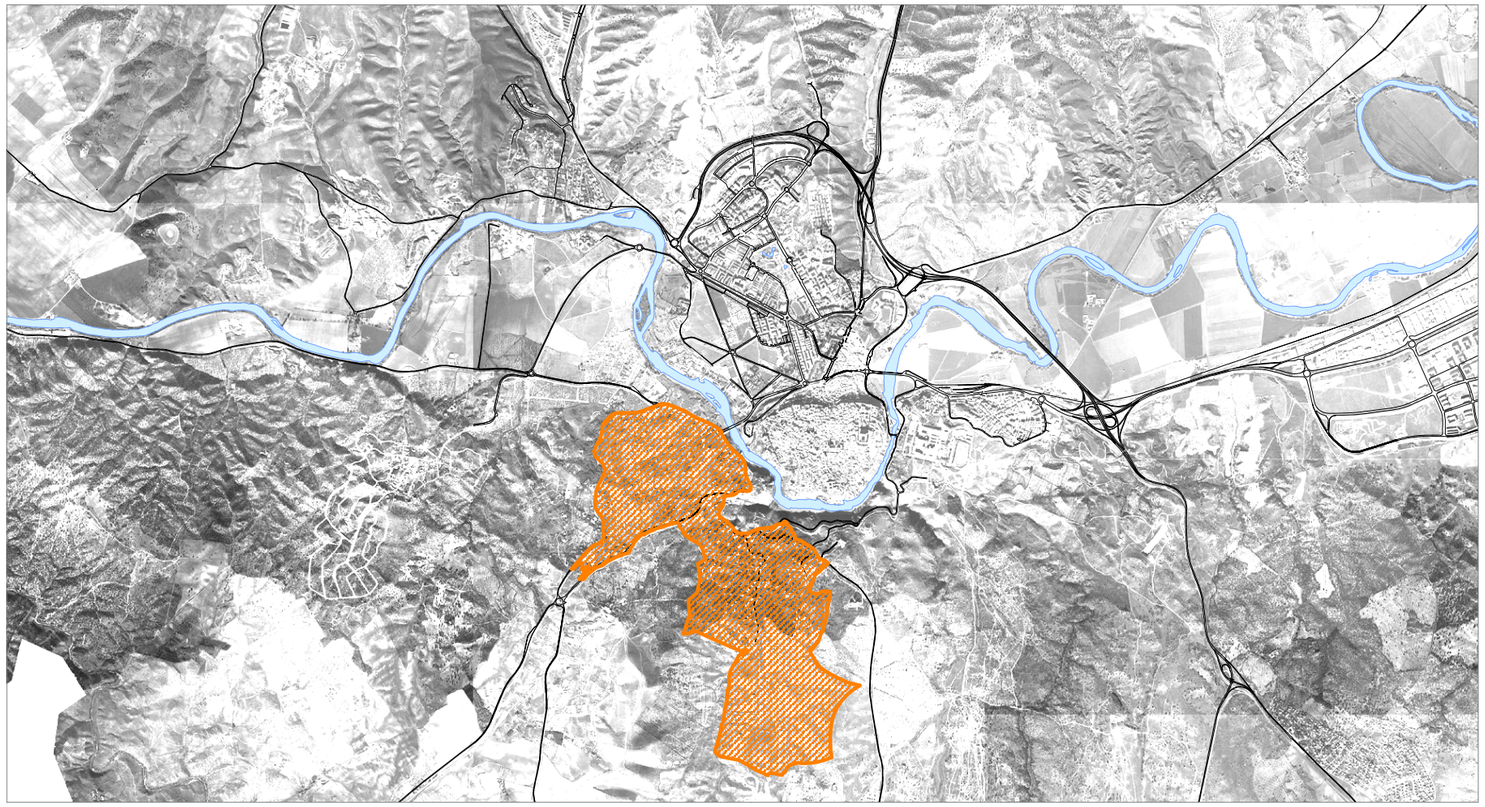


Viario y espacios libres

- Mejora de los ejes peatonales : Rediseño y conectividad.

- Reutilización de espacios libres públicos redundantes con los privados.





18 CIGARRALES

18.1 Descripción general

Constituye un modelo de vivienda rústica de muy baja densidad característico del entorno inmediato de esta ciudad, en la ladera Sur del río.

Se ha mantenido prácticamente inalterado a lo largo de los años, y constituye una morfología paisajística y residencial a preservar por una doble consideración: Por una parte como forma tradicional de vida suburbana, y por el valor de la propia arquitectura y jardinería asociadas; y por otra parte como parte del rico marco paisajístico del casco en sus visuales hacia el Sur.

18.2 Planeamiento vigente

En la Unidad Urbanística nº 16 – Cigarrales, se aplican las siguientes ordenanzas definidas por el Plan General de Ordenación Municipal, según se indica en los planos adjuntos:

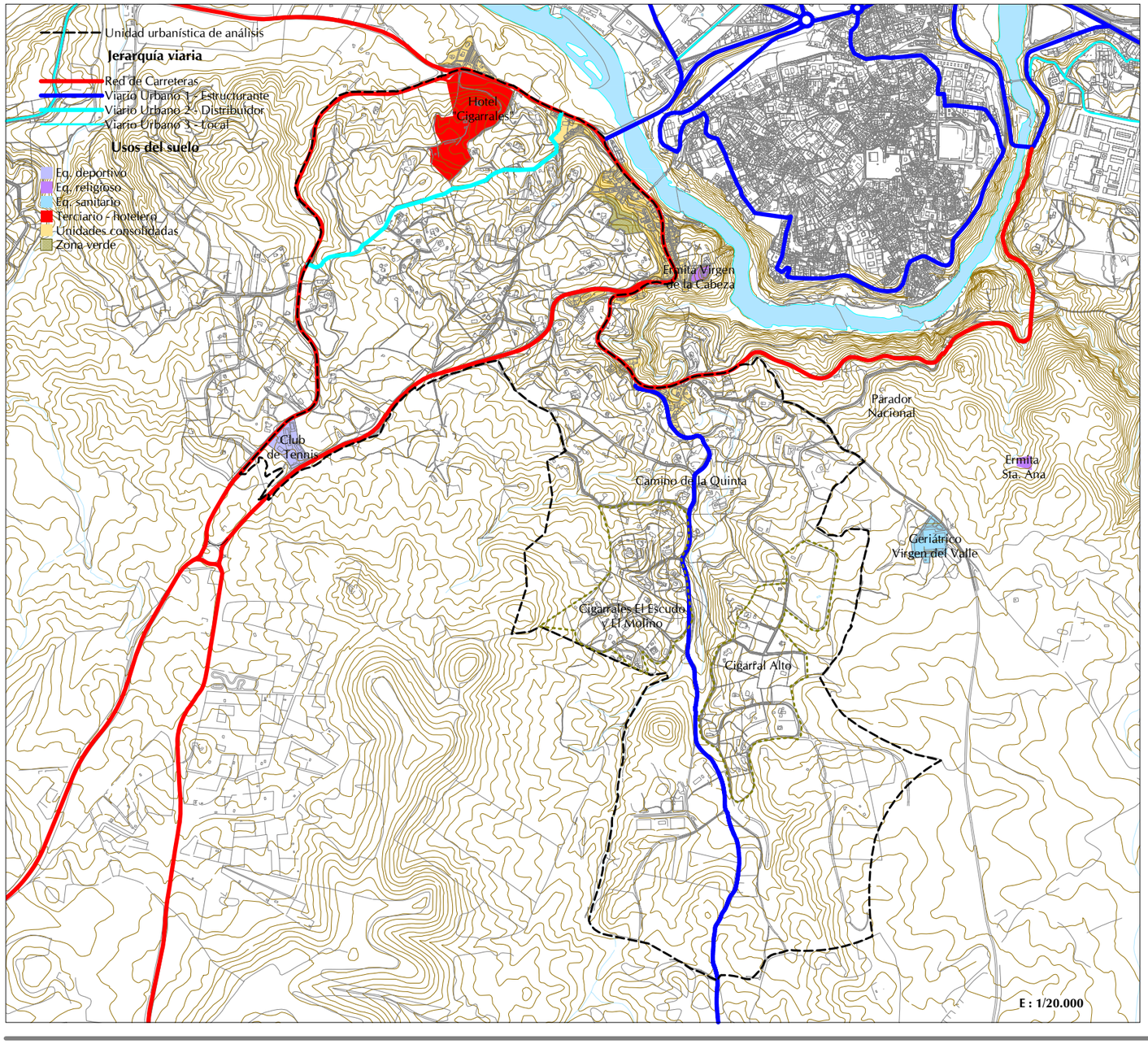
- Ordenanza nº 2, con vigencia limitada hasta la redacción de un Plan Especial, que permite una tipología edificatoria de vivienda unifamiliar y edificación singular, sobre parcela de 2 Ha, con ocupación máxima de esta por la edificación de un 5%, que puede alcanzar el 10% (hasta 1.000 m2 máximo), en aquellas parcelas menores a los 20.000 m2 existentes antes del PG del 86. Abarca la inmensa mayor parte de esta unidad.

  La parcela mínima se puede reducir hasta 7.500 m2 en las zonas no visibles desde el casco.

- Ordenanza nº3, que permite una tipología edificatoria de manzana cerrada y vivienda unifamiliar, en una pequeña zona de extensión de núcleo, en las márgenes de la Cuesta de Piedrabuena, en el vértice más al Norte de la unidad (junto a la Ermita Virgen de la Cabeza).

UU - 16
ANÁLISIS PLANO 1
CIGARRALES

JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



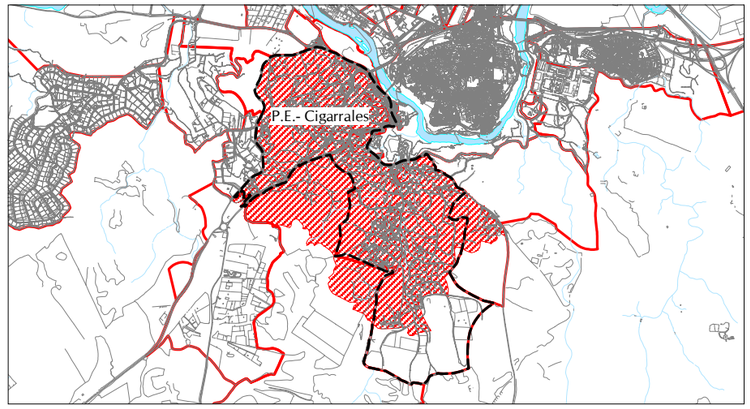
CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	419,32 Has
Número de viviendas (01)	349
Población (98)	386

Unidades urbanísticas PG-86
Unidad urbanística de análisis

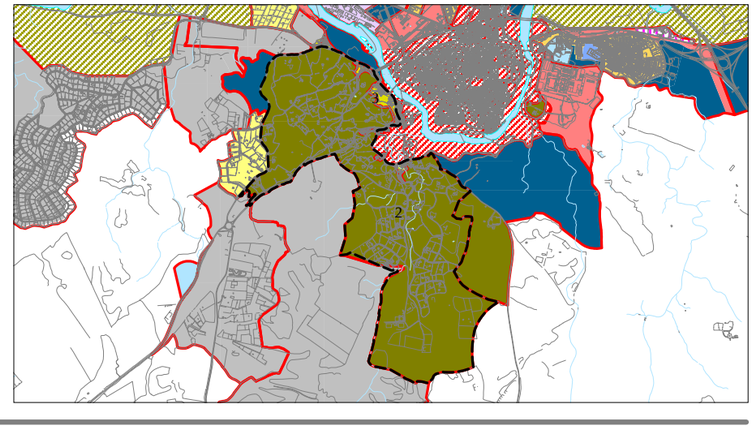
Fases de ejecución y Planeamiento de desarrollo

