



MEDIO SOCIAL

ÁREA URBANA FUNCIONAL SUR

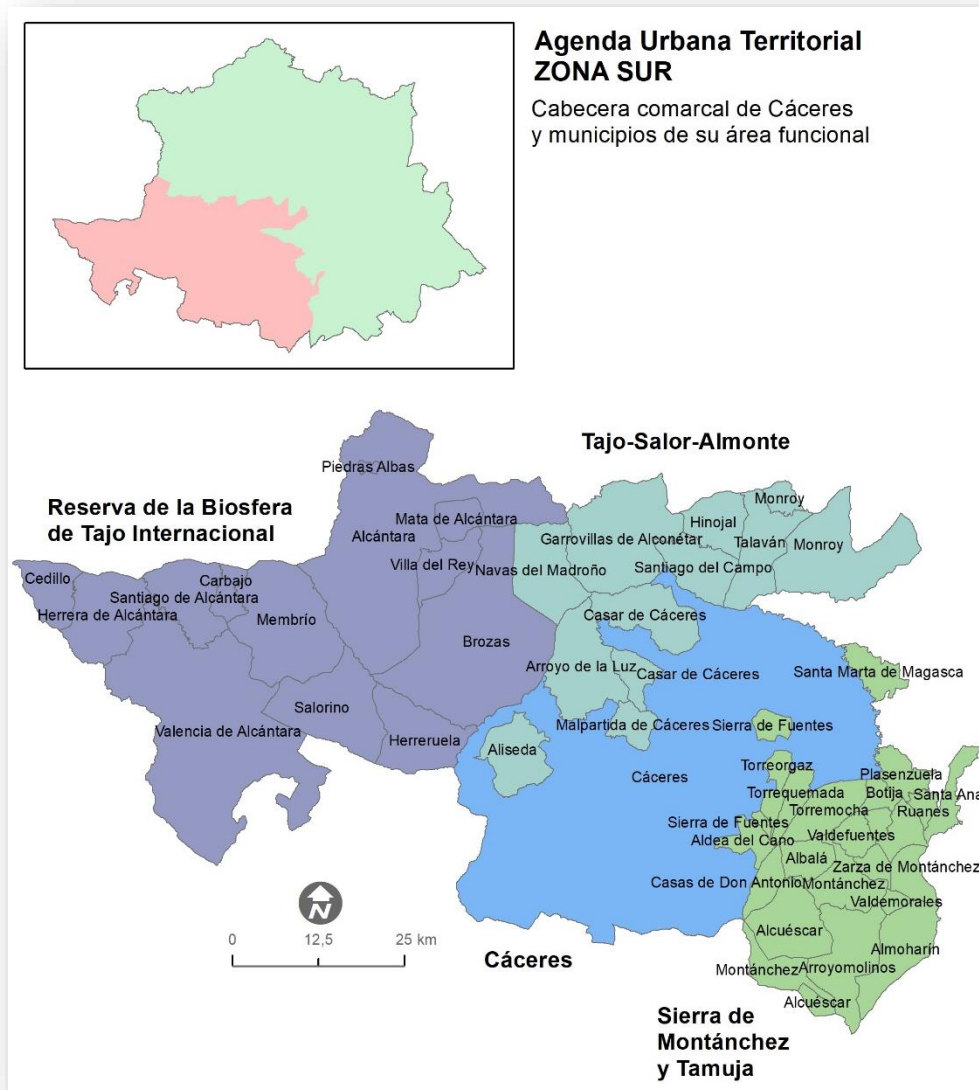
CÁPITULO 2

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).....	7
D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes (índice de motorización).....	7
D.22.a. Índice de envejecimiento de la población (%) y D.22.b. Índice de senectud de la población (%)	8
D.23. Porcentaje de población extranjera (%).....	9
D.24.a. Índice de dependencia total (%), D.24.b. Índice de dependencia infantil (%) y D.24.c. Índice de dependencia de mayores (%)	10
2.2. Movilidad.....	11
D.17.b. Porcentaje de superficie de infraestructuras de transporte respecto al término municipal (%).....	17
2.3. Patrimonio cultural e histórico.....	32
2.4. Planificación territorial	41
2.5. Cooperación transfronteriza.....	46

INTRODUCCIÓN

El Área Funcional objeto de estudio está situada al sur/suroeste de la provincia de Cáceres, en las comarcas de Sierra de San Pedro, Tajo-Salor-Almonte y Sierra de Montánchez y Tamuja, a la vez que el municipio de Cáceres. Un total de 46 municipios. A continuación, destacaremos los aspectos más relevantes en relación al relieve e hidrografía del territorio, así como el patrimonio natural y cultural del mismo. Por último, desarrollaremos los aspectos más destacados en la planificación territorial y la cooperación transfronteriza.



Como apoyo al análisis territorial de esta Área Urbana Funcional (AUF) se han recogido los principales Indicadores Descriptivos de la Agenda Urbana Española considerando las particularidades de la región, para realizar un análisis que contextualice cuál es la realidad común de estos territorios sin perder de vista sus particularidades.

Para su análisis y comparación, los datos que completan estos indicadores tendrán en cuenta el promedio de los datos aportados por los municipios agrupados en su respectiva comarca, la media de los municipios a nivel provincial incluyendo y sin incluir el municipio de Cáceres (para observar su efecto distorsionador sobre el resto del Área Urbana Funcional) y la media de los municipios a nivel nacional.

El Área Urbana Funcional de Cáceres incluye 46 municipios que alcanzan una población de 145.906 hab. (INE 2022) en un área de 6.278,1 km². Los municipios son Albalá, Alcántara, Alcuéscar, Aldea del Cano, Aliseda, Almoharín, Arroyo de la Luz, Arroyomolinos, Benquerencia, Botija, Brozas, Cáceres, Carbajo, Casar de Cáceres, Casas de Don Antonio, Cedillo, Garrovillas de Alconétar, Herrera de Alcántara, Herrerueta, Hinojal, Malpartida de Cáceres, Mata de Alcántara, Membrío, Monroy, Montánchez, Navas del Madroño, Piedras Albas, Plasenzuela, Ruanes, Salorino, Salvatierra de Santiago, Santa Ana, Santa Marta de Magasca, Santiago de Alcántara, Santiago del Campo, Sierra de Fuentes, Talaván, Torre de Santa María, Torremocha, Torreorgaz, Torrequemada, Valdefuentes, Valdemorales, Valencia de Alcántara, Villa del Rey y Zarza de Montánchez.

Estas localidades están agrupadas en las mancomunidades Tajo-Salor, Sierra de Montánchez y Sierra de San Pedro, que pertenece, por este orden a los Grupos de Acción Local de Asociación para el Desarrollo Integral de Tajo-Salor - Almonte (TAGUS), Asociación para el Desarrollo Integral de la Comarca de Montánchez y Tamuja (ADISMONTA) y la Asociación para el Desarrollo de la Comarca de la Sierra San Pedro - Los Baldíos

Los diferentes ambientes y la diferente ocupación del espacio han generado una rica biodiversidad, en la que destaca las zonas de ribero y los embalses. En el Área Funcional se pueden encontrar diferentes ecosistemas de tipo mediterráneo, entre los que destacan grandes extensiones de formaciones naturales como el bosque y matorral mediterráneo, la dehesa, los riberos y las sierras.

La población del área funcional se encuentra ligada al territorio debido principalmente a la explotación de los recursos naturales, el aprovechamiento agrícola y ganadero en extensivo en los llanos y pastizales y también en las dehesas, así como el aprovechamiento forestal ligado al corcho y a la dehesa.

2.1. Demografía

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

En el conjunto del territorio del **Área Urbana Funcional (AUF)** conviven **145.906 habitantes (2022)**, aunque si exceptuamos la población de Cáceres, este número se reduce a 50.450 habitantes, siendo Arroyo de la Luz, Valencia de Alcántara y Casar de Cáceres las poblaciones más habitadas.

Poblaciones con más habitantes	Habitantes 2022	% sobre total población AUF	Comarca
Arroyo de la Luz	5596	3,84%	Tajo-Salor - Almonte
Cáceres	95456	65,42%	Cáceres
Casar de Cáceres	4481	3,07%	Tajo-Salor - Almonte
Malpartida de Cáceres	4074	2,79%	Tajo-Salor - Almonte
Sierra de Fuentes	2020	1,38%	Sierra de Montánchez
Valencia de Alcántara	5272	3,61%	Reserva de la Biosfera de Tajo

Fuente: INE

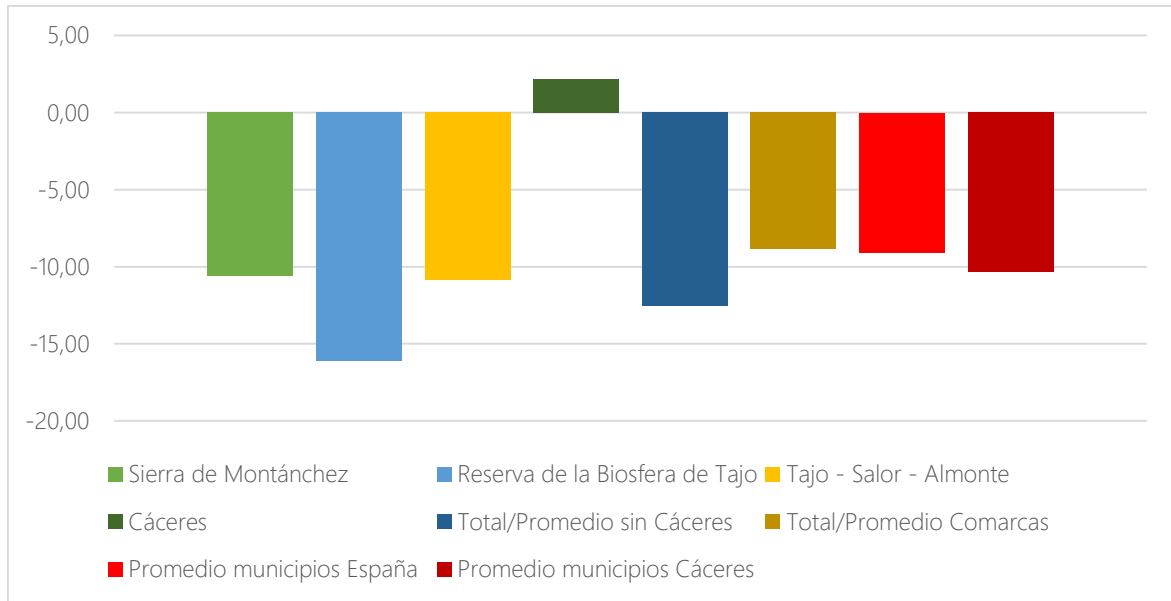
Como se puede observar en la tabla anterior, si exceptuamos Cáceres, que por sí sola supone más del 65% de la población total del AUF, el resto de los municipios de esta tabla suponen un 14,70% de la población del territorio. Hay que considerar que estos son de escasa población, lo que ya nos señala algunas de las características del territorio, en términos de ruralidad de sus localidades y de la gran concentración de la población del mismo en la ciudad de Cáceres.

En lo relativo a la población del territorio, agrupada por comarcas, destaca por el mayor peso relativo de la comarca de Tajo – Salor – Almonte, que contiene más del 14% de la población, y por el menor peso de la comarca de la Reserva de la Biosfera de Tajo. En ese sentido, al igual que en el caso anterior, si consideramos la ciudad de Cáceres, vemos el enorme peso que tiene esta en términos de concentración de la población, incluso cuando esta la agrupamos por comarcas.

Comarca	Población por comarca	% sobre población total AUF
Sierra de Montánchez*	17254	11,83%
Reserva de la Biosfera de Tajo	11742	8,05%
Tajo - Salor - Almonte	21454	14,70%
Cáceres	95456	65,42%
Total/Promedio sin Cáceres	50450	34,58%
Total/Promedio Comarcas	145906	100,00%

*Incluye Santa Marta de Magasca. Fuente: INE.

Entrando específicamente en el análisis del 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 analizados (nacional, provincial, comarcal y a nivel del AUF), **destacando** a nivel comarcal **la pérdida poblacional en la comarca de Reserva de la Biosfera de Tajo**. Por otro lado, la ciudad de Cáceres es la única, en este contexto, que ha ganado población (2,20%) en el periodo 2007-2017.

