

Accesibilidad y Movilidad en el Casco Histórico de Toledo:

La movilidad de los estudiantes universitarios
del casco antiguo y su impacto en el territorio.

Pavel Jacobo González Vargas

2011

INDICE

1. Introducción y Objetivos.....	4
2. Centro histórico: La movilidad atraída y el papel de la universidad.....	7
3. Características del territorio y la localización de los centros universitarios en Casco Histórico de Toledo.....	11
4. Metodología.	21
5. Resultados.	23
• 5.1. Los medios de transporte para acceder al casco antiguo de Toledo.	
• 5.2. Los desplazamientos.	
• 5.3. El coche, el transporte público y el acceso peatonal como los principales elementos de la movilidad estudiantil.	
• 5.4. Tendencias de las horas de llegada y salida de los estudiantes.	
• 5.5. Consideraciones de los estudiantes sobre el territorio.	
6. Conclusiones.....	46
7. Bibliografía.	48
8. Anexo.	49

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

A pesar de su indudable interés, son muy escasas las investigaciones sobre los problemas de accesibilidad y movilidad que presentan los cascos históricos de las ciudades españolas. La mayoría de estas antiguas ciudades poseen una estructura urbana de herencia musulmana, con calles tortuosas, estrechas y laberínticas que hace difícil el acceso y la movilidad del tráfico rodado y peatonal cuando éstos coinciden.

No obstante la modernidad y las nuevas formas de consumo y producción han forzado la introducción de tráfico rodado en ciudades diseñadas principalmente para uso peatonal. Esto ha tenido graves repercusiones tanto en la vida de los habitantes de los cascos históricos como en las infraestructuras urbanas, explotación y conservación de los mismos.

Estas ciudades históricas, generalmente dispuestas como centro urbano, se caracterizan por tener poca extensión, pero al mismo tiempo por tener una gran concentración de actividades administrativas del estado, actividades comerciales y sobre todo culturales, lo que las convierte en un embudo de flujo continuo y de movilidad tanto de mercancías como de actividades turísticas y de consumo.

Tal es el caso de Toledo. Esta ciudad, declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en 1986, alberga uno de los más ricos patrimonios históricos, arquitectónicos, artísticos y culturales entre sus estrechas calles. Sin embargo, como centro histórico monumental y por su condición aislada y enclavada en un promontorio abrazado por el río Tajo, padece del síndrome del Casco Antiguo.

En él se suman la preocupación por la accesibilidad y la movilidad, los efectos del turismo, la dificultad de la conservación y explotación de los elementos monumentales y patrimoniales, la preservación de calidad de vida de los residentes y en definitiva, la problemática de gestionar y explotar las cualidades de una ciudad que es, al mismo tiempo un monumento en sí misma.

El equilibrio ambiental del territorio que conforma el Casco Histórico de Toledo está compuesto por varios actores sociales que son partícipes en el quehacer diario de la ciudad. A pesar de su limitado espacio, en él se encuentran gran número de instituciones públicas y privadas, centros de estudios universitarios e industria terciaria estrechamente vinculadas al casco urbano, lo que le confiere no sólo como un territorio turístico, sino como el centro neurálgico y principal de toda la ciudad y consecuentemente como la zona más afectada en cuanto a la problemática de la movilidad y la accesibilidad se refiere.

En este complicado contexto medioambiental nos encontramos a los actores vinculados a la Universidad de Castilla La Mancha como coprotagonistas de la compleja realidad de movilidad y accesibilidad en el casco histórico. Éstos representan un elemento más en los factores que inciden en la movilidad del Centro Histórico de la ciudad. Turistas, residentes, trabajadores y estudiantes comparten día a día el uso de los espacios útiles del casco antiguo de Toledo.

El presente trabajo pretende analizar los hábitos la movilidad de los estudiantes universitarios en el Casco Histórico de la ciudad para aportar un conocimiento complementario al complejo entramado ambiental del territorio.

Dentro del Casco Histórico se encuentra la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, la Facultad de Humanidades, El Vicerrectorado del Campus de Toledo y Relaciones Institucionales y la Escuela de Traductores. Juntos representan el conjunto institucional universitario que acoge a todos los trabajadores y estudiantes del casco urbano de Toledo cada día.

La mayoría de los estudios dedicados a comprender la incidencia de los actores sociales en los centros históricos están enfocados principalmente a la comprensión del impacto del turismo en el medio ambiente y su ocupación del espacio en el territorio, dejando prácticamente olvidado la complementariedad de los otros diversos actores, tales como los residentes, los trabajadores y los estudiantes.

El estudio sobre la incidencia de los estudiantes en el espacio urbano del casco histórico de Toledo tendría menos interés si no fuera porque entre su delimitado territorio cohabitan alrededor del 40% de los estudiantes universitarios de toda la ciudad, una ciudad además, que ha padecido la problemática de la movilidad durante mucho tiempo.

Por este motivo se consideró que tendría interés investigar sobre los hábitos de movilidad de los estudiantes de la UCLM del casco histórico de Toledo con el objetivo de adquirir un mayor conocimiento sobre la repercusión de la movilidad estudiantil en el espacio urbano del casco antiguo.

Pero para llegar a ese objetivo es necesario deconstruir los diferentes elementos que inciden en las pautas de movilidad de los estudiantes, tales como el tipo de transporte que utilizan, los lugares que transitan, los espacios que ocupan o la temporalidad de sus desplazamientos.

Para ello fue necesario realizar una recopilación de información a través de un análisis de datos, obtenidos gracias a una encuesta de movilidad realizada por el autor de este trabajo a los estudiantes universitarios del casco de Toledo, donde se recogía la información necesaria para comprender los diferentes aspectos de temporalidad y territorio vinculados a la movilidad estudiantil.

También fue necesario realizar un trabajo de campo que permitió un mejor conocimiento del ámbito territorial donde se desarrollan las actividades comunes de los estudiantes universitarios.

La estructura principal del trabajo consta de tres partes diferenciadas e un intento de facilitar la comprensión del fenómeno de una manera más metódica o sistemática.

- En la primera parte se desarrolla un reconocimiento del entorno metropolitano desde la perspectiva de la movilidad y accesibilidad. Este apartado pretende mostrar cuáles son las condiciones físicas donde los estudiantes desarrollan su actividad diaria: ¿Cómo es el territorio donde los estudiantes desarrollan su actividad?, ¿qué características adquiere su topografía?, ¿cómo son sus facultades?, ¿dónde se sitúan?, ¿de qué servicios disponen?, etc.
- La segunda parte responde al desarrollo de los datos, donde muestro los resultados obtenidos a raíz del análisis de las encuestas realizadas a los estudiantes universitarios del casco antiguo de Toledo. Aquí se elabora la información

significativa sobre el tiempo que tardan los estudiantes en llegar a la facultad, los diferentes medios de transporte que utilizan, su opinión en cuanto a la incidencia del transporte en el casco antiguo, los espacios que ocupan en el conjunto urbano, las horas de mayor flujo de estudiantes y de entrada a las respectivas facultades, etc.

- En la tercera parte se desarrollan las conclusiones del estudio, aportando una síntesis explicativa de los resultados obtenidos durante la elaboración del trabajo.

Finalmente se colocará información gráfica e información relevante a la realización del trabajo en un apartado anexo al mismo.

2. CENTRO HISTÓRICO, LA MOVILIDAD ATRAÍDA Y EL PAPEL DE LA UNIVERSIDAD

Podríamos afirmar que en la actualidad hay una explosión de la movilidad urbana. El crecimiento de la población, el dinamismo de la actividad económica, el cambio en las necesidades de ocio y consumo, el turismo, la dispersión de los servicios sociales y de consumo tales como los centros comerciales, centros de trabajo, hospitales, etc., y el aumento de las infraestructuras viales y de acceso ha generado un mayor número de desplazamientos dentro de las áreas metropolitanas.

Los desplazamientos pendulares de casa al trabajo han dejado de ser predominantes. Si en la Región Metropolitana de Barcelona de 1996 cada ciudadano registraba una media de 1,84 desplazamientos al día, una década más tarde, en 2006, los ciudadanos registraban una media de 3,38 desplazamientos al día en día laboral donde tan sólo el 20,1% de dichos desplazamientos era por razones laborales (del Romero, 2011).

Sin embargo este aumento de la movilidad trae consigo disfuncionalidades urbanas, especialmente en aquellas ciudades donde sus calles, producto de una infraestructura viaria preindustrial, son incapaces de soportar tal cantidad de actividad.

Son más que sabidos los problemas derivados del actual modelo de movilidad, provocados especialmente por el aumento del tráfico rodado. El crecimiento de los índices de motorización, el desarrollo de los servicios de transporte urbano cada vez más demandados, la mayor presencia de las personas en el viario público y las consecuencias poblacionales del turismo generan una notable congestión en las arterias viales de las ciudades.

La congestión ralentiza la movilidad, lo cual incrementa el tiempo de desplazamiento de los ciudadanos, el costo del trayecto y la exposición a elementos perjudiciales tales como la contaminación, el ruido, la degradación patrimonial, y en definitiva genera un progresivo deterioro medioambiental y socio-económico del espacio urbano. El estrés, el ruido y la pérdida del valor de los inmuebles patrimoniales pueden provocar también el decaimiento de la actividad económica en las áreas congestionadas, por el rechazo social debido a su mala gestión y su disminución de competitividad frente a otras áreas (Houston, 2011).

En este panorama, el tráfico urbano se convierte en la principal fuente de contaminantes aéreos tales como el monóxido de carbono y otras partículas en suspensión como el SO₂ y NO_x, las principales causantes de enfermedades respiratorias (Agenda 21 local CLM, 2007). Al mismo tiempo el ruido en las carreteras se presenta como un problema de salud pública cada vez más evidente, provocando falta de sueño, malestar y secuelas mentales y en el aprendizaje (Renshaw, N. 2007).

Uno de los elementos que más influye en la degradación ambiental de la ciudad es el uso del automóvil. El incremento del uso del vehículo privado contrasta con la cada vez más evidente deficiencia de espacio en los centros urbanos. Aún así, millones de conductores siguen usando el automóvil para ir al trabajo, a los lugares de ocio o a estudiar, a pesar de su ineficacia en los centros congestionados y su negativo efecto medioambiental.

El transporte privado constituye el principal elemento de congestión, ocupando la mayor proporción de espacio y ralentizando la velocidad de la movilidad, provocando consecuentes deficiencias en la dinámica comercial y la reproducción social. Más del 50% de las emisiones contaminantes provienen del uso de los automóviles. Las personas que viajan en

vehículos privados resultan ocupar hasta 15 veces más espacio que un ciclista, y hasta 20 veces más que un peatón o una persona que utiliza el transporte público (Pozueta, 2000).

Las tendencias indican que cada vez hay una mayor motorización y por tanto, una mayor dependencia del automóvil en detrimento al uso del transporte público y los medios no motorizados. Esta situación indica que las problemáticas de congestión, espacio y movilidad más allá de desaparecer, parecen cobrar cada vez más protagonismo en el ámbito social urbano.

Estos efectos de la movilidad rodada se hacen especialmente graves en los centros históricos de las ciudades, y tornan a un carácter de primordial atención y cuidado debido a la peculiar conformación del territorio.

Una de las características de los centros históricos es la estructura urbana que presenta. Estas ciudades, de herencia medieval, muestran una conformación compacta, de calles tortuosas y laberínticas, producto de intereses y funcionalidades sociales muy diferentes a las actuales. Se situaban en lugares defensivos, generalmente amurallados, por lo que disponían de muy pocas vías de acceso, lo cual le confería cierto carácter de aislamiento con el exterior del amurallado.

Sin embargo, tras el desarrollo industrial y el cambio en las necesidades espaciales de las sociedades modernas, los centros históricos fueron quedando como espacios obsoletos de angostas calles, incapaces de absorber la movilidad necesaria para entrar en la dinámica de competitividad económica y productiva que exigían las nuevas sociedades.

La problemática de la movilidad se hizo especialmente relevante en aquellos centros que continuaron siendo el núcleo funcional y de gestión de la ciudad. Se aplicaron políticas de restauración y revitalización de antiguos inmuebles en desuso y se desarrollaron estrategias para potenciar el flujo del viario urbano, detener la despoblación y generar dinamismo en el territorio, y así evitar la pérdida de productividad y mantener la competitividad económica. La ocupación de antiguos conventos o iglesias por nuevas sedes terciarias o docentes sería la respuesta estratégica para la revitalización y conservación de los centros históricos (Sarasa, 2000).

Pero estas políticas de intervención supondrán consecuencias colaterales en la dinámica de la movilidad urbana. Paradójicamente, al instalar elementos del terciario, gran número de instituciones públicas y centros universitarios, éstos se convierten en importantes focos de atracción de movilidad, aumentando así el riesgo de congestión, ruido, contaminación y degradación medioambiental y comprometiendo las actividades productivas del territorio para las que fueron creadas.

Debido al reducido espacio del viario urbano, la incidencia del transporte privado adquirirá mucha notoriedad y un carácter transversal a la hora de entender la problemática de accesibilidad y movilidad, colocándose como uno de los principales causantes del deterioro ambiental en los centros históricos.

"Congestión circulatoria, contaminación atmosférica, contaminación acústica, impacto visual, excesivo consumo de espacio, pérdida del carácter de las plazas y calles como lugares de encuentro, etc., son algunas de las consecuencias negativas del tráfico en estos espacios." (Gutiérrez, 1995).

Por tanto, son varias las variables que influyen en la problemática de la movilidad y la accesibilidad en los centros históricos.

Primeramente debemos entender que en aquellas ciudades donde el casco antiguo es aún el centro neurálgico, su centralidad le confiere un rol de canalizador de los movimientos de flujo hacia el lugar de trabajo, estudio u ocio. Además, dado que el trazado de las calles y las plazas es estrecho, de herencia medieval, resultan inadecuadas para el transporte rodado. Aún así se ven forzadas a soportar la carga del tráfico hasta su máxima capacidad. Si a esto le sumamos elementos que atraen movilidad hacia el interior del casco antiguo, la congestión de las vías y sus derivadas consecuencias serán aún mayores. Este es precisamente el papel de las actividades terciarias y administrativas, centros de estudios y comercios, colocándose como unos de los principales focos de atracción de movilidad hacia el espacio urbano (Gutiérrez, 1995).

Otro elemento fundamental que confiere el especial carácter de movilidad de los centros históricos es el fenómeno del turismo.

El turismo se convierte en un elemento fundamental y dinamizador de los centros históricos. *“En la medida en que una parte de la economía de muchas ciudades se basa en el turismo urbano y la fidelidad de éste depende de la calidad ambiental y funcional, la congestión aparece, también, como uno de los principales obstáculos para el desarrollo de las potencialidades turísticas urbana (Pozueta, 2000).”* En este sentido, con el turismo pasa lo mismo que con las actividades terciarias o docentes.

Potenciar al turismo, *“como también promover el terciario”*, supone potenciar la economía bajo las bases de revitalización del territorio, dinamización y competitividad económica, pero la masiva presencia de los mismos agrava la problemática de la congestión vial, el deterioro ambiental y la degradación del patrimonio, destruyendo, paradójicamente, aquello que han ido buscando a la ciudad patrimonial. (Gutiérrez, 1998).

El turismo se presenta como un agente de importantes procesos de recuperación urbana. Elementos muchas veces desaprovechados por culpa de una inadecuada preparación para acoger y gestionar los flujos de visitantes (Troitiño, 2009).

No obstante, gestionar requiere un esfuerzo de equilibrio donde las políticas de potenciar el turismo no interfieran de manera negativa en el quehacer diario de los residentes y resto de habitantes que hacen uso del espacio urbano, tales como los trabajadores o estudiantes que se desplazan al centro a realizar su labor cotidiana.

Ya durante la década de los noventa el turismo era un sector decisivo en la dinámica económica de muchos centros histórico. En Toledo por ejemplo, el sector del alojamiento contaba con 39 establecimientos y 738 ocupados; bares y cafeterías con 185 y 438 ocupados respectivamente, y en cuanto al comercio al por menor, generaba 2.174 puestos de trabajo en 1.096 locales activos (Troitiño, 1998).

No es de extrañar por tanto la importancia de conocer el impacto del turismo en la dinámica urbana de los centros históricos, así como su incidencia en las políticas de planificación urbanística a la hora de preservar los elementos de competitividad y desarrollo económico.

Pero existen otros factores que al igual que el turismo, influyen de manera directa sobre las problemáticas transversales de la movilidad y la accesibilidad en los centros históricos, y se convierten también en elementos dinamizadores del espacio urbano y medioambiental de la ciudad. Sin embargo, debido a su menor incidencia en el impacto económico o competitivo, goza de menos atención analítica o científica, aunque no por ello de menos importancia.

Una evidencia del peso del turismo frente a otros factores en las políticas de gestión urbanas se puede recoger del POM de Toledo de 2008. En él se dedican tres páginas en explicar la importancia de las necesidades estratégicas de actuación urbana para consolidar un turismo potente y competitivo y diseñar un modelo urbanístico atractivo para vivir, visitar e invertir, así como la necesidad de gestionar las demandas de movilidad y de articulación de los recursos del espacio urbano para integrar el turismo en la estructura urbanística y funcional de la ciudad. Pero tan sólo se dedica un párrafo en mencionar la importancia de la universidad en el territorio como motor de desarrollo.

