



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Movilidad, equilibrio demográfico y patrimonio.
Metrominuto-Béjar

Trabajo Fin de Grado

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

AUTOR/A: García Martín, Carlos

Tutor/a: Vegas López-Manzanares, Fernando

Cotutor/a: García Soriano, Lidia

CURSO ACADÉMICO: 2021/2022

MOVILIDAD, EQUILIBRIO DEMOGRÁFICO Y PATRIMONIO.

Metrominuto-Béjar

| | |
|---|----|
| 1. INTRODUCCIÓN | 02 |
| - Resumen | 03 |
| - Vinculación ODS | 06 |
| - Objetivos del trabajo | 07 |
| - Metodología | 07 |
| - Actividades relacionadas | 08 |
| 2. ANÁLISIS | 10 |
| - General | 11 |
| a) Centralismo, construcción y turismo (Finales del siglo XIX y siglo XX) | 12 |
| b) Inicio de siglo (Siglo XXI) | 17 |
| - Análisis Béjar | 20 |
| a) Demografía | 20 |
| b) Movilidad | 21 |
| c) Patrimonio | 31 |
| - Análisis sociológico | 38 |
| - Análisis metrominuto | 40 |
| a) Metrominuto Pontevedra. El precursor | 40 |
| b) Extensión de la idea. Creando redes | 43 |
| 3. DESARROLLO | 45 |
| - Nueva agenda urbana rural | 46 |
| a) Metrominuto | 46 |
| b) Web | 49 |
| c) Metrominuto como herramienta de análisis, información y participación | 51 |
| d) Plan de Transformación Rural (PTR) | 52 |
| 4. CONCLUSIONES | 66 |
| 5. BIBLIOGRAFÍA | 69 |
| 6. ANEXOS | |
| - Encuesta sobre movilidad, patrimonio y demografía en Béjar | |
| - Definición Área60' | |

INTRODUCCIÓN

RESUMEN

La movilidad urbana es un tema fundamental que ha tomado relevancia en los últimos años dada la necesidad de dar respuesta a los retos a los que se enfrentan los hábitats. A las crisis ya existentes, entre ellas, la climática, se ha sumado la crisis sanitaria provocada por la COVID-19. Esta última, ha cambiado la forma que teníamos de relacionarnos, y ha puesto de manifiesto la necesidad de disfrutar de actividades al aire libre, lo que conlleva, irremediablemente, a pensar en los espacios públicos. Los efectos de la crisis climática son por todas y todos conocidos, y la necesidad de ralentizar este proceso es urgente.

Mediante este trabajo se pretenden establecer las relaciones entre movilidad y despoblación, así como su influencia en el patrimonio y los posibles usos de este. Para ello se realizará un planteamiento de los aspectos generales y una aplicación directa en Béjar.

La orografía del terreno sobre el que se asienta la localidad, así como la ubicación y diseño de su trama histórica, en contraposición con las nuevas zonas de crecimiento, llevan a una ciudad dividida en dos partes claramente diferenciadas: la ubicada al este (Zona de nuevo crecimiento) y oeste (conjunto histórico) del río. Confluyentes en la zona central, La Corredera.

Como grandes problemas de la movilidad en Béjar se dan las diferencias entre una y otra zona, la no adecuación de la trama histórica al tráfico rodado; la conexión entre la ciudad y la autovía, así como, los accesos, la dispersión de nuevas zonas de crecimiento y la dependencia del vehículo privado. Esta última acrecentada por la centralización de los servicios básicos en las capitales de provincia y la falta de transportes alternativos en las zonas rurales.

La despoblación, que afecta a toda la ciudad, ha tenido efectos diferentes en la zona este y oeste. Sufriendo la peor parte el conjunto histórico con la consiguiente degradación de los edificios debido a la falta de habitantes.

Como medida para estudiar estos problemas y pensar soluciones se plantea el diseño de un mapa de “metrominuto” en Béjar. La idea surge de una iniciativa lanzada por el ayuntamiento de Pontevedra, que inició en 1999 un ambicioso plan de transformación urbana. Consiguiendo reducir un 90% los siniestros graves (1996-2006), incrementar un 70% los desplazamientos a pie, y, crecer en 12.000 habitantes dentro del conjunto histórico.

Se trata de plano sinóptico similar a los de metro o bus tradicionales que indica las distancias y los recorridos a pie entre distintos puntos de la ciudad. Para su implantación se ha procedido a la instalación de señales viarias, así como, a la creación de una APP que acerque la herramienta a los ciudadanos. Dicho proyecto ha sido premiado y copiado en otras localidades.

A través de esta iniciativa se pretende ayudar al cumplimiento de la Agenda 2030 y los objetivos de desarrollo sostenible. Especialmente el ODS11 “Ciudades y comunidades sostenibles”; revertir la evolución demográfica de Béjar y comarca; y, preservar el patrimonio buscando nuevos usos y vinculándolo entre sí.

PALABRAS CLAVE: Movilidad urbana, despoblación, espacio público, patrimonio, Béjar, Tráfico, Agenda 2030, Metrominuto, Plano sinóptico, Objetivos de desarrollo sostenible

RESUM

La mobilitat urbana és un tema fonamental que ha pres rellevància en els últims anys a causa de la necessitat de donar resposta als reptes als quals s'enfronten els hàbitats. A la crisi climàtica s'ha sumat la crisi sanitària provocada per la COVID-19. Aquesta segona ha canviat la manera que tenim de relacionar-nos, i ha posat de manifest la necessitat de gaudir d'activitats a l'aire lliure, el que comporta irremeiablement pensar en els espais públics. Els efectes de la primera són per totes i tots coneguts, i la necessitat d'alentir aquest procés és urgent.

Mitjançant aquest treball es pretenen establir les relacions entre mobilitat i despoblació, així com la seua influència en el patrimoni i els possibles usos d'aquest. Per a això es realitzarà un plantejament dels aspectes generals i una aplicació directa al municipi de Béjar.

L'orografia del terreny sobre el qual s'assenta la localitat, així com la ubicació i disseny de la seua trama històrica, en contraposició amb les noves zones de creixement, porten a una ciutat dividida en dues parts clarament diferenciades: la situada a l'est (zona de nou creixement) i oest (conjunt històric) del riu. Confluents a la zona central, La Corredera.

Com a grans problemes de la mobilitat a Béjar es donen les diferències entre una i altra zona, la no adequació de la trama històrica al trànsit rodat; la connexió entre la ciutat i l'autovia, així com, els accessos, la dispersió de noves zones de creixement i la dependència del vehicle privat. Aquesta última acrescuda per la centralització dels serveis bàsics a les capitals de província i la manca de transports alternatius a les zones rurals.

La despoblació, que afecta tota la ciutat, ha tingut efectes diferents a la zona est i oest. Patint la pitjor part el conjunt històric amb la consegüent degradació dels edificis a causa de la falta d'habitants.

Com a mesura per estudiar aquests problemes i pensar solucions es planteja el disseny d'un mapa de "metrominuto" a Béjar. La idea sorgeix d'una iniciativa llançada per l'ajuntament de Pontevedra, que va iniciar el 1999 un ambiciós pla de transformació urbana. Aconseguint reduir un 90% els sinistres greus (1996-2006), incrementar un 70% els desplaçaments a peu, i, créixer en 12.000 habitants dins el conjunt històric.

Es tracta d'un pla sinòptic similar als de metro o bus tradicionals que indica les distàncies i els recorreguts a peu entre diferents punts de la ciutat. Per a la seua implantació s'ha procedit a la instal·lació de senyals viàries, així com, a la creació d'una APP que acoste l'eina als ciutadans. Aquest projecte ha estat premiat i copiat en altres localitats.

A través d'aquesta iniciativa es pretén ajudar a l'acompliment de l'Agenda 2030 i els objectius de desenvolupament sostenible. Especialment el ODS11 "Ciutats i comunitats sostenibles"; revertir l'evolució demogràfica de Béjar i comarca; i, preservar el patrimoni buscant nous usos i vinculant-lo entre si.

PARAULES CLAU: Mobilitat urbana, Despoblació, Espais públics, Patrimoni, Béjar, Trànsit, Agenda 2030, Metrominuto, Pla sinòptic, Objectius de desenvolupament sostenible

ABSTRACT

Urban mobility is a fundamental issue that has gained relevance in recent years due to the necessity of responding to the challenges faced by the habitats. The pandemic crisis caused by covid-19 has been added to the existing ones including the climate crisis whose effects are well-known and it is essential to mitigate them. The first one mentioned has changed the way we interact and has highlighted the need to enjoy outdoor activities, which inevitably leads to thinking about public spaces.

The objective of this paper is to establish the relationships between mobility and depopulation, as well as their influence on heritage and its possible uses. For this reason, an approach to the general aspects and a direct application in Béjar will be carried out.

The orography of the land where the town is settled, along with the location and design of its medieval streets, in contrast to the new growth zones, lead to a city divided into two clearly differentiated areas: the East zone (New Growth Zone) and the West zone (historical complex), conclusive in the central belt, "La Corredera".

As major mobility problems in Béjar, there are differences between the East and West areas; the non-adaptation of the inner city to road traffic, the connection between the city and the motorway, the general town accesses, the dispersion of new growth areas, and the dependence on private vehicles. The latter mentioned dilemma has been increased by the centralization of basic services in the main cities and the lack of alternative transport in rural areas.

The depopulation, which affects the entire city, has had different effects in the two main zones. The most damaged part of the city has been the old town with the consequent degradation of the buildings due to the lack of inhabitants.

The design of a "metrominuto" map in Béjar is proposed as a measure to study these problems and to introduce solutions. The idea arises from an initiative launched by the Pontevedra city council, which started an ambitious urban transformation plan in 1999. The plan achieved a 90% reduction in serious car accidents (1996-2006), intensified journeys on foot by 70%, and increased the number of inhabitants within the ancient part.

It is a synoptic plan similar to those of the traditional metro or bus that indicates the distances and routes on foot among different parts of the city. For its implementation, we have proceeded to the installation of road signs, as well as the creation of an APP that brings the tool closer to citizens. This project has been awarded and copied in other locations.

Through this initiative, it is intended to help fulfilling the 2030 Agenda and the sustainable development goals. Especially SDG11 "Sustainable cities and communities"; reverse the demographic evolution of Béjar and the region; and, preserve the heritage by exploring new uses and combine both realities with each other.

KEY WORDS: Urban mobility, Depopulation, Public, spaces, Heritage, Béjar, Traffic, 2030 agenda, Metrominuto, synoptic plan, Sustainable development goals

VINCULACIÓN ODS

En los últimos años estamos viendo como desde las distintas administraciones se plantean medidas de cara a reducir el consumo y provocar un uso racional de los recursos dado que estos son agotables. También hemos visto las consecuencias climáticas derivadas de los sistemas productivos y los grandes desplazamientos que muchos productos recorren desde su lugar de fabricación hasta el consumidor final lo que nos obligan a generar cambios en nuestros hábitos, nuestras formas de consumo y de producción. Con el fin de alcanzar un modelo más justo y sostenible en 2015 se aprueba la Agenda 2030 que recoge 17 objetivos de desarrollo sostenible encaminados a revertir la situación climática y las desigualdades. Estos objetivos planteados por la ONU¹ tienen carácter internacional y buscan la aplicación local para alcanzar dichos objetivos.

En este nuevo paradigma el tamaño de los asentamientos, así como su relación con el territorio puede ser fundamental y deberán estudiarse las particularidades en cada caso. El medio rural y las ciudades compactas de tamaño medio pueden jugar un papel importante en la consecución de estos objetivos. Estos parten con ventajas respecto a áreas muy urbanizadas debido a que la dinámica poblacional no ha provocado un crecimiento rápido y desordenado. Por el contrario, también cuenta con inconvenientes debido a que, en el caso de España, se ha producido un desarrollo radial y centralista de las infraestructuras y servicios que ha favorecido el crecimiento de las desigualdades entre el medio urbano y rural al perderse la vertebración del territorio y producirse un alejamiento de los servicios.

Debido a la situación generada por las desigualdades que ha provocado dicho modelo, en el año 2019, surge el denominado movimiento de la “España Vacía” que aglutina a numerosas plataformas de todo el territorio que mantienen un objetivo común: diseñar un nuevo modelo de desarrollo para la España Vacía. Este documento que fue presentado en el congreso de los diputados el 25 de mayo de 2021 es un ejemplo de la importancia de generar alianzas para lograr los objetivos (ODS 17).

Este plan defiende un modelo descentralizado en que se remarca la importancia del modelo comarcal donde se garanticen los servicios básicos a toda la población evitando grandes desplazamientos; el establecimiento de sinergias para construir comarcas autosuficientes; el respeto por la naturaleza, los materiales y técnicas locales; así como, una conectividad real tanto en medios de transporte como en tecnologías.

En el presente TFG se pretende aplicar lo anteriormente mencionado en Béjar y comarca. Haciendo especial incidencia en el ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles) mediante el estudio de Béjar y su relación con el territorio. Para ello se propone la creación de un plano de “metrominuto” inspirado en el diseñado en Pontevedra. Este plano sirve tanto de estudio de la movilidad actual como para detectar algunos problemas que hacen que se tenga que depender del vehículo privado. Esto nos lleva a plantear una serie de intervenciones estratégicas enfocadas a la transformación de la movilidad urbana hacia un modelo más sostenible y que permita solucionar los problemas de accesibilidad en determinados puntos. Se analiza además como la movilidad ha podido afectar a la demografía de la ciudad y como la pérdida de población en algunos barrios ha provocado la degradación de parte del patrimonio, especialmente de la arquitectura vernácula. La cual puede ser una oportunidad para la transformación de la ciudad dado que presenta rasgos bioclimáticos que pueden ser aprovechados para llegar a un municipio cero emisiones y garantizar a su vez el cumplimiento del resto de objetivos de desarrollo sostenible.



¹ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

OBJETIVOS DEL TRABAJO

Con el fin de alcanzar unos resultados satisfactorios. Se plantean los siguientes objetivos en el trabajo que permitan comprender la situación de partida, las causas y las posibles soluciones:

- Analizar la situación actual de Béjar y comarca como causa de la despoblación, en cuanto a demografía, movilidad y patrimonio.
- Proponer alternativas sostenibles al modelo urbano actual
- Diseñar un área efectiva para los servicios de ámbito supramunicipal que garantice unos tiempos máximos de desplazamiento para el acceso a los servicios.
- Crear una herramienta que sirva para cumplir con los objetivos anteriores. Diseñando para tal fin, un plano de metrominuto.

METODOLOGÍA

Para alcanzar los objetivos planteados anteriormente se llevará a cabo la siguiente metodología:

- Establecimiento del objeto de estudio
- Análisis de los supuestos generales
- Concreción del tema a estudiar tras el primer análisis y definición de la **forma de trabajo**:

En el caso que nos ocupa, llegados a este punto, tenemos que establecer dos fases de trabajo. En la primera, se **analiza la situación** de Béjar en torno a los siguientes ítems:

1. **EQUILIBRIO DEMOGRÁFICO.** Estudio demográfico a distintos niveles y análisis de los posibles factores que han influenciado en este: distribución territorial, condicionantes económicos, imagen social generada...
2. **PATRIMONIO.** Estudio de la normativa vigente y del estado real de los bienes a considerar. Estando estos catalogados o propuestos para su catalogación
3. **MOVILIDAD.** Análisis de la situación actual de la movilidad en Béjar; búsqueda de factores que hayan podido influir en dicha evolución, detección de problemas de accesibilidad, posible influencia sobre la demografía y el estado de conservación del patrimonio.

Tras el análisis, se decide abordar el problema con el desarrollo de un plano de metrominuto para Béjar. Que sirva, por un lado, para explicar de forma sintética los problemas actuales y, al igual que en otras ciudades, mediante su implementación fomentar una movilidad alternativa. Y por otro, para establecer una herramienta interactiva entre los diferentes agentes urbanos que conlleve un desarrollo sostenible del municipio y la comarca.

Para el **desarrollo del metrominuto**, tras la fase previa que ha llevado a esta decisión, se ha seguido la siguiente metodología:

- Establecimiento de nodos sobre una planimetría real de la ciudad y conexiones entre ellos
- Análisis y simplificación de la información obtenida
- Diseño del prototipo de plano de metrominuto
- Análisis del prototipo y corrección de este
- **Plano definitivo**

De forma paralela

- Estudio de la App preexistente (metrominuto Pontevedra)
- Diseño de la App para Béjar

Desde la definición del objeto, se establece una metodología participativa que facilite el conocimiento de este y favorezca la implementación de la herramienta. Para este método participativo se ha llevado a cabo una encuesta en la que para afinar los resultados se ha aplicado el siguiente procedimiento:

Se establecen dos grupos de trabajo:

- Grupo de seguimiento
- Grupo general

El **GRUPO DE SEGUIMIENTO** está formado por un grupo de **10 personas**: 5 hombres y 5 mujeres, de diferentes edades y profesiones, vinculados con la ciudad y conocedores de la misma. Con los objetivos de optimizar los resultados del GRUPO GENERAL y permitir el análisis de concreciones a lo largo del proceso. Para ello el GRUPO DE SEGUIMIENTO:

1. Mejorar los resultados finales de las encuestas mediante un cribado previo que permita corregir la formulación de estas.
2. Analizar la herramienta obteniendo una visión de grupo que permita su mejora y optimización con el objetivo de una implementación real.

El **GRUPO GENERAL** participará a través de la encuesta. Habrá que **garantizar un tamaño mínimo de la muestra**. Para ello se utilizará como población de referencia el total de habitantes de Béjar según la revisión del padrón municipal a 1 de enero de 2020. INE.

| | | | |
|-------------------------|-----|-------|-----|
| Error muestral | 3% | 5% | 10% |
| Encuestas necesarias | 984 | 373 | 95 |
| Encuestas realizadas | | 333 | |
| Error muestral obtenido | | 5,14% | |

Error muestral calculado en base a la población según el INE a 1/1/2020 en Béjar

POBLACIÓN: 12.559 habitantes

ACTIVIDADES RELACIONADAS

De forma paralela a este trabajo, se han realizado otras actividades enfocadas a la divulgación y defensa del patrimonio local de Béjar. En el año 2017, junto a Marina Segade White, arquitecta por la Universidad de Valladolid, presentamos una propuesta al concurso internacional de arquitectura Richard H. Driehaus. Este concurso que busca poner en valor y dar a conocer el patrimonio y las técnicas constructivas locales consta de dos fases: la primera en la que se seleccionan los municipios y una segunda en la que se propone un concurso de ideas en las ubicaciones seleccionadas.

En el año 2018, se decide presentar la idea ante la ciudadanía en un conjunto de tres charlas, a través de una plataforma ciudadana llamada "Salvemos Béjar". En esta ocasión se lleva a cabo un proyecto participativo para conocer las demandas y necesidades de los vecinos y vecinas y con ello redactar una nueva propuesta para la edición del concurso. En esta ocasión, Béjar pasa

de la primera fase y el proyecto es seleccionado para el concurso de ideas². La propuesta que se realiza en esta ocasión consistió en la recuperación de la real fábrica de Paños para transformarla en una escuela de vestuario escénico, según propuesta del vecindario, más una residencia en un solar cercano y una intervención del espacio público que conectaría la escuela con la residencia³. Tras la visita del jurado al municipio, se modificó la propuesta inicial, pasando de desarrollarse la escuela en la Real Fábrica para hacerlo en un obrador cercano, debido a la adquisición de la primera por un tercero durante el proceso. A su vez, la escuela pasó a quedar definida como una escuela de artes y oficios. El proyecto que resultó ganador fue "Béjar ante el espejo" planteado por el estudio Jiménez&Linares. Hoy en día, continúan las conversaciones con las administraciones para materializar este proyecto, habiéndose llegado a presentar enmiendas a los presupuestos del Estado en dos ocasiones.



1. "Béjar ante el espejo" propuesta de Elena Jiménez Sánchez y Abelardo Linares del Castillo-Valero. FUENTE: <https://driehauscompetition.com/>

Durante el proceso participativo pudimos darnos cuenta de que las necesidades que el vecindario planteó se alejaban de las propuestas en la edición previa. El foco se puso sobre el problema de inseguridad en algunos viales, la falta de comercio y servicios y la pérdida de población joven. Se rechazó la propuesta de dar un uso turístico a cualquiera de los edificios propuestos, sino que se buscaba la captación de nuevos pobladores y la recuperación del proceso textil que se ha perdido en la ciudad durante los últimos años.

² <https://www.driehauscompetition.com/emplazamientos/bejar/>

³ <https://www.driehauscompetition.com/project/primer-premio-bejar/>

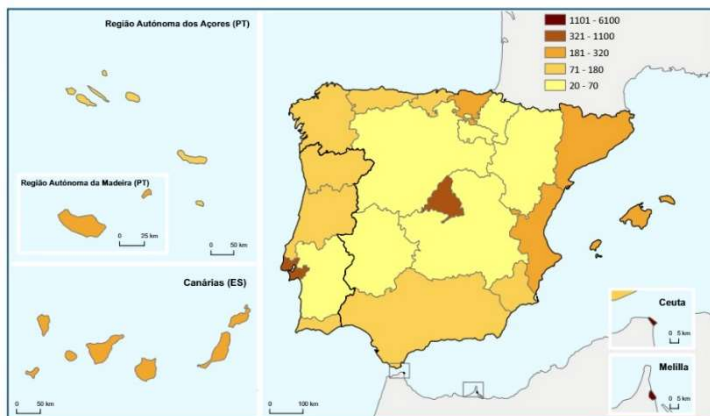
ANÁLISIS

GENERAL. Antecedentes, la despoblación en el último siglo, imagen del medio rural, un país de ciudades. (Situación)

Históricamente la dinámica a escala global es que la población tienda a desplazarse hacia ciudades cada vez de mayor tamaño. En la actualidad, un 55% de la población mundial vive en zonas urbanas, proporción que llegará al 68% en 2050, según la Revisión 2018 de las Perspectivas Mundiales de Urbanización que realizó la División de Población del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la ONU (DESA). En el caso del continente europeo, en la actualidad un 74% de la población vive en zonas urbanas.

Este proceso tiene su momento más visible en la Revolución Industrial y no ha perdido fuerza, sino que la dinámica del sistema capitalista a través de la concentración tanto de servicios como de empleos en las ciudades en detrimento de los pueblos lo ha reforzado. En el caso de España, así como en Portugal, Madrid y Barcelona, en el caso español; y Lisboa y Oporto, en el caso luso, han funcionado como polos de absorción de población, servicios, inversión... Aunque no son las únicas áreas urbanas que han absorbido la población del entorno: Bilbao, Málaga, Sevilla, Valencia, Zaragoza, Valladolid... También son ejemplos.⁴

En la primera etapa del éxodo rural se produjo una migración de los pequeños pueblos a los municipios de cierta entidad de su entorno: cabeceras comarcales, capitales provinciales... Pero el proceso actualmente afecta a estas dos también. Por ello cabe plantearse cuál es la consideración de “urbano” y si existe una limitación en el tamaño de las ciudades para posibilitar su funcionamiento, así como las similitudes y diferencias administrativas que se puedan establecer según el tamaño de las mismas para favorecer su gestión y desarrollo sostenible. En el caso de las áreas interiores de la Península: Extremadura, León, Castilla, La-Mancha y Aragón estos efectos son muy notorios. Llegando en la denominada “zona cero de la despoblación” a densidades de menos de 2hab/km².



2. Densidad de población 2016 (hab/km²)

La densidad de población es sin duda, un valor que podemos utilizar para medir los efectos demográficos sobre el territorio, pero no puede ser determinante dado que no existe una densidad de población óptima equiparable a todos los territorios. Sino que según las características de los diferentes lugares se podrán considerar densidades de población más o menos saludables y eficientes según la casuística.