En cuanto a los municipios, cabe destacar que solamente tres han ganado población en este periodo: Ruanes, Salvatierra de Santiago y Cáceres; mientras que, por otro lado, 5 poblaciones han perdido más del 20% de población en este periodo. Estas dos realidades son un claro síntoma del problema del despoblamiento a nivel provincial que está teniendo lugar.

Municipio	D.01. Variación de la población 2007 – 2017 (%)
Ruanes	19,40
Salvatierra de Santiago	3,11
Cáceres	2,20
Torremocha	-22,41
Santiago de Alcántara	-22,48
Santiago del Campo	-22,55
Membrío	-24,84
Piedras Albas	-27,32

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).
Sierra de Montánchez	21,08
Reserva de la Biosfera de Tajo	17,49
Tajo - Salor - Almonte	27,71
Cáceres	54,96
Total/Promedio sin Cáceres	22,09
Total/Promedio Comarcas	30,31
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. Podemos observar que España es un país con una densidad de población baja, donde conviven unas pocas ciudades 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).

Comarca	D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes. (Índice de motorización)
Sierra de Montánchez	653,9259158
Reserva de la Biosfera de Tajo	633,4383599
Tajo - Salor - Almonte	630,4279773
Cáceres	614,544699
Total/Promedio sin Cáceres	639,2640843
Total/Promedio Comarcas	633,084238
Promedio municipios España	801,2518319
Promedio municipios Cáceres	644,2352338

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

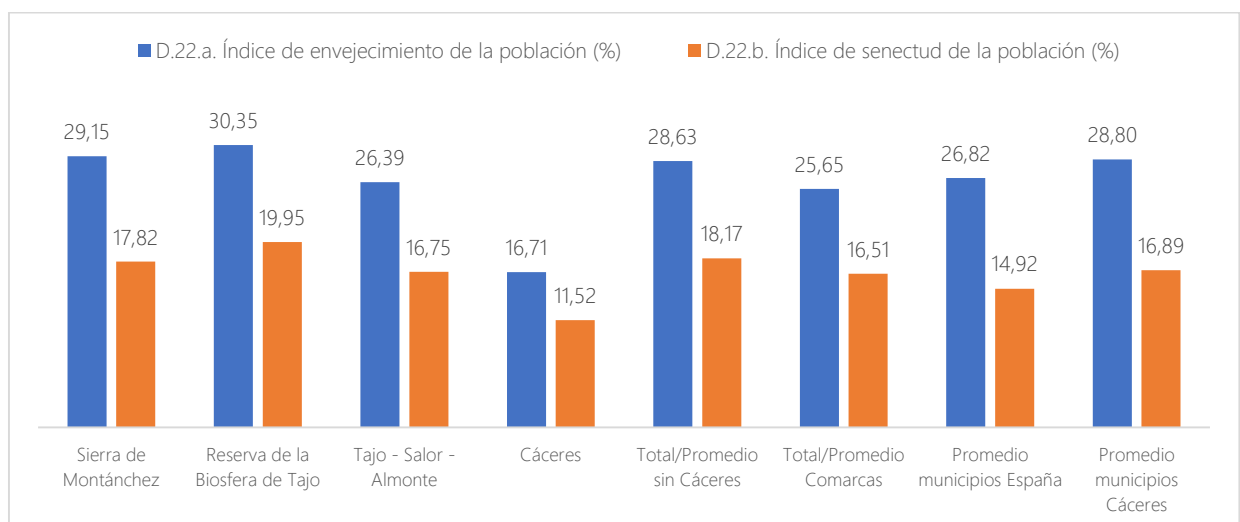
Como podemos observar, el **grado de motorización en la región es muy inferior al promedio nacional**. Dadas las necesidades en materia de infraestructuras de transporte que nos mostraba el indicador anterior, el Índice de motorización menor en el territorio puede deberse a diversos factores, como el envejecimiento de la población, un menor poder adquisitivo de la población o una cultura más proclive a compartir vehículo o al uso del transporte colectivo que a nivel nacional.

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 está considerado como 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 ese sentido, **a excepción de la comarca de Tajo – Salor – Almonte** que tiene un índice de envejecimiento en línea con la media nacional, **el resto de las comarcas del AUF tienen un mayor promedio de personas de más de 65 años** que las medias provincial y nacional (en torno al 30%). Por parte del **municipio de Cáceres**, este destaca por su **bajo envejecimiento relativo**, con una tasa del 16,71%, que muestra **el poder de tracción de empleo joven y de residencia para las familias**.

Los municipios con mayores índices de envejecimiento se encuentran en Hinojal (42,32%), Salvatierra de Santiago (39,93%) y Santiago de Alcántara (38,07%), mientras que en Cáceres (16,71%), Casar de Cáceres (16,80%) y Torreorgaz (17,03%) encontramos las poblaciones relativamente menos envejecidas.



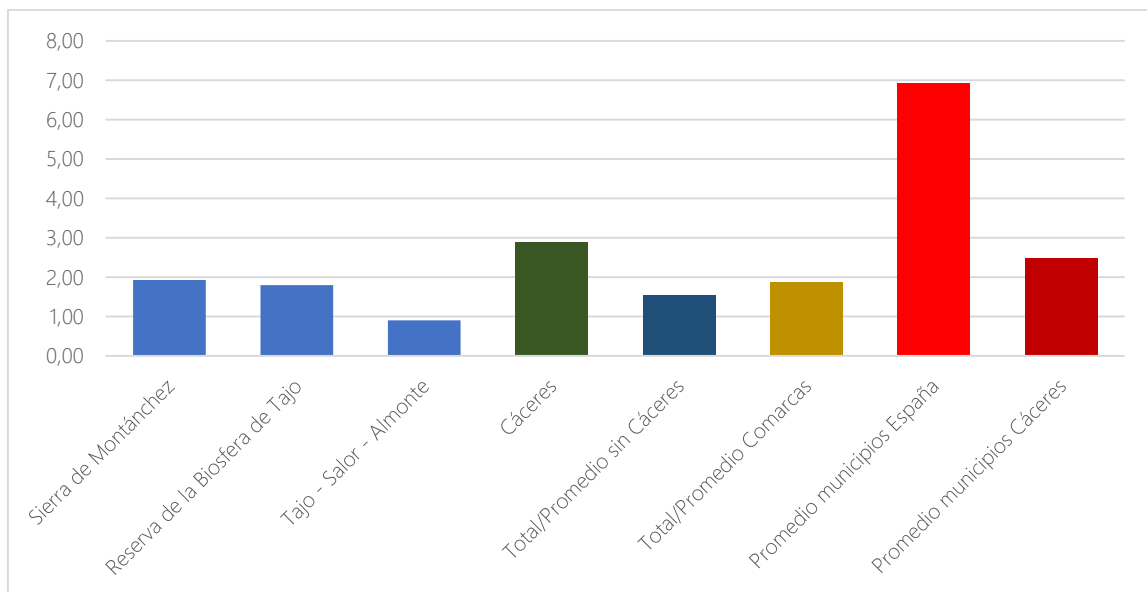
Indicadores D.22.a. Índice de envejecimiento de la población (%) y D.22.b. Índice de senectud de la población (%). Fuente: INE

En cuanto al índice de senectud, los niveles promedio provincial (16,89%) y de las comarcas (sin considerar el municipio de Cáceres) son también superiores al promedio de España (14,92%). Destaca el **elevado Índice de Senectud de la comarca de Reserva de la Biosfera de Tajo** (19,95%) y, al igual que en caso anterior, el menor porcentaje en la ciudad de Cáceres.

En este sentido, Carbajo (32,81%), Casas de Don Antonio (27,87%) y Piedras albas (26,83%) son los municipios con mayores índices de Senectud. Por el contrario, encontramos los índices más bajos en Cáceres (11,52%), Talaván (12%) y Almoharín (12,21%).

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 Cáceres respecto a la media española. Esto es un síntoma del escaso poder de atracción en términos económicos de los municipios del AUF. Tan solo Piedras Albas (7,80%) supera la media española (6,92%) y tan solo Valencia de Alcántara y Plasenzuela se acercan o superan el 5% (5,64% y 4,93%, respectivamente).

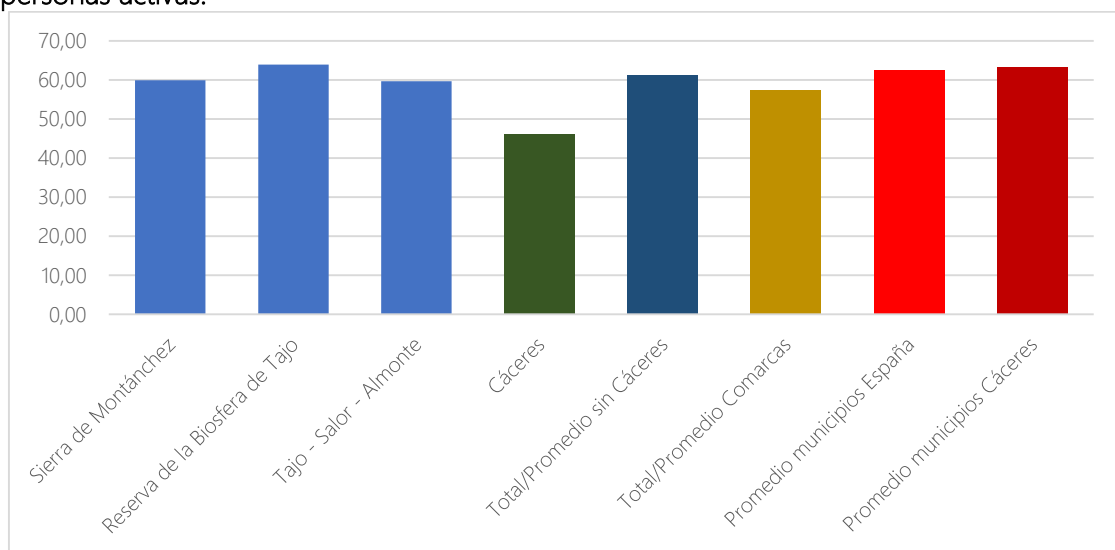


Indicador D.23. Porcentaje de población extranjera (%). Fuente: INE

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 diferenciando dos grupos de edad que sumados conforman este índice: población menor de 15 años y población mayor de 65 años. De este modo, además del índice de dependencia total se pueden analizar los índices de dependencia infantil y el índice de dependencia de mayores.

Estos índices son de ayuda a la hora de prever cuántos recursos puede requerir una población determinada para atender a las necesidades de las personas dependientes por lo que cuanto mayor sea cualquiera de estos indicadores, mayor será la carga soportada por parte de las personas activas.



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

En el gráfico anterior, podemos observar que el **Índice de dependencia total del AUF (sin considerar Cáceres)** está en **intonía con el promedio nacional y provincial**, aunque siendo ligeramente **más bajo** que en ambos casos, especialmente en el ámbito provincial. Cabe destacar el **bajo indicador de dependencia total existente en Cáceres**, fruto de una población relativamente más joven que en el resto de los territorios observados, como se indicaba anteriormente.

En cuanto a los índices de dependencia infantil y de mayores, encontramos ciertas particularidades territoriales que ya se podían observar en los anteriores índices de envejecimiento y senectud. Como se puede ver en la tabla siguiente, el promedio del Índice de dependencia infantil de las comarcas del AUF (sin Cáceres) es menor que en el resto de España y de la provincia. Existe, por tanto, menor población infantil que en el territorio nacional y que en el promedio provincial. En el caso del Índice de dependencia de mayores, es más alto en el promedio de las comarcas del territorio que el promedio nacional, pero más bajo que la media provincial. En lo que respecta al municipio de Cáceres, tenemos un Índice

de dependencia infantil mucho más alto que en el resto de los ámbitos analizados y uno de dependencia de mayores marcadamente inferior que en los demás territorios.

