



MEDIO SOCIAL

ÁREA URBANA FUNCIONAL ESTE

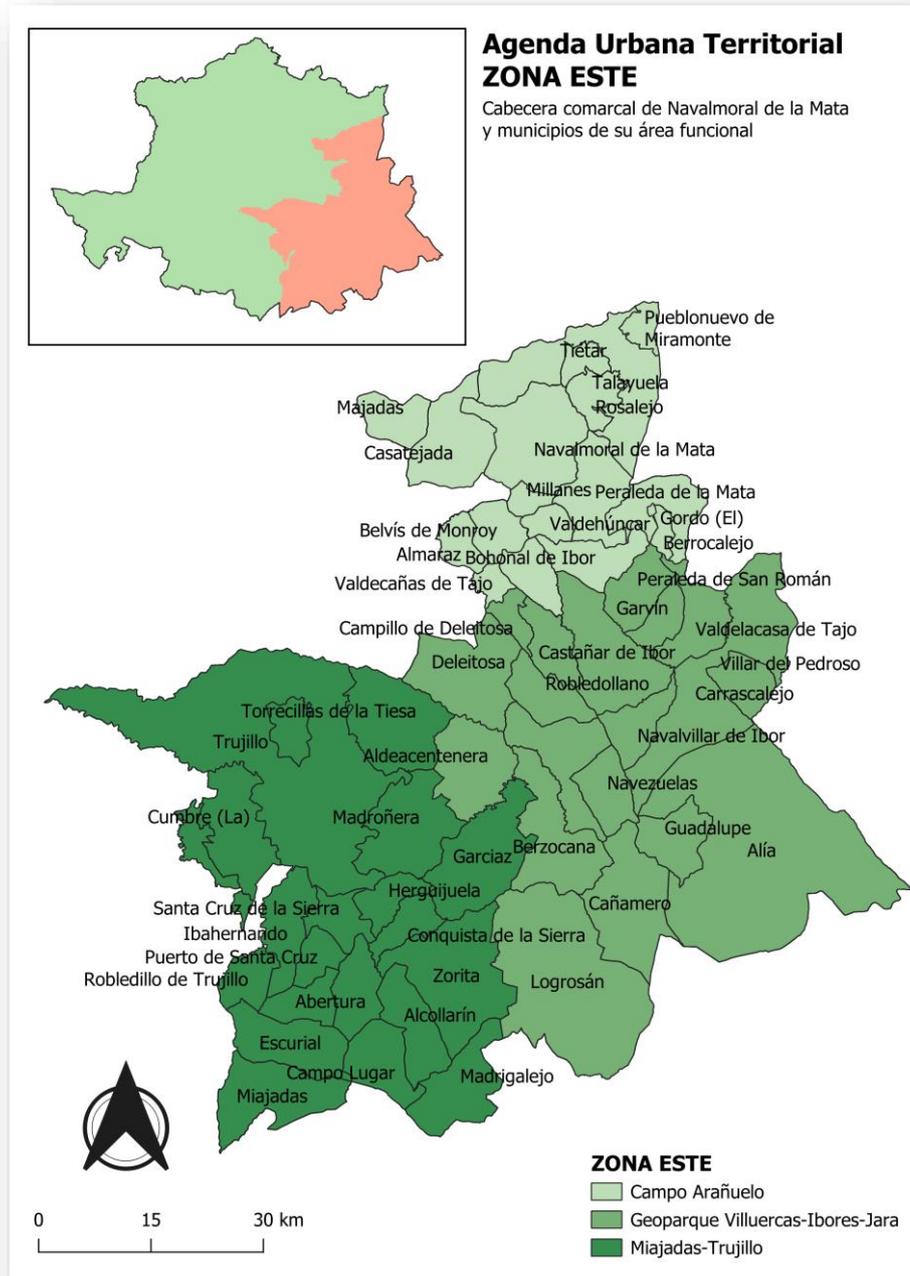
CÁPITULO 2

Índice

INTRODUCCIÓN	3
2.1. Bienestar social.....	4
2.1. Demografía	8
D.01. Variación de la población 2007 – 2017 (%)	8
D.06. Densidad Urbana. Número de habitantes por hectárea de superficie de suelo urbano (hab./ha).....	10
D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes (índice de motorización).....	10
D.22.a. Índice de envejecimiento de la población (%) y D.22.b. Índice de senectud de la población (%)	11
D.23. Porcentaje de población extranjera (%).....	12
D.24.a. Índice de dependencia total (%), D.24.b. Índice de dependencia infantil (%) y D.24.c. Índice de dependencia de mayores (%)	12
2.2. Movilidad.....	14
D.17.b. Porcentaje de superficie de infraestructuras de transporte respecto al término municipal (%).....	22
2.3. Patrimonio cultural e histórico.....	36
2.4. Planificación territorial	44
2.5. Cooperación transfronteriza.....	49

INTRODUCCIÓN

El Área Funcional objeto de estudio está situada al Este de la provincia de Cáceres, conformado por un total de 53 municipios distribuidos entre las comarcas de Campo Arañuelo, Geoparque Villuercas-Ibores-Jara y Miajadas-Trujillo. A continuación, se destacarán aspectos en relación con el relieve e hidrografía del territorio, así como el patrimonio natural y cultural de las Zona Este. Por último, se desarrollarán los aspectos más destacados con respecto a la planificación territorial y la cooperación transfronteriza.



El Área Urbana Funcional del Este de la provincia de Cáceres incluye 53 municipios que alberga una población de 75.302 hab. (INE 2023) en un área de 5752,64 km². Los municipios son: Abertura, Alcollarín, Aldea del Obispo (La), Aldeacentenera, Alía, Almaraz, Belvís de Monroy, Berrocalejo, Berzocana, Bohonal de Ibor, Cabañas del Castillo, Campillo de Deleitosa, Campo Lugar, Casatejada, Castañar de Ibor, Conquista de la Sierra, Cumbre (La), Deleitosa, Escurial, Fresnedoso de Ibor, Garciaz, Gordo (El), Garvín de La Jara, Guadalupe, Herguijuela, Ibahernando, Logrosán, Madrijalejo, Madroñera, Majadas, Mesas de Ibor, Miajadas, Millanes de la Mata, Navalmoral de la Mata, Navavillar de Ibor, Navezuelas, Peraleda de la Mata, Peraleda de San Román, Pueblonuevo de Miramonte, Puerto de Santa Cruz, Robledillo de Trujillo, Robledollano, Rosalejo, Santa Cruz de la Sierra, Talayuela, Tiétar, Torrecillas de la Tiesa, Trujillo, Valdecañas de Tajo, Valdelcasa de Tajo, Valdehúncar, Villar del Pedroso, Villamesías y Zorita.

Estas localidades pertenecen a las mancomunidades de Campo Arañuelo, Geoparque Villuercas-Ibores-Jara y Trujillo-Miajadas, que se encuentran, respectivamente, dentro de los Grupos de Acción Local de Asociación para el Desarrollo de la Comarca Campo Arañuelo y su entorno (ARJABOR), Asociación para la Promoción y el Desarrollo Rural del Geoparque Mundial de la UNESCO de Villuercas Ibores Jara (APRODERVI), Asociación para el Desarrollo Integral de la Comarca Miajadas-Trujillo (ADICOMT).

Como apoyo al análisis territorial de esta Área Urbana Funcional 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 su idiosincrasia.

Para su análisis y comparación, los datos que contemplan dichos indicadores tendrán en cuenta el promedio de los datos aportados por los municipios agrupados en su respectiva comarca, la media de los municipios, tanto a nivel provincial como a nivel nacional.

2.1. Bienestar social

El Atlas Socioeconómico de Extremadura 2023, elaborado por el Instituto de Estadísticas de Extremadura (IEEX), ofrece un Índice de Bienestar Social global para cada municipio, así como su desagregación en varios índices parciales, que se desglosan a continuación.

2.1.1. Nivel socioeconómico

Para calcular este indicador se han tenido en cuenta dos variables que se desglosan a continuación:

-Renta familiar disponible por habitante. Variable de renta bruta disponible de los hogares, estimada para el año 2020, se basa en dos fuentes de datos oficiales. Por un lado, la variable de renta media por persona contenida en el Atlas de Distribución de Renta de los Hogares (ADRH) ofrecido por el portal de estadística experimental del INE y por otro, la serie

homogénea de datos provinciales que el INE ofrece, para esta variable, en su Contabilidad Regional de España para el período 2000-2020 (base 2010).

-Nivel educativo: Instituto Nacional de Estadística. Nivel de instrucción de personas tituladas de enseñanza secundaria y/o universitaria (o similares) para el año 2022 (% de población con estudios secundarios o universitarios sobre la población de 16 y más años). Fuente: Censo de Población y Viviendas 2021 (INE) e IEEX.

Como se observa en la tabla, el AUF Este el nivel socioeconómico es muy similar al de la media provincial.

	<i>Nivel Socioeconómico</i>
<i>AUF Este</i>	107,54
<i>Provincia de Cáceres</i>	108,19

2.1.2. Salud

Para calcular este indicador se han tenido en cuenta dos variables que se desglosan a continuación:

-Tasa de mortalidad. Número de fallecidos por cada 1.000 habitantes. (Fallecidos/Total población) *1.000. Los datos de defunciones corresponden al año 2021 y han sido relativizados por la población de 1 de julio de 2021 (media aritmética de los Padrones de 1 de enero de 2021 y 1 de enero de 2022). Fuente: INE e IEEX.

-Índice de dependencia de niños y mayores. Número de niños (0-15 años) y mayores (65 y más años) por cada 100 adultos en edad de trabajar (16-64 años). (Población de menos de 16 años y de más de 64 años/Población de 16 a 64 años) *100. El índice está referido a 1 de enero de 2022. Fuente: Padrón Municipal de Habitantes de 1 de enero de 2022 (INE) e IEEX.

Como se observa, la componente de salud del AUF Este está muy en la línea de la media provincial.

	<i>Salud</i>
<i>AUF Este</i>	97,08
<i>Provincia de Cáceres</i>	97,71

2.1.3. Oferta de servicios

Para calcular este indicador se han tenido en cuenta cuatro variables que se desglosan a continuación:

-Superficie instalaciones deportivas. Superficie cubierta de instalaciones deportivas en el año 2021 relativizada por la extensión municipal. Fuente: Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales (EIEL) del Ministerio de Política Territorial.

-Plazas educación primaria. Plazas de educación primaria ofertadas en el municipio en 2021 por cada 1.000 habitantes empadronados a 1 de enero de 2022. Fuente: Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales (EIEL) del Ministerio de Política Territorial, INE e IEEX.

-Centros de atención primaria. Centros de salud y consultorios a 1 de enero de 2023 por cada 1.000 habitantes empadronados en el municipio a fecha 1 de enero de 2022. (Número de centros de atención primaria/ Total habitantes empadronados) *1.000). Fuente: Ministerio de Sanidad, INE e IEEX.

-Oficinas de entidades de crédito. Sucursales abiertas al público de bancos, cajas de ahorro y cooperativas de crédito a 1 de enero de 2023 por cada 1.000 habitantes empadronados en el municipio a fecha 1 de enero de 2022. (Número de sucursales/ Total habitantes empadronados) *1.000). Fuente: Banco de España, INE e IEEX.

Como se observa, la oferta de servicios de AUF Sur es sensiblemente inferior a la de media de la provincia de Cáceres.

	<i>Oferta de Servicios</i>
<i>AUF Sur</i>	73,93
<i>Provincia de Cáceres</i>	76,69

2.1.4. Accesibilidad

Para calcular este indicador se han tenido en cuenta dos variables que se desglosan a continuación:

-Accesibilidad a los municipios cabeceras de servicios (IEEX, año 2023). Tiempo de viaje en minutos que tienen que recorrer los habitantes de cada municipio para acceder a los municipios cabecera de área comercial más cercana.

-Vehículos tipo turismo. Número de vehículos tipo turismo a 1 de enero de 2023 por cada 1.000 habitantes empadronados en el municipio a 1 de enero de 2022. (Número de vehículos tipo turismo/ Total habitantes empadronados) *1.000). Fuente: Dirección General de Tráfico, INE e IEEX.

La accesibilidad de la Zona Este es sensiblemente peor a la de la media provincial.