Pero la universidad conforma una pieza clave en la comprensión de la movilidad y el consumo de los espacios en los centros históricos españoles y se presentan como sistemas de infraestructuras educativas y entidades innovadoras que al mismo tiempo generan un fuerte impacto económico y social en el desarrollo del territorio donde se asienta (UNESCO, 2008).

El estudio del papel de la universidad en el desarrollo territorial cobra cada vez más importancia y relevancia en el contexto productivo y de competitividad actuales. La sociedad de la información exige grandes inversiones en I+D+i y las empresas, necesitadas de conocimiento, generan vínculos cada vez más sólidos entre ellas y las universidades (Campos, 2007). Un buen ejemplo de ello son las creaciones de parques científicos y de investigación como Silicon Valley en California.

Pero al igual que el turismo, la incidencia de la universidad no se limita únicamente a la dinamización económica y competitiva del territorio, sino que también incide físicamente en el entorno medioambiental en el que se ubica. La universidad toma cuerpo, se hace presente y pasa a formar parte intrínseca del espacio transformando los hábitos de movilidad de sus habitantes y la imagen del territorio y el medioambiente en el que se sitúa (UNESCO, 2008).

Por este motivo resulta necesario indagar en su conocimiento y comprender los ámbitos de incidencia de dichas instituciones en el entorno urbano. En este sentido, y especialmente en los centros históricos (por su fragilidad territorial), las políticas urbanas deberán tener en cuenta el verdadero impacto social, económico y medioambiental de sus universidades para potenciar aquellos puntos beneficiosos para el territorio y prevenir posibles elementos perjudiciales.

Sin embargo, a la hora de desarrollar políticas de intervención territorial, éste tema ha sido generalmente ignorado, y muchas veces se han visto los beneficios sociales y económicos que generan, pero no sus deficiencias colaterales, que a la larga, podrían convertirse en disfuncionalidades tanto económicas como sociales, con especial gravedad en aquellos territorios frágiles a los continuos cambios técnicos de las sociedades actuales, como son los centros históricos.

La ocupación de antiguos conventos o iglesias por nuevas sedes terciarias o docentes, ha sido la respuesta estratégica generalizada para la revitalización y conservación de los

antiguos espacios urbanos, y al igual que ocurre con el turismo, la instalación de universidades en los centros históricos – como ejemplo de renovación funcional- , ha supuesto condiciones colaterales a aquellas personas que habitan o transitan por la ciudad.

Este fenómeno de revitalización a través de la sustitución funcional de elementos patrimoniales ha atraído, entre muchas otras cosas, un aumento de la movilidad hacia el interior de la ciudad debido a la creciente terciarización y la instalación de universidades en los centros históricos y han obligado a sus trabajadores y estudiantes a manejarse en un territorio con una morfología de difícil adaptabilidad a las pautas de comportamiento, ocio, consumo y movilidad contemporáneas.

En cuanto a la universidad en los centros históricos, quizás, las políticas urbanas no tuvieron en cuenta tanto las necesidades universitarias de la dinámica urbana como las necesidades urbanas en la dinámica universitaria. Primero por las exigencias espaciales y de calidad ambiental que requieren la concepción moderna de la docencia universitaria. Segundo, por la posibilidad que tiene el territorio urbano de readaptarse o rehabilitarse al propio desarrollo universitario (Sarasa, 2000). Es un deber por tanto ahondar en el conocimiento de las exigencias espaciales y medioambientales del nuevo papel de las universidades en la generación de riquezas y competitividad territorial.

3. CARACTERÍSTICAS DEL TERRITORIO Y LA LOCALIZACION DE LOS CENTROS UNIVERSITARIOS EN EL CASCO HISTÓTICO DE TOLEDO.

El casco antiguo de Toledo se sitúa en una colina abrazada por el tajo. La colina mide cien metros de altura sobre su base, la cual está rodeada por un pronunciado meandro conocido como Torno del Tajo. Al norte, encontramos la única entrada natural a la colina, allí donde el meandro permite su paso y desde donde Toledo se abre hacia Ávila y Madrid.

Esta característica geográfica nos muestra un territorio de elevada altitud y con pronunciadas pendientes como la particularidad principal de la zona en contraste con la homogeneidad topográfica relativamente dominante en el resto de la ciudad. Este hecho, sumado a la tortuosidad de las vías, crea un espacio de difícil acceso y compleja movilidad.

El centro histórico dispone de tres vías de acceso y salida, dos situadas a ambos extremos del casco respectivamente y una entrada principal que vertebrada directamente con la ciudad moderna. Posee también unas escaleras mecánicas desde el Paseo de Recaredo que dan acceso al centro y se prepara la instalación de un nuevo acceso mecánico al Este del casco urbano que dará servicio a la falda Noreste de la ciudad antigua.

El Casco Histórico se presenta como el segundo barrio más poblado de Toledo tan solo superado por el barrio de Santa María de Benquerencia. En el 2006 los datos del Padrón Municipal de Habitantes del Excmo. Ayto. De Toledo cifraban una población de 10.925 habitantes por donde circulan cerca de dos millones de turistas a lo largo de todo el año según datos elaborados por el Patronato Municipal de Turismo de Toledo. A esto sumamos las personas que acceden diariamente con motivos laborales o estudios y nos encontramos con un territorio de una densidad considerable en aproximadamente 1,20 km² de superficie.

Entre este conjunto de actividades encontramos la Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas y la Facultad de Humanidades cuyas aulas, ya en 2010, albergaban cerca del 30% de los estudiantes universitarios de la Provincia Toledo y el 38% de todos los estudiantes

universitarios de la ciudad (UCLM, 2009-2010), convirtiendo al casco antiguo en el centro principal de recepción de estudiantes avanzados de toda la provincia si sumáramos además la presencia de la Escuela de Traductores de Toledo, Bellas Artes y El Conservatorio Profesional de Música Jacinto Guerrero entre otros.

Este hecho carga de relevancia el deseo de profundizar en el conocimiento de los hábitos de movilidad y accesibilidad de los estudiantes universitarios en el Casco Histórico de Toledo.

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales se encuentra habilitada en lo que fueron los antiguos conventos de San Pedro Mártir y Madre de Dios y restaurada y rehabilitada como Facultad de la UCLM en 1991. Está situada a escasos metros de dos de los principales puntos turísticos de la ciudad; La Iglesia de San Idelfonso y la Catedral de Santa María de Toledo, lo que la dispone entre las principales vías de acceso y tránsito del centro histórico.

La Facultad de Humanidades se sitúa en lo que fue el famoso Palacio del comunero manchego Juan de Padilla, derribado y reconstruido posteriormente como Hospital Provincial de la Misericordia hasta 1932. En 1985 se remodela el edificio para el Consejo Superior de Protección del Menor y pasa a formar parte de la UCLM como el Centro Superior de Humanidades hasta 1998 cuando sufre su última restauración a manos de los arquitectos Mario Muelas y Agustín Mateo, responsables también de la restauración de los conventos San Pedro Mártir y Madre de Dios del centro histórico.

Según los datos obtenidos a través de la Dirección General del Catastro del Ministerio de Economía y Hacienda, la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales alcanza los 10.391 m² de superficie de suelo y hasta 23.379 m² de superficie construida donde alberga cerca de 2.000 personas PDI, PAS y alumnos.

(Tabla 3.1)		
Características del Patrimonio Cc. Jurídicas y Sociales		
Cc. Jurídicas y Sociales	Superficie del Suelo (m ²)	Superficie Construida (m ²)
San Pedro Mártir	7.409	19.912
Madre de Dios	2.982	3.467
TOTAL	10.391	23.379
Fuente: Elaboración propia. Delegación General del Catastro del Ministerio de Economía y Hacienda.		

La Facultad de Humanidades tras su ampliación llega a medir 1.668 m² de Superficie de Suelo y 2.919 m² de superficie construida lo que le confiere una capacidad menor de uso y espacio útil que la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

Artes y Humanidades es una de las ramas menos demandadas por los estudiantes universitarios por lo que la intensidad de la movilidad al centro es menor y las necesidades de espacio se reducen.

(Tabla 3.2)

Características del Patrimonio Facultad de Humanidades

Facultad de Humanidades	Superficie de suelo (m2)	Superficie Construida (m2)
Centro Superior de Humanidades	760	1.613
Ampliación	899	1.306
TOTAL	1.668	2.919

Fuente: Elaboración propia. Delegación General del Catastro del Ministerio de Economía y Hacienda.

Ambas facultades recibieron durante el periodo 2010-2011 cerca de 2.128 personas, PAS, PDI y alumnado, destacando la facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales que aporta alrededor del 90% del personal universitario a la UCLM del Centro Histórico.

(Tabla 3.3)

	Conjunto de PAS y PDI del Campus			
	PAS	PDI	Alumnos	Total
Cc. Sociales y Jurídicas	26	124	1726	1876
Humanidades	9	20	223	252
Total	35	144	1949	2128

Fuente: Elaboración propia. Universidad de Castilla La Mancha. UCLM.

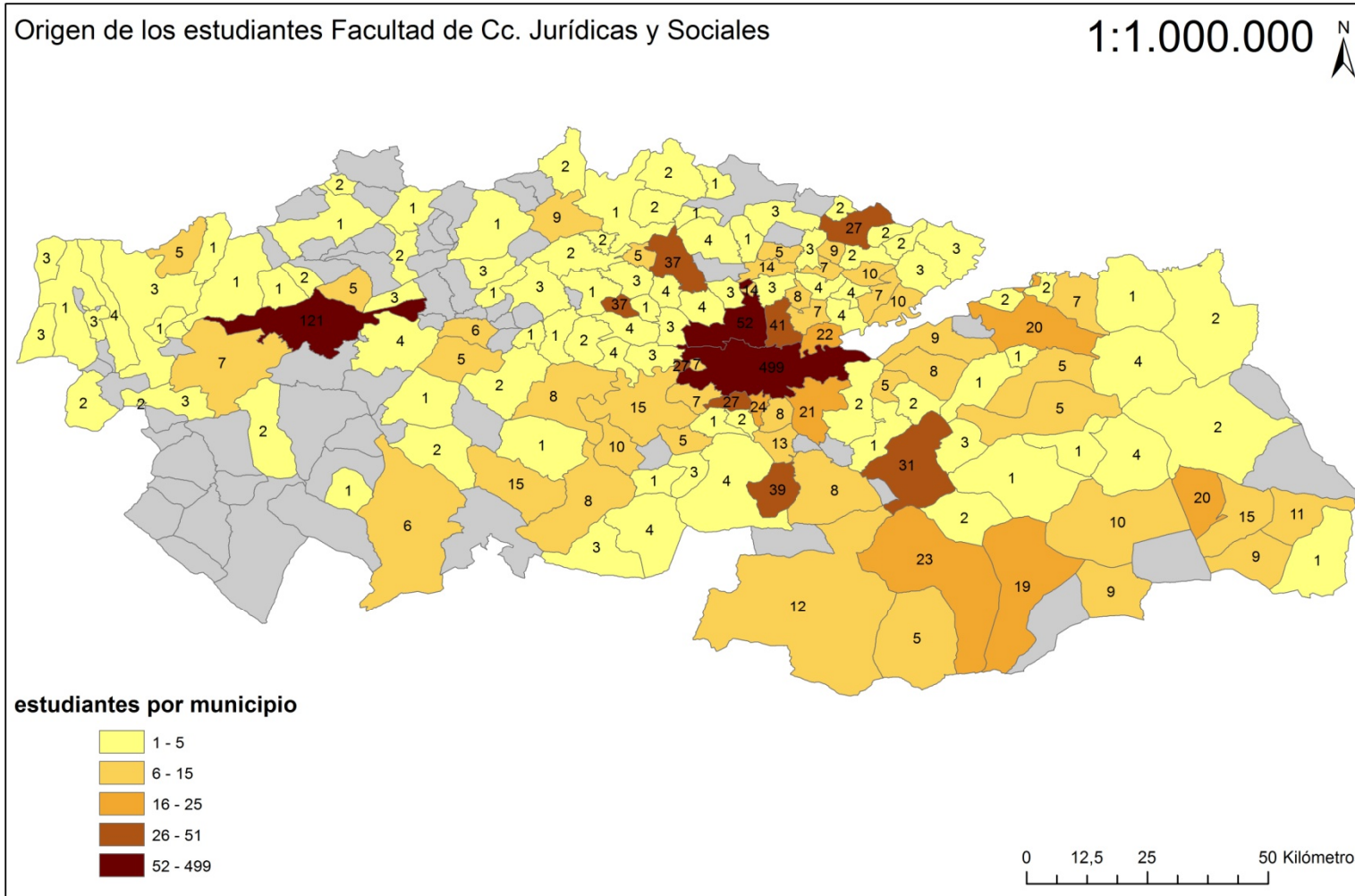
3.1 Ámbitos de influencia de la UCLM del casco antiguo de Toledo.

El origen de los estudiantes copa prácticamente toda la provincia y se percibe una movilidad más numerosa en aquellos municipios con más habitantes o mejor comunicados. De esta manera, se forman ejes o conglomerados municipales alrededor de las principales vías aportando el mayor número de estudiantes a la UCLM del centro histórico de Toledo.

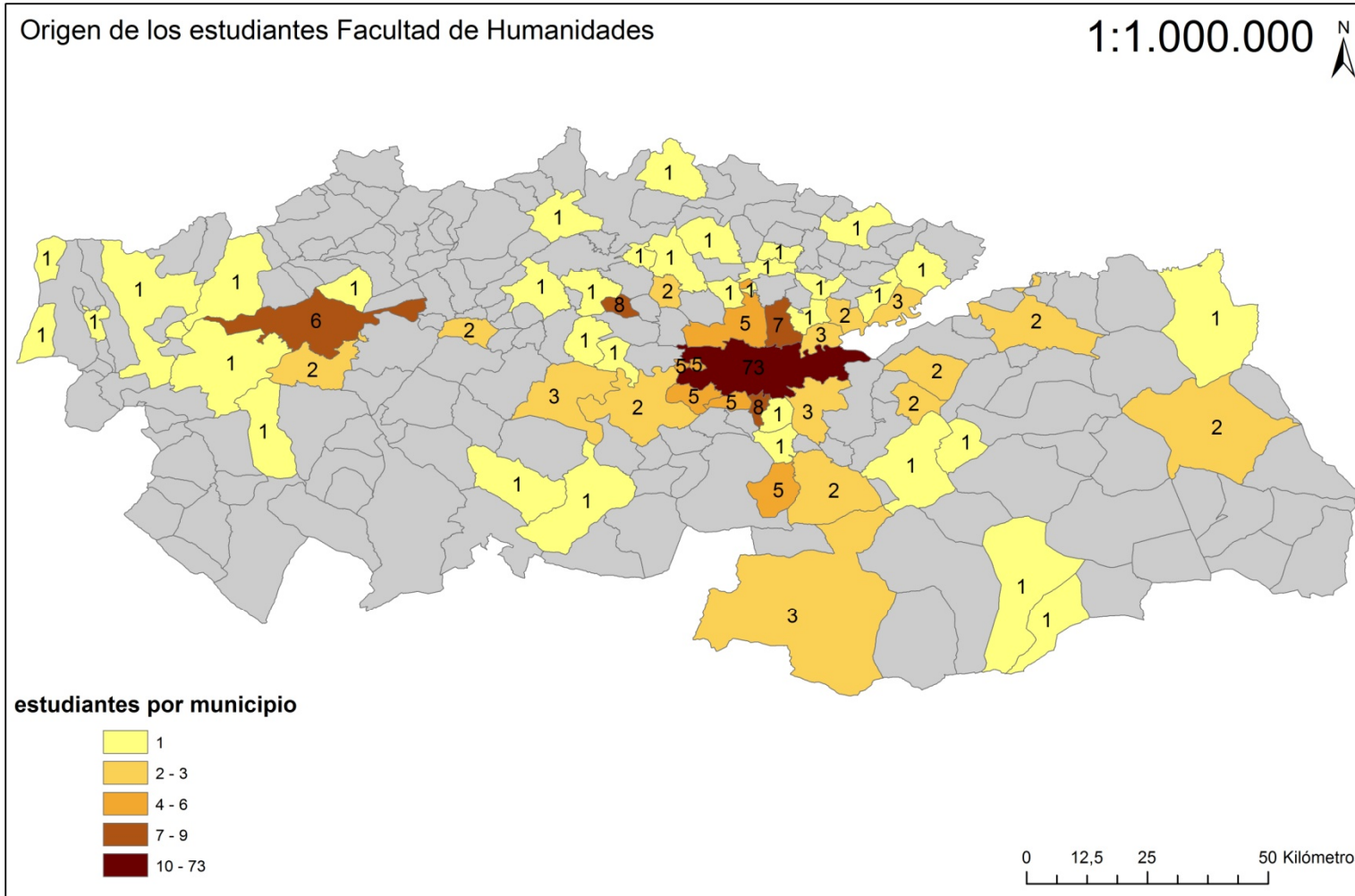
Así, podemos ver que tanto los estudiantes que demandan la Facultad de Humanidades, como aquellos estudiantes que demandan su formación en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales proceden en mayor parte de los municipios que interceptan al oeste por la Autovía de Talavera. Al suroeste comunicando la vía intermunicipal CM-401 y principalmente al sur, formando un eje municipal alrededor de la Autovía CM-42 y la Carretera N-401.

“En los siguientes mapas se excluyen los estudiantes procedentes de otras comunidades autónomas y del extranjero.”

