



# SISTEMA SOCIAL

ÁREA URBANA FUNCIONAL NORDESTE

---

## CÁPITULO 2

## Índice

INTRODUCCIÓN .....	3
2.1. Demografía .....	4
D.01. Variación de la población 2007 – 2017 (%) .....	4
D.06. Densidad Urbana. Número de habitantes por hectárea de superficie de suelo urbano (hab./ha).....	6
D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes (índice de motorización). .....	6
D.22.a. Índice de envejecimiento de la población (%) y D.22.b. Índice de senectud de la población (%) .....	7
D.23. Porcentaje de población extranjera (%) .....	8
D.24.a. Índice de dependencia total (%), D.24.b. Índice de dependencia infantil (%) y D.24.c. Índice de dependencia de mayores (%) .....	9
D.29. Número de viviendas por cada 1.000 habitantes. D.32. Variación del número de hogares 2001-2011 (%). D.33. Crecimiento del parque de vivienda 2001-2011 (%). D.34. Porcentaje de vivienda secundaria (%). D.35. Porcentaje de vivienda vacía (%). .....	11
2.2. Movilidad.....	11
D.17.b. Porcentaje de superficie de infraestructuras de transporte respecto al término municipal (%).....	17
2.3. Patrimonio cultural del territorio .....	32
2.4. Planificación territorial .....	39
2.5. Cooperación transfronteriza.....	44



## 2.1. Demografía

### D.01. Variación de la población 2007 – 2017 (%)

En el conjunto del territorio del **Área Urbana Funcional (AUF)** conviven **101.228 habitantes (2022)**, aunque si exceptuamos la población de Plasencia, este número se reduce a 61.981 habitantes, siendo Jaraíz de la Vera, Malpartida de Plasencia y Hervás las poblaciones más habitadas.

Poblaciones con más habitantes	Habitantes 2022	% sobre total población AUF	Comarca
Jaraíz de la Vera	6585	6,51%	La Vera
Malpartida de Plasencia	4635	4,58%	Reserva de la Biosfera de Monfragüe
Hervás	3972	3,92%	Valle del Ambroz
Plasencia	39247	38,77%	Plasencia

Fuente: INE

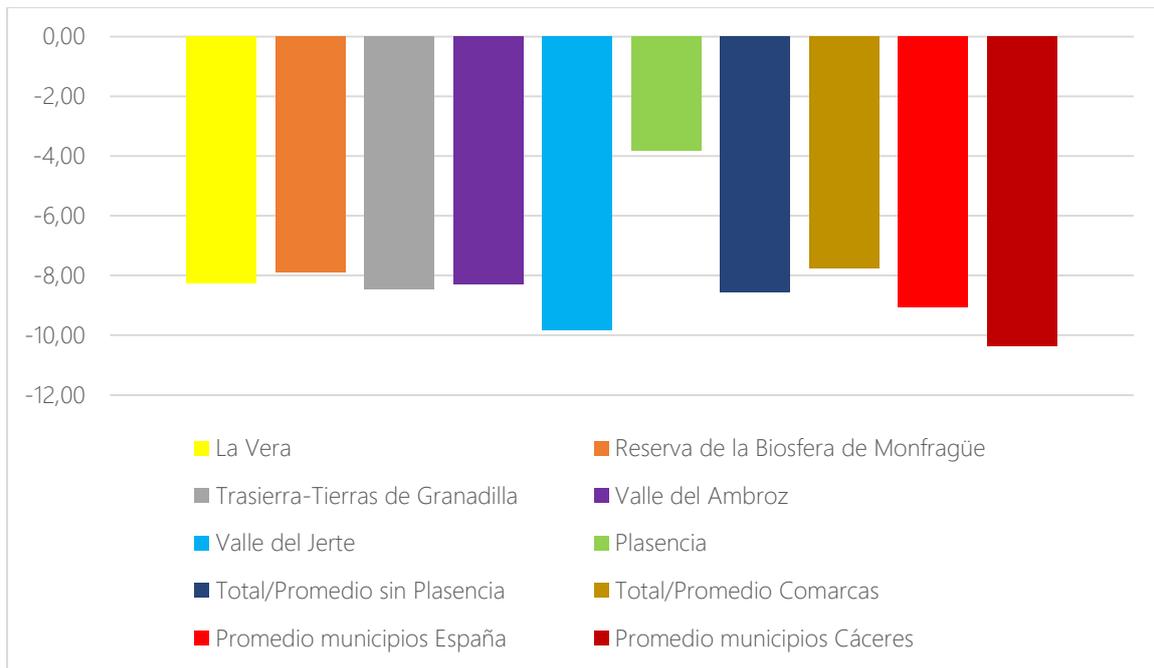
La tabla anterior nos señala **algunas de las características del territorio**, como la **ruralidad de sus localidades** y la **importante concentración de la población en Plasencia**. De este modo, el municipio de Plasencia ocupa el 38,77% de la población, mientras que el resto de los municipios más habitados (se han considerado únicamente los municipios en torno a 4.000 habitantes o más) tienen el 15,01% de la población del AUF.

Si atendemos a los municipios del territorio agrupados por comarcas, cabe destacar el **mayor peso relativo de la comarca de La Vera**, que contiene más del 23% de la población, y por el **menor peso de la comarca del Valle Del Ambroz (7,40%)**.

Comarca	Población por comarca	% sobre población total AUF
La Vera	23918	23,63%
Reserva de la Biosfera de Monfragüe	11349	11,21%
Trasierra-Tierras de Granadilla	8637	8,53%
Valle del Ambroz	7487	7,40%
Valle del Jerte	10590	10,46%
Plasencia	39247	38,77%
<b>Total/Promedio sin Plasencia</b>	<b>61981</b>	<b>61,23%</b>
<b>Total/Promedio Comarcas</b>	<b>101228</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: INE.

En cuanto al **Indicador D01 de la Agenda Urbana Española (AUE)**, este nos indica el **porcentaje de aumento o disminución de una población determinada en el periodo de una década**. En este caso, los últimos datos disponibles son del **periodo 2007-2017**.



Indicador D.01 AUE Promedio variación de la población 2007 – 2017 (%). Fuente: INE

A partir de estos datos, podemos observar la **tendencia negativa en cuanto a variación de la población** en este periodo en todos los niveles observados (nacional, provincial, comarcal y a nivel del AUF), **destacando la pérdida de población del Valle del Jerte** en este periodo, que fue del 9,82%.

En este periodo, los municipios que han ganado población son escasos, siendo todos ellos de escasa población (menos de 400 habitantes), lo que favorece que pequeños incrementos o aumentos de población supongan una importante variación porcentual.

Municipio	D.01. Variación de la población 2007 – 2017 (%)
Gargüera	29,13
Higuera	17,02
Oliva de Plasencia	12,98
Romangordo	11,44
Abadía	3,07
Santa Cruz de Paniagua	2,93
Villar de Plasencia	2,64
Casas de Miravete	0,37

Fuente: INE

D.06. Densidad Urbana. Número de habitantes por hectárea de superficie de suelo urbano (hab./ha).

Comarca	D.06. Densidad Urbana. Número de habitantes por hectárea de superficie de suelo urbano (hab./ha).
La Vera	29,24
Reserva de la Biosfera de Monfragüe	25,84
Trasierra-Tierras de Granadilla	32,24
Valle del Ambroz	29,24
Valle del Jerte	36,17
Plasencia	53,67
<b>Total/Promedio sin Plasencia</b>	30,55
<b>Total/Promedio Comarcas</b>	34,40
Promedio municipios España	31,39
Promedio municipios Cáceres	26,50

Indicador D.06. Densidad Urbana. Número de habitantes por hectárea de superficie de suelo urbano (hab./ha).

Fuente: INE

La densidad urbana (hab./ha.) al igual que otros de los anteriores indicadores, nos indica el carácter rural tanto del AUF, como de la provincia. Destaca, dentro de la región, la mayor densidad relativa del municipio de Plasencia y la escasa densidad de población de la Reserva de la Biosfera de Monfragüe en comparación con el resto de comarcas y territorios analizados. Podemos observar que España es un país con una densidad de población baja, donde conviven unas pocas ciudades muy densamente pobladas con numerosas poblaciones de carácter rural, poco habitadas y/o con población dispersa. Ciudades como Madrid (178,51 hab/ha), Sevilla (113,18 hab/ha) o Valencia (208,10 hab/ha) nos ofrecen una perspectiva de la densidad de población habitual en grandes ciudades.

D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes (índice de motorización).

Como se puede ver en la tabla siguiente, el **grado de motorización en la región es muy inferior al promedio nacional**, en especial en el Valle del Jerte, que destaca por un Índice de motorización considerablemente bajo, que coincide (al igual que ocurre con el Valle del Ambroz) con la existencia de una amplia dotación de infraestructuras de transporte en la comarca.

Comarca	D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes. (Índice de motorización)
---------	--

La Vera	646,59
Reserva de la Biosfera de Monfragüe	660,31
Trasierra-Tierras de Granadilla	655,48
Valle del Ambroz	598,56
Valle del Jerte	488,54
Plasencia	618,72
<b>Total/Promedio sin Plasencia</b>	<b>609,90</b>
<b>Total/Promedio Comarcas</b>	<b>611,37</b>
Promedio municipios España	801,25
Promedio municipios Cáceres	644,24

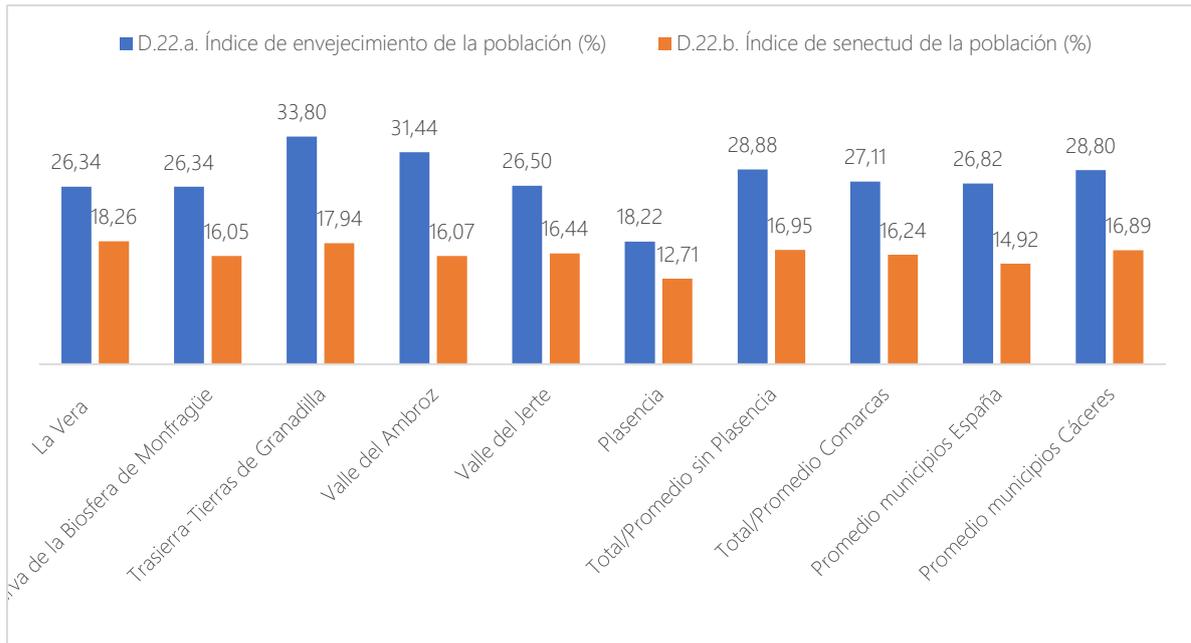
D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes (índice de motorización). Fuente: DGT

### D.22.a. Índice de envejecimiento de la población (%) y D.22.b. Índice de senectud de la población (%)

El **índice de envejecimiento** se define como el **porcentaje de personas mayores de 65 años en una determinada población**. El **índice de senectud**, por su parte, cifra el **porcentaje de personas dentro del grupo anterior (mayores de 65) que son mayores de 85 años**.

**España** es un país con un **índice de envejecimiento alto (26,82%)**, que ha ido en aumento año a año. En lo relativo a **la provincia de Cáceres**, podemos observar que este **índice es ligeramente mayor (28,80%)** que la media nacional. En cuanto al **promedio comarcal**, no incorporando a Plasencia, este índice está **en línea con el provincial (28,88%)**, aunque existen **profundas diferencias comarcales**. En este sentido, mientras **La Vera, la Reserva de la Biosfera de Monfragüe o la comarca del Valle del Jerte** se ubican en la **media española** en cuanto a este índice, las comarcas del **Valle del Ambroz (31,44%)** y, sobre todo, **Trasierra – Tierras de Granadilla (33,80%)** están **considerablemente más envejecidas**. Plasencia, por su parte, cuenta con un **índice de envejecimiento relativamente bajo (18,22%)**.

Los municipios con mayores índices de envejecimiento son La Garganta (46,03%), Cabezabellosa (40,88%), Gargüera (39,63%), Jarilla (39,13%), Guijo de Granadilla (39,08%) y Cerezo (39%), mientras que en Collado (10,47%), Toril (11,11%), Saucedilla (14,08%) y Plasencia (18,21%) encontramos los municipios menos envejecidos.



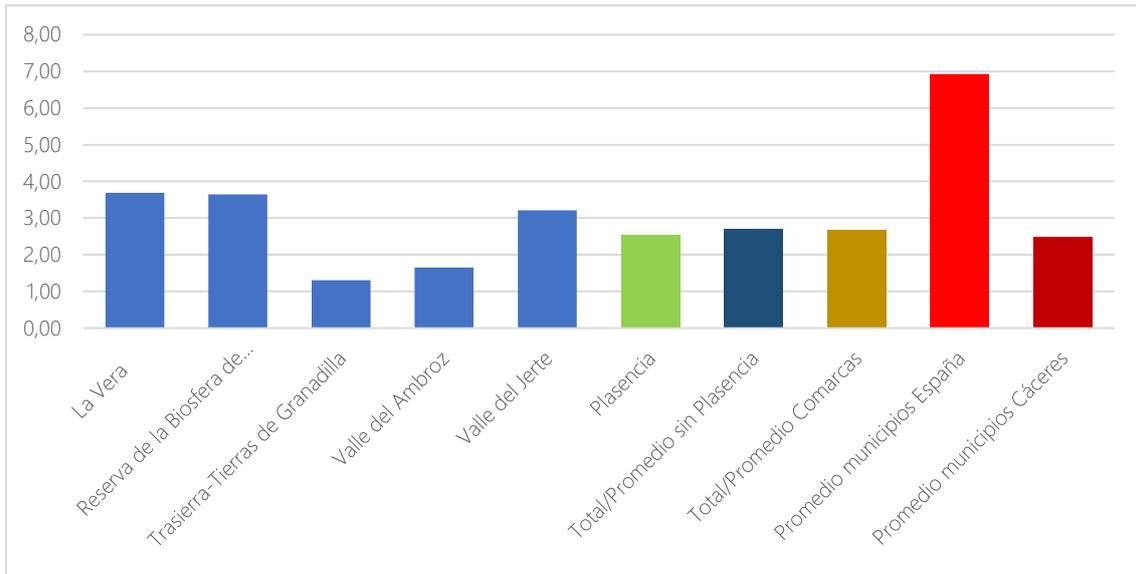
Indicadores D.22.a. Índice de envejecimiento de la población (%) y D.22.b. Índice de senectud de la población (%). Fuente: INE

En lo que respecta al índice de senectud, los niveles promedio provincial (16,89%) y de las comarcas (sin considerar el municipio de Plasencia) son también superiores al promedio de España (14,92%). Destaca el **elevado Índice de senectud de La Vera (18,26%) y Trasierra – Tierras de Granadilla (17,94%)** mientras que, al igual que en caso anterior, el menor porcentaje en Plasencia.