Accesibilidad

AUF Este	s
Provincia de Cáceres	101,05

2.1.5. Participación social

-Tasa de abstención en Elecciones Generales. (Ministerio del Interior, año 2023). Número de abstenciones registradas en la votación para el Congreso por cada 100 electores inscritos en el censo electoral de cada municipio. (Número de abstenciones/Total del censo electoral)*100.

La participación social fue un 2,7% inferior en el AUF Este respecto a la media provincial.

	<i>Participación social</i>
AUF Este	96,13
Provincia de Cáceres	98,85

2.1.6. Entorno natural

Para calcular este indicador se han tenido en cuenta tres variables que se desglosan a continuación:

-Superficie de ríos y lagos (Instituto Geográfico Nacional e IEEX, año 2019). Suma de superficie ocupada por corrientes de agua (naturales o artificiales) y masas de agua de origen natural (rodeadas por completo de tierra) relativizadas por la superficie total del municipio.

-Superficie de regadío (Junta de Extremadura, año 2021). Superficie dedicada a regadío relativizada por la superficie agraria total (secano + regadío) del municipio.

-Superficie de bosques (CORINE Land Cover (CLC) e IEEX, año 2018). Superficie de bosques de frondosas, coníferas y mixto relativizada por la superficie total del municipio.

Atendiendo a este indicador, los entornos naturales del AUF Este son un 3% superiores a la media provincial.

	<i>Entorno natural</i>
AUF Este	120,06
Provincia de Cáceres	117,01

2.1. Demografía

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

En el conjunto del territorio del **Área Urbana Funcional** conviven **78.635 habitantes (2022)**, siendo Navalmoral de la Mata, Talayuela, Miajadas y Trujillo las poblaciones con más habitantes.

Poblaciones con más habitantes	Habitantes 2022	% sobre total población AUF	Comarca
Navalmoral de la Mata	16.784	21,34%	Campo Arañuelo
Talayuela	7.266	9,24%	Campo Arañuelo
Miajadas	9.458	12,03%	Miajadas – Trujillo
Trujillo	8.695	11,06%	Miajadas – Trujillo
TOTAL	42.203	53,67%	-

Fuente: INE

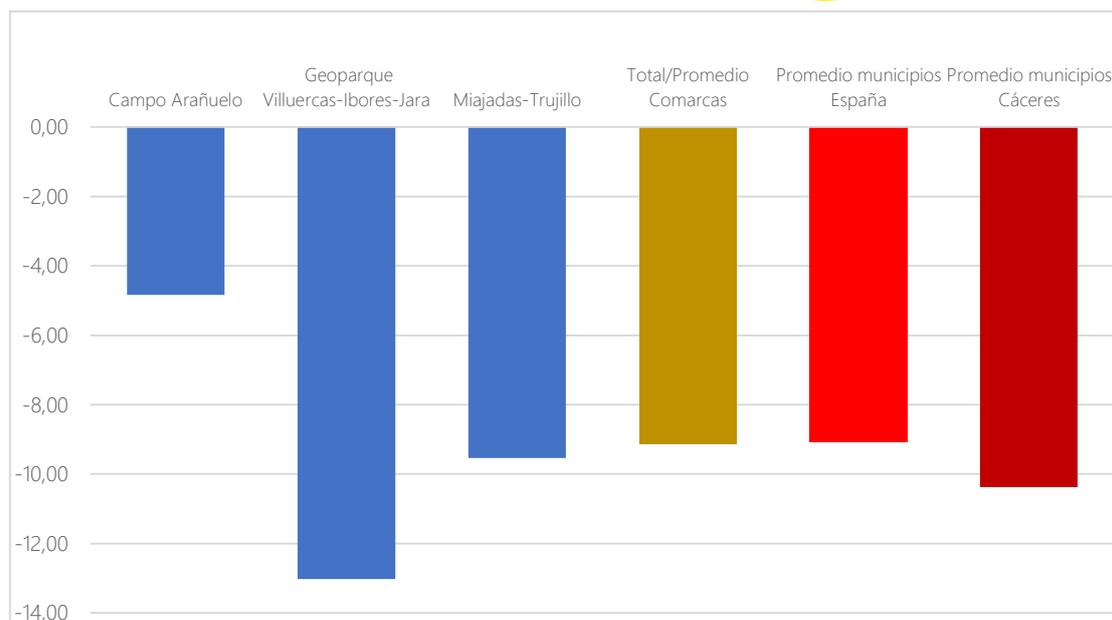
Como se puede observar, estas 4 poblaciones ocupan más del 53% de la población total del territorio, lo que ya es indicativo de algunas particularidades del propio territorio, como la concentración de la población en pocos municipios, la ruralidad del territorio o la dispersión geográfica de las poblaciones que, a su vez, son de escaso tamaño.

En cuanto a la población del territorio, agrupada por comarcas, destaca por estar agrupada mayoritariamente en los municipios que conforman la comarca de Campo de Arañuelo, que ocupa el 44,81% de la población total del AUF. Las comarcas de Geoparque Villuercas-Ibores-Jara y Miajadas - Trujillo suponen el 56,19% restante, con 12.397 y 31.004 habitantes, respectivamente.

Comarca	Población por comarca	% sobre población total AUF
Campo Arañuelo	35.234	44,81%
Geoparque Villuercas-Ibores-Jara	12.397	15,77%
Miajadas-Trujillo	31.004	39,43%
Total/Promedio Comarcas	78.635	100%

Fuente: INE.

El Indicador D01 de la Agenda Urbana Española (AUE), 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

Como se puede observar, la **tendencia promedio de todos los municipios de España** en lo relativo a la **variación poblacional es negativa** (han perdido, de media, un **9,08%** de su población) en el periodo analizado. Sin embargo, esta problemática se **agrava aún más** cuando contemplamos los datos de la provincia de **Cáceres (-10,36%)**. Por su parte, la **variación promedio comarcal muestra pérdidas poblacionales similares al promedio nacional (9,13%)**.

En cuanto a los municipios, destacan las pérdidas poblacionales que han tenido lugar en el periodo 2007-2017 en Carrascalejo (-31,46%), Herguijuela (-27,70%) y Aldeacentera (25,60%).

Por otro lado, en este periodo han ganado población 12 municipios:

Municipio	D.01. Variación de la población 2007 – 2017 (%)
Santa Cruz de la Sierra	21,19
Almaraz	21,04
Ibahernando	13,98
Belvís de Monroy	10,22
Alcollarín	8,46
Cabañas del Castillo	7,61
Garvín	7,22
Peraleda de San Román	6,01
Escurial	3,84
Rosalejo	1,75
Majadas	0,99
Millanes	0,39

Fuente: INE

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

Territorio	D.06. Densidad Urbana. Número de habitantes por hectárea de superficie de suelo urbano (hab./ha).
Campo Arañuelo	21,01
Geoparque Villuercas – Ibores – Jara	19,77
Miajadas-Trujillo	19,63
Total/Promedio Comarcas	20,14
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.) nos indica el carácter rural tanto del AUF, como de la provincia. No obstante, y teniendo en cuenta el ámbito rural del territorio, se puede destacar la mayor compacidad de los municipios del AUF respecto de los municipios españoles o del resto 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).

Territorio	D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes. (Índice de motorización)
Campo Arañuelo	629,42
Geoparque Villuercas-Ibores-Jara	645,13
Miajadas-Trujillo	718,90
Total/Promedio Comarcas	664,48
Promedio municipios España	801,25
Promedio municipios Cáceres	644,24

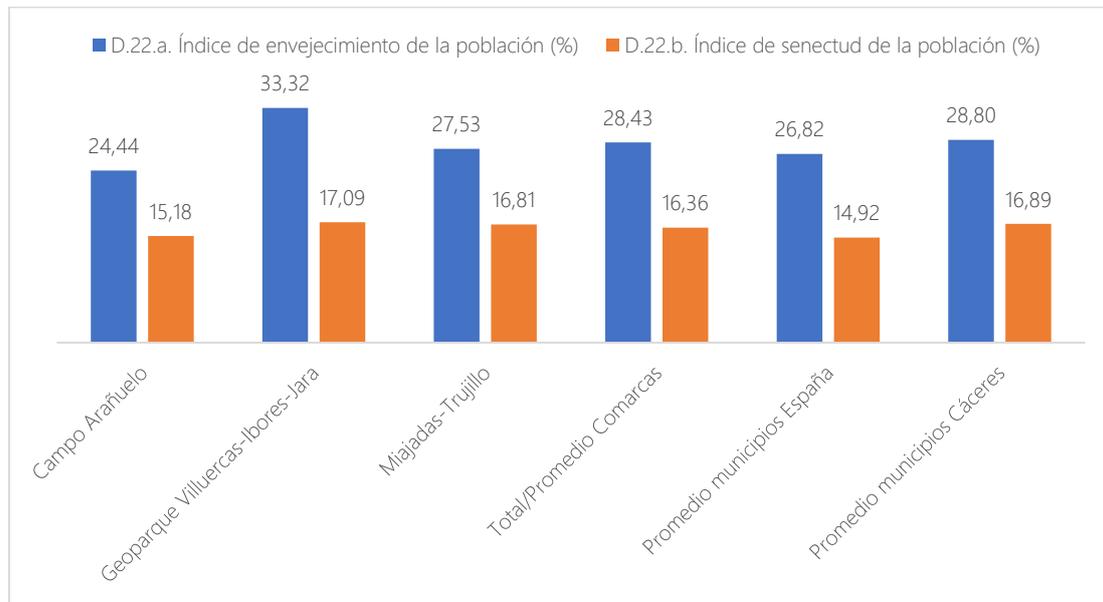
D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes (índice de motorización). Fuente: DGT

Como podemos observar, el **grado de motorización en la región es inferior al promedio nacional**, aunque destacan los municipios de Herguijuela (963,50), Almaraz (893,39) y Villamesías (884,17) con índices de motorización bastante superiores al promedio nacional.

El indicador anterior (D.17.b), unido a este, nos indica que el elevado índice de motorización en algunos municipios puede ser consecuencia de la inexistencia de una red de transporte público adecuada, que favorece la utilización de transporte privado para los desplazamientos.

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.



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

Como podemos observar, teniendo en cuenta que **España es un país considerablemente envejecido**, tanto a nivel provincial (28,80%) como a nivel del AUF (28,43%), tenemos un **índice de envejecimiento muy superior a la media española** (26,82%), especialmente en los municipios del Geoparque Villuercas-Ibores-Jara.

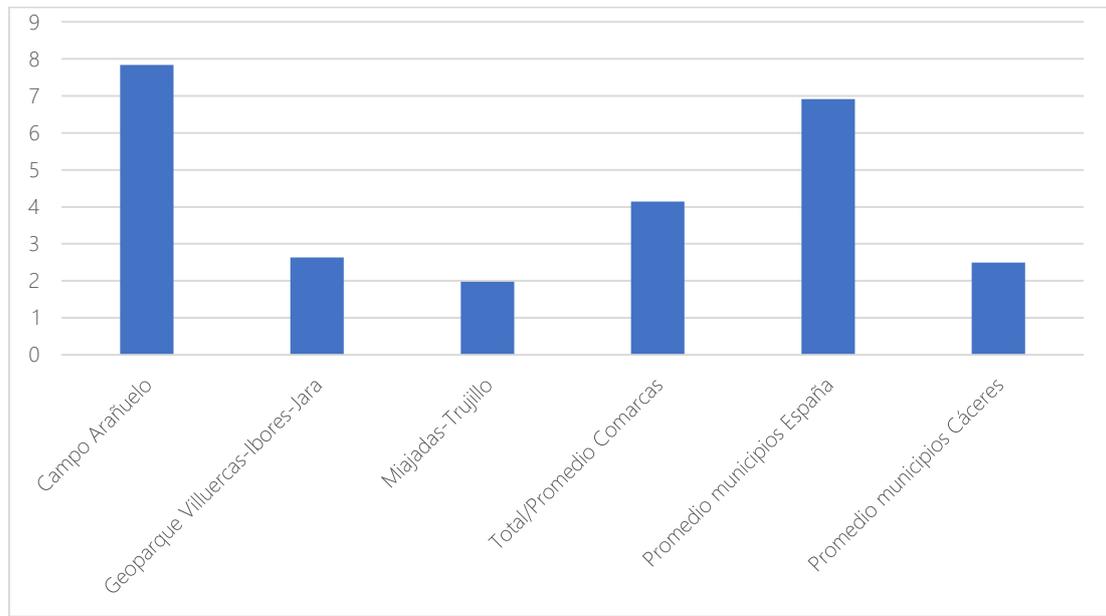
Por municipios, Campillo de Deleitosa (61,33%), Carrascalejo (45%) y Mesas de Ibor (41,72%) son los que muestran un mayor índice de envejecimiento. Por el contrario, en Talayuela (11,98%), Navalmoral de la Mata (15,76%) y Majadas (15,81%) tienen lugar los índices de envejecimiento más bajos del AUF.