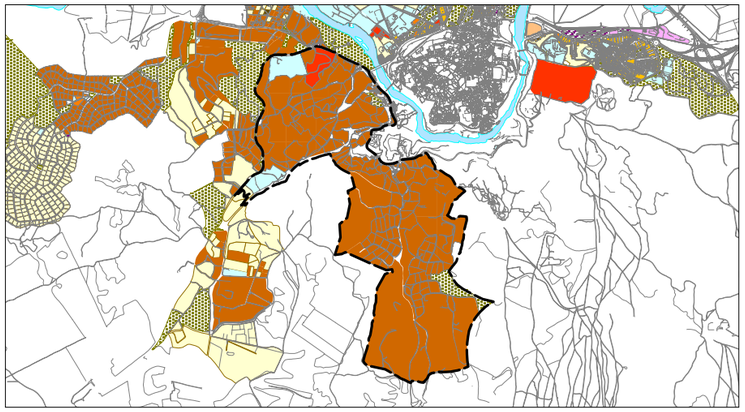
Posterior al PG-61



Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

Cigarrales
Unifamiliar en hilera
2 Vivienda unifamiliar y edificios singulares-Parcela mínima 7.500 m2
3 Manzana cerrada y vivienda unifamiliar

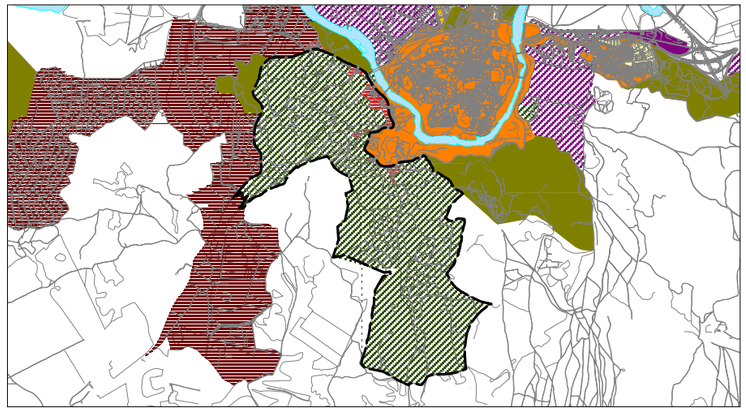




Unidad urbanística de análisis

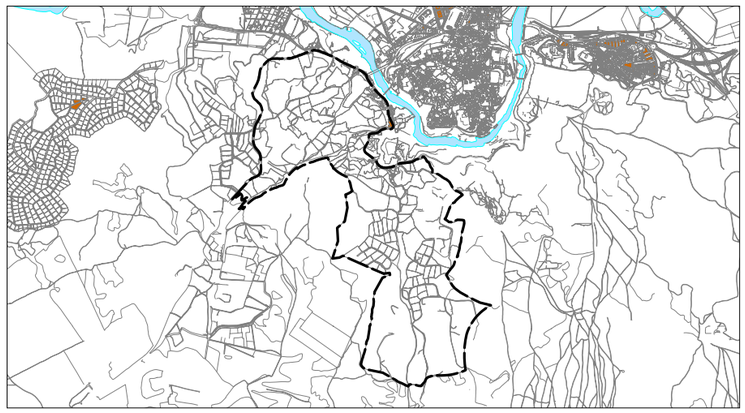
Usos dominantes

- Equipamientos
- Residencial unifamiliar
- Suelo vacante
- Terciario - oficinas
- Zona verde



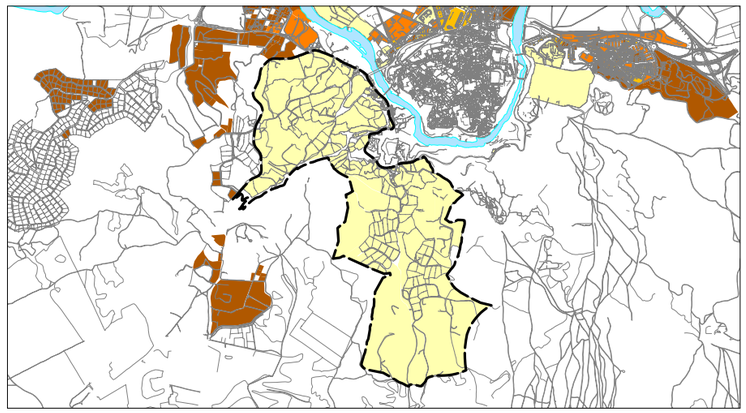
Morfología

- Cigarrales
- Vivienda unifamiliar adosada



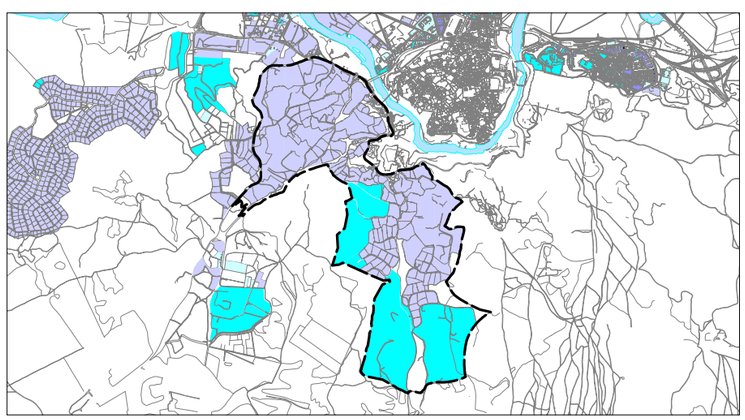
Bajos comerciales

- Bajos comerciales



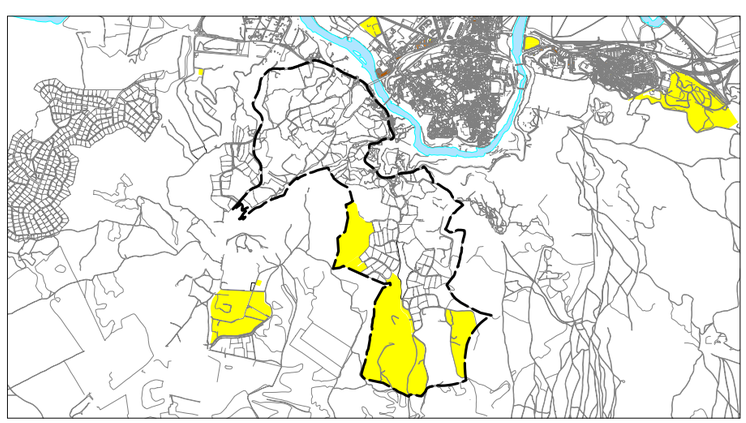
Antigüedad de la edificación y urbanización