En este sentido, Collado (30%), Gargüera (27,87%), Arrollomolinos de la Vera (27,34%) y Oliva de Plasencia (27,27%) son los municipios con mayores índices de senectud. Por el contrario, encontramos los índices más bajos en Toril (0%), La Granja (9,26%) y Saucedilla (10,83%).

### D.23. Porcentaje de población extranjera (%)

El **porcentaje de población extranjera** es muy inferior en todas las comarcas que componen el AUF así como en el municipio de Plasencia respecto a la media española, destacando La Vera y la Reserva de la Biosfera de Monfragüe como comarcas con mayor porcentaje de población extranjera dentro el AUF.



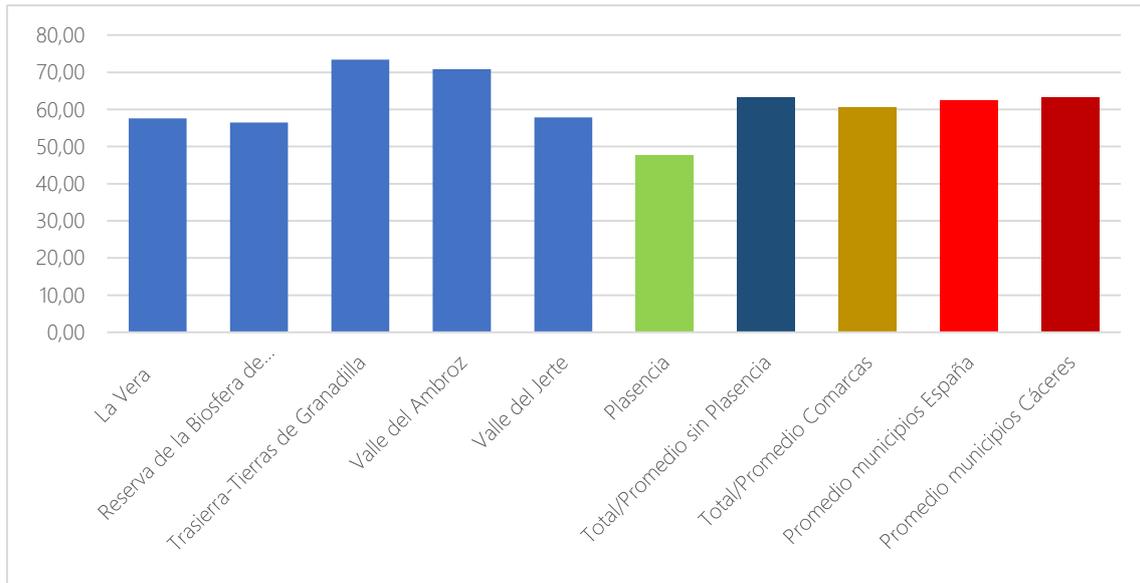
Indicador D.23. Porcentaje de población extranjera (%). Fuente: INE

Los municipios con mayores porcentajes de población extranjera se muestran en la tabla siguiente, siendo los dos primeros de la Reserva de la Biosfera de Monfragüe y los tres restantes de La Vera.

Municipio	D.23. Porcentaje de población extranjera (%)
Saucedilla	20,42
Toril	11,11
Jaraíz de la Vera	9,26
Madrigal de la Vera	8,97
Losar de la Vera	7,47

#### D.24.a. Índice de dependencia total (%), D.24.b. Índice de dependencia infantil (%) y D.24.c. Índice de dependencia de mayores (%)

El índice de dependencia es un indicador demográfico que expresa el porcentaje de personas que dependen económicamente de la población activa o en edad de trabajar. Está formado por la suma de dos grupos de edad: menores de 15 años (Índice de dependencia infantil) y mayores de 65 años (Índice de dependencia de mayores). En la medida en la que el porcentaje mostrado por estos indicadores sea mayor, mayor será la carga soportada por parte de las personas activas.



Índice D.24.a. de dependencia total (%). Fuente: INE

Tal y como se puede observar en el gráfico anterior, **el Índice de dependencia total del AUF (sin considerar Plasencia)** muestra niveles similares a los **promedios nacional y provincial**, especialmente en el ámbito provincial. Plasencia, con una población más joven que la media española y provincial tiene también un Índice de dependencia total menor que el resto de los territorios analizados.

En línea con los índices de envejecimiento anteriores (indicador D.22.a), los **índices de dependencia infantil y de mayores**, muestran ciertas **particularidades territoriales**. En La Vera, en la Reserva de la Biosfera de Monfragüe y en el Valle del Jerte, el **Índice de dependencia de mayores es menor que la media nacional y de la provincia**. Si consideramos en su totalidad las comarcas del AUF, esta tiene un **Índice de dependencia de mayores superior al porcentaje español y provincial** debido al **peso** que ejerce el **envejecimiento poblacional** en las comarcas de Trasierra – Tierras de Granadilla y Valle del Ambroz (68 y 64%, respectivamente). A pesar de estas particularidades, podemos decir que **las comarcas del AUF son poblaciones que están en proceso de envejecimiento o envejecidas** puesto que sus **Índices de dependencia infantil son reducidos**, lo que denota la escasez de población joven y una abundante población de edad media.

En lo que concierne a Plasencia, se puede observar un **elevado Índice de dependencia infantil** y un **bajo nivel de dependencia de mayores**, que muestra la existencia de una **población relativamente más joven**.

Comarca	D.24.b. Índice de dependencia infantil (%)	D.24.c. Índice de dependencia de mayores (%)
La Vera	13,90	49,16
Reserva de la Biosfera de Monfragüe	13,27	47,98
Trasierra-Tierras de Granadilla	12,11	67,85
Valle del Ambroz	13,84	64,02
Valle del Jerte	14,54	48,58
Plasencia	20,30	29,78
Total/Promedio sin Plasencia	13,53	55,52
Total/Promedio Comarcas	14,66	51,23
Promedio municipios España	15,31	52,52
Promedio municipios Cáceres	13,62	55,57

Fuente: INE

D.29. Número de viviendas por cada 1.000 habitantes. D.32. Variación del número de hogares 2001-2011 (%). D.33. Crecimiento del parque de vivienda 2001-2011 (%). D.34. Porcentaje de vivienda secundaria (%). D.35. Porcentaje de vivienda vacía (%).

Hay que destacar que, en el caso de los indicadores relativos a vivienda y a pesar de la importancia de este ámbito a nivel territorial y provincial, no existen datos oficiales en el INE de numerosos municipios que respondan a estos indicadores, resultando imposible realizar un tratamiento estadístico de ellos que sea representativo de la situación actual en esta materia en los municipios del Área Urbana Funcional.

## 2.2. Movilidad

### 2.2.1. Introducción

El crecimiento de las ciudades en los últimos años, que ha llevado a una gran complejidad en relación con los usos del suelo, es actualmente uno de los elementos clave en las políticas urbanas de todo el país. Hoy en día, **más de la mitad de la población mundial vive en áreas urbanas**. En la Unión Europea, y en España, ese porcentaje supera el 80%.

Esta complejidad también se ha trasladado a las **áreas rurales**, en las que, debido al traslado de la población a las áreas urbanas, encontramos situaciones de gran diseminación en el ámbito geográfico y una concentración desigual de la población en ciertos ejes poblacionales, lo que provoca grandes flujos de movilidad, siendo el **transporte intercomunitario**,

**interprovincial e intermunicipal** indispensable para el desarrollo y calidad de vida de los residentes.

Tanto la accesibilidad como la movilidad son conceptos vinculados al transporte, llevando consigo grandes consecuencias sociales, económicas y ambientales. La densidad y calidad de la red de comunicaciones de transportes son determinantes para el desarrollo económico de los territorios. Por lo tanto, es necesario implementar modelos de movilidad inteligentes, que aseguren la accesibilidad universal, que reduzcan las desigualdades entre territorios y clases sociales, y que se doten de sistemas de transporte sostenibles.

### 2.2.2. Infraestructuras de transportes y accesibilidad

La provincia de Cáceres tiene un **sistema de movilidad y transporte centrado en el vehículo privado**, en detrimento de otros medios, debido al importante desarrollo experimentado por la red viaria y a la baja calidad o inexistencia del transporte colectivo, como el ferroviario o los autobuses.

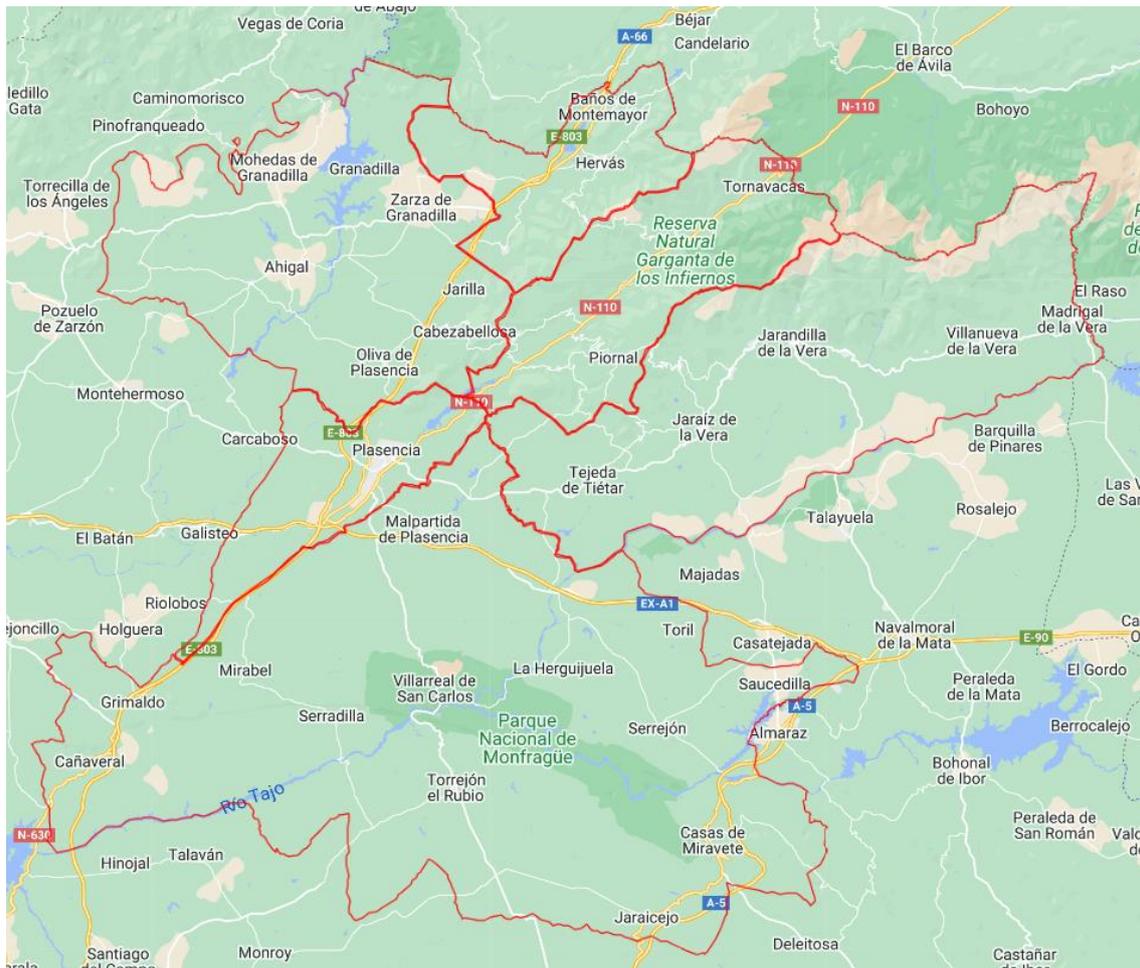
Este modelo no es sostenible en un territorio con una gran dispersión geográfica y concentración en determinados núcleos de la actividad económica y productiva, condicionando grandes flujos de movilidad de la población, sin el adecuado desarrollo a su vez de una red de transporte público adecuado para dicha movilidad.

#### POR CARRETERA

Centrándonos en el AUF Nordeste, el territorio tiene **una localización excéntrica respecto a la Red Nacional de Carreteras**, pero posee una buena accesibilidad gracias a la cercanía de la **A-66**, que atraviesa todo el límite este de la comarca. La llegada a partir de 2010 de la **EX-A1** (Corredor este – oeste del Norte de Extremadura) rompe con la ubicación periférica de la zona, al comunicarla a través de esta vía rápida de Plasencia con Salamanca, Navalmoral y Madrid.

Funcionalmente, las comarcas que componen el AUF no están unificadas, ya que una parte de las mismas, gira en torno a Plasencia, mientras que la parte restante depende de Navalmoral de la Mata e incluso a la ciudad de Cáceres. Lo municipios de Trasierra-Tierras de Granadilla, Ambroz, Jerte y la zona occidental de La Vera tienen como núcleo de referencia a Plasencia. Sin embargo, la zona oriental de La Vera depende funcionalmente de Navalmoral de la Mata, e incluso del área funcional de Talavera de la Reina. Por otro lado, Cáceres ejerce una atracción gravitatoria a algunos municipios de la Reserva de la Biosfera de Monfragüe.

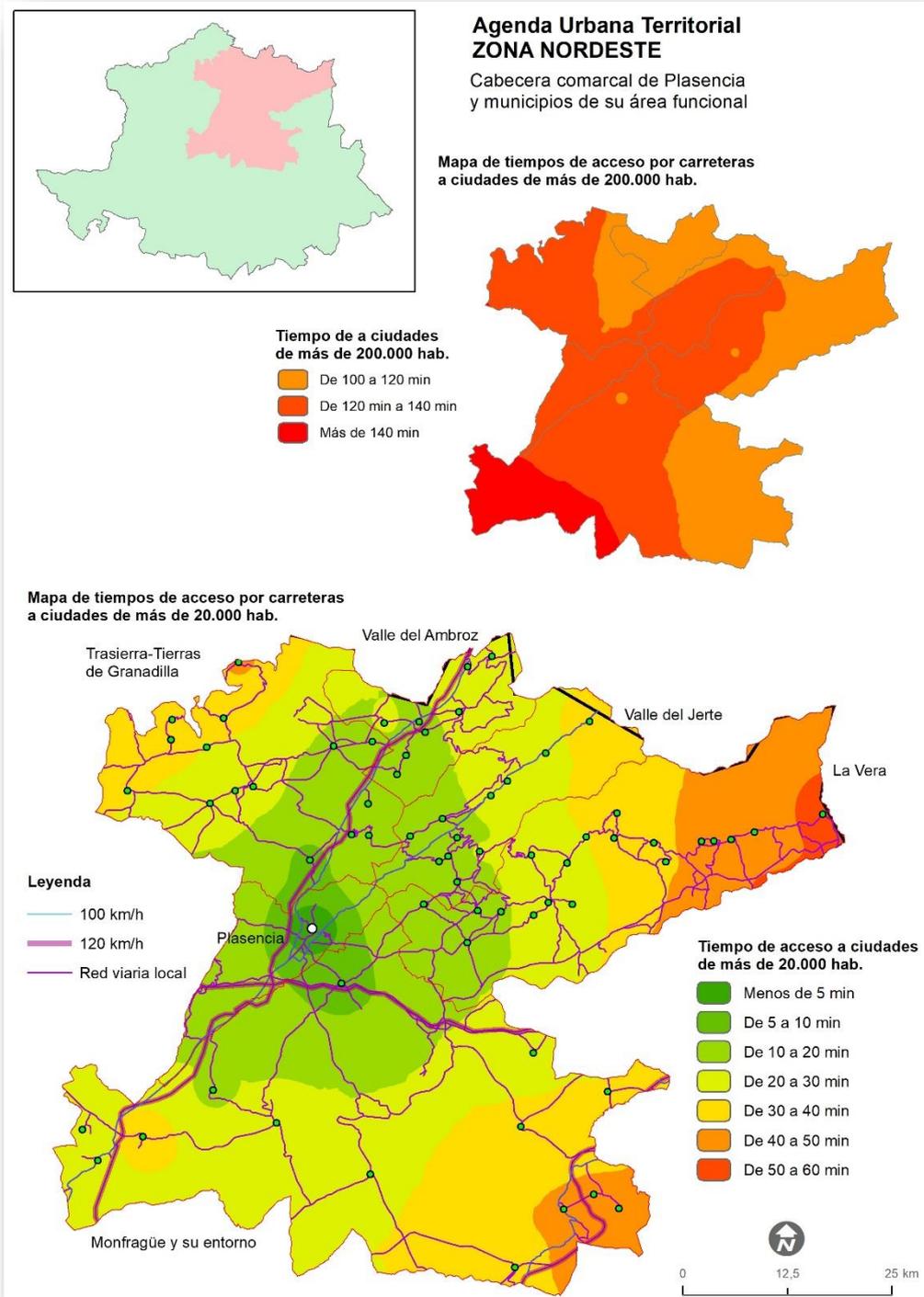
Como ya hemos comentado anteriormente, encontramos una fuerte preponderancia a la utilización de los vehículos privados. Por ello, es muy importante analizar los tiempos mínimos de acceso desde los municipios del AUF a los núcleos de población iguales o mayores de 20.000 habitantes y a núcleos de población iguales o mayores de 200.000 habitantes, en este último caso, todos ellos ubicados fuera de la Comunidad Autónoma de Extremadura.