Este proceso ha provocado dos escenarios diferentes y contrarios: las ciudades abarrotadas incapaces de adaptarse a las necesidades de un número de usuarios que crece de forma exponencial y la despoblación de las zonas rurales que hace que en algunos casos ni siquiera los servicios más básicos lleguen a ellos. En el caso de las ciudades el problema es el tiempo de adaptación pese a que existen inversiones, lo contrario ocurre en el medio rural.

⁴ Taibo, C. (2021). *Iberia vaciada: Despoblación, decrecimiento, colapso* (Mayor no 810) (Primera ed.). Los Libros de La Catarata.

CENTRALISMO, CONSTRUCCIÓN Y TURISMO (Finales siglo XIX y siglo XX)

LA CONSTRUCCIÓN DEL MODELO CENTRALISTA

Carlos Taibo, en su libro “La iberia vaciada” menciona el **centralismo** como una de las causas de la despoblación.

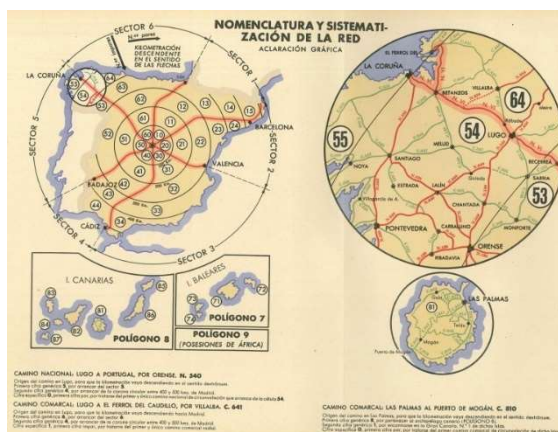
“...muchos de los problemas que se revelan en la Iberia vaciada remiten a la existencia de dos grandes núcleos de población, Madrid y Lisboa, que han operado como aspiradores de gentes y de riquezas, desgranando buena parte del territorio de los Estados respectivos.”⁵

El mismo autor, encuentra diferencias a la hora de establecer similitudes entre los casos de Portugal y España debido a las diferencias administrativas y los límites marcados por estas. Que en determinados casos obedecen más a intereses económicos que funcionales.

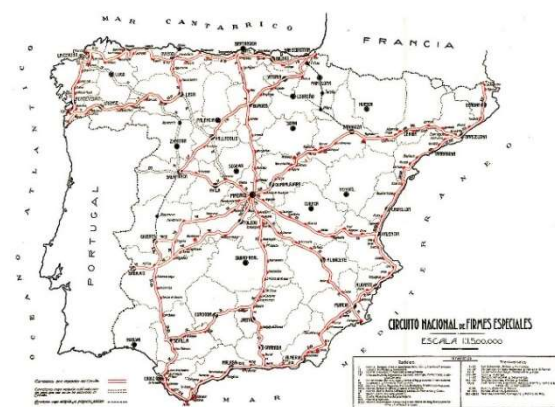
Es el caso de Castilla y León. Taibo, en sus primeras páginas mientras habla de la despoblación en España sentencia:

“La despoblación de la segunda mitad del siglo XX en el ámbito rural se reveló en el norte -Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco-, en el centro -las dos Castillas, La Rioja, Aragón, Extremadura, Madrid y la provincia de Lérida- y en Andalucía...”⁶ (Taibo, 2021)

Con estas palabras se unifican dos regiones (o tres si consideremos León y Castilla por separado), bajo el término “las dos castillas”. Con lo que se están obviando las diferencias culturales, sociales y funcionales que existen en ellos. Sin embargo, sí que se establece una diferencia con Madrid, que históricamente perteneció a ese territorio denominado como “las dos Castillas”. Lo que indica un trato diferenciador entre unos territorios con prevalencia de municipios rurales frente a una comunidad preminentemente urbana, que además ha sido la cual ha absorbido parte de los servicios de interés nacional, así como punto vertebrador de un sistema de infraestructuras centralista.



3. Circuito Nacional de Firmas Especiales
FUENTE: noticias.coches.com



4. Plan Peña 1939 FUENTE: noticias.coches.com

Este sistema de carreteras y trenes viene implantándose en España desde hace más de un siglo. A principios del siglo XX, se comienza con el asfaltado de las carreteras del país y posteriormente, durante la dictadura de Primo de Rivera se desarrolla y aprueba el Circuito Nacional de Firmas Especiales (CNFE) mediante Real Decreto Ley de 9 de febrero de 1925. Este plan que abarcaba un total de 14 recorridos nos muestra como cambiaría el modelo económico español enfocándose al turismo, especialmente de sol y playa, así como se comienza a construir

⁵ Ibid.

⁶ Ibid.

un sistema de infraestructuras centrado en Madrid. Tras la Guerra, en el año 1939 surgen nuevas iniciativas con el Plan General de Carreteras (Plan Peña), que de nuevo replica el sistema radial, estableciendo seis tramos que parten de la Puerta del Sol (Km0). Durante la dictadura Franquista y en el periodo democrático los modelos continúan sin grandes modificaciones hasta el cambio de siglo.

Entrado el siglo XXI, en el año 2005 se aprueba el Plan Estratégico de infraestructuras y transporte (PEIT), en el que se atisba una cierta transformación del modelo hacia un sistema en malla, aunque aún con grandes desigualdades en algunas franjas del país.

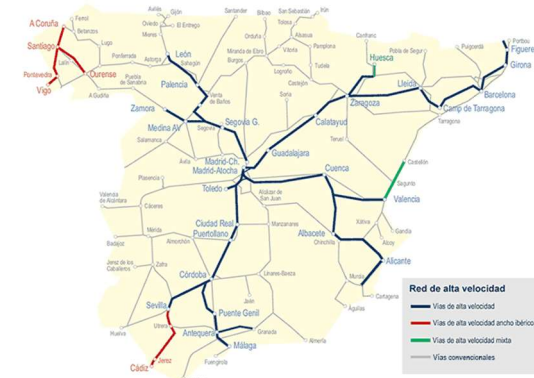
Ocurre lo mismo con el ferrocarril, uno de los momentos más dramáticos para este medio de transporte en España fue el “cerrojazo” de 1985 en el que se cerraron un gran número de vías, quedando otras relegadas a la decisión de las comunidades autónomas siendo clausuradas posteriormente algunas de ellas. Este problema se hace aún mayor con la llegada del AVE a nuestro país, ya que al introducir este medio de transporte no son solo los municipios rurales los que pierden vertebración y con ello posibilidades de desarrollo, sino que algunas capitales de provincia comienzan a sufrir esta descompensación. La construcción de muchas de estas líneas de alta velocidad, empezando por la primera que conectó Madrid-Sevilla en el año 1992 y fue inaugurada con motivo de la Exposición Universal que se celebraba en la capital hispalense, vuelven a mostrar un modelo económico basado en el turismo y alejado de la industria.

Este abandono de la industria se ve también reflejado en la desaparición del transporte de mercancías por tren, situación muy diferente a la de otros países de Europa.

Si observamos los trazados de los principales corredores de medio y largo recorrido⁷, vemos como vuelve a repetirse el modelo centralista. Lo que podría ser causa de la despoblación del oeste español.



5.Red de Gran Capacidad (2010)
FUENTE: noticias.coches.com



6.Red de Alta Velocidad (2021) FUENTE: Adif



Fuente: elaboración propia con datos de los operadores.
7. Principales corredores de medio y largo recorrido (t.km netas) FUENTE: blog.cnmc.es

⁷ El transporte de mercancías por ferrocarril se estanca: menos actividad a pesar del aumento de las toneladas transportadas. Blog de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia <https://blog.cnmc.es/2019/01/16/el-transporte-de-mercancias-por-ferrocarril-se-estanca-menos-actividad-a- pesar-del-aumento-de-las-toneladas-transportadas/#>

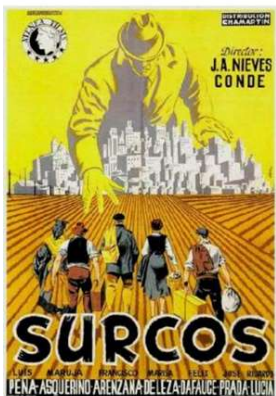
EL DESARROLLISMO: EL COMIENZO DEL BOOM INMOBILIARIO Y LA PRECARIZACIÓN LABORAL

Sergio del Molino, relata en su libro “La España vaciada” el proceso de despoblación que ha sufrido gran parte del territorio español, y **la imagen que se ha mostrado del campo desde las ciudades**. Denostado este por las primeras y considerado después un “parque temático” en el que **el turismo se ha convertido, por parte de las administraciones a los diferentes niveles, en el “salvador” de este territorio**. Medida, que años después de iniciarse demuestra, no solo sus nulos resultados, sino un efecto negativo que ha propiciado continuar con este proceso, extendiéndose más allá de los pequeños núcleos rurales. Llegando a las cabeceras comarcales y las capitales de provincia del interior, que fueron focos de recepción demográfica en los años de la Revolución Industrial.



“Surcos no era la España que Franco quería contar: era intolerable porque afirmaba que la gente del campo, los habitantes de la España Vacía, estaban sufriendo más que otros la miseria. Forzados a hacinarse en un Madrid sucio y oscuro, abandonando sus terrones sin labrar y sus casas sin luz ni agua corriente, malvendiéndolos por el coste de los billetes de tren y un par de salarios para sobrevivir unas pocas semanas en la capital. Millones de españoles sufrían eso. Las periferias de las grandes ciudades, sobre todo de Madrid, Barcelona y Bilbao, se llenaban de familias de aldeanos que parecían fugitivos. Tras ellos, tierra quemada. ¿Por qué era tan intolerable para el régimen ese relato?”⁸

Sergio del Molino se plantea el por qué la película no fue censurada debido a la temática y el reflejo que hacía de la sociedad del momento. A través de la cartelera, podemos hacernos una idea sobre el filme dirigido por José Antonio Nueves Conde en 1951.



8. Carteles de la película “Surcos” (1951) FUENTE: Filmaffinity

En los carteles de la película se refleja de forma clara cómo las personas que aparecen en él se enfrentan a un cambio del campo a la ciudad. Supuestamente un cambio en busca de una oportunidad de vida mejor. Pero en ambos casos, aparece en contraposición la silueta de un hombre con traje y corbata en actitud bastante desafiante representando un modelo económico en el que se cambian las labores tradicionales por un sistema bajo el control de un jefe. Además, en el cartel superior se puede apreciar un cambio en el modelo de movilidad. En él, se ve una furgoneta que avanza a gran velocidad. Se puede presumir que, huyendo del campo en busca de nuevo, del empleo que pueda ofrecer la silueta que aparece tras ella.

Se muestran aquí los efectos del desarrollismo que comenzaría en esos años postergándose en las dos décadas siguientes. Años durante los que se propició un incremento en la construcción de viviendas, hoteles e infraestructuras en las ciudades, esto supuso que unido al trabajo ya existente en estas áreas se produjera un crecimiento aún mayor y con ello el desplazamiento de grandes masas de trabajadores que no querían cualificación.



9. Desarrollismo años 60 FUENTE: docplayer

⁸ DEL MOLINO, Sergio. (2019). *La España vacía: Viaje por un país que nunca fue*. (Cuarta ed. / Decimocuarta reimpresión). Turner Noema.

Además de los efectos sociales, este proceso tuvo un efecto sobre las ciudades. Al producirse un incremento de la población se requiere la construcción de nuevos barrios y es en estos momentos cuando se crea el concepto de clase media. Esta clase media irá cambiando sus hábitos de residencia incrementando el grado de individualismo, lo que lleva a un tipo de ciudad dispersa en la que se replican modelos urbanos acordes al “sueño americano”⁹. (López, 2021). Esta forma de urbanizar el territorio, que se presenta en ocasiones de forma utópica, supone un gran consumo de recursos. En el mejor de los casos, si se implementará un sistema de transporte público sería deficiente en cuanto a número de pasajeros y coste de mantenimiento debido a las bajas densidades de población de estas áreas y en el peor, y más habitual, se recurre a la utilización de vehículos privados, lo que unido a la ubicación del empleo respecto la residencia supone un gran número de desplazamientos y la congestión de las áreas que deben recibir a estos. ¿Por qué hay quienes quieren vivir en una especie de “pueblo” junto a las grandes ciudades mientras los pueblos se vacían?

La diferencia entre el medio rural y las urbanizaciones periféricas a las ciudades es que en el primero se produce una mezcla de usos que facilita la reducción de desplazamientos al posibilitar que el lugar de residencia y de trabajo estén cerca. Esto, unido a la accesibilidad a los servicios permitiría un alto nivel de calidad de vida. Si bien es cierto, que el modelo centralista anteriormente mencionado ha desplazado los servicios hacia las capitales dificultando el acceso de muchas personas a estos.

La justificación utilizada para centralizar los diferentes servicios en un único punto ha sido de manera repetida una supuesta mayor eficiencia y una degradación de los servicios públicos, el Estado y las diferentes administraciones han seguido muchas veces criterios similares a los que utilizan las empresas multinacionales. Y es que desde que se iniciara el éxodo rural con la Revolución Industrial se ha producido progresivamente la precarización de muchos empleos debido a que no ha sido tanto una “Revolución Industrial” como una “Capitalización de los medios”. Todas las profesiones han sido sumidas en una gracia de empresas multinacionales que han limitado la diversidad. La producción actual, acompañada de campañas de marketing y publicidad, se basa en: el alto consumo, ir la moda, y un bajo precio. Extensible desde el textil, hasta los alimentos. (Aunque con estos últimos, una buena campaña de: “Ha llegado el verano a su frutería de barrio”. No estaría mal y fomentar así el consumo de productos de temporada) A esto le sumamos los hábitos de consumo, muchas veces, sino siempre, ligados a las necesidades (o necesidad generada en base al miedo) de empleo. En definitiva, de conseguir medios para la supervivencia.

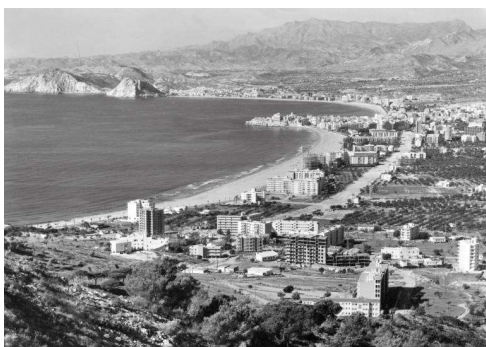
Pues bien, en esta “Revolución Industrial”, que hoy continúa con los “riders”, las “kellys”, u otros sectores laborales surgidos de las nuevas necesidades de la sociedad sedentaria que se está generando. Con gran colaboración y culpa, del crecimiento de las ciudades y el “estilo de vida urbano”.

Surge el horizonte 2030. Un proyecto utópico de un mundo más verde y sostenible de cara a 2030. Pero utópico, no quiere decir imposible, y es por ello que la sociedad debe movilizarse, hablar y exponer sus propuestas para que estos 17 ODS sean una realidad.

Aquí, el “medio rural” (ya terminaremos de definir como entender y definir este término) tiene mucho que decir.

⁹ LÓPEZ, Jorge Dioni. (2021). *La España de las piscinas*. (Primera edición). ARPA

TURISMO: Sol y playa, turismo rural y turismo urbano



10. Benidorm años 60 FUENTE: EFE

El turismo ha sido uno de los grandes influyentes en la precarización laboral y, sin embargo, las administraciones solo han favorecido su desarrollo. Esto no quiere decir que los viajes no sean satisfactorios y positivos para el desarrollo social, sino todo lo contrario. Pero deberán pensarse los cambios necesarios para que la repercusión sobre los municipios y sus habitantes sean positivos.

En el anteriormente mencionado Circuito Nacional de Firmes Especiales se puede ver como el Estado ha favorecido este modelo. Además de la priorización de las carreteras costeras y el sistema radial. En el preámbulo del real decreto podemos leer:

“El alto interés de fomentar el turismo, enalteciendo las bellezas naturales y la riqueza artística de España, proporcionando para ello los medios fáciles y gratos de simultanear la seguridad de la circulación ante una esmerada conservación de las carreteras, con la grata impresión que supone abandonar la lucha secular con los baches y con el polvo”.



11. Parador de Gredos. Fue el primer parador inaugurado de la red en el año 1928 FUENTE: Paradores

En esta época, concretamente en 1928 se crea “Paradores”, que gestionará una serie de hoteles ubicados en bienes patrimoniales. En los años 50 el turismo llega a rango ministerial y posteriormente en los años 60 se producirá el *boom* turístico. Especialmente en los destinos de sol y playa.



12. Exposición universal de Sevilla 92. En la imagen el monorraíl elevado pasa por delante de la esfera símbolo de la EXPO 92 FUENTE: El País

Llegado el fin de siglo, superado el máximo momento del desarrollismo y juntando los dos ingredientes fetiches de la administración en España: Construcción y turismo. Llegamos a un nuevo impulso del turismo de masas en las ciudades con la celebración de grandes eventos y la construcción de contenedores culturales que, al igual que en la Edad Media ocurriera con las catedrales, se convertirán en símbolos de las ciudades y que estas a su vez, se convertirán en una marca. Esto ha llevado a

que en los últimos años muchas de estas ciudades se hayan mercantilizado hasta tal punto que se ha provocado la expulsión de vecinos y vecinas de algunos barrios icónicos. Lo que, unido a la idea generada en los años previos de que en las ciudades “es más fácil conseguir empleo” ha hecho que se incremente la demanda de vivienda y con ello se haya producido un incremento en los precios de los inmuebles, primero en el de venta y actualmente en el de alquiler, donde hay que sumarle la aparición de plataformas que han favorecido que muchos pisos se destinen al turismo por encima de la necesidad de alojamiento básica.

Por su parte, muchos pueblos han sido convertidos en parques temáticos en los que, de igual modo que ha ocurrido en los barrios más icónicos de las ciudades, se ha producido un cambio en el tipo de negocios que allí se instalaban. Este hecho en el medio rural, aunque en principio parezca positivo, puede suponer un problema, ya que en determinados lugares han desaparecido comercios esenciales que no han sido suplidos por las multinacionales que prefieren instalarse en las ciudades. De nuevo, más empleo y más consumo en las ciudades y más difícil acceso a los servicios desde el medio rural, lo que puede determinar la elección del lugar de residencia.

INICIO DE SIGLO (Siglo XXI)

CRISIS ECONÓMICA DE 2008: Corrupción política, crisis inmobiliaria y políticas de austeridad

Entrado el siglo XXI, debido en parte a los excesos cometidos con anterioridad y a una economía más globalizada y controlada por grandes oligopolios se produce, en el año 2008, una gran crisis económica a nivel global. Esta provoca que la situación de muchas familias se vuelva más vulnerable lo que acaba traduciéndose en un incremento de las movilizaciones sociales tras los sucesivos recortes en servicios públicos justificados por una reducción del gasto mientras se incrementaban los casos de corrupción y los vínculos entre los políticos y las principales empresas. Durante este periodo se produce un pequeño cambio en la dinámica poblacional, se entiende que justificado por el aumento del precio de la vivienda en las ciudades lo que provoca desplazamientos a núcleos rurales cercanos a estas.



13. Vista área de la Puerta del Sol durante las concentraciones del 15M
FUENTE: El Español

En España se produce un cambio histórico a partir del 15 de mayo de 2011, en el llamado 15M, cuando la sociedad salió en masa a las calles y plazas del país. Llegando en Madrid (de nuevo la Puerta del Sol como centro de representación social) a producirse una acampada que se prolongaría durante días. A partir de este momento, se produce un cambio político que acababa con el sistema bipartidista que

se había prolongado durante todo el periodo democrático. En este nuevo escenario político surgen varias opciones políticas, las que se orientan hacia postulados neoliberales, las que se posicionan hacia discursos más sociales. El momento de mayor cambio se ve en las elecciones municipales, al llegar al poder partidos de corte municipalista y ecologista¹⁰, con el propósito de cambiar el modelo productivo de los últimos años y efectuar transformaciones urbanas que sirvan para reducir los efectos del cambio climático. En contraposición a estos nuevos ideales, teniendo en cuenta también el incremento del independentismo en Cataluña en los últimos años y el referéndum de autodeterminación del 1 de octubre de 2018. Se ha producido un auge de la Extrema derecha y de los discursos populistas, esto se entiende por la necesidad de defender

¹⁰ Montaner, Josep María, & Muxi, Zaida (2017). *Arquitectura y política. Ensayos para mundos alternativos* (Primera edición / Séptima tirada ed.). Editorial Gustavo Gili.
Montaner, Josep María, & Muxi, Zaida (2020). *Política y arquitectura: Por un urbanismo de lo común y ecofeminista* (Primera ed.). Editorial GG.

los intereses económicos de unos pocos que no quieren perder los privilegios que disponen. Además, con el surgimiento de estos grupos se ha producido un aumento de los discursos nacionalistas y la construcción de imágenes enfrentadas a través de las ciudades. En este caso desde el 1-O se comenzó una batalla encarnada entre Madrid y Barcelona, mostrando una imagen de que Madrid es España y Barcelona Cataluña, reflejo del modelo centralista y urbano implantado en nuestro país y que ha conllevado la pérdida de parte del sector primario al precarizarlo y ocultar la imagen real de este.

ÚLTIMOS AÑOS: burbuja del alquiler, España Vacuada, COVID-19 y guerra en Ucrania

Superada la crisis inmobiliaria, este mercado ha sido de nuevo objeto de especulación. En este caso, grandes fondos extranjeros y plataformas de alquiler vacacional han provocado una subida elevada de los precios del alquiler, así como la expulsión de los vecinos de sus barrios tradicionales para dar cabida a los turistas. Lo que ha tenido consecuencias también sobre el tejido comercial de los centros de las principales ciudades que han visto como se destruía el comercio tradicional en aras de negocios dedicados al consumo turístico: hostelería, tiendas de recuerdos... Este proceso ha venido a denominarse gentrificación, aunque no se da de forma exclusiva por el turismo: la aglomeración de estudiantes en torno a los campus universitarios es otro ejemplo en el que, debido a la continuada existencia de potenciales inquilinos, se ha precarizado la vivienda e incrementado los precios en estas áreas.¹¹

A la ya complicada situación para muchas familias debido a las altas tasas de desempleo y el



14. Via Laietana, Barcelona (España) FOTO: CordonPress FUENTE: National Geographic

precio de la vivienda. En 2019 el mundo se paraliza por la crisis provocada por la COVID-19 que supuso un confinamiento generalizado en todos los países, así como el parón de la economía. Lo que ha servido para plantear nuevas ideas y nuevas oportunidades. En primer lugar, el hecho de vivir un periodo de confinamiento ha llevado a que algunas personas se planteen el lugar en el que quieren vivir: más espacioso, cerca de la naturaleza, con patio... En segundo lugar, la crisis sanitaria ha visibilizado la

necesidad de un nuevo modelo productivo no basado exclusivamente en el turismo, que en una situación como la actual lleva al bloqueo de la economía. En tercer lugar, los Fondos Next-Generation, para hacer frente a la situación provocada por la pandemia, la Unión Europea ha planteado una gran implementación de fondos para transformar la sociedad y contribuir a su vez al cumplimiento de la agenda 2030.

Tras la situación vivida cabe plantearse como usuarios si vivimos o sobrevivimos en el sistema actual. En él, basamos nuestra fuente de ocio fundamental en el consumo. Lo hemos visto de forma muy clara en los momentos en que nos limitan este consumo. Así como en el uso que hacemos de las zonas comerciales de las ciudades, que privadas de residentes, una vez se

¹¹ Sequera Fernández, J. (2020). Gentrificación. Capitalismo cool, turismo y control del espacio urbano (Primera ed.). Los Libros de la Catarata.

cierran los comercios estas áreas quedan desiertas, con las consiguientes consecuencias en cuanto a seguridad se dan en ellas¹².

