



MEDIO SOCIAL

ÁREA URBANA FUNCIONAL NOROESTE

CÁPITULO 2

Índice

INTRODUCCIÓN	3
2.1. Bienestar social.....	4
2.1. Demografía.....	7
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).....	9
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 (%)	10
D.23. Porcentaje de población extranjera (%).....	11
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 (%).....	20
2.3. Patrimonio cultural e histórico.....	35
2.4. Planificación territorial	45
2.5. Cooperación transfronteriza.....	50

INTRODUCCIÓN

El Área Urbana Funcional de Coria incluye 53 municipios que alcanzan una población de 62.036 hab. (INE 2022) en un área de 3.513,7 km².



Los municipios son: Acebo, Acehúche, Aceituna, Alagón del Río, Aldehuela de Jerte, Cachorrilla, Cadalso, Calzadilla, Caminomorisco, Carcaboso, Casar de Palomero, Casares de las Hurdes, Casas de Don Gómez, Casillas de Coria, Ceclavín, Cilleros, Coria, Descargamaria, Eljas, Galisteo, Gata, Guijo de Coria, Guijo de Galisteo, Hernán-Pérez, Holguera, Hoyos, Huélagu, Ladrillar, Montehermoso, Moraleja, Morcillo, Nuñomoral, Perales del Puerto,

Pescueza, Pinofranqueado, Portaje, Portezuelo, Pozuelo de Zarcón, Riobobos, Robledillo de Gata, San Martín de Trevejo, Santibáñez el Alto, Torre de Don Miguel, Torrecilla de los Ángeles, Torrejoncillo, Valdeobispo, Valverde del Fresno, Vegaviana, Villa del Campo, Villamiel, Villanueva de la Sierra, Villasbuenas de Gata y Zarza la Mayor.

Estas localidades están agrupadas en las mancomunidades Rivera de Fresnedosa, Valle del Alagón, Sierra de Gata y Las Hurdes, y algunas localidades como Moraleja, Coria y Cilleros que se encuentran sin mancomunar. Todo ellos pertenecen, a su vez, y por este orden, a los Grupos de Acción Local de Asociación para el Desarrollo del Valle del Alagón (ADESVAL), Asociación para el Desarrollo Integral de Sierra de Gata (ADISGATA) y Asociación para el Desarrollo Integral de la Comarca de las Hurdes (ADIC-HURDES).

La población del área funcional se encuentra ligada al territorio debido principalmente a la explotación de los recursos naturales, el aprovechamiento agrícola y ganadero, tanto en intensivo a través del regadío de las vegas del Alagón y la explotación de cultivos de herbáceos, como en extensivo en los llanos y pastizales y también en las dehesas. También es muy importante el patrimonio natural y su asociación como recurso turístico.

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 completan estos indicadores tendrán en cuenta el promedio de los datos aportados por los municipios agrupados en su respectiva comarca, la media de los municipios a nivel provincial incluyendo y sin incluir el municipio de Plasencia (para observar su efecto distorsionador sobre el resto del Área Urbana Funcional) y la media de los municipios 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 Noroeste tiene un nivel socioeconómico un 10,3% más bajo que la media provincial.

	<i>Nivel Socioeconómico</i>
<i>AUF Noroeste</i>	97,87
<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 Noroeste está muy en la línea de la media provincial.

	<i>Salud</i>
<i>AUF Noroeste</i>	97,31
<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 Noroeste es sensiblemente superior (un 5,4%) a la de media de la provincia de Cáceres.

	<i>Oferta de Servicios</i>
<i>AUF Noroeste</i>	82,09
<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.

	<i>Accesibilidad</i>
<i>AUF Noroeste</i>	100,92
<i>Provincia de Cáceres</i>	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 10,7% inferior en el AUF Noroeste respecto a la media provincial.

	<i>Participación social</i>
<i>AUF Noroeste</i>	88,18
<i>Provincia de Cáceres</i>	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 Noroeste son ligeramente superiores a la media provincial.

	<i>Entorno natural</i>
<i>AUF Noroeste</i>	118,24
<i>Provincia de Cáceres</i>	117,01

2.1. Demografía

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

En el conjunto del territorio del **Área Urbana Funcional** conviven **62.036 habitantes (2022)**, siendo Coria, Moraleja y Montehermoso las poblaciones con más habitantes.

Poblaciones con más habitantes	Habitantes 2022	% sobre total población AUF	Comarca
Coria	12.308	19,84%	Valle del Alagón
Moraleja	6.691	10,79%	Sierra de Gata
Montehermoso	5.666	9,13%	Valle del Alagón
TOTAL	24.665	39,76%	-