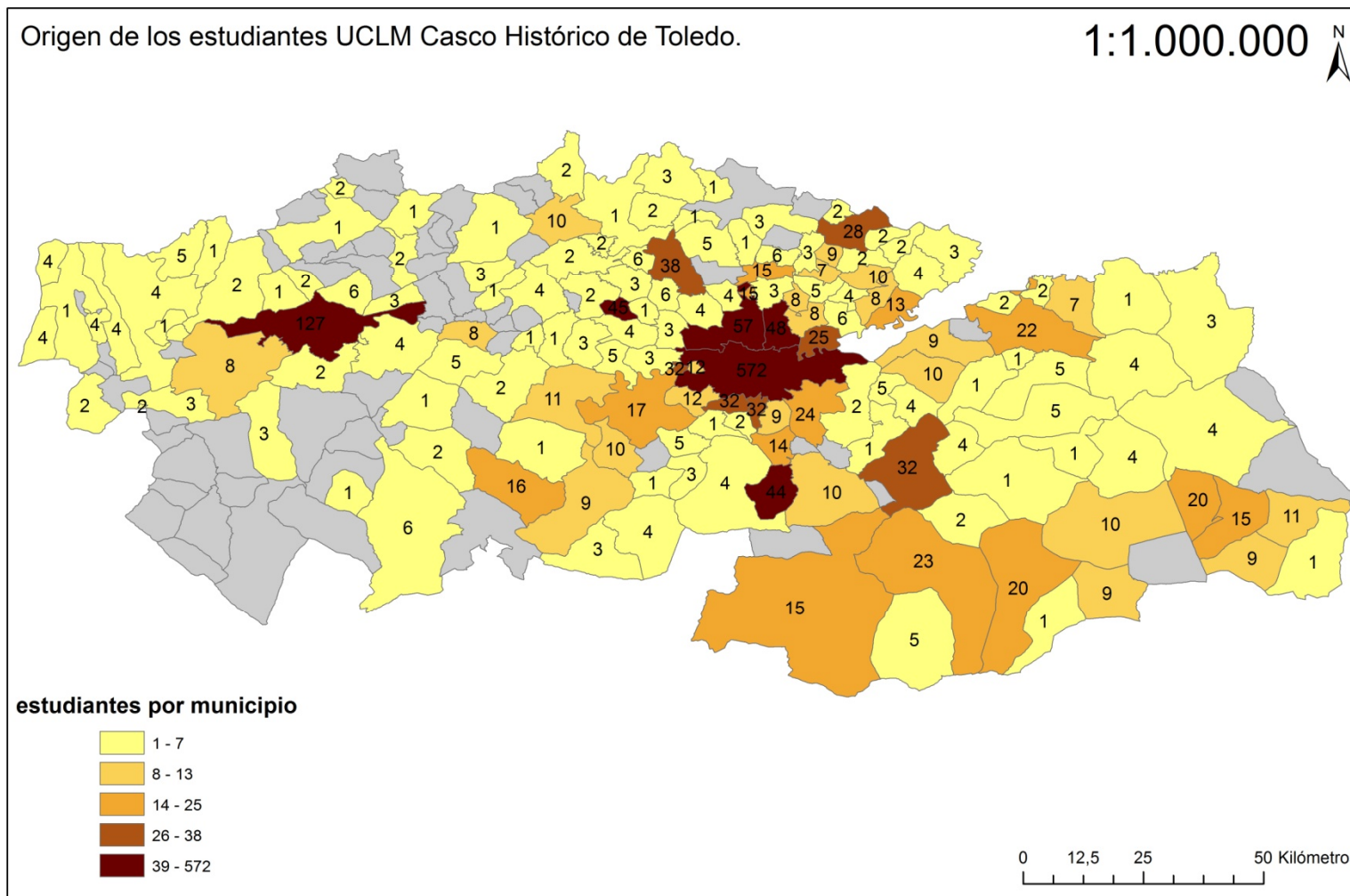
Ámbito de influencia de la UCLM de Toledo. Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales. **Fuente:** *Elaboración propia, datos de la UCLM de Toledo*



Ámbito de influencia de la UCLM de Toledo. Facultad de Humanidades. **Fuente: Elaboración propia. datos de la UCLM de Toledo**



Ámbito de influencia de la UCLM de Toledo. **Fuente: Elaboración propia, datos de la UCLM de Toledo**



Por lo tanto se interrelacionan dos principales variables que explican, en principio, el motivo de migración y número de desplazamientos de los estudiantes de la UCLM hacia el centro histórico de Toledo; éstas son: la proximidad a las vías y a la capital- que les permite un acceso más directo y menor consumo de tiempo-, y el número de habitantes de los municipios, donde aportan mayor número de estudiantes aquellos municipios más poblados.

Podemos observar que, por ejemplo, Los Yébenes, un municipio situado a 45 km al sur y 6.451 habitantes, aporta el doble de estudiantes a la UCLM del centro histórico que Consuegra, municipio situado a 66 km de la ciudad de Toledo, conectado directamente con la Autovía de los Viñedos CM-42 y 10.945 habitantes. Utilizo este ejemplo para mostrar la influencia de ambas variables en el número de estudiantes por municipios. Distancia y población.

En este caso, Los Yébenes, a pesar de tener la mitad de habitantes que Consuegra, posee el factor proximidad y se convierte en un impulso importante, puesto que llega a aportar casi el doble de estudiantes que su municipio vecino.

En los mapas anteriores se muestra el número de estudiantes y los diferentes municipios de procedencia. Aquí, se pueden visualizar los ejes principales, así como las lagunas municipales que no aportan estudiantes, tanto por su reducida población, como por su dificultosa accesibilidad a las principales vías de acceso a la Ciudad de Toledo.

3.2 Las facultades y su entorno.

Tanto la Facultad de Humanidades como la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales se encuentran en un ámbito netamente urbano y situadas en antiguos inmuebles preexistentes que fueron rehabilitados para albergar los centros de estudios y docencia de la UCLM. Concretamente se encuentran en el centro y punto más alto del casco histórico de la ciudad, lo que complica más su accesibilidad dado que tanto los alumnos como los profesores han de desplazarse hasta la cima del enclave histórico. Además, dada su proximidad a elementos importantes de interés turístico, no es extraña la numerosa confluencia de trabajadores, estudiantes y turistas en las zonas aledañas.

El convento de San Pedro Mártir fue desde 1969 hasta 1991 un Colegio Universitario adscrito a la UCM y posteriormente cedido a la UCLM para albergar la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales que sufre una posterior ampliación al anexionarse el antiguo convento de la Madre de Dios.

Su convergencia con diversos puntos turísticos hace de sus vías de acceso un paso preferente. Se encuentra entre las calles de Alfonso XII, El cobertizo de San Pedro Mártir, calle de San Clemente y calle de San Román, y próximo a los museos de San Clemente, Iglesia de San Idelfonso, Plaza de Juan de Mariana, Centro Cultural San Marcos, Consejería de Cultura, Delegación de Hacienda y la Catedral Santa María de Toledo, entre los principales puntos de interés turísticos.

La Facultad de Humanidades se sitúa a 171 m de la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales, por lo que puede encontrar prácticamente las mismas características de acceso y movilidad que la misma. Cabe destacar que la Facultad de Humanidades se halla, en cierta medida, a espaldas de las principales vías de acceso y flujo del casco antiguo, pero a tan solo 280 m de las

escaleras mecánicas que dan acceso al casco por la cara norte, lo cual simplifica y facilita la movilidad y accesibilidad a los estudiantes que hagan uso de ella.

Las tortuosas calles y la estructura laberíntica del casco permite el paso hasta todos los puntos desde muy diversas opciones, sin embargo la irregular topografía del complejo urbano, con numerosas pendientes ascendentes y descendentes complican la movilidad entre sus calles y condicionan el tiempo que transcurre desde el punto de origen de acceso hasta el destino a la facultad o centro de trabajo.

Como observamos en el siguiente mapa, podemos encontrar elementos de interés turístico de gran importancia a prácticamente 200 metros a la redonda del conjunto universitario, tales como la Catedral Santa María de Toledo o la Iglesia de los Jesuitas de San Idelfonso, así como elementos institucionales y de carácter terciario, Delegación de Hacienda, la Consejería de Cultura o la Diputación Provincial de Toledo.

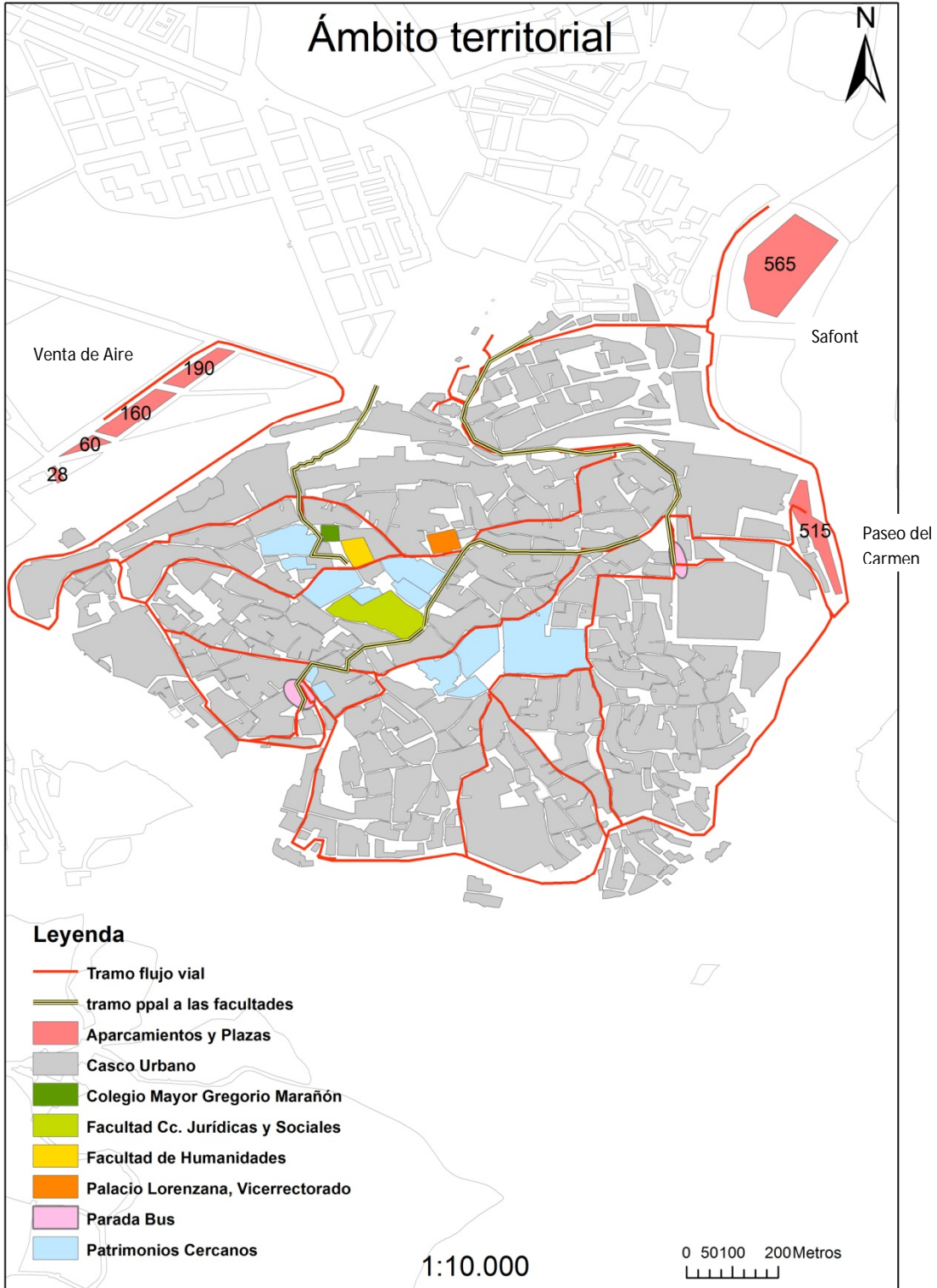
Al mismo tiempo, tanto la Facultad de Humanidades como la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales, se encuentran cercanas a las principales vías de flujo, es decir, las más transitadas especialmente en las horas punta. Cabe destacar que dichas calles, además, han de ser forzosamente transitadas tanto por turistas como por viandantes, lo cual dificulta y molesta el desplazamiento a la vez que reduce la calidad socio-ambiental.

Al ser el centro de la ciudad, a él, llegan prácticamente todas las líneas de autobuses de transporte público y se distribuyen en tan solo dos paradas generales que abastece a todo el casco antiguo. Al Este encontramos la parada de Autobuses del Museo del Ejército donde terminan su trayecto las líneas 1,3,41,42,5,6,71,72,10,11,B1,B2 y 22 a una distancia cercana a los 600m hasta la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales y a 750m hasta la Facultad de Humanidades. Al Oeste está situada la parada de autobús de la Plaza del Conde donde terminan su trayecto las líneas 12 y 2 de autobuses, y se encuentra a una distancia de 270 m hasta la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales, y a 584 m hasta la Facultad de Humanidades.

La Parada de Autobuses de la Plaza del Conde está evidentemente más cercana al campus Universitario que la parada de Museo del Ejército, no obstante el terreno goza de menos espacio y centralidad con lo cual solo podemos ver hábiles dos líneas de autobuses urbanos.

Otra dificultad que añade el territorio se debe a su compleja topografía. Para acceder al campus los estudiantes han de salvar un trayecto de fuertes pendientes y de carácter irregular lo cual influye a la temporalidad; la dificultad del terreno ralentiza la marcha, y a la accesibilidad; la complejidad condiciona la capacidad de acceso tanto de los individuos como de los turistas.

Para acceder a la Facultad de Humanidades por las escaleras mecánicas situadas en la parte noroeste del conjunto histórico debemos recorrer cerca de 482 metros de distancia. Antes de entrar al conjunto histórico avanzamos un primer tramo hasta las escaleras mecánicas a 505 metros de altura y empezamos a subir las escaleras hasta llegar a los 515 metros de altura SNM, para luego continuar el trayecto por una elevada pendiente de 40° en tan solo 255,77 m y elevarnos hasta los 541 metros de altura al final del trayecto. (Figura 1.1).



Mapa del Casco Urbano de Toledo. **Fuente:** *Elaboración propia. Datos cartográficos IGN.*

Los demás trayectos también presentan importantes desniveles, si bien, el trayecto de mayor flujo, desde el Museo del Ejército hasta el Campus es el más estable, salvando tan solo una diferencia de 12 metros de altura desde el inicio del recorrido, aunque su longitud es la más tediosa llegando hasta los 712 metros de distancia hasta el campus universitario.

Otra de las dificultades con las que se encuentran los estudiantes es la imposibilidad de encontrar aparcamiento en las zonas cercanas a la facultad. El casco antiguo es aún un centro residencial de gran importancia y permanece como el 2º barrio más poblado de Toledo. Las zonas residenciales tienen regulado las plazas de aparcamiento al igual que las comerciales, lo que obliga a los estudiantes a pagar el impuesto del parquímetro, allí donde se le permite, buscar alternativas gratuitas en zonas más alejadas del centro urbano, o utilizar transporte público o acceder a pie.

Este elemento de exclusión como causa de la conformación territorial los diferencia de manera sustancial a la calidad de accesibilidad que tienen los estudiantes del nuevo Campus Tecnológico de la Antigua Fábrica de Armas, dispuesto en la Vega del Tajo, gozando de un espacio llano y amplia zona de aparcamiento, así como la posibilidad de acceso en transporte público con parada en las puertas de entrada al campus.

Por tanto los estudiantes del Casco Antiguo no parecen disponer de las mismas oportunidades de acceso debido a que la conformación territorial de la ciudad antigua dificulta de manera clara la disponibilidad de espacios para acceder en transporte privado, sumado además a la imposición de sanción si logras aparcar en zona inapropiada.

Dentro del casco encontramos una zona de aparcamientos no regulada conocida como el Aparcamientos del "Antiguo Martes" en el Paseo del Carmen, al Este del centro urbano, que dispone alrededor de 515 plazas de aparcamiento gratuito. La problemática de la zona es que se encuentra con diversas instituciones públicas cercanas y una zona de bares, con lo cual, los estudiantes que decidan aparcar allí, habrán de competir por el espacio disponible con trabajadores y turistas. Esta zona de aparcamientos, al estar dentro del casco, es la más cercana al campus universitario y está situada alrededor de 745 metros de distancia.

La otra opción es aparcar fuera del centro histórico, en los aparcamientos gratuitos de borde, pero ello conlleva a que el resto del trayecto se haga a pie si no hay posibilidad de acceder en transporte público hasta el casco. Así, al noroeste del conjunto histórico encontramos la explanada de Ventas del Aire, un territorio no regulado hasta el momento, donde podemos encontrar alrededor de 428 plazas de aparcamiento. Las consecuencias de aparcar en esta zona es que no hay posibilidad de acceder posteriormente en autobús, puesto que el espacio se encuentra a una distancia lejana a las líneas regulares de autobús urbano, con lo cual generalmente el estudiante se ve forzado a continuar el trayecto a pie y recorrer una distancia de más de 782 metros hasta la Facultad de Humanidades y 1,09 km hasta la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales.