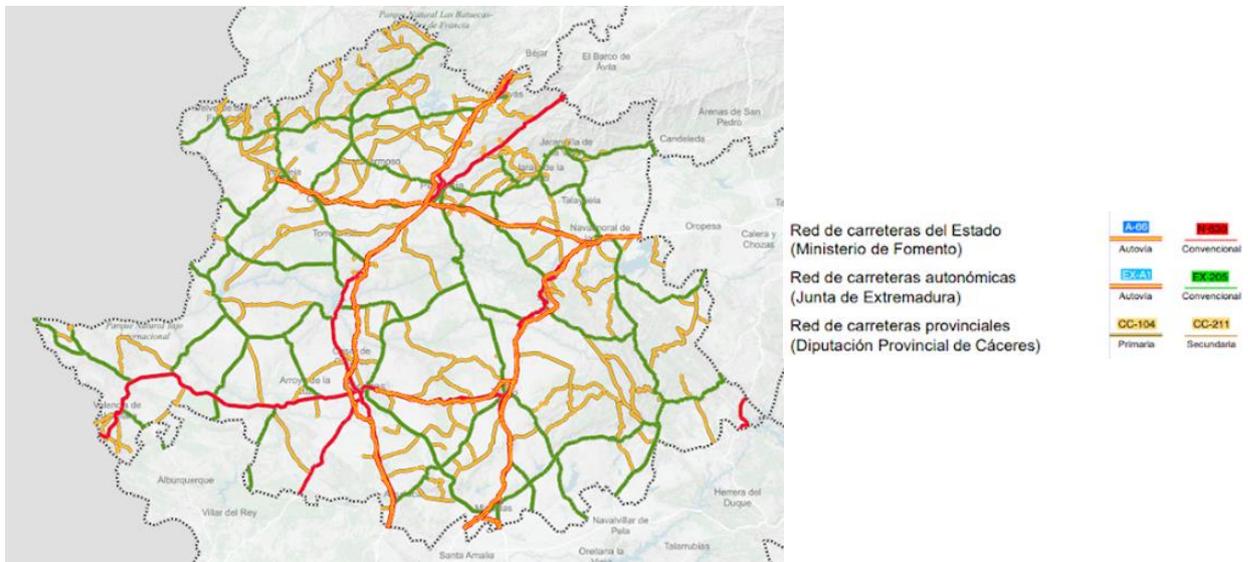
Solo encontramos un núcleo de población igual o mayor de 20.000 habitantes en el AUF Nordeste: Plasencia, centro económico y asistencial de toda la zona, y municipio de referencia comercial. La mayor parte de los municipios se encuentran muy bien conectados con Plasencia, siendo sus tiempos de accesos menores a 40 minutos para 60 de los 68 municipios. Sin embargo, los municipios de La Vera Alta: Madrigal, Villanueva, Valverde, Talaveruela, Viandar y Losar de la Vera, al igual que Jaraicejo, Casas de Miravete o Romangordo en la Reserva de la Biosfera de Monfragüe.

En cuanto al tiempo de acceso a núcleos de más de 200.000 habitantes, dicho acceso es muy importante ya que estos núcleos ofrecen servicios muy especializados, tales como aeropuertos internacionales, centros universitarios o instituciones culturales y económicas. Pueden considerarse centros de servicios y ciudades comerciales, desarrollan importantes flujos con las ciudades principales del país, y su área de influencia a veces alcanza las provincias próximas. Cáceres es de una de las provincias peor comunicada por carretera con las principales aglomeraciones urbanas. El AUF Nordeste se sitúa de media a 2 horas por carretera de una ciudad de más de 200.000 habitantes (Madrid).

No obstante, gracias a las principales vías que atraviesan la comarca o la bordean, como son la Ruta de la Plata (actual A-66) y la autovía EX A-1, el AUF Nordeste han mejorado el problema de la lejanía con las principales aglomeraciones urbanas peninsulares.



La distribución de infraestructuras de transporte en la provincia de Cáceres se encuentra establecida a nivel territorial de forma muy desigual, existiendo las mayores infraestructuras en los núcleos económicos y de población de la provincia. En el siguiente mapa podemos observar la información tanto a nivel territorial (transporte interurbano, ferrocarril, red viaria provincial, red de estaciones de servicio) como a nivel local (transporte urbano, si existe):



Fuente: Visor de movilidad en la provincia de Cáceres. Área de Infraestructuras Territoriales Inteligentes y Movilidad de la Diputación de Cáceres.

<https://ide.dip-caceres.es>

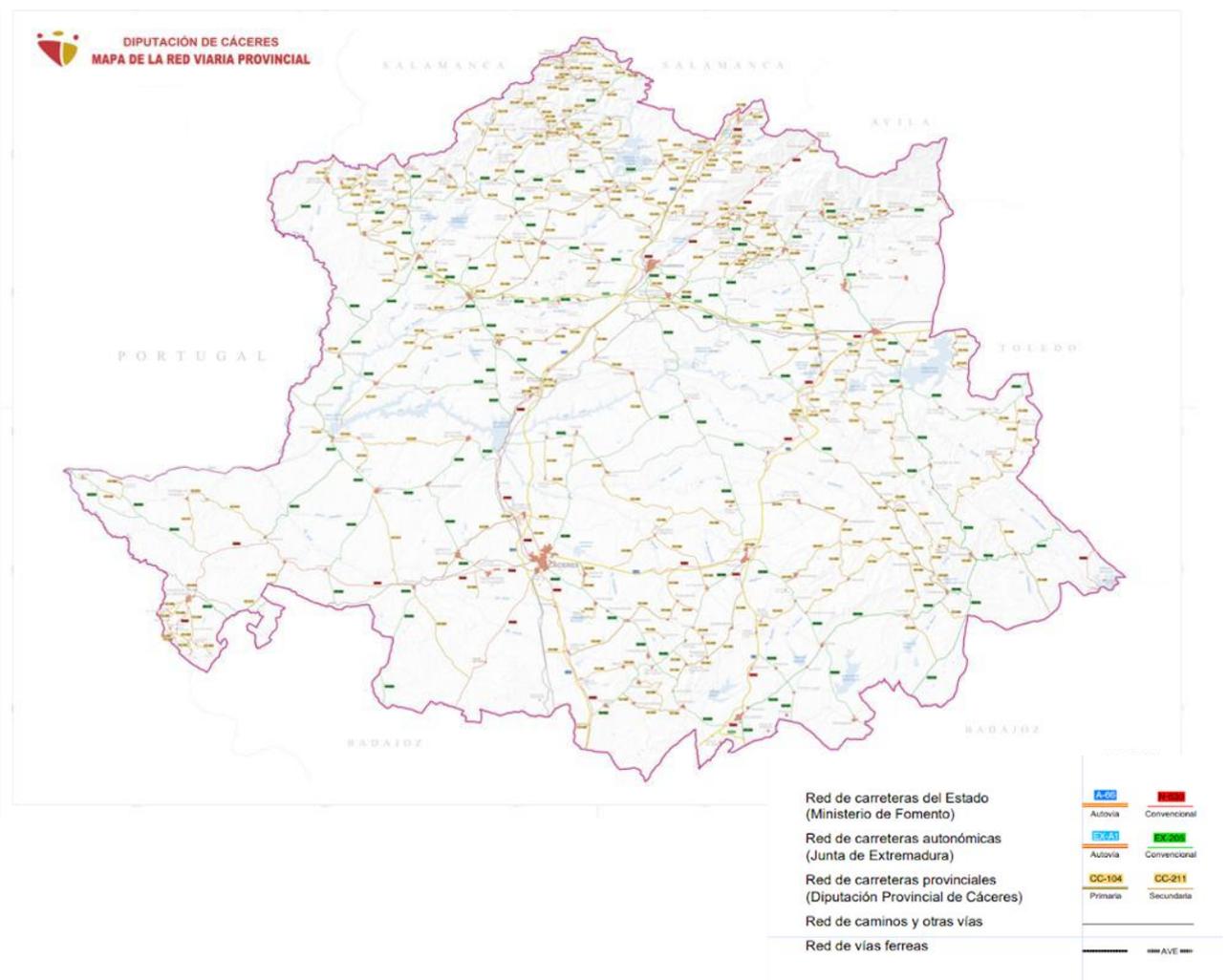
Podemos observar en el mapa un bajo desarrollo de las infraestructuras territoriales, ya que la red de carreteras se encuentra centralizada en esta zona mayoritariamente alrededor de Plasencia, que actúa como eje de comunicaciones.

La Red de Carreteras de la Provincia de Cáceres clasifica sus vías en tres categorías:

- **Clase A**, aquellas que necesitan satisfacer una mayor demanda de tráfico, o bien constituyen itinerarios básicos dentro de la red.
- **Clase B**, constituyen la gran mayoría de la red, y tienen como misión el mallado hasta los núcleos de población.
- **Clase C**, complementarias de todas las anteriores y están constituidas por tramos de carreteras y accesos a poblaciones con pocos habitantes.

En el año 2017 la Diputación Provincial de Cáceres licitó la ejecución de diversas operaciones de conservación y explotación de la red viaria. En el pliego de prescripciones técnicas del contrato se determinó una nueva zonificación para las carreteras en la provincia, así como la unificación de criterios para la designación de las diferentes vías. Así, se establecen 4 demarcaciones:

- Zona 1 - Coria (zona norte - oeste provincial). Límites: provincia de Salamanca (N); Río Tajo (S); Tierras de Granadilla y Autovía A-66 (E); y Portugal (O).
- Zona 2 - Plasencia (zona norte - este provincial). Límites: Provincias de Salamanca y Ávila (N); Autovía A-5 (S); provincia de Toledo (E); y Las Hurdes y tierras del Alagón (O).
- Zona 3 - Cáceres (zona sur - oeste provincial). Límites: río Tajo (N); provincia de Badajoz (S); Autovía A-5 (E); y Portugal (O).
- Zona 4 -Villuercas (zona sur - este provincial). Límites: Autovía A-5 (N); provincia de Badajoz (S); provincia de Toledo (E); y Autovía A-5 (O).



Fuente: Mapa de la Red Viaria Provincial. Diputación de Cáceres.

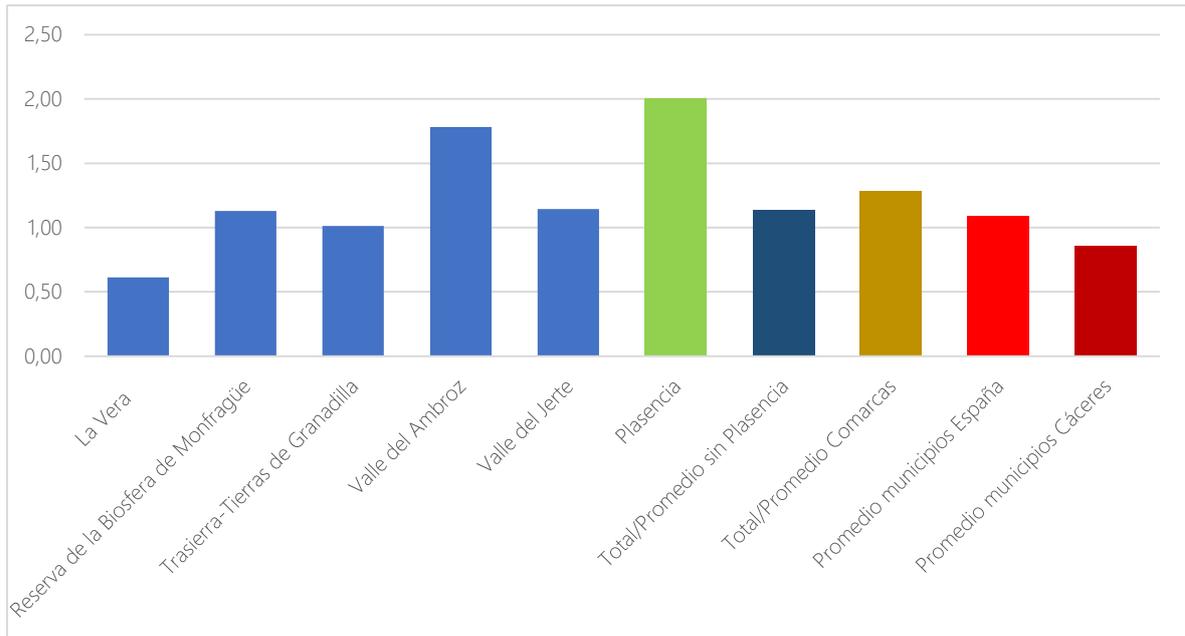
La composición de la Red de Carreteras del Estado (RCE) que encontramos en la provincia de Cáceres es la siguiente:

Longitud de las carreteras en la provincia de Cáceres por tipo de vía (km)			
Gran capacidad			Resto de vías
Autopistas de peaje	Autovías	Carreteras multicarril	Carreteras convencionales
0	337,551	20,384	447,657
357,935			447,657
805,592			

*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del MITMA (2021) sobre: Longitud (km/vía) de las Redes de carreteras por titularidad y tipo de vía en la Provincia de Cáceres*

#### D.17.b. Porcentaje de superficie de infraestructuras de transporte respecto al término municipal (%)

La proporción de superficie destinada en los municipios del AUF (sin tener en cuenta el municipio de Plasencia) a infraestructuras de transporte es del 1,14%, siendo ligeramente superior al promedio nacional (1,09%) y bastante superior al promedio provincial (0,86%). No obstante, existen grandes diferencias entre municipios: de los 68 municipios del AUF, 50 de ellos están por debajo en este aspecto de la media nacional (promediando 0,59% en este indicador). Estas diferencias se manifiestan a nivel comarcal en La Vera, con un promedio del 0,61% en este ámbito, mientras que en el Valle del Ambroz este promedio es casi el triple (1,78%). En cuanto al municipio de Plasencia, la superficie de infraestructuras de transporte duplica la media nacional (2,00%).