En cuanto al índice de senectud, los niveles promedio provincial (16,89%) y comarcal (16,60%) son también superiores al promedio de España (14,92%). Destaca el elevado nivel de senectud de los municipios del Geoparque Villuercas-Ibores-Jara, mientras que en la comarca de Miajadas - Trujillo el promedio de los municipios es similar al español.

Por municipios, los índices de senectud más elevados los encontramos en Valdecañas de Tajo (25,58%), Aldeacentera (25%) y La Aldea del Obispo (25%). Los índices de senectud más bajos, por su parte, se encuentran Berrocalejo (5,56%), Tiétar (6,06%) y El Gordo (6,49%).

Estos datos nos muestran un porcentaje importante de población envejecida con una alta tendencia a la necesidad de cuidados y servicios adicionales debido a su elevada edad.

D.23. Porcentaje de población extranjera (%)



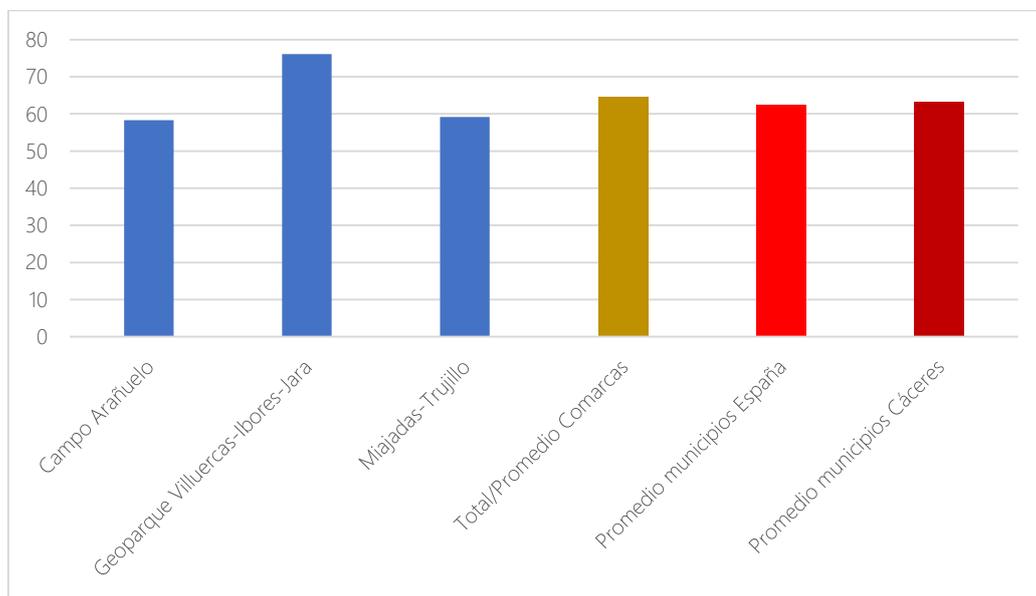
Indicador D.23. Porcentaje de población extranjera (%). Fuente: INE

El porcentaje de población extranjera tanto en la provincia de Cáceres (2,49%) como en los municipios del Área Urbana Funcional (4,14%) es bastante inferior al promedio nacional (6,92%). Sin embargo, hay que destacar el porcentaje más elevado (incluso que la media española) de población extranjera en Campo Arañuelo, ligada generalmente al mundo agrícola. En ese sentido, destaca el municipio de Talayuela (27,03%) con una larga tradición de temporeros que realizaban la campaña del tabaco y se han ido estableciendo en el municipio de manera progresiva. También destacan, como municipios con un elevado porcentaje de población extranjera las localidades de Casatejada (14,80%) y de Majadas (13,69%), todas de ellas de Campo Arañuelo.

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. En su elaboración, se distinguen dos grupos de edad como población dependiente: población menor de 15 años y población mayor de 65 años. Por ello, además del índice de dependencia total se pueden analizar los índices de dependencia infantil (menores de 15 años) y el índice de dependencia de mayores (mayores de 65 años).

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, así como el destino que tendrán estos recursos atendiendo a las particularidades de cada grupo de edad. 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

Como se puede observar, el promedio del índice de dependencia total es ligeramente más elevado en la provincia y en los municipios del Área urbana Funcional que en el resto de España. Cabe observar que, si bien la media de los municipios del AUF es superior a la media nacional, esto se debe fundamentalmente al altísimo nivel de dependencia que muestra el indicador de los municipios del Geoparque Villuercas-Ibores-Jara (76,12%) que distorsiona el indicador obtenido tanto en las comarcas Campo Arañuelo como en Miajadas - Trujillo, que si bien ofrecen porcentajes elevados son menores que la media nacional y provincial (58,30% y 59,16%, respectivamente).

Los índices de envejecimiento y senectud (D.22.a y D.22.b), ya nos expresaban la existencia de una población más envejecida que la media nacional lo que, junto con este índice de dependencia, remarca que los mayores requerimientos en este ámbito vienen derivados de una población mayor de 65 años y señalan la necesidad de atraer población joven en edad activa que puedan contribuir a disminuir este indicador y a rejuvenecer la población del AUF.

Como apoyo a lo anterior, que indica que **el importante grado de dependencia del territorio viene determinado fundamentalmente por el índice de envejecimiento** y en el que el grupo de dependencia en edad infantil influye escasamente, a continuación, se muestran los índices de dependencia de mayores y de dependencia infantil, expuestos en la siguiente tabla:

Territorio	D.24.b. Índice de dependencia infantil (%)	D.24.c. Índice de dependencia de mayores (%)
Campo Arañuelo	16,77	45,88
Geoparque Villuercas-Ibores-Jara	12,35	71,83
Miajadas-Trujillo	13,86	50,15
Total/Promedio Comarcas	14,33	55,95
Promedio municipios España	15,31	52,52
Promedio municipios Cáceres	13,62	55,57

Fuente: INE

Como se puede observar, **tanto a nivel provincial como a nivel del territorio del AUF, el índice de dependencia infantil es inferior a la media nacional** (excepto en los municipios de Campo Arañuelo). En lo que respecta al **índice de dependencia de mayores**, como ya se mencionaba anteriormente, las diferencias provienen de la elevadísima dependencia en este ámbito que tiene lugar en Geoparque Villuercas-Ibores-Jara.

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 Este, el territorio tiene una localización céntrica respecto a la Red Nacional de Carreteras, pero posee una buena accesibilidad gracias a la A-5 que conecta con Lisboa, Badajoz y Madrid. La llegada a partir de 2009 de la A-58, y también a la 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 no están unificadas, ya que algunas de ellas giran en torno al núcleo urbano de Navalmoral de la Mata, Miajadas y Trujillo, esta última que a la vez se encuentra en el área de influencia de la ciudad de Cáceres.

La A-5, que une Madrid con Lisboa, cruza la región de este a oeste, atravesando el AUF Este por el Campo Arañuelo y Miajadas-Trujillo, y constituye una de las principales conexiones de Portugal con las RTE (Red de Transporte Europeo). Tiene una intensidad de circulación alta, principalmente por lo que supone la circulación extrarregional. Campo Arañuelo y entorno es un territorio con una excelente ubicación, lo que le confiere grandes potencialidades. Conocida como la puerta de Extremadura, al encontrarse en la entrada de la región desde la capital del país por la Autovía A5 (Madrid-Lisboa) y a tan solo 170 km de ésta. Las principales vías de comunicación por carretera que lo atraviesan son:

- Autovía A5 (Madrid – Lisboa)
- Autovía Ex A1 Norte de Extremadura (Navalmoral de la Mata-Moraleja)
- Carretera Ex 119 (Navalmoral de la Mata- Jarandilla de la Vera)
- Carretera Ex 118 (Guadalupe-Navalmoral de la Mata)

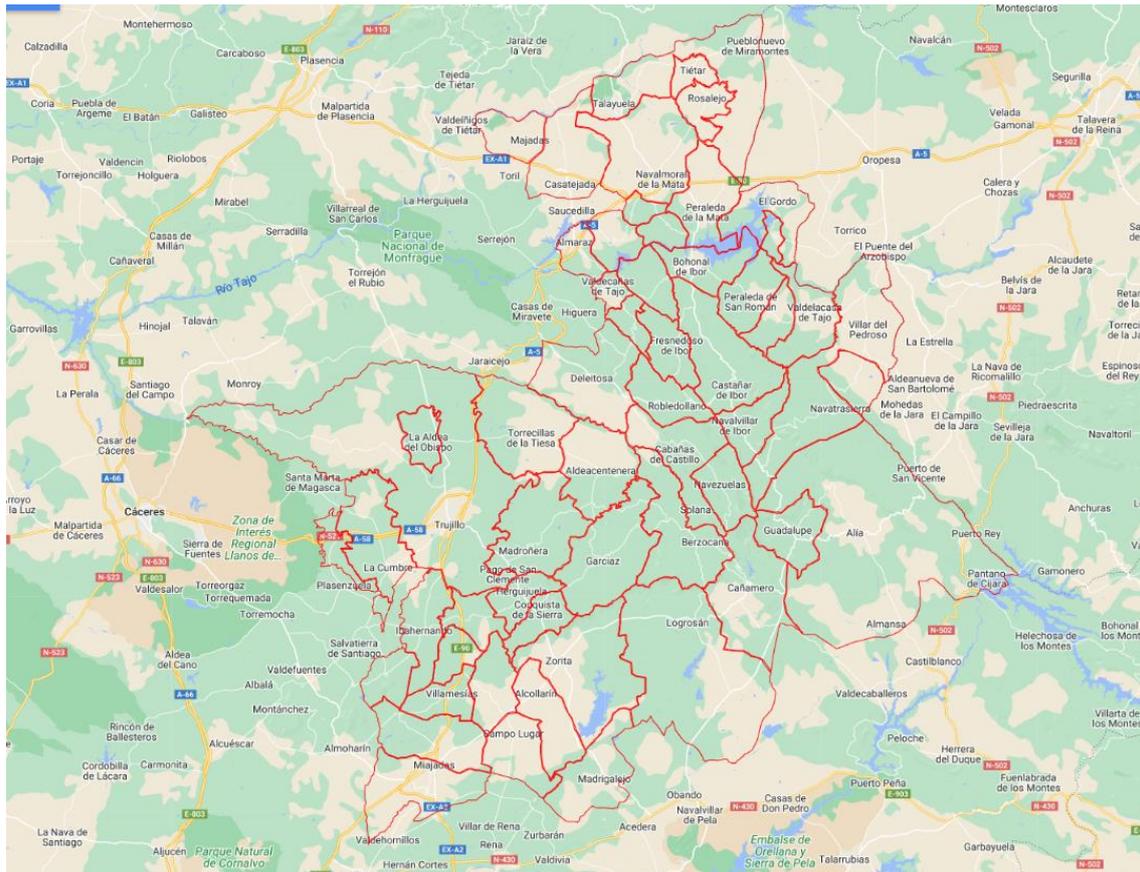
Más al sur, en la comarca de Villuercas-Ibores-Jara, este territorio tiene una dualidad dispar en cuanto a sus carreteras. Por una parte, su proximidad al eje fundamental de Extremadura (A-5), permite tener un acceso de muy alta calidad a la comarca, sin embargo el problema opuesto es la accesibilidad en el interior de la comarca, puesto que tanto su histórico aislamiento secular, debido a unas condiciones orográficas y su entorno geográfico por sus zonas este y sur, hacen que el territorio tenga una apreciable debilidad en la calidad de las infraestructuras y en la accesibilidad a una buena parte de los municipios.

Debido a lo abrupto del territorio se dificulta su accesibilidad, comunicándose la comarca tanto por el norte como por el oeste por la autovía A-5, y la N-502 atraviesa el territorio, por la parte sur-este, aunque ésta presenta poca influencia en el ámbito. De estas vías parten las carreteras comarcales que se adentran en el interior de la comarca, tales como la EX-102 que lo hace desde el suroeste y que enlaza con Trujillo y Miajadas, mientras que la EX-118 lo hace por el norte partiendo de Navalmoral de la Mata.