Al Noreste encontramos el aparcamiento regulado del Parque de Sanfont. Es también un espacio de estacionamiento libre preparado tanto para trabajadores y turistas como para estudiantes. Se sitúa a más de 1,20 km de trayecto hasta el Campus, pero a diferencia del espacio de aparcamiento de Venta del Aire, desde el aparcamiento de Sanfont puedes realizar un transbordo a transporte público, Línea 5, que te sube hasta el final del trayecto en el Museo del Ejército del centro histórico.

Existen otra serie de aparcamientos dentro del conjunto histórico, a parte de las plazas residenciales y las plazas dispuestas de la ORA (Ordenanza Reguladora de Aparcamiento), estos son de carácter privado y los encontramos en pleno corazón del centro histórico, utilizado principalmente por turistas y trabajadores.

Hablamos por tanto de un centro urbano en toda regla, con todas las características conglomerantes propias de las actividades naturales de una poblada ciudad y quizás con las mismas deficiencias que sufren las ciudades modernas y sus centros urbanos en relación a la movilidad vial y la necesidad de espacio.

4. METODOLOGÍA

El desarrollo del trabajo se centra principalmente en la recogida de información a través del análisis de la encuesta realizada a los estudiantes universitarios del casco histórico de Toledo, con lo cual la elaboración se ha llevado a cabo bajo unas premisas enteramente cuantitativas.

La metodología cuantitativa resulta adecuada en este tipo de investigaciones debido a que responde a un proceso sistémico capaz de desarrollar y elaborar un gran cúmulo de datos, lo cual facilita la recopilación y simplificación de la información a la hora de aportar conocimientos de carácter más objetivos.

Uno de los aspectos fundamentales del método cuantitativo es que te permite describir de una manera objetiva rasgos sociodemográficos latentes y por tanto conocer elementos sociales generales bajo supuestos mínimos de margen de error, con lo cual resulta fundamental a la hora de analizar tendencias, conductas o hábitos sociales como por ejemplo la movilidad y las pautas de comportamiento.

Por este motivo para cumplir con los objetivos anteriormente planteados es necesario elaborar el trabajo acorde a las técnicas y métodos de investigación social cuantitativa y poder desarrollar un análisis fiable de las actitudes de los estudiantes y su incidencia en el territorio.

Para recoger la información necesaria y proceder al desarrollo de datos, se realizó una encuesta sobre movilidad y pautas de comportamiento a los estudiantes de la UCLM del casco antiguo de Toledo.

La encuesta es una técnica de producción de información que permite obtener los datos directamente de las personas que han sido seleccionadas mediante los procedimientos de muestreo oportunos. En ella se recoge un cuestionario estructurado que agrupa las preguntas prefijadas y las posibilidades de respuestas ante las cuales los sujetos deben elegir.

El cuestionario ha de responder a los intereses del muestreo, por lo tanto está diseñado para recoger toda la información necesaria y a través de ella ser capaz de abordar los objetivos del trabajo.

La elección del muestreo resulta también de relevante importancia ya que a través de él podemos obtener una representatividad estadística e inferir al resto de la población de estudio. Si la muestra ha sido extraída convenientemente los resultados pueden ser extrapolados a la población que representa.

Para obtener una fiable representativa muestral del trabajo se extrajo una **muestra aleatoria simple** de la población universitaria del centro histórico por varias razones.

- 1) Dado que lo interesante del estudio se basa en conocer las tendencias en las pautas de movilidad y actitudes de los estudiantes, se extrajo una muestra aleatoria simple que fuera representativa del total poblacional universitario para cada conjunto facultativo. Dicha muestra sería suficiente para cubrir los intereses del trabajo puesto que el objetivo principal se centra en el conocimiento de los hábitos de movilidad estudiantiles.
- 2) En las muestras probabilísticas los mecanismos de aleatorización ofrecen una posibilidad de selección independiente del juicio del observador, con lo cual se reduce el sesgo de la subjetividad del investigador en la elaboración de los datos.
- 3) Y además, gracias a ello, la aleatorización posibilita usar la teoría de las probabilidades que oferta la base para el cálculo de los errores (Serrano, 2009).

Se extrajo sólo una muestra del conjunto universitario de ambos centros, tanto de estudiantes de la Facultad de Humanidades como de estudiantes de Ciencia Jurídicas y Sociales, representantes de ambos centros educativos de la UCLM del casco histórico de Toledo. La población correspondía a un N total de 1949 alumnos.

Se realizaron 248 encuestas para cubrir el tamaño muestral que se realizó a través del **cálculo del tamaño de la muestra para poblaciones finitas** y se desarrolló el análisis con un nivel de confianza del 95% y un error típico igual a 0,06 donde $q=1-0,50$.

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

(Tabla 4.1)	
Resultado del Tamaño muestral por facultad	
Facultad humanidades	67
Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales	181

Las encuestas se realizaron sólo a estudiantes del casco histórico de Toledo el día 16 y 17 de Mayo de 2011 en horario de mañana entregando en mano el cuestionario con las preguntas pertinentes al objeto de estudio.

Los datos fueron tratados con el programa estadístico SPSS 17.0, Statistical Package of the Socials Sciences.

5. RESULTADOS

La distribución poblacional de los estudiantes es la siguiente:

(Tabla 5.1)			
Distribución estudiantes del Campus Universitario del Casco Antiguo de Toledo			
Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales		Facultad de Humanidades	
Lic. en Derecho.	413	Lic. en Humanidades	166
Grado en Derecho	418	Grado Humanidades	57
Lic. en ADE	225		
Grado en ADE	355		
Di. Gestión y Admr. Pública.	189		
Grado Gestión y Admr. Pública.	126		
TOTAL	1726		223

Fuente: Elaboración propia. Universidad de Castilla La Mancha. UCLM.

Existe una notable presencia de estudiantes de Derecho y de Administración y Dirección de Empresa por encima del número de estudiantes que ejercen en el resto de formaciones universitarias de ambas facultades, lo cual indica el peso de este colectivo con respecto al resto de estudiantes.

5.1 Los medios de Transporte utilizados para acceder al casco antiguo.

Los datos indican que el medio más común de acceso al casco es a pie, casi el 50% de los estudiantes afirman acceder al casco por esta vía, sin embargo es importante saber que la mayoría de esos desplazamientos se realizan desde el propio casco antiguo, de barrios más cercanos a él, de estudiantes que aparcen fuera o alumnos cuya parada de autobús se encuentra fuera del centro histórico, con lo cual, el dato indica ciertamente un mayor número de estudiantes que acceden al centro histórico a pie, pero no muestra cómo llegan hasta Toledo. Por otro lado el transporte público se coloca como uno de los principales medios de acceso al casco, 31% de los estudiantes afirman que utilizan el autobús para entrar al centro urbano.

El transporte público posee puntos delimitados en el centro y unas pautas de temporalidad y uso de los espacios muy concreto, sin embargo, el coche necesita recorrer distancias más largas hasta encontrar aparcamiento y adentrarse en el conjunto vial del espacio urbano, con lo cual su incidencia es mucho mayor, teniendo en cuenta las

características del territorio, a pesar de que tan solo el 13% de los estudiantes lo utilice frente al 31,2% que utiliza transporte público y el 48,2% que accede a pie. (5.1.1)

(Tabla 5.1.1)		
Porcentaje del uso del transporte según tipo de transporte		
Transporte utilizado	Porcentajes	
	Porcentaje	Porcentaje de los casos
Moto	2,5%	3,3%
Coche	13,0%	16,7%
Coche como acompañante	5,1%	6,5%
Transporte Público	31,2%	40,0%
a Pie	48,2%	61,9%
Total	100,0%	128,4%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

(Tabla 5.1.2)					
Transporte utilizado para acceder al casco por facultad y colectivo					
Facultad de Humanidades	tipo transporte de acceso				
	Moto	Coche	Como acompañante	Transporte Público	a Pie
Grado	,0%	16,1%	6,5%	35,5%	64,5%
Licenciatura	5,9%	23,5%	,0%	41,2%	52,9%
Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales					
Grado	,0%	11,9%	10,4%	38,8%	71,6%
Licenciatura	5,3%	18,1%	5,3%	43,6%	55,3%
Postgrado	25,0%	50,0%	,0%	,0%	50,0%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Las diferencias entre los colectivos de estudiantes y la facultad en la que estudian no registran datos muy diferentes. Analizando las frecuencias para cada colectivo hayamos primeramente datos que muestran que la utilización del coche es más común en los estudiantes de grado y licenciatura de la Facultad de Humanidades que en la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales, así también, los estudiantes de Postgrado utilizan primordialmente el

vehículo rodado, poseen además en su mayoría vehículo propio a diferencia de sus compañeros de grados inferiores. Otro dato es la utilización de motocicleta, que toma presencia en el colectivo de licenciatura y postgrado. *Los porcentajes son superiores a 100% porque responde a una pregunta de respuesta múltiple.* (5.1.2).

5.2 Los desplazamientos.

5.2.1 La frecuencia de acceso a la facultad.

(Tabla 5.2.1)

		Frecuencia de acceso diario a la Universidad según el colectivo					
		Días que viene a la Facultad					Total
		2	3	4	5	6	
Ciclo en que se encuentra	Grado	,0%	2,6%	33,0%	63,5%	,9%	100,0%
	Licenciatura	,8%	4,7%	33,1%	59,1%	2,4%	100,0%
	Postgrado	75,0%	,0%	,0%	25,0%	,0%	100,0%
TOTAL		1,6%	3,7%	32,5%	60,6%	1,6%	100,0%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Como vemos, la tabla (5.2.1) indica que el 60,60% de los estudiantes supera los 4 días de media de acceso a la universidad y el 32,5% va tan solo 4 días a la semana, aún así hay pequeñas diferencias según el ciclo en el que se encuentren los estudiantes. Es visiblemente descendente el número de días que accedes a la universidad según vas avanzando en la formación universitaria. Los primeros años de grado el 63,50% de los estudiantes supera los 4 días de acceso a la facultad, lo cual indica un flujo diario durante toda la jornada. Los estudiantes de licenciatura superan los 4 días de acceso a la universidad con un porcentaje de asistencia del 59,10%, aumenta, además el porcentaje de aquellos que solo acuden 3 ó 4 días a la semana. Postgrado, al tener un carácter de responsabilidades diferentes indica que la asistencia semanal es mucho menor, con lo cual reduce el peso de su incidencia en el espacio de movilidad y accesibilidad.

5.2.2. Número de desplazamientos diarios a la facultad

Generalmente todos los colectivos acceden al Campus Universitario entre 4 y 5 días a la semana, lo cual indica que el flujo de movilidad estudiantil al Casco Antiguo se desarrolla durante toda la jornada lectiva.

A ésta pregunta se le complementa el número de veces al día que acceden a la facultad para conocer la frecuencia de desplazamientos, lo cual indicará una mayor o menor presencia en el espacio vial urbano, así como el aumento en el uso del transporte público o privado.

Los estudiantes registran un número de desplazamientos de 1,29 veces al día, 1,75 los estudiantes de postgrado. Tanto los estudiantes de grado como los de licenciatura no registran importantes diferencias de desplazamientos, colocándose entre el 73% y 74% los desplazamientos que ocurren solo 1 vez al día y entre el 24% y 25% de hasta 2 desplazamientos diarios con un peso importante de aquellos habitantes más cercanos al campus. En Total, el 73% de los estudiantes se desplazan 1 vez al día y tan solo el 26% llegan a desplazarse hasta 2 veces.

Número de veces que accede a la facultad según ciclo						
CICLO	Veces al día que viene a la Facultad				Total	Media
	1	2	3	4		
Grado	74%	24%	1%	1%	100%	1,29
Licenciatura	73%	25%	2%	0%	100%	1,29
Postgrado	25%	75%	0%	0%	100%	1,75
TOTAL	72,20%	26,10%	1,20%	0,40%	100%	

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Número de veces que accede a la facultad según facultad						
FACULTAD	Veces al día que viene a la Facultad				Total	Media
	1	2	3	4		
Facultad de Humanidades	85,70%	12,50%	1,80%	0,00%	100,00%	1,16
Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales	68,30%	30,20%	1,10%	0,50%	100,00%	1,34
TOTAL	72,20%	26,10%	1,20%	0,40%	100,00%	

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Es importante remarcar cierta diferencia también entre ambas facultades. Los estudiantes de la Facultad de Humanidades se desplazan mucho menos que los estudiantes de la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales, con una diferencia de 17,4%. Los estudiantes de la Facultad de Humanidades registran una media de 1,16 desplazamientos diarios, mientras que los estudiantes de la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales registran una media de 1,34 desplazamientos al día. (5.2.3).

Cabe destacar que esta diferencia puede tener varias razones, la primera es de carácter territorial. La Facultad de Cc. Jurídicas está relativamente mejor comunicada con el resto del conjunto histórico, y situada en una de las principales vías de flujo. Las zonas de ocio se encuentran más cercanas y el tiempo que se dedica al trayecto hacia los puntos interiores del casco es menor.

La segunda razón es de carácter poblacional. Calculando la frecuencia de estudiantes que habitan el casco antiguo vemos que en la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales el 27,4% de sus estudiantes residen en el centro histórico de Toledo, mientras en la Facultad de

Humanidades tan solo el 16,1% de sus estudiantes habita en el centro de la ciudad, esto indica que los desplazamientos pueden ser más numerosos en la facultad de Cc. Jurídicas y Sociales dado que tiene un mayor número de habitantes que residen en el propio casco antiguo.

(Tabla 5.2.4)	
Porcentaje de estudiantes que residen en el casco antiguo por Facultad.	
FACULTAD	Porcentaje de habitantes en el Casco antiguo
Facultad de Humanidades	16,10%
Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales	27,40%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

El número de desplazamientos se ve influenciado además no sólo por la lejanía residencial, sino también por el medio de transporte utilizado. Se entiende por tanto que del total de la población que se desplaza a pie para acceder a la facultad el 20,3% lo hace hasta 2 veces al día. Aquellos que se desplazan a pie lo hacen porque su cercanía residencial les permite realizar dicho trayecto, lo cual se entiende que estas personas habitan dentro del casco o no muy lejos de él. Sin embargo es interesante destacar que en proporción a la población, el número de desplazamientos diarios aumenta si el estudiante usa transporte público o dispone de vehículo privado.

Veces al día que va a la facultad	Número de desplazamientos al día según medio de transporte que utiliza			
	Vas a Pie	Transporte Público	Moto	Coche
	Si	Si	Si	Si
1	78,2%	75,3%	62,5%	69,4%
2	20,3%	23,5%	37,5%	30,6%
3	,8%	1,2%	,0%	,0%
4	,8%	,0%	,0%	,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

En esta tabla se pueden hacer dos lecturas principales.

Primeramente observamos que los estudiantes que utilizan el transporte público o disponen de vehículo privado tienen mayor número de desplazamientos en proporciones poblacionales que aquellos que se desplazan a pie. El 23,5% de los estudiantes que utilizan transporte público realizan hasta 2 desplazamientos diarios a la facultad. El 37,5% de los

estudiantes que poseen moto registran la cifra más alta de hasta 2 desplazamientos diarios. Una cifra similar registran los estudiantes que poseen coche propio, el 30,6% de los estudiantes que utilizan el coche para desplazarse a la facultad lo hacen al menos 2 veces al día.

Segundo, podemos evidenciar que a pesar de que los estudiantes que se desplazan a pie registran una cifra menor en aquellos casos de hasta 2 desplazamientos diarios, sin embargo tienen una mayor presencia en la dinámica de movilidad urbana porque son capaces de desplazarse hasta 3 y 4 veces al día. Un motivo fundamental para que puedan realizar tantos desplazamientos a la facultad se debe principalmente a la cercanía residencial de éstos.

Algunos estudiantes que utilizan transporte público pueden llegar a desplazarse hasta 3 veces al día y los estudiantes que poseen vehículo propio alcanzan su máximo de desplazamientos hasta 2 veces al día, aunque con mayor frecuencia que aquellos que no poseen ni motocicleta ni automóvil.

Una de las razones fundamentales es la cercanía. Cuanto más cerca residan de la facultad, disponen de mayor posibilidad de desplazarse a pie o transporte público y el número de desplazamientos puede ser mayor, y consecuentemente su presencia en el conjunto vial urbano e incidencia en la movilidad del centro histórico.

No obstante el número de desplazamientos de los estudiantes que poseen vehículo propio es importante, puesto que suponen una carga en la movilidad vial por cada desplazamiento, y al mismo tiempo se exponen a la dificultad de accesibilidad por la imposibilidad de encontrar aparcamiento y por el difícil trayecto elevado hasta la facultad.

5.3. El coche, el transporte público y el acceso peatonal como los principales elementos de la movilidad estudiantil.

5.3.1 El Coche

La utilización del coche para acceder al centro histórico es reducida en todos los estudiantes. Tan solo el 14% de los estudiantes de Grado utiliza el coche como medio de desplazamiento a la facultad. Los estudiantes de Licenciatura dan un mayor uso del vehículo privado para acceder al casco antiguo, el 17,9% utiliza el coche para desplazarse. Y en general tan solo el 16,8% de los estudiantes usan coche para acceder al casco histórico. (5.3.1)

Sin embargo estos datos se refieren al total de la población estudiantil.

Para concretar la incidencia del automóvil en el centro urbano es necesario conocer el número total de estudiantes que poseen coche propio y qué porcentaje de éstos accede al casco en turismo. Debemos saber que el 29,4% de los estudiantes entrevistados posee vehículo propio.