Comarca	D.24.b. Índice de dependencia infantil (%)	D.24.c. Índice de dependencia de mayores (%)
Sierra de Montánchez	10,73	55,77
Reserva de la Biosfera de Tajo	12,19	58,11
Tajo - Salor - Almonte	15,14	49,81
Cáceres	21,49	26,57
Total/Promedio sin Cáceres	12,69	54,56
Total/Promedio Comarcas	14,89	47,56
Promedio municipios España	15,31	52,52
Promedio municipios Cáceres	13,62	55,57

Fuente: INE

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

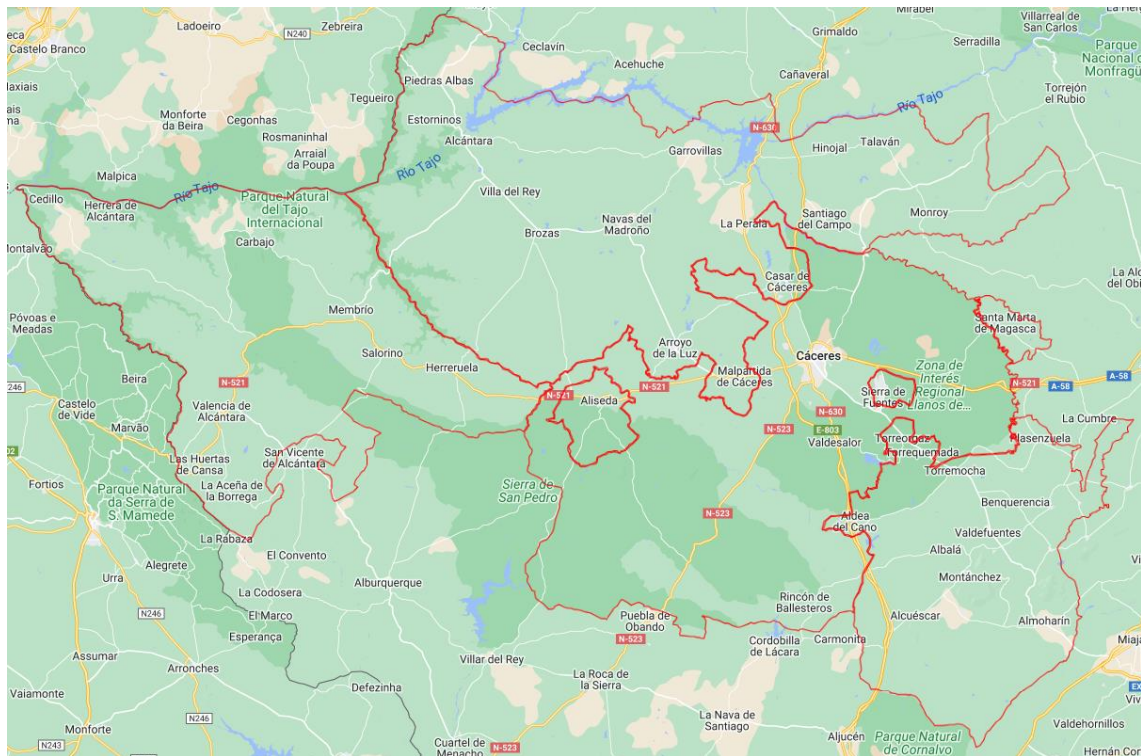
La provincia de Cáceres tiene un **sistema de movilidad y transporte centrado en el vehículo privado**, en detrimento de otros medios, debido al importante desarrollo experimentado por

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

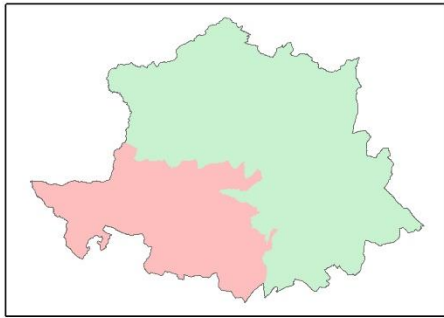
Centrándonos en el AUF Sur, el territorio tiene una localización céntrica respecto a la Red Nacional de Carreteras, pero posee una buena accesibilidad gracias a la cercanía de la A-66, que atraviesa por el centro el AUF por la ciudad de Cáceres y la A-5 que conecta con Lisboa, Badajoz y Madrid. La llegada a partir de 2009 de la A-58, autovía que discurre entre las localidades de Trujillo y Cáceres paralela a la actual N-521. En su concepción original, esta autovía sirve para conectar la ciudad de Cáceres con la A-5 por Trujillo y mejorar la accesibilidad con Madrid. No obstante, concluido la construcción del trazado inicialmente previsto, existían planes para darle continuidad hasta la frontera portuguesa cerca de Valencia de Alcántara y Marvão (Portugal), lo que mejoraría la accesibilidad del AUF con la vecina Portugal. Funcionalmente, las comarcas que componen el AUF están unificadas, ya que todas ellas giran en torno al núcleo urbano de Cáceres, aunque municipios la comarca de la Reserva de la Biosfera de Tajo Internacional se encuentran muy alejados de Cáceres (más de una hora por carretera y la atracción gravitatoria que ejerce Cáceres es débil.



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 Sur: Cáceres, 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 Cáceres, siendo sus tiempos de accesos menores a 40 minutos para 39 de los 46 municipios. Sin embargo, 7 municipios de la Reserva de la Biosfera de Tajo se encuentran a más de 40 minutos, y 2 de ellos a casi una hora de distancia.

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 Sur se sitúa de media a 2 horas y 15 minutos 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)**, la **autovía A-5** y la **autovía A-58**, el AUF Sur ha mejorado parcialmente el problema de la lejanía con las principales aglomeraciones urbanas peninsulares, al menos por carretera.



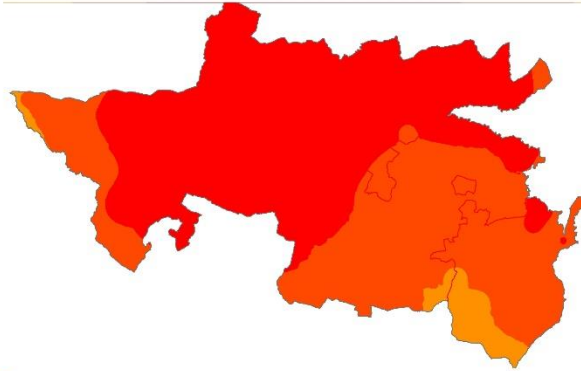
Agenda Urbana Territorial ZONA SUR

Cabecera comarcal de Cáceres y municipios de su área funcional

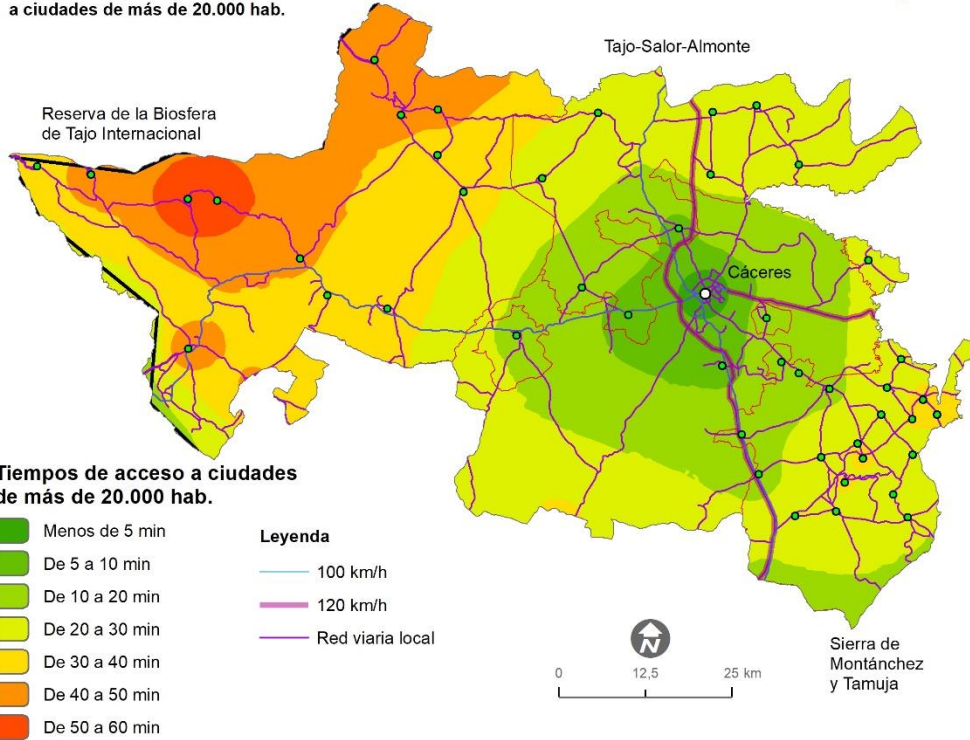
Mapa de tiempos de acceso por carreteras a ciudades de más de 200.000 hab.

Tiempo de a ciudades de más de 200.000 hab.

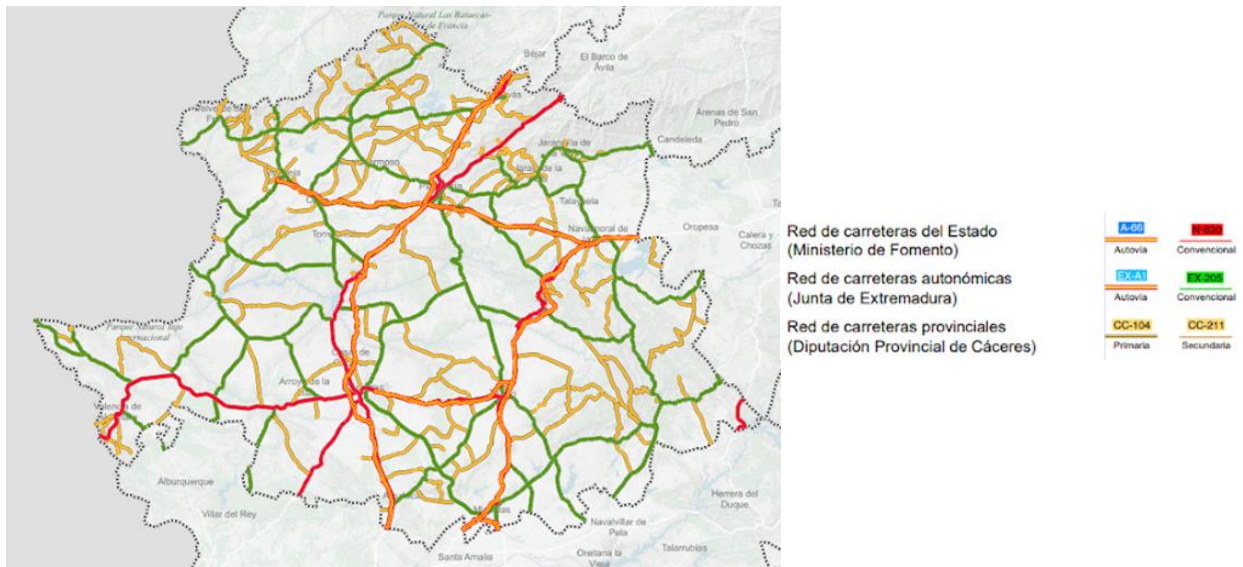
- De 100 a 120 min
- De 120 min a 140 min
- Más de 140 min



Mapa de tiempos de acceso por carreteras a ciudades de más de 20.000 hab.