- Antes de 1940
- Entre 1940 y 1960
- Entre 1960 y 1980
- Entre 1980 y 2000
- Posterior 2000



Alturas

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 7 +



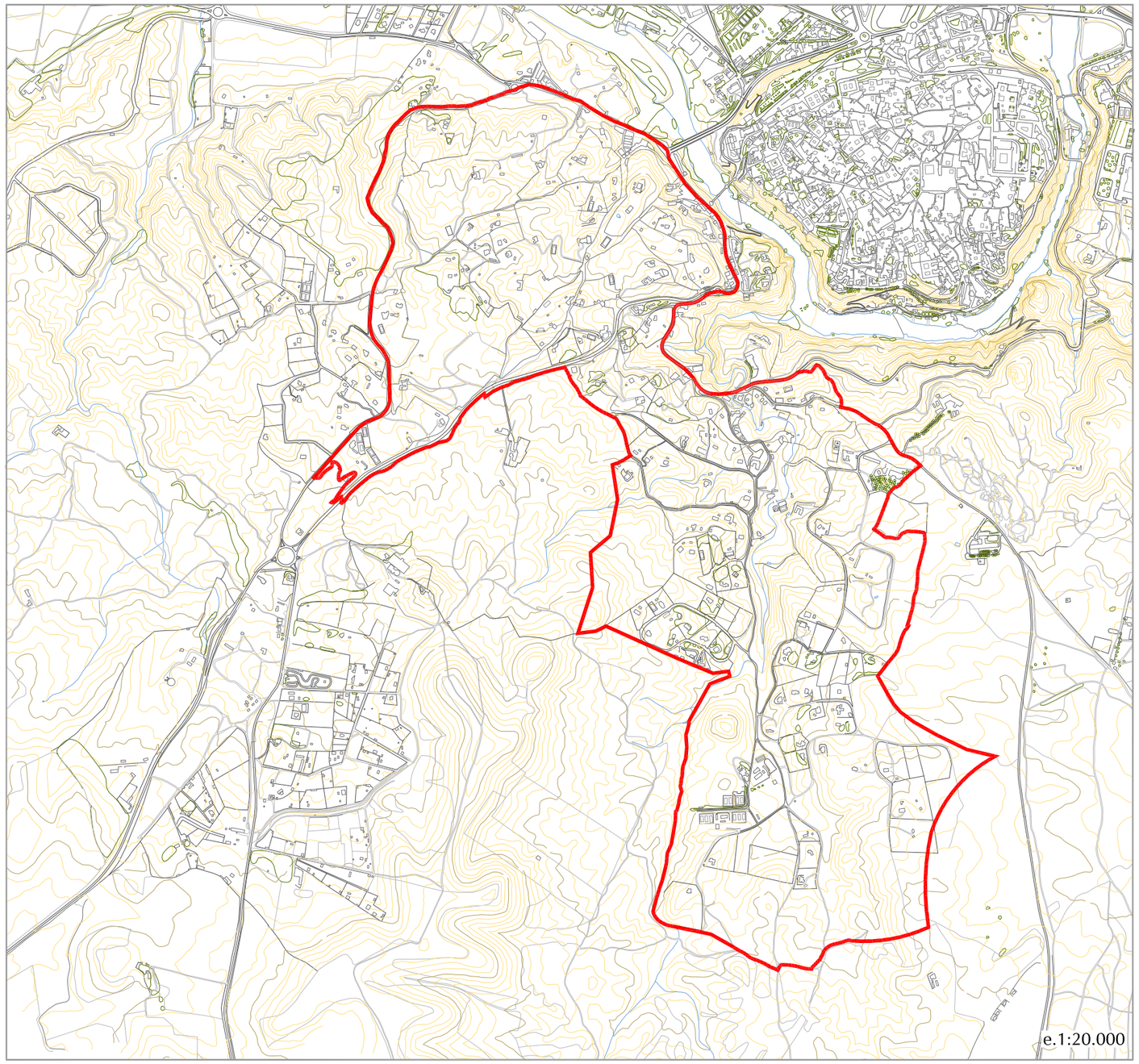
Estado de conservación

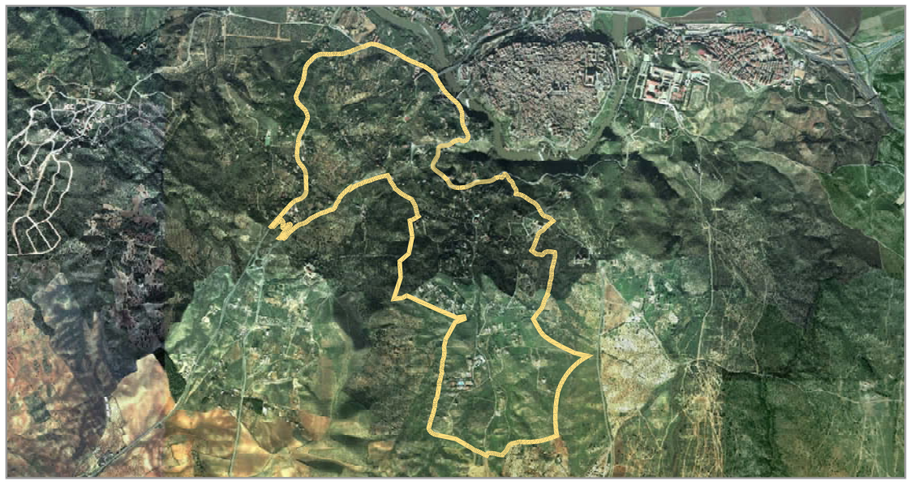
- Con algunas carencias
- Malo
- Ruinoso