(Tabla 5.3.1)			
Porcentaje de la utilización del coche para acceder al casco antiguo según colectivo.			
Ciclo en que se encuentra	¿Accedes en coche al centro?		Total
	Si	No	
Grado	14,1%	85,9%	100,0%
Licenciatura	17,9%	82,1%	100,0%
Postgrado	66,7%	33,3%	100,0%
Total	16,8%	83,2%	100,0%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

El uso de los espacios. Aparcamientos.

Como comentábamos antes, una de las grandes dificultades que presenta el espacio urbano del casco antiguo es el inconveniente de las reducidas plazas de aparcamiento. Casi la mitad de los estudiantes que llega hasta Toledo en transporte privado decide aparcar a las afueras del centro histórico, pero dichas zonas de aparcamiento se encuentran lejos de la facultad, con lo cual se ven obligados a continuar su trayecto a pié. Aquellos estudiantes que consiguen aparcar en el centro se ven expuestos, no obstante, al estrés que supone competir por los reducidos espacios libres o a pagar los impuestos regulados por la O.R.A. (Ordenanza Reguladora de Aparcamiento).

Si calculamos el total de los casos entre los que utilizan coche propio o motocicleta veremos que tan solo el 37% de los estudiantes aparca dentro del casco y el 63% opta por aparcar en las zonas exteriores. (5.3.2).

(Tabla 5.3.2)		
Frecuencia de estacionamiento de estudiantes motorizados según zona		
	Porcentaje Valido	Porcentaje acumulado
Dentro Casco	37,0%	37,0
Fuera Casco	63,0%	100,0
Total	100,0	

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

La lectura de los datos añade información sobre la forma de accesibilidad de los estudiantes al centro de estudios. Que el 63% de los estudiantes con coche o moto propia aparquen fuera del centro urbano significa que dicho porcentaje representa el número de estudiantes que, teniendo vehículo propio, han de desplazarse a pié o hacer transbordo a transporte público hasta el casco antiguo puesto que las zonas de aparcamiento exteriores al casco están alejadas (5.3.2).

La tabla (5.3.3) indica primeramente el porcentaje de los estudiantes que aparcan dentro o fuera del casco según el colectivo al que pertenece, así, el 21,90% de los estudiantes de grado aparca dentro del casco y el 78,10% aparca fuera.

(Tabla.5.3.3)

	Zona de Aparcamiento por colectivo			
	porcentaje del uso de los espacios por cada colectivo		peso del colectivo según zona de aparcamiento	
	Dentro del casco	Fuera del casco	Dentro del casco	Fuera del casco
Grado	21,90%	78,10%	23,30%	49,00%
Licenciatura	43,50%	56,50%	66,70%	52,00%
Postgrado	100%	0%	10%	0%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Esta diferencia es menos evidente entre los estudiantes de licenciatura ya que el 43,50% aparca dentro del casco y el 56,50% aparca fuera. Los estudiantes de licenciatura doblan en porcentaje a los estudiantes de grado que normalmente aparcan dentro del casco incrementando así su peso en el uso de los espacios. Podemos entender por tanto que los estudiantes de grado representan el 23,30% del total de estudiantes que aparcan dentro del casco antiguo y los estudiantes de licenciatura ocupan el 66,70% del espacio de aparcamiento utilizado por los estudiantes dentro del casco.(5.3.3)

El análisis a través de tablas cruzadas con las diferentes facultades nos muestra una visión más objetiva. Por un lado vemos como los estudiantes de la Facultad de Humanidades en términos generales aparcan en la misma proporción dentro y fuera del casco antiguo. Es importante destacar que la Facultad de Humanidades posee zona de aparcamiento justo a la salida de la institución, además, el número de estudiantes en dicha facultad es mucho menor. Los estudiantes de la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales, no obstante, muestran una divergencia más marcada. El 34,4% de los estudiantes de la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales aparcan dentro del casco antiguo, frente a un 65,6% que prefiere aparcar fuera del conjunto histórico. (5.3.4)

(Tabla 5.3.4)

	Zona de Aparcamiento por facultades			
	porcentaje del uso de los espacios por facultad		peso de la facultad según zona de aparcamiento	
	Dentro del casco	Fuera del casco	Dentro del casco	Fuera del casco
Facultad de Humanidades	50,00%	50,00%	26,70%	16,00%
Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales	34,0%	65,60%	73,30%	84,00%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Sin embargo es importante saber el peso porcentual de los estudiantes de ambas facultades para conocer la verdadera incidencia en el uso y consumo del espacio urbano. Así, vemos que los estudiantes de la Facultad de Humanidades ocupan el 26,7% del espacio consumido dentro del casco antiguo, mientras que los estudiantes de la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales representan el 73,3% del espacio de aparcamiento utilizado por los estudiantes dentro del centro histórico. El hecho de que el peso de la Facultad de Sociales sea más considerable tanto dentro como fuera del casco se debe a que la población de dicha facultad es más numerosa, con lo cual sus estudiantes representan un mayor consumo del espacio urbano. (5.3.4).

No obstante los espacios de aparcamiento reciben una carga muy diferente. Como vemos en la siguiente tabla (5.3.5), Venta de Aire se convierte en la principal zona de aparcamiento utilizada por casi el 60% de los estudiantes motorizados.

Es además el lugar de aparcamiento más amplio, y al no estar regulado es difícil de conocer el número exacto de plazas que puede albergar.

Otras zonas de importante ocupación de plazas por estudiantes es Plaza Padilla, que se encuentra a la salida de la Facultad de Humanidades y es la zona de aparcamiento más cercana al Campus, aunque muy limitada, en ella aparca un 10% de los estudiantes. "Antiguo Martes" (Paseo del Carmen) es otro espacio de aparcamiento no regulado situado dentro del centro histórico donde aparca un 10% de los estudiantes con coche propio o moto. (5.3.5)

(Tabla 5.3.5)

Porcentaje del uso de aparcamiento según la zona	
Venta de Aire	57,00%
Parque Safont	6,30%
Plaza Padilla	10,10%
Plaza Conde Orgaz	7,60%
Paseo del Carmen	10,10%
Aparcamientos de pago	5,10%
Pza. Santa Eulalia	2,50%
Bajada del Barco	1,30%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Venta de Aire es la zona de aparcamiento externa que mejor comunicada está con el casco antiguo, además su amplitud permite más facilidades a la hora de encontrar aparcamiento. Pero su buena conectividad con el casco no evita el pronunciado desplazamiento a pie y con altas pendientes que deben realizar los estudiantes hasta el campus universitario. Su accesibilidad es buena porque se sitúa alrededor de 300 metros de las escaleras mecánicas que dan acceso al casco histórico.

Safont, aunque es de carácter gratuito y regulado, está muy alejado del centro y es utilizado principalmente como zona de descanso o aparcamiento para turistas. La poca conexión con el centro histórico hace del territorio un espacio poco atractivo y disfuncional para los estudiantes motorizados que pretendan acceder al centro urbano.

(Tabla 5.3.6)

	Porcentaje del uso de las zonas de aparcamiento por Facultad				
	Venta de Aire	Parque Safont	Plaza Padilla	Plaza Conde	(Paseo del Carmen)
Humanidades	40,0%	13,3%	20,0%	,0%	13,3%
Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales	61,9%	3,2%	7,9%	9,5%	9,5%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Si estudiamos las zonas de aparcamiento por facultades encontramos importantes diferencias en las pautas de comportamiento de ambas instituciones. Llama la atención que el 40% de los estudiantes motorizados de la Facultad de Humanidades aparque en Venta del Aire frente a un 61,9% de los estudiantes de la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales.

Los estudiantes de la Facultad de Humanidades están más repartidos en las diferentes zonas de aparcamiento, tanto en el interior como en el exterior del centro urbano. Estos estudiantes registran porcentajes más altos en el resto de zonas de aparcamiento. 13,3% de los estudiantes de Humanidades aparcan en Safont y Paseo del Carmen, y un 20,0% en padilla frente al 3,2% de los estudiantes de Cc. Jurídicas que optan mayormente por aparcar fuera del centro. (5.3.6).

Es importante destacar que el aparcamiento de Plaza Padilla se encuentra justo a la salida de la Facultad de Humanidades, así pues, es comprensible que registre un porcentaje tan alto de estudiantes de humanidades que aparcan en dicha zona, en contraste con los estudiantes de Cc. Jurídicas y Sociales donde tan solo aparcan el 7,9%, a pesar de que dicho zona de aparcamiento no esté lejos de su facultad.

Otro dato importan es que los estudiantes de Cc. Jurídicas registran porcentajes en la Plaza del Conde, situada a pocos minutos de su centro de estudios, mientras los estudiantes de humanidades no registran dato alguno.

Este hecho indica que a la hora de buscar aparcamiento dentro del casco, los estudiantes tienen en cuenta no solo la facilidad de estacionar, sino también que dichas zonas estén lo más cerca posible de su facultad de estudios.

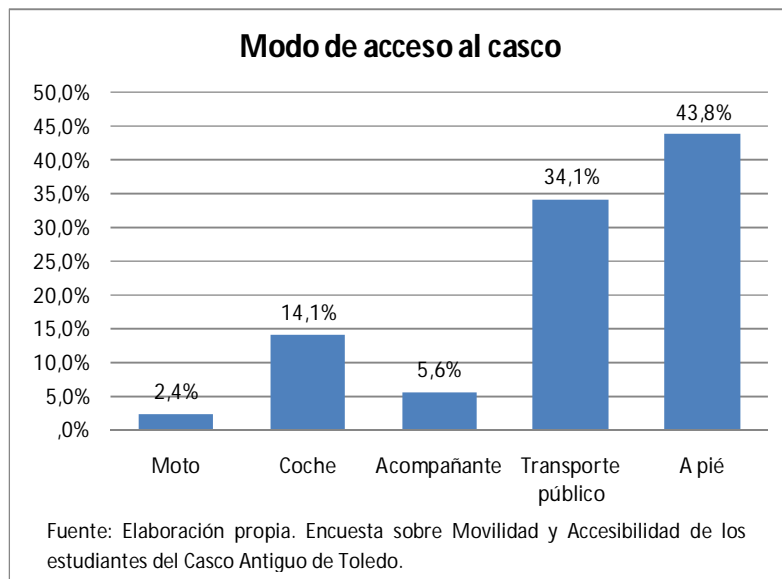
El uso de los aparcamientos exteriores está más extendido entre los estudiantes de la facultad de San Pedro Mártir y los estudiantes de Humanidades parecen optar por aparcamientos internos al centro histórico.

5.3.2. El Transporte Público.

El transporte público es el medio de transporte más utilizado para acceder al centro urbano, pues de él se sirve el 34,1% del total de los estudiantes. Una de las características principales del autobús es que su interacción con el conjunto urbano es delimitada, afectando únicamente el entorno por donde circulan, que en el caso de Toledo es reducido. Estos espacios están localizados tanto al Este, en la parada del Museo del Ejercito, como al Oeste, en la parada de autobús Plaza Conde, frente al Palacio de Fuensalida.

Podemos observar de manera más detallada los siguientes datos en el gráfico elaborado a partir de la información obtenida de la encuesta de Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del casco histórico.

Gráfica 5.3.1: Porcentaje de la utilización de los distintos modos de acceso al casco de los estudiantes

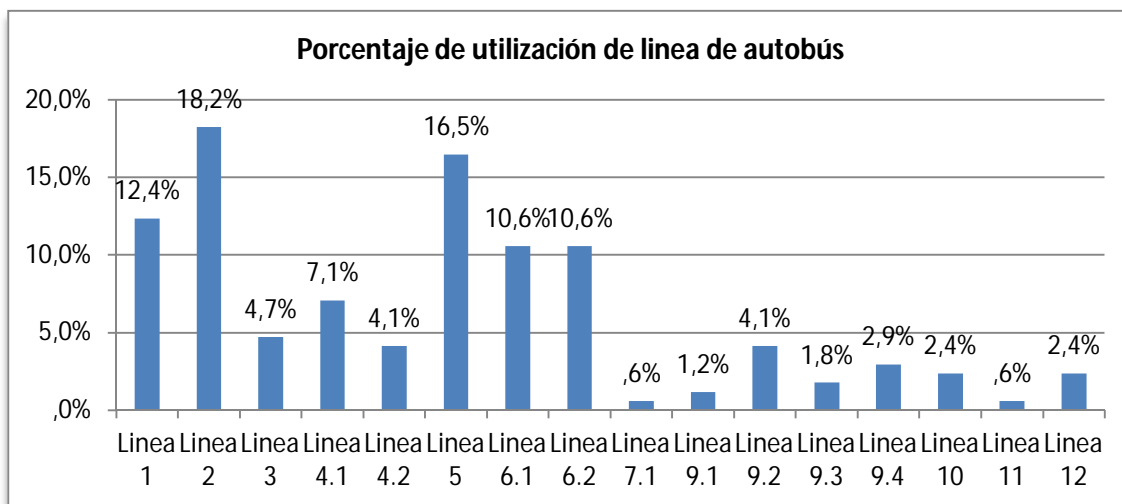


Es importante destacar el alto porcentaje de aquellos alumnos que acceden a pie. *El presente gráfico se realizó eliminando del conjunto poblacional los estudiantes que ya habitan en el centro histórico*, con lo cual, aquellas personas que acceden a pie hasta el casco generalmente suelen ser estudiantes que viven en Toledo, en los barrios más cercanos al centro urbano, y principalmente, aquellos estudiantes que se desplazan hasta la ciudad desde sus respectivos municipios en autobús interurbano o coche y deciden aparcar fuera para continuar su trayecto a pie hasta la facultad.

Este dato corrobora la dificultad que tienen muchos estudiantes a la hora de acceder al casco antiguo, pues se ven obligados a aparcar a las afueras del centro, y muchos otros, imposibilitados de continuar su trayecto en autobús, se ven forzados a realizarlo a pié.

Este hecho se debe a que las zonas de aparcamiento gratuito que están fuera del centro no disponen de paradas de autobús inmediatas que puedan desplazar al estudiante hasta la facultad, por tanto muchos de ellos optan por continuar el trayecto a pie evitando desplazarse hasta la parada de autobús más cercana y eludiendo la espera que supone aguardar a la llegada del autobús que le acerque hasta el interior del centro.

Gráfico 5.3.2: Porcentaje de utilización de las diferentes líneas de autobuses



Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad v Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Las líneas de autobuses más usadas son, principalmente, la línea 2, que termina su trayecto en Plaza Conde (la parada de autobuses más cercana al campus), y la línea 5, que recoge a los estudiantes procedentes de otros municipios en la Estación de Autobuses de Toledo.

El 18,2% de los estudiantes que utilizan transporte público usan la línea 2 para acceder al campus. Una de las características principales de esta línea es que termina su trayecto en la parada Este del centro urbano, que se encuentra más cercana al campus. Además es la única opción de línea para aquellos estudiantes que consiguen aparcar en las inmediaciones del aparcamiento gratuito de Venta de Aire.

La Línea 5 y 12 son las únicas líneas que empalman la Estación de Autobuses con el centro Histórico, sin embargo la línea 12 tiene un trayecto circular prolongado que bordea el Casco Antiguo. La línea 5 se convierte así en la línea preferente de transbordo por aquellos estudiantes que proceden en autobus de otros municipios, llegan en autobus interurbano y terminan su trayecto en la Estación de Autobuses. También, muchos estudiantes que llegan en coche a la ciudad y estacionan en Safont, se desplazan hasta la Estación de Autobuses para realizar un transbordo a la línea 5.

Ambas líneas (2 y 5), recogen al 34,7% de los estudiantes que utilizan transporte público.

La Línea 1 se coloca también entre las más usadas registrando datos del 12,4%. Es la línea principal que vertebra toda la ciudad de Toledo y la más utilizada por los estudiantes que habitan en los barrios alejados del centro histórico. Sin embargo su trayecto termina en la parada de autobús Oeste del Museo del Ejército que se encuentra mucho más alejada del Campus que la Línea 2.

5.3.3. El trayecto a pie

La complejidad territorial del casco obliga a la gran mayoría de estudiantes a realizar una parte importante del trayecto a pie. A diferencia del nuevo Campus Tecnológico de la Antigua Fábrica de Armas, el campus de la UCLM del casco antiguo no posee parada de autobús directa ni tampoco espacios de aparcamientos cercanos.

Los estudiantes se ven obligados por tanto a realizar gran parte de su trayecto andando, lo cual aumenta el flujo de personas en las redes viales del centro y la incidencia e imbricación de los estudiantes en el conjunto histórico. Por tanto hacen presencia en el espacio urbano de manera notoria entre las horas punta de llegada y salida de la facultad.

(Tabla 5.3.7)

	Zona aproximada desde donde empiezan el trayecto a pie				
	Plaza de Zocodover y Este	Plaza Conde y Oeste	Plaza Padilla	Estación de Autobuses	Venta de Aire
Porcentaje de frecuencia	36,2%	19,2%	6,3%	11,6%	22,4%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

La mayoría de los estudiantes empieza su trayecto a pie desde la plaza de Zocodover y la zona Oeste del casco antiguo. Esto se debe principalmente a que la mayoría de las líneas de autobuses terminan su trayecto en dicha zona. Los estudiantes que acceden en autobús interurbano realizan transbordos a líneas que terminan su trayecto en la Plaza de Zocodover, también, Los aparcamientos de Safont y Paseo del Carmen quedan al Este de la ciudad.