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>

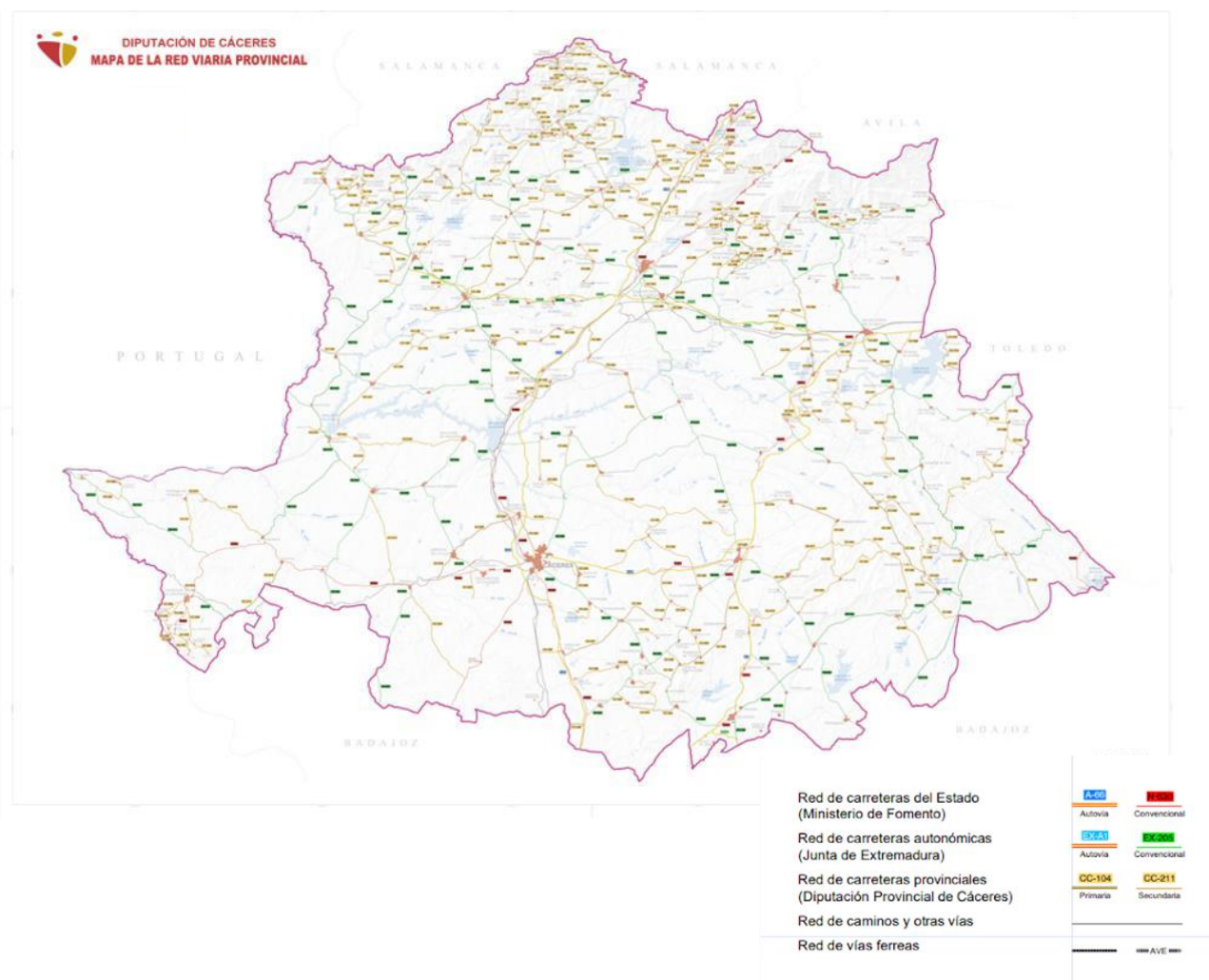
Podemos observar en el mapa un bajo desarrollo de las infraestructuras territoriales, ya que la red de carreteras se encuentra centralizada en esta zona mayoritariamente alrededor de Plasencia, que actúa como eje de comunicaciones.

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:

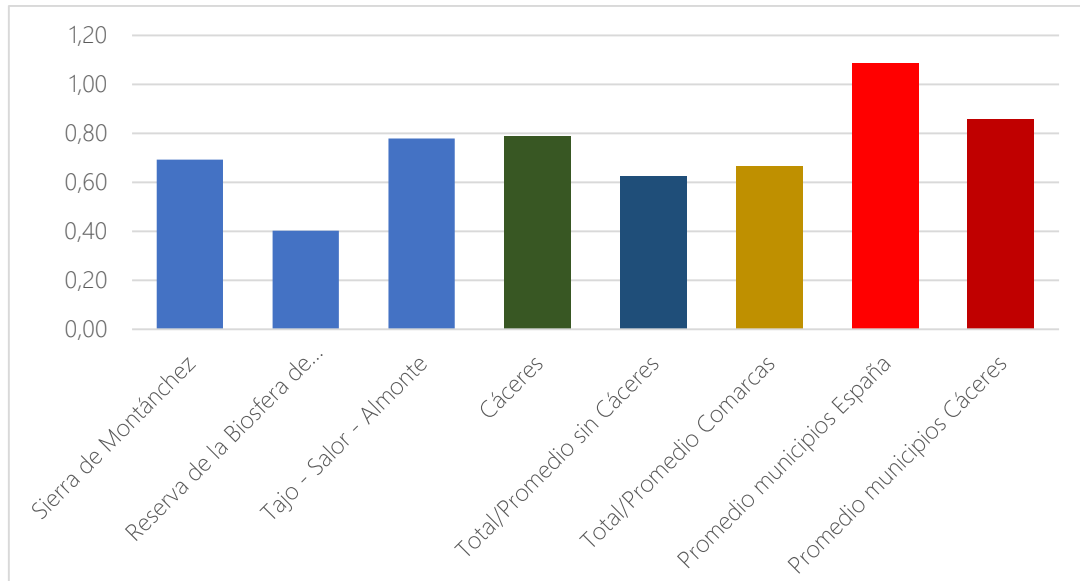
Longitud de las carreteras en la provincia de Cáceres por tipo de vía (km)			
Gran capacidad			Resto de vías
Autopistas de peaje	Autovías	Carreteras multicarril	Carreteras convencionales
0	337,551	20,384	447,657
357,935			447,657
805,592			

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 Cáceres) a infraestructuras de transporte es del **0,67%**, pudiéndose considerar **escasa** respecto al promedio nacional (1,09%), y al promedio provincial (0,86%). Destaca, dentro de estos bajos porcentajes, el promedio de la comarca de la Reserva de la Biosfera de Tajo, con un 0,40%.

El porcentaje de suelo destinado a infraestructuras de transporte es lógicamente superior en capitales, que están mejor conectadas o en ciudades que disponen de puerto marítimo o fluvial. De esta manera, en Madrid la superficie destinada a infraestructuras de transporte es del 10%; en Valencia del 7,59% y en Málaga del 5,29%. En la ciudad de Cáceres, por su parte, es tan solo del 0,78%. Estos datos nos muestran un **importante déficit** en cuanto a este tipo de infraestructuras en el territorio.



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 Sur, 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

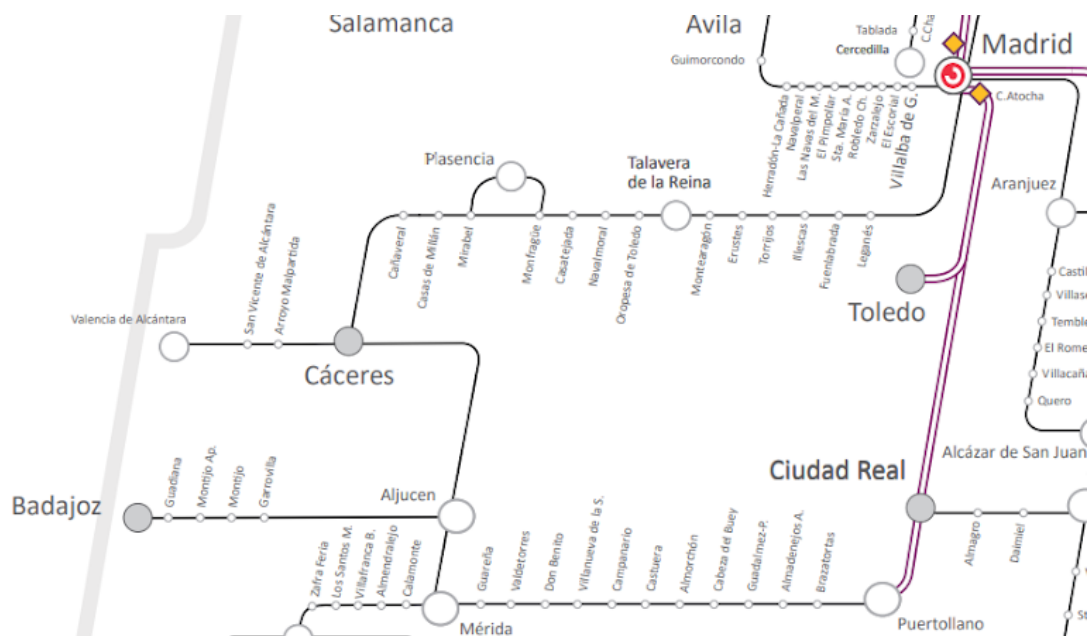
El ferrocarril de Cáceres **apareció en los años 80, con la línea Madrid-Lisboa, que transcurre por varios municipios de la provincia**. A pesar de que era una alternativa confortable al medio de transporte por carretera y un instrumento de desarrollo muy deseado en la época, nunca ha llegado a ser un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

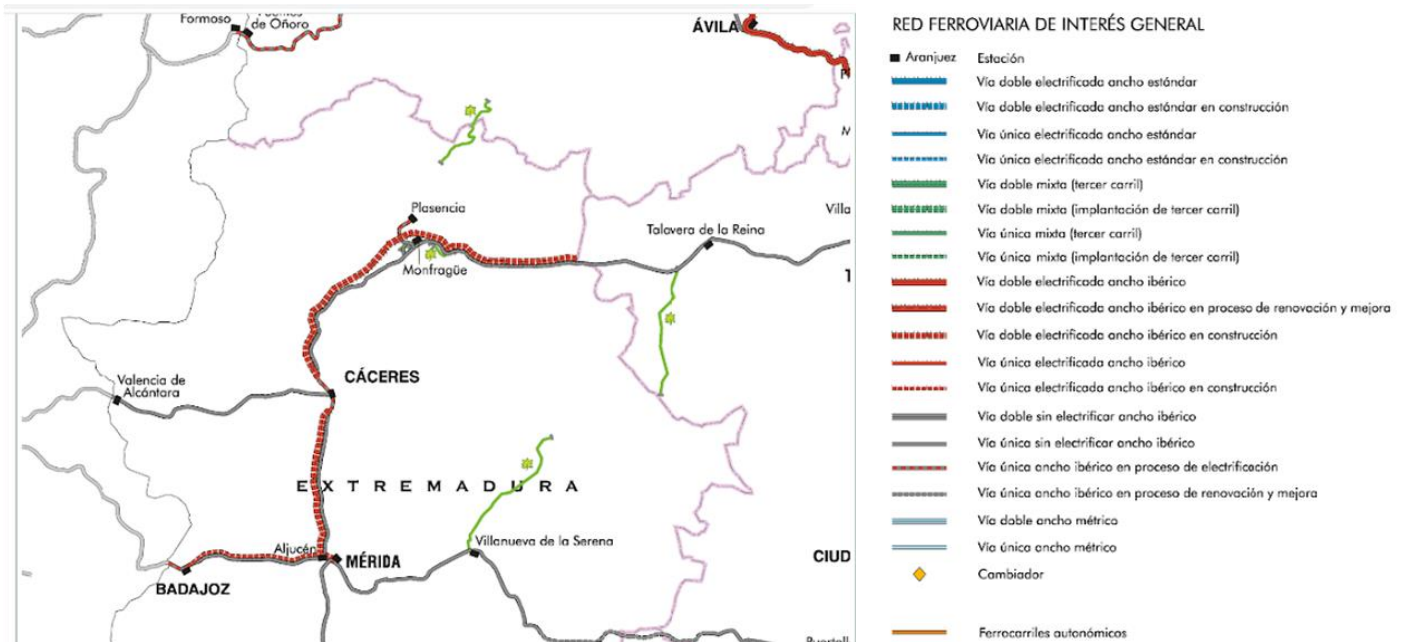
En este mapa encontramos las estaciones de tren de la provincia de la red de Media Distancia de Renfe:



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 Sur, podemos observar una **falta de infraestructuras ferroviarias**, encontrando la única estación en el municipio Cáceres.