De forma paralela a la situación de las familias que viven en las ciudades y no pueden acceder a la vivienda por el excesivo precio de este bien esencial, garantizado teóricamente en la Constitución Española. En el medio rural, las casas se vacían y en muchos casos, estos inmuebles entran en estado de ruina. Produciéndose un envejecimiento de la población e imposibilitando un relevo generacional en muchas profesiones, dado que los más jóvenes se desplazan, en muchos casos, a estudiar fuera de sus lugares de origen. No pudiendo retornar al no existir puestos de trabajo especializados. Y, aquellos, irremediablemente vinculados con el campo presentan unas duras condiciones laborales y una alta temporalidad. En este contexto, se fragua el movimiento de la España Vacía, que tiene su primer momento de mayor visibilidad en la manifestación convocada por las múltiples plataformas que lo conforman, el 31 de marzo de 2019. A la vez, se promovió el “Modelo de desarrollo de la España Vacía”, un compendio de 101 medidas encaminadas a redistribuir la población y los servicios de forma equitativa en el territorio del Estado Español. Las consecuencias posteriores de mayor relevancia han sido la entrada de “Teruel Existe”, un partido de carácter provincial que consiguió colarse en el gobierno estatal en las últimas elecciones; la entrada de “Soria YA” en las Cortes de Castilla y León; y, la creación del Ministerio frente el reto demográfico.

De lo anteriormente expuesto, unido al cambio climático, se puede entender la situación vivida en el verano de 2022 en España, en el que las altas temperaturas, la falta de mantenimiento de los montes y la precariedad de los bomberos forestales, así como una inexistente política preventiva ha dejado uno de los peores veranos en incendios en España. Teniendo en cuenta, los acaecidos hasta julio han ardido ya 70.000 hectáreas según el diario público.es¹³

En el ámbito internacional, una nueva crisis global causada por las tensiones entre la OTAN y Rusia, por la guerra en Ucrania. En la que, las sanciones impuestas han supuesto un encarecimiento en el precio de determinados productos procedentes de Rusia, especialmente en cuanto a recursos energéticos se refiere, y, por tanto, una inflación generalizada en los precios. En la guerra de nuevo, volvemos a ver como las ciudades vuelven a convertirse en objetivos prioritarios, tanto por su simbolismo¹⁴, como por ser allí donde se concentra la mayor cantidad de recursos de los países y de instituciones.

¹² Jacobs, J. & Abad, A. (2013) *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Tercera Ed) Capitan Swing

¹³ <https://www.publico.es/sociedad/directo-muertos-15-heridos-y-32-municipios-evacuados-fuegos-zamora.html>

¹⁴ Deyan, S (Traducción de Ferrer Marrades, I.) (2007) *La arquitectura del poder*. Ariel S.A.

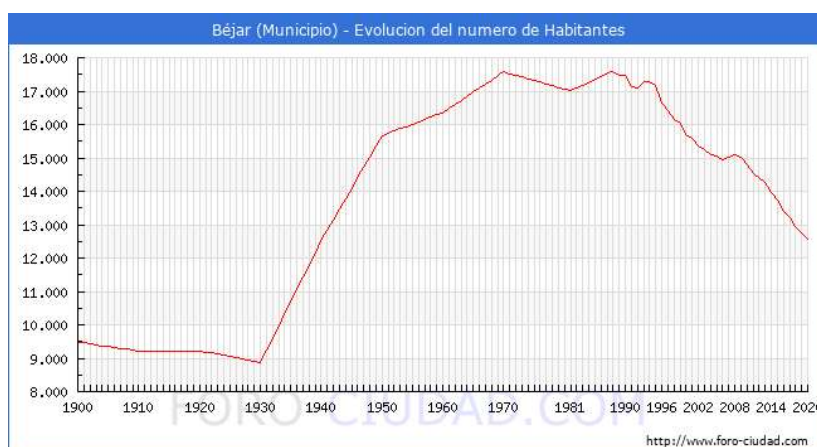
BÉJAR. Movilidad sostenible, ciudad compacta, arquitectura bioclimática (Objeto)



15. Vista parcial de Béjar. En primer plano la zona del centro moderno de la ciudad y al fondo el monte del Castañar. Elaboración propia

Béjar se encuentra situado en una zona montañosa, a los pies de la sierra homónima. La parte más antigua se sitúa entre dos valles. El situado al norte con grandes desniveles y el situado al sur de menor pendiente, lo que ha producido un desarrollo longitudinal del municipio en dirección oeste-este. El término municipal, que abarca una extensión de 45.74Km², está formado por Béjar, Palomares, Valdesangil y Fuentebuena. Los dos primeros prácticamente unidos en la actualidad. Sin embargo, Valdesangil y Fuentebuena se encuentran separados del núcleo mayor, que alberga los servicios. Además, en los últimos años se han producido crecimientos dispersos con una clara zonificación que puede haber sido causa de algunos de los problemas que hoy en día acarrea la localidad, especialmente en lo relacionado a la movilidad.

DEMOGRAFÍA



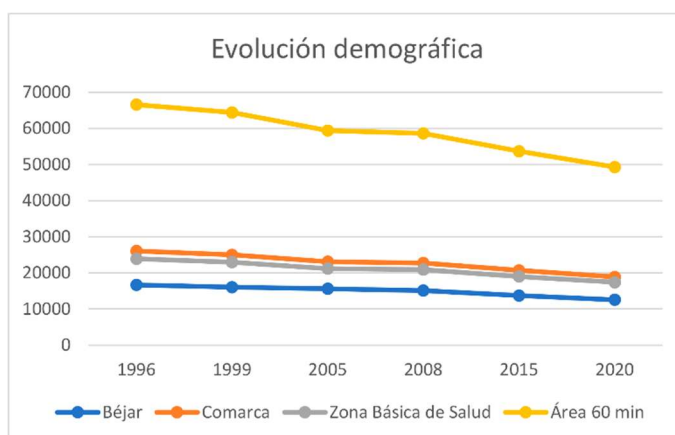
16. Evolución del número de habitantes 1900-2020 FUENTE: foro-ciudad.com

Béjar se ha caracterizado durante siglos por un gran desarrollo de la industria textil, esta tuvo un importante impulso gracias a los duques que desde el siglo XIII fueron potenciándola con la instalación de infraestructuras para la producción y también, con la llegada de los maestros flamencos para que enseñaran a los locales nuevas técnicas para mejorar la calidad

de los productos. De este germen, durante los siglos XIX y XX, se produjo un auge aún mayor, y las fábricas comenzaron a instalarse junto a la ribera del Cuerpo de Hombre, aprovechando las

aguas de este en la producción de los paños, que ganarían una gran fama internacional debido a su calidad. Sin embargo, la liberalización del sector desplazó gran parte de la producción a países asiáticos, entrando esta en declive, a lo que cabría unirle otras causas como la falta de diversidad, habiendo dedicado gran parte de la industria a la producción de trajes para el ejército, o la supresión del ferrocarril que conectaba el oeste peninsular.

Centrándonos en las últimas décadas, según los datos de la revisión del padrón municipal a 1 de enero de 2020 (INE), Béjar cuenta con una población de 6.629 mujeres y 5.930 hombres, que en total suman 12.559. Lo que teniendo en cuenta la extensión del término municipal nos indica una densidad de población igual a 275 hab/km². Si tomamos los datos del año siguiente, 2021, vemos que el censo se establece en 12.269, con una pérdida de 290 habitantes. Dinámica que lleva establecida en Béjar desde los años 80, al igual que en el resto de territorios que, han venido a denominarse gracias al movimiento vecinal, como la España Vacía.



17. Gráfico evolución demográfica. FUENTE: INE. Revisión del padrón municipal a 1 de enero. Elaboración propia

Desde el declive de la industria textil, los últimos cuarenta años las cifras poblacionales de Béjar y comarca son preocupantes al producirse una gran pérdida de habitantes, así como un envejecimiento de la población lo que provoca ciertos desequilibrios y al carecer de un número de usuarios variados, especialmente en ciertas edades en las que se demandan un mayor número de servicios y comercios, hace que estos desaparezcan y con ello se produzca a su vez la desaparición de nuevos empleos.

| | 1996 | 1999 | 2005 | 2008 | 2015 | 2020 |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Béjar | 16662 | 16025 | 15603 | 15110 | 13724 | 12559 |
| Comarca | 26057 | 25011 | 23095 | 22769 | 20691 | 18897 |
| Zona Básica de Salud | 23903 | 22976 | 21218 | 20930 | 19040 | 17414 |
| Área 60 min | 66602 | 64395 | 59437 | 58611 | 53712 | 49316 |

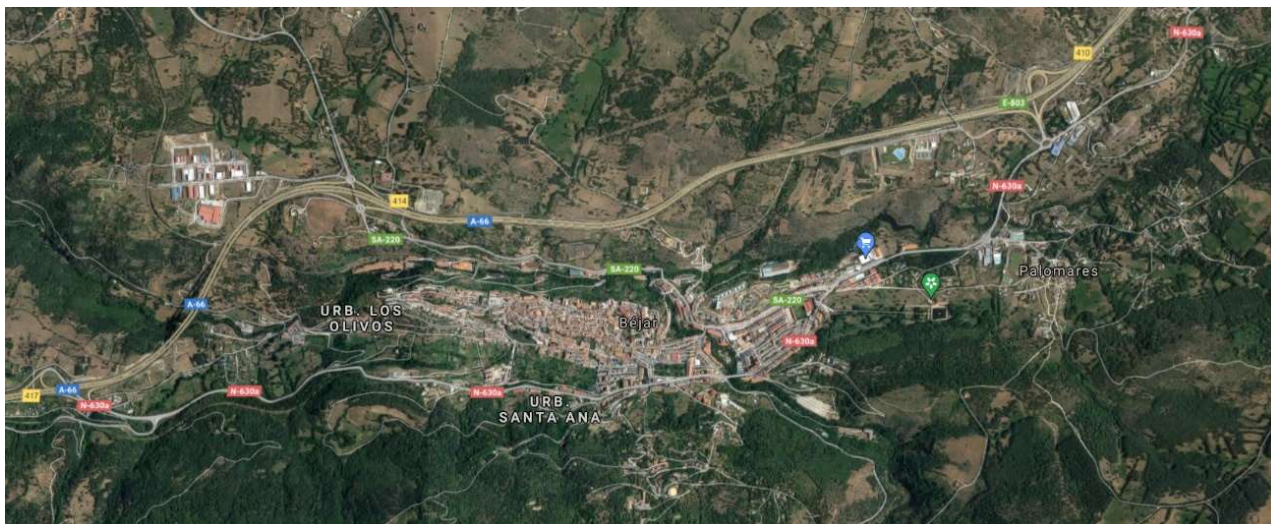
18. Tabla evolución demográfica. FUENTE: INE. Revisión del padrón municipal a 1 de enero. Elaboración propia

La situación se prolonga durante varias décadas lo que ha conllevado a una sensación social de desgana y desapego por la tierra. Hecho que contribuye a que aquellos jóvenes que se van para estudiar fuera no vuelvan y ni siquiera se lo planteen. Y que aquellos, que aún residen en la ciudad, actúen con cierta resignación ante la situación.

MOVILIDAD

Béjar se encuentra situada en la zona fronteriza entre Extremadura y Castilla y León, dentro de la Ruta de la Plata que vertebra el país de norte a sur por el oeste. Además, en sentido perpendicular de este a oeste se encuentra entre Portugal y Madrid.

El municipio se asienta sobre un promontorio granítico entre dos valles, lo que ha propiciado un crecimiento longitudinal del mismo en torno al cual se han generado unos ejes que vertebran la localidad. La parte ubicada en el oeste se corresponde con la parte fundacional de la ciudad, la más antigua. En la que encontramos unos ejes de este a oeste con poca pendiente cruzados por calles de mayor estrechez y menor longitud de gran inclinación. Esto provoca ciertos problemas de accesibilidad en numerosos puntos de la ciudad lo que unido a otros factores que se detallarán a continuación puede haber contribuido al abandono de ciertas zonas de la ciudad por los habitantes. La parte ubicada al este, corresponde con el crecimiento urbano que sufrió la ciudad a raíz del auge industrial en el siglo XX. Aquí, el terreno pierde pendiente, y dado que se trata de un desarrollo urbano posterior, presenta mejoras en temas de accesibilidad.



19. Vista aérea de Béjar FUENTE: Google Maps

MOVILIDAD EXTERIOR (Autovía, carreteras provinciales y comarcales. El ferrocarril)

a) Carreteras¹⁵

Con el Plan Peña de 1939 se aprueba el trazado de la CN-630, que, a su paso por Béjar, atravesaría el municipio por el sur, lo que facilitó el desarrollo longitudinal del mismo. Posteriormente, debido al gran número de accidentes, con el IV Plan de desarrollo (1976-79), se construye la variante de la N-630, exterior al municipio, y en este caso por la parte norte. Que pasará a convertirse, desde el año 2009¹⁶, en la actual A-66. Este hecho ha tenido consecuencias en los posteriores desarrollos urbanos de Béjar como el Polígono Industrial o las instalaciones deportivas de La Cerrallana. A lo que hay que sumarle, el alejamiento entre el principal eje de conexión exterior y el municipio.

Otras carreteras de relevancia son: la que conecta con Ciudad Rodrigo hacia el oeste y enlazaría aquí con la autovía hacia Portugal y la conexión con Ávila y Madrid, eje principal hacia el este.

¹⁵ <http://documentosdebejar.blogspot.com/2011/12/carreteras-bejaranas-12.html>

¹⁶ <https://bejar.biz/impulso-importante-autovia-plata-a66>



20. Sistema general de comunicaciones. Esquema 2022. Elaboración propia

b) Ferrocarril

En 1985 se produjo en España el cierre de numerosas vías de ferrocarril. El gobierno central y los gobiernos autonómicos justificando una falta de eficiencia en dichas líneas procedieron al cierre. En el caso del oeste peninsular la mayor afección la sufrió el Ferrocarril de la Plata, un corredor completo antes del cierre que dejó en servicio únicamente algunos tramos, cambiando un modelo de infraestructuras en malla por un modelo centralista a nivel nacional y autonómico.

Esto puede haber supuesto una de las causas para un menor desarrollo del tejido industrial en estos territorios, y en especial, en el caso de Béjar unido a la liberalización de los mercados y el desplazamiento de la industria hacia países donde los costes de producción y los salarios de los trabajadores eran menores.



En la actualidad, diferentes asociaciones, movimientos vecinales y, en los últimos tiempos, cámaras de comercio y ayuntamientos de los municipios afectados, se encuentran reclamando al gobierno la reapertura de este corredor ferroviario para pasajeros y mercancías, mediante unos trenes de larga distancia y altas prestaciones. Rechazando de manera frontal la posible implantación de un modelo de alta velocidad, al entender que este tipo de trenes deja fuera de su trazado al medio rural e imposibilita el transporte por mercancías.

La estación de Béjar, hoy transformada en centro de ocio y albergue junto a la vía verde que recorre este trazado desde Casas del Monte y Navalmoral y que, continuando con el desmantelamiento de esta infraestructura, pretende prolongarse hasta Plasencia. Se ubica en la N630a, al sur del municipio y bastante aislada de este.

c) Estación de autobuses

Béjar dispone de una estación de autobuses ubicada en pleno centro de la ciudad, junto a la ETSII y el parque municipal de la Corredera. Esta se encuentra en la carretera de Salamanca (Antigua N-630). Una buena ubicación tanto para el municipio, como en la facilidad de acceso de los autobuses, que sin desviarse del vial principal pueden realizar el acceso a la misma.

En Béjar, en la actualidad, operan las siguientes compañías y los trayectos:

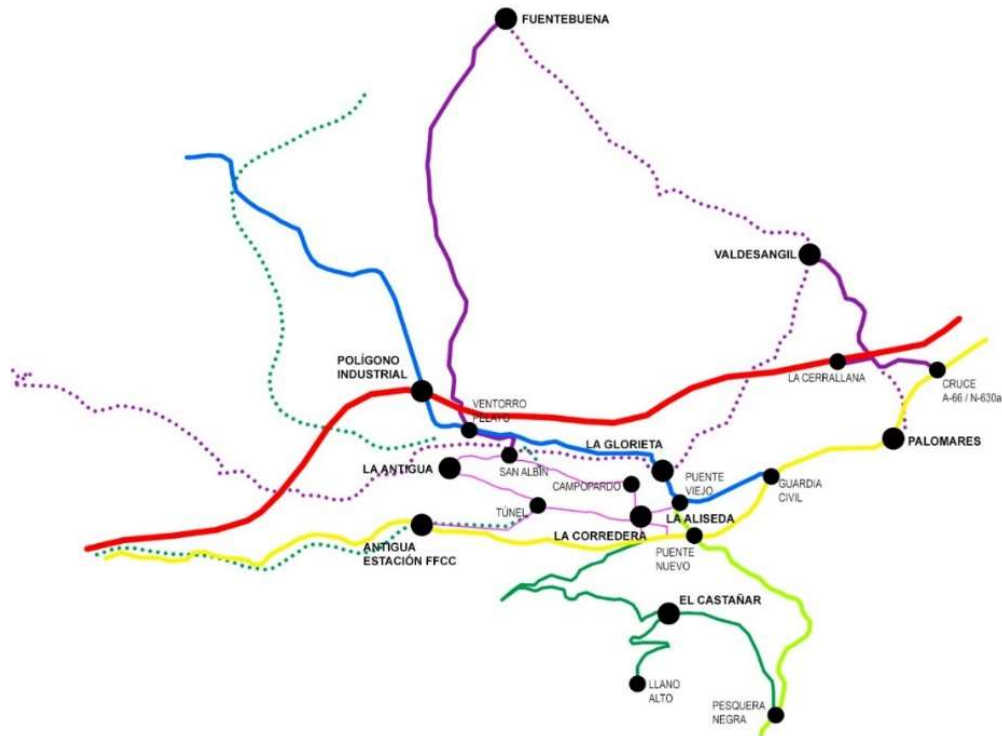
- MOGA: Cubriendo el servicio entre Béjar y Salamanca. Con paradas, según los horarios, únicamente en Guijuelo o en todas las localidades entre los destinos de salida y llegada.
- MONBUS: Trayecto entre Aldeanueva del Camino y Madrid.
- CEVESA: Trayecto entre Aldeanueva del Camino y Madrid.
- ALSA: Trayectos entre Sevilla y Gijón. Valladolid, Bilbao...

La estación sufre un grave problema en lo que a información se refiere. No existiendo en la actualidad ningún sitio desde el cual poder consultar los servicios y horarios que operan, ni taquillas en las que adquirir los billetes, o una consigna donde poder depositar el equipaje de manera temporal. Esto puede suponer ciertas dificultades para los usuarios.

MOVILIDAD GENERAL

Para analizar la movilidad general en Béjar se establecen dos niveles diferenciados dentro del sistema general.

- Vías de interés SUPRAMUNICIPAL: Grupo formado por aquellas vías que vertebran el término municipal de Béjar con los municipios del entorno, y forman parte del sistema conjunto de calles y plazas. Estos ejes, se consideran fundamentales a la hora de determinar la ubicación de los servicios que tengan un carácter comarcal.
- Vías de interés MUNICIPAL: Grupo formado por aquellos viales que organizan, de forma general, la estructura de la movilidad en el municipio. Dentro de este grupo se incluirán aquellas que soporten tráfico rodado y también algunos ejes peatonales principales.



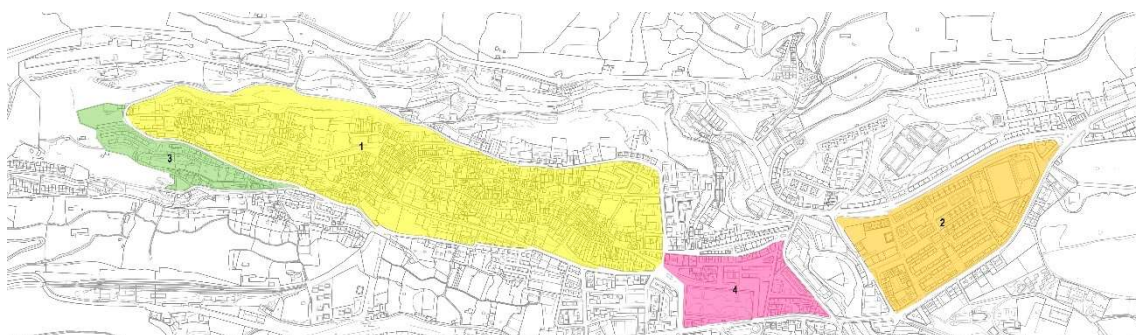
| SISTEMA GENERAL DE MOVILIDAD | |
|-------------------------------------|---|
| Vías de interés SUPRAMUNICIPAL | |
| A-66 | Autovía de la Plata |
| SA-220 | Carretera de Ciudad Rodrigo |
| N-630a | Obispo Zarranz + Carretera de Salamanca + Carretera de la Estación |
| DSA-193 | Carretera de Candelario + Calle Sierra de Francia |
| | Carretera de "El Castañar" |
| CV-182 / DSA-281 | Carretera de Aldeacipreste |
| CV-186 / DSA-250 | Carretera de Navalmoral |
| CV-201 / DSA-250 | Carretera de Valdesangil |
| Vías de interés MUNICIPAL | |
| Sistema general de TRÁFICO RODADO | |
| | Ronda de Viriato + Bajada de San Albín + Ronda de Navarra + Calle 28 de septiembre + Plaza de España + Calle Colón ¹ + Calle Olivillas |
| | Calle Libertad + Calle Gerona |
| | Avenida del Ejército |
| | Travesía de Santa Ana |
| Sistema general de TRÁFICO PEATONAL | |
| | Calle Mayor + Calle 29 de agosto ² |
| 1 | Tramo comprendido entre Plaza de España y calle Olivillas |
| 2 | En la actualidad estas vías reciben tráfico rodado |

21. Esquema del sistema general de movilidad en el término municipal de Béjar. Elaboración propia

ÁREAS ENTRE LOS EJES PRINCIPALES

Los ejes principales de tráfico rodado generan un conjunto de áreas que se articulan con calles secundarias, o dentro del conjunto histórico con un trazado medieval que no garantiza la accesibilidad ni la seguridad de los peatones si se da un uso rodado y peatonal combinado. Que es lo que sucede en la actualidad. Por ello, se propondrá que estas zonas pasen a convertirse en Sectores de Movilidad Especial.

- SME Conjunto histórico
- SME Virgen del Castañar (Los Praos)
- SME Santa María de las Huertas
- SME La Corredera - Centro



22. Extensión de las Zonas de Movilidad Especial. Elaboración propia

Estas cuatro zonas presentan similitudes y diferencias entre ellas. En las cuatro se proponen medidas encaminadas a: la reordenación de los aparcamientos; la ubicación de estos de forma periférica mediante aparcamientos disuasorios para liberar los sectores de tráfico y ganar espacio público; y, la restructuración del tráfico rodado, liberando espacio para los peatones, ampliando las zonas verdes e introduciendo mejoras que hagan del espacio público más habitable, accesible e inclusivo.

SME – Conjunto histórico (1)

Debido a la trama medieval que caracteriza el conjunto histórico de Béjar, además de los grandes desniveles por la orografía del terreno. Se plantearán medidas encaminadas a la reducción del tráfico en el sector, así como la supresión de aparcamientos, organizando estos en torno al eje de interés municipal que rodea el área. Consiguiendo de este modo una mayor seguridad en el ámbito y una reducción del tráfico rodado en búsqueda de aparcamiento, con la consiguiente reducción de emisiones.

El estudio en torno a las posibles restricciones se hará de manera pormenorizada en cada uno de los planes parciales que se proponen para el conjunto histórico. Planteando restricciones totales (permitiendo el paso de emergencias, y en caso de existir la necesidad, residentes) o parciales

Otra de las medidas fundamentales en este sector será la supresión de barreras arquitectónicas. Para ello, debido a la altimetría, se propondrá la inclusión de ascensores, rampas, escalonamientos u otras intervenciones que faciliten la movilidad entre los distintos niveles.