Como muchos estudiantes aparcan a las afueras, concretamente en el espacio no regulado de Venta de Aire, muchos trayectos a pie se tienen que realizar desde ese punto, el 22,4% de los estudiantes empieza su trayecto en Venta de Aire. El 19,2% se acerca desde Plaza Conde. Son varios los elementos que pueden explicar este hecho. Primeramente el Oeste del centro histórico es común porque muchos estudiantes encuentran residencia en dicha zona por su calidad y cercanía al campus y porque allí se dan condiciones importantes de movilidad residencial. Plaza Conde es además el final de trayecto de la Línea 2 de Autobús urbano, que se presenta como la más utilizada por los estudiantes. El Oeste es también una de las principales vías de acceso y flujo. (5.3.7)

Otro punto importante es el de la Estación de Autobuses. Algunos estudiantes que proceden de otros municipios y llegan en coche o autobús interurbano comienzan aquí su trayecto a pie bien en dirección a la parada de autobús para realizar transbordo, o bien para acceder directamente al casco antiguo.

Motivos por los cuales los estudiantes eligen el medio de transporte para acceder al casco antiguo.

A la pregunta de por qué se eligió determinado medio de transporte, los datos analizados nos registran la siguiente información.

“Los porcentajes no suman 100% exacto debido a que los datos se obtuvieron a través de una pregunta de respuesta múltiple para obtener la mayor cantidad de datos y reducir el error.”

(Tabla 5.7.1)	Motivo de elección del transporte							
	Por Comodidad	Más barato	Más rápido	porque se ajusta mejor a mi horario	por carecer transporte público	por carecer transporte privado	porque es complicado acceder de otra forma en el Casco	Otras..
Coche	48,5%	9,1%	15,2%	36,4%	3,0%		18,2%	
Transporte público	55,6%	37,0%	16,0%	21,0%		4,9%	45,7%	3,7%
A pie	50,5%	26,9%	16,1%	17,2%	2,2%	4,3%	31,2%	2,2%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Los estudiantes que utilizan coche valoran un 48,5% la comodidad y afirman en un 36,4% que han elegido dicho medio de transporte porque se ajusta mejor a su horario. Estas son las razones principales por las que se rigen los estudiantes que acceden en coche al casco. Así mismo, los estudiantes que acceden en coche apenas valoran que sea complicado acceder al casco antiguo en vehículo propio como tampoco registran valores altos aquellos que opinan que acceder en coche les resulte más barato.

Utilizar coche da una libertad horaria de la cual careces si decides desplazarte a pie o en transporte público. A pesar de todo La rapidez no parece ser una de las razones por las que los estudiantes eligen desplazarse en coche, así que en terminos generales, los motivos principales por los que los estudiantes deciden acceder en coche a la facultad se basa principalmente en dos premisas; la comodidad y la libertad horaria, que influye directamente a la hora de salida y llegada a casa.

Las razones por las que los estudiantes utilizan transporte público son más amplias. La comodidad está valorada en un 55,6%. También valoran en grandes proporciones el hecho de que sea más barato, registrando un valor de 37%, sin embargo no consideran la rapidez como un motivo fundamental, y ven improbable que se ajuste mejor a su horario. No obstante es importante destacar que los estudiantes que usan transporte público consideran complicado el acceso al casco de otra forma alternativa, valorando la opción en un 45,7%.

Podríamos decir por tanto que son tres los motivos principales por los cuales los estudiantes eligen el transporte público. Primero porque es más cómodo, segundo porque consideran que acceder al casco en coche, moto o a pie les complicaría el trayecto, y tercero, por ser un medio de transporte barato. Estos estudiantes valoran positivamente la comodidad, el fácil acceso y el factor económico.

Los estudiantes que se desplazan a pie tienen opiniones similares a los que se desplazan en transporte público. Es importante destacar que muchos de ellos viven en el casco antiguo o en los barrios más cercanos, con lo cual es entendible que la comodidad y el precio sean sus opiniones más valoradas.

5.4. Tendencias de las horas de llegada y salida de los estudiantes.

5.4.1. La hora de salida hacia la facultad

La hora de salida de los estudiantes depende de factores como la distancia a la que residen, el medio de transporte que utilizan o la facultad en la que estudian. Estos elementos explican no sólo el trayecto, sino también la temporalidad del desplazamiento del alumno.

Los primeros datos indican que, de manera general, la mayoría de los estudiantes salen hacia la facultad entre las 8:01 a 9:00 de la mañana, alrededor de una hora antes de que empiecen las clases. (5.4.1).

Las primeras horas de la mañana no tienen un gran número de salidas presentando datos del 4,7% entre aquellos comienzan su trayecto entre las 7:00 y las 7:30 de la mañana, y 11,7% entre aquellos que lo hacen entre las 7:30 y las 8:00, presumiblemente aquellos que, en condición de vivir más alejados, ven necesario adelantar la hora de salida.

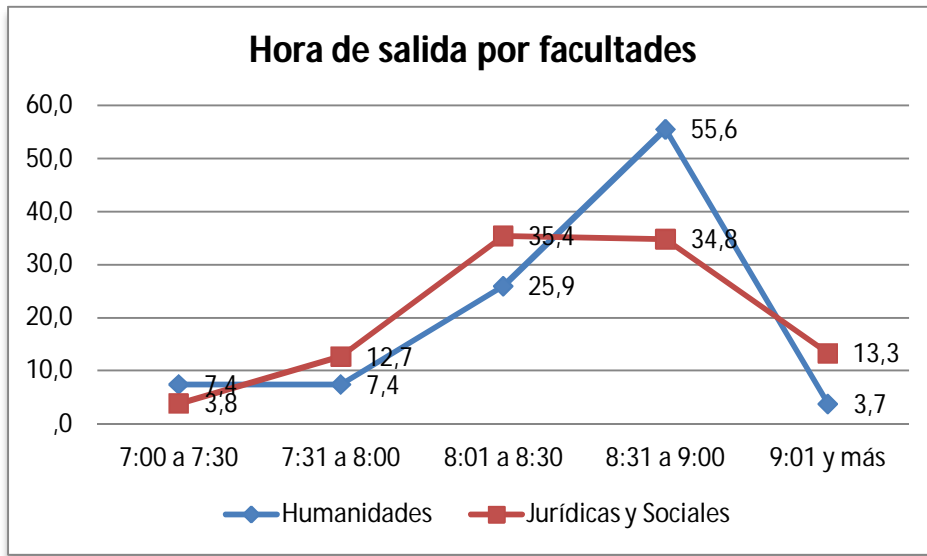
(Tabla 5.4.1)		
Hora de salida hacia la facultad		
Hora	Porcentaje	
7:00 a 7:30	4,7	
7:31 a 8:00	11,7	
8:01 a 8:30	32,9	
8:31 a 9:00	39,9	Intervalo Modal
9:30 más	10,8	8:31-9:00
Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.		

Las diferentes exigencias horarias de cada facultad inciden claramente en las horas de salida de los estudiantes de ambos centros. La mayoría de los estudiantes de Humanidades empieza su trayecto entre las 8:30 y 9:00 de la mañana, prácticamente de manera unánime, y tiene poco porcentaje de estudiantes que salen más tarde de las 9:00. Es importante destacar que en la Facultad de Humanidades las clases empiezan media hora después que en la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales, este hecho explica que los estudiantes de humanidades retrasen la salida, en su mayoría, hasta las 8:30.

Por la misma razón, los estudiantes de Cc. Jurídicas y Sociales tienden a salir antes que los estudiantes de Humanidades y encontramos sus mayores porcentajes de salida entre las 7:00 y las 8:30. Sus clases empiezan a las 9:00, media hora antes que los estudiantes de

Humanidades y sus pautas de salida se reparten entre las primeras horas de la mañana. Sin embargo es interesante destacar que a pesar de que los estudiantes de Cc. Jurídicas tienen pautas de comportamiento más madrugadoras, sus horas de salida se prolongan de una manera más heterogénea y podemos encontrar porcentajes relevantes de estudiantes que comienzan su trayecto más allá de las 9:00 de la mañana.

Gráfico 5.4.1: Horario de salida de los estudiantes hacia su facultad según facultad de estudio.



Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

5.4.2. El tiempo consumido en el desplazamiento de los estudiantes.

Los datos indican franjas de temporalidad diversas. 21,6% tarda entre 1 a 10 minutos en llegar a la facultad. Esto se debe al elevado número de estudiantes que reside en el centro histórico, cuyo desplazamiento se realiza en trayectos cortos que le supone poco consumo de tiempo.

Sin embargo los datos más altos los encontramos entre las franjas de 11 a 20 minutos y de 21 a 30 minutos de trayecto. En total, prácticamente el 50% de los estudiantes tarda entre 5 y 30 minutos en llegar hasta la facultad. Estos datos se vinculan principalmente con estudiantes que viven próximos a la ciudad, en barrios más alejados o municipios cercanos.

Encontramos porcentajes residuales entre los que tardan de 31 a 40 minutos y de 41 a 50 minutos de desplazamiento, sin embargo hay un notable repunte porcentual de aquellos alumnos que tardan más de una hora en llegar hasta la facultad. Se entiende que son aquellos cuyo trayecto recorre una gran distancia hasta el centro urbano. (5.4.2).

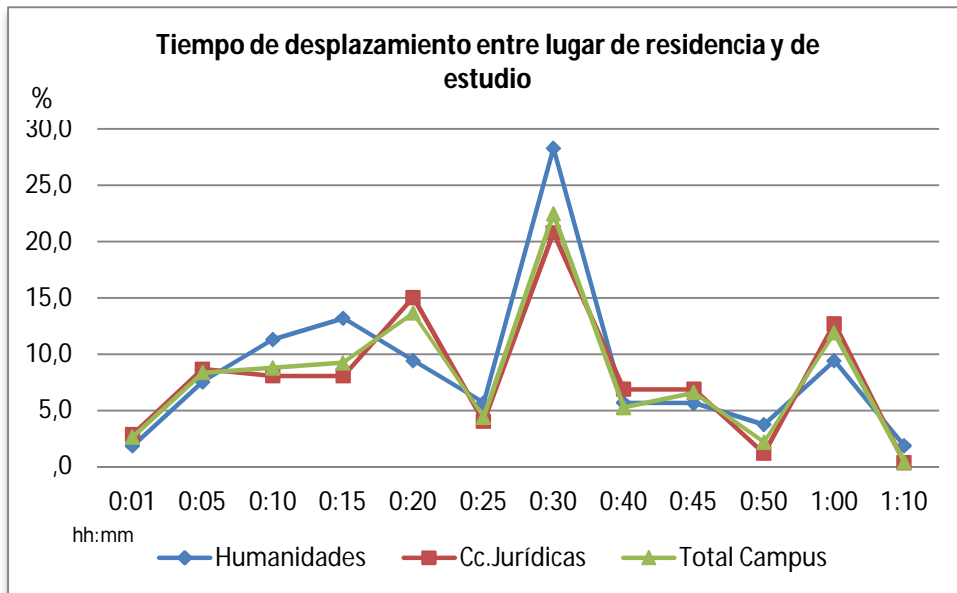
(Tabla 5.4.2)
Tiempo dedicado hasta llegar a la Facultad

Franjas	Porcentaje	
1 a 10 min	21,6	
11 a 20 min	18	
21 a 30 min	30,2	Moda
31 a 40 min	6,9	21 a 30 min
41 a 50 min	9,8	Mediana
1:10 a 1: 20 min	13,5	21 a 30 min

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Como vemos en detalle en el gráfico (5.4.2), casi el 25% de las personas que se desplazan hasta el campus universitario emplean entre 25 y 30 minutos en llegar a la facultad y encontramos altos porcentajes, aunque de manera progresiva entre aquellos que necesitan tan sólo entre 5 y 20 minutos para llegar al centro de estudios, es importante destacar aquí la relevante proporción de estudiantes de Humanidades con respecto a los estudiantes de Ciencias Sociales. Como muestran los datos, los estudiantes de Humanidades consumen de media mucho menos tiempo de trayecto que los estudiantes de Ciencias Sociales, esto se debe a que la capacidad de captación de la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales comprende un espacio más amplio dentro de la provincia, con lo cual, muchos estudiantes que residen lejos de casa consumen inevitablemente un mayor grado de tiempo hasta llegar a la facultad. Los estudiantes de humanidades normalmente residen en municipios cercanos y aportan además menos alumnos. (Ver pág. 14-15-16 del presente trabajo)

Gráfico 5.4.2: porcentaje del tiempo transcurrido entre lugar de residencia y la facultad.



Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Para tener un mayor detalle del tiempo dedicado en los desplazamientos es interesante saber también cómo influye el tipo de transporte que utilizan los estudiantes.

Comparando las frecuencias de tiempo para cada tipo de transporte nos percatamos que los estudiantes que utilizan moto no superan los 30 minutos de trayecto hasta la facultad, una razón de este hecho es que los estudiantes que utilizan motocicleta son aquellos que viven en la propia ciudad, además la versatilidad de las motos y el poco espacio que consumen les permite encontrar aparcamientos de manera más fácil que si te desplazaras en coche.

Los estudiantes que poseen coche propio generalmente tardan entre 20 y 30 minutos en llegar hasta la facultad, no obstante, los valores más altos los encontramos más allá de los 20 minutos de trayecto. Estos son los que presentan mayor homogeneidad en la duración del trayecto. Más del 50% de los estudiantes que se desplazan en coche tarda entre 21 a 30 minutos de desplazamiento.

Los que optan por el transporte público suelen dedicar menos tiempo que aquellos que se trasladan en coche, este dato se evidencia porque aumenta el porcentaje de estudiantes que, utilizando transporte público, tarda solo entre 11 y 20 minutos de trayecto, y se reduce en aquellos que tardan hasta 30 minutos o más en su recorrido. En este caso, los mayores porcentajes de alumnos que utilizan transporte público los encontramos entre los 11 y 20 minutos de trayecto, con lo cual el transporte público se presenta como una ventaja, en relación al coste de tiempo, con respecto al coche.

Otro elemento importante a destacar son los tiempos de aquellos estudiantes que utilizan transporte interurbano. Este tipo de transporte lo utilizan estudiantes que proceden de otros municipios y como muestra el gráfico, los porcentajes más altos lo empezamos a ver a partir de los 40 minutos de trayecto. Los estudiantes que utilizan transporte urbano, tanto por su lejanía como por el tipo de transporte, son los que más tiempo de desplazamiento consumen. Los datos muestran que aproximadamente el 40% de los estudiantes que utilizan autobús interurbano tardan más de una hora de trayecto hasta llegar a la facultad.

Los estudiantes que se desplazan a pie presentan datos más diversos. Esto se debe a que muchos acceden a pie desde barrios cercanos, inmediatos al casco, o desde el propio centro histórico. A pesar de vivir más cerca, el hecho de desplazarte a pie supone que el ritmo del desplazamiento sea más lento, especialmente si el territorio en el que te mueves es complejo y presenta grandes desniveles como el centro histórico de Toledo.

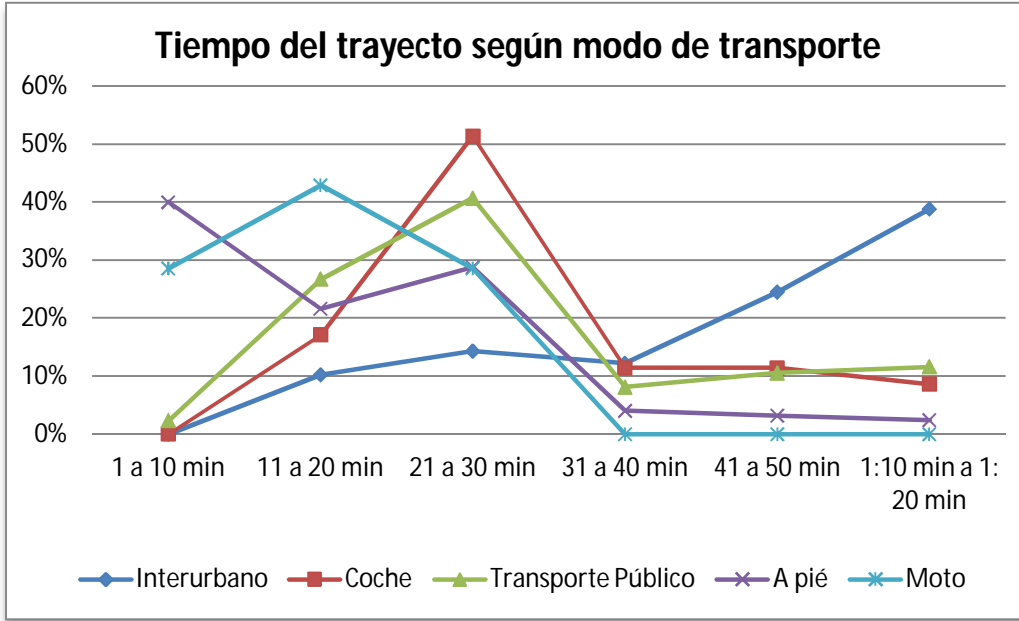
(Tabla 5.4.3)

	Tiempo del trayecto según modo de transporte				
	Interurbano	Coche	Transporte Público	A pie	Moto
1 a 10 min	0%	0%	2,30%	40,0%	28,60%
11 a 20 min	10,20%	17,10%	26,70%	21,6%	42,90%
21 a 30 min	14,30%	51,40%	40,70%	28,8%	28,60%
31 a 40 min	12,20%	11,40%	8,10%	4,0%	0%
41 a 50 min	24,50%	11,40%	10,50%	3,2%	0%
1:10 a 1: 20 min	38,80%	8,60%	11,60%	2,4%	0%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Los estudiantes que se desplazan a pié son los que menos tiempo consumen de trayecto. El 40% tarda tan solo entre 1 a 10 minutos de trayecto, y cerca de un 30% entre 21 a 30 minutos. Apenas hay porcentajes entre aquellos que tardan más de media hora de trayecto a pié.