Tenemos un territorio en el que se localiza solo un municipio de nivel III según el Sistema de Ciudades de Extremadura, que es Logrosán, situado al suroeste del ámbito, por lo cual no puede ejercer de núcleo centralizador del territorio. Por otro lado, Guadalupe ha tenido gran influencia histórica debido al Monasterio, por ser este un centro espiritual y foco de conocimiento, saber y arte, además de que históricamente vertebraba el espacio interno del territorio y era el polo de atracción de las vías que llegaban hasta ella.

La falta de servicios en el territorio debido a la debilidad de los núcleos de población, hace que tengan una dependencia sanitaria, comercial y de ocio localizados en los municipios de Miajadas, Trujillo y Navalmoral de la Mata dentro del AUF Este, pero de Talavera de la Reina, Don Benito-Villanueva de la Serena en Toledo y Badajoz, respectivamente. Como consecuencia de esto nos encontramos con un territorio con una fuerte dependencia exterior para cubrir ciertos servicios públicos básicos, con un modelo territorial rural por antonomasia, siendo un territorio sin centralidades urbanas ni capacidad de atracción del entorno inmediato.

La principal característica del área reside en la importancia que presenta el eje formado por los tres municipios de mayor peso demográfico: Logrosán, Guadalupe y Cañamero y su continuación hacia Castañar de Ibor. Desde el punto de vista funcional y administrativo, como ya se ha comentado, las diferentes localidades se reparten entre Navalmoral de la Mata, Trujillo-Cáceres y Don Benito-Villanueva de la Serena. La comarca se encuentra estructurada de norte a sur por la carretera EX-118 y por la Ex-102 en el sur. El acceso se realiza por las siguientes carreteras: la EX-118, cruza la comarca de Norte a Sur y a su vez actúa como eje vertebrador, comunica la comarca con Navalmoral de la Mata y Madrid; la EX-208, enlaza la zona con Trujillo y Cáceres; y la EX-116, une la comarca con Don Benito-Villanueva de la Serena.

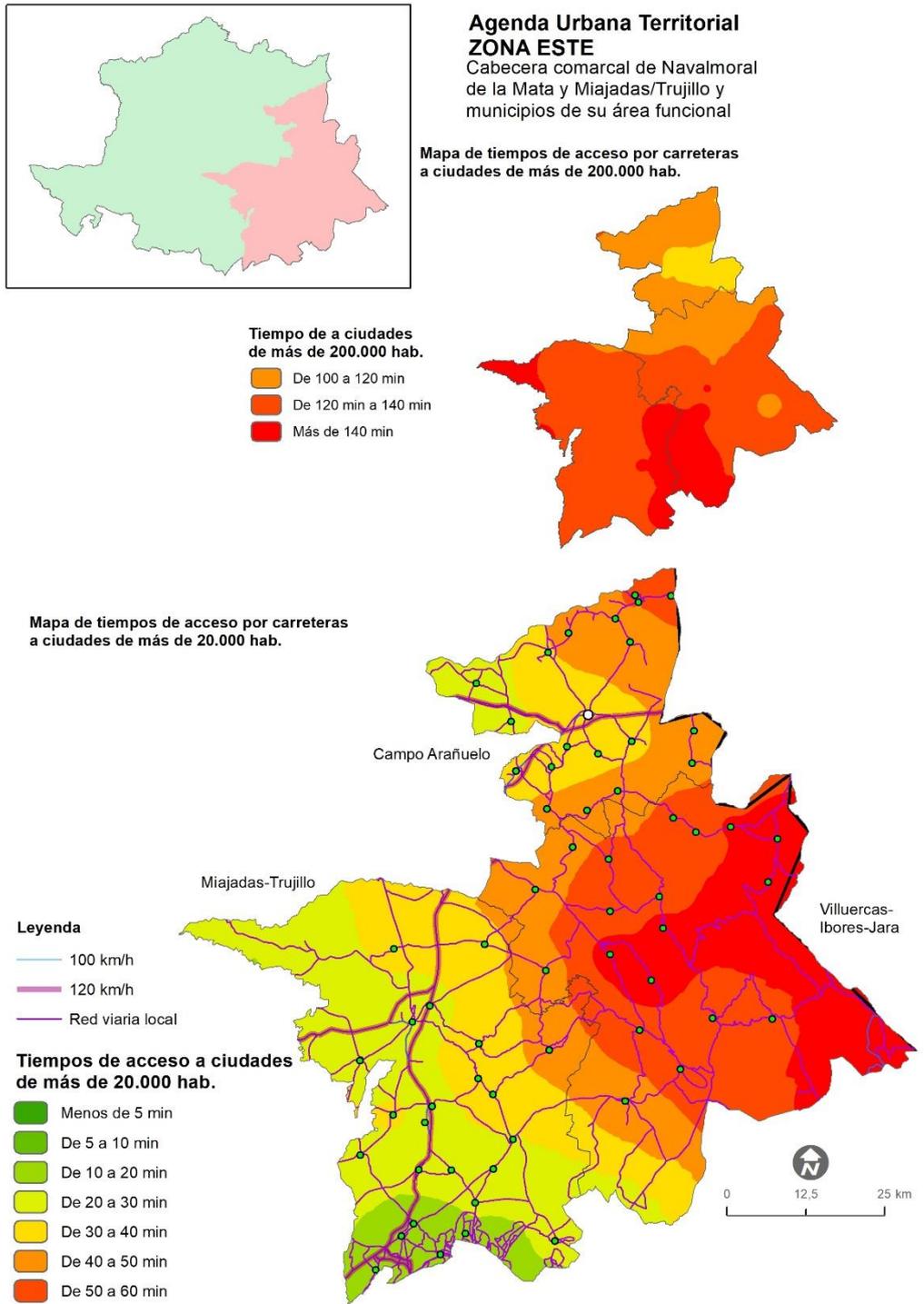


Como ya hemos comentado anteriormente, encontramos una fuerte preponderancia a la utilización de los vehículos privados. Por ello, es muy importante analizar los tiempos mínimos de acceso desde los municipios del AUF a los núcleos de población iguales o mayores de 20.000 habitantes y a núcleos de población iguales o mayores de 200.000 habitantes, en este último caso, todos ellos ubicados fuera de la Comunidad Autónoma de Extremadura. No encontramos ningún núcleo de población igual o mayor de 20.000 habitantes en el AUF. Sin embargo, la ciudad de Cáceres sigue ejerciendo atracción gravitatoria sobre gran parte de la zona, siendo centro económico y asistencial, y municipio de referencia comercial al situarse a apenas 25 minutos de viaje desde Trujillo por la A-58. Sin embargo, otras zonas del AUF, como Campo Arañuelo, tienden a buscar la ciudad de Navalmoral de la Mata para cubrir ciertos servicios públicos básicos, o en la ciudad de Plasencia que se encuentra bien conectada por la EX-A1. Sin embargo, los municipios de Villuercas-Ibores-Jara se encuentran mal conectados, como se puede apreciar en el mapa.

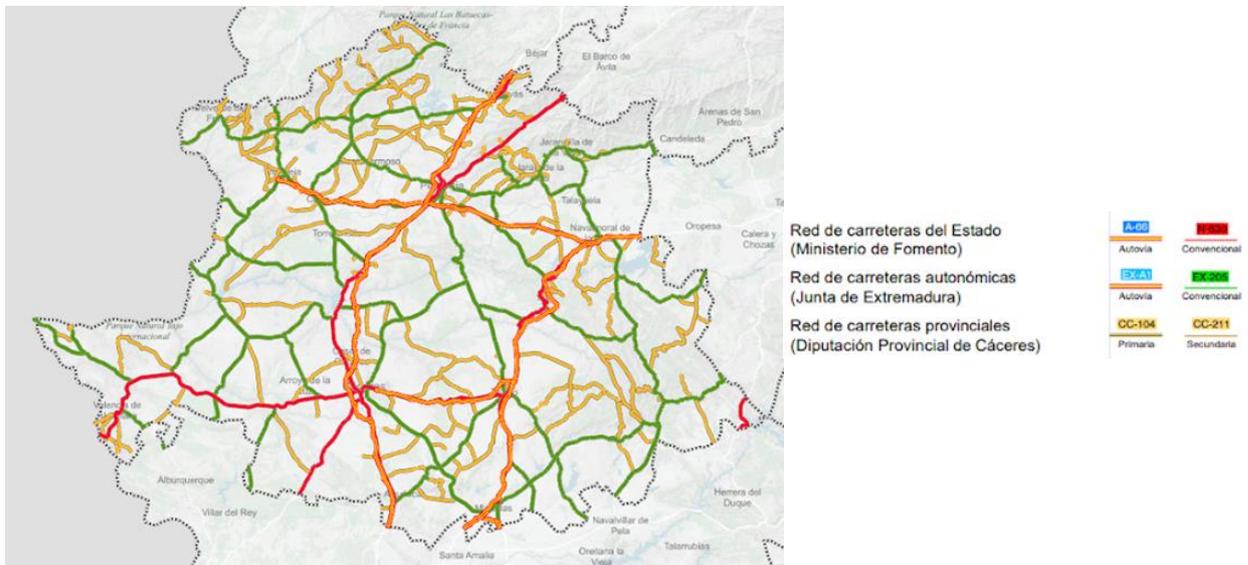
En cuanto al tiempo de acceso a núcleos de más de 200.000 habitantes, dicho acceso es muy importante ya que estos núcleos ofrecen servicios muy especializados, tales como aeropuertos internacionales, centros universitarios o instituciones culturales y económicas. Pueden considerarse centros de servicios 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 Este se sitúa a algo más de media a 2 horas por carretera de una ciudad de más de 200.000 habitantes (Madrid).

No obstante, gracias a las principales vías que atraviesan la comarca o la bordean, como son la **Ruta de la Plata (actual A-66)**, la **autovía A-5** y la **autovía A-58**, el AUF Este ha mejorado parcialmente el problema de la lejanía con las principales aglomeraciones urbanas peninsulares, al menos por carretera, habiendo un problema de comunicación únicamente en la comarca de Villuercas-Ibores-Jara, que se encuentra demasiado alejada de núcleos urbanos importantes.