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.¹

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:

¹ Fuente: *Inventario y Plan de Acción CICLO-SEND_SUR*.
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

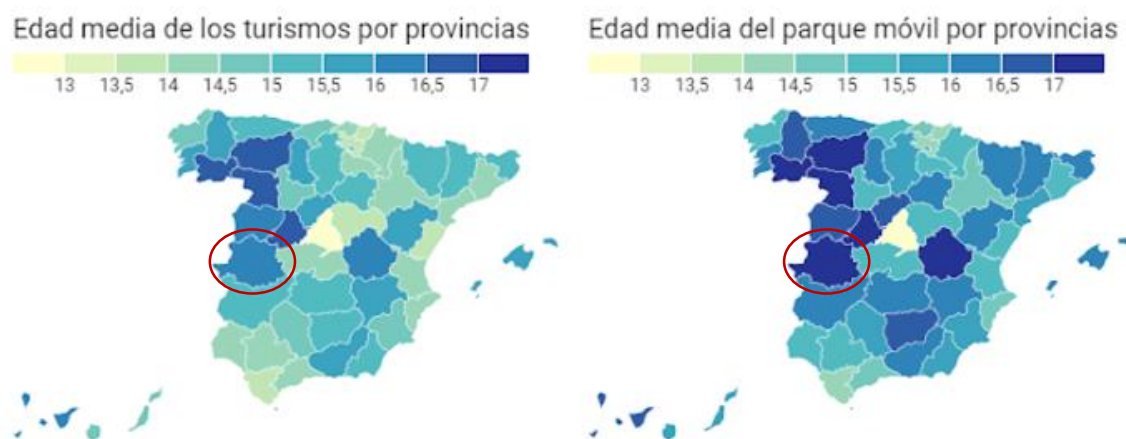
Como podemos observar, los turismos suponen más de un 69% de todo el parque automovilístico, lo que demuestra la gran dependencia del automóvil privado en la provincia. Además, podemos observar una excesiva dependencia de vehículos diésel y de gasolina, en detrimento de vehículos eléctricos y de otros 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

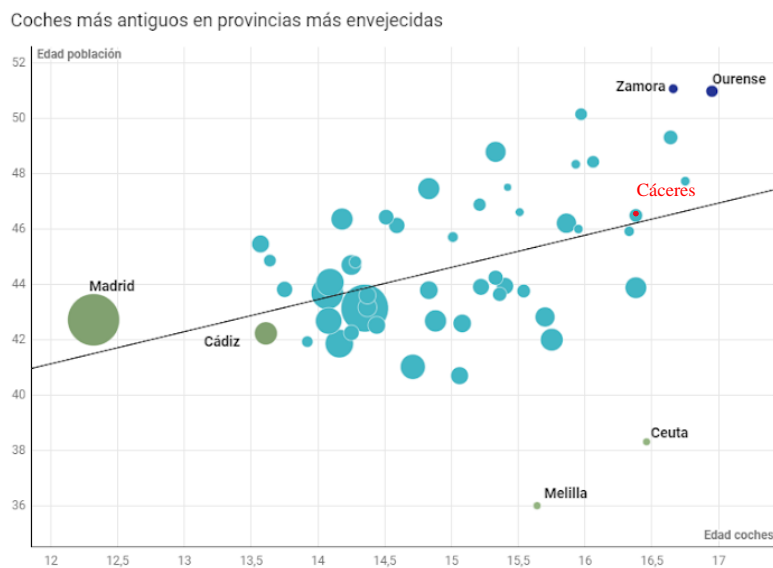
En la provincia, la edad media de los turismos es de 16,38 años, y la edad media del parque móvil 17,04 años. En comparación con las otras provincias, y con la media nacional de la

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.

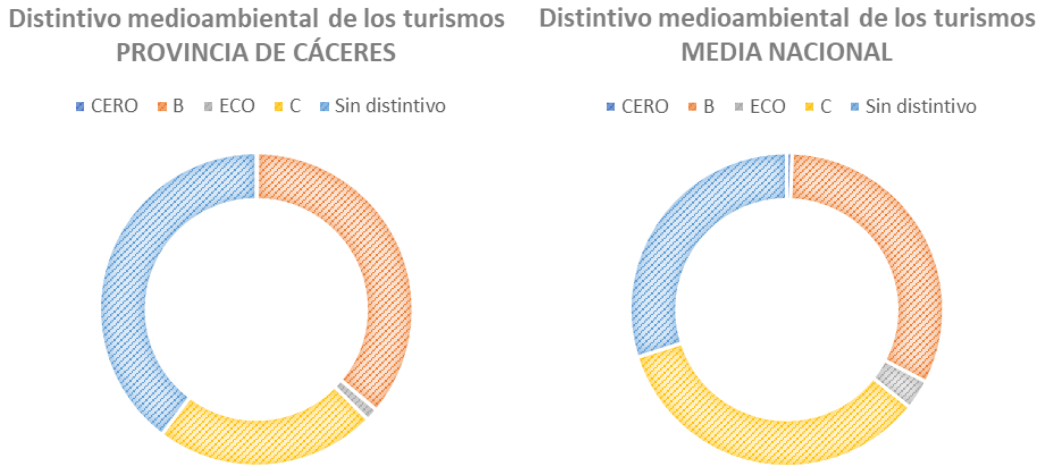


Fuente: Datos RTVE, con información de Dirección General de Tráfico. Datos a noviembre de 2021

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
Cáceres	66,80%	7,10%	20,60%	5,40%
Badajoz	70,80%	7,30%	16,90%	5,00%
Ciudad Real	68,40%	4,80%	19,90%	6,70%
Huelva	62,10%	7,30%	21,90%	8,50%

MEDIA NACIONAL	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:

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

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.

Porcentaje (%) de personas en función de su duración en desplazamientos cotidianos (trabajo/estudios) (2021)					
	Menos de 20 minutos	Entre 20 y 39 minutos	Entre 40 y 59 minutos	Entre 60 y 89 minutos	90 minutos o más
Cáceres	38,80%	28,80%	15,30%	8,30%	8,9%
Badajoz	37,00%	30,00%	16,50%	9,10%	7,3%
Media Nacional	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
Cáceres	6,90%	48,10%	45,00%
Badajoz	6,10%	52,80%	41,10%
Media Nacional	10,70%	54,20%	35,20%

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
Cáceres	74,00%	11,50%	14,50%	6,30%
Badajoz	72,00%	12,50%	15,50%	8,00%
Media Nacional	70,00%	14,10%	15,90%	5,90%

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

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

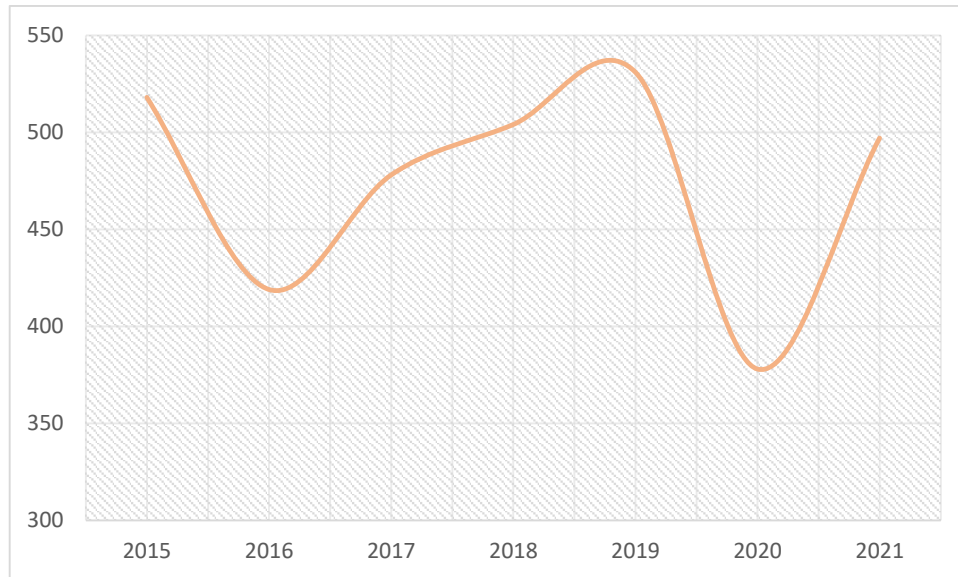
Fuente: <https://pmuscaceres.es/wp-content/uploads/2022/07/mapa.png>

En relación con el Área Urbana Funcional Sur, varios de sus municipios **pertenecen a la Red de Municipios Sostenibles** (los municipios contiguos al término municipal de Cáceres), y 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)

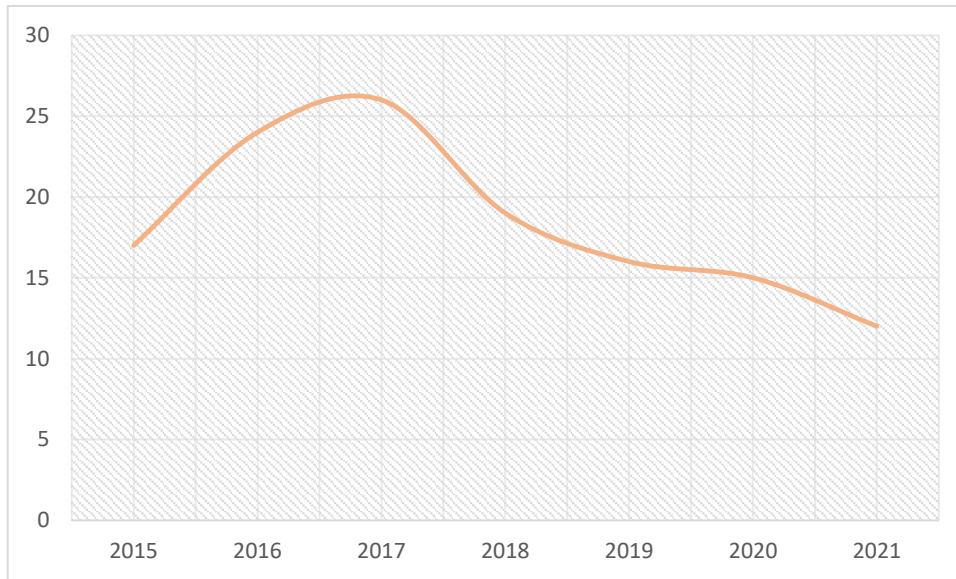
En el año 2016 se produjo una reducción considerable de los accidentes, pero lamentablemente la tasa fue incrementándose hasta el año 2019. En 2020 encontramos una gran caída de los valores, debido a la reducción de movilidad consecuencia de las restricciones sanitarias durante el COVID-19. En 2021 se 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 e histórico

El patrimonio cultural del área funcional es de gran riqueza, destacando la ciudad de Cáceres. También los núcleos de Brozas, Valencia de Alcántara, Alcántara, Garrovillas o Montánchez a nivel patrimonial.

CÁCERES

Cáceres es un conglomerado de edificios de indudable valor histórico-artístico, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1986. Pero, sin duda el vestigio más importante de la antigüedad es la Cueva de Maltravieso, hoy en día se encuentra en pleno casco urbano, en la zona del Calerizo. En esta cueva encontramos pinturas paleolíticas, manos en negativo de un color rojo intenso, alineación de puntos negruzcos superpuestos a las manos, una cabeza de ciervo y tres símbolos trianguliformes, todo pintado en color rojo; otros dibujos serpentiformes y otros de curvas concéntricas de hace más de 65.000 años.

Del pasado romano de Cáceres, apenas sí nos quedan vestigios visibles, en el lado oriental de la muralla está el Arco del Cristo, es la única puerta romana que se conserva de la colonia, se ha datado en el siglo I. También tenemos diversos restos de los cimientos de las murallas datados en el siglo III. Algunas estatuas de las que la más importante es el genio andrógino de la abundancia, que durante mucho tiempo estuvo en la plaza mayor y que actualmente se conserva en el Museo Arqueológico Provincial (Casa de las Veletas). Y finalmente también se conservan abundantes inscripciones, algunas todavía se encuentran empotradas en las fachadas de las casas de la parte antigua, pero la colección más importante se preserva en el museo.

Las murallas romanas fueron reconstruidas en la Edad Media por los almohades, los cuales añadieron más torres defensivas en el perímetro y construyeron la alcazaba (en el lugar ocupado hoy en día por la Casa de la Veletas, actual Museo Arqueológico Provincial), de la que se conserva en sus sótanos el aljibe. También tenemos una muestra de su arquitectura en una casa almohade.

Arquitectura religiosa

Entre los edificios de su arquitectura religiosa destacan: Iglesia de San Juan (s. XII-XV), gótico; Iglesia de Santa María (nombrada concatedral en 1.957, s. XV y XVI es de estilo románico de transición al gótico, con algunos elementos renacentistas); Iglesia de Santiago, de construcción románica, transformada en el s. XVI por R. Gil de Hontañón, alberga un interesante retablo mayor obra de A. Berruguete (1.557); Iglesia de San Mateo (s. XIV); Ermita de la Montaña (s. XVII), con retablo de J. Churriguera. En ella se puede visitar a la patrona de

la ciudad, la Virgen de la Montaña (romería, el primer domingo de mayo); Monasterio de San Francisco; Convento de San Pablo; Ermita de la Paz; Iglesia de San Francisco Javier.