18.3 Cuestiones a abordar por el Planeamiento y Avance de Propuestas

Dentro de un planteamiento genérico conservacionista, coincidente con lo que respecto a este singular territorio planteaban tanto el PG vigente como el PECHT, se propone la realización de un Plan Especial que actualice la información sobre la realidad actual de Los Cigarrales con respecto a varios aspectos:

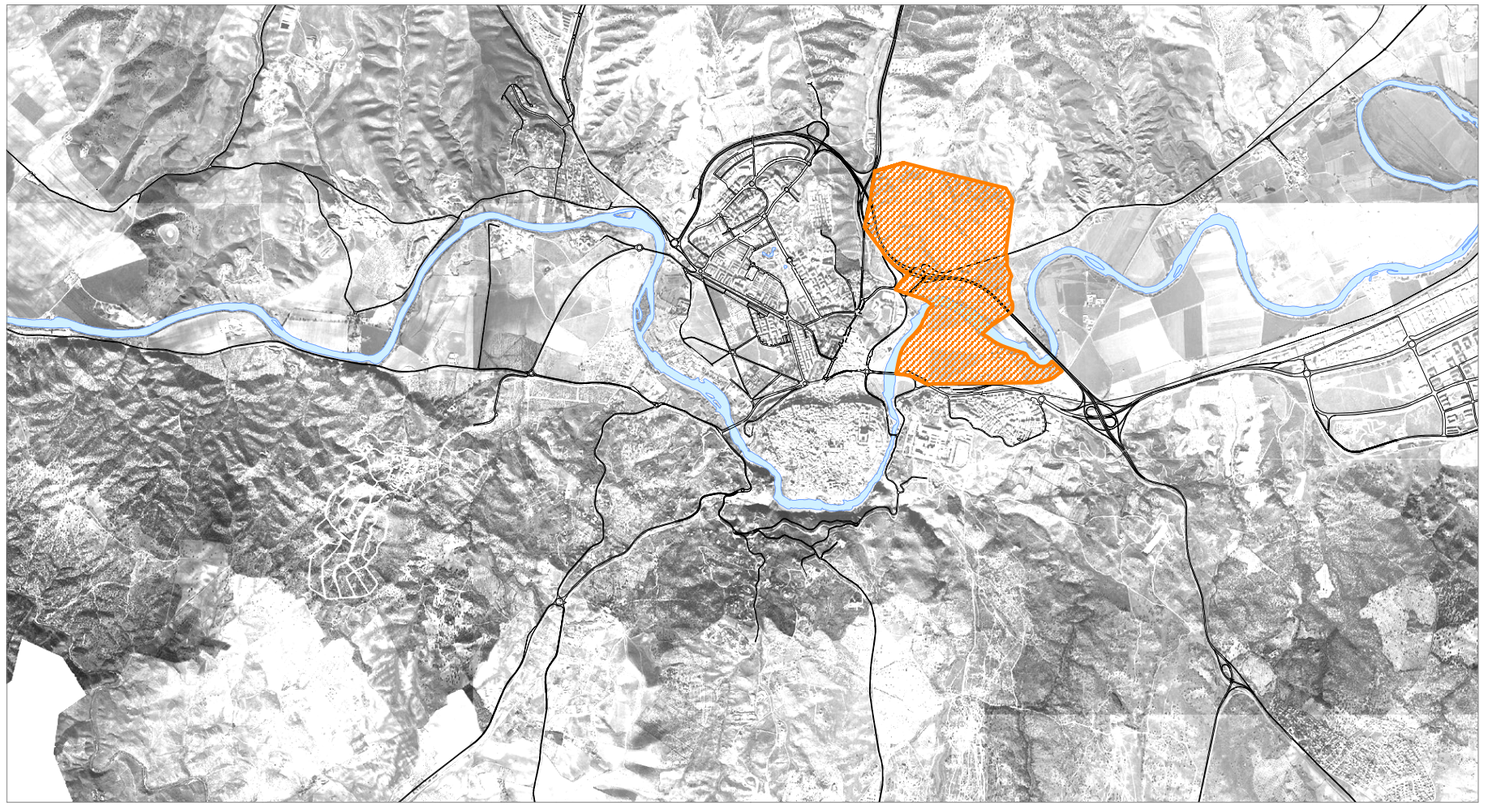
- → Características medioambientales
- → Calidad de la edificación y del paisaje
- → Vivienda y población residente
- → Usos y actividades no residenciales
- → Estructura parcelaria existente
- → Cuencas visuales afectadas
- → Servicios urbanos disponibles y déficits





Realización de un Plan Especial, bajo la óptica de protección de este territorio y su forma de ocupación, que analice los siguientes aspectos :

- Características medioambientales.
- Calidad de la edificación y el paisaje.
- Vivienda y población residente.
- Usos y actividades no residenciales.
- Estructura parcelaria.
- Cuencas visuales afectadas.
- Servicios urbanos disponibles y déficits.



19 PINEDO-CASA DE CAMPO

19.1 Descripción general

Esta unidad urbanística se constituye como espacio periurbano, en su mayor parte no urbano en la actualidad, pero sujeto a tensiones o demandas de intervención debido a su posición clave en el entorno de la ciudad actual, debido, fundamentalmente, a los trazados previstos de las grandes infraestructuras de acceso a Toledo en proyecto: Autopista de peaje Madrid-Toledo-Córdoba, y AVE Madrid-Toledo.