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>

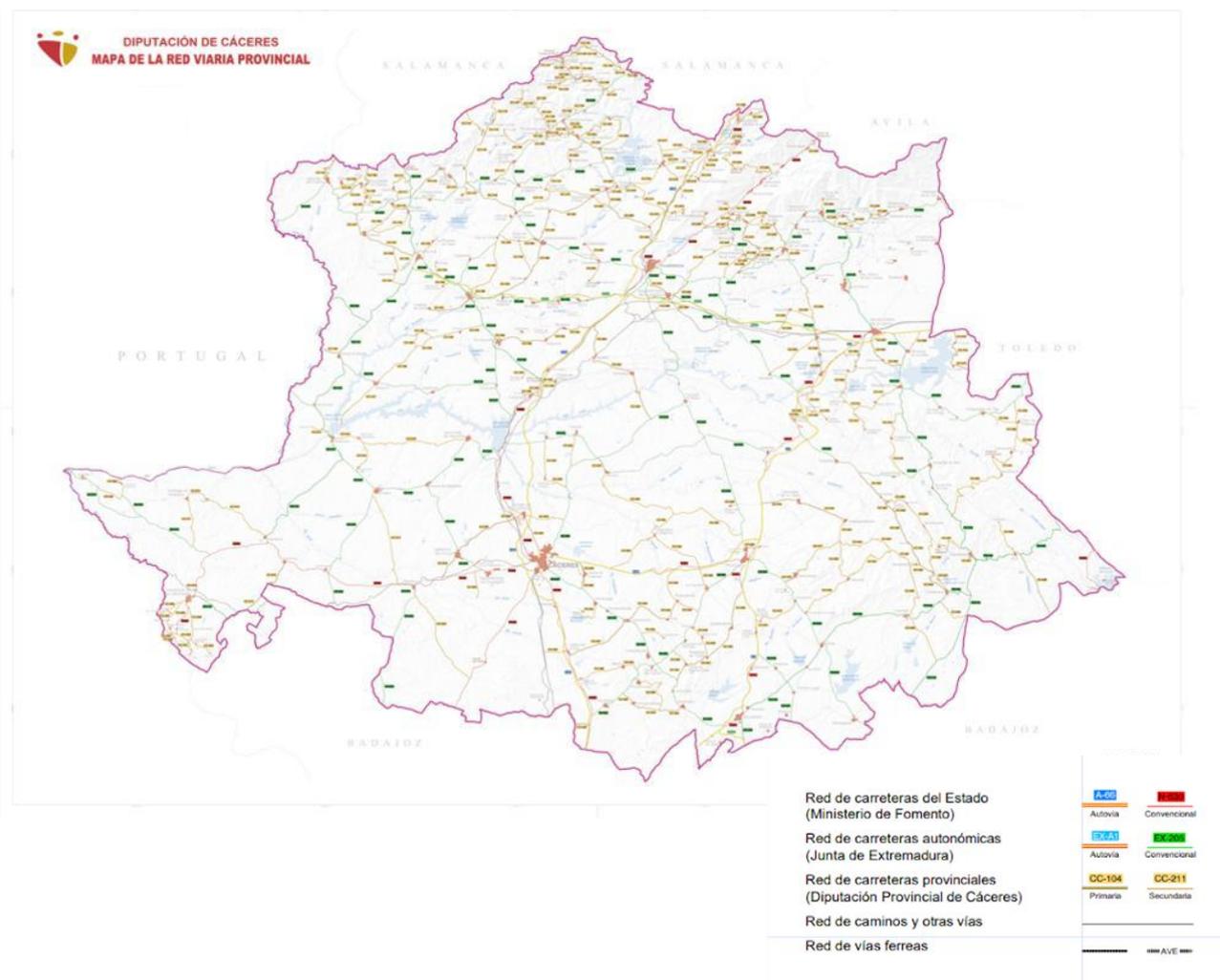
Podemos observar en el mapa un bajo desarrollo de las infraestructuras territoriales, ya que la red de carreteras se encuentra centralizada en esta zona mayoritariamente alrededor de Plasencia, que actúa como eje de comunicaciones.

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.

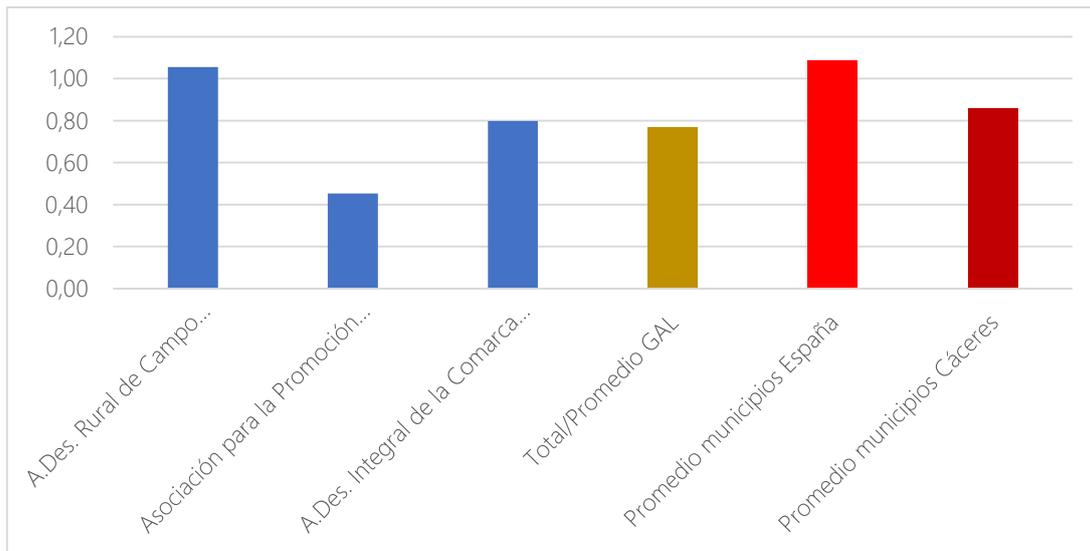
La composición de la Red de Carreteras del Estado (RCE) que encontramos en la provincia de Cáceres es la siguiente:

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 (0,77%) a infraestructuras de transporte es escasa respecto al promedio nacional (1,09%), aunque siendo muy cercana al promedio provincial (0,86%). Destaca que, en los municipios de Campo Arañuelo, esta proporción (1,06%) es muy cercana a la media del territorio nacional. El porcentaje de suelo destinado a infraestructuras de transporte es lógicamente superior en ciudades que están bien 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% respecto al total de la superficie municipal; 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

A nivel municipal, destacan, por su mayor superficie en este ámbito los municipios de Almaraz (2,58%), Miajadas (2,10%) y Millanes (1,87%).

POR FERROCARRIL

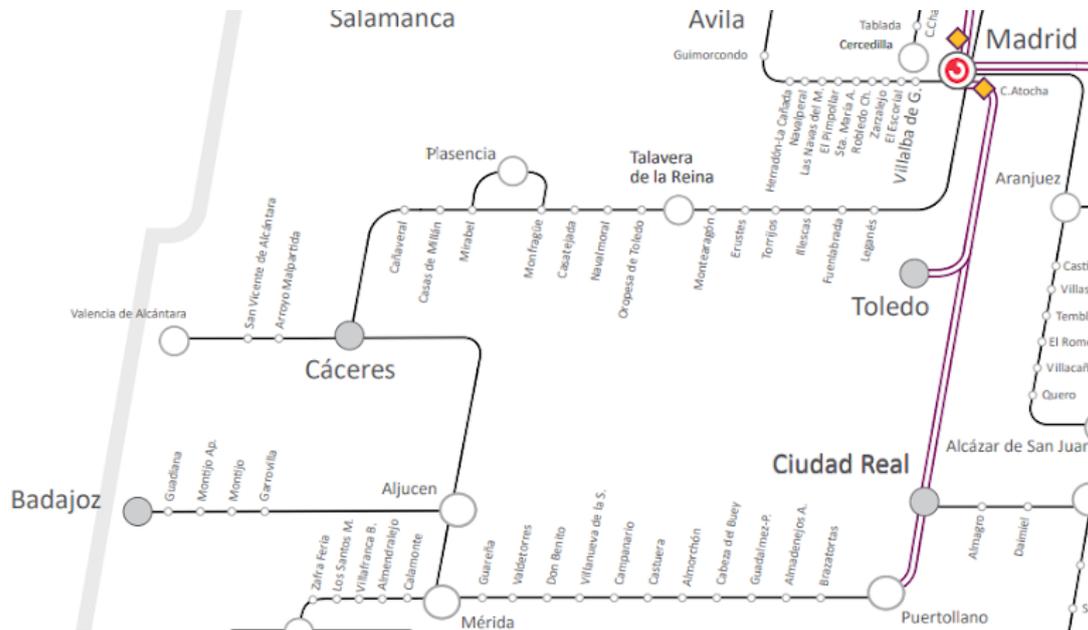
El ferrocarril de Cáceres **apareció en los años 80, con la línea Madrid-Lisboa, que transcurre por varios municipios de la provincia.** A pesar de que era una alternativa confortable al medio de transporte por carretera y un instrumento de desarrollo muy deseado en la época, nunca ha llegado a ser un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

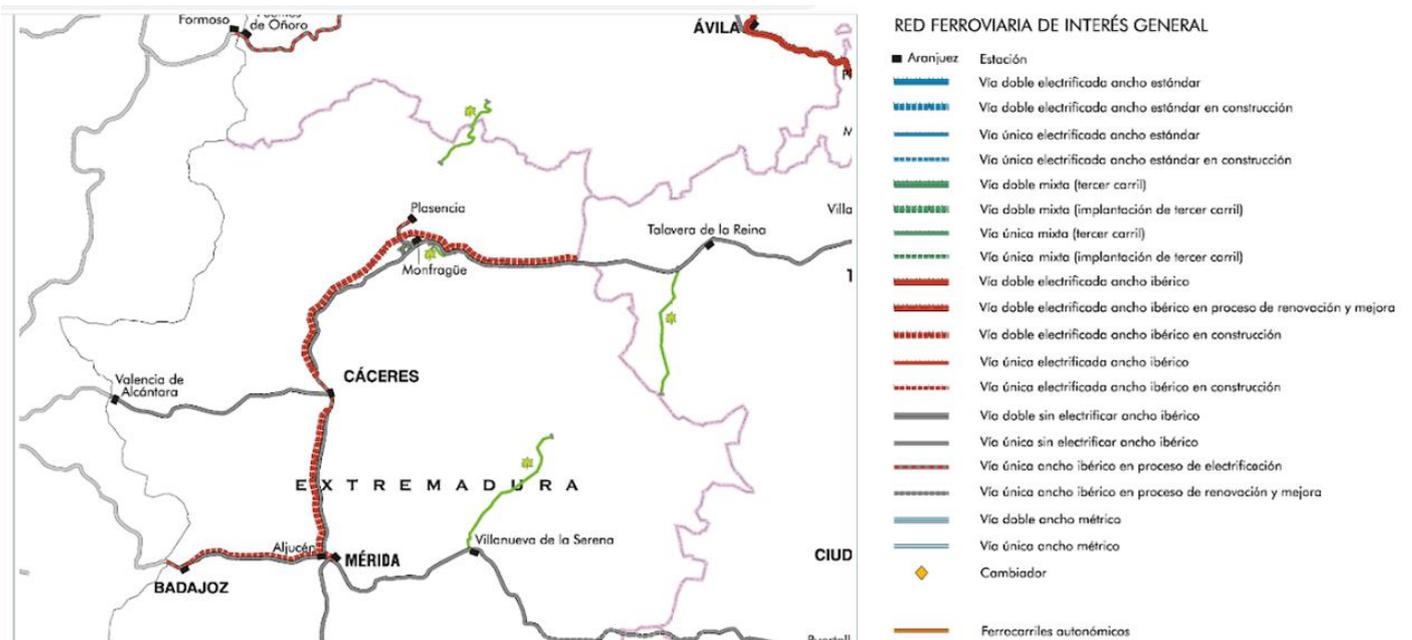
En este mapa encontramos las estaciones de tren de la provincia de la red de Media Distancia de Renfe:



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 Este, podemos observar una **falta de infraestructuras ferroviarias**, a falta de la proyectada llegada del tren de alta velocidad. En la actualidad solo Campo Arañuelo cuenta con la línea férrea denominada Madrid-Valencia de Alcántara. Esta línea cuenta con dos estaciones para viajeros, concretamente en la localidad de Navalmoral de la Mata y en la localidad de Casatejada.

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.