Arquitectura civil

Cáceres cuenta con un notable conjunto de arquitectura civil (s. XIV-XVI.). También podemos contemplar barrios populares como el de San Antonio, con una arquitectura humilde, y algunos detalles de arquitectura árabe, como la Casa Almohade. Las principales casas o palacios son: Los Golfines de Arriba; Los Caballos, actual museo de Arte Contemporáneo; Las Veletas, conserva un aljibe musulmán del s. XI, actual Museo Provincial; Los Golfines de Abajo; Hernando de Ovando o de los Ulloa; Mayoralgo; Los Perero; Cáceres-Ovando (Palacio de Las Cigüeñas); Godoy; Paredes-Saavedra; Los Espadero Pizarro, conocida como "Casa del Mono"; Los Toledo-Moctezuma; Episcopal; Comendador de Alcuescar (actual Parador Nacional de Cáceres); Diputación Provincial de Cáceres; Carvajal; Los Ribera; El Águila; El Sol, Solís; Lorenzo de Ulloa; Sánchez Paredes; La Generala; Los Moraga; Adanero; Los Becerra; y Los Duques de Valencia.

VALENCIA DE ALCÁNTARA

Dólmenes: En su término municipal se halla el foco más importante en Europa de megalitismo. Esta estructura funeraria está formada por 41 dólmenes y fue declarado Bien de Interés Cultural con categoría de Zona Arqueológica en 1992. Los dólmenes están repartidos en tres grupos principales. La mayoría de ellos han sido destruidos a lo largo de la historia para aprovechar sus piedras en diversas construcciones, conservándose sin embargo gran número en muy buenas condiciones. En otras ocasiones los megalitos han sobrevivido gracias a su improvisada utilización como establos por los lugareños.

Barrio Judío-Gótico: El barrio judío-gótico está declarado conjunto histórico y en él pueden verse la sinagoga de Valencia de Alcántara (siglo xiv-xv), actualmente reformada y similar a la sinagoga de Tomar (Portugal); centenares de portales ojivales; y numerosos palacios y casonas que ostentan en sus fachadas blasones de gran detalle y riqueza.

Monumentos religiosos:

Iglesia de Nuestra Señora de Rocamador (siglo XVI). Declarada Monumento histórico-artístico de interés nacional. En su interior se halla un interesante retablo barroco de José de Churriguera y una obra de Luis de Morales "El Divino", La Virgen y los Santos Juanes, de gran valor artístico. Esta iglesia está construida sobre otra románica del siglo XIII, de la que se aprovecha los muros traseros, y en la que tuvo lugar en 1497 el enlace regio entre la Infanta Isabel de Aragón, una de las hijas de los Reyes Católicos, y el rey de Portugal Manuel "el Afortunado", asistiendo al compromiso la propia reina Isabel de Castilla.

Iglesia de la Encarnación (siglo XV). Consta de tres naves en crucero con bóvedas lisas de rosca y cúpula, más dos torres y una espadaña. Destaca el retablo del Altar Mayor en el que se venera desde 1624 la imagen del Cristo de la Encarnación.

Convento de Santa Clara (siglo XVI). Su denominación oficial es Monasterio de Monjas de Santa Ana de la Orden de Santa Clara. Cuenta con una excepcional fachada renacentista.

Ermita de Los Remedios (siglo XVI). Hacia el año 1682 se encuentran indicios de una pequeña capilla, como muestra la inscripción situada en la puerta occidental. Junto a esta capilla, se encontraban Valbón, la Purificación y La Concepción (estas últimas hoy desaparecidas) formando parte de un conjunto de ermitas que rodeaban la antigua villa, teniendo funciones religiosas y defensivas frente a los ataques del Reino de Portugal.

ALCÁNTARA

Alcántara es uno de los conjuntos patrimoniales más importantes de Extremadura, al reunir su puente romano con un gran conjunto de obras civiles y religiosas, muestra de la importancia que Alcántara tuvo como capital de la orden militar del mismo nombre. Entre los monumentos, destacan los siguientes:

Puente de Alcántara (BIC): Es uno de los puentes romanos más grandes y mejor conservados del mundo; lo construyó en el 105 d.C. Cayo Julio Lácer para la calzada que iba de Cáceres a Coímbra. Tiene seis arcos de medio punto sostenidos por pilares, con un núcleo de hormigón cubierto por sillares almohadillados de granito. En el centro se levanta arco triunfal con inscripciones, reformado por Carlos V, entrada del puente hay un templete. En 1809 uno de fue destruido y reconstruido en el reinado de Isabel II.

Muralla: La muralla actual fue construida a mediados del siglo XVII, durante la Guerra de Separación de Portugal. Tenía en su perímetro baluartes defensivos y otros elementos (medias lunas, revellines, etc.) típicos del siglo XVII. De sus puertas, la mejor conservada es el Arco de la Concepción, situada hoy en el centro del pueblo.

Convento de San Benito (BIC): Era la sede de la orden de Alcántara; comenzó a construirse a finales del siglo XV y las obras extendieron durante el siglo XVI, aunque la iglesia quedó inacabada. Esta tiene tres naves y tres ábsides con capillas funerarias, realizadas con sillería y cubiertas con bóvedas de crucería. El claustro tiene dos niveles en los que se enterraron frailes y dignidades de la orden. La galería porticada de Carlos V, reconstruida en los años 70, sirve hoy de marco a las actuaciones del Festival de Teatro Clásico.

Iglesia de San Pedro de Alcántara: Es un pequeño templo de una nave construido sobre la casa natal del santo. Se construyó en el siglo XVII con muros de mampostería, fachada de sillería y cubiertas de ladrillo. Tiene una sola nave y ábside cubierto con una cúpula semiesférica.

Iglesia de la Encarnación y Convento de Sancti Spiritus: La iglesia de la Encarnación Antigua o de Santa María fue la más antigua de Alcántara y se levantó dentro del antiguo castillo musulmán. En el siglo XVI se convierte en la iglesia del convento de Sancti Spiritus, de monjas comendadoras de Alcántara. Sólo se conserva con cierta integridad la iglesia, de estilo gótico del siglo XV.

Iglesia de Santa María de Almocóvar (BIC): Se construyó a principios del siglo XIII, con muchas transformaciones posteriores. El exterior es tardorrománico y destaca la portada occidental, con arquivoltas de medio punto con motivos geométricos. En el interior tiene una nave con capillas laterales y cubierta con bóveda de cañón del siglo XVIII, obra de Manuel de Larra Churriguera, y un ábside plano. Dentro está el sepulcro yacente de Frey Antonio Bravo de Jerez y varias tablas de Luis de Morales que estaban en el Convento de San Benito.

Convento de San Bartolomé: Fue fundado por los franciscanos a finales del siglo XV; tras la desamortización fue fábrica de harinas, y hoy es una hospedería. Se conserva la iglesia, del siglo XVIII, con una nave cubierta con bóveda de cañón, capillas laterales con bóveda de arista, crucero con cúpula semiesférica y ábside rectangular.

Palacios: Alcántara conserva un gran número de casas construidas por los linajes nobles de la villa entre los siglos XV y XVIII. Entre ellos destacan la casa de los Barco, del siglo XVII y patio porticado; el palacio de los Roco-Campofrío, del que solo se construyó la fachada en el siglo XVI, el palacio de los Marqueses Torreorgaz, con un balcón en esquina, o el de los Topete, de finales del siglo XV. Junto a la arquitectura monumental, tanto religiosa como civil, no podemos olvidarnos del enorme patrimonio arqueológico de Alcántara, en cuyo término municipal se encuentra uno de los conjuntos megalíticos más importantes de España, con unos 50 dólmenes y el menhir del Cabezo.

BROZAS

Brozas es el conjunto histórico más reciente de Extremadura, gracias a su casco urbano muy bien conservado, a sus monumentos y su arquitectura popular. Destacan:

Iglesia de Santa María de la Asunción (BIC): Se empezó a construir a mediados del siglo XVI bajo la dirección de Pedro de Ybarra, pero no se terminó hasta principios del siglo XVIII, con Manuel de Larra Churriguera. En el exterior destacan la torre, la portada principal plateresca y el transparente del siglo XVIII; el interior es de planta rectangular, con tres naves cubiertas con bóveda de crucería compleja. El ábside es semicircular y en él está el retablo mayor del siglo XVIII. Hay varias capillas nobiliarias, con el sepulcro yacente de Gonzalo Gutiérrez Flores y la imagen del Cristo de la Salud.

Iglesia de los Santos Mártires: Fundada en 1495 sobre una ermita. Se construyó durante el siglo XVI, pero quedó inacabada hasta que fue finalizada en 1960. Es de sillería, con una nave cubierta con bóveda de crucería y ábside poligonal, con frescos atribuidos a Juan de Ribera.

Destaca la capilla de los Argüello, con la imagen del Cristo de la Expiración, de finales del siglo XVI.

Convento de Nuestra Señora de la Luz: Fue fundado por iniciativa de la villa a mediados del siglo XVI y fue el convento capitular de los franciscanos descalzos extremeños. El diseño es de Pedro de Ybarra, con ampliaciones en el siglo XVIII. La iglesia es de una nave con cúpula y linterna, el claustro es porticado con columnas toscanas y se conservan muy transformadas otras estancias.

Convento de San Pedro: Fundado hacia 1570 por fray Pedro Gutiérrez Flores para comendadoras de Alcántara sobre las casas de frey Marcelo de Lebrija, hijo del gramático Antonio de Nebrija. Las dependencias conventuales aprovechan las estancias de la casa de frey Marcelo, con inscripciones de sus obras, y la iglesia fue diseñada por Guillén Ferrant.

Castillo de la Encomienda Mayor: Sede de la Encomienda Mayor de la Orden de Alcántara desde el siglo XIII y ha sufrido muchas modificaciones. La parte más antigua es la Torre del Homenaje (siglo XIV), las murallas y torres adosadas fueron diseñadas por Juan Bravo a finales del siglo XVI, y a mediados del siglo XVII se añadieron cinco baluartes triangulares para defender la villa contra los portugueses.

Palacios: La poderosa nobleza de Brozas construyó desde el siglo XVI casas y palacios que demostrasen su poder. Destacan el palacio de los Argüello Carvajal, de finales del siglo XVI, el palacio de los condes de la Encina, del siglo XVIII, y la casa de los condes de Canilleros, de los siglos XVI y XVII.

GARROVILLAS

El casco urbano de Garrovillas de Alconétar conserva su trazado original, con casas populares combinadas con grandes edificios religiosos y casas nobiliaria en torno a la Plaza Mayor. Los principales elementos son:

Plaza Mayor: su origen está en el siglo XV y servía como centro artesanal y comercial y para celebrar las famosas corridas de toros de la villa; es una de las plazas más extensas de España y está rodeada por casas de dos plantas, casi todas con un primer piso porticado que son la seña distintiva de la plaza. En ella se encuentra también el palacio de los condes de Alba de Liste, señores de Garrovillas.

Iglesia de San Pedro: Es un edificio construido con sillares de granito en estilo gótico a lo largo del siglo XV. En el exterior tiene aspecto de fortaleza, con pocas ventanas de pequeño tamaño, la torre campanario y las portadas, la occidental decorada con bolas y la sur con los escudos de los señores de la villa. En el interior tiene tres naves y cabecera poligonal, cubiertas con bóvedas de crucería. El retablo mayor es del siglo XVI y levanta sobre un banco de azulejos talaveranos.

Iglesia de Santa María de la Consolación (BIC): Construida a principios del siglo XVI. En el exterior destaca la portada principal, un arco escarzano rodeado por arquivoltas decoradas con bolas y encima una ventana geminada. En el interior tiene una nave cubierta con bóveda de crucería y un ábside poligonal que se cubre con una cúpula del siglo XVIII. Guarda uno de los órganos más antiguos de España, del siglo XVI, que sigue en uso.

Convento de San Antonio de Padua (BIC): Fundado en 1496 por los condes de Alba de Liste; Pedro de Ybarra dirige la construcción de la iglesia y el claustro y otras dependencias son de mediados del siglo XVII, con ampliaciones en el siglo XVIII. Destaca la iglesia, con una nave y cabecera poligonal cubiertas con bóveda de crucería compleja y en las capillas laterales los enterramientos de los condes. El claustro es barroco clasicista con dos niveles, el inferior con arcos de medio punto y el superior adintelado. Su estado actual es de ruina casi absoluta.

Palacio de los condes de Alba de Liste: Fue la residencia de los señores de la villa desde el siglo XV, y consta de varias estancias construidas con sillería, mampostería y ladrillo, de estilo renacentista e influencias de la arquitectura popular de la zona. Actualmente es una hospedería.