Indicador D.17.b. Porcentaje de superficie de infraestructuras de transporte respecto al término municipal (%).  
Fuente: SIOSE

Las **conclusiones** que podemos extraer son que, si bien nos demuestra que **el territorio está en general mejor equipado** en cuanto a este tipo de infraestructuras **que la provincia y España considerando la media de los municipios** de cada región, **existen profundas diferencias territoriales** dentro del AUF, **coexistiendo municipios y comarcas muy poco equipados** en este aspecto **con otros que disponen de más infraestructuras de transporte y mejores conexiones**.

En relación con el **servicio de transporte público en autobús**, en la Provincia de Cáceres encontramos que las estaciones están presentes en los principales núcleos de la provincia, los cuales ofrecen conexión entre las distintas comarcas. En relación el AUF Nordeste, encontramos una estación de autobuses en Plasencia, bastante céntrica en el entramado urbano, que conecta a todas las comarcas de alrededor, encontrando paradas en toda el AUF.

En cuanto el **servicio de turismos de transporte público** o taxi, en el año 2019 (últimos datos, según el INE) había 69.547 turismos de servicio público en España, de los cuales 967 se encontraban en Extremadura, y reduciéndose a 388 los que se encontraban en la provincia de Cáceres. Esto significa que únicamente el 0,56% de los turismos de servicio que encontramos en el territorio español se encuentran ofreciendo servicios en la provincia de Cáceres.

## POR FERROCARRIL

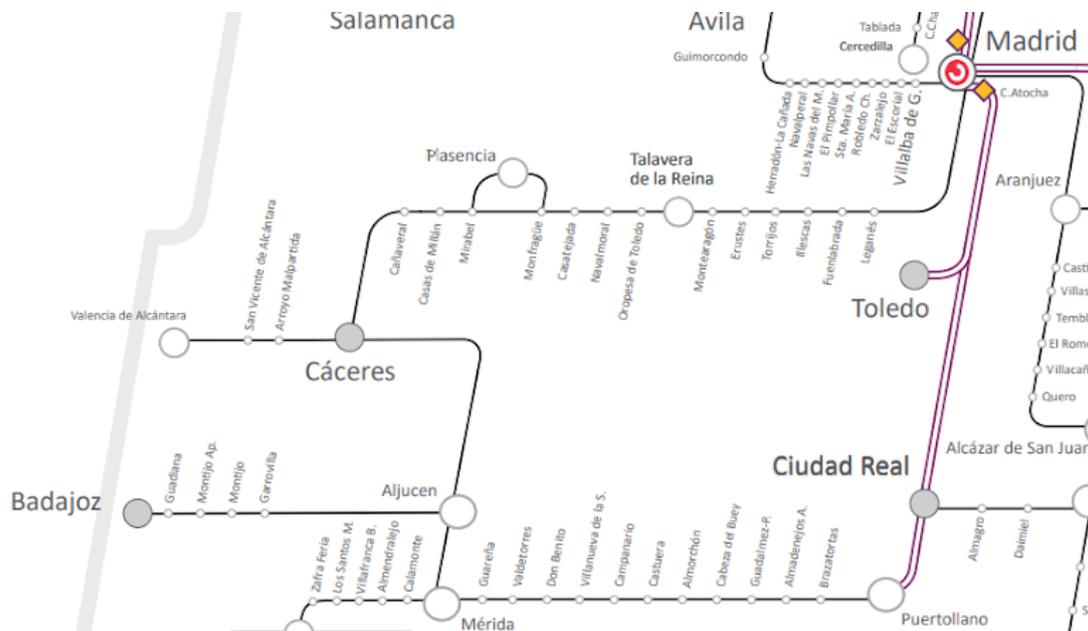
El ferrocarril de Cáceres **apareció en los años 80, con la línea Madrid-Lisboa, que transcurre por varios municipios de la provincia**. A pesar de que era una alternativa confortable al medio de transporte por carretera y un instrumento de desarrollo muy deseado en la época, nunca ha llegado a ser un modo de transporte predominante en la región.

Hoy en día la red ferroviaria se ha renovado, pero sigue siendo un transporte con muchas deficiencias en el que los pasajeros tienen muchos problemas con los horarios para adaptarlos a sus necesidades, y el transporte de mercancías es prácticamente inexistente.

La única oferta ferroviaria que encontramos actualmente en la provincia de Cáceres es el **servicio de Media Distancia de RENFE**.

En un futuro se contará con la **red de AVE**, aunque todavía no se conoce fecha concreta para su puesta en funcionamiento. Esta red pretende conectar Madrid con Badajoz, pasando por Mérida, Cáceres y Plasencia. También se prevé la conexión con Lisboa para 2024, a través de la ciudad de Elvas.

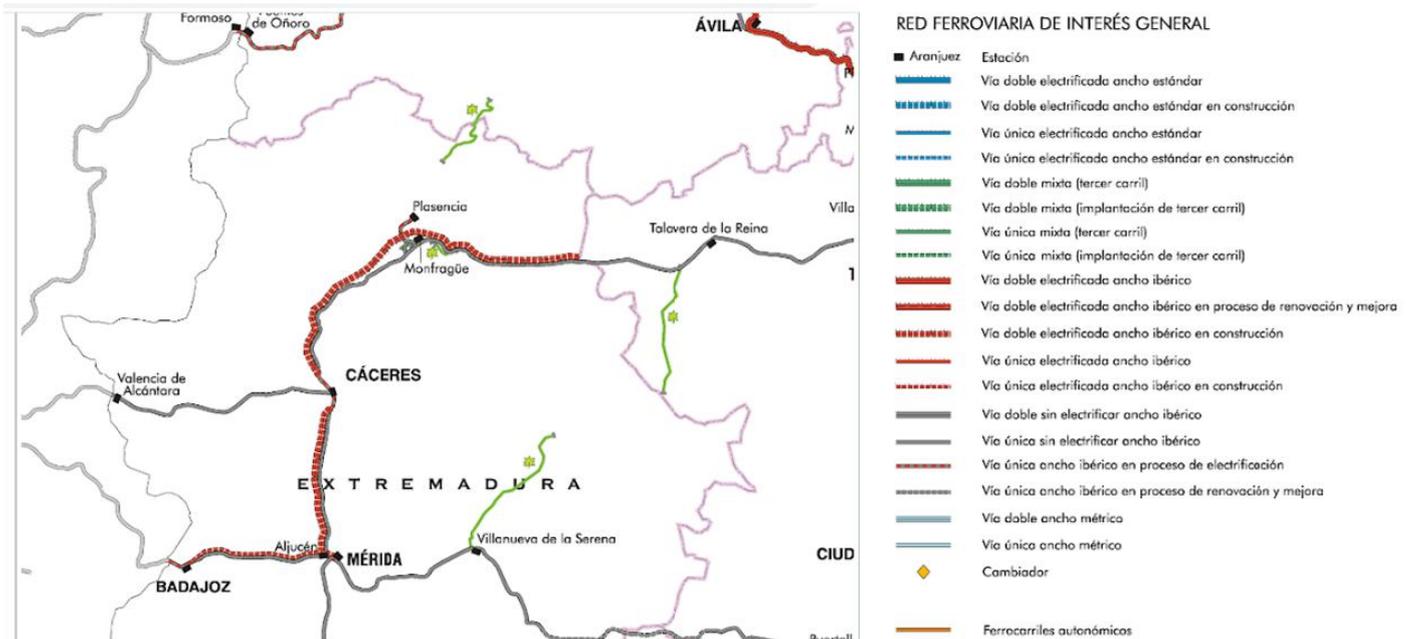
En este mapa encontramos las estaciones de tren de la provincia de la red de Media Distancia de Renfe:



Mapa línea Media Distancia de Cáceres (RENFE)

Fuente: <https://www.renfe.com/es/es/viajar/informacion-util/mapas-y-lineas/media-distancia-y-avant>

En este mapa podemos observar la red ferroviaria de la provincia de Cáceres:



Fuente: <https://www.adif.es/informacion-al-usuario/mapa>

La infraestructura ferrocarril es, por lo tanto, pobre y poco competitiva respecto al transporte privado, lo que favorece la dependencia existente en la provincia por los vehículos privados.

En relación con el AUF Nordeste, podemos observar una **falta de infraestructuras ferroviarias**, encontrando la única estación en el municipio Plasencia.

## POR BICICLETA

La provincia de Cáceres cuenta con una escasa presencia de carriles bici, localizándose principalmente en los mayores núcleos urbanos, como Cáceres o Plasencia, y encontrando una gran carencia sobre todo en las áreas rurales. Según **el Barómetro de la bicicleta 2022**, se ha producido un crecimiento de un 40% sobre el número de personas (residentes de España de entre 14 y 70 años) que utilizan la bicicleta de forma semanal: pasa del 22,4 % en 2019 al 32,5 % en 2022. Sin embargo, este crecimiento no se ve representado en la provincia, ya que según el **INE** solo el 2,97% de la población usa la bicicleta para desplazarse, debido a que se tiene una visión de ella como objeto de ocio y deporte, pero no para transporte cotidiano. No obstante, para fomentar el uso de la bicicleta, la Diputación Provincial de Cáceres está elaborando un **mapa de rutas de cicloturismo**, por un lado, ligadas a las rutas de largo recorrido que atraviesan su territorio y que están diseñadas y gestionadas por la

Junta de Extremadura; y, por otro, desarrolladas a través de agrupaciones de ofertas como el Tajo Internacional.<sup>1</sup>

## TRANSPORTE AEREO

El aeropuerto más cercano a la provincia de Cáceres es el **aeropuerto de Badajoz**, siendo el único aeropuerto existente en toda la Comunidad Autónoma de Extremadura. Este se encuentra en el término municipal de Talavera la Real y cuenta con conexiones aéreas a Barcelona y Madrid. Entre los servicios que ofrece se encuentra una zona comercial, oficinas de alquiler de coches, aparcamiento público gratuito y parada de taxis. Sin embargo, cabe destacar la inexistencia de transporte público de conexión con el aeropuerto (bus urbano o interurbano), dificultando el acceso al mismo y limitándolo solo al vehículo privado o taxi. Los aeropuertos más utilizados por la población de la provincia son el de Barajas, en Madrid, y el de Sevilla, ambos con conexiones nacionales e internacionales.

## INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA

El desarrollo del sector logístico en Extremadura es considerablemente inferior a la media española, sobre todo en relación con las grandes áreas metropolitanas o los grandes nudos intermodales de nuestro país.

El **sector se caracteriza por una gran desestructuración**, estando formado por un número muy reducido de pequeñas empresas autóctonas, relacionadas mayoritariamente con las actividades de transporte y almacenaje.

Esta misma situación se traslada a la provincia de Cáceres. No obstante, la Diputación de Cáceres tiene planeada una serie de **acciones y proyectos con el fin de mejorar y dar un impulso de inversión a este sector tan poco representativo**. Entre las acciones encontramos:

- Estrategia de Movilidad Territorial
- Estrategia de Movilidades Urbanas
- Promoción de la Movilidad Sostenible

## PARQUE AUTOMOVILÍSTICO

El parque automovilístico de la provincia de Cáceres se componía en el año 2021 (últimos datos), según el **Observatorio del Transporte y la Logística del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)** de un total de 328.562 vehículos. Esto supone un incremento del 10,96% en la última década del número de vehículos de la provincia de Cáceres. En esta tabla encontramos el desglose del parque automovilístico por tipo de vehículo:

---

<sup>1</sup> Fuente: *Inventario y Plan de Acción CICLO-SEND\_SUR*.  
[https://www.aopandalucia.es/inetfiles/agencia\\_estructura/1910202283530.pdf](https://www.aopandalucia.es/inetfiles/agencia_estructura/1910202283530.pdf)

Número y % de vehículos por tipo en la provincia de Cáceres								
Provincia	Camiones y Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Remolques y semirremolques	Otros vehículos	Total
Cáceres	61.282	612	228.393	24.246	1.692	4.607	7.730	328.562
	18,65%	0,19%	69,51%	7,38%	0,51%	1,40%	2,35%	100%

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística del MITMA, 2021

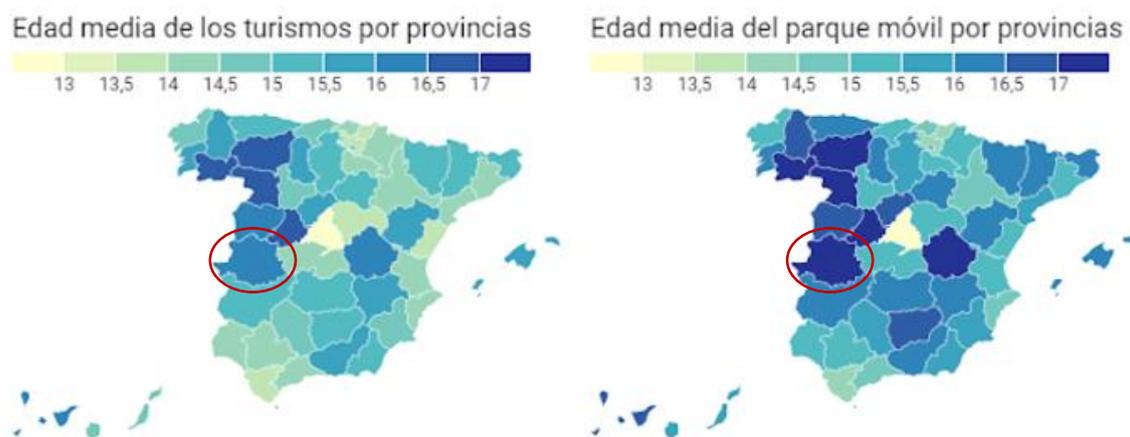
Como podemos observar, los turismos suponen más de un 69% de todo el parque automovilístico, lo que demuestra la gran dependencia del automóvil privado en la provincia. Además, podemos observar una excesiva dependencia de vehículos diésel y de gasolina, en detrimento de vehículos eléctricos y de otros tipos de energías limpias, como podemos observar al analizar el número y tipo de carburante usado en turismos:

Número y % de turismos por tipo de carburante				
Provincia	Gasolina	Gasóleo	Eléctrico y otros	Total
Cáceres	78.400	149.532	461	228.393
	34,33%	65,47%	0,20%	100%

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística del MITMA, 2021

En la provincia de Cáceres la mayoría de los turismos son gasóleo (65,47%), es decir, usan el diésel como carburante, mientras que solo encontramos un 0,20% de coches eléctricos y de otros carburantes limpios (gas natural renovable, hidrógeno limpio, gas natural sintético, biocombustibles y gestión del carbono).