¹ Fuente: *Inventario y Plan de Acción CICLO-SEND_SUR*.
https://www.aopandalucia.es/inetfiles/agencia_estructura/1910202283530.pdf

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:

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:

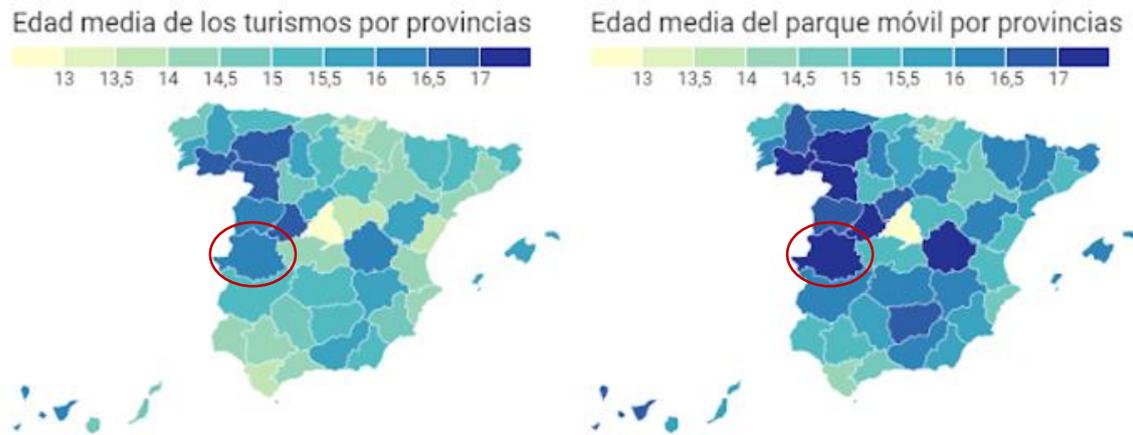
Número y % de turismos por tipo de carburante				
Provincia	Gasolina	Gasóleo	Eléctrico y otros	Total
Cáceres	78.400	149.532	461	228.393
	34,33%	65,47%	0,20%	100%

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

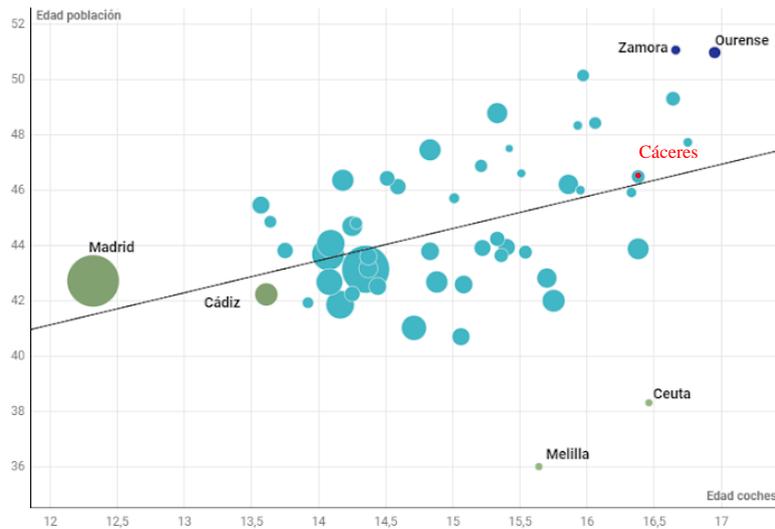
En la provincia, **la edad media de los turismos es de 16,38 años**, y la edad media del parque móvil 17,04 años. En comparación con las otras provincias, y con la media nacional de la antigüedad del parque de vehículos (13 años), **Cáceres se caracteriza por una antigüedad alta**, encontrándose en el 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.

Coches más antiguos en provincias más envejecidas



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.

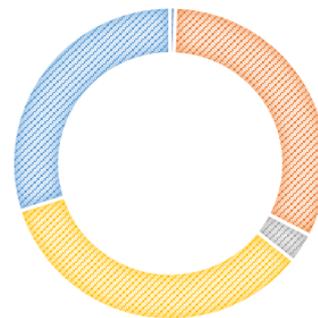
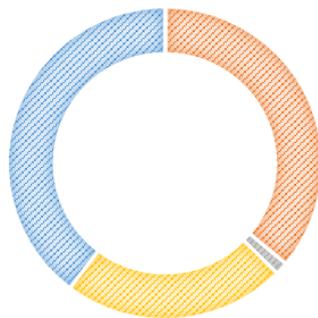
Para analizar la eficiencia energética del parque móvil de Cáceres y su impacto medioambiental, es necesario fijarnos en el distintivo ambiental:

Distintivo medioambiental de los turismos
PROVINCIA DE CÁCERES

Distintivo medioambiental de los turismos
MEDIA NACIONAL

■ CERO ■ B ■ ECO ■ C ■ Sin distintivo

■ CERO ■ B ■ ECO ■ C ■ Sin distintivo



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 moverse 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, Cañaveral, 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, Peraleda San Román y Navavillar 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

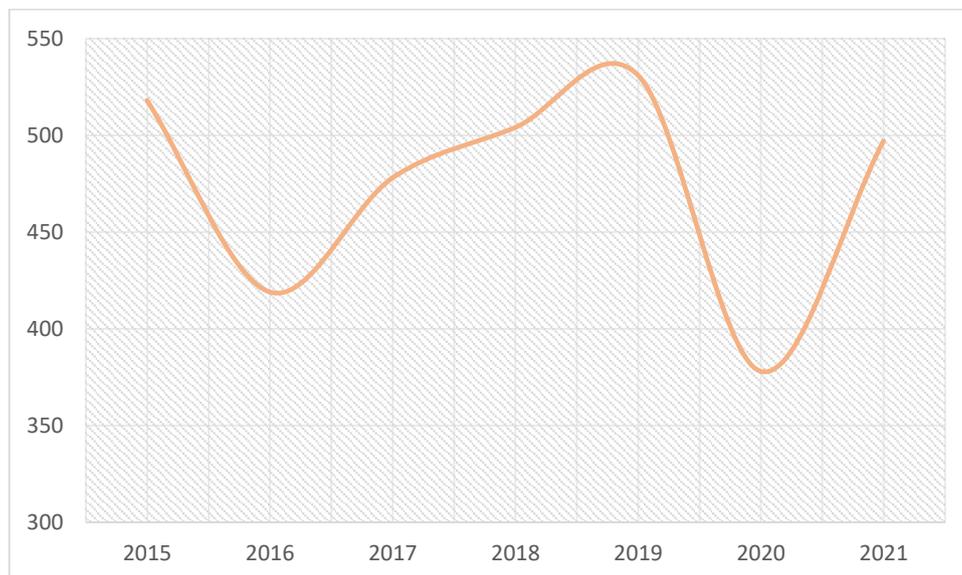
Fuente: <https://pmuscaceres.es/wp-content/uploads/2022/07/mapa.png>

En relación con el Área Urbana Funcional Este, el municipio de Trujillo pertenece 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)

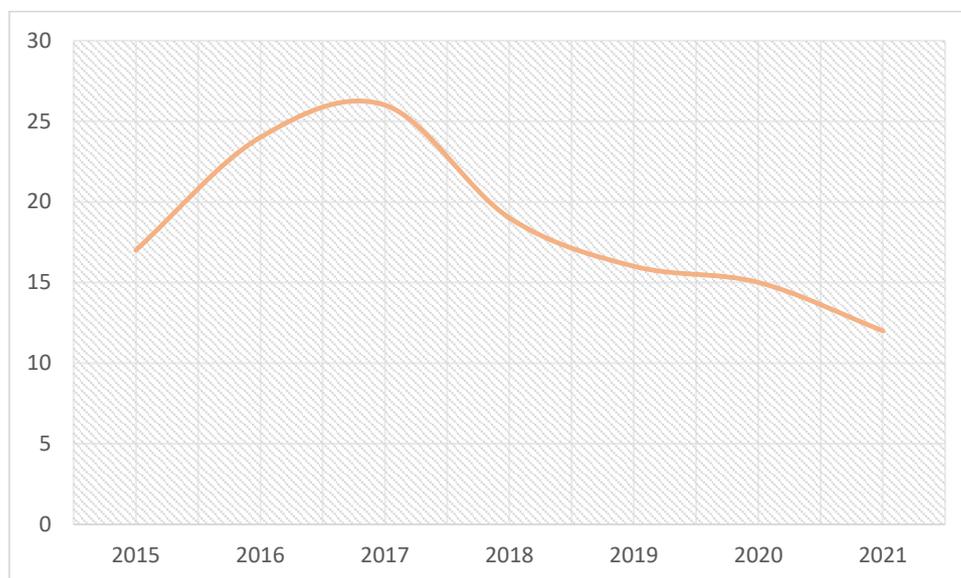
En el año 2016 se produjo una reducción considerable de los accidentes, pero lamentablemente la tasa fue incrementándose hasta el año 2019. En 2020 encontramos una gran caída de los valores, debido a la reducción de movilidad consecuencia de las restricciones sanitarias durante el COVID-19. En 2021 se 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 Trujillo. También los núcleos de Guadalupe, Cañamero o la ciudad romana de Augustóbriga a nivel patrimonial.

TRUJILLO

La ciudad de Trujillo posee uno de los cascos históricos mejor conservados de nuestra región y de España. Su importancia desde la Edad Media y las riquezas venidas de América sirvieron para crear un gran conjunto urbano medieval y renacentista con iglesias, conventos, palacios y espacios públicos. Entre ellos destacan los siguientes:

La muralla

En el siglo X los califas de Córdoba deciden fortificar la ciudad y la convierten en una de sus grandes ciudades extremeñas al sur del Tajo. La muralla actual es de esa época con modificaciones cristianas, sobre todo en las puertas. Su trazado es irregular para adaptarse al terreno elevado y se construyó con mampostería. Cuenta con diecisiete torres rectangulares y cuadradas y conserva cuatro puertas (Santiago, San Andrés, Triunfo y Coria), reformadas en los siglos XV y XVI.

Castillo (Alcazaba)

Completa el sistema defensivo de la muralla y también fue construido en el siglo X. Su planta es cuadrada con torres en las esquinas y una puerta de acceso en forma de arco de herradura, flanqueada por dos grandes torreones. Cuenta además con un doble muro y dos torres

albarranas (separadas del edificio principal) y dos aljibes (depósitos) de agua. Todo el conjunto está construido con sillarejos (bloques bien tallados, pero de pequeño tamaño) combinado con ladrillos para decorar. En su interior se construyó en el siglo XVI la ermita de la Virgen de la Victoria, patrona de Trujillo.

Alcázares nobiliarios

Tras la conquista cristiana se establecen en Trujillo importantes linajes nobiliarios que construyen grandes casas, a las que añaden elementos de fortificación para usarlas en las luchas internas que afectan a la ciudad hasta el siglo XVI. Las más importantes son el alcázar de Luis de Chaves "El Viejo", junto a la Puerta de Santiago y del siglo XIV; la Casa de la Cadena y Torre del Alfiler, en la plaza mayor, de los siglos XIV y XV; la Casa fuerte de los Escobar, en la puerta de San Andrés, de finales del siglo XV, y el Alcázar de los Bejarano, junto al Arco del Triunfo y de los siglos XIII al XV.

Plaza Mayor

Es el espacio público más importante de Trujillo. Nació en el siglo XIV con la expansión de la ciudad fuera de las murallas como mercado con soportales para vender productos agrícolas y artesanales, hasta que en el siglo XVI los nobles de la ciudad la eligieron para construir sus nuevas residencias y le dieron su carácter monumental. En su centro se encontraba el Rollo del siglo XV, hoy a las afueras, y hoy se ubica en ella la estatua ecuestre en bronce de Francisco Pizarro, obra de Charles Rumsey.

Palacio del Marqués de la Conquista

Se levantó en el último tercio del siglo XVI sobre el portal de las Carnicerías por orden del matrimonio compuesto por Hernando y Francisca Pizarro, hermano y sobrina del conquistador de Perú, respectivamente, y herederos de su fortuna y del título de Marqueses de la Conquista. En el siglo XVIII fue reformado ampliamente por Manuel de Larra Churriguera, que le dio su aspecto actual. Destacan el balcón de esquina, típico de la arquitectura renacentista extremeña, el impresionante escudo de los Marqueses de la Conquista, también en esquina.

Palacio del Duque de San Carlos

Es un edificio renacentista construido en los siglos XVI y XVII sobre la casa de los Vargas Carvajal, frente a la iglesia de San Martín, en la Plaza Mayor. Es un gran edificio de tres alturas y dos fachadas, una con la portada principal y la otra con una galería porticada. En el interior hay un patio renacentista de dos alturas con arcos de medio punto.

Casa del Peso Real o de los Chaves-Cárdenas

Originalmente era un edificio público para pesar grano y harina. Es un edificio de sillería, de los siglos XV y XVI, en el que destaca su portada principal flanqueada por dos columnas retorcidas en espiral, de inspiración portuguesa.

Palacio de Juan Pizarro de Orellana

Fue modificada por orden del conquistador Juan Pizarro de Orellana a mediados del siglo XVI, levantándose entre dos torres medievales una gran entrada adintelada y sobre ella una galería porticada de estilo renacentista.

Palacio de los marqueses de Piedras Albas

Construido por Pedro Suárez de Toledo hacia 1530 en estilo renacentista; destaca su patio de dos niveles y la galería porticada de la fachada, levantada sobre los soportales donde se vendía el pan en la Plaza Mayor.

Palacio de los Marqueses de Santa Marta

Levantado por orden de Gonzalo de las Casas, enriquecido en Nueva España, en la década de 1570, y fue diseñado por el famoso arquitecto Francisco Becerra. La fachada fue muy transformada en el siglo XVIII.