Castillo y puente de Alconétar (BIC): El castillo, conocido como Torre de Floripes, fue levantado por los templarios en el siglo XIII sobre una fortificación musulmana que defendía el puente de Alconétar. Destaca la torre del homenaje, de planta pentagonal y reformada en el siglo XV por los condes de Alba de Liste. Hoy en día está casi siempre sumergido por las aguas del pantano de Alcántara. Al pie del castillo se levantaba hasta 1970 (cuando fue trasladado para evitar su inundación) el puente de Alconétar, construido por los romanos para el paso de la Vía de la Plata por el Tajo. Se construyó en el siglo II y en época musulmana ya estaba roto, ya que sólo se han salvado dos arcos y tres pilares.

OTROS

Basílica de Santa Lucía del Trampal (Alcuéscar): Es el edificio en pie más antiguo de la comarca, aunque su datación (visigoda mozárabe) es controvertida. Posiblemente formaba parte de un monasterio que siguió activo durante el dominio musulmán, y se levantó sobre un santuario previo dedicado a la diosa Ataecina, ya que sus restos y lápidas votivas se usaron para construirla. Lo que queda hoy es la cabecera, el coro el aula (nave), con mampostería y sillarejo en los muros y sillería en vanos bóvedas. Lo más llamativo es la división de la nave y la cabecera en tres partes independientes, respondiendo a la organización de la liturgia visigoda que se estableció en el IV Concilio de Toledo (633).

Castillo de Montánchez: Es un buen ejemplo de fortificación de la Reconquista medieval española. Construido con mampostería, de la época almohade (siglo XII), se conservan tres aljibes y parte de su trazado. Ya bajo el dominio de la Orden de Santiago se construyeron nuevas murallas con torres cuadrangulares, así como la torre del homenaje, dividida en varias estancias. En la entrada del castillo construyó una ermita en el siglo XV.

Castro de Villasviejas de Tamuja (Botija): Se sitúa en el término de Botija y ha sido tradicionalmente identificado con la oppidum (ciudad fortificada) vetona de Tamusia. Comenzó su existencia en el siglo V antes de Cristo y se cree que mantuvo habitada hasta la definitiva dominación romana de la zona, poco antes del inicio de la era cristiana, aunque los romanos siguieron explotando los ricos yacimientos de metales de la zona, y es probable que el castro vetón fuera reutilizado como centro minero. La ciudad contaba con una poderosa muralla de granito y pizarra, que hoy en día se conserva solo en algunos tramos ya que sus materiales fueron reutilizados para distintas construcciones. Las excavaciones más recientes han sacado a la luz algunas viviendas del interior y dos necrópolis, con interesante material arqueológico.

Necrópolis de El Romazal I y II (Plasenzuela): Se trata de las dos necrópolis asociadas a la oppidum vetona de Villasviejas del Tamuja, que se encuentran al otro lado de este río, en el término de Plasenzuela, a apenas un kilómetro del poblado. Fueron descubiertas en 1988 y han sido recientemente objeto de la publicación de un libro. Se componen de urnas funerarias de pizarra, donde se realizaban los enterramientos acompañados de ajuares funerarios compuestos por vasijas cerámicas, armas y objetos de adorno. Su importancia ha hecho que se hayan iniciado los trámites para su declaración como Bien de Interés Cultural.

Ruta de los molinos: En la Garganta de los Molinos, que discurre entre los términos municipales de Montánchez y Arroyomolinos, se localizan más de treinta antiguos molinos harineros de agua, algunos de ellos de origen romano, y del siglo XIX los más modernos. El conjunto está declarado Bien de Interés Cultural en la categoría de Lugar de Interés Etnológico. Estos molinos fueron fundamentales en la economía de los siglos medievales y modernos, que dieron su nombre al pueblo en cuyo término se localizan. Para garantizarse el suministro de agua se construyó aguas arriba una presa, la Charca de la Suelta, de la que partía una acequia o canal que proporcionaba el agua a los molinos; éstos pertenecen a la tipología de molinos de cubo, zonas con menos agua por su mayor capacidad de molienda, y que se hacen comunes en España desde el siglo XVI. Alguno de esos molinos ha sido recientemente restaurado y existe una ruta que permite contemplarlos.

Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción (BIC) (Arroyo de la Luz): Edificio de finales del siglo XV y principios del XVI. Su elemento más destacado es el retablo mayor renacentista, con veinte tablas pintadas por el famoso pintor extremeño Luis de Morales, y es una de sus escasas obras que se conservan en su lugar original.

Convento de San Francisco (Arroyo de la Luz): Fundado a mediados del siglo XVI por el concejo de la villa y perteneció a los franciscanos descalzos.

Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción (BIC) (Casar de Cáceres): Construida a mediados del siglo XVI por el maestro Pedro de Ybarra.

Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción (BIC) (Malpartida de Cáceres): Edificio construido durante el siglo XVI. De estilo gótico, aunque presenta un campanario románico.

Iglesia de Santa María de Gracia (Mata de Alcántara): Construida a mediados del siglo XVI. Destaca la portada principal con arco de medio punto, así como las bóvedas de crucería estrellada.

Iglesia de Santa Catalina (Monroy): Fue construido entre los siglos XV y XVI sobre otra más antigua.

Iglesia de Santiago Apóstol (Santiago del Campo): Construida en el siglo XVI, con añadidos en el XVIII sobre mampostería de pizarra.

Ermita del Cristo del Egido o Santo Cristo (Talaván): Edificio de arquitectura popular que destaca por los esgrafiados de la cúpula, donde aparecen ángeles “malos”, con una iconografía muy curiosa, que no ha podido ser identificada claramente.

Iglesia de Santiago (Villa del Rey): Se construyó entre los siglos XVI y XVII. Destaca el retablo mayor, así como las pinturas murales.

Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción (Aliseda): Construida a finales del siglo XV de mampostería de pizarra con refuerzo de cantería en las esquinas y contrafuertes.

Museo Vostell (Malpartida de Cáceres): Originalmente era un lavadero de lanas, construido por el comerciante cacereño Miguel Calaff Ferrer a finales del siglo XVIII. En 1976 el artista alemán Wolf Vostell, padre del Happening y uno de los fundadores del movimiento Fluxus, lo convirtió en el museo de su obra personal, realizando, además obras en los alrededores del lavadero y de las charcas de los Barruecos de Arriba y Abajo. Además, reúne una importante colección de obras de artistas españoles y europeos y exposiciones temporales.

Peña Buraca (BIC) (Piedras Albas): Se trata de un extenso asentamiento situado en el término de Alcántara, pero muy próximo a Piedras Albas. En él abundan tumbas excavadas en la roca, lagares, restos cerámicos y sobre todo la gran piedra que le da nombre, un bolo granítico natural en el que se hicieron dos grandes oquedades a modo de ojos y que le dan nombre al sitio (Buraco es agujero en portugués).

Castillo de Monroy (BIC) (Monroy): Fue fundado en el siglo XIV por Hernán Pérez de Monroy.

ACONTECIMIENTOS DE INTERÉS TURÍSTICO

La Pedida de la Patatera (BIC): Esta fi esta, asociada al Carnaval, se celebra en Malpartida de Cáceres y comenzó a celebrarse en su forma original a finales del siglo XIX, cuando los quintos del año iban el Martes de Carnaval por las casas pidiendo chacina para luego comerla en las tabernas del pueblo, antes de que con el Miércoles de Ceniza comenzase la Cuaresma y con ella la prohibición de comer carne y embutidos. La mayoría de mujeres les daban patatera, por ser el embutido más barato y abundante de la matanza.

La Fiesta de la Tenca (BIC): La tenca es un pez típico de aguas estancadas, que es muy apreciado por los habitantes de la comarca y de buena parte de la provincia de Cáceres desde muy antiguo, donde se cría en las múltiples charcas, públicas y privadas, que existen en este territorio. Hay constancia de la pesca y venta de tencas en Brozas, Casar de Cáceres y Arroyo de la Luz desde por lo menos finales del siglo XV, y Carlos V las descubrió durante su estancia en Yuste, donde se convirtieron en uno de sus platos favoritos.

Las Carreras de Arroyo de la Luz (BIC): Desde el siglo XVI se vienen celebrando en Arroyo de la Luz una romería y procesión en honor a la Virgen de la Luz, en la que los caballos han ido ganando cada vez más importancia; cuando la romería terminaba, los vecinos volvían en carretas y carros y los que habían ido a caballo realizaban carreras a lo largo de la calle Corredera, llamada así porque servía conducir toros a la plaza y también para las carreras de caballos, que poco a poco se fueron convirtiendo en una tradición. Hoy en día, la fiesta se celebra el Lunes de Pascua y comienza a las nueve de la mañana con una procesión que va desde la iglesia de la Asunción hasta la de San Sebastián, recorriendo la calle Corredera.

El Carnaval de Montánchez (Fiesta de Interés Turístico): El Carnaval de Montánchez es uno de los de más tradición y que conserva mejor el componente popular que ha tenido esta fiesta en Extremadura, con un arraigo tan fuerte en el pueblo que ni siquiera dejó de celebrarse durante el franquismo, régimen que prohibió el carnaval en toda España. El protagonista indiscutible es el Jumarracho, que no es otra cosa que el disfraz que los participantes elaboran con todo tipo de elementos, sobre todo ropa vieja, con el fin de impedir que sus vecinos los reconozcan, para lo que también se cubren la cara con una careta hecha con la tela con la que se cubren los famosos jamones que se curan en el pueblo; el propósito es conseguir la facha más extraña y más irreconocible.

MUSEOS Y CENTROS DE INTERPRETACIÓN

Los espacios de museos más importantes se sitúan en Cáceres, y son los siguientes:

Museo de Arte Contemporáneo Helga de Alvear: Este museo es la colección privada de arte contemporáneo internacional más importante de España y una de las más relevantes de Europa. Se exhiben exposiciones de larga duración de obras de algunos de los artistas contemporáneos más reputados del mundo.

Museo Provincial de Cáceres: Es uno de los grandes museos de la ciudad. Alberga diferentes colecciones de arte y el aljibe más importante de Cáceres. Se encuentra en el Palacio de las Veletas y en la Casa de los Caballos, ubicados en la Plaza de las Veletas.

Museo de la Concatedral: Es un museo de arte sacro. Está, como no podría ser de otra manera, dentro de la Concatedral de Santa María, la iglesia más importante y antigua de Cáceres.

Centro de Divulgación de Semana Santa: En este pequeño museo se expone todo acerca de esta Fiesta de Interés Turístico Internacional.

Fundación Mercedes Calles y Carlos Ballester: Es una colección de arte sin ánimo de lucro.

Casa Museo Árabe Yusuf al Burch: Casa árabe mejor conservada de toda la ciudad monumental de Cáceres.

Casa Museo Guayasamín: Es un centro cultural que tiene el objetivo de divulgar la obra del artista ecuatoriano Oswaldo Guayasamín.

Museo de Historia y Cultura Casa Pedrilla.

Otros museos o centros de interpretación del Área Funcional son:

- Museo del Queso Torta del Casar. Casar de Cáceres.
- Centro de Interpretación del tesoro de Aliseda. Aliseda.
- Museo Etnográfico El Silo. Garrovillas de Alconétar.
- Centro de Interpretación Dehesa de la Luz. Arroyo de la Luz.
- Museo Vostell Malpartida. Malpartida de Cáceres.
- Museo Narbón. Malpartida de Cáceres.
- Museo de iconografía Bizar. Monroy.
- Centro de interpretación "Casa Natalio" Parque Natural Tajo Internacional. Alcántara.
- Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias. Malpartida de Cáceres.
- Centro de Interpretación Escuelas Viajeras Misiones Pedagógicas. Navas del Madroño.
- Centro de Interpretación de la Cañada Real Soriana Occidental, la Cultura Pastoril Casa Pinotes. Casar de Cáceres.
- Centro de interpretación de la Minería y el Hombre Minero Pastora. Aliseda.
- Centro de Interpretación Los Barruecos. Malpartida de Cáceres.
- Centro de recuperación de fauna y educación ambiental los hornos. Sierra de Fuentes.
- Centro de Interpretación de Santa Lucía del Trampal. Alcuéscar.
- Centro de investigación y educación ambiental La Fontanita – Montánchez.
- Museo etnográfico. Torreorgaz.
- Centro de interpretación torta del casar "Pastoralia". Almoharín.
- Museo Etnográfico e Miliano Mariño. Aldea del Cano.
- Museo arqueológico y Etnográfico. Valdefuentes.
- Museo fundación Van der Linde. Montánchez

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.