Gráfico 5.4.3: Tiempo del trayecto según el tipo de transporte utilizado.

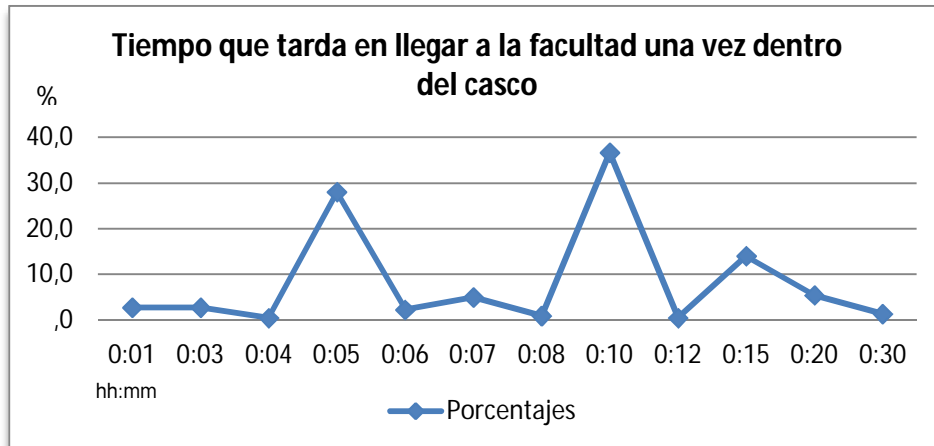


Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

La temporalidad del trayecto una vez dentro del casco

El gráfico recoge de manera general que, una vez dentro del casco antiguo, la mayoría de estudiantes tarda entre 5 y 10 minutos para llegar a la facultad, lo cual indica que el trayecto dentro del casco no les supone mucho tiempo. Sin embargo encontramos importantes porcentajes entre aquellos que tardan hasta 15 minutos en llegar a las puertas de su facultad. Estos datos, más que demostrativos, indican principalmente que el tiempo transcurrido en los desplazamientos internos hasta llegar a la facultad no es prolongado.

Gráfico 5.4.4: Tiempo transcurrido hasta llegar a la facultad una vez dentro del casco

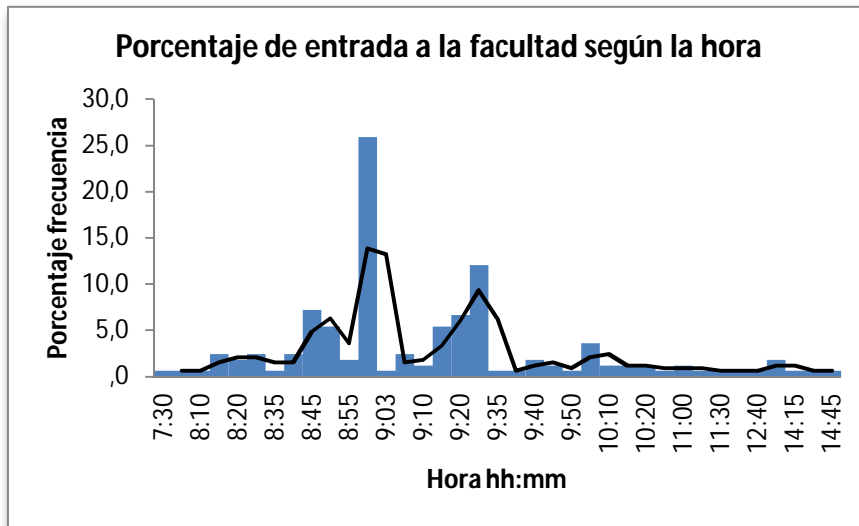


Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

5.4.3. La Hora de Llegada a la Facultad.

La hora de llegada tiene sus máximas durante dos franjas horarias principales. Ambas franjas muestran las pautas de entrada de los alumnos de las distintas facultades. Los porcentajes más altos los encontramos entre las 8:40 y las 9:00, hora en que empiezan a llegar los estudiantes de la Facultad de Cc. Jurídicas y Sociales. Hay un segundo pico entre las 9:15 hasta las 9:30 que refleja la entrada de alumnos principalmente de humanidades.

Gráfico 5.4.5: La hora de llegada a la facultad.

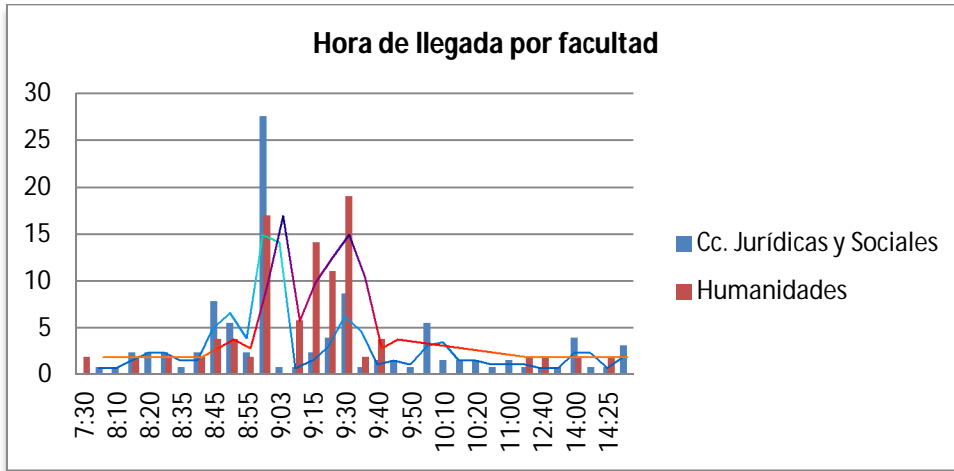


Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Como vemos con mayor detalle por campus (5.4.6), la distribución horaria de las entradas muestra que la mayor concentración entre las 8:30 y las 9:00 se producen en el Campus de Cc. Jurídicas y Sociales, con un alto porcentaje de entradas justo a la hora del comienzo de las clases en dicha facultad, las 9:00. Por otro lado, el mayor porcentaje entre las 9:15 y las 9:30 se encuentra entre los estudiantes de la Facultad de Humanidades.

Un dato interesante a destacar es la diferente prolongación de llegada de los estudiantes de Humanidades y Cc. Jurídicas y Sociales. A pesar de empezar en horarios diferentes ambos muestran relativos porcentajes de llegadas a las mismas horas, tanto en la franja horaria de 8:45 a 9:00 como en la 2ª franja horaria de más alto flujo de estudiantes, entre las 9:15 a 9:30, aunque en distintas proporciones. Sin embargo los estudiantes de Cc. Jurídicas y Sociales muestran un flujo más continuo desde primeras horas de la mañana y se prolonga hasta la llegada del turno de tarde donde se percibe un ligero aumento en la frecuencia de entrada a la facultad.

Gráfico 5.4.6: Tendencias horarias de entrada a la facultad según la facultad de destino

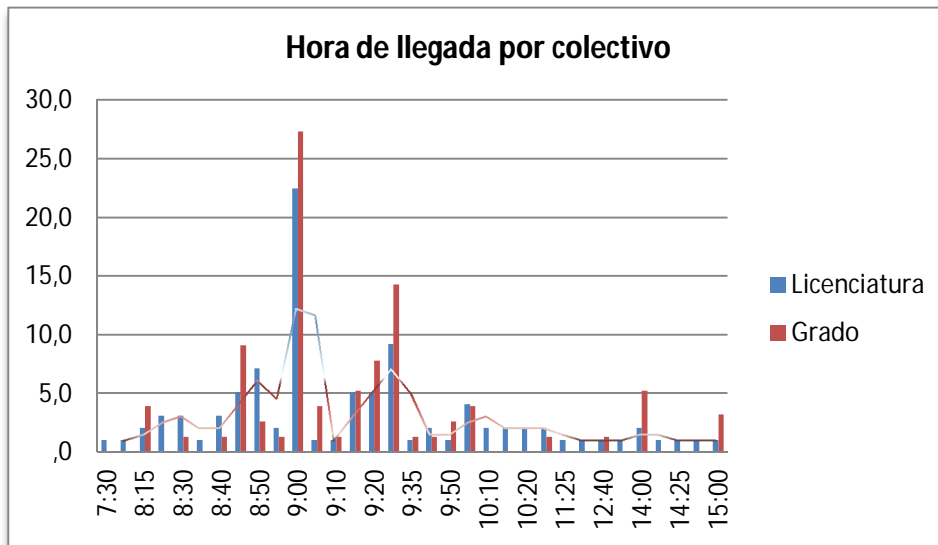


Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

La tendencia no difiere mucho por colectivos. Ambos grupos muestran prácticamente las mismas franjas horarias de flujo y entradas a la facultad. Si bien cabe destacar que los estudiantes de Licenciatura presentan mayores porcentajes en las horas más tardías entre las 10:00 y la 13.00 de la tarde. La media móvil nos muestra un elevado número de estudiantes que entran entre las 8:55 y las 9:00 y luego una progresiva ascendencia de entradas entre las 9:15 y las 9:30. Este hecho indica la intensidad de las entradas en las horas punta a primera hora de la mañana, y luego un progresivo aumento de las llegadas que tiene su tope a las 9:30, para luego descender y permanecer prácticamente en los mismos porcentajes de llegadas al campus hasta entradas las 14:00, 14:15 de la tarde a pocos minutos de empezar el horario de tarde.

Los estudiantes de grado presentan mayor puntualidad, dado que muestran los porcentajes más altos en las horas punta de entrada al comienzo de la clase, sin embargo, los estudiantes de licenciatura al mismo tiempo muestran una prolongación de la llegada en el tiempo, mostrando importantes porcentajes entre los que llegan más allá de las 9:15 o 9:30 de la mañana.

Gráfico 5.4.7: Tendencias horarias de entrada a la facultad según el colectivo.

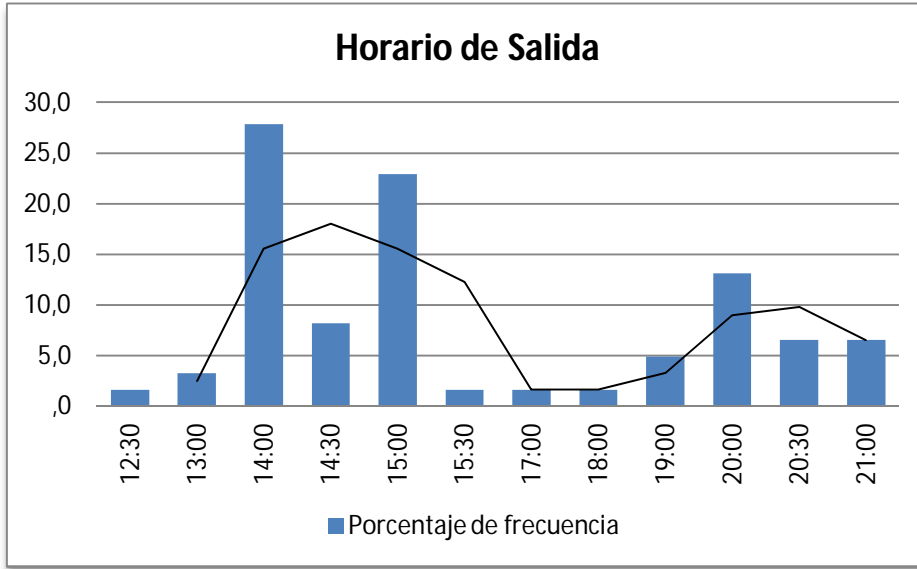


Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

5.4.4 La hora de Salida de la Facultad.

Como detalle general, la salida muestra dos principales franjas horarias, al igual que las llegadas a la facultad. Ambas franjas horarias responden a las horas punta de final de jornada. Las 14:00 y las 15:00 de la tarde son las horas más concurridas a la hora de salir de la facultad. Más tarde, aunque en menor proporción, empieza un progresivo flujo de salidas hasta llegar a las 20:00 cuando se visualiza la segunda franja de hora punta de salidas hasta las 21:00 de la noche.

Gráfico 5.4.8: Tendencias horarias generales de salida de la facultad.



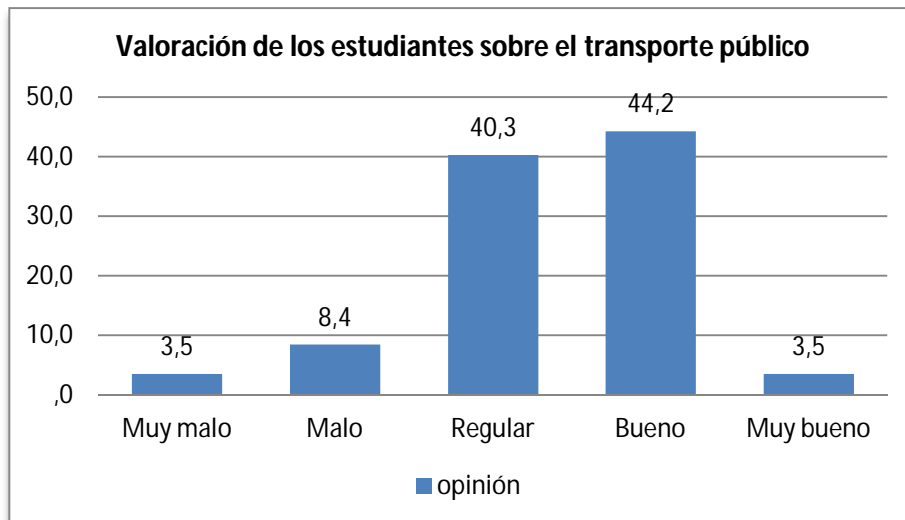
Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

5.5 La percepción de los estudiantes sobre la movilidad y su entorno.

5.5.1 La valoración de los estudiantes sobre el transporte público

Podríamos decir que la opinión de los estudiantes es generalmente buena. Los mayores porcentajes los encontramos entre aquellos que opinan que es regular y entre aquellos que opinan que el servicio público es bueno.

Gráfico 5.5.1: La opinión de los estudiantes sobre el transporte público.



Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

5.5.2. Consideraciones de los estudiantes sobre el territorio

Como vemos, la mayoría de los estudiantes considera las dificultades de aparcamiento como un problema evidente. Sin embargo evidencian que dicha percepción responde a que la problemática de aparcamiento no se percibe como un elemento estructural del espacio, sino como un servicio posible, pero negado a los habitantes que trabajan o estudian en el casco. Esto se explica porque la mayoría de los estudiantes, a pesar de percibir el evidente problema de aparcamiento en el casco, opinan que deberían habilitarse aparcamientos para uso de los estudiantes.

Gráfico 5.5.2: La opinión de los estudiantes sobre la problemática del estacionamiento

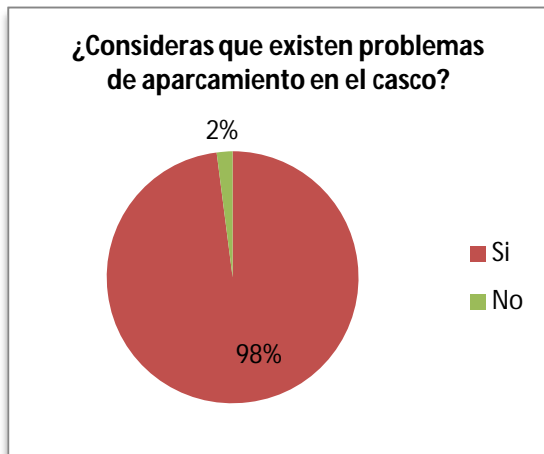
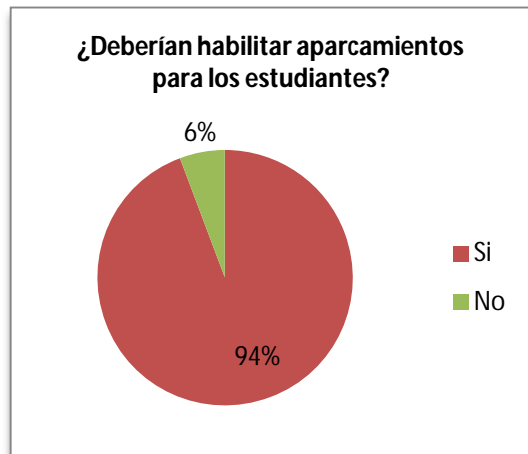


Gráfico 5.5.3: La opinión de los estudiantes sobre la problemática del estacionamiento



Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

Los estudiantes parecen estar divididos a la hora de valorar su estancia en el casco antiguo como algo favorable o no. Mientras los estudiantes del casco antiguo cohabitan con los demás actores sociales, los estudiantes del nuevo campus universitario conviven aislados en las vegas del tajo, pero con una calidad ambiental y nuevos servicios e infraestructuras bastante diferentes. Otro dato interesante es ver la percepción de los estudiantes sobre la posibilidad de introducir el uso de la bicicleta en un territorio tan poco apto para la misma, mostrando, en cualquier caso, una predisposición de los estudiantes a alternativas de movilidad.