Por otro lado, es importante analizar la edad media del parque de vehículos y de los turismos de la provincia de Cáceres:



Fuente: Datos RTVE, con información de Dirección General de Tráfico. Datos a noviembre de 2021

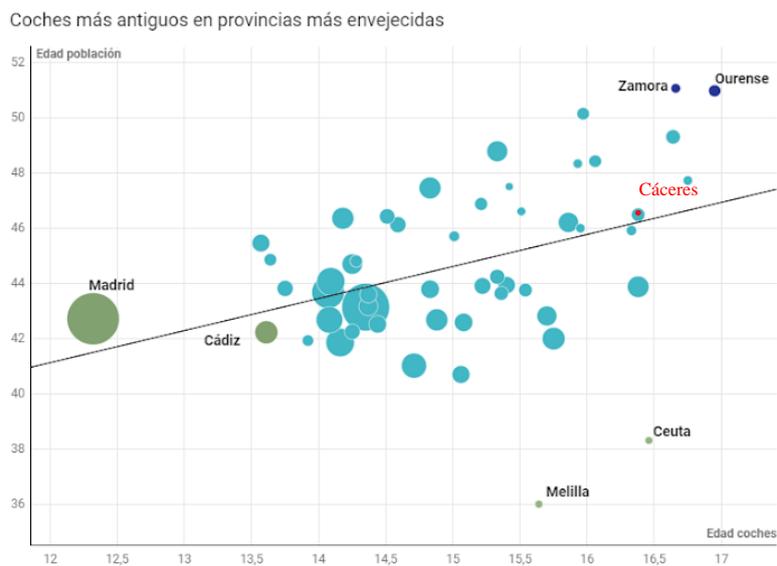
En la provincia, la edad media de los turismos es de 16,38 años, y la edad media del parque móvil 17,04 años. En comparación con las otras provincias, y con la media nacional de la

antigüedad del parque de vehículos (13 años), **Cáceres se caracteriza por una antigüedad alta**, encontrándose en el Ranking de antigüedad del parque de turismos por provincia (2021) en el puesto 46 de 52, únicamente superando a Santa Cruz de Tenerife, Ceuta, León, Zamora, Ávila y Ourense.

43	Lugo	15,97	23,...	23	8,6%	47	50,1
44	Salamanca	16,0	21,...	31	12,6%	22	48,4
45	Cuenca	16,33	22,...	25	11,6%	29	45,9
46	Cáceres	16,38	19,...	44	17,4%	15	46,5
47	Santa Cruz de Tenerife	16,38	21,...	34	23,5%	4	43,9
48	Ceuta	16,46	20,...	40	27,1%	1	38,3
49	León	16,64	21,...	29	10,5%	38	49,3
50	Zamora	16,66	19,...	42	10,6%	36	51,1
51	Ávila	16,75	20,...	36	12,1%	26	47,7
52	Ourense	16,95	22,...	28	9,8%	41	51

Fuente: Datos RTVE, con información de Dirección General de Tráfico, 2021

Según los datos obtenidos de la DGT, esta antigüedad se debe mayoritariamente a que en las **provincias más envejecidas se tiene una mayor edad media de los vehículos**. Además, también se establece que en las provincias donde existe una menor renta, los vehículos también suelen contar con una mayor antigüedad.

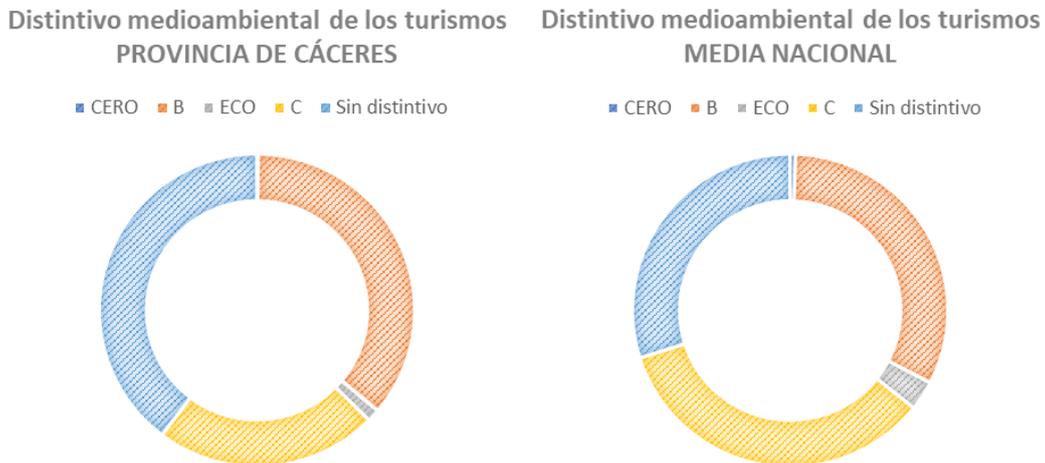


Fuente: Datos RTVE, con información de Dirección General de Tráfico. Datos a noviembre de 2021

La DGT advierte que una antigüedad elevada conlleva un **mayor riesgo de la seguridad vial** al aumentar la posibilidad de siniestralidad, además de que un parque móvil antiguo implica

la existencia de un parque móvil más contaminante. En España solo el 0,32% de los turismos tienen la “Etiqueta 0 emisiones” por ser eléctricos.

Para analizar la eficiencia energética del parque móvil de Cáceres y su impacto medioambiental, es necesario fijarnos en el distintivo ambiental:



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Anuario Estadístico General de la DGT (2021)

Como muestra el gráfico, el porcentaje de turismos CERO es del 0,13%, y el de turismos ECO 1,31%, datos bastante por debajo de la media nacional, que es de 0,55% y 3,07%, respectivamente.

No obstante, en el caso de los turismos C (distintivo más bajo), el porcentaje es de 22,88%, por debajo de la media nacional (34,40%).

En conclusión, el parque móvil de la provincia de Cáceres puede considerarse más contaminante en general que la media nacional.

### 2.2.3. Reparto modal y desplazamientos

Como ya se ha comentado a lo largo de este diagnóstico, **el reparto de la movilidad** en la provincia de Cáceres se caracteriza por una **fuerte dependencia del vehículo privado** como medio de transporte principal para los desplazamientos habituales de la población.

Porcentaje (%) de personas que utilizan cada medio de transporte para desplazamientos habituales (2021)				
Provincia	Particular	Público	A pie	De empresa u otro
<b>Cáceres</b>	<b>66,80%</b>	<b>7,10%</b>	<b>20,60%</b>	<b>5,40%</b>
<b>Badajoz</b>	70,80%	7,30%	16,90%	5,00%
<b>Ciudad Real</b>	68,40%	4,80%	19,90%	6,70%
<b>Huelva</b>	62,10%	7,30%	21,90%	8,50%

<b>MEDIA NACIONAL</b>	63,00%	16,10%	16,10%	4,70%
-----------------------	--------	--------	--------	-------

Elaboración propia a partir de datos del INE (2021). Movilidad Cotidiana

Como podemos observar en la tabla, el **66,80%** de las personas utilizan el vehículo particular para desplazamientos habituales (datos del INE del 2021), siendo este dato similar al de sus provincias colindantes. Además, también es importante mencionar el **escaso uso del transporte público como medio de transporte habitual** (7,10%), encontrándose muy por debajo de la media nacional (16,10%). Para ser más específicos, los datos de movilidad reflejan el siguiente reparto de uso de tipos de medios de transporte:

<b>Porcentaje (%) de personas que utilizan cada tipo de medio de transporte para desplazamientos habituales (2021)</b>				
Provincia	Coche	Autobús, tren, metro	A pie	Moto, bicicleta y otros
<b>Cáceres</b>	<b>69,40%</b>	<b>7,50%</b>	<b>20,60%</b>	<b>2,30%</b>

Elaboración propia a partir de datos del INE (2021). Movilidad Cotidiana

Si comparamos estos valores con la media nacional, podemos observar que en la provincia de Cáceres el medio de transporte más usado es el coche, seguido del transporte a pie. El uso del coche supera en gran medida a la media nacional (62,13%), además que el uso del autobús, tren o metro es bastante inferior en Cáceres que la media nacional (16,3%), pero en el caso del transporte a pie, Cáceres si supera a la media nacional (16,1%).

En relación con la duración de los desplazamientos y satisfacción ciudadana, debemos destacar la duración de los desplazamientos cotidianos del día a día en la provincia de Cáceres.

<b>Porcentaje (%) de personas en función de su duración en desplazamientos cotidianos (trabajo/estudios) (2021)</b>					
	Menos de 20 minutos	Entre 20 y 39 minutos	Entre 40 y 59 minutos	Entre 60 y 89 minutos	90 minutos o más
<b>Cáceres</b>	<b>38,80%</b>	<b>28,80%</b>	<b>15,30%</b>	<b>8,30%</b>	<b>8,9%</b>
<b>Badajoz</b>	37,00%	30,00%	16,50%	9,10%	7,3%
<b>Media Nacional</b>	26,40%	29,90%	21,90%	12,50%	9,4%

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del INE (2021). Movilidad Cotidiana

Como podemos observar, la mayoría de la población tarda menos de 40 minutos en sus desplazamientos cotidianos (**67,60%**), similar a la de la provincia colindante (67%), y cifra muy superior a la media nacional (56,30%).

Esto se debe a que la actividad laboral y académica en la provincia de Cáceres se encuentra muy concentrada en determinadas áreas. No obstante, tras analizar los medios de transporte utilizados por la población, y en específico el bajo uso de transporte público, llegamos a la conclusión de que esta baja duración en los desplazamientos cotidianos no se debe a la existencia de una infraestructura de transporte público buena y eficiente, sino que la población

prefiere el uso del vehículo privado como principal medio de transporte, lo que implica una mayor emisión de gases contaminantes.

No obstante, esta baja duración en los desplazamientos se relaciona con un alto nivel de satisfacción ciudadana.

Porcentaje (%) de población satisfecha respecto al tiempo diario dedicado al transporte			
	Insatisfecho	Satisfecho	Muy satisfecho
<b>Cáceres</b>	<b>6,90%</b>	<b>48,10%</b>	<b>45,00%</b>
<b>Badajoz</b>	<b>6,10%</b>	<b>52,80%</b>	<b>41,10%</b>
<b>Media Nacional</b>	<b>10,70%</b>	<b>54,20%</b>	<b>35,20%</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (2021). Movilidad Cotidiana

Esta satisfacción ciudadana se debe a que un menor tiempo invertido en el transporte permite una mayor conciliación con otros aspectos de la vida.

Como podemos observar en la tabla, el 93,10% de la población en Cáceres se encuentra entre satisfecha y muy satisfecha respecto al tiempo diario dedicado al transporte, cifra notablemente mayor a la media nacional (89,40%).

Como ya hemos comentado previamente, en la provincia de Cáceres encontramos núcleos urbanos con baja densidad de población (menos de 20.000 habitantes) y una dispersión geográfica alta, lo que supone una **dificultad a la hora de movilizarse entre los mismos y con otros núcleos más grandes**, sumando a ello la práctica inexistencia de transporte público eficiente.

Es necesario hacer un inciso en los principales flujos de movilidad entre municipios y áreas de movilidad, ya que nos permite comprender las tendencias y necesidades de la población en relación con los desplazamientos cotidianos.

Movilidad cotidiana diaria según el desplazamiento entre áreas de movilidad				
Provincia	% de población que no realiza movilidad hacia otra área	% de población que realiza movilidad hacia otra área de la provincia	% de población que realiza movilidad a un área fuera de la provincia	% de pérdida de población diaria en la provincia por movilidad
<b>Cáceres</b>	<b>74,00%</b>	<b>11,50%</b>	<b>14,50%</b>	<b>6,30%</b>
<b>Badajoz</b>	<b>72,00%</b>	<b>12,50%</b>	<b>15,50%</b>	<b>8,00%</b>
<b>Media Nacional</b>	<b>70,00%</b>	<b>14,10%</b>	<b>15,90%</b>	<b>5,90%</b>

Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE (2021). Movilidad Cotidiana

En la provincia de Cáceres, el 74% de la población no realiza ningún desplazamiento hacia otra área de movilidad de forma cotidiana, el 11,50% realiza desplazamientos a áreas de

movilidad dentro de la provincia, y el 14,50% a áreas de movilidad fuera de la provincia, lo que supone un 0,063% de pérdida de población diaria en la provincia por movilidad, ligeramente superior a la media nacional (0,059%). **La movilidad cotidiana en la provincia de Cáceres cuenta con unos flujos concretos hacia ciertos núcleos urbanos, conocidos como cabezas de comarca.**

#### 2.2.4. Movilidad eléctrica y sostenible

Anteriormente hemos analizado el número y porcentaje de turismos en función del tipo de carburante en la provincia de Cáceres, determinando que **solo el 0,20% de los turismos son eléctricos**, un porcentaje por debajo de la media nacional (0,72%). Esto demuestra que la provincia necesita potenciar el uso de vehículos eléctricos y sostenibles.

Para ello, la Diputación de Cáceres ha iniciado una serie de proyectos con la visión de mejorar la infraestructura de este tipo de vehículos.

El primero es el **Plan de Movilidad de Vehículos Eléctricos en Cáceres (MOVECA)**. Este plan se encuentra alineado con la **Estrategia Regional para el Impulso del Vehículo Eléctrico en Extremadura. Horizonte 2018-2030**. El objetivo de la estrategia es fomentar un nuevo modelo de movilidad en Extremadura apoyado en los principios de seguridad, eficiencia y sostenibilidad medioambiental y económica, articulado a través de medidas que apoyen e impulsen la utilización de vehículos eléctricos en nuestra región en detrimento de los vehículos de combustión.

La finalidad del plan es:

- Creación y dotación de una infraestructura de recarga interoperable y de características apropiadas a la evolución del sector que permita facilitar la movilidad de los vehículos eléctricos.
- Que, en el año 2030, el 10% de los nuevos vehículos matriculados en la provincia sean eléctricos.
- Fomentar el desarrollo del sector económico asociado al vehículo eléctrico

Para llegar a ese fin, la diputación de Cáceres procedió a la implementación de marquesinas fotovoltaicas en las infraestructuras de punto de recarga situadas en determinadas localidades. Los **puntos de recarga que encontramos actualmente en la provincia** están ubicados en los municipios de: Vegas de Coria, Hoyos, Pinofranqueado, Ahigal, Talayuela, Guadalupe, Miajadas, Torre de Santa María, Trujillo, Cañaveralejo, Zarza la Mayor, Montehermoso, Adeanueva del Camino y Coria.

Además, **se prevé la ejecución de 30 nuevas infraestructuras de recarga para el final del año 2023**, localizadas en los municipios de: Casar de Cáceres, Arroyo de la Luz, Galisteo, Hernán Pérez, Jarrandilla, Madrigalejo, Malpartida de Plasencia, Mirabel, Pozuelo, Rosalejo, Tornavacas, Torrejoncillo, Aldea del Cano, Salorino, Navalmoral de la Mata, Madroñera,

Cedillo, Carbajo, Aliseda, Monroy, Logrosán, Aldeacentenera, Pasarón de la Vera, Deleitosa, Torrejón el Rubio, Serrejón, Villanueva de la Vera, Aceúche, Peralada San Román y Navalvillar de Ibor.



*Mapa de la red de electrolineras previstas para 2023 en la provincia de Cáceres.*

Fuente: [https://estaticos-cdn.prensaiberica.es/clip/c5b0bfa7-a270-44eb-8131-06a79da7be87\\_source-aspect-ratio\\_default\\_0.jpg](https://estaticos-cdn.prensaiberica.es/clip/c5b0bfa7-a270-44eb-8131-06a79da7be87_source-aspect-ratio_default_0.jpg)

Por otro lado, la Diputación de Cáceres está realizando un **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la Red e Municipios Sostenibles de Cáceres**, diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad en los municipios que lo integran y sus entornos, cuyo fin es alcanzar una mejora de la calidad de vida, una mayor cohesión social y desarrollo económico, mediante la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles, la reducción del consumo energético y las emisiones contaminantes.

Los objetivos de este plan son:

- Mejorar la accesibilidad universal a pie y la calidad del espacio público.
- Fomentar los medios de transporte blando en distancias cortas y medias.
- Plantear acciones contra la despoblación y el desarraigo en los municipios de la red.
- Disminuir las emisiones de CO2 mediante la implantación de un transporte público más eficiente.
- Mejorar las conexiones de la Red actuando sobre el diseño y gestión de infraestructuras.
- Gestionar de forma óptima las zonas de aparcamiento de vehículos y la distribución urbana de mercancías.