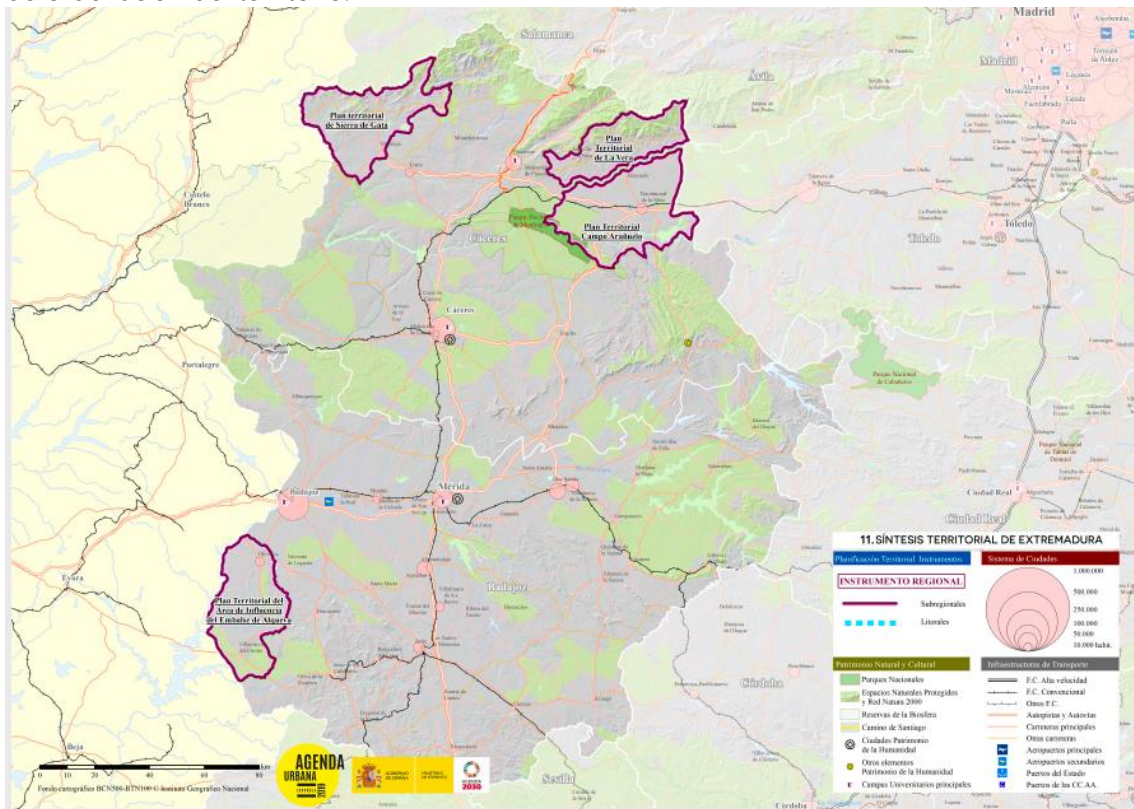
Finalmente, se menciona la importancia de integrar el Convenio Europeo del Paisaje en los instrumentos de planificación y considerar adecuadamente los riesgos naturales y tecnológicos y sus efectos potenciales sobre bienes y personas. Además, se asumen las tres formas de intervención del Convenio Europeo 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, el GAL ADISMONTA, TAGUS O San Pedro Los Baldíos, las Mancomunidades Integrales de Sierra de San Pedro, Sierra de Montánchez y Tamuja o Tajo-Salor-Almonte 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.

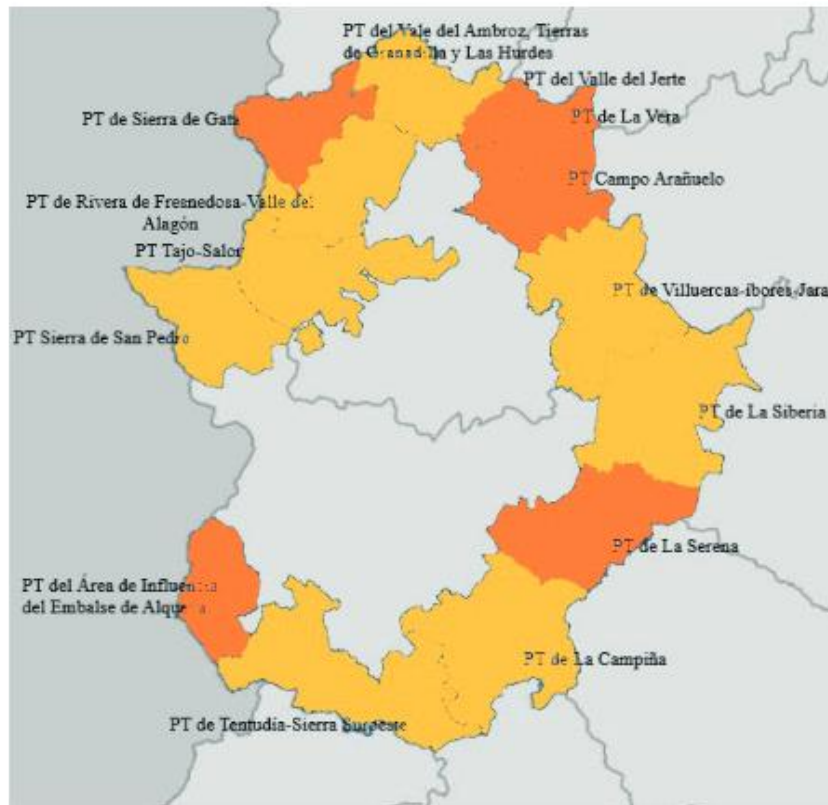
Los Planes territoriales de la provincia de Cáceres tienen como objetivo desarrollar un modelo territorial, adaptándolo a las necesidades y particularidades de cada zona específica, para asegurar una planificación adecuada y equilibrada del territorio. Los Planes Territoriales de Ámbito Subregional (PTAS) 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.



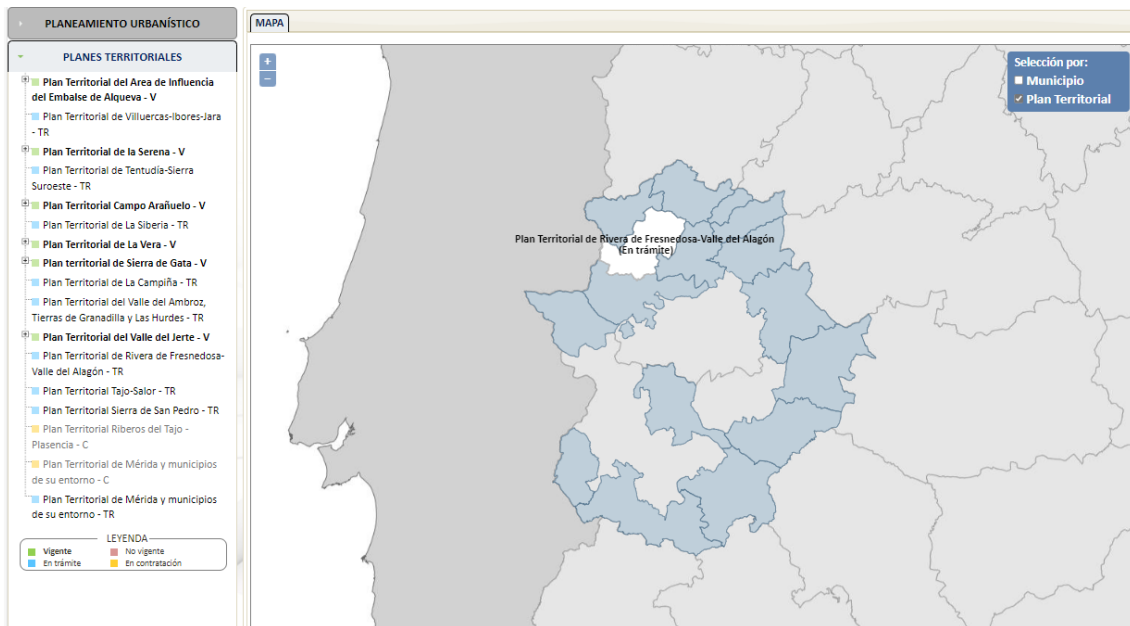
Los planes territoriales subregionales aprobados o en proceso de realización en la provincia de Cáceres son Sierra de San Pedro, Rivera de Fresnedosa-Valle del Alagón, Sierra de Gata, Valle del Ambroz, Tierras de Granadilla y las Hurdes, Valle del Jerte, Valle de la Vera y Campo Arañuelo.

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 Cáceres, 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. El ámbito de actuación de la EDUSI Red de Municipios Sostenibles de Cáceres, está integrado por la ciudad de Cáceres y sus 21 municipios limítrofes conformando un espacio con fuertes vínculos económicos, sanitarios, comerciales, administrativos, culturales, turísticos y de ocio, fruto de un pasado que les conecta, une y complementa ya que conjugan el diálogo urbano rural tanto en la historia como en el presente, dada la dependencia y necesidades de servicios sanitarios, comerciales, administrativos y educativos que la ciudad de Cáceres ejerce sobre el área funcional.

El Plan de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD) denominado 'Sabores y Paisajes Gastronómicos de las Tierras de Cáceres y Trujillo', financiado por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Unión Europea Next-Generation EU por importe de 4.850.000 euros.

Este PSTD tiene como objetivo convertir los sabores y paisajes gastronómicos del territorio en la gran apuesta para alcanzar un desarrollo turístico singular, equilibrado, vinculado estrechamente a la economía y cultura local, gente, tradiciones y 'modus vivendi', permitiendo

posicionar en el mercado un destino único, sostenible, cohesionado y con un alto valor añadido para mercados y segmentos altamente atractivos, generando sinergias entre dos sectores clave de la economía local: turístico y agroalimentario.

Para ello, se contemplan actuaciones de transición verde y sostenible como la creación de puntos de observación y de miradores en torno a los principales paisajes gastronómicos del territorio: dehesa, estepa, huerta, olivares, viñedos, campos de cultivo de tomate y arroz, frutales, etcétera.

Del mismo modo, se recogen acciones de eficiencia energética con las que se pretende mejorar la conexión urbana-rural en medios de transporte sostenibles y se apostará por mejorar y ampliar el desplazamiento en senderos y caminos aptos para caminar y/o ir en bicicleta.

También se creará una red de ecopaseos y un carril bici para conectar el centro urbano de Malpartida de Cáceres con el Monumento Natural 'Los Barruecos' y el Museo Vostell, según informa la Junta en una nota de prensa.

Además, el plan se completa con actuaciones de transición digital y competitividad entre los que destacan la formación en digitalización para las PYMES turísticas y señalización turística inteligente, así como la creación de un centro de recepción a visitantes de los paisajes gastronómicos, en el Mercado de Abastos de Miajadas, y un Centro Gastroexperiencial del Jamón Ibérico en Montánchez, entre otros proyectos. Cabe destacar que todas estas actuaciones deben estar justificadas antes de finalizar el segundo trimestre de 2026.

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.



Así, en el marco del Programa Operativo de Cooperación Transfronteriza España Portugal (POCTEP), la Diputación de Cáceres ha participado en los siguientes proyectos en materia de territorio en los que está incluido parte del área funcional:

El Proyecto TAEJO INTERNACIONAL REDE pretende Impulsar el crecimiento sostenible de “TAEJO Internacional” mediante la gestión eficiente de sus recursos naturales, culturales y turísticos a través de redes que potencien sus espacios naturales y patrimoniales al mismo tiempo que favorezcan la puesta en valor del turismo en el territorio. La estrategia es la solución a problemas de conservación hispano lusos en el parque internacional por lo que las actuaciones deben ser afrontadas de manera conjunta siguiendo una misma línea de gestión sostenible, siendo imprescindible la aplicación de criterios de cooperación transfronteriza y esenciales los trabajos conjuntos del Partenariado.

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.

En el período 2007-2013 se desarrollaron proyectos como Circuito Turístico Por Tierras Rayanas, cuyo objetivo fue hacer desaparecer el denominado “efecto de frontera” a través de esta alianza turística estratégica, con el propósito de constituir a este nuevo itinerario turístico de interior en el centro de los mercados emisores hispano-lusos. Coria fue el beneficiario principal de este proyecto. Otro proyecto que influyó directamente en el territorio objeto de estudio fue Agencia Luso Extremeña de Desarrollo Trasfronterizo de La Raya/A Raia, ya que su objetivo principal fue la creación de la Agencia Luso-Extremeña de desarrollo transfronterizo, dotándola de equipamiento material y humano para el desarrollo de actividades de dinamización y estímulo de las potencialidades y oportunidades del territorio.

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