SME – Virgen del Castañar (Los Praos) (2)

La tajante disposición del conjunto de Francisco de Asís Cabrero en Los Praos delimita de manera clara una zona de movilidad especial, que se prolongará hasta la calle Ramiro Arroyo. Apoyándonos en el conjunto deportivo de Mario Emilio y la Plaza del Alagón, se planteará una reordenación de los aparcamientos que permita una ampliación de las aceras en esta área, dado que en la actualidad para dar cabida a los vehículos están presentando unas dimensiones mínimas

que no garantizan la circulación por ella en determinadas circunstancias (movilidad reducida, carros de la compra, carros de bebe...)

SME – Santa María de las Huertas (3)

Este conjunto, obra también de Francisco de Asís Cabrero, presenta diferencias con el anterior por la orografía del terreno y su ubicación en el conjunto urbano, lo que ofrece la posibilidad de medidas más restrictivas planteando por un lado el acceso exclusivo de residentes. Y por otro, la conexión entre la zona sur del conjunto con el parque de la Antigua, convirtiéndose en una ampliación de este.

SME – La Corredera (4)

En la actualidad las calles Libertad, Gerona y Colón, junto con Merinas. Son utilizadas como eje principal de tráfico rodado con el consiguiente exceso de vehículos y aparcamientos en la zona, que de nuevo se hace incompatible con el tráfico peatonal por la estrechez de las aceras para dar prioridad al vehículo privado.

APARCAMIENTO

Progresivamente, en todo el conjunto urbano se ha ido aumentando el número de plazas de aparcamiento, en muchas ocasiones de manera anárquica aprovechando solares que han quedado vacíos. Preocupando, que, en algunos casos, el motivo ha sido la declaración de estado de ruina de edificios dentro del BIC-Conjunto Histórico. Produciéndose la proliferación de un gran número de plazas diseminadas por todo el conjunto. Rompiendo con la trama y la volumetría medieval y siendo ejemplo del abandono del mismo.

Por otro lado, de manera positiva se han ubicado algunos aparcamientos en el perímetro, que podrán ser estos los lugares para la ubicación de aparcamientos disuasorios que liberen y descongestionen el conjunto histórico.

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

El municipio cuenta en la actualidad con un servicio de autobús urbano. Sin embargo, este no llega a todos los puntos del municipio, dejando sin conectar, entre otros, el polígono industrial. Lo que, unido a la distancia entre este y el conjunto urbano, impide que exista una alternativa al vehículo privado.

Además, el servicio presenta, según los horarios, variaciones en su trayecto y, la forma de transmitir dicha información a la ciudadanía es escasa y complicada. Por ello, se propondrán una serie de mejoras tanto en el servicio, como en la transmisión de información.

PROBLEMAS GENERALES DE MOVILIDAD

Tras analizar la trama urbana, la situación de los servicios dentro de la ciudad, la accesibilidad de sus viales o la compatibilidad entre tráfico rodado y peatonal, entre otros factores. Se pueden extraer como problemas principales de movilidad general los provocados por:

- Conexión entre el municipio y la A66
- Puntos críticos
- Crecimientos dispersos

- Zonas verdes
- Acceso diferenciado a bienes esenciales
- Dos municipios en uno
 - a. Diferencias orográficas
 - b. Prevalencia del eje longitudinal
 - c. Accesibilidad diferenciada – Prevalencia vehículo privado
 - d. Servicios disponibles en cada área

Conexión entre el municipio y la A66

El municipio presenta serios problemas de conectividad entre el conjunto urbano y la A66. Esto, unido a la trama urbana y edilicia pueda haber sido causa de mayor pérdida de población a este y oeste. Dado que la accesibilidad y la posibilidad de introducir en el conjunto histórico servicios como los supermercados, se hace imposible. Esto, en una situación en la que gran parte del consumo de alimentos se hace en ellos, pueda haber motivado un desplazamiento poblacional interno.

Béjar dispone de tres accesos desde la autovía:

a) Acceso “Béjar sur – Cantagallo”

Este acceso se produce a una distancia de más de 4 kilómetros a través de la N630a que atraviesa longitudinalmente Béjar por el sur. Al llegar al municipio se produce un estrechamiento de la vía debido a la existencia de un puente por el que transcurría el ferrocarril. Estas circunstancias hacen que la accesibilidad para determinados medios de transporte desde este punto se complique, dificultando por tanto la movilidad y el transporte, especialmente, de mercancías.

b) Acceso “Béjar oeste – Ciudad Rodrigo”

El segundo acceso es la conexión más directa entre la autovía y el polígono industrial de Béjar. Además, del más directo para acceder al conjunto histórico. Ninguno de ellos se indica en la cartelería. Al igual que en el caso anterior, al acceder al casco urbano, en especial al conjunto histórico se produce un embotellamiento, en esta ocasión se debe a la estrechez del puente de San Albín que conduce al conjunto histórico y a la carretera que conecta este con la de Ciudad Rodrigo, no permitiendo en su trazado la doble circulación. Por otro lado, este puente sufre un grave deterioro, contrario a lo que debería suceder. Se trata del puente medieval de la ciudad (posiblemente del siglo XIII), cuyo arco ojival se eleva sobre las aguas del río más de 20 metros.

En el caso del Puente de la Feria, al comienzo de la carretera de Ciudad Rodrigo, aunque si se hace posible la circulación en doble dirección, resulta peligroso para los viandantes que lo transitan.

c) Acceso “Béjar norte – Valdesangil”

El tercero de los accesos, se ubica más próximo al conjunto urbano y permite en todo su trazado la entrada y salida de vehículos cómodamente. Este podría ser uno de los motivos que hayan conducido a la ubicación de determinados servicios en esta zona de la ciudad. En la actualidad se observa que todos los supermercados y comercios que requieren un buen transporte para su funcionamiento se han ido ubicando en esta zona de la ciudad. Si bien es cierto, que no solo el transporte ha jugado un papel decisivo aquí, también la existencia de parcelas de mayores dimensiones a las que se encuentran en el conjunto histórico¹⁷.

Quizás algunos de los motivos expuestos anteriormente hayan sido causa de la desaparición progresiva de comercio en el conjunto histórico y con ello la dificultad de acceder a determinados servicios que deriven en migraciones internas dentro del propio municipio. Desde el plan de

¹⁷ Steel, C. & Pérez, G.R. (2020) *Ciudades hambrientas. Cómo el alimento moldea nuestras vidas* (Primera ed.) Capitán Swing

transformación rural se estudiará la búsqueda de soluciones en esta dirección: por un lado garantizando que el sistema general de tráfico rodado permita la correcta circulación tanto en el este como en el oeste del municipio, además, aprovechando el patrimonio industrial existente en el conjunto histórico se facilitará la puesta en marcha de servicios de interés general y el patrimonio edilicio del conjunto histórico para la instalación de comercio de primera necesidad en esta zona: farmacia, tiendas de alimentación, bancos o servicios públicos podrán servir para revertir la dinámica de población en esta área, animando a la aparición de otro tipo de establecimientos. Y contribuyendo a sectores como el turismo, la rehabilitación...

Puntos críticos

En el mismo análisis, se detectan una serie de **puntos críticos** que presentan deficiencias para garantizar una accesibilidad universal, para el acceso de mercancías, de gran peligrosidad, en riesgo de pérdida patrimonial debido al tráfico, o claves para la reordenación del tráfico a escala general.

1. Cruce calle Olivillas y Ronda de Viriato (Túnel)
2. Ronda de Viriato
3. Puente de San Albín
4. Cruce Ronda de Navarra y bajada de San Albín
5. Ronda de Navarra
6. Plaza de España con Calle Libertad
7. Plaza de España
8. Calle Colón
9. Cruce calle Olivillas con Calle Colón
10. Calle Olivillas
11. Acceso N630a – Puente ferrocarril
12. Cruce N630a y Travesía de Santa Ana
13. Calle Cruz
14. Cruce Calle Sierra de Francia, N630a y carretera de Candelario
15. Cruce N630a y calle Gibrleón
16. Cruce N630a y calle Tejedores
17. Cruce calle Tejedores y calle Recreo
18. Cruce calle Gibrleón y calle Recreo
19. Puente Viejo
20. Carretera de Ciudad Rodrigo, acceso a barriada de La Glorieta
21. Calle Nogalera (Puente de los Serenos)
22. Inicio calle Nogalera y cruce con calle Libertad
23. Puente sobre el río Cuerpo de Hombre en la carretera de Ciudad Rodrigo
24. Carretera de Ciudad Rodrigo, en su tramo hasta el polígono industrial
25. Carretera de ciudad rodrigo, acceso al conjunto histórico (Puente de San Albín)

Crecimientos dispersos

Del mismo modo, se dan **crecimientos dispersos** que han incrementado la dependencia del vehículo privado. Estos, pese a la existencia de un PGOU que plantea nuevos crecimientos urbanos siguen quedando alejados del municipio ya que esta extensión se plantea hacia el sur, en lugar de hacia el norte. Propuesta que además plantea la destrucción del valle de las huertas, el terreno más fértil de la ciudad y que dificultaría un correcto soleamiento de las edificaciones al plantear torres de gran altura en una cuenca sombría. Cosa que si se hiciese hacia el norte serviría para proteger este espacio, el monte del Castañar y aprovechar la orografía para, siguiendo con el esquema escalonado del municipio, se diera un mayor soleamiento y, por consiguiente, una mayor eficiencia energética.

- El Castañar (Sur)

- Santa Ana (Sur)
- La Fabril (Sur)
- Polígono industrial (Norte)
- La Cerrallana (Norte)
- Rincón de la Condesa* (Norte)

*Aunque esta urbanización no llegó a realizarse cabe mencionarla dado que se convierte en el mejor ejemplo del boom inmobiliario en Béjar. En una zona cercana al polígono industrial se planteó una urbanización de viviendas unifamiliares al estilo americano.

Zonas verdes

Las consejerías de Fomento y Medio Ambiente, realizaron a través del Centro de Información Territorial, cruzando los datos de distintas cartografías. Un informe para evaluar las zonas verdes realmente existentes en las ciudades de Castilla y León. En las tablas inferiores, se muestra los metros cuadrados de zonas verdes proyectados y ejecutados, por habitante. Estos datos, en el caso de Béjar, sitúan al municipio a la cola de la comunidad y, por debajo, de la media recomendable por la Organización Mundial de la Salud para garantizar el bienestar y la salud de las personas.

| | Municipio | m ² / hab |
|----|-------------------------------|----------------------|
| 1 | Santa Marta de Tormes | 77,15% |
| 2 | Ciudad Rodrigo | 64,10% |
| 3 | Villaquilambre | 40,95% |
| 4 | La Bañeza | 40,54% |
| 5 | Laguna de Duero | 35,49% |
| 6 | Soria | 29,49% |
| 7 | Ávila | 25,25% |
| 8 | León | 24,11% |
| 9 | Segovia | 24,05% |
| 10 | San Andres del Rabanedo | 27% |
| 11 | Ponferrada | 26,85% |
| 12 | Astorga | 23,50% |
| | Media CASTILLA Y LEÓN | 22,54% |
| 13 | Valladolid | 21,96% |
| 14 | Medina del Campo | 21,58% |
| 15 | Arroyo de la Encomienda | 19,51% |
| 16 | Palencia | 18,15% |
| 17 | Benavente | 17,66% |
| 18 | Miranda de Ebro | 17,49% |
| 19 | Salamanca | 17,08% |
| 20 | Zamora | 16,13% |
| | MEDIA RECOMENDABLE OMS | 10 - 15% |
| 21 | Béjar | 14,90% |
| 22 | Burgos | 14,72% |

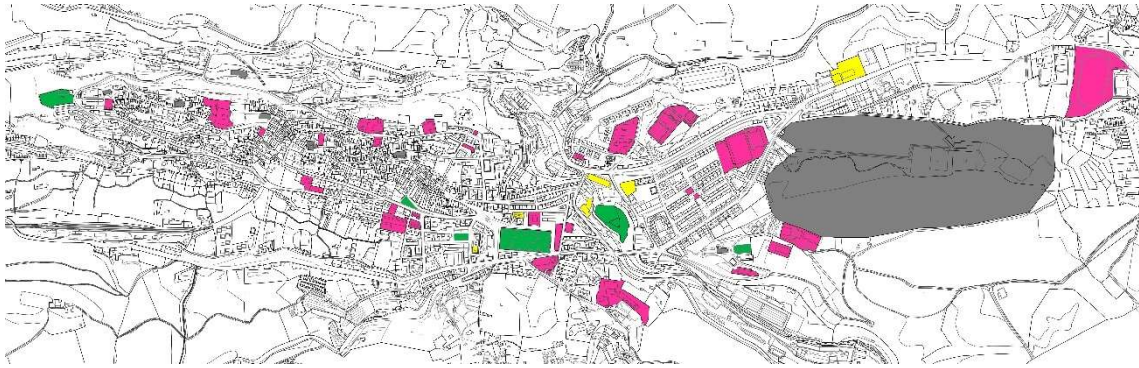
| | Municipio | m ² / hab (Ejecutados) |
|----|------------------------------|--------------------------------------|
| 1 | Santa Marta de Tormes | 33,31% |
| 2 | Ciudad Rodrigo | 30,58% |
| 3 | Laguna del Duero | 28,59% |
| 4 | León | 23,03% |
| 5 | Valladolid | 23,01% |
| 6 | Soria | 22,14% |
| 7 | Palencia | 17,90% |
| 8 | Salamanca | 16,46% |
| 9 | San Andrés del rabanedo | 16,32% |
| 10 | Ávila | 16,30% |
| | Media CASTILLA Y LEÓN | 15,47% |
| 11 | Villaquilambre | 13,74% |
| 12 | La Bañeza | 13,13% |
| 13 | Aranda de Duero | 12% |
| 14 | Astorga | 11,70% |
| 15 | Ponferrada | 10,76% |
| 16 | Segovia | 10,50% |
| 17 | Zamora | 10,29% |
| 18 | Medina del Campo | 9,53% |
| 19 | Miranda de Ebro | 9,09% |
| 20 | Burgos | 8,72% |
| 21 | Arroyo de la Encomienda | 6,92% |
| 22 | Benavente | 6,75% |
| 23 | Béjar | 5,25% |

23. Tablas de zonas verdes en las ciudades de CyL según los datos de la consejería. Elaboración propia

Acceso a los bienes esenciales: Alimentación, farmacia, bancos...

En consecuencia, a lo descrito anteriormente, se ha producido un desplazamiento de la población de oeste a este en el municipio. Con la consiguiente desaparición de comercio y servicios en algunas áreas de la ciudad. Esto conlleva una pérdida de habitantes irremediable si se tiene en cuenta el acceso a los diferentes bienes esenciales.

Si observamos la ubicación de los servicios públicos podemos apreciar un reparto equitativo de los mismos. Si bien, no ocurre lo mismo con las zonas verdes, que se sitúan todas en el punto central del municipio. Además, existen diferencias entre ellas, el parque municipal de la Corredera se presenta integrado en su entorno lo que permite un uso continuado del mismo. Sin embargo, en el caso del parque del murallón con la reforma llevada a cabo tras la construcción de un aparcamiento en este lugar, o la Aliseda, ambos se han convertido en espacios que, incluso, han llegado a estar cerrados para evitar ciertas prácticas en estas áreas.



24. Reparto de las zonas verdes, servicios públicos (rosa), supermercados (amarillo) y monumentos (gris): *Elaboración propia*

En el caso de las grandes superficies dedicadas a la alimentación, estas se han ido desplazando de forma progresiva hacia el este. Si durante el pasado siglo existían un gran número de comercios repartidos por todo el municipio, o la plaza del mercado dentro del conjunto histórico. Hoy, estos se ubican casi a las afueras de la ciudad, de forma que obligan al ciudadano a desplazarse a estos en vehículo privado, lo que unido a su ubicación no repercute sobre otros comercios del entorno. Causa del desplazamiento de estas superficies a la mencionada zona, puede ser también la disponibilidad de edificios o solares de mayor tamaño que lo hagan posible, así como la conexión entre esta zona de la ciudad y la A66¹⁸.

Respecto a las farmacias y entidades bancarias se repite lo sucedido con las tiendas de alimentación. En el caso de las farmacias, aunque más repartidas que los bancos, se han ido moviendo hacia el este. Los bancos se concentran en Plaza España, existiendo una única entidad fuera de ella, en Obispo Zarranz

PATRIMONIO



25. Fachada norte de las viviendas de la calle 29 de agosto. *Elaboración propia*

Existen en Béjar un gran número de elementos que conforman el patrimonio local. Pese a que el estado de conservación de este es muy deficitario, existen algunos bienes que tienen un reconocimiento social y con ello un primer grado de protección, aunque los propietarios de los mismos no los mantengan siempre en el estado de conservación que es exigible. En muchos casos se habla de falta de financiación para dichas intervenciones, pero el problema a menudo es la falta de ideas innovadoras que propongan nuevos usos en consonancia con los bienes a conservar. Esto ha provocado que durante años hayan proliferado numerosos centros de interpretación, oficinas de turismo o museos varios. Careciendo de un contenido acorde, en muchos edificios históricos.

Béjar no escapa de esta dinámica y su patrimonio languidece o es expoliado. En este apartado vamos a centrarnos en las características comunes de cuatro grupos de elementos, que puedan servir de guía para aprovechar los recursos naturales de la zona, las técnicas constructivas locales y el patrimonio existente. Pondremos el foco de atención

¹⁸ Idem.

sobre el patrimonio industrial y sobre la arquitectura residencial. Este segundo grupo se subdividirá en tres grupos: arquitectura vernácula, arquitectura burguesa y vivienda colectiva del siglo XX. También mencionaremos, aunque sin entrar en detalle, algunas infraestructuras del siglo XX consecuencia del desarrollo industrial.



26. Vivienda ubicada en La Antigua. Fachada orientada hacia el valle del río Cuerpo de Hombre. Elaboración propia

ARQUITECTURA VERNÁCULA (Anterior al S. XIX)

En la zona oeste de la ciudad, en el barrio de La Antigua, encontramos numerosos ejemplos de la arquitectura vernácula de Béjar y comarca. Es esta zona en la que se establece el núcleo fundacional del municipio y en ella se conservan un gran número de viviendas construidas con las técnicas tradicionales.

1. Uso de granito para la construcción de los muros. Estos muros, se forman en base a una mampostería de granito que vendrá reforzada por sillares en las esquinas y huecos para reforzar la estructura.

*Se observa en algunos casos, en las plantas superiores, la construcción con muros de materiales cerámicos y entramado de madera.

2. Encalado blanco del muro de mampostería dejando sin encalar los sillares de esquinas y huecos.

3. Uso de madera para la construcción de elementos horizontales tales como vigas y forjados. En numerosas ocasiones se utiliza madera de Castaño u otras especies autóctonas.

4. Uso de teja árabe en la cubierta que será a dos, tres o cuatro aguas.

5. Uso de teja árabe en posición vertical en las fachadas orientadas al hostigo.

6. Patios traseros, en general apoyados sobre la muralla aprovechando este aterramiento.

7. Viviendas de gran profundidad entre medianeras. Consecuencia del trazado medieval con parcelas estrechas y alargadas.



27. Vista de la fachada hacia la Solana (Hoy, Calle Colón). FUENTE: Elaboración propia

ARQUITECTURA BURGUESA (Siglos XIX – XX)

Con el avance de la industria textil en la ciudad se produce un desarrollo social que lleva al establecimiento de dos grupos claramente diferenciados: los empresarios y dueños de las fábricas y la clase trabajadora. Además, durante este proceso se produce una gran expansión de la ciudad. En este apartado nos detendremos especialmente en las viviendas construidas a lo largo de la Calle Mayor durante los siglos XIX y XX, aunque podremos encontrar algún ejemplo con estas características en

el barrio de la Antigua. Cabe destacar que la mayoría de ejemplos los encontramos en el lado derecho de la calle mayor si la recorremos de oeste a este (Partiendo de la Plaza Mayor hacia la corredera) y es bastante lógico dado que las condiciones solares, así como las vistas que se ofrecen son mejores que las de la otra mitad de calle que queda a la sombra de estos.



28. Vista de galerías de las viviendas burguesas orientadas hacia el sur. Elaboración propia

A continuación, se indican los rasgos característicos de estas construcciones, algunos de ellos herederos de la arquitectura vernácula:

1. Uso de granito para la construcción de muros.
 - 1.1. Muros de mampostería de granito
 - 1.2. Refuerzo de las esquinas y los huecos con sillería bien trabajada
 - 1.3. Recubrimiento de blanco del muro de mampostería, dejando vistos los sillares.
2. Uso de maderas autóctonas para la construcción de elementos horizontales
3. Grandes cristalerías orientadas al mediodía (sur), caracterizadas fundamentalmente por el uso de arcos de medio punto superpuestos en las plantas que conforman la fachada.
4. Fachada con huecos de menor tamaño y mayor ornamentación hacia la calle mayor (norte).
5. Galerías y carpinterías de hierro forjado
6. Patios traseros, en general apoyados sobre la muralla aprovechando las terrazas generadas.
7. Uso de teja árabe en la cubierta que será a dos, tres o cuatro aguas.
8. Uso de teja árabe en posición vertical en las fachadas orientadas al hostigo.

VIVIENDA COLECTIVA DEL SIGLO XX

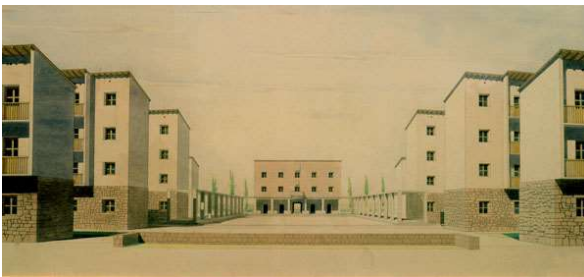
Ya en el siglo XX, se produce el último y mayor desarrollo de la industria en Béjar y con ello un nuevo crecimiento urbano que ya superará con creces el recinto amurallado. En este apartado caben destacar dos conjuntos de viviendas que fueron destinadas a los y las trabajadoras de las fábricas textiles. Ambos conjuntos, enmarcados dentro del movimiento moderno, son obra del arquitecto Francisco de Asís Cabrero, medalla de oro de arquitectura en 1990. Se trata de los conjuntos de viviendas Virgen del Castañar (1942), ubicada en la barriada de Los Praos y el

grupo de viviendas Santa María de Huertas en La Antigua (1943-1945). Cabe mencionar también el conjunto de San Leandro en Fuentes de Béjar, de características similares y promovido por los mismos motivos que los dos primeros.



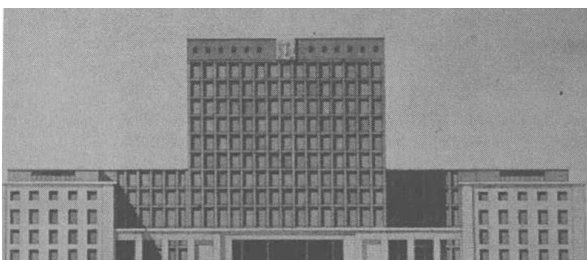
29. Vista actual grupo de viviendas Virgen del Castañar. Elaboración propia

Ambos conjuntos presentan los rasgos típicos de la arquitectura racionalista, siguiendo con el uso de materiales propios de la zona. El arquitecto compuso dos conjuntos perfectamente ordenados siguiendo un patrón muy claro, además en el caso del grupo Virgen del Castañar incluye un edificio destinado al sindicato textil que aporta al conjunto un claro punto central. Este edificio recuerda la casa sindical de Madrid, obra que construiría siete años después.



30. Sindicato textil de Béjar (1942)
FUENTE: franciscocabrero.com

Cabe destacar, de nuevo, el uso de granito para la construcción de parte de los muros, quedando visible este en algunas partes de las edificaciones. También se continúa con el uso de la teja árabe para cubrir las fachadas del hostigo y protegerlas así del viento y la lluvia, en esta ocasión, a diferencia que ocurría en los anteriores esta fachada también se reviste de blanco.