Actualmente los municipios que pertenecen a esta Red de Municipios Sostenibles de Cáceres son:



*Mapa de la Red de Municipios Sostenibles de Cáceres*

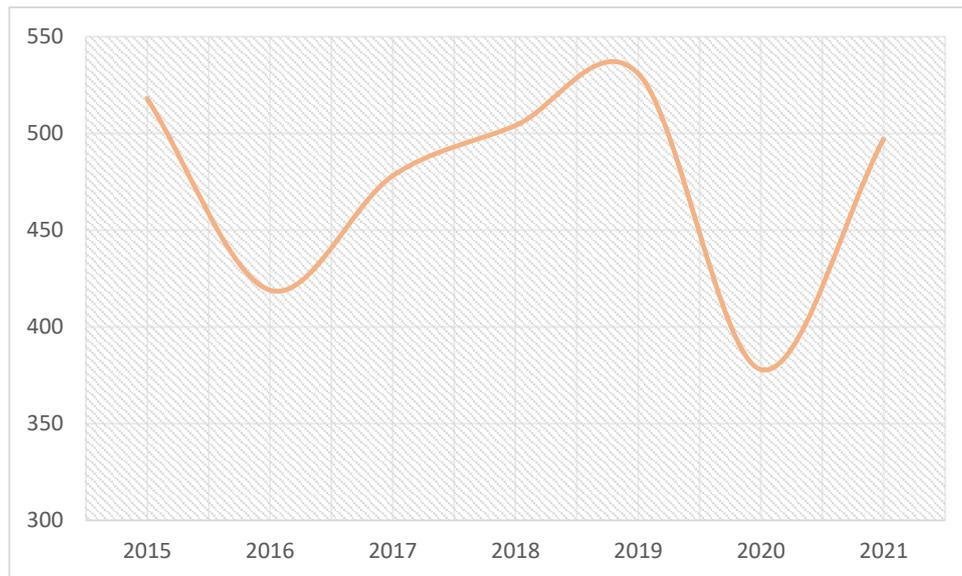
Fuente: <https://pmuscaceres.es/wp-content/uploads/2022/07/mapa.png>

En relación con el Área Urbana Funcional Nordeste, **ninguna de las comarcas pertenece a la Red de Municipios Sostenibles**, pero sí encontramos varias infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos.

### 2.2.5. Seguridad vial

La red viaria titularidad de Diputación Provincial de Cáceres tiene unos 1.850 km de longitud, y debe tratar de cumplir con dos funciones primordiales: permitir una circulación de vehículos de forma rápida, cómoda, económica y segura (función de movilidad), y posibilitar el acceso de los vehículos a cualquier punto del área a la que sirve (función de accesibilidad).

Uno de los mejores indicadores para observar la seguridad vial de la provincia son la cantidad de accidentes de tráfico con víctimas que se han producido a lo largo de un año. En el siguiente gráfico podemos observar la evolución de este tipo de accidentes en la provincia de Cáceres:



*Evolución de accidentes con víctimas en la provincia de Cáceres. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio del transporte y la logística en España, MITMA (2021)*

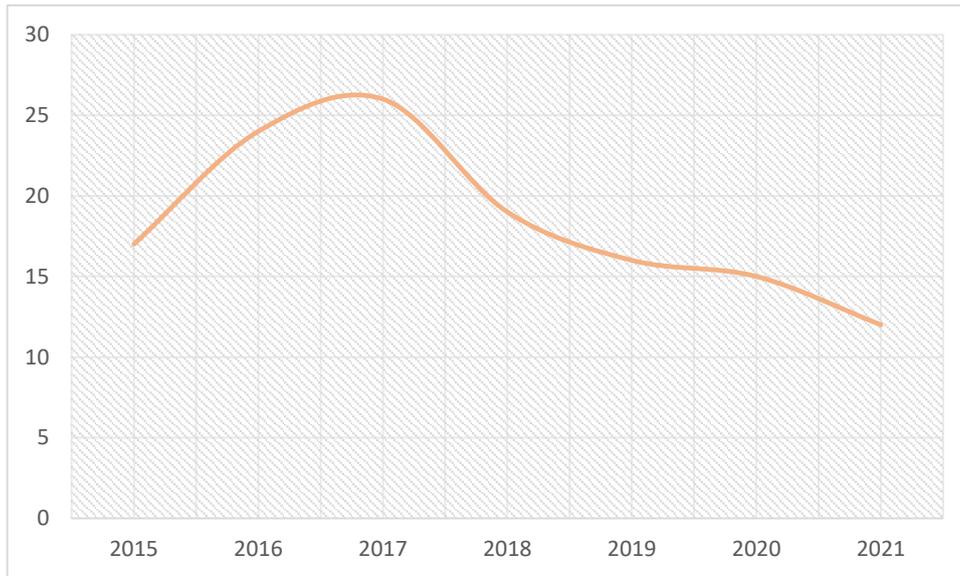
En el año 2016 se produjo una reducción considerable de los accidentes, pero lamentablemente la tasa fue incrementándose hasta el año 2019. En 2020 encontramos una gran caída de los valores, debido a la reducción de movilidad consecuencia de las restricciones sanitarias durante el COVID-19. En 2021 se han vuelto a incrementar, pero a un nivel menor que a los que encontramos en 2019, lo que demuestra **una disminución de los accidentes de tráfico con víctimas**.

En la siguiente tabla podemos observar de forma desglosada los accidentes y tipos de víctimas a lo largo de los años:

Accidentes y víctimas en carretera en la Provincia de Cáceres				
Año	N.º de accidentes con víctimas	Víctimas mortales	Heridos hospitalizados	Total víctimas
2015	518	17	50	755
2016	419	24	55	616
2017	478	26	56	741
2018	504	19	70	715
2019	531	16	69	750
2020	378	15	71	489
2021	497	12	64	670

*Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio del transporte y la logística en España, MITMA (2021)*

En relación con la mortalidad en los accidentes de tráfico, en el siguiente gráfico podemos discernir la evolución de las víctimas mortales en accidentes de tráfico en la provincia de Cáceres:



*Evolución del n.º de víctimas mortales en accidentes de tráfico en la provincia de Cáceres. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio del transporte y la logística en España, MITMA (2021)*

Como podemos observar, la **mortalidad en los accidentes de tráfico ha disminuido considerablemente a lo largo de los últimos años**, desde 2017 donde encontramos el pico. Incluso, los valores de 2020 son mayores que en 2021, teniendo en cuenta la diferencia de valores con relación a la diferente cantidad de accidentes de un año a otro.

Sin embargo, la media de mortalidad en los accidentes de tráfico de la provincia de Cáceres (2,4%) se encuentra muy por encima de la media nacional (1,7%).

Esto se puede deber a distintas causas, entre las que podemos encontrar:

- **Infraestructura vial:** La calidad de las carreteras y la infraestructura vial puede influir en la seguridad de los conductores. Carreteras mal mantenidas o diseñadas pueden aumentar el riesgo de accidentes graves.
- **Densidad de tráfico:** La densidad de tráfico en una región también puede influir en la tasa de accidentes. Lugares con un alto volumen de tráfico pueden tener más oportunidades para que ocurran accidentes.
- **Acceso a atención médica:** La disponibilidad y la calidad de la atención médica de emergencia después de un accidente pueden influir en las tasas de mortalidad. En áreas remotas o con una atención médica limitada, las tasas de mortalidad pueden ser más altas.
- **Factores demográficos:** La composición demográfica de la población, como la edad y el sexo de los conductores, puede influir en las tasas de accidentes y mortalidad. Una población más anciana es más tendente a tener accidentes.
- **Edad del parque de vehículos:** una alta edad media del parque de vehículos supone un mayor riesgo de accidentes.

### 2.3. Patrimonio cultural del territorio

El patrimonio cultural del área funcional es de gran riqueza destacando la ciudad de Plasencia por encima de todas, pero también Hervás, Cuacos de Yuste, Granadilla o Valverde de la Vera y las diferentes comarcas que se describen de forma somera a continuación, y que albergan gran cantidad de elementos patrimoniales de gran valor.

Es uno de los elementos distintivos de la comarca de La Vera, tanto en su aspecto monumental (iglesias, castillos, palacios) como sobre todo el vinculado con el patrimonio cultural tradicional, en la conservación de la arquitectura tradicional verata, con casas de adobe y entramados de madera de castaño, pórticos y balconadas, organizadas en calles estrechas. Todo ello ha servido para que cinco pueblos (Valverde de la Vera, Villanueva de la Vera, Cuacos de Yuste, Pasarón de la Vera y Garganta la Olla) hayan sido declarados conjuntos históricos.

En casi todos los pueblos del Valle del Jerte se ha conservado la arquitectura tradicional del norte de Extremadura, con casas construidas con adobe y entramado de madera de castaño o pino y grandes balconadas. De todos ellos, el único que ha sido declarado Conjunto Histórico de Extremadura es la villa de Cabezuela del Valle.

La comarca del Valle del Ambroz cuenta con un importante patrimonio arquitectónico construido por los vecinos de la zona para satisfacer sus distintas necesidades económicas. Podemos mencionar los molinos, como el que ha sido restaurado en las cercanías del Hervás, del siglo XVIII; los puentes, como el que cruza el Ambroz en Abadía y que servía para el paso de los ganados trashumantes, o los pozos de nieve, como los dos que aún se conservan en La Garganta y en los que se guardaba la nieve que luego era vendida por toda Extremadura por los duques de Béjar.

En la Reserva de la Biosfera de Monfragüe podemos encontrar huellas de la presencia del hombre desde la Prehistoria. Las condiciones naturales de este territorio hicieron posible la existencia de asentamientos humanos, los abrigos y cuevas naturales de las rocas les proporcionaban refugio, la abundancia de agua y de caza les facilitaban alimento. Estos primeros pobladores dejaron multitud de vestigios que nos ayudan a entender su forma de vida, destacan las pinturas rupestres y los grabados sobre rocas.

#### PLASENCIA

**La muralla, sus puertas y el acueducto:** La muralla es el gran elemento del patrimonio monumental que caracteriza a la ciudad. Desde su fundación por Alfonso VIII hasta el día de hoy. De muro protector hasta límite del casco histórico. Sólo traspasable por sus bellas puertas: Puerta de Trujillo; Puerta de Coria; Puerta Berrozana; Puerta del Sol; Puerta de Talavera; Puerta del Carro; Puerta del Clavero; Postigo del Salvador; y Postigo de Santa María.

La puerta del Clavero y el postigo del Salvador fueron reconstruidos en las últimas décadas, mientras que la puerta de Talavera y la puerta del Carro no se han podido conservar.

Junto a la muralla luce majestuoso el acueducto medieval, que era la vía de entrada del agua que llegaba desde las sierras de Cabezabellosa y El Torno a la ciudad. Construido en el siglo XVI, hoy se erige como atracción monumental integrado en el corazón placentino. Cuenta con 200 metros de longitud y 55 arcos de medio punto que lo conforman.

**Catedrales:** De transición del románico al gótico, la denominada Catedral Vieja tiene en su exterior una bella portada románica de arco de medio punto con hermosas arquivoltas y escena incompleta de la Anunciación de la virgen en la hornacina superior del frontispicio. Con tres naves y cuatro tramos con bóveda de crucería, que comenzó a construirse en el siglo XIII, presenta ampliación a mitad del siglo XV, con claustro rectangular de inspiración cisterciense, donde se encuentra la imagen gótica del siglo XIII de Santa María la Blanca. Desde el claustro se puede acceder a la Capilla de San Pablo, antigua Sala Capitular atribuida a Gil de Císlar. Obra de estilo románico gótico con influencias bizantinas y orientales que alberga la imagen de la Virgen del Perdón. Sobre esta capilla se alza la afamada Torre del Melón.

Iniciado en 1498, el nuevo templo catedralicio se finalizó en el año 1578 con la intervención de varios arquitectos como Juan de Álava, Francisco de Colonia o Enrique Egas. La catedral nueva tiene dos impresionantes fachadas renacentistas de estilo plateresco. La principal, obra de Juan de Álava, quien la terminó en 1558, y la del Enlosado, fechada entre 1538 y 1548, que es obra atribuible a Diego de Siloé. En el interior, con tres naves y un crucero cubierto de bóveda de crucería, destacan en su nave central el Retablo Mayor, obra del siglo XVII, con lienzos de Mateo Gallardo, Luis Fernández y Ricci; y esculturas de Gregorio Fernández, donde destaca la imagen en madera del siglo XIII de la Virgen del Sagrario. Llama especialmente la atención el Coro, uno de los más bellos de España, obra de Rodrigo Alemán en estilo gótico flamígero con escenas bíblicas y de animales. Sobresalen los sitiales del Obispo y los Reyes Católicos.

**Legado judío:** La presencia de los judíos en Plasencia es conocida desde el Fuero otorgado por Alfonso VIII en el año 1189, en el que hay referencias claras a la población judía. Ya en el siglo XV, la aljama placentina rondaba las 200 familias, con una gran sinagoga, la mejor y más antigua que había en Extremadura, en el lugar denominado "La Mota", situada en lo que es actualmente el Palacio del Marqués de Mirabel y el Convento Dominicano de San Vicente Ferrer -sede de la exposición de pasos de Semana Santa.

En el Berrocal se ubicaba el antiguo cementerio judío del que aún se pueden ver restos de tumbas excavadas en la roca (más de 200), y que pasará a convertirse en Jardín Cultural de Plasencia con un centro de interpretación de la cultura sefardí y una impresionante vista de la ciudad del Jerte.

**Enclave religioso:** Como ciudad medieval, Plasencia es cuna de un notable legado religioso. Entre las empedradas calles de su casco histórico se reparten bellas iglesias y conventos, sin olvidar su rica imaginación local, que ha convertido a la Semana Santa en una de las más importantes de Extremadura. Fuera del recinto intramuros, se encuentran joyas como la ermita de San Lázaro o la Virgen del Puerto, patrona de la ciudad, desde donde se divisa un bellissimo paisaje de la ciudad y del Valle del Jerte.

**Urbe palaciega:** El atractivo complejo monumental de su casco histórico se completa con importantes palacios como la Casa de las Dos Torres o el del Marqués de Mirabel. Algunos recientes, otros de lejanas épocas.

## OTROS

**Real Monasterio de San Jerónimo de Yuste:** Es uno de los monumentos más relevantes del Área Funcional. El monasterio, de la orden de los jerónimos, fue fundado en el siglo XV y sufrió graves daños durante la Guerra de Independencia y como consecuencia de la desamortización. Destacan sus dos claustros, uno gótico y otro renacentista, erigidos bajo el patrocinio de los Álvarez de Toledo y los condes de Oropesa. La iglesia es de estilo gótico, con una nave y cabecera poligonal, la cual sufrió importantes modificaciones para albergar los restos del emperador Carlos V.

**Ciudad romana de Cáparra:** Situada hoy entre los términos de Guijo de Granadilla y Oliva de Plasencia, fue municipio de derecho latino desde el siglo I y controló buena parte del norte de Extremadura; entró en decadencia en el siglo IV y fue progresivamente abandonada hasta que en la Baja Edad Media solo albergaba una venta y de su pasado romano solo era visible el arco cuadrifronte sobre la antigua calzada de la Plata, que es su elemento más importante, único en España por la planta cuadrangular y situado en el cruce de las dos calles principales de la ciudad (Kardo maximus y decumanus maximus).