El área queda enmarcada al Oeste por el cauce del río Tajo y la N-401 (que le separan de las U.U.s nº 9 - San Antón y nº 2 - Salto de Caballo, respectivamente), al Sur por la zona de la Estación de FC (y la U.U. nº 11 - Sta. Bárbara), al Norte engloba las unidades urbanísticas nº 21 (Pinedo) y 35 (Casa de Campo) del PG vigente, y continúa con el trazado de la N-401 hasta cerrar de nuevo con la unidad correspondiente a Sta. Bárbara al SurEste.

En su interior queda englobado el meandro del río y la vega correspondiente al sector de la Huerta del Rey y Palacio de Galiana.

En suma, la unidad es de una gran heterogeneidad urbanística y medioambiental, al comprender desde elementos naturales de gran importancia (el propio río), áreas muy sensibles medioambientalmente (la vega, laderas de Pinedo), y grandes piezas de infraestructuras de comunicaciones y transportes (rotor de acceso desde la N-401y ctra. de Mocejón a Toledo, arco de la N-401 desde este al nudo de Sta. Bárbara-Polígono).

No obstante, como se ha señalado, comparte un destino geográfico común, por su posición respecto al contexto territorial-urbanístico de Toledo, en particular la parte localizada al sur de la N-401: Espacio intermedio entre algunas de las grandes piezas urbanas en que se descompone actualmente la ciudad: El borde Este del ensanche, Sta. Bárbara, y el barrio de Azucaica.

Para delimitar la unidad se ha tenido en cuenta, por otra parte, no solamente esta posición relativa, sino también la existencia de suelos destinados a ser urbanizados por el planeamiento vigente, tanto los que se han desarrollado ya (Casa de Campo), como los que no lo han sido (Sector 4 - Pinedo).

19.2 Planeamiento vigente

De acuerdo al PG vigente, se dan las siguientes situaciones en esta unidad:

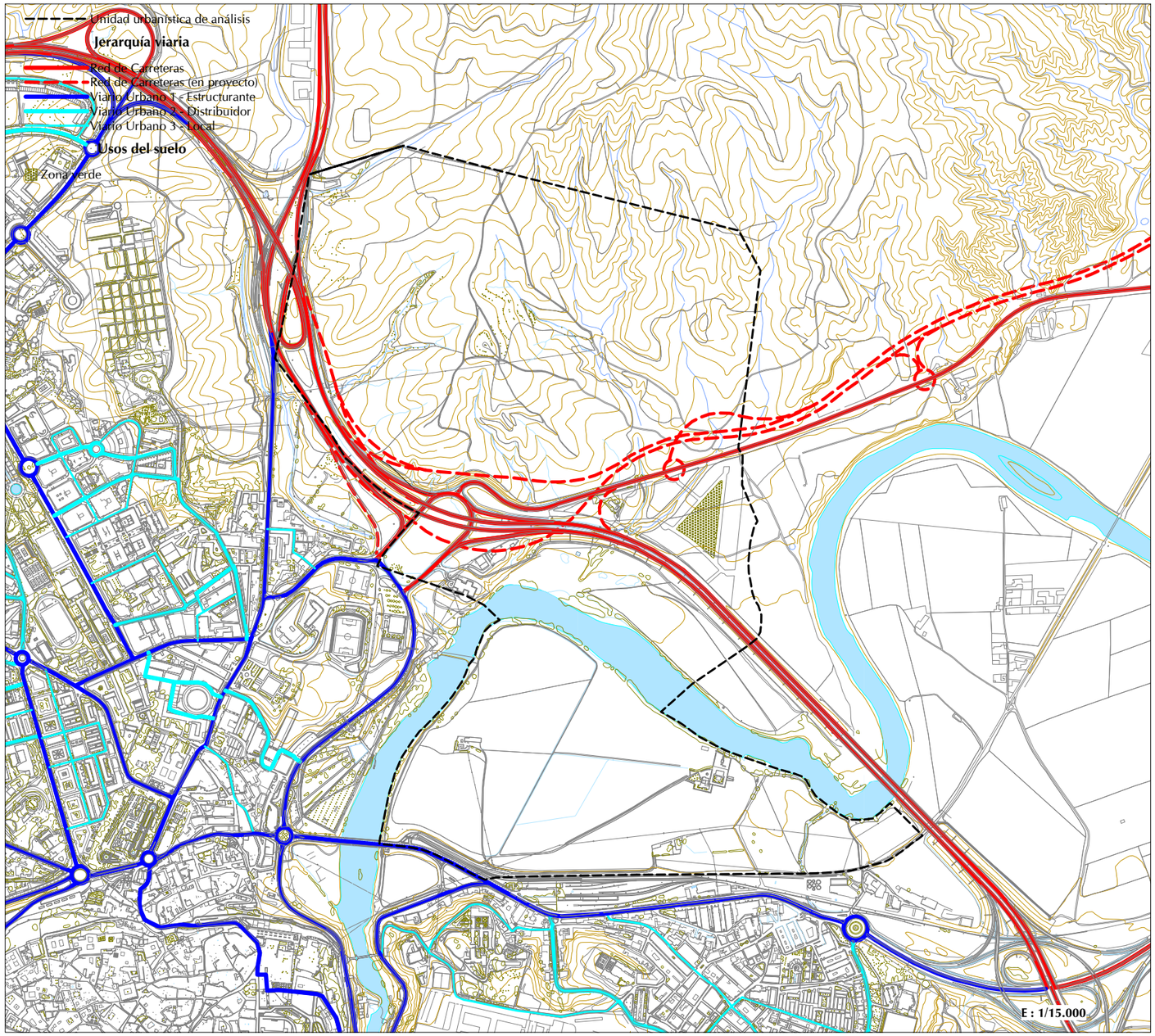
Suelos Urbanizables, incluye una pieza: la Udad. nº 35 – Casa de Campo, suelo urbanizable no programado, ya ejecutada (50 viviendas unifamiliares), aunque sobre un ámbito más reducido que el inicial por el trazado de la variante de la N-401

Suelo rústico especial: Udad. 21 – Sector 4 (Pinedo), inicialmente clasificada como urbanizable programado en el PG vigente, que, sin embargo no fue aprobada como tal, por lo que se encuentra en situación jurídica atípica, manteniéndose en consecuencia la clasificación rústica prevista en el plan anterior al actual (PG de 1964).