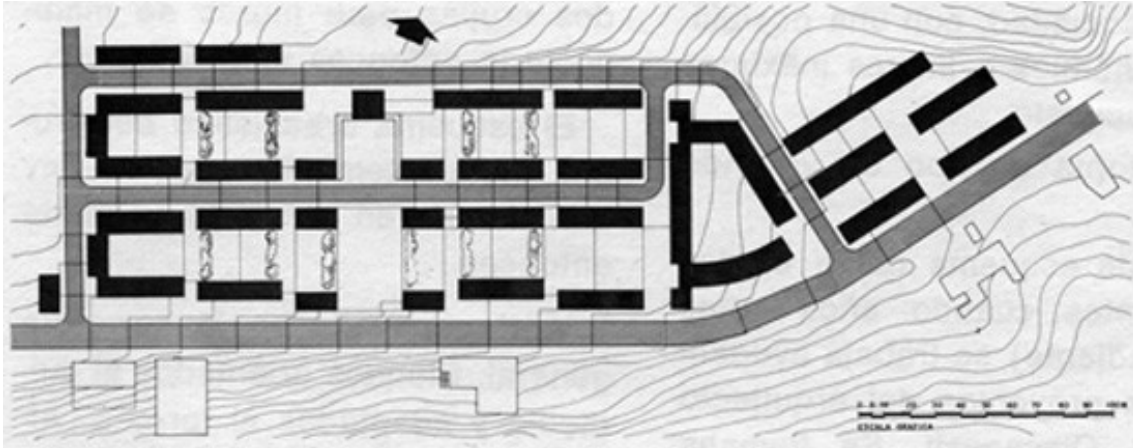
31. Casa sindical de Madrid (1949) FUENTE: pinterest

"El esquema urbanístico del grupo, indudablemente simple, hay que situarlo en el tráfico existente entonces. Viario apoyado en la carretera general. Bloques orientados al mediodía y adaptados al terreno. Algunos situados transversalmente cortando los vientos de hostigo. Y un centro social a manera de foro, plaza alargada (mercado, paseo, etcétera...), con soportales y edificio del Sindicato Textil al fondo.

De este esquema había ciertos precedentes cuando años antes (de estudiante) se trabaja con

el arquitecto Eduardo Olasagasti. Se llamaba allí vivienda Aman. Este arquitecto bilbaíno, Emiliano Aman, parece ser que la había introducido en los años anteriores a la guerra. Posteriormente se ha podido observar que sucedía a una solución ya iniciada en Alemania, con ciertos antecedentes holandeses, durante el paso de los años veinte y treinta. Hoy se ve con inconvenientes, fundamentalmente de circulación. Pero indiscutiblemente tiene ventajas de adaptación a la estructura de dos crujías para muros de mampostería entonces empleado".

Francisco Cabrero.



32. Plano ordenación grupo de viviendas Virgen del Castañar. FUENTE: franciscocabrero.com

PATRIMONIO INDUSTRIAL

Dentro del patrimonio industrial, aun existiendo coincidencias constructivas entre el total de los elementos, partimos de una diferenciación. Las fábricas existentes dentro del conjunto urbano y las ubicadas en las riberas de los ríos Riofrío y Cuerpo de Hombre.

A su vez, se deberá tener en cuenta la importancia de todos los elementos subsidiarios que posibilitaban el desarrollo de la actividad industrial. Como puedan ser: molinos, pesqueras, compuertas, turbinas... También tendrán consideración, los bienes muebles relacionados, que podrán ser preservados en su totalidad o de forma parcial, con el fin de preservar un conjunto de elementos que permitan conocer la evolución de la industria en el territorio de estudio.

a. Fábricas dentro del conjunto urbano

Dentro de la historia textil de la ciudad que se prolonga desde el siglo XIII hasta la actualidad. Podemos encontrar, aún a día de hoy, ejemplos industriales previos a la Revolución Industrial y posteriores. Siendo los primeros un germen que serviría para el posterior desarrollo del sector.

El mejor ejemplo previo a la Revolución Industrial tal como la entendemos es la Real Fábrica de Paños de Diego



33. Vista del obrador de la familia Rodríguez Arias en el barrio de La Antigua. Ámbito propuesto para el Concurso H. Driehaus. Elaboración propia

López. Un conjunto edilicio, que, según las investigaciones, podría integrar entre su obra actual restos del que fuera el palacio del Obispo de Plasencia en sus visitas a Béjar. Otro ejemplo de la influencia ducal en el desarrollo de la industria lo encontrábamos, hasta hace unos años, en el tinte del Duque. Ejemplo perdido hoy en día. De gran interés por ser la más antigua de las fábricas del municipio, por su vinculación con la finca de El Bosque a través del aprovechamiento de los recursos hídricos; y, por las ampliaciones del último siglo, pudiendo relacionarlas con el ingeniero Eduardo Lozano Lardet.

b. Fábricas ribereñas

Dado el auge de la industria a finales del siglo XIX y principios del XX, se hace necesaria la construcción de nuevas fábricas. Además, la incorporación de nueva maquinaria requería también de un mayor consumo energético. Por ello, durante este periodo, los edificios se ubicarán junto a las aguas del río Cuerpo de Hombre, aprovechando estas para la producción de energía y para los diferentes procesos de producción de los tejidos. La calidad de estas aguas será un factor determinante en la de los productos finalizados, siendo estos reconocidos dentro y fuera de las fronteras bejaranas. Entre los numerosos ejemplos que encontramos caben destacar los rasgos comunes que continúan con las tradiciones constructivas del municipio, así como las nuevas incorporaciones que vendrán de la mano de grandes ingenieros, pasando su valor desapercibido en muchos casos.



34. Antigua Tinte de Gilart, hoy Museo Textil. FUENTE: Elaboración propia



35. Vista parcial de la fábrica de García y Cascón desde las murallas de Béjar. Elaboración propia

PATRIMONIO SIGLO XX

Unido al desarrollo industrial y urbano de la ciudad, a los nuevos avances y técnicas. Durante el pasado siglo se produjo en Béjar la construcción de una serie de infraestructuras vinculadas a las nuevas demandas de la sociedad. De todo este conjunto de elementos, solamente la gasolinera ubicada en la carretera de Salamanca (N630-a) se encuentra catalogada en el PGOU del municipio, quedando por tanto una vía abierta de estudio a otros elementos de interés como puedan ser: el conjunto edilicio de Montemario, la residencia Mamá Margarita, el centro de día de personas mayores o algunos edificios residenciales, especialmente en la calle Mayor.

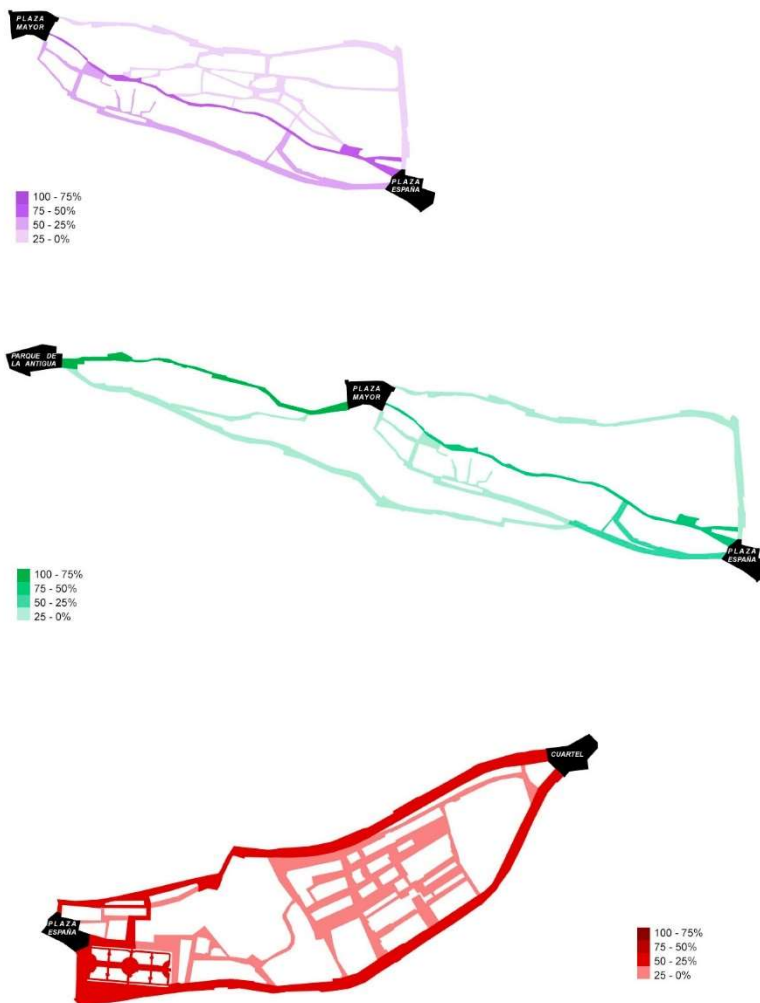


36. Gasolinera ubicada en la N-630a. Principios del siglo XIX. Ejemplo del movimiento moderno catalogado en el PGOU de Béjar. Elaboración propia

SOCIOLÓGICO. Análisis de hábitos de movilidad, consumo, patrimonio y despoblación (Participación ciudadana)

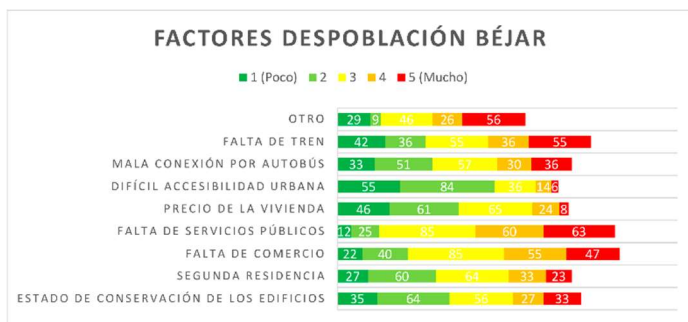
Un punto fundamental para entender los municipios que habitamos es la opinión social y la observación de determinados comportamiento y formas de vivir el espacio público. Entre el 6 de abril y de mayo de 2021, se puso en circulación una encuesta encaminada a analizar la opinión ciudadana respecto a los temas tratados en este trabajo.

Una de las cuestiones que sobre la más se debatió es el tema de la movilidad y la forma que tienen los habitantes y visitantes de Béjar de desplazarse y a lo largo de que ejes. Intentando buscar los motivos de la degradación de determinadas áreas urbanas. Así como, evaluando las posibles intervenciones en el espacio público que faciliten una respuesta a los retos que enfrenta la población. En los esquemas recogidos a continuación se muestra el porcentaje de población y el recorrido supuesto entre los dos puntos en cuestión. Se puede observar que en e caso del conjunto histórico, el eje histórico se convierte en la primera opción. Sin embargo, en el caso de las zonas de nuevo crecimiento, predomina el uso de los viales con tráfico rodado.

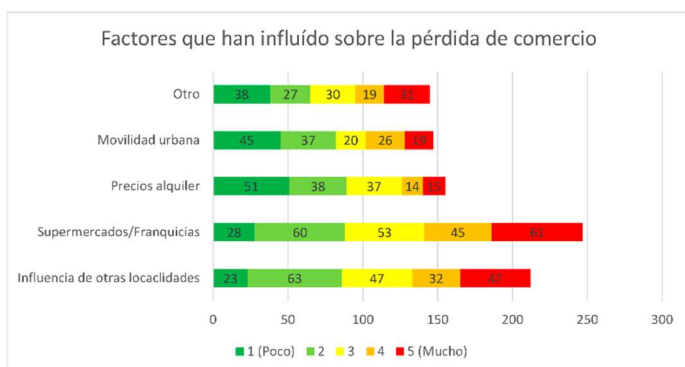


Si tenemos en cuenta, que, de los encuestados, solamente la mitad trabaja en Béjar. Así como, la ubicación de las grandes superficies y las formas actuales de consumo o la obligación de efectuar determinados desplazamientos unido a la carencia de transporte público a otros

municipios. Se puede justificar un desplazamiento poblacional vinculado a las tendencias que hemos vivido en los últimos años con el auge del vehículo privado.



En las respuestas relativas a consumo se observa una predilección por el vehículo privado cuando las compras se realizan en grandes superficies. Pese a la mayoría de respuestas que en el caso del pequeño comercio, optan por realizar los desplazamientos a pie.



Si observamos los datos relativos al grado de importancia que la ciudadanía otorga a la movilidad y la accesibilidad y su relación con la depoblación vemos que es el motivo que menor importancia recibe. Frente a los servicios públicos, considerados muy importantes.

En cuanto a la pérdida de comercio, la movilidad urbana sí que se convierte en una preocupación. Lo que se vuelve a mostrar al preguntar sobre la necesidad de un plan de movilidad en Béjar, que recibe una respuesta afirmativa por el 83,6% de los encuestados.

Se observa que entre los grupos de comercio sobre los que se ha preguntado, referidos a alimentación y ropa/calzado. La mayor parte de las respuestas en comercios de alimentación muestran una predilección por el pequeño comercio. Lo mismo ocurre con el calzado, aunque no con la ropa. Que mayoritariamente es adquirida en franquicias fuera del municipio. La excepción a la norma la encontramos en las pescaderías, si bien es fácil de entender la respuesta, dado que solo existe en la actualidad una tienda de este tipo en todo el municipio.

En lo relativo al patrimonio, se observa un alto grado de interés por su protección y conservación. Recibiendo todos los elementos significativos un grado de protección integral. Si bien, el elemento que más se aleja de aquellos que responden a los cánones típicos que tenemos vinculados con el patrimonio, es el que menor grado de protección recibe. Siendo, la mayoría de las respuestas intermedias.

METROMINUTO. Una herramienta para unas ciudades más amables y participativas (Herramienta)

El **metrominuto** consiste en un plano sinóptico inspirado en la estética de los mapas de metro de las grandes urbes. Sin embargo, en este caso se señalan los tiempos y las distancias a pie entre distintos puntos de la ciudad.

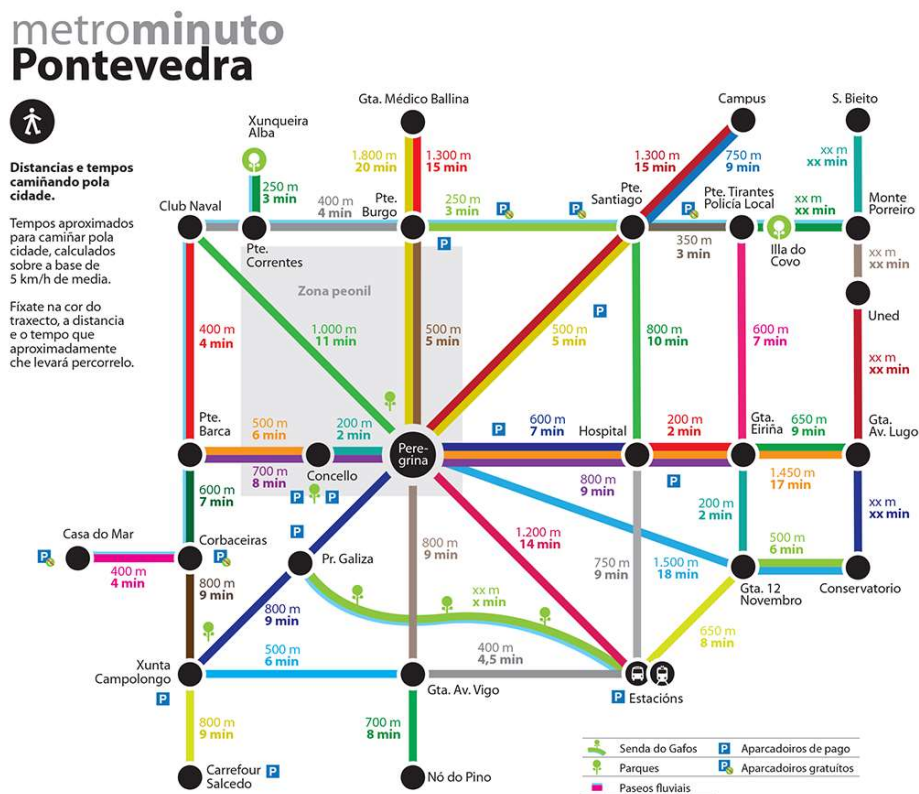
Dado que cada vez nos movemos en un mundo más digitalizado las nuevas herramientas pueden complementarse mediante los soportes informáticos. Y podemos servirnos de estos avances para mejorar las condiciones en que habitamos los espacios, como nos movemos por ellos, como los mejoramos...

metroMINUTO-Pontevedra. El precursor

Desde 1999 Pontevedra ha tomado medidas para transformar la ordenación urbana y la forma de movilidad de la ciudadanía. Estas medidas se han traducido en una reducción de accidentes de tráfico, una reducción del uso del vehículo privado (un 70% entre 1999-2017), un incremento en la población que habita el centro... Así como una serie de premios internacionales, como el premio Habitat de la ONU.¹⁹

Una de las medidas más reconocidas ha sido el **metrominuto**. Surgido en 2011, recibió el premio Intermodos en 2013.

EL PLANO



37. Plano metrominuto Pontevedra. FUENTE: ecosistemaurbano.org

¹ Precedo, J. PONTEVEDRA. *El sueño de la ciudad (casi) sin coches. eldiario.es. abril 2017; n°16. 22-27*

- Distancias: El plano de Pontevedra establece dos diferenciaciones. Por un lado, con un color se indica el recorrido completo entre el punto más lejano y el central; y por otro, las distancias intermedias entre los diferentes puntos del recorrido
- Se indican los aparcamientos disponibles en el entorno urbano. Situados de forma estratégica en las zonas exteriores para que sirvan de aparcamientos disuasorios evitando la penetración de tráfico rodado en el centro.
- Se adjunta leyenda con las especificidades: Parques, aparcamientos, Senda de Gafos y Paseos fluviales
- **Se añade la información respecto la velocidad a la que se ha realizado el cálculo de los tiempos, para conocimiento de las usuarias y usuarios.**

INTEGRACIÓN URBANA



38. Plano de metrominuto en una calle de Pontevedra
FUENTE: lavozdegalicia.es



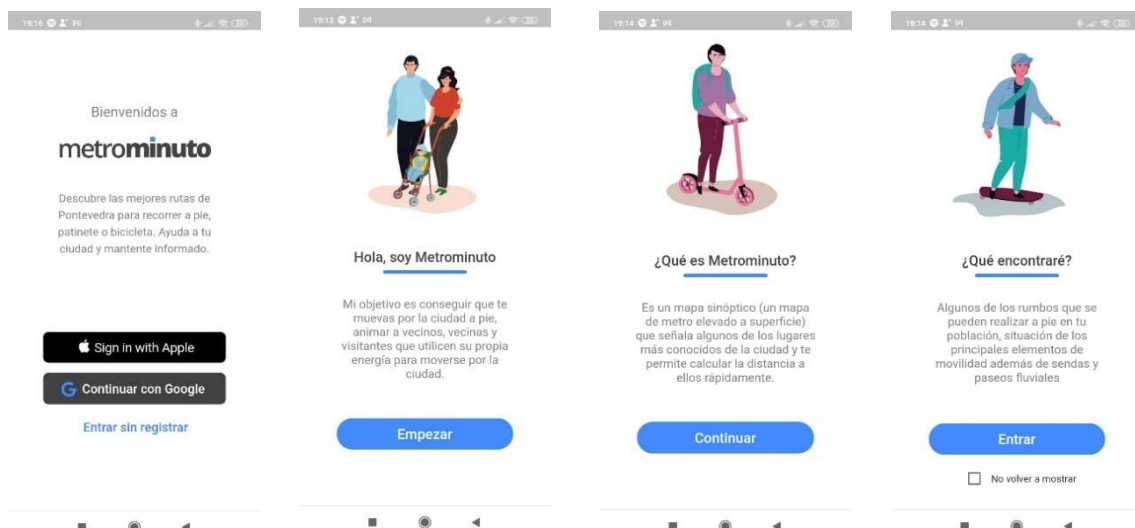
39. Plano de metrominuto en Pontevedra.
FUENTE: revista.dgt.es

Mediante un soporte tradicional, al estilo de los planos de metro, autobús... se inserta en la ciudad en determinados puntos. Además, se presenta también como una señal sobre el pavimento en algunos puntos del municipio.

LA APP

Más allá de la señalética urbana, se ha lanzado una aplicación informática que aporta un complemento respecto los elementos tradicionales de información. Esta permite su actualización constante y la ampliación de la información que el plano general aporta a los y las ciudadanas.

0. ACCESO



40. Imágenes de la app de Pontevedra. FUENTE: App metrominuto Pontevedra

La App de Pontevedra presenta un cómodo acceso a la misma. Dando la oportunidad al usuario de acceder mediante registro y, también, sin él. Una diferencia respecto otras apps, que puede servir de revulsivo para que los usuarios ocasionales (turistas) accedan a ella. Además, supone una simplificación para la administración, pues se pueden establecer diferencias para los usuarios cotidianos y aquellos que visitan la ciudad de forma esporádica.

Tras la selección de la forma de acceso, se muestran tres mensajes que explican de forma resumida el funcionamiento de la herramienta. Dando la opción de “No volver a mostrar este mensaje”

1. PANTALLA DE INICIO: LUGARES



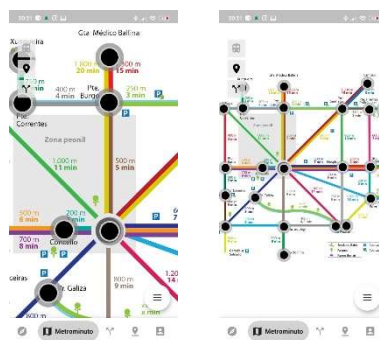
En la pantalla inicial encontramos información acerca de:

- Lugares destacados. Deslizando el dedo a través de una serie de fotografías podemos encontrar los “Lugares destacados”. *Estética y formato que lejos de ser atractivo, se convierte en una base de datos estática y repetitiva. Con una apariencia similar a cualquier página que quiera vender un producto al mejor precio, sin puntualizar otras cuestiones.*
- Lugares. *Más de lo mismo*
- Itinerarios: *Idem*
- Noticias: Cabe destacar la parte inferior de la página de inicio. Aunque quizás no tanto, la posición que ocupa ni la relevancia que se le otorga. Este último apartado se dedica a noticias vinculadas a la movilidad. Cosa que es buena, pero no sin un orden. Se organiza como una sucesión cronológica de noticias sin distinción. Donde se mezclan noticias que pueden tener importancia pese al paso del tiempo (links a páginas de interés, ayudas, subvenciones...), con noticias pasajeras.

En la parte superior, de forma acertada, siguiendo esquemas funcionales básicos. Se ubica el perfil de usuario y el buscador de la página.

2. METROMINUTO

Ventana en la que aparece un plano interactivo del metro-minuto.



El plano se presenta en un inicio como aparece en la primera imagen. Sobredimensionado. Tras intentar alejarlo, en ningún momento somos capaces de visualizar el plano por completo.

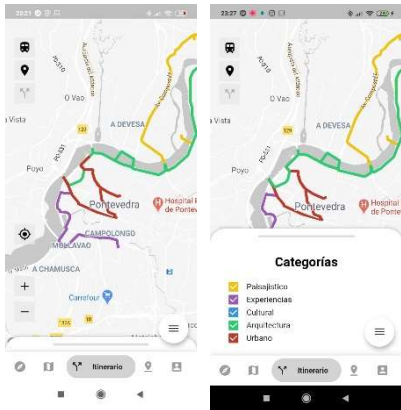
Los puntos que sitúan las “paradas”, aparecen parpadeantes. Lo que pueda dar lugar a equivocación, pues podría ser una señal utilizada para marcar una incidencia en un punto determinado.