Iglesia de Santa María la Mayor

Es la iglesia más antigua de Trujillo, y se cree que se construyó sobre la mezquita. El edificio actual combina muchas etapas constructivas, desde el templo original tardorrománico, del que solo sobrevive la torre (reconstruida en el siglo XIX), el cuerpo principal de la iglesia, construido en el siglo XIV, las reformas del siglo XVI, cuando se realizan las portadas, capillas laterales, el coro y la torre, que se remata en el siglo XVIII. En ella trabajaron Sancho de Cabrera y Francisco Becerra. El resultado es un templo de tres naves cubiertas con bóveda de crucería compleja y un ábside poligonal. Destaca el coro diseñado por Becerra en estilo plateresco, y el retablo mayor, obra del pintor salmantino Fernando Gallego de la segunda mitad del siglo XV.

GUADALUPE

Puebla de Guadalupe

La Puebla de Guadalupe nació y creció alrededor del Real Monasterio, tomando el nombre del río en el que apareció la imagen de la Virgen. Pero Guadalupe, declarada Patrimonio Histórico Artístico en 1943, no es solo la magnificencia del monasterio. En este pueblo se ha sabido conservar el encanto de la arquitectura popular. Perdersé por las callejas de La Puebla de Guadalupe nos transporta a un pasado en el que se mezclan los influjos sefardíes con los de una pléyade de peregrinos, venidos de los sitios más dispares, y la huella de la presencia de la realeza y la nobleza, desde la Edad Media hasta nuestros días.

Real Monasterio de Nuestra Señora de Guadalupe

Uno de los principales conjuntos arquitectónicos es, sin duda alguna, el claustro mudéjar o de los Milagros, en cuyo centro está el 'Templete Mudéjar'. La construcción de este elemento central, considerado como la apoteosis del estilo gótico mudéjar, se llevó a cabo a finales del siglo XIV y principios del XV. Posee muchos paralelismos estéticos con la ermita del Humilladero. Esto, y el hecho de haberse construido ambas en la misma época, nos sugieren que las dos obras obedecieron a la misma inspiración estética.

En su diseño aparecen algunos elementos de tradición almohade, lo que le otorga su carácter islámico. Por su decoración y materiales recuerda a las torres mudéjares aragonesas. Pero la construcción también posee innegables elementos atribuibles al gótico, dando lugar a lo que numerosos estudiosos consideran el arquetipo perfecto y la obra más representativa del gótico mudéjar. Todo ello nos habla de una época en la que la fusión de estilos y la asimilación de influjos culturales era la norma. Cantería, barro cocido y aplantillado, azulejos y yesos son sus principales materiales constructivos.

Posee una bóveda agallonada (denominada así por sus superficies cóncavas que asemejan gajos de naranja), con ocho paños y otros tantos nervios. La planta del templete es cuadrada, aunque su interior tiene forma hexagonal. Tiene dos alturas. La primera de cantería y la segunda de ladrillo. En cada frente del piso bajo existe un doble arco apuntado separado por parteluz y cobijado por otro mayor que se abre hacia el jardín. La parte superior está rematada por una curiosa sucesión de tres pirámides octogonales superpuestas a modo de escamas. Antaño cobijaba una fuente, pero esta desapareció en el siglo XVIII.

Palacio Granja de Mirabel

Es una casa palacio elegida por los Reyes Católicos para su descanso y el de sus hijos. Cervantes, Alfonso XII o Miguel de Unamuno son algunos de los huéspedes célebres de este bucólico enclave, que fue declarado en 1931 Monumento Histórico Artístico. Actualmente solo es posible visitar su capilla el 3 de mayo, con motivo de la romería del Cristo de Mirabel, momento en el que los tesoros que se ocultan entre sus muros pueden ser disfrutados por los visitantes.

Viaducto de Guadalupe

Durante los años veinte y treinta del pasado siglo, se aprobó un trazado ferroviario que debía unir Badajoz, Madrid y Huelva, pasando por Villanueva de la Serena y Talavera de la Reina. Las agrestes estribaciones de las Villuercas supusieron un obstáculo que se demostró infranqueable y que hicieron que el proyecto fuese abandonado tres décadas después de su inicio. Como recuerdo de aquel malogrado proyecto hoy nos queda un grandioso viaducto a las puertas de Guadalupe, atravesando de extremo a extremo el quebrado valle del Guadalupejo.

Arca del Agua

Con el fin de aprovechar y distribuir el agua de los manantiales, en el siglo XIV se construyó una auténtica obra de arte de la ingeniería hidráulica medieval, que aún mantiene intacta su funcionalidad. Durante muchos siglos esta obra, que se adentra en las profundidades de la sierra, permitió que, tanto el Real Monasterio de Guadalupe, como las huertas, palacios, casas y hospitales cercanos contasen durante todo el año con el agua potable y fresca de los manantiales de la sierra. Ello fue sin duda uno de los pilares que permitieron la prosperidad de aquel lugar. Está considerada como la obra hidráulica en servicio más antigua de España.

Pozo de la Nieve

Disponer de hielo todo el año era uno de los grandes retos de nuestros antepasados. La singular construcción del pozo de la Nieve nos muestra, no solo el esfuerzo de ingeniería que hubieron de realizar los jerónimos para poder tener hielo en sus hospitales, sino el eficaz sistema logístico que organizaron para hacerlo posible. Solo ello permitió hacer frente al inverosímil reto -visto desde nuestra perspectiva actual- de disponer de hielo durante los veranos extremeños de hace siglos. El pozo de la Nieve se conserva aún hoy en las cercanías de Guadalupe, en la pista de acceso al Risco de La Villuerca, evocando aquella época en la que disponer de algo tan normal para nosotros como el hielo, era un auténtico lujo.

Ermita del Humilladero

En el siglo XV, se levantó la Ermita del Humilladero. Este monumento religioso de reducido tamaño sirvió para que los peregrinos llegados desde el norte, a través del Camino Real, pudiesen hacer un alto para orar, antes de llegar al monasterio. Aún hoy, cinco siglos después, a la vera del camino, esta pequeña joya espera y recibe a los caminantes amantes del arte y del patrimonio.

Granja de Valdefuentes

La Granja de Valdefuentes, residencia real y jerónima, se halla casi oculta en los bosques cercanos a Guadalupe. Con pretensiones de palacio, aunque con dimensiones de casona de campo, es uno de los tesoros patrimoniales e históricos escondidos de las Villuercas-Ibores-Jara. Tanto su historia, como su antigüedad o su función original, son casi idénticas a la de la cercana Granja de Mirabel de la que le separa tan solo unos kilómetros. Al igual que aquella

fue declarada Monumento Histórico Artístico en 1931 por el Gobierno Provisional de la Segunda República Española. De propiedad privada, en la actualidad no es visitable.

EL CAMPO ARAÑUELO

Restos de la ciudad romana de Augustóbriga Talavera la Vieja, Bohonal de Ibor)

La ciudad romana de Augustóbriga alcanzó bastante importancia en los siglos I-III después de Cristo, y posteriormente, se convirtió en la villa de Talavera la Vieja. En ella se conservaban bastantes restos romanos, entre los que destacaban la Curia, un edificio de uso público del que se conserva la entrada (conocida como "Los Mármoles"), con cuatro columnas frontales, dos laterales y un arco de remate, la Cilla, posiblemente un templo dedicado a Júpiter con el podio de granito y el arranque de varias columnas de la fachada, así como restos de la muralla, termas, conducciones de agua, cloacas, etc. Cuando el pueblo quedó sumergido por el pantano de Valdecañas, se trasladaron a tierra firme Los Mármoles y las columnas de la Cilla, que es lo único que se puede contemplar hoy día.

Dolmen de Guadalperal (El Gordo)

El dolmen de Guadalperal, también conocido como el tesoro de Guadalperal y como el Stonehenge español, por su parecido al crómlech de Stonehenge. Es un monumento megalítico que data de entre el III y el II milenio a.C. que está situado en la localidad cacereña de El Gordo. Se encuentra bajo las aguas del embalse de Valdecañas en el río Tajo y solamente es visible cuando el nivel de las aguas lo permite.

Castillo de Belvís de Monroy

Es uno de los castillos más importantes de Extremadura y hoy en día tiene construcciones desde el siglo XIV al XVIII. La primera fortificación fue mandada construir por Alonso Fernández del Bote a principios del siglo XIV; de esa época data una torre triangular y otros espacios, situados en su parte oriental. En el siglo XV se construye la torre del homenaje y una muralla con torres redondas, que forman la parte más visible del castillo. En el siglo XVI el castillo pierde su función defensiva y sus propietarios lo convierten en palacio, construyendo un gran patio, hoy desmantelado. En los siglos XVII y XVIII fueron construidas otras dependencias para vivienda a base de ladrillo.

ACONTECIMIENTOS DE INTERÉS TURÍSTICO

Carnaval del Campo Arañuelo

Está declarada Fiesta de Interés Turístico, y es la fiesta más importante de la comarca, que, aunque se celebra en Navalmoral desde hace unos años, registra la participación de agrupaciones y vecinos de pueblos de todo el entorno. Se remonta al siglo XVIII, en una época

en la que el Carnaval era muy distinto al actual; consistía sobre todo en bailes, bromas y críticas al poder establecido, en los que las mujeres se ponían el traje típico, y abarcaba desde el día de las Candelas hasta el primer domingo de Cuaresma. Los bailes se celebraban en locales privados, y a principios del siglo XX surgen comisiones para organizarlos. Las primeras asociaciones, como Centro Moralo, celebraban el “carnaval urbano”, mientras que las personas que no eran socias seguían celebrando el carnaval “popular” en las calles.

La fiesta comienza el viernes con el chupinazo y la coronación de reyes y reinas del Carnaval. El Domingo Gordo comienza con una Diana Musical y por la tarde tiene lugar el gran desfile de carrozas y comparsas, acto central de la fiesta. El lunes se suele celebrar la gala infantil de disfraces y por la tarde hay un gran pasacalle de agrupaciones. El martes de carnaval hay un segundo desfile de agrupaciones y la entrega de premios, y el Miércoles de Ceniza se hace el Entierro de la Sardina, acompañada de un gran desfile lleno de lloros y lamentos hasta la Plaza Mayor, donde es quemada y se pone fin a la fiesta.

El Chíviri

Está declarada Fiesta de Interés Turístico. Esta popular fiesta trujillana nació en el siglo XIX como una celebración de la primavera y la Pascua de Resurrección tras el final de la Semana Santa y del invierno; en ella, adultos y niños se vestían de pastores o se ponían un pañuelo rojo al cuello, y los últimos sacaban a la Plaza Mayor corderos y chivos adornados con lazos, que muchas veces se vendían para consumirlos el Lunes de Pascua. En los años 20 y 30, el poeta local Gregorio Rubio Mariño, “Goro”, compuso una serie de canciones tradicionales para cantarlas y bailarlas en la plaza, entre las que se hizo enormemente popular la titulada “El Chíviri”. En la actualidad la fiesta, que se conoce popularmente como “Chíviri” por la canción popular, consiste en una concentración masiva de la población de Trujillo y la comarca en la plaza, una especie de romería urbana en la que se disfruta de la comida, la bebida y las composiciones tradicionales de “Goro” durante todo el Domingo de Resurrección.

Semana Santa de Trujillo

Está declarada Fiesta de Interés Turístico. Sus raíces se hunden en la Edad Media de la ciudad, cuando empiezan a surgir cofradías e imágenes devocionales, que se multiplican tras el Concilio de Trento (mediados del siglo XVI), que refuerza el carácter público de las celebraciones católicas y da nuevo auge a procesiones y pasos. En la actualidad, las procesiones de Semana Santa en Trujillo atraen a numeroso público por la calidad de las imágenes procesionadas y el excepcional marco patrimonial en el que se realizan, destacando las procesiones magnas de Jueves y Viernes Santo por la Plaza Mayor, el Vía Crucis penitencial del Lunes Santo y la Procesión del Silencio en la madrugada del sábado.

Hispanidad de Guadalupe

Esta fiesta está declarada de Interés Turístico. En 1929 Alfonso XIII corona a la imagen como Reina de la Hispanidad, fundándose en ese momento la Guardia de Honor o Real Asociación

de Caballeros de Santa María de Guadalupe, dedicada a preservar la fiesta en honor a la Virgen. Desde entonces, todos los doce de octubre La Puebla de Guadalupe es el escenario de una peculiar procesión protagonizada por jinetes y caballos. Al inicio de la celebración, la procesión de caballeros llega a la plaza de Santa María de Guadalupe, lugar en el que se celebra una Eucaristía.