**Barrio judío de Hervás:** Situado en la parte baja del pueblo, entre la plaza y el río Ambroz, es generalmente considerado el lugar donde habitaban los judíos (luego conversos) de la importante comunidad hervasense. Se trata de un conjunto de calles donde se ha conservado la arquitectura tradicional del Valle del Ambroz, con callejuelas estrechas y casas de adobe con entramado de madera, grandes balcones, etc. Es conjunto histórico-artístico desde 1969.

**Conjunto histórico de Granadilla:** La villa de Granadilla es uno de los conjuntos históricos mejor conservados de Extremadura, pero estuvo a punto de desaparecer tras la expropiación forzosa del pueblo y su desalojo en 1964. En 1980 fue protegido Conjunto Histórico Artístico, y a partir de entonces empezó una lenta tarea de rehabilitación. Se caracteriza por su estructura radial, con las calles principales partiendo de la plaza central, y sus principales elementos son la muralla, de finales del siglo XII y principios del siglo XIII, que se conserva íntegramente y está construida con tapial de cantos rodados; el castillo de los duques de Alba, que protegía una de las entradas de la muralla, una imponente fortificación defensiva levantada a finales del siglo XV y que consta de un módulo cuadrangular con cuatro torres

adosadas. La iglesia de La Asunción, del siglo XVI, construida con mampostería y sillería y una nave cubierta con madera que termina en ábside poligonal con bóveda de crucería; y distintos edificios y casas singulares, como la Casa de las Conchas.

**Conjunto histórico de Cabezuela del Valle:** Obtuvo la declaración en 1998 y destaca por su arquitectura popular con grandes manzanas formadas por casas de dos pisos, en las que el piso alto se sostiene sobre pies de madera o columnas de granito y tiene también grandes balconadas y saledizos; en la calle principal, dividida hoy en día en tres tramos (Puente, Plaza y Hondón) se levantan también casas con fachadas de sillería que fueron construidas por la nobleza local entre los siglos XVI y XIX y que por ello fueron adornadas con escudos, símbolos e inscripciones.

**Palacio de Sotofermoso (Abadía):** Se trata de un gran palacio construido a las afueras del pueblo, sobre los restos de la antigua abadía cisterciense que le dio nombre. En el siglo XV es convertido en residencia de los duques de Alba, que construyeron diversos espacios; los más interesantes son el patio, de estilo mudéjar (es decir, influido por la arquitectura musulmana) con su galería inferior compuesta por grandes arcos de herradura apuntados construidos con ladrillo y el jardín renacentista, creado en tiempos del Gran Duque de Alba a mediados del siglo XVI en un estilo italiano, mezclando plantas con edificios, esculturas y otros monumentos, pero que lamentablemente está muy deteriorado.

**Convento de la Bien Parada (Abadía):** Es un interesante convento franciscano, levantado a instancias de los duques de Alba a mediados del siglo XVII en estilo barroco. Desgraciadamente, el conjunto se encuentra en ruinas y se conserva más o menos íntegros la iglesia, con tres naves cubiertas con bóveda de arista y una gran portada influida por los edificios barrocos de Madrid, y el claustro con dos niveles.

**Palacio de los Dávila / Museo Pérez Comendador:** La sede del museo Pérez Comendador-Leroux es una antigua casona de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, de planta rectangular y una gran fachada de sillería muy sobria, con rejas y grandes balcones. En 1986 se le dio su destino actual, un importante museo que alberga buena parte de la obra del escultor hervasense Enrique Pérez Comendador y de su mujer, la pintura Magdalena Leroux.

**Balneario de Baños de Montemayor:** Se trata de un edificio con una compleja historia. De origen romano, en el siglo XVII se levantaron distintos edificios a instancias de los obispos de Coria y que fueron ampliados y reformados a finales del siglo XIX y principios del siglo XX por arquitectos salmantinos. Junto a él se construyó en la década de los 20 un gran hotel.

**Castillo de Segura de Toro:** Fue construido por los templarios en el siglo XIII. Está construido con mampostería de granito y tiene planta cuadrada con torres en los ángulos, aunque está en un grave estado de deterioro. Formaba parte de un conjunto amurallado que rodeaba todo el pueblo y del que solo se conserva una torre, hoy el campanario de la iglesia del pueblo.

**Castillo de los Condes de Oropesa (Jarandilla de la Vera):** Se trata de una fortaleza que los señores de la villa levantaron en el siglo XV; de esa época datan muralla y foso exteriores, así como los dos torreones redondos y las dos torres cuadradas que sirven para identificar el edificio y una hermosa galería porticada de dos pisos. En el siglo XVI fue reformado y se le añadió un bello patio renacentista; es famoso por haber alojado al emperador Carlos V unos meses a finales de 1556 y principios de 1557, mientras terminaban sus estancias en Yuste. Actualmente es Parador Nacional de Turismo.

**Puente de la Garganta de Alardos:** Conocido como el Puente Romano, se trata de uno de los puentes más impresionantes de toda La Vera por la altura que alcanza sobre la garganta que le da nombre. Aunque pudiera ser que en la época romana existiera un puente dentro de la red de calzadas de la zona, la construcción es sin duda obra de la Edad Moderna. La parte central del puente está formada por una bóveda de cañón que alcanza 18 metros de altura sobre la garganta.

**El "Tesoro de Serradilla":** Es un conjunto de joyas de oro hallado en 1965 por un vecino de Serradilla que araba sus tierras. Está compuesto por 23 piezas y es uno de los mejores ejemplos de orfebrería de estilo orientalizante. Su datación es incierta, aunque se sitúa entre los S. VI y IV a.C.

## FIESTAS Y EVENTOS DE INTERÉS

**El Jarramplas (F.I.T.N.):** Es una de las fiestas tradicionales más importantes de Extremadura y su origen está rodeado de misterio, con distintas versiones: ritos prerromanos de fertilidad, grecorromano de y Caco, martirio San Sebastián, influencias de fiestas de los indios americanos, o el castigo a un ladrón de ganado. La fiesta tiene lugar los días 19 y 20 de enero; Jarramplas es personaje de cuyas cuelgan montones colores y que lleva la cabeza cubierta con una máscara en forma de cono con dos cuernos y una pronunciada nariz. Los días de la fiesta, Jarramplas recorre las calles del pueblo tocando un tamboril, mientras los vecinos del pueblo (y los visitantes) le tiran con saña nabos (antiguamente eran patatas).

**Fiesta del Cerezo en Flor (F.I.T.N.):** Desde hace unos cuarenta años, la Mancomunidad del Valle del Jerte organiza un amplio programa de actividades en torno a la floración de los cerezos, la seña de identidad de la comarca en todo el mundo. Como la floración es un fenómeno natural, su fecha cambia de año a año en función de las condiciones climáticas, que coincide con los meses de marzo y abril; de hecho, actualmente se celebran tres fiestas consecutivas; con "El Despertar del Valle", en marzo, se celebra la llegada de la primavera y de los primeros brotes. "El Cerezo en Flor", desde finales de marzo a mediados de abril, coincide con la floración de los cerezos que se produce además de forma escalonada (es más temprana en las zonas bajas y de solana, y más tardía a mayor altura y zonas de umbría). Por último, la "Lluvia de Pétalos", desde mediados de abril hasta primeros de mayo, tiene lugar cuando las flores cuajan y empiezan a formarse las pequeñas cerezas. Las actividades culturales, gastronómicas y festivas que se programan se celebran en todos los pueblos, y siempre uno de ellos alberga la inauguración de la fiesta y otro la clausura.

**Otoño mágico en el Valle del Ambroz:** Se trata de un conjunto de actividades que se celebran en la comarca desde 1998 y que siempre tienen como marco el espectacular escenario natural del Valle del Ambroz. Organizado por DIVA (Asociación para el Desarrollo Integral del Valle del Ambroz), se celebra fundamentalmente a lo largo del mes de noviembre, y está compuesto por numerosas actividades de muchos tipos; entre las actividades deportivas destacan rutas senderistas como "Paisaje y Paisanaje" o el "Bosque del Ambroz" o raids de aventura. Dentro de la gastronomía tiene un papel central la "Gran Calbotá", que se celebra el primer fin de semana del evento y en la que se pueden degustar castañas asadas, higos y otros frutos de la zona, acompañados de sangría.

**Festival de Los Conversos en Hervás:** Se trata de un evento cultural que se celebra desde 1997 durante una semana del mes de julio en Hervás. Su objetivo es dar a conocer la enorme riqueza cultural que atesora la villa hervasense como resultado de la historia de su comunidad judía (conversa desde 1492), realizando distintas actividades de carácter teatral, musical y gastronómico.

**El Peropalo:** En Villanueva se celebra el Peropalo, nombre que recibe un muñeco de tamaño natural, que es el protagonista absoluto del carnaval en este pueblo. Su origen es incierto, aunque algunas suposiciones hablan de un delincuente o un guerrillero que fuera ajusticiado el pueblo o quizás fuera una forma expresión no violenta del rechazo de los vecinos de Villanueva hacia el dominio de sus señores feudales.

**Los Escobazos:** Se celebra en Jarandilla de la Vera. El origen de esta fiesta tradicional podría estar en los grandes escobones de retama que los pastores quemaban para alumbrarse y calentarse mientras volvían a su pueblo y que cuando llegaban los apagaban dándose golpes los unos a los otros. Hoy en día, la fiesta está ligada a la devoción por la Virgen de la Concepción, el 8 de diciembre.

**Los Empalaos:** Esta fiesta, que se celebra en la noche del jueves al Viernes Santo en Valverde de la Vera, tiene su origen en las procesiones de disciplinantes y hermandades de penitentes que surgen en toda la cristiandad a partir del siglo XIV. Existe constancia de la celebración de este evento desde principios del siglo XVI, coincidiendo a finales del mismo la fundación de la Cofradía de la Vera Cruz y de los Empalaos, pudiendo pertenecer a ella los vecinos de los pueblos del antiguo señorío de Valverde.

**Ruta del Emperador (Jarandilla de la Vera-Cuacos de Yuste):** Este evento conmemora el último viaje que realizó el emperador Carlos V a principios de 1557, cuando se trasladó desde su residencia temporal en el palacio de los condes de Oropesa, en Jarandilla, hasta el palacio que se había hecho construir en el monasterio jerónimo de Yuste. En la decisión del emperador de retirarse a Yuste debió de tener gran influencia don Luis de Ávila y Zúñiga, Conde de Oropesa y uno de sus cortesanos más cercanos. Este hecho dio a Yuste y a toda la comarca una relevancia universal y por eso merece ser recordado. Esta fi esta se celebra un fin de semana del mes de febrero y recorre una ruta prefijada que va desde Jarandilla hasta

el monasterio, pasando por Aldeanueva y Cuacos. En cada etapa del viaje se escenifica lo que debió de pasar en ellas: la salida del cortejo real desde el patio de armas del Parador de Jarandilla, su paso por Aldeanueva, la llegada a Cuacos y, por último, la entrada del cortejo en el monasterio. Todos los vecinos y visitantes disfrutaban además de, actuaciones musicales y de danza, talleres de caligrafía y mercadillos de artesanía.

**Semana Santa de Plasencia:** Es una de las principales exposiciones de imaginería religiosa de Extremadura, siendo fiesta de Interés Regional desde 2012. Podemos definirla como una manifestación a caballo entre lo religioso y lo puramente artístico, que proporciona a los creyentes un motivo de reflexión, y a los demás, la posibilidad, única, de ver las calles recorridas por unas imágenes que durante el año reposan en museos, iglesias y conventos. En resumidas cuentas, una celebración para verla y vivirla.

**Martes Mayor:** La celebración del "Martes Mayor" de Plasencia, fiesta declarada de Interés Turístico Regional que tiene lugar durante el primer martes de agosto en la capital del Jerte desde hace más de cuarenta años, reúne en cada edición a más de 30.000 visitantes.

## MUSEOS Y CENTROS DE INTERPRETACIÓN

El área funcional objeto de estudio cuenta con una red de museos y centros de interpretación en el territorio de 38 espacios distintos como son:

- Centro de Interpretación Vía Ruta de la Plata Baños de Montemayor
- Centro de Interpretación del Ferrocarril. Hervás
- Museo Pérez Comendador-Leroux. Hervás
- Termas Romanas y Museo Balneario. Baños de Montemayor
- Centro de Interpretación La Artesanía del Castaño. Baños de Montemayor
- Centro de Interpretación de la Molinería. Baños de Montemayor
- Centro de Interpretación El Lobo. La Garganta
- Centro de Interpretación de la Reserva Natural Garganta de los Infiernos. Jerte
- Centro de Reproducción de Salmónidos. Jerte.
- Centro de Interpretación del Agua. Cabezuela del Valle
- Museo de la Cereza. Cabezuela del Valle.
- C.R.V. de Jarramplas. Piornal.
- Museo Escolar. Cabezuela del Valle.
- Museo Etnográfico Doctor Sayans. Casas del Castañar.
- Museo al Aire Libre de Fachadas. Piornal.
- C.I.V.R. Las Cárceles. Tornavacas
- Centro de Interpretación de Carlos V. Jarandilla de la Vera.
- Museo de los artesanos. Guijo de Santa Bárbara.
- Museo Histórico-Artístico de Yuste. Cuacos de Yuste.
- Museo de la Inquisición. Garganta de la Olla.
- Museo del Pimentón. Jaraíz de la Vera.
- Colección etnográfica Paco Porras. Jarandilla de la Vera.
- Centro de Interpretación del Pero Palo. Villanueva de la Vera.
- Museo parroquial. Aldeanueva de la Vera.

- Museo Pecharromán. Pasarón de la Vera
- Museo del pan. Collado de la Vera
- Centro de Interpretación de la Reserva Regional de Caza La Sierra. Guijo de Santa Bárbara.
- Museo Beata Madre Matilde. Robledillo de la Vera.
- Museo parroquial. Garganta de la Olla.
- Museo del Empalao. Valverde de la Vera.
- Casa Museo de José María Gabriel y Galán - Guijo de Granadilla.
- Centro de Innovación Deportiva "El Anillo". Guijo de Granadilla.
- Centro de Cría en Cautividad del Lince Ibérico. Zarza de Granadilla.
- Centro de interpretación Ciudad romana de Cáparra.
- Museo al aire libre de Granadilla – Granadilla
- Centro de Interpretación de la aceituna, el olivar y el aceite Olesentín. Marchegaz.
- Museo Etnográfico y Textil Pérez Enciso de Plasencia.
- Museo Catedralicio de Plasencia.

## 2.4. Planificación territorial

Los planteamientos de ordenación del territorio, deben conseguir alcanzar un desarrollo equilibrado, que garantice a la ciudadanía la igualdad de acceso a las infraestructuras y a los nuevos avances técnicos, siempre dentro de un marco de respeto y cuidado al medio ambiente y al patrimonio cultural.

A nivel autonómico el Decreto 143/2021, de 21 de diciembre, aprueba el Reglamento general de la Ley de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura, que desarrolla y aplica la Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura (LOTUS).

En 2022 se han desarrollado las **Directrices de Ordenación del territorio** de Extremadura (DOTEX) que constituyen el instrumento de ordenación territorial y urbanística de mayor nivel jerárquico del sistema extremeño de planeamiento. DOTEX define un modelo territorial que ordena y regula, con carácter estratégico, los procesos de ocupación del territorio por las actividades económicas y sociales y el marco que permita la integración y coordinación de las políticas sectoriales de la administración pública.