Al pulsar sobre cada una de las encontramos información detallada de las mismas. En cierto modo, se repite la dinámica de la página de inicio. Con una estética manida e impersonal.

En un inicio se muestra una fotografía principal con un pie explicativo. Para seguir con: un listado de las distancias y puntos relevantes, las acciones para llegar al punto y los lugares cercanos. En el apartado de acciones cabe destacar que la información se da mediante tecnología GPS y va dirigida al cuidado y la salud de las personas. (ODS 3)



3. ITINERARIO

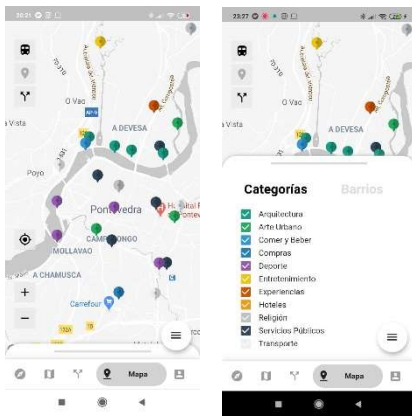


Sobre un plano real. Encontramos marcados diferentes itinerarios por la ciudad, con un cromatismo similar al utilizado previamente.

En un primer momento, podemos pensar que se trata de la traducción del plano sinóptico a la realidad (cosa que sería de gran utilidad). Pero en realidad, nos damos cuenta al desplegar el menú de opciones que se trata de rutas no vinculadas con el plano genérico de **metrominuto**.

Estas rutas quedan definidas por el nombre que aparece en la leyenda del desplegable. El cual las vincula con un tipo de experiencia. Por otro lado, quedan definidas por un nombre propio, que se descubre al pulsar sobre ellas. Nombre vinculado a los elementos culturales y a las caracterizaciones comunes de cada una de ellas.

4. MAPA



Señalado sobre un mapa real aparecen las paradas que se han decidido establecer para el diseño del plano sinóptico. En el caso de Pontevedra se han establecido un total de 27 puntos repartidos por la ciudad, poniendo especial atención en la zona centro.

Mediante una diferencia cromática se destacan las cualidades principales que caracterizan cada una de las paradas, de forma similar a la pantalla anterior en la que encontrábamos los itinerarios.

5. MI PERFIL

Al haber accedido a la APP con la opción sin registro. La página de “mi perfil”, nos redirige directamente al inicio para que accedamos mediante registro.

[FALTA INFORMACIÓN]

Actualmente, la página presenta errores y no permite el acceso ni mediante Google, ni mediante Apple.

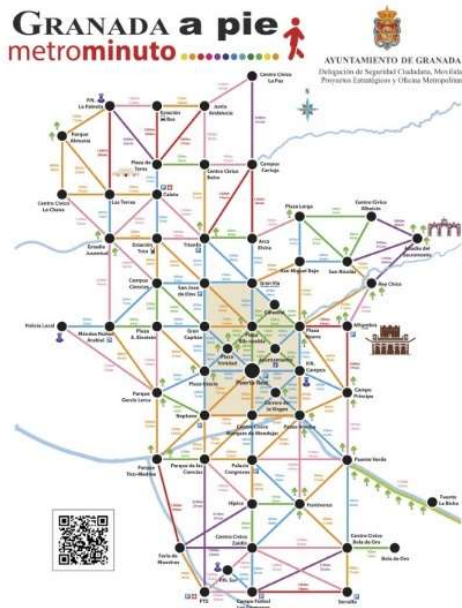


Extensión de la idea. Creando redes

Desde el lanzamiento del **metrominuto** en Pontevedra han sido numerosas las ciudades que se han unido a la iniciativa. Especialmente a través de la red “Ciudades que caminan”.²⁰ Esta organización sin ánimo de lucro, promueve entre otras medidas: el metro-minuto, las rutas seguras al cole, o el objetivo ciudades 30km/h.

²⁰ Red de ciudades que caminan. (2021). *ciudadesquecaminan*. Recuperado de <https://ciudadesquecaminan.org/faqs/>

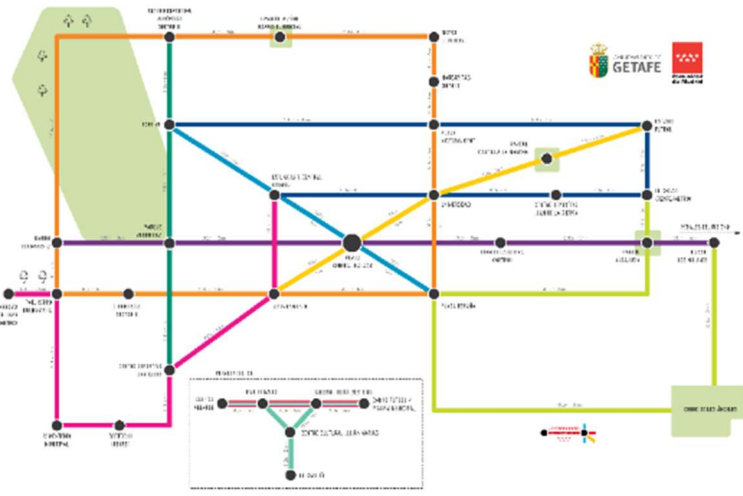
Cabe destacar que, en febrero de 2021, la diputación de Pontevedra aprobó la expansión del metrominuto, llevándolo a todos los concejos que se adhieran a la iniciativa, a través de la red anteriormente citada.²¹



41. Metrominuto Granada FUENTE: granadadigital.es



42. Metrominuto Irún. FUENTE: cadenaser.com



43. Metrominuto Getafe. FUENTE: comunidad.madrid

²¹ La voz de Galicia. (2021). Lavozdegalicia. Recuperado de https://www.lavozdegalicia.es/noticia/pontevedra/pontevedra/2021/02/03/diputacion-llevara-metrominuto-distintos-concellos-pontevedra/0003_202102P3C4991.htm

DESARROLLO

NUEVA AGENDA ~~URBANA~~ RURAL. Vertebración, descentralización, compactación, redes de cooperación comarcal y digitalización

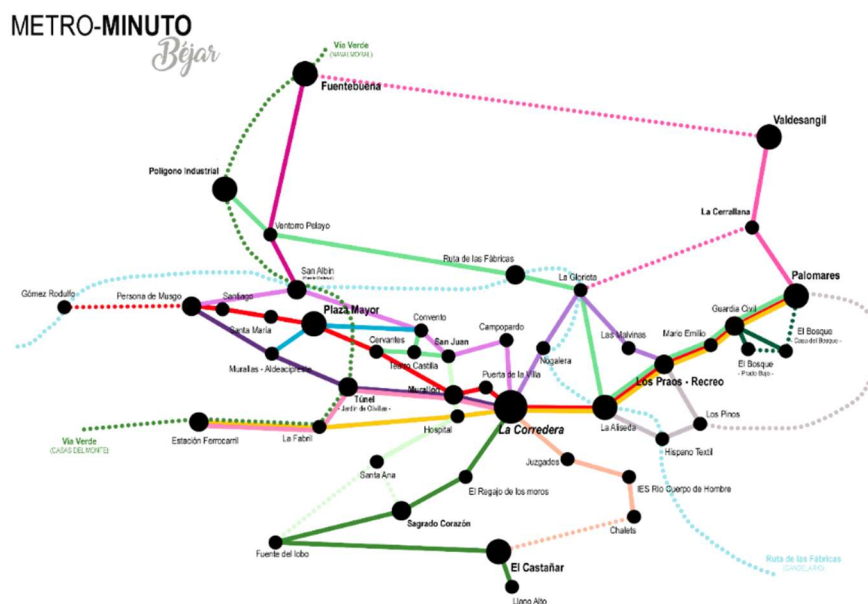
METROMINUTO

El metrominuto nos ofrece una visión simplificada del municipio y de los ejes que utilizamos para desplazarnos entre puntos característicos. Además, puede convertirse en una potente herramienta que facilite la transmisión de información entre diferentes agentes a través de una aplicación unificada y de fácil acceso.

Tras el análisis de las experiencias en otras ciudades, con especial hincapié en el caso de Pontevedra como precursora. Así como, de la app generada para tal efecto. Se encuentran algunas debilidades, especialmente en la App, que podrían ser corregidas para hacer la herramienta más potente.

El primer paso a seguir será el desarrollo del plano adaptado al municipio en cuestión. A continuación, se explican los principales pasos que se han seguido en el diseño del plano para Béjar.

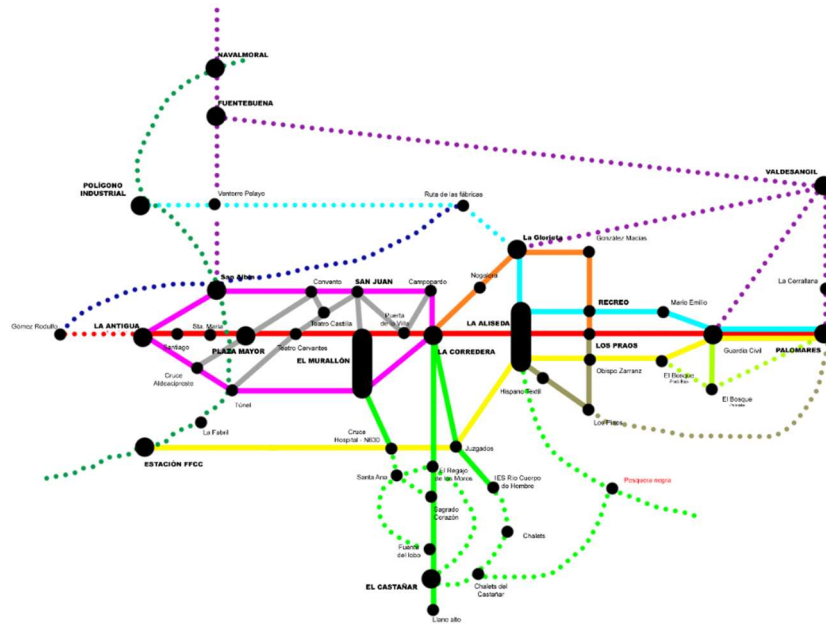
PLANO 1



44. Prueba 1 plano metrominuto Béjar. Elaboración propia

Sobre una planimetría real del municipio se ha realizado un análisis en busca de aquellos puntos que sirvan para facilitar el entendimiento del plano sinóptico. Una vez elegidos, se ha simplificado a una malla irregular que conecta dichos puntos. Se utiliza una gama cromática variada que pueda ayudar a entender los diferentes recorridos. Además, mediante el uso de diferentes tipos de línea, se indican aquellos recorridos que tengan una naturaleza diferente. En este caso, en línea continua los recorridos urbanizados y en discontinua los naturales.

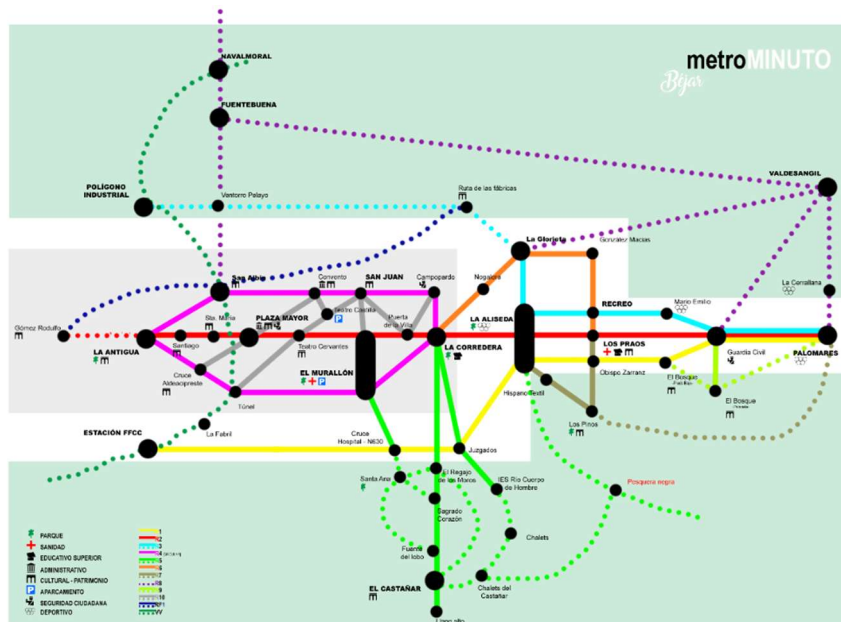
PLANO 2



45. Prueba 2 plano de metrominuto Béjar. Elaboración propia

Dada la complejidad del primer plano, mediante un proceso de geometrización se recolocan los puntos dando lugar a un plano de mayor simplicidad. A su vez, se irá estudiando la adecuada proporción entre los elementos que lo conforman: tamaño, forma, color...

PLANO 3

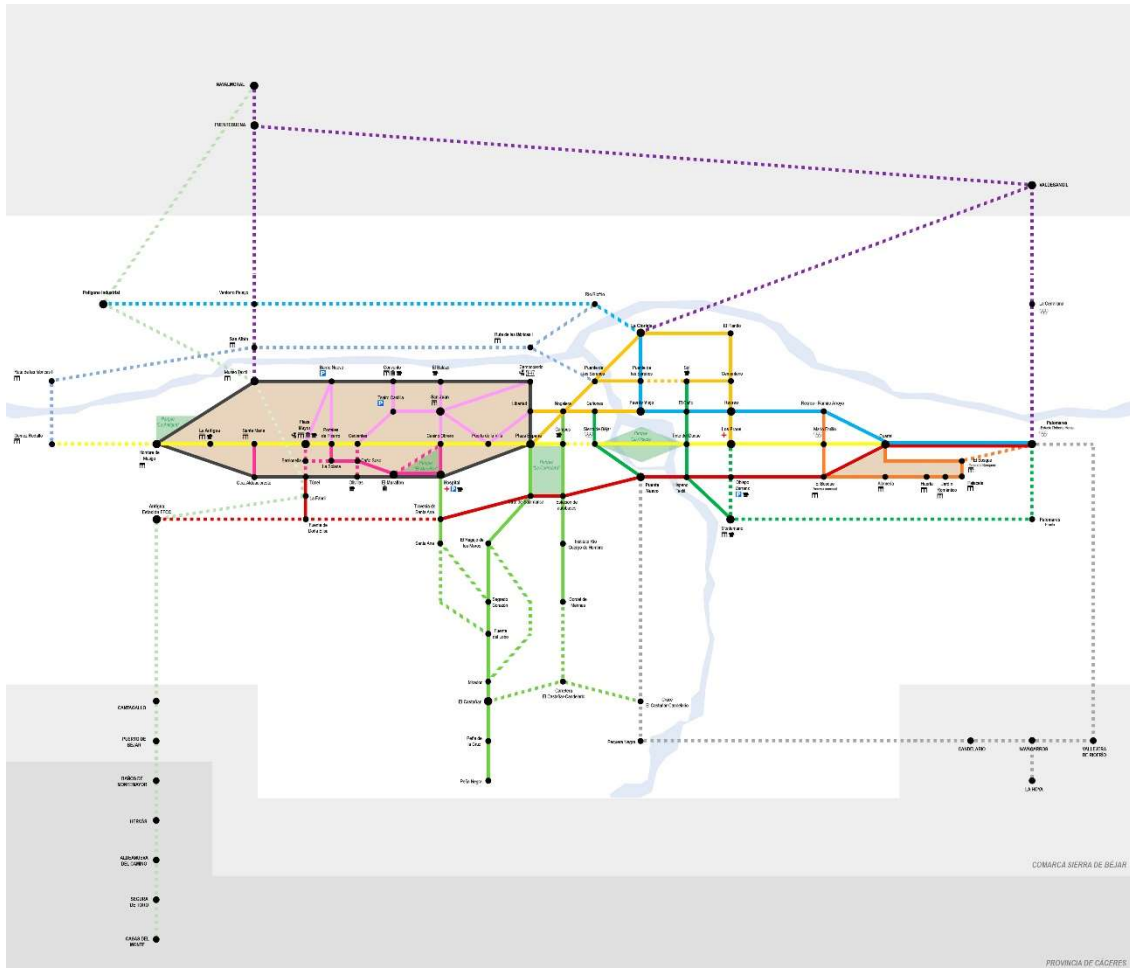


46. Prueba 3 plano metrominuto Béjar. Elaboración propia

Una vez organizado el plano se procede a introducir unos elementos secundarios que aporten mayor información en la misma imagen. Por un lado, se introducen iconos simplificados junto a los nombres de las paradas. Por otro, se coloca un fondo que hace alusión a cualidades del

terreno o del espacio. En esta ocasión; en verde, aparecen las zonas naturales que rodean el municipio; en gris, el área correspondiente al conjunto histórico; y, en blanco, el resto del conjunto urbano. Este fondo, en cierto modo, hace también una ligera alusión a la orografía del municipio.

PLANO 4



47. Prueba 4 plano de metrominuto Béjar. Elaboración propia

Para el plano definitivo de metrominuto Béjar se definen una serie de elementos visuales que permitan una mayor información sin perder la simplicidad.

- De forma similar al grafismo utilizado para la definición de las zonas tarifarias en los planos de transporte público. En el caso del metrominuto se utiliza este recurso para diferenciar los puntos que se corresponden con el término municipal (blanco), la comarca (gris claro) y la provincia limítrofe.
- Las zonas con fondo de color indican los espacios protegidos (BIC – Conjunto histórico y BIC – Jardín Histórico – El Bosque)
- Las zonas marcadas en verde representan las zonas verdes
- Se incluye en el plano los trazados fluviales principales.
- Las líneas continuas representan los recorridos accesibles
- Las líneas discontinuas representan los recorridos con problemas de accesibilidad (A través de la App se podrá conocer más información, tanto de los problemas de accesibilidad que afectan al tramo, como los recorridos accesibles alternativos)

- La elección de los colores en unos determinados recorridos viene determinada por diversos factores:
 - a) Correspondencia de un trazado histórico
 - b) Correspondencia con un sector de características similares
 - c) Fomento de nuevos recorridos entre puntos diferentes
- Iconos simplificados indicando determinados servicios de interés en las diferentes paradas
- Tiempo y distancia entre los puntos + Tiempo y distancia entre recorridos “principales”

Como se puede observar en el plano, existen un gran número de recorridos que presentan problemas de accesibilidad, estos coinciden con los puntos críticos identificados con anterioridad. A través del Plan de Transformación Rural (PTR), se buscará solucionar estos problemas mediante diferentes medidas encaminadas a conseguir una ciudad totalmente accesible, una reducción del uso del vehículo privado, la protección del BIC conjunto histórico y su recuperación, así como, el incremento de población mediante una mejora en la calidad de los espacios.

VERSIÓN WEB: Digitalización, comercio local y comarca²²

Las nuevas tecnologías nos permiten mejorar la experiencia de los usuarios al facilitar y completar la información de los soportes físicos, permitiendo establecer interacciones. Por ello, se propone desarrollar una web que amplie la información de los primeros.

Esta web, estará ordenada del siguiente modo,

PANTALLAS DE ACCESO

Una primera pantalla nos permitirá acceder a la aplicación mediante un doble método: Usuario registrado o no registrado. De este modo, podremos perfeccionar la información que se da a cada persona que la quiera utilizar, estableciendo diferencias entre los usuarios residentes y no residentes. Los primeros podrán tener a su disposición, además de la información básica, aquellos avisos municipales de interés y realizar las diferentes gestiones administrativas desde el área personal.

Tras elegir el método de acceso, pasaremos a elegir si queremos acceder a la pantalla de METROminuto o MERCAMinuto.



48. Pantalla de acceso. Elaboración propia

²² <https://metrominutobejar.wixsite.com/metrominutobejar> *La versión web se está construyendo actualmente



49. Pantalla principal metrominuto. Elaboración propia

PANTALLA PRINCIPAL 1: **Metrominuto**

Si la opción elegida es la de metrominuto la App nos dirigirá a una pantalla similar a la que aparece a nuestro lado. Desde ella podremos acceder a la información relativa al tiempo de desplazamiento entre los diferentes puntos de los recorridos y la distancia entre ellos. Además, dispondremos de un apartado donde poder estar al día de los avisos que se puedan producir debido a eventos, obras u otras cuestiones que alteren la movilidad urbana.

Si queremos conocer más información podremos pulsar sobre el nombre de las diferentes paradas. En este caso, tendremos a nuestra disposición todo lo relativo a dicho punto (patrimonio, servicios, transporte público...), así como las relaciones con algunos de los cercanos.

Del mismo modo, podremos conocer la información relativa a la movilidad fuera de Béjar, bien en la comarca bien en el ámbito nacional, y las conexiones por transporte público que estén disponibles, así como la información relativa a horarios y empresas que gestionan dichos servicios para la adquisición de billetes.



50. Pantalla avisos. Elaboración propia

PANTALLA PRINCIPAL 2: **Mercaminuto**

En caso de acceder a la ventana de mercaminuto obtendremos la información relativa al comercio local y comarcal.

A diferencia que en el apartado de movilidad. En esta ocasión serán los trayectos y no los puntos los que nos ayuden a identificar la ubicación de los diferentes comercios de la ciudad.

Dado que la herramienta surge para fomentar el comercio de cercanía y los productos comarcales quedarán excluidos de la App aquellos negocios que fomenten hábitos de consumo no sostenible y que pertenezcan a grupos multinacionales que suponen una competencia difícil de enfrentar para los pequeños comerciantes y proveedores.

Como se verá a continuación, en el apartado de los planes para solventar los problemas de movilidad en la ciudad. En concreto, en el Plan La Solana-Olivillas se propone la creación de un mercado comarcal en una de las naves ubicadas en este ámbito. Este mercado para el que se propone una explotación mediante una cooperativa de productores de la comarca donde vender sus productos servirá también para paliar los efectos de la falta de comercio en los municipios de menor entidad a Béjar. Para ello, desde la propia App se podrá acceder a un servicio de reparto a domicilio que será común para todos los negocios. Reduciendo gastos para los comerciantes de la zona y ampliando los servicios en toda la comarca para favorecer la llegada de nuevos habitantes o el retorno de aquellos que se han marchado.



51. Pantalla principal mercaminuto. Elaboración propia

metroMINUTO como herramienta de análisis, información y participación

HERRAMIENTA DE ANÁLISIS

El metrominuto se ofrece como una práctica herramienta para, de forma sencilla, comprender la movilidad del municipio, así como los puntos críticos en los que se deberán introducir las mejoras que permitan una accesibilidad universal en todo el término.

En el caso de Béjar, tras definir el plano se observa un gran número de recorridos con línea de puntos discontinuos, esto quiere decir que un gran número de recorridos entre los principales nodos de la población presentan alguna deficiencia que dificulta los desplazamientos.

HERRAMIENTA DE INFORMACIÓN

Mediante los soportes físicos, pero especialmente mediante la App y la web, se podrá dar información extra a la ciudadanía en relación al plano. Tal como: obras en algún tramo, evento que modifique de forma temporal la movilidad, recorridos alternativos... Además, se podrá consultar la superposición de los recorridos en un plano real, la ubicación de los distintos servicios.

También servirá para divulgar el patrimonio local, planteando así un primer grado de protección para los distintos elementos y facilitando a locales y foráneos el conocimiento de la historia pasada y presente de Béjar.



52. Menú desplegable con las distintas opciones de la web. Elaboración propia

HERRAMIENTA DE PARTICIPACIÓN Y GESTIÓN

Mediante la App y la web, aunque se determinará una forma física para quién no pueda acceder a dichos servicios, se facilitará un apartado donde poder comunicar las denuncias relativas a problemas de accesibilidad u otras deficiencias en los distintos puntos. Permitiendo de este modo un mayor conocimiento de la realidad de la movilidad en el municipio y de las preocupaciones de la ciudadanía por el espacio público.

A su vez, se podrá acceder al área personal y desde allí realizar los distintos trámites municipales, o bien, ser redirigido a la web en cuestión.