Resto de los suelos: Están clasificados como No Urbanizables de Protección.

UU - 17
ANÁLISIS PLANO 1
PINEDO - CASA CAMPO

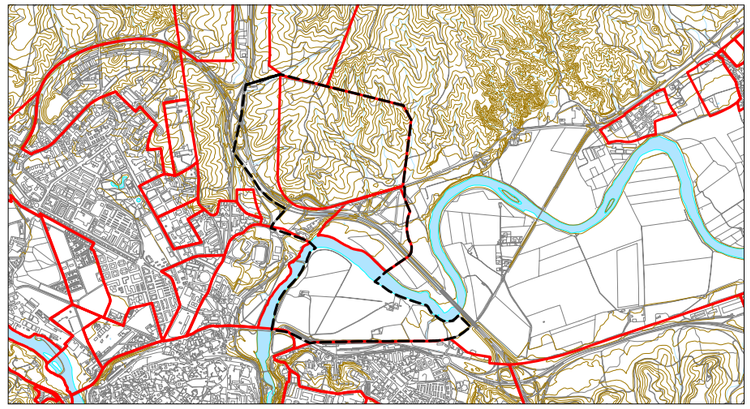
JERARQUÍA VIARIA Y USOS SINGULARES



CARACTERÍSTICAS

Superficie unidad	238,2 Has
Número de viviendas (01)	50
Población (98)	150

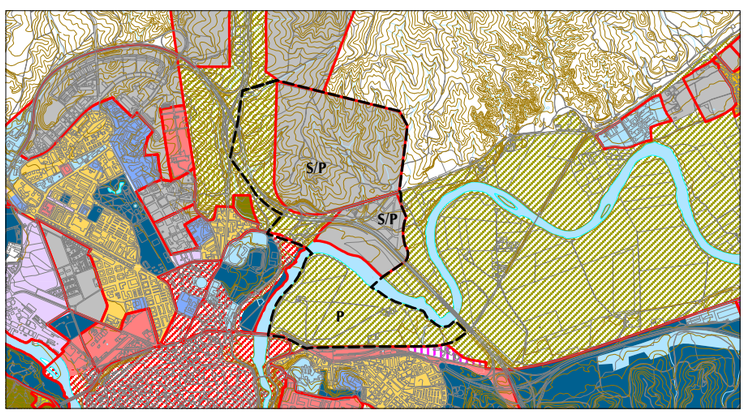
Unidades urbanísticas PG-86
Unidad urbanística de análisis



Planeamiento General vigente : Zonas de ordenanza

Área de especial protección
Según Planeamiento

Suelo No Urbanizable especialmente protegido
S/P Según Planeamiento



19.3 Cuestiones a abordar por el Planeamiento y Avance de Propuestas

Los elementos fundamentales a tener en cuenta por el PG en el sector son de varios tipos:

- Por una parte, la oportunidad que ofrece esta pieza de introducir nuevos elementos de nexo entre las piezas urbanas colindantes y débilmente unidas en la actualidad, que se han citado, es decir, el ensanche urbano de Toledo en su sector Este (Salto del Caballo – San Antón), Sta. Bárbara y Azucaica.

- Por otra parte, la aparición de fuertes vectores de conexión interurbana (Autopista de peaje y AVE), que van a desplazar aún más el centro de gravedad de las comunicaciones y accesos de Toledo, con respecto al área metropolitana de Madrid, hacia este sector.

- Y, como consecuencia de ambos aspectos, la aparición de una idea-fuerza espacial, la de la nueva Puerta de Toledo, que implica en definitiva el rediseño de esta fachada de la ciudad y la revisión de la vocación de algunos suelos, cuya forma tradicional de ocupación puede no tener sentido ante los fuertes cambios anunciados.

Como consecuencia, se considera necesario abordar el planeamiento integral de esta actualmente heterogénea y residual pieza, para su correcta integración en el proyecto de ciudad que ahora se diseña, asegurando que, respetando las restricciones medioambientales aplicables, este espacio de oportunidad contribuye a la modernización de Toledo en marcha.

Para ello, algunos de los elementos que deben tenerse en cuenta son:

- Remodelación del rotor, teniendo en cuenta las alegaciones presentadas al estudio informativo del Mº de Fomento, por parte del Ayuntamiento de Toledo, que persiguen la mejor conectividad, en particular desde el rotor a la antigua carretera de Madrid y la nueva vía proyectada en esta hacia Avenida de Europa.

- Posibilidad de conexión desde el rotor a la zona de la futura estación del AVE, para descargar de tráfico la Glorieta y Puente de Azarquiel, dando acceso directo a aquella desde el ensanche de la ciudad.

- Creación de un área de servicios y dotaciones en torno a la estación del AVE.