El documento recoge que desde 2015 se han aprobado varios planes territoriales para diferentes áreas de la región y se están tramitando más. Sin embargo, señala la importancia de tener cautela en cuanto a estos recursos y sus entornos para garantizar su sostenibilidad, ya que son importantes tanto por su contribución a la competitividad regional como por sus valores intrínsecos. En este sentido, se propone desarrollar el concepto de Infraestructura Verde, que se define como el conjunto o red planificada de áreas naturales y seminaturales, a las que es posible sumar piezas de interés cultural establecida y gestionada para proporcionar servicios ambientales y contribuir a la sostenibilidad del territorio. Su gestión brinda beneficios económicos y sociales por la gestión de los suelos de alta capacidad

agrológica, la potenciación del atractivo turístico del medio ambiente, la prevención de catástrofes como inundaciones, y la configuración de espacios de uso público para el ocio.

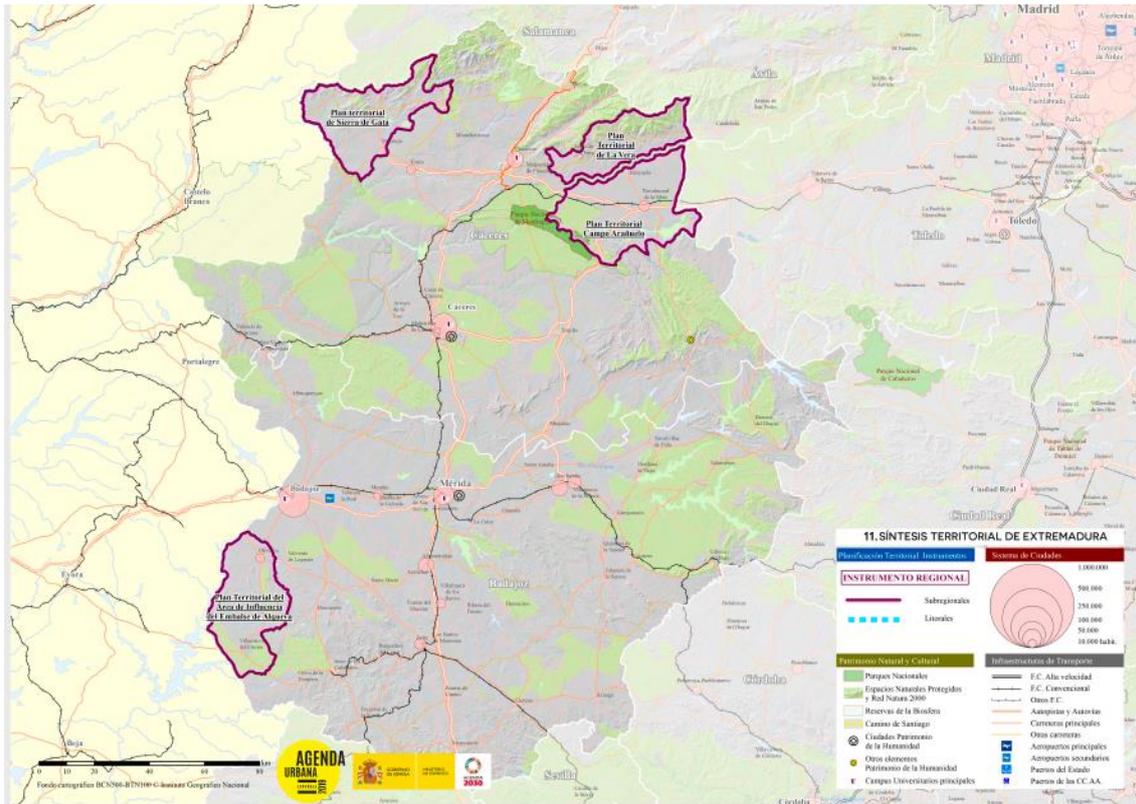
Además, se menciona que la infraestructura verde debe integrar elementos territoriales que soportan el funcionamiento de los ecosistemas, en especial de aquellos con mayor biodiversidad y mejor conservados, compatibles con distintas formas de aprovechamiento humano. También permite preservar los terrenos fundamentales para el ciclo hidrológico y el equilibrio del conjunto de ecosistemas hídricos, contribuye a la adaptación y la mitigación climáticas, y proporciona servicios ambientales al medio urbano.

Finalmente, se menciona la importancia de integrar el Convenio Europeo del Paisaje en los instrumentos de planificación y considerar adecuadamente los riesgos naturales y tecnológicos y sus efectos potenciales sobre bienes y personas. Además, se asumen las tres formas de intervención del Convenio Europeo del Paisaje (protección, gestión y ordenación de los paisajes) y se proponen unos objetivos de calidad paisajística para diferentes contextos. También se enlaza con la infraestructura verde la iniciativa de la Consejería de Educación y Cultura de identificar y caracterizar sintéticamente 13 paisajes culturales, según los objetivos del Plan Nacional de Paisaje Cultural.

A nivel provincial, la Diputación de Cáceres cuenta con diversas estrategias de desarrollo del territorio, en el marco comarcal se desarrolló un Programa Especial de Cooperación para la Inversión en Planes de Acción Territorial denominado Programa DIPUTACIÓN DESARROLLA durante los años 2018 y 2019 para cooperar en el desarrollo económico de las comarcas rurales de la Provincia de Cáceres, con el objetivo de promover el desarrollo sostenible, atendiendo a la focalización acordada y redundando en el trabajo que ya se viene haciendo en estos municipios desde las entidades locales y con el apoyo de las supralocales, los Grupos de Acción Local de ADICOVER, DIVA, CAPARRA, SOPRODEVAJE y ADEME, las mancomunidades integrales de La Vera, Valle del Jerte, Valle del Ambroz, Trasierra-Tierras de Granadilla, Riberos del Tajo y Campo Arañuelo y la acción de la Junta de Extremadura.

Cabe destacar, el Plan de Acción para la realización de la Agenda Urbana de la Provincia de Cáceres. También cuenta con el Plan estratégico agroalimentario, la Estrategia de territorio inteligente y Planes de sostenibilidad turística.

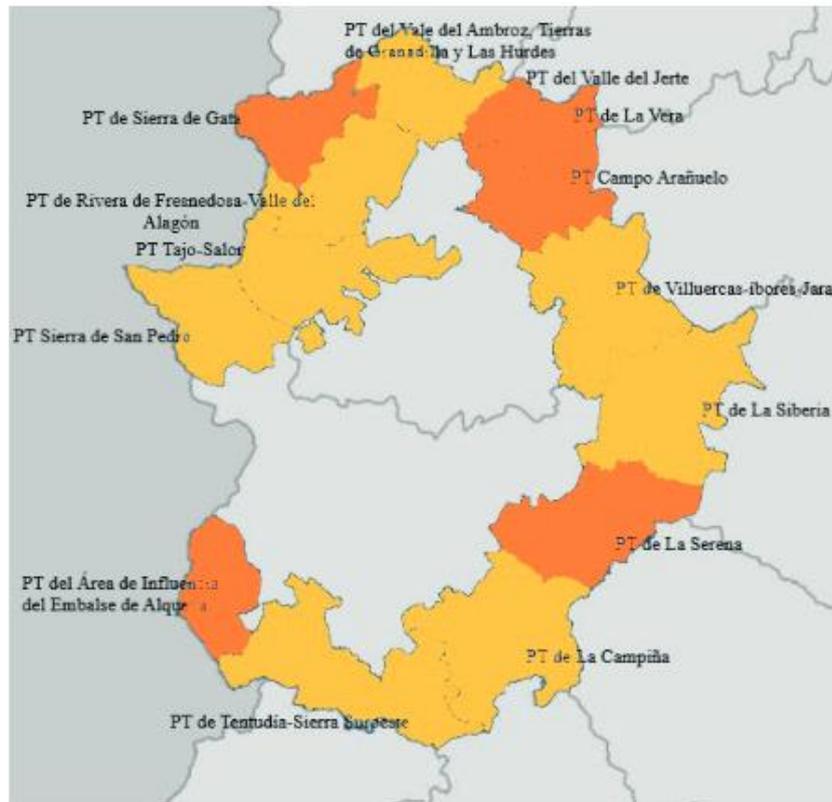
Los Planes territoriales de la provincia de Cáceres tienen como objetivo desarrollar un modelo territorial, adaptándolo a las necesidades y particularidades de cada zona específica, para asegurar una planificación adecuada y equilibrada del territorio. Los Planes Territoriales de Ámbito Subregional (PTAS) buscan garantizar la sostenibilidad de los recursos territoriales, tanto naturales como culturales, y promover el desarrollo económico y social de la provincia, en línea con las políticas y estrategias de la Unión Europea y del Estado español en materia de ordenación del territorio.



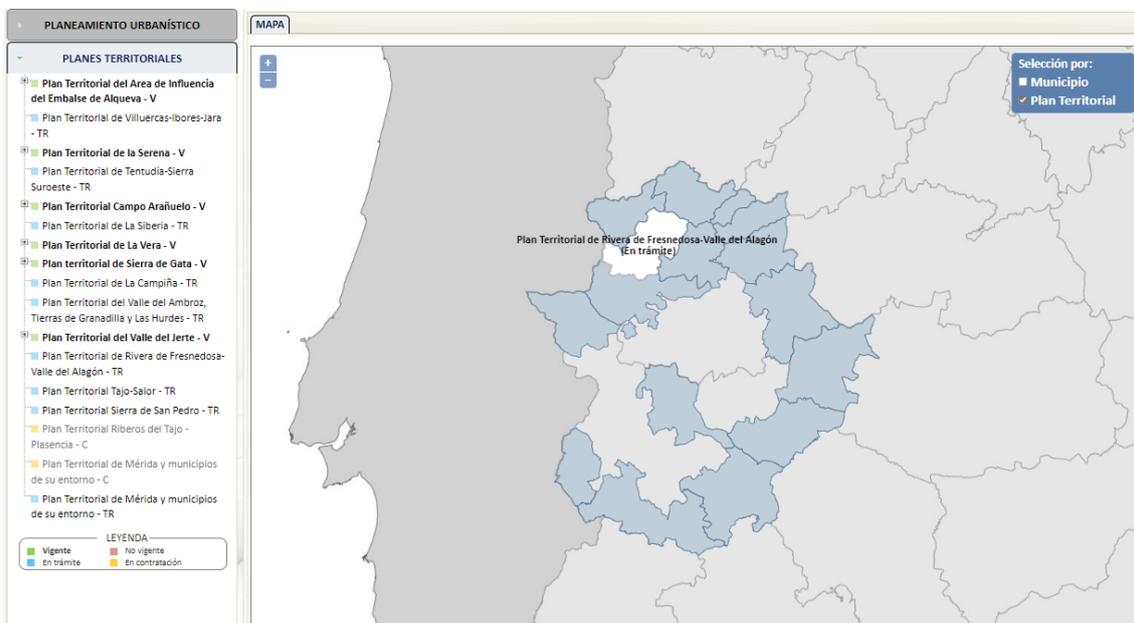
Los planes territoriales subregionales aprobados o en proceso de realización en la provincia de Cáceres son Sierra de San Pedro, Rivera de Fresnedosa-Valle del Alagón, Sierra de Gata, Valle del Ambroz, Tierras de Granadilla y las Hurdes, Valle del Jerte, Valle de la Vera y Campo Arañuelo.

En la siguiente imagen se muestran en amarillo los Planes Territoriales en proceso, independientemente de su fase, y en naranja los Planes Territoriales aprobados en toda la región extremeña.

Mapa 8. Planes territoriales (PTAS) de Extremadura



Mapa de Planes Territoriales en Extremadura. Fuente: Sostenibilidad, territorio y avance de las políticas Territoriales en Extremadura, Rando-Burgos, CyTET, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2022



La Estrategia Urbana de Desarrollo Sostenible e Integrado EUDSI Plasencia y Entorno, financiada por el Programa Operativo Plurirregional de España 2014-20, dentro del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), cuyo objetivo general fue mejorar el equilibrio urbano rural en el marco del desarrollo urbano, mediante la mejora de la movilidad sostenible, la creación de empleo, incrementar y afianzar el emprendimiento, consolidar las nuevas tecnologías y revalorización los recursos naturales y culturales que caracterizan esta área urbana. Esta estrategia incluía en el territorio de actuación las poblaciones de Gargüera, Cabezabellosa, Cañaveral, Malpartida de Plasencia, Oliva de Plasencia y Casas del Castañar por considerarse área funcional de Plasencia, dichas poblaciones forman parte del territorio objeto de estudio en este diagnóstico.

Por otro lado, la Diputación de Cáceres trabaja para que todos sus territorios o comarcas turísticas tengan un **Plan de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD)**, cuyo objetivo es avanzar en la transformación de los destinos turísticos hacia un modelo basado en la sostenibilidad; esto es, siguiendo la definición de turismo sostenible de la Organización Mundial del Turismo (OMT). Para ello, dichos planes contribuyen a la formulación de un nuevo modelo turístico que sitúe a la sostenibilidad en su triple dimensión medioambiental, socioeconómica y territorial como eje vertebrador del destino. Los PSTD que se están llevando a cabo en el Área Funcional son los siguientes:

#### **Plan de Sostenibilidad Turística de Ambroz – Cáparra**

Con un presupuesto de 2.437.500 euros y una ejecución a tres años vista, el Plan de Sostenibilidad Turística de Ambroz – Cáparra será un importante revulsivo para el mundo rural de la provincia de Cáceres, con el reto de convertir al destino en un referente del ecoturismo, la cultura y el bienestar.

#### **Plan de Sostenibilidad Turística en la Vera-Valle del Jerte**

Con una dotación económica de 4 millones de euros en tres anualidades.

## 2.5. Cooperación transfronteriza

Un elemento caracterizador de este territorio es su carácter fronterizo, ubicando a la Comarca dentro de la "Eurorregión" conocida como "La Raya".

Extremadura es una región que recibe fondos europeos y es reconocida por su singularidad transfronteriza. La creación de la Eurorregión ACE (Alentejo-Centro-Extremadura) en 2009 ha permitido el desarrollo de varios proyectos INTERREG para articular las tres regiones.



RED DE COOPERACIÓN DE LAS RUTAS DE CARLOS V, de la cual varios municipios del Área Funcional son socios. Sus objetivos principales son los de consolidar una Red de cooperación amplia para el desarrollo de una oferta cultural y turística basada en el Patrimonio europeo del siglo XVI y en la figura del emperador Carlos V. También desarrollar un programa de Investigación en torno a la historia, el arte y la cultura de la época del emperador Carlos V que facilite el Desarrollo de actividades conjuntas. Y promover la conservación y difusión del Patrimonio Cultural europeo del Renacimiento, fomentando las acciones conjuntas de gestión, recuperación y puesta en valor social del mismo.

CAMINOS JACOBEOS DEL OESTE PENINSULAR, cuyo objetivo principal es mejorar los Caminos Jacobeos del Oeste Peninsular y potenciar su carácter transfronterizo, llevando a cabo de manera conjunta actuaciones de mejora de equipamientos, tecnologías, de señalización y de promoción para poner en valor el patrimonio histórico, cultural y natural del territorio, aprovechando las oportunidades que ofrecen los Caminos de Santiago como elemento de desarrollo turístico, económico, social y sostenible de los territorios.

RED TRANSFRONTERIZA DE CICLOSENDEROS, consistió en el estudio de ciclabilidad del sendero Camino Natural (CN) del Tajo que incluya un inventario de infraestructuras y actuaciones necesarias, así como propuesta de alternativas al recorrido con el fin de que el trayecto sea apto para recorrer en bicicleta por la mayoría de usuarios, tanto turistas como población local y la creación del producto turístico "Ciclosenda del Tajo-Tejo" a través de la integración de la oferta turística pública y privada alrededor del recurso cicloturista.



Por otro lado, hay que destacar las asociaciones transfronterizas existentes en el territorio como son Asociación LA RAYA / A RAIA, cuyos socios son asociaciones de desarrollo del territorio a ambos lados de la frontera.