Mediante la información que se vaya recogiendo en la app, los comercios participantes, la demanda de servicios... Podrá realizarse un seguimiento continuado de la evolución de las medidas planteadas y ver así su efectividad y la necesidad de priorizar unas u otras cuestiones. Facilitando la gestión de las inversiones y optimizando los recursos públicos.



53. Pantalla de participación. Elaboración propia

Plan de Transformación Rural (PTR)

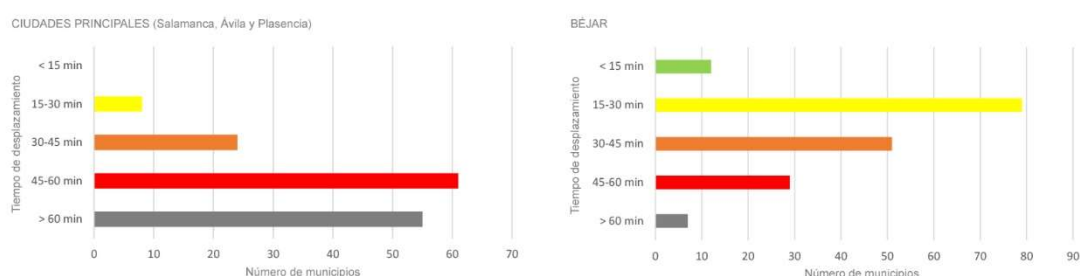
OBJETIVO

Resolver los problemas de movilidad, facilitar la gestión y prioridad de las intervenciones así como su evolución, estudiar el carácter local o comarcal de las infraestructuras y la ubicación dentro del conjunto urbano para reducir al mínimo los desplazamientos en vehículo privado, estudiar y plantear una serie de aparcamientos disuasorios y resolver los problemas de accesibilidad para fomentar una movilidad más sostenible, un municipio más amable con espacios de calidad y atractivo para fomentar el retorno de población o la llegada de nuevos pobladores, empresas, comercio y servicios, vertebrar la comarca a través del transporte público, construir un modelo más compacto y recuperar el patrimonio deteriorado por el abandono de los inmuebles en el conjunto histórico.

ÁREA 30' (60') – COMARCA, PARTIDO JUDICIAL, MANCOMUNIDAD...²³

En la actualidad existen numerosas formas de organización para la gestión de los servicios. Con el estudio para definir el denominado Área30' se pretende conseguir un trato más equitativo en el acceso a los mismos. Estableciendo como primera medida para la elección de la ubicación de estos el tiempo de desplazamiento a los distintos municipios que da servicio. Este factor, se cruzará con el número de habitantes afectados y la existencia de otras infraestructuras a las que puedan adherirse. Imponiendo unos tiempos máximos para garantizar una accesibilidad real.

En el caso que nos ocupa, al ubicarse Béjar en una zona fronteriza y teniendo en consideración la ubicación del resto de ciudades que pueden resolver la demanda de servicios a la ciudadanía. Se ha procedido a analizar la distancia entre los municipios que conforman las zonas básicas de salud perimetrales y los tiempos de desplazamiento entre estos y sus actuales centros de referencia (Salamanca, Ávila y Plasencia) y Béjar. Se entiende que si el criterio es válido en el acceso a la sanidad se pueda aplicar a otros servicios de características similares. Teniendo en consideración que la atención primaria o la educación básica deben cumplir unos parámetros más restrictivos.



54. Tablas comparativas tiempo de desplazamiento y municipios en relación con Salamanca, Ávila y Plasencia frente a Béjar. Elaboración propia

La elección del tiempo de desplazamiento frente a la distancia viene motivada porque se considera que mediante esta medición se tendrán en cuenta de forma intrínseca otros factores como la orografía del terreno o el estado de las carreteras y otros transportes.

²³ Esta medida también ha sido recogida en el "Modelo de Desarrollo de la España Vacía". En el que se recogen 101 medidas en 38 bloques temáticos. Ha sido desarrollado por más de 160 plataformas vinculados al medio rural y se presentó en el Congreso el 25 de mayo de 2021.

<https://xn--espaavaciada-dhb.org/3d-flip-book/modelo-de-desarrollo/>

La definición del Área30', por tanto, se hace extrapolable a cualquier territorio, y puede permitir unificar bajo unos mismos criterios las actuales organizaciones que presentan duplicidades y facilitar la gestión de los recursos. Debido a la dificultad de, a corto plazo, conseguir que los tiempos máximos sean de 30 minutos, dada la escasa población del territorio en cuestión y la dispersión de los pueblos, se plantea como objetivo inicial unos tiempos máximos de una hora.

PRINCIPIOS GENERALES

El plan de transformación rural de Béjar partirá de la estructura existente en la ciudad, así como del análisis del entorno para proponer un modelo enfocado en la reducción del tráfico rodado y con ello de las emisiones de CO2. Además, dicho sistema deberá ser más eficiente respecto los crecimientos periféricos y la conexión con el sistema de transportes exterior.

El plan de transformación rural busca colmatar el conjunto urbano existente e invertir la dinámica poblacional del municipio y del área efectiva. Sin proponer nuevos crecimientos urbanos dada la gran existencia de solares vacíos en el conjunto actual se planteará para futuras revisiones una táctica de crecimiento que tenga en consideración principios bioclimáticos y funcionales. Esta área propuesta vendrá justificada en base a las preexistencias y a garantizar la vigencia de las medidas planteadas en el conjunto actual. **[CITA: Carlos Taibo “Colapso”]**

Para la consecución del plan de transformación rural se han detectado una serie de puntos críticos que deberán ser resueltos y que siendo en la actualidad deficiencias se pueden convertir en oportunidades.

1. PLAN COMARCAL – ÁREA 30'

- Relaciones comarcales
- Infraestructuras de interés supramunicipal

2. CONEXIÓN EXTERIOR

- Conectividad del municipio con las vías rápidas
- Transporte colectivo

3. COMPACIDAD

- Limitación de crecimientos dispersos
- Compactación del núcleo y absorción de los crecimientos dispersos: Nuevos crecimientos

4. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

- Desniveles
- Embotellamientos

5. TRÁFICO RODADO

- Sistema general de circulación
- Sistema secundario de circulación
- Sectores de movilidad especial

6. APARCAMIENTOS DISUASORIOS

- Reducción del tráfico, accesibilidad, ganancia de espacio público

7. CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

- Urbanismo bioclimático
- Uso participativo, cívico y no lucrativo del espacio público

8. INFRAESTRUCTURA Y PATRIMONIO VERDE

- Infraestructura verde
- Patrimonio verde

9. CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO Y ARQUITECTURA BIOCLIMÁTICA

- Rehabilitación del patrimonio
- Obra nueva, arquitectura local y bioclimática

10. PLANES PARCIALES

- Plan Lienzo norte
- Plan La Antigua
- Plan Murallas
- Plan Béjar histórico
- Plan La Solana – Olivillas
- Plan Colón – Murallón
- Plan Calle Mayor
- Plan San Juan – Campopardo
- Plan Béjar moderno
- Plan La Aliseda
- Plan Los Praos
- Plan Recreo – El plantío – La Glorieta
- Planes fluviales
 1. Plan río Cuerpo de Hombre
 2. Plan río Riofrío
- Plan Antigua nacional 630
- Plan Carretera de Ciudad Rodrigo
- Plan Huertos

- Plan Palomares
- Plan Valdesangil – La Cerrallana
- Plan Fuentebuena

11. DESARROLLO Y REVISIÓN CONTINUA DEL PLAN

12. DIGITALIZACIÓN

- **metrominuto**
- **mercaminuto**
- Redes Sociales*

13. GESTIÓN

14. INFORMACIÓN ACCESIBLE – PARTICIPACIÓN

- Información simplificada a través de soportes físicos y digitales
- Fichas
- Herramienta de participación ciudadana: metrominuto

1. PLAN COMARCAL – ÁREA 30'

Béjar se sitúa en la comarca Sierra de Béjar, siendo la capital de la misma. Además, su posición entre el eje Sevilla – Gijón y Madrid – Portugal, permite una buena conexión del núcleo urbano. Estos condicionantes hacen que se encuentren ubicadas en el municipio ciertas infraestructuras de interés no solo local, sino también comarcal. Lo que conlleva asociado un mayor número de usuarios de los propios de la ciudad que deberán llegar de forma accesible a estos servicios.

- Área30' (60')

Siguiendo como criterio principal los tiempos y distancias de desplazamiento desde los municipios que conformen el área hasta el servicio en cuestión se establecerá la relación de aquellos que conformen el Área30' (60').

Mediante esta delimitación se pretende conseguir una accesibilidad real de la ciudadanía a los servicios. Poniendo especial atención en los servicios básicos como sanidad y educación que permita, a su vez, reducir los desplazamientos en vehículo privado.

- Ubicación de las infraestructuras de interés general

Dentro del municipio se ubicarán dichas infraestructuras en puntos bien conectados, no solo con el propio núcleo urbano, sino también con el resto de la comarca. Preferentemente se localizarán cerca de una vía principal de comunicación que evite embotellamientos. Se ubicarán cerca de los mismos, bolsas de aparcamientos disuasorios que sirvan para aligerar los aparcamientos dispersos por el conjunto urbano y dar respuesta al incremento de número de usuarios. Se reforzará en estos puntos el transporte público, estudiando la forma de combinarlo con los servicios comarcales.

2. CONEXIÓN EXTERIOR

- Conectividad del municipio con las vías rápidas

Se plantea, para cada uno de los tres accesos a Béjar desde la A-66, una solución que dé respuesta a los actuales problemas:

a) Acceso “Béjar sur – Cantagallo”

La existencia del puente por el que transcurría el ferrocarril de la plata en la entrada de Béjar presenta una limitación para determinados transportes de gran tonelaje. Dado que existen otros dos accesos, en este caso se indicarán en la autovía las limitaciones presentes en este punto, evitando que por desconocimiento se acceda a un punto de difícil acceso, redirigiendo estos por alguna de las otras dos entradas.

b) Acceso “Béjar oeste – Ciudad Rodrigo”

Para la resolución de los problemas que se dan en este acceso se propone la construcción de un nuevo puente sobre el valle del Río Cuerpo de Hombre conectando la carretera de Ciudad Rodrigo con Ronda de Navarra a la altura de Barrio Nuevo. Este, cumplirá dos objetivos. En primer lugar, se liberará de tráfico rodado el puente medieval de San Albín, garantizando de este modo la conservación del mismo. En segundo lugar, se garantizará la accesibilidad de distintos medios de transportes al conjunto histórico reduciendo la distancia actual entre Béjar, el polígono industrial y la propia autovía, haciendo de este modo más llamativa el área para una posible recuperación demográfica.

También, se propone señalar en la autovía este acceso como el más directo al conjunto histórico y al polígono industrial, actualmente sin indicar²⁴.

En cuanto a la carretera de Ciudad Rodrigo y con el fin de garantizar la seguridad de viandantes y conductores, se propone su ampliación y la construcción de un carril por el que puedan transcurrir los paseantes, siendo este un paseo que permite una vista completa del municipio por su fachada norte de gran belleza por sus casas colgadas y un municipio que parece flotar y tras el que aparece la sierra y el monte del Castañar. La vegetación deberá ser estudiada, dado que los meses de verano este eje recibe un gran soleamiento, colocando un arbolado de hoja perenne que dé respuesta a las necesidades según las distintas estaciones del año.

c) Acceso “Béjar norte – Valdesangil”

En el caso de este acceso, como ya se vio anteriormente, no existen problemas en cuanto a accesibilidad para el tráfico rodado. Sin embargo, y dado que es la vía urbana que conecta las instalaciones deportivas de “La Cerrallana” con Béjar, se deberá estudiar la forma de garantizar la seguridad de viandantes y ciclistas. Incluyendo a su vez vegetación para paliar los efectos del sol, siendo esta de hoja perenne permitiendo el soleamiento durante el invierno y la proyección de sombras durante el verano²⁵.

- Ferrocarril

En el caso de una hipotética reapertura del Corredor Oeste – Tren de la Plata, se plantea que Béjar cuente con parada para dar servicio al municipio y los circundantes, integrando la comarca en un eje ferroviario norte-sur que garantice la vertebración y posibilite el desarrollo de un tejido industrial.

Como ubicación propuesta para la estación de Béjar se proponen los antiguos terrenos que ocupaba el vertedero municipal. Estos se encuentran junto al polígono industrial y dado que se plantea un ferrocarril para pasajeros y mercancías posibilitaría la construcción de un puerto seco y un impulso para el polígono, lo que, unido a la construcción del puente entre la carretera de Ciudad Rodrigo y Ronda de Navarra, acercaría el servicio al municipio y permitiría que el trazado no tuviese que atravesar el mismo, con el consiguiente ahorro en su construcción. A la vez, se propone la conexión con la estación de autobuses de Béjar, ubicada en pleno centro urbano mediante un bus lanzadera. Acercando por completo la estación, no solo a Béjar, sino a toda la comarca.

3) COMPACIDAD

- Limitación de crecimientos dispersos

Durante las últimas décadas en Béjar se han producido algunos nuevos crecimientos que de nuevo han llevado asociados problemas de movilidad. El PTR propondrá la limitación de este tipo de crecimientos para evitar los problemas y la dependencia del vehículo privado consecuencia de la dispersión y zonificación urbana.

- a) El Castañar
- b) Santa Ana
- c) La Fabril
- d) Polígono industrial
- e) Complejo deportivo “La Cerrallana”
- f) Rincón de la Condesa (NO REALIZADO)

En el caso del Castañar y Santa Ana, se propone la protección de todo el monte limitando nuevos crecimientos. Estos parajes en la actualidad son zonas de ocio y esparcimiento en un entorno

²⁴ Brown, S.D., Venturi, R. & Izenour, S. (2016) *Aprendiendo de Las Vegas* (Tercera edición) Gustavo Gili

²⁵ Higuera, E. (2018). *Urbanismo bioclimático* (Primera edición / Décima tirada). Gustavo Gili

natural envidiable. En el cual, desde la década de los 60, se ha permitido la aparición de viviendas unifamiliares que, debido a ubicarse en la ladera norte del monte, presentan serios problemas de soleamiento, y con ello un mayor consumo energético en una zona de inviernos fríos. Mención aparte, la necesidad de utilizar el vehículo privado para abastecer las viviendas dada la distancia al comercio desde estos puntos y la orografía del terreno.

La fabril, mediante la mejora del eje circular y la conexión entre la N630a, se integrará en el municipio, donde se protegerá el valle de las huertas para destinarlo a dicho fin, en busca de una mayor soberanía alimentaria que vendrá apoyada con la construcción de un mercado de productos comarcales en la fábrica ubicada en el cruce entre Ronda de Viriato y Calle Olivillas.

Tanto el polígono industrial y las instalaciones deportivas se intentará su acercamiento mediante la mejora de los canales de comunicaciones entre el conjunto compacto y estos crecimientos dispersos.

- Compactación del núcleo y absorción de los crecimientos dispersos: Nuevos crecimientos

Una vez saturada la ciudad actual, y en caso de ser necesario proyectar nuevos crecimientos en el municipio. Se propone, que sea el área comprendida entre la carretera de Ciudad Rodrigo y el río Ríofrío por el sur, y la A66 por el norte, el área que se destine a tal fin. Aprovechando de este modo la orografía del terreno para mejorar las condiciones interiores de las nuevas obras; integrando el valle del río cuerpo de hombre y el río Ríofrío en el conjunto urbano como un gran corredor verde; aprovechando el patrimonio industrial para albergar infraestructuras de interés local y comarcal; compactando los actuales núcleos dispersos mediante los nuevos crecimientos; rompiendo con la longitudinalidad actual del municipio y creando nuevos recorridos o potenciando algunos existentes; y, protegiendo las zonas de mayor valor ambiental ubicadas al sur de Béjar. Zonas que, en la actualidad, según el PGOU vigente, podrían ser urbanizadas, perdiendo dicho patrimonio natural.

4) ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

- Desniveles

Uno de los mayores problemas de movilidad en el conjunto histórico de Béjar es la existencia de grandes desniveles, especialmente en dirección transversal. Para resolver dichos conflictos se plantea diferentes medidas encaminadas a:

- a) Disminución de las pendientes mediante la creación de ascensos ligeros en aquellos puntos donde sea posible.
- b) Incorporación de ascensores. Dado que la medida anterior no siempre es posible, se plantea la incorporación de ascensores en determinados puntos de la ciudad que salven estos desniveles y facilitar con ello el tráfico peatonal y la conexión de todo el municipio.

- Embotellamientos

Otro problema que existe en la actualidad son los embotellamientos provocados por la estrechez de algunas vías en las que para garantizar la circulación del tráfico rodado se debe mantener este en combinación con el peatonal. Para solucionar este problema se tendrá que estudiar de manera pormenorizada la distinta casuística. Buscando la ampliación de las vías cuando sea posible, o la supresión de aparcamientos en caso que lo anterior no sea posible. Estas medidas también irán encaminadas a permitir la definición de los sectores de movilidad especial.

5) TRÁFICO RODADO

- Sistema general de circulación

Dentro del sistema general de circulación se incluirán aquellas vías que debido al desarrollo urbano se han convertido en los ejes que vertebran y posibilitan un correcto funcionamiento del tráfico rodado en la ciudad.

a) Carretera de Ciudad Rodrigo

Este vial presenta en algunos tramos una gran peligrosidad. Se puede deber y deberá ser resuelto a: la estrechez y escasa visibilidad, la coexistencia de ciclistas y peatones que circulan por los arcenes sin urbanizar, y la velocidad de circulación de los vehículos. Se propone, por tanto, adecuar este canal de acceso habilitando un carril bici y una acera, que además permita la observación de la ciudad desde este punto y garantice una comunicación segura entre el conjunto urbano y el polígono industrial. Además, se propone la creación de un puente entre esta vía y ronda de Navarra para liberar de tráfico, proteger y conservar el puente medieval.

b) Obispo Zarranz, Carretera de Salamanca y Carretera de la estación

Igual que en el caso anterior, se deberá reducir la velocidad en algunos tramos y garantizar la seguridad de todos los usuarios. En este caso, se podrá utilizar la vía verde como camino alternativo para el tramo comprendido entre la fuente de Doña Elisa y la antigua estación de ferrocarril.

c) Plaza de España, Calle Colón, Calle Olivillas, Ronda de Viriato, Bajada de San Albín y Ronda de Navarra

Este conjunto de vías deberá garantizar la circulación rodada y peatonal entorno al conjunto histórico, para de este modo, permitir la reducción de tráfico en él. Se planteará la reforma, ampliación, reordenación de las zonas para aparcar, diseño de aparcamientos disuasorios e inclusión de vegetación y mobiliario urbano. De forma que se genere una ronda circular continua que canalice el tráfico. En torno a esta ronda se ubicarán los servicios de carácter comarcal con la necesaria dotación de aparcamientos.

A diferencia que los casos anteriores, en esta ocasión la casuística se hace más compleja ya que al encontrarnos en unas calles consolidadas podemos encontrar diferentes problemas: Estrechez en la vía debido a la existencia de aparcamientos, o edificios (Este caso se hace más complicado, ya que supondría el derribo de algunos y el consiguiente perjuicio para los usuarios), desniveles, inadecuada o inexistente urbanización... Para desarrollar este proyecto deberán plantearse diferentes fases y estudiar de manera pormenorizada cada una de ellas.

d) Calle Recreo

e) Calle Sierra de Francia

Tanto la calle Recreo, como la Sierra de Francia, presentan un diseño que podría considerarse adecuado. Teniendo que poner el punto únicamente en la vegetación y el mobiliario para hacerlos más agradables a todos los usuarios.

- Sistema secundario de circulación

Con el establecimiento del sistema general de circulación quedan definidos entre estas vías unos sectores urbanos. Estos serán estudiados de manera individual para facilitar el uso combinado o segregado de los mismos en relación de las características.

- Sectores de movilidad especial

Cómo se ha visto, algunas zonas de la ciudad presentan dificultades para absorber el tráfico rodado. En este caso se definirán los sectores de movilidad especial, en los que se impondrán

distintas restricciones al tráfico para garantizar la seguridad en los mismos y permitir la calidad del espacio público.

Según las características de cada uno de ellos se podrán plantear distintas soluciones:

- a) Sector de movilidad especial 1: Exclusivo emergencias
- b) Sector de movilidad especial 2: Exclusivo residentes
- c) Sector de movilidad especial 3: Tráfico restringido por franjas horarias
- d) Permisos: Dado que en determinadas ocasiones se pueda dar la necesidad de acceder a algunos de estos sectores. Se plantearán una serie de permisos que permitan el acceso a dichos sectores
 - d.1. Acceso personas con movilidad reducida
 - d.2. Acceso por necesidad de transporte de mercancías
 - d.3. Acceso de servicios municipales y emergencias
 - d.4. Acceso por obras y mudanzas

6) APARCAMIENTOS DISUASORIOS

- Reducción del tráfico, accesibilidad, ganancia de espacio público

De forma progresiva con el incremento de matriculaciones se ha ido suprimiendo espacio público en beneficio de aparcamientos y vías para la circulación de estos. Lo que ha provocado que en determinadas zonas de Béjar no se garantice la combinación segura de un tráfico rodado y peatonal, lo que hace que estas se conviertan en vías no accesibles. El conjunto histórico de Béjar presenta una trama medieval lo que debido a la estrechez de las calles pone en riesgo a quienes transitan por ellas.

Con el objetivo de recuperar el uso original de las calles se plantea la remodelación del tráfico. Ubicando en torno al sistema general de circulación una serie de aparcamientos disuasorios que permitan dar respuesta a las necesidades actuales. Esto, a su vez, provocará una reducción en los desplazamientos y con ello en las emisiones de CO₂. Así como, un ahorro económico para los usuarios, puesto que se limitarán los desplazamientos que realizamos en la búsqueda de aparcamiento, acudiendo directamente a estos puntos. A su vez, se podrían incorporar pantallas informativas en relación a la disponibilidad de aparcamiento en dichos puntos para facilitar a los usuarios la elección de uno u otro aparcamiento sin incrementar los desplazamientos.

Para decidir el número y ubicación de estos se tendrán en cuenta factores como: el número de vehículos actuales en la ciudad y las plazas de aparcamiento disponibles; la distancia desde estos a los distintos puntos estableciendo un tiempo máximo e incorporando las medidas necesarias para garantizarlo.

7) CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

- Urbanismo bioclimático

Con el fin de fomentar la movilidad peatonal y el uso del espacio público. Así como, mejorar las condiciones climáticas interiores y exteriores de las edificaciones que conforman dichos espacios y reducir el consumo energético se estudiará la introducción de los elementos que garanticen en cada uno de los diferentes espacios de la ciudad estos objetivos²⁶.

Para ello, se estudiarán los fenómenos climáticos que pueden afectar a las distintas zonas como puedan ser: el soleamiento, el viento, el riesgo de heladas... La vegetación, bien de hoja caduca

²⁶ Heywood, H. (2017). *101 reglas básicas para una arquitectura de bajo consumo energético* (Primera edición / Tercera tirada). Gustavo Gili

bien de hoja perenne, podrá servir para el control solar y reducir el impacto de las corrientes de viento en determinadas calles²⁷.

- Uso participativo, cívico y no lucrativo del espacio público

El espacio público es un bien común a toda la población. Con el fin de que este se pueda usar de forma conjunta se mejorarán los espacios y la relación entre los mismos favoreciendo usos no lucrativos y accesibles para todos que fomenten una mejora de las relaciones sociales y un uso cívico del municipio. Además, se facilitarán espacios adecuados que permitan la conciliación familiar²⁸.

8) INFRAESTRUCTURA Y PATRIMONIO VERDE

- Infraestructura verde

Entenderemos por infraestructura verde aquellas intervenciones surgidas de la intervención humana y ordenada.

Béjar, según los últimos informes sobre zonas verdes en la ciudad, está muy por debajo de las recomendaciones. Para frenar este suceso se propone la creación de nuevas zonas verdes dentro del conjunto urbano.