Gráfico 5.5.4: valoración del campus

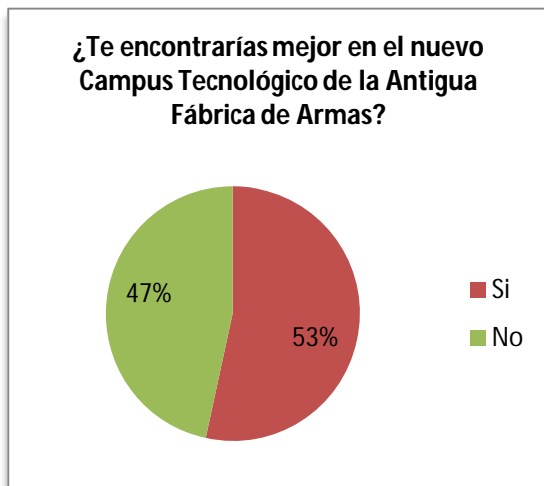
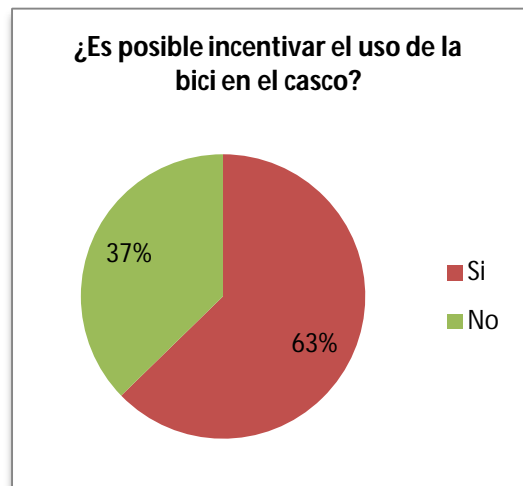


Gráfico 5.5.5: La bicicleta y el ámbito urbano



Fuente: Elaboración propia. Encuesta sobre Movilidad y Accesibilidad de los estudiantes del Casco Antiguo de Toledo.

6. CONCLUSIONES

Como muestra el análisis de los datos, se puede deducir de manera general una serie de pautas en la movilidad de los estudiantes de la UCLM del casco antiguo de Toledo.

La estructura territorial condiciona de manera clara la posibilidad de acceder en vehículo motorizado al casco histórico. Los estudiantes conocen el territorio y saben muy bien cuáles son las limitaciones de movilidad que posee. Al mismo tiempo, la centralidad de la universidad, más allá de ser un obstáculo se presenta como un privilegio dado que la cantidad de servicios que dispone el territorio aumenta la accesibilidad de la zona.

Se podría decir por tanto que los estudiantes no se enfrentan tanto a un problema de accesibilidad, sino más bien a una dificultad de movilidad debido al reducido espacio público y viario y a la congestión que presentan.

Estas condiciones territoriales, de sobra conocidas por los estudiantes, explican el alto porcentaje de aquellos que acceden a pie o en transporte público al casco antiguo. Al acceder mayormente a pie (un 48,2%) o en transporte urbano (un 31,2%), la incidencia en el territorio, tanto en consumo de espacio como en contaminación y degradación del medio ambiente, se reduce drásticamente, con lo cual no parece que el conjunto de los estudiantes universitarios tenga un gran impacto negativo en el medio ambiente, sino todo lo contrario.

Un factor muy importante que ayudo a reducir la presencia del tráfico rodado en las calles del centro urbano fue la instalación de las escaleras mecánicas, que se colocó como una acertada infraestructura de accesibilidad y mejora de la movilidad urbana.

Las tendencias tampoco muestran ninguna diferencia en la utilización del transporte por facultades. Tanto la Facultad de Humanidades como la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales presentan prácticamente los mismos porcentajes de utilización del transporte público o acceso a pie para acceder al centro histórico.

Tampoco entre aquellos que utilizan coche propio se percibe una fuerte incidencia en el medioambiente. Gracias a que el casco antiguo dispone de aparcamientos de borde gratuitos, la mayoría de los estudiantes motorizados decide aparcar fuera, con lo cual reducen la presencia de los coches en los espacios públicos y el viario urbano, reduciendo así la contaminación, el ruido y la degradación medioambiental.

Sin embargo, para estos estudiantes como para todos aquellos no motorizados, el acceso a pie hasta llegar a la facultad se hace tedioso debido a la elevada situación del campus, prácticamente en la cima del centro histórico de la ciudad.

Otro dato importante a destacar es la duración media del trayecto de los estudiantes. La gran mayoría de ellos tarda entre 10 y 30 minutos en llegar a la facultad, y son pocos aquellos que consumen más de 30 ó 40 minutos de desplazamiento, lo cual indica que los estudiantes generalmente no encuentran esas dificultades temporales en los trayectos que podríamos encontrar quizás en las grandes ciudades tales como Madrid, Valencia y Barcelona.

Los sistemas de transporte públicos parecen también ofrecer un buen servicio. La mayoría de los estudiantes opinaba que su funcionamiento era regular o mayormente bueno, lo cual puede explicar también que se decantaran por su utilización ante otros medios de transporte. Además gran parte de ellos afirman que han elegido un medio de transporte público o el acceso a pie porque les resulta complicado acceder de alguna forma alternativa al

casco histórico. Se podría entender por tanto que las propias características del territorio obligan en parte a que los estudiantes se decanten por vías más fáciles o menos estresantes para acceder al casco.

Por tanto, las pautas de movilidad de la comunidad de estudiantes de la UCLM del casco antiguo de Toledo resultan ser objetivamente sostenibles dado que su incidencia en el medioambiente de la ciudad y su protagonismo en la congestión de las vías y los espacios públicos es prácticamente mínima. También resulta que su presencia en el casco es un motor de dinamización del territorio no sólo por su aportación académica, sino por el grado de actividad y consumo que añade al territorio.

A pesar de todo sufren las condiciones generales del medio ambiente y de todas aquellas deficiencias que en la actualidad presenta el conjunto urbano del casco antiguo toledano y que hasta ahora, y cada vez menos, siguen vigentes.

Sin embargo este trabajo muestra únicamente la interacción de los estudiantes universitarios y sus centros de estudio con el territorio, y analiza sus consecuencias socio-económicas y medioambientales.

Un estudio más completo donde se incluyan variables tan importantes como el conjunto de PAS y PDI de la universidad, aportaría datos verdaderamente necesarios y relevantes a la hora de conocer el impacto real que tiene la institución universitaria en el Casco Histórico de Toledo, llegando así a un conocimiento más objetivo sobre su incidencia social, espacial, medioambiental y económica en el conjunto histórico.

7. BIBLIOGRAFIA

- Andrés Sarasa, J.L. (2000). "Intraurbanización: La Universidad en el centro de la ciudad." *Papeles de Geografía*, N° 32, 2000, págs. 5-17. Universidad de Murcia.
- Blanco Houston, J. (2011). "Movilidad UGR." Universidad de Granada. Vicerrectorado de Calidad Ambiental, Bienestar y Deporte 2011.
- Bueno Campos, E. (2007). "La Tercera Misión de la Universidad: El reto de la transferencia de conocimiento." *UAM. Revista Madri+d* N° 41, 2007.
- Cátedra UNESCO de Gestión y Política Universitaria de la UPM., Fundación de Universidades de Castilla y León (2008). "II Mesa Virtual: El papel de la Universidad en el desarrollo del territorio." Celebrada el Jueves 9 de Octubre en la Fundación Centro Nacional del Vidrio de La Granja de San Ildefonso (Segovia).
- Gutiérrez Puebla, J. (1995). "Movilidad, medioambiente y patrimonio histórico-artístico en las ciudades históricas." *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* n° 15, 375-381.
- Gutiérrez Puebla, J. (1998). "Transporte, movilidad y turismo en los centros históricos." Departamento de Geografía Humana, Universidad Complutense de Madrid. *Ería*, 47 (1998), págs. 241-248.
- Movilidad y Transporte. "Auditoría de Sostenibilidad de la Mancomunidad de Servicios de la Sierra de San Vicente para el desarrollo de la Agenda 21 en el marco de la Red de Ciudades y Pueblos Sostenibles de Castilla La Mancha." Capítulo I.187.
- Pozueta, J. (2000). "Movilidad y Planeamiento Sostenible: Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano." Instituto Juan Herrera.
- Renshaw, N. "Movilidad Urbana en Europa. El Libro Verde del transporte urbano. Jornadas sobre movilidad sostenible y calidad del aire."
- del Romero Renau, L. (2011). "La explosión de la movilidad urbana en las ciudades pequeñas: Un problema creciente. Análisis a partir del municipio metropolitano de Aldaya (Valencia)." *Revista de Transporte y Territorio* ISSN 1852-7175, Universidad de Buenos Aires 2011. Págs. 133-147.
- Troitiño, M.A.; Brandis, D.; Del Rio, I.; De La Calle, M.; Gutiérrez, J.; Lobo, P.; Martín, F. (1998). "Toledo: Problemática e implicaciones del turismo." Departamento de Geografía Humana, Universidad Complutense de Madrid. *Ería*, 47 (1998), págs. 299-325.
- Troitiño, M.A. (2003). "Ciudades Históricas y Turismo Sostenible." *A Distancia*, N° 1, 2003, págs. 47-51.
- Universidad de Castilla La Mancha. "UCLM en Cifras. Avance 2009-2010."

8. ANEXO

Mapa Carreteras y Autovías Principales de la Provincia de Toledo. **Fuente: Elaboración propia. Datos cartográficos IGN.**

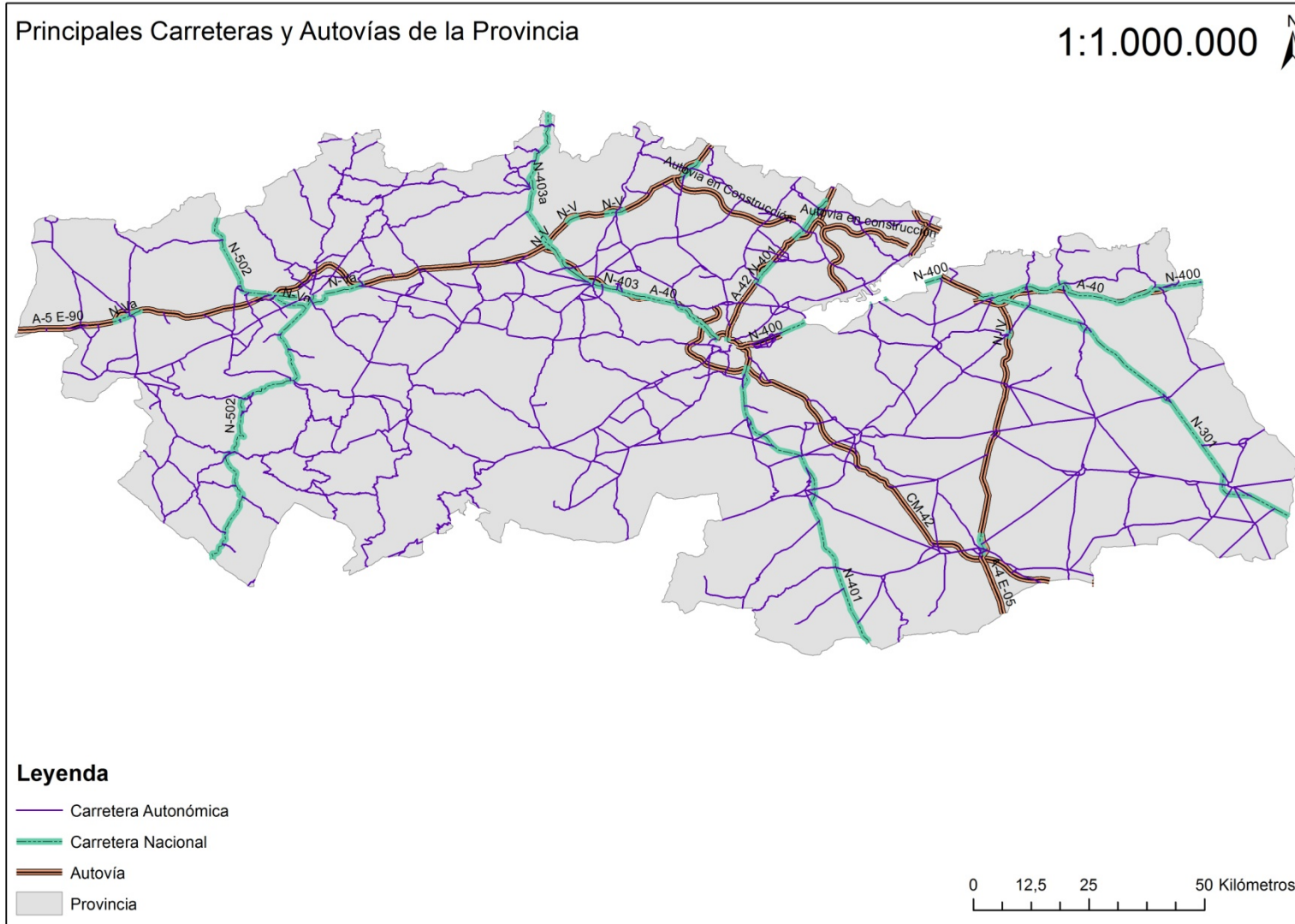
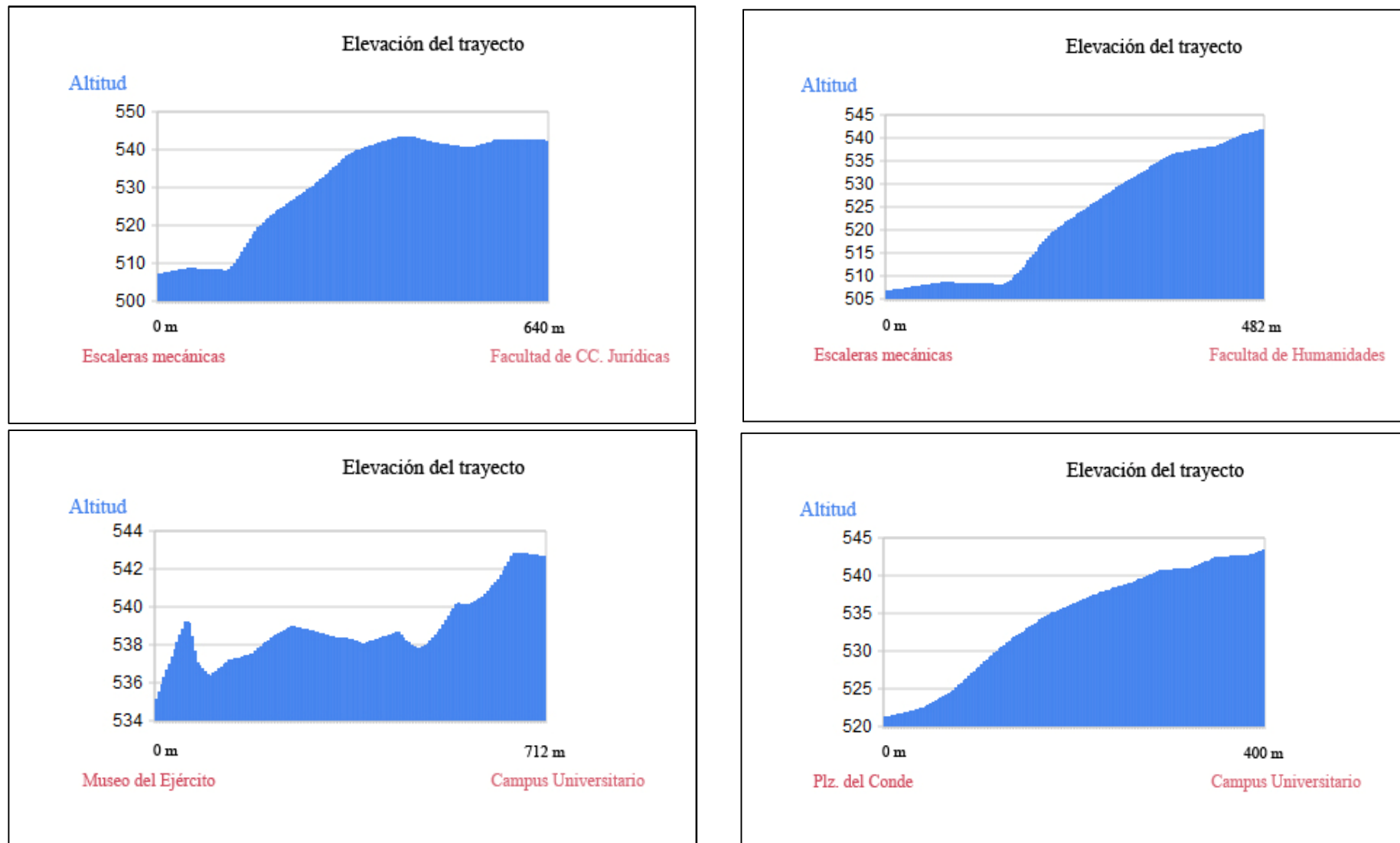


Figura 1.1. Elevación de los trayectos desde los principales puntos de acceso. **Fuente: Elaboración propia. Datos www.goolzoom.com**





Dinámicas territoriales y desarrollo
Facultad de Geografía e Historia.
Universidad Complutense de Madrid.

Pavel Jacobo González Vargas.