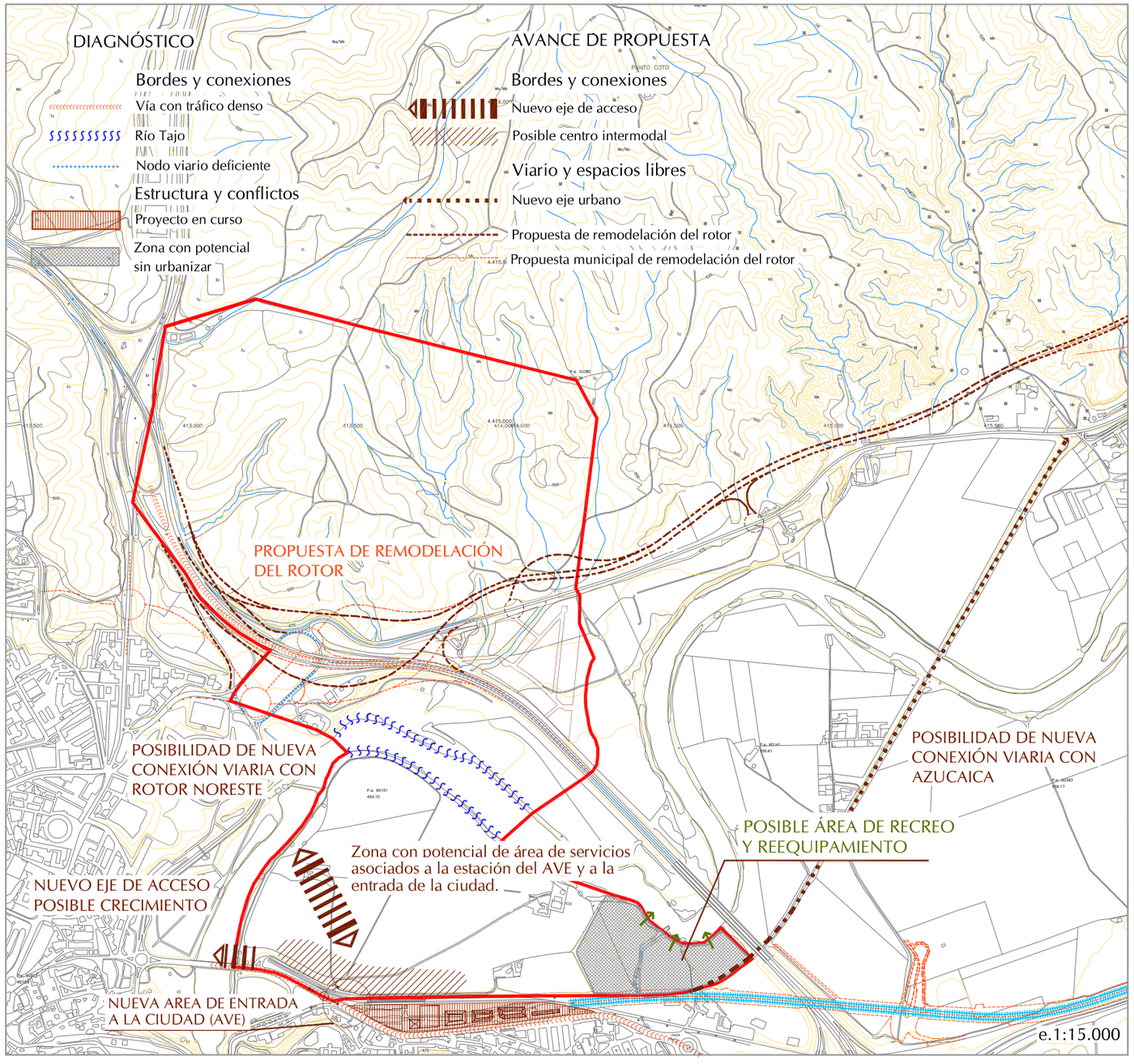
- Posibilidad de desarrollar un espacio recreativo-dotacional en la parte de la vega del río más próxima a Sta. Bárbara, evitando el corte entre ambas zonas que podría provocar la vía del AVE (además del actual de la vía del FC convencional).

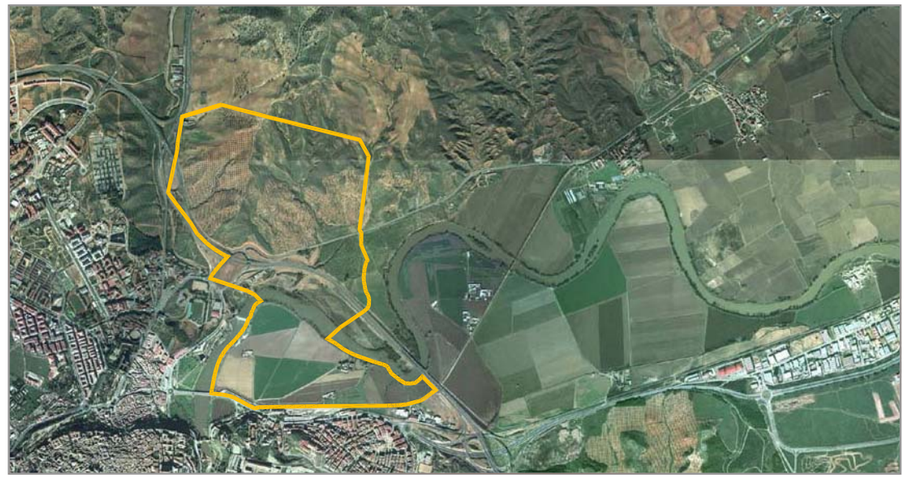
- Posibilidad de rehabilitar la traza del antiguo FC de Mocejón, como vía rodada semiurbana de conexión entre Sta. Bárbara y Azucaica.

UU- 17

DIAGNOSTICO PLANO1

PINEDO-CASA CAMPO





Avance de propuesta :

- Remodelación del rotor, teniendo en cuenta las alegaciones presentadas al estudio informativo del Mº de Fomento, por parte del Ayuntamiento de Toledo, que persiguen la mejor conectividad, en particular desde el rotor a la antigua carretera de Madrid y la nueva vía proyectada en esta hacia Avenida de Europa.

- Posibilidad de conexión desde el rotor a la zona de la futura estación del AVE, para descargar de tráfico la Glorieta y Puente de Azarquiel, dando acceso directo a aquella desde el ensanche de la ciudad.

- Creación de un área de servicios y dotaciones en torno a la estación del AVE.

- Posibilidad de desarrollar un espacio recreativo-dotacional en la parte de la vega del río más próxima a Sta. Bárbara, evitando el corte entre ambas zonas que podría provocar la vía del AVE (además del actual de la vía del FC convencional).

- Posibilidad de rehabilitar la traza del antiguo FC de Mocejón, como vía rodada semiurbana de conexión entre Sta. Bárbara y Azucaica.