- a) Ampliación del parque de La Antigua
- b) Ampliación del parque fluvial de La Aliseda
- c) Corredor verde "Béjar centro moderno"
- d) Jardín de La Solana
- e) El Bosque (Delimitación de entorno de protección)

- Patrimonio verde

Entenderemos por patrimonio verde aquellos elementos del entorno natural que deben ser protegidos para garantizar la diversidad natural que caracteriza al municipio, protegiendo de este modo la fauna, la flora, la hidrografía y el resto de elementos que lo caracterizan.

- a) Ruta de las fábricas (Valles de los ríos Cuerpo de Hombre y Riofrío). Prolongación de esta y conexión con la isla de La Aliseda
- b) Parque forestal de Montemario
- c) Monte del Castañar y Santa Ana
- d) Sierra de Béjar (Reserva de la biosfera)

9) CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO Y ARQUITECTURA BIOCLIMÁTICA

- Rehabilitación del patrimonio

Dado el alto número de inmuebles vacíos en la ciudad y la degradación de estos en el conjunto urbano, antes de proponer nuevos crecimientos se procederá a la recuperación de las edificaciones existentes. Se primará para la rehabilitación de los mismos el uso de materiales tradicionales y propios del territorio buscando a su vez la integración de elementos como tejas solares fotovoltaicas aprovechando así las cubiertas de las edificaciones para una mayor autonomía energética de las mismas, sin afectar la imagen patrimonial.

²⁷ Heywood, H. (2017) *101 reglas básicas para edificios y ciudades sostenibles* (Primera edición / Segunda tirada). Gustavo Gili

²⁸ Chinchilla, I. (2020) *La ciudad de los cuidados: Salud, economía y medio ambiente* (Primera edición) Los libros de la catarata

- Obra nueva, arquitectura local y bioclimática

Se tendrán en cuenta los rasgos que caracterizan la edificación tradicional del municipio, tomando de esta aquellos elementos que favorezcan una mayor durabilidad y una mejor eficiencia energética de las edificaciones. Se buscará que las nuevas construcciones sean cero emisiones mediante la introducción de elementos pasivos de climatización²⁹.

Los nuevos crecimientos urbanos, como se mencionó con anterioridad, buscarán la absorción de los crecimientos dispersos para conseguir un núcleo urbano más compacto y eficiente. Para ello, la zona propuesta de crecimiento, una vez saturada la ciudad actual, se propone hacia el norte. Conectando el conjunto urbano con el polígono industrial y las instalaciones deportivas de La Cerrallana, protegiendo el monte del Castañar de gran valor natural, aprovechando las condiciones del terreno para aumentar la eficiencia energética de los edificios proponiendo el desarrollo de una guía que facilite el diseño de construcciones bioclimáticas adaptadas a las necesidades del municipio.

10) PLANES PARCIALES

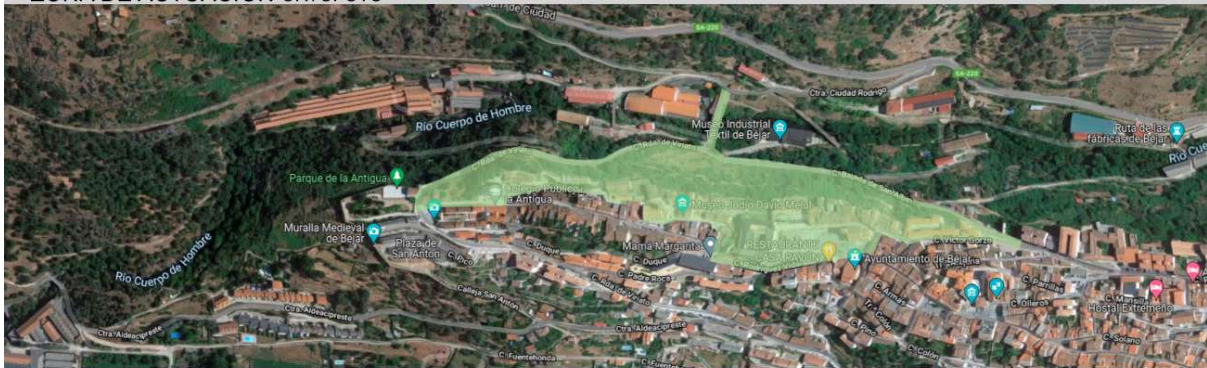
Para poder llevar a cabo todas las propuestas anteriormente descritas, así como permitir un seguimiento y un orden de prioridades en las intervenciones se propone el desarrollo de una serie de planes parciales y se plantean unas fichas que faciliten la información a la ciudadanía de forma clara y simplificada.

Los planes propuestos a desarrollar son los siguientes:

- a) Plan Lienzo Norte
- b) Plan La Antigua
- c) Plan Murallas
- d) Plan Béjar Histórico
- e) Plan La Solana – Olivillas
- f) Plan Colón – Murallón
- g) Plan Calle Mayor
- h) Plan San Juan – Campopardo – Nogalera
- i) Plan Béjar moderno
- j) Plan La Aliseda
- k) Plan Los Praos
- l) Plan Recreo – El Plantío – La Glorieta
- m) Plan Carretera de Ciudad Rodrigo – Polígono Industrial
- n) Plan Carreteras de la Estación – Salamanca
- o) Plan El Bosque – Montemario
- p) Plan Huertas
- q) Planes fluviales
 - 1. Río Cuerpo de hombre (Tramo Béjar)
 - 2. Río Riofrío (Tramo Béjar)
 - 3. Río Cuerpo de Hombre (Béjar – Candelario)
- r) Plan Palomares
- s) Plan Valdesangil – La Cerrallana
- t) Plan Fuentebuena

²⁹ Franciose-Helen, J. (2018) *Pequeño manual del proyecto sostenible* (Primera edición / Quinta tirada) Gustavo Gili

ZONA DE ACTUACIÓN ORTOFOTO



ZONA DE ACTUACIÓN DESCRIPCIÓN

El plan lienzo norte queda delimitado al norte por las calles Bajada de San Albín y Ronda de Viriato hasta su encuentro con 29 de agosto. Esta calle hasta su encuentro con la calle Yezgal y posteriormente Rodríguez Vidal, la Plaza Mayor de Maldonado y Víctor Gorzo, forman el límite sur del área en cuestión. Este sector se caracteriza por dos grandes conjuntos claramente diferenciados. Por un lado, al sur, el conjunto arquitectónico. Por otro, al norte, la ladera que desciende desde la parte alta de la ciudad hasta encontrarse con la ronda de circunvalación y el puente medieval de San Albín. Esta franja presenta un gran desnivel y se preserva sin intervención humana destacable.

ZONA DE ACTUACIÓN FOTOGRAFÍAS



DAFO ELEMENTOS A FAVOR / ELEMENTOS EN CONTRA

A FAVOR

- Existencia de infraestructuras preexistentes
- Cercanía con otras infraestructuras
- Zona de valor patrimonial
- Zona de valor natural
- Zona urbana consolidada

EN CONTRA

- Estado de conservación de los edificios
- Desconocimiento sobre la propiedad de algunas construcciones
- Difícil accesibilidad
- Incompatibilidades entre el tráfico rodado y peatonal
- Grandes desniveles del terreno
- Difícil accesibilidad para realizar determinadas intervenciones (Especialmente en las construcciones de la fachada norte)
- Falta de población / Envejecimiento poblacional
- Preponderancia de un recorrido sobre el resto

PROPUESTA INTERVENCIÓN PLANIMETRÍA



PROPUESTA INTERVENCIÓN DESCRIPCIÓN

La idea principal del plan busca crear un recorrido peatonal que conecte las infraestructuras existentes en el área, así como las nuevas propuestas. Con este nuevo recorrido se pretende favorecer la recuperación también de los edificios residenciales y los locales comerciales ubicados al norte de la Plaza Mayor. Estos se han vaciado, causa en parte de no ser una zona de paso que los haga atractivo para la puesta en marcha de distintos negocios. En cuanto al tráfico rodado se plantea la construcción de un nuevo puente para permitir la peatonalización del puente medieval y favorecer la accesibilidad entre el conjunto histórico, la autovía y el polígono industrial. Debido al gran desnivel existente entre la zona urbanizada y el puente de San Albín se plantea la puesta en marcha de una ascensor entre estos puntos.

Las nuevas infraestructuras que se plantean en el área son las siguientes: Escuela de moda sostenible (Antiguo obrador de Rodríguez Arias), un centro de recepción de visitantes recuperando los restos del torreón del palacio ducal, una zona verde recuperando los restos arqueológicos y el jardín norte del palacio, así como un aparcamiento disuasorio y edificio de usos múltiples. Este se ubica al final de 29 de agosto, junto a la ronda de Viriato, permitiendo con ello la liberación de aparcamiento en la zona interior que pasará a incluirse en el Área de Movilidad Especial (AME). Por último se plantea la ampliación y adecuación del tramo correspondiente de Ronda de Viriato y la Bajada de San Albín. A través de esta intervención se debe garantizar la circulación de vehículos

INFRAESTRUCTURAS

EXISTENTES

- IES Ramón Olleros Gregorio + Pistas deportivas
- CEIP La Antigua
- Iglesia de Santa María
- Iglesia de Santiago (Museo Sacro)
- Museo Judío "David Melui"

PROPUESTA

- Escuela de Moda Sostenible (Recuperación Obrador Rodríguez Arias)
- Zona Verde (Recuperación Jardines Palacio Ducal)
- Centro de Recepción de Visitantes (Recuperación restos torreón suroeste)
- Edificio usos múltiples y aparcamiento disuasorio
- Ascensor "Lienzo Norte"

RECOMENDACIONES PATRIMONIALES / BIOCLIMÁTICAS

PATRIMONIALES

- Protección de los elementos que conforman el conjunto
- Respeto por la volumetría general
- Respeto por la trama urbana y la partición parcelaria
- Aprendizaje y reaprovechamiento de las técnicas constructivas locales

BIOCLIMÁTICAS

- Aprovechamiento de técnicas y materiales constructivas para garantizar una mayor inercia térmica de las edificaciones
- Aprovechamiento solar según la orientación
- Estudio de los problemas climáticos en el espacio público
- Mejora de las condiciones de los espacios exteriores, derivadas del estudio previo, mediante técnicas pasivas

11) DESARROLLO Y REVISIÓN CONTINUA DEL PLAN

Dado que el plan de todo el municipio se divide en diferentes planes parciales, que a su vez podrán subdividirse según las necesidades en diferentes fases. Se propone en análisis del impacto de forma previa para el establecimiento de las preferencias. Una vez realizada cada una de las intervenciones se volverá a revisar el impacto que estas han tenido dentro del área de influencia y sobre los planes con los que tiene vinculación directa lo que permita, de nuevo, elegir la preferencia para continuar. Se tendrá que tener en cuenta la existencia de limitaciones económicas, o las molestias que puedan causarse a consecuencia de las obras, intentando que el uso de los recursos se haga de forma racional y que el impacto sobre el vecindario sea el menor posible.

En caso de necesidad, si las previsiones iniciales no eran las esperadas tras el desarrollo de las distintas intervenciones, podrán incorporarse los cambios que sean pertinentes. Teniendo en cuenta, la cantidad de intervenciones a realizar habrá que valorar la vigencia del plan a lo largo del tiempo, así como las nuevas necesidades que puedan derivarse, bien por el impacto de estas, bien por la aparición de usuarios con nuevas necesidades.

12) DIGITALIZACION

- Información pública

Se transmitirá la información, así como la gestión de los trámites administrativos a través tanto de soportes físico como de elementos digitales. Bien mediante la web del ayuntamiento, bien mediante la instalación de paneles informativos: Estos paneles facilitarán información relativa a las comunicaciones municipales incorporados en las carteleras, así como la relativa al tráfico, posibles cortes viarios o modificaciones puntuales y disponibilidad de aparcamientos, esta última medida enfocada a reducir los desplazamientos en el interior del conjunto urbano.

- Atención ciudadana

Puesta en marcha de un punto de atención ciudadana para clarificar cualquier tipo de duda. Además, se acercará a aquellas personas las explicaciones pertinentes para el uso de las herramientas digitales buscando poner fin a la brecha digital que pueda producirse por causas económicas o culturales.

- Metrominuto / mercaminuto

Cómo se explicó anteriormente, se reforzará el alcance de la propuesta de metrominuto y mercaminuto con el diseño y promoción mediante una web y también a través de las redes sociales.

- Redes sociales

Las redes sociales se antojan una herramienta útil para establecer un canal de comunicación entre los diferentes agentes. Además, permiten dar a conocer los elementos patrimoniales contribuyendo a su divulgación y con ello dando un primer paso para su conservación.

13) GESTIÓN

Se facilitará el uso y cesión de los medios públicos con fines no lucrativos. Especialmente en aquellos casos que supongan un avance social en cuanto a derechos, investigación, divulgación, participación...

Con el fin de conocer las necesidades reales de la ciudadanía se establecerán los medios de análisis para adaptar las intervenciones al momento. Para ello, y reforzando las relaciones comarcales se creará un órgano de gestión del área³⁰ conformado por los representantes municipales de los diferentes municipios, en el caso de Béjar, debido a su tamaño, se hará lo mismo con las asociaciones vecinales. Ambos órganos se deberán reunir de forma periódica poniendo en conjunto las necesidades de aquellas personas a quienes representan³⁰³¹.

14) INFORMACIÓN ACCESIBLE – PARTICIPACIÓN

- Información simplificada

Todo lo anterior no será posible si no existe una vía de comunicación comprensible y adaptada a los distintos usuarios. A través de una web unificada (metrominuto), se accederá a todo lo relativo descrito con anterior.

- Fichas

Siguiendo un esquema similar al propuesto para los planes parciales, se crearán las fichas adaptadas que permitan la comprensión y análisis de las diferentes cuestiones. Estas, serán completadas con el resto de documentación, sirviendo como primer paso y siendo estas comprensibles a toda la ciudadanía indistintamente de las diferencias sociales y culturales.

- Debates y actividades

Desarrollo de debates u otro tipo de experiencias y talleres que sirvan para conocer las experiencias de los distintos usuarios y su relación con el hábitat. Estas irán encaminadas al diseño o adaptación de las diferentes propuestas que se vayan desarrollando en la ciudad, a la elección de actividades culturales, al fomento de la investigación o al impulso de la industria y el comercio.

³⁰ Biehl, J. & Bookchin, M. (2015). *Municipalismo libertario: Las políticas de la ecología social* (Tercera edición) Virus

³¹ Bookchin, M. (2012) *Anarquismo social o anarquismo personal* (Primera edición) Virus

CONCLUSIONES

1. Mayoritariamente la bibliografía y la normativa urbanística que se ha desarrollado se ha planteado desde la perspectiva urbana, no estableciendo diferencias entre el medio urbano y el rural. Sin duda, las condiciones que presentan uno y otro son diferentes, así como la evolución que han sufrido con el paso del tiempo. Esta situación nos ha llevado, unida a los intereses económicos, a un abandono del medio rural, así como a una carencia y un reparto injusto y desigual de los servicios públicos. Cabe, por tanto, establecer las medidas de desarrollo que permitan ordenar las áreas rurales y el reparto de los servicios en estas.
2. Béjar ha sufrido un estancamiento en los últimos años en relación al desarrollo urbano, no existiendo modificaciones sustanciales desde finales del pasado siglo. Esto, nos ofrece un escenario idóneo para implementar una nueva agenda que dé respuesta a los retos que los hábitats enfrentan dentro de los objetivos planteados en la Agenda 2030
3. Se hace necesaria la evaluación exhaustiva de las condiciones de los territorios que habitamos. Para ello, la arquitectura propia de cada territorio nos ayuda, en base a la experiencia de la sociedad que allí habitaron, a comprender como dar respuesta a las diversas necesidades. En el caso de Béjar, se observa que, a lo largo de los años, algunos rasgos constructivos han ido incorporándose a las obras de nueva construcción.
4. El aprovechamiento de los recursos propios. Contribuye a su vez a reducir las emisiones de CO2, generar empleos estables vinculados al territorio y garantizar, mediante una explotación sostenible de los mismos, la preservación de los entornos naturales que rodean a los municipios.
5. Se aprovecharán los conocimientos y los recursos de la zona para incrementar la eficiencia energética de las nuevas edificaciones, proteger el patrimonio natural que atesora la ciudad. De igual modo, la orografía del terreno, lejos de convertirse en un obstáculo se aprovechará para este fin.
6. Los materiales propios del entorno y las técnicas constructivas serán estudiados para su mejoría y evolución.
7. Los crecimientos de los últimos años, con la construcción de la variante de Béjar y posterior transformación en autovía han provocado un cambio en el desarrollo urbano. Se buscará la compactación del municipio acercando las comunicaciones y los crecimientos hasta esta zona.
8. Se hace necesaria la recuperación del conjunto histórico, poniendo en valor las técnicas de construcción locales y los materiales autóctonos. Esto, a su vez, debe permitir una circularidad en la economía y una mejora en las condiciones laborales, así como la creación de empleo.
9. Se aprovechará la existencia de tecnología como las placas fotovoltaicas para incorporar energías renovables sin afectar a la imagen en las zonas patrimoniales, contribuyendo también a evitar la aparición de campos de placas solares en terrenos cultivables o de valor natural.
10. Tras el análisis de la movilidad urbana se puede deducir una serie de desplazamientos poblacionales internos que vienen dados por la mejor accesibilidad a este y oeste del municipio
11. Se debe acabar con la brecha existente en Béjar, que no permite el funcionamiento global del conjunto. Para ello se trabajará en la zona de la Aliseda y el área comprendida entre el puente de los serenos y Campopardo.
12. Se trabajará en mejorar las alianzas con los municipios vecinos, entendiendo que ninguno de ellos podrá funcionar de manera independiente, sino que deberán darse las relaciones necesarias para beneficio de todos. Evitando los vicios cometidos en otros municipios en los que se han transformado pueblos enteros en lugares carentes de personalidad que se han convertido en “ciudades dormitorio” supeditadas a un municipio de mayor entidad. Más en concreto, a las zonas de negocios de estas y sus centros históricos.
13. Se hace necesaria la pacificación de diferentes espacios dado que existe un gran abandono que ha conllevado un excesivo uso del vehículo privado
14. Se da una problemática en relación a la propiedad de los inmuebles más antiguos en el municipio, siendo desconocida en muchos casos. Con lo que, para evitar dicho proceso

- de degradación del conjunto histórico en ocasiones futuras, se plantea la creación de un parque público de alquiler que evite que los inmuebles queden vacíos o infrutilizados.
15. Para facilitar las gestiones burocráticas se establecerán herramientas que facilitan la comprensión a la población en general. Además, se incorporarán procedimientos que contribuyan a la modificación parcial de determinadas normas evitando repetir de nuevo las partes de estas que no lo requieran. En especial en normativa urbanística, poniendo también las herramientas de control necesarias que eviten procesos especulativos.
 16. Más ventajas que desventajas. La involución sufrida en Béjar en las últimas décadas, posiciona al municipio y la comarca en un lugar óptimo para el desarrollo de una nueva agenda urbana. Aprovechando los elementos existentes y estudiando cuales han fallado y sus causas.
 17. Se debe caminar a la descentralización en todos los niveles, el fin de la zonificación, la dispersión urbana. A su vez, se debe establecer una escala de niveles para estudiar los problemas. Partiendo de lo general a lo particular, e incrementando tanto el nivel de estudio como el de detalle. EJ: Plan de Transformación Rural, Plan de Movilidad, Planes Parciales, Espaciales, Intervenciones a pequeña escala e intervenciones concretas.

BIBLIOGRAFÍA

1. Taibo, C. (2021). *Iberia vaciada: Despoblación, decrecimiento, colapso* (Mayor no 810) (Primera ed.). Los Libros de La Catarata.
2. *El transporte de mercancías por ferrocarril se estanca: menos actividad a pesar del aumento de las toneladas transportadas*. Blog de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Recuperado de: [<https://blog.cnmc.es/2019/01/16/el-transporte-de-mercancias-por-ferrocarril-se-estanca-menos-actividad-a-pesar-del-aumento-de-las-toneladas-transportadas/#>] Consultado: 18/08/2022
3. Molino, S. D. (2019). *La España vacía: Viaje por un país que nunca fue* (Cuarta ed. / Decimocuarta reimpresión). Turner Noema.
4. López, J. D. (2021). *La España de las piscinas* (Primera ed.). Arpa.Brown, S. D., Venturi, R., & Izenour, S. (2016). *Aprendiendo de Las Vegas* (Tercera ed.). Editorial Gustavo Gili.
5. Montaner, J. M., & Muxi, Z. (2017). *Arquitectura y política. Ensayos para mundos alternativos* (Primera edición / Séptima tirada ed.). Editorial Gustavo Gili.
6. Montaner, J. M., & Muxi, Z. (2020). *Política y arquitectura: Por un urbanismo de lo común y ecofeminista* (Primera ed.). Editorial GG.
7. Sequera Fernández, J. (2020). *Gentrificación. Capitalismo cool, turismo y control del espacio urbano* (Primera ed.). Los Libros de la Catarata.
8. Jacobs, J., & Abab, A. (2013). *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Tercera ed.). Capitán Swing.
9. Deyan, S (Traducción de Ferrer Marrades, I.) (2007) *La Arquitectura del poder*. Ariel S.A.
10. Steel, C., & Pérez, G. R. (2020). *Ciudades hambrientas: Cómo el alimento moldea nuestras vidas* (Primera ed.). CAPITÁN SWING LIBROS.
11. Precedo, J. PONTEVEDRA. *El sueño de la ciudad (casi) sin coches*. *eldiario.es*. abril 2017; nº16. 22-27
12. *Red de ciudades que caminan* (2021). Web de ciudades que caminan. Recuperado de [<https://ciudadesquecaminan.org/faqs/>]
13. Brown, S.D., Venturi, R & Izenour, S (2016) *Aprendiendo de las Vegas* (Tercera edición) Gustavo Gili
14. Higuera, E (2018) *Urbanismo bioclimático* (Primera edición/Décima tirada) Gustavo Gili
15. Heywood, H. (2017b). *101 reglas básicas para una arquitectura de bajo consumo energético* (Primera ed. / Tercera tirada). Editorial Gustavo Gili.
16. Heywood, H. (2017). *101 reglas básicas para edificios y ciudades sostenibles* (Primera ed. / Segunda tirada). Editorial Gustavo Gili.
17. Chinchilla, I. (2020). *La ciudad de los cuidados: Salud, economía y medio ambiente* (Primera ed.). Los Libros de La Catarata.
18. Franciose-Helene, J. (2018). *Pequeño manual de proyecto sostenible* (Primera ed. / Quinta tirada). Editorial Gustavo Gili.
19. Biehl, J., & Bookchin, M. (2015). *Municipalismo libertario: Las políticas de la ecología social* (Tercera ed.). Virus.
20. Bookchin, M. (2012). *Anarquismo social o anarquismo personal* (Primera ed.). Virus Editorial.
21. F Fischer, E., & Tura, J. S. (1986). *La Necesidad del arte*. Planeta De Agostini.
22. Tanizaki, J. (2016). *El elogio de la sombra* (36.a ed.). SIRUELA.
23. Deyan, S (Traducción de Ferrer Marrades, I.) (2007) *La Arquitectura del poder*. Ariel S.A.
24. Hervás Y Heras, J., Muxí, Z., Sánchez De Madariaga, I., & Thorne, M. (2018). *Perspectivas de género en la Arquitectura* (Primera ed.). Editorial Abada editores.
25. Higuera, E. (2018). *Urbanismo bioclimático* (Primera edición / Décima tirada). Editorial Gustavo Gili.
26. Monteys, X. (2017). *La calle y la casa: Urbanismo de Interiores* (Primera ed.). Editorial Gustavo Gili.
27. Taibo, C. (2020). *Colapso: Capitalismo terminal, transición ecosocial, ecofascismo*. (Quinta ed. ampliada ed.). Catarata.