Carnaval de Ánimas de Villar del Pedroso

Fiesta de Interés Turístico Regional desde 2020, cuyos orígenes se remontan al siglo XVII y que ha conseguido llegar a nuestros días gracias a la tradición oral. Cuenta la leyenda que un general se encomendó a las ánimas para ganar una batalla y prometió dedicar una fiesta si ganaba. Surgió así un carnaval en el que la soldadesca tiene un papel muy destacado a través de batallas, procesiones, desfiles y otras tradiciones. Durante una semana, Villar del Pedroso regresa al siglo XVII con una celebración de marcado carácter religioso y militar, que comienza el Domingo de Gallos y finaliza el Domingo de Piñatas. A lo largo de esos días, personajes como el general y la generala, el teniente y la teniente, el sargento y la sargenta, con sus vistosos trajes, adquieren un especial protagonismo.

MUSEOS Y CENTROS DE INTERPRETACIÓN

Los espacios de museos más importantes están en Trujillo, y son los siguientes:

Casa Museo de Pizarro. Trujillo

Está dedicada a la figura de Francisco Pizarro en la que fuera la casa familiar, hace un repaso a la vida del explorador a través de objetos, muebles, documentos y recreaciones.

Museo de la Coria. Trujillo

Alberga un Centro de Interpretación sobre la Conquista de América.

Museo del Traje. Trujillo

El Museo del Traje Enrique Elías guarda entre sus muros una colección de trajes emblemáticos de los modistos más importantes del siglo XX.

Museo Rural Etnográfico Huerta de Ánimas. Trujillo

Se exponen costumbres, oficios, utensilios, arquitectura tradicional, etc., alrededor de un patio central se pueden encontrar 24 espacios que recrean como era el día a día en el medio rural, y que aportan una visión del estilo de vida de entonces.

Museo Arqueológico. Fundación Cultural Concha. Navalmoral de la Mata

Comprende cuatro salas de exposición cuyo recorrido está dirigido a facilitar el conocimiento de la historia de las comarcas nororientales de la provincia de Cáceres.

Museo del Carnaval. Navalmoral de la Mata

En el podemos encontrar una selección de trajes fotografías y elementos singulares de esta fiesta declarada de Interés Turístico en 1986.

Museo del Tabaco. Rosalejo

En 2015 se inauguró el Museo Etnográfico y del Tabaco. Se exponen fotografías antiguas y utensilios de labores agrícolas.

Museo Geominero. Logrosán

El Museo Geológico y Minero Vicente Sos Baynat se encuentra dentro de las instalaciones de la Mina Costanaza. En la actualidad unas 800 piezas se encuentran en exposición permanente en vitrinas dedicadas a Vicente Sos Baynat, paleontología, rocas, didáctica y sistemática de los minerales, minerales de Extremadura y Minas de Logrosán.

Otros museos o centros de interpretación del Área Funcional son:

- Centro de Atención de Visitantes Los Descubridores. Trujillo.
- Centro Cultural Palacio Obispo Solís (exposición permanente Masa Solís). Miajadas.
- Centro de Interpretación Torre del Alfiler. Trujillo
- Planetario Ceta-Ciemat. Trujillo
- Centro de Interpretación Histórico y Cultural del Campo Arañuelo. Belvís de Monroy.
- Centro de Interpretación Orchydiarium. Almaraz
- Centro de Interpretación de la Cueva de Castañar de Ibor.
- Centro de Interpretación de la ZEPA Sierra de Villuercas.
- Mina de Costanaza. Logrosán.
- Centro de Interpretación de Arqueología comarcal. Berzocana.
- Centro de Interpretación de la Calera.
- Centro de Interpretación de Fósiles de Navatrasierra.
- Centro de Interpretación del Carnaval de Ánimas. Villar del Pedroso.
- Centro Museográfico El Silo. Alía.
- Centro de Interpretación Joaquín Araujo. Alía.

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.

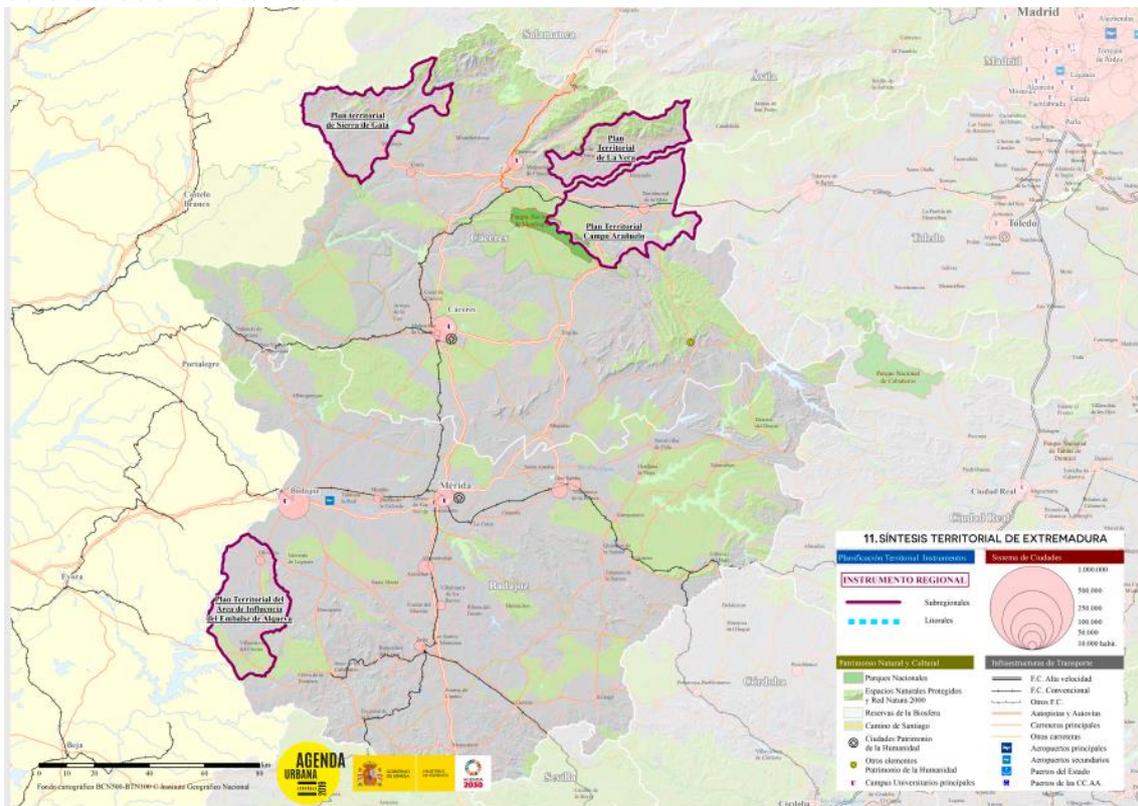
Además, se menciona que la infraestructura verde debe integrar elementos territoriales que soportan el funcionamiento de los ecosistemas, en especial de aquellos con mayor biodiversidad y mejor conservados, compatibles con distintas formas de aprovechamiento humano. También permite preservar los terrenos 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 ADICOMT, APRODERVI y ARJABOR, las Mancomunidades Integrales de Campo Arañuelo, Villuercas-Ibores-Jara, Comarca de Trujillo y Zona Centro 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.

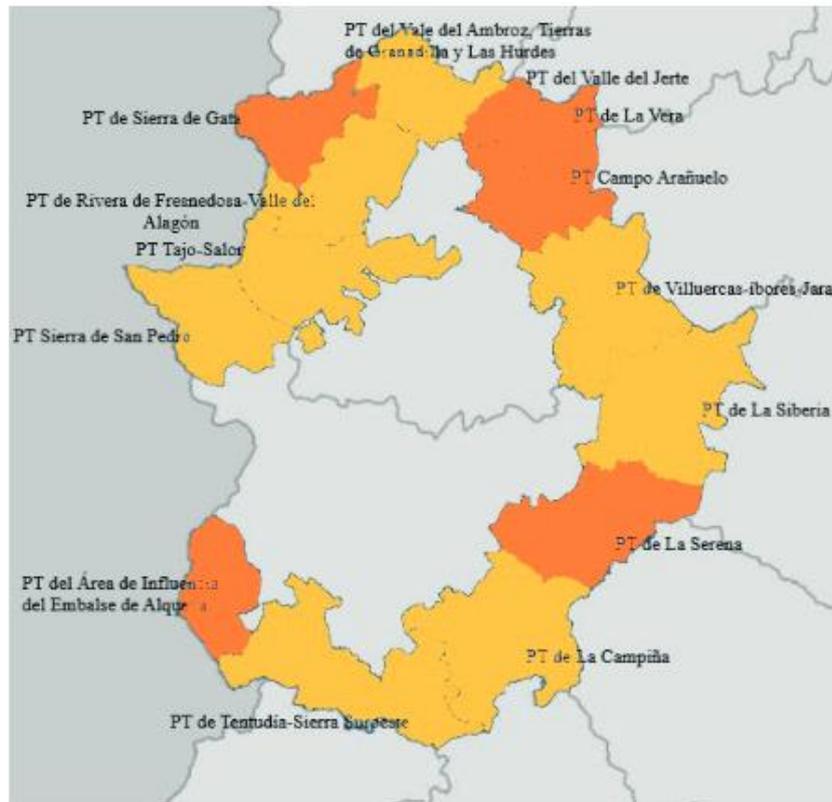
Los Planes territoriales de la provincia de Cáceres tienen como objetivo desarrollar un modelo territorial, adaptándolo a las necesidades y particularidades de cada zona específica, para asegurar una planificación adecuada y equilibrada del territorio. Los Planes Territoriales de Ámbito Subregional (PTAS)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



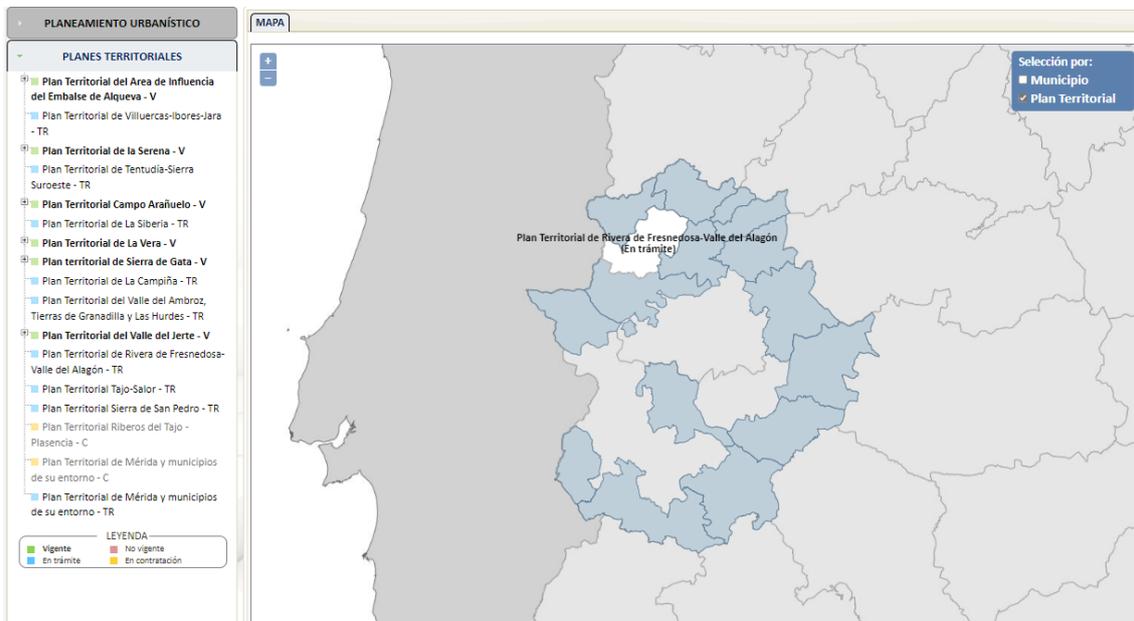
Los planes territoriales subregionales aprobados o en proceso de realización en la provincia de Cáceres son Sierra de San Pedro, Rivera de Fresnedosa-Valle del Alagón, Sierra de Gata, Valle del Ambroz, Tierras de Granadilla y las Hurdes, Valle del Jerte, Valle de la Vera y Campo Arañuelo.

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.

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 RAIA, cuyos socios son asociaciones de desarrollo del territorio a ambos lados de la frontera.