Fuente: INE

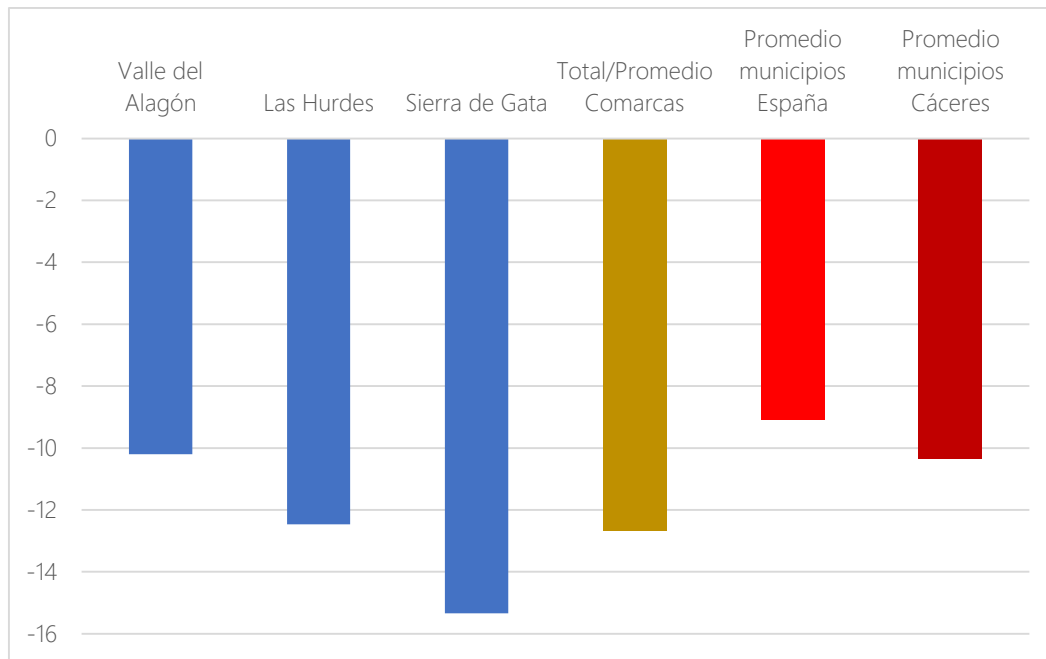
Como se puede observar, tan solo 3 poblaciones de escasa población ocupan casi el 40% de la población total del territorio, lo que ya es indicativo de algunas particularidades del propio territorio, como la concentración de la población en pocos municipios, la ruralidad del territorio o la dispersión 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 del Valle del Alagón**, que ocupa el **58% de la población total**, siendo la suma de las comarcas de Las Hurdes y Sierra de Gata el 42% restante, si bien la comarca de Las Hurdes solo la conforman 6 municipios (Caminomorisco, Casar de Palomero, Casares de las Hurdes, Ladrillar, Nuñomoral y Pinofranqueado) que suponen el 9,11% de la población total del AUF Noroeste.

Comarca	Población por GAL	% sobre población total AUF
Valle del Alagón	35.965	57,97%
Las Hurdes	5.653	9,11%
Sierra de Gata	20.418	32,91%
Total/Promedio Comarcas	62036	100,00%

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%) o la media de cada comarca o del conjunto del AUF (-12,67%)**. En cuanto a los municipios, destacan las pérdidas poblacionales que han tenido lugar en el periodo 2007-2017 en Villamiel (-41,18%) y Descargamaría (-40,51%) en la comarca de Sierra de Gata, en Pozuelo de Zarzón (-20,07%) y Portezuelo (-19,47%) en El Valle del Alagón y en Casar de Palomero (-22,12%) y Casares de las Hurdes (-23,37%) en la comarca de Las Hurdes. Por otro lado, solo ganaron población en este periodo los municipios de Vegaviana (+1,76), Pinofranqueado (+2,30%) y Alagón del Río (+6,03%).

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).
Valle del Alagón	29,53
Las Hurdes	40,34
Sierra de Gata	32,59
Total/Promedio Comarcas	34,15
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 nos indica el carácter rural tanto del AUF, como de la provincia. Del mismo modo, podemos observar que España es un país con una densidad de población baja. 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. No obstante, 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.

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

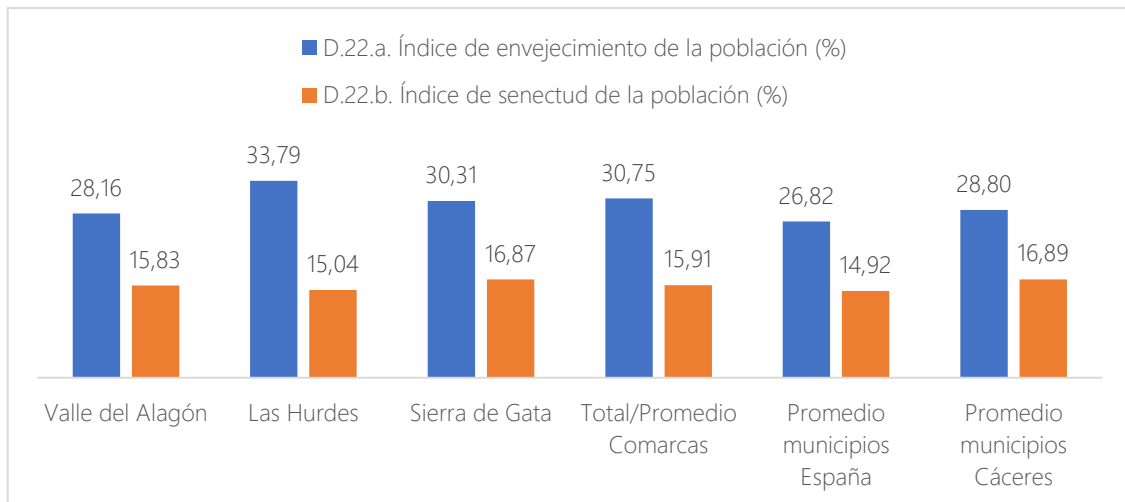
Territorio	D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes (índice de motorización).
Valle del Alagón	660,05
Las Hurdes	610,16
Sierra de Gata	657,44
Total/Promedio Comarcas	642,55
Promedio municipios España	801,25
Promedio municipios Cáceres	644,24

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

Como podemos observar, el **grado de motorización en la región es muy inferior al promedio nacional**, lo que indica una menor dependencia del vehículo privado o una mayor cultura de uso compartido del vehículo. También, un índice de motorización bajo puede indicar (más allá de particularidades culturales o costumbres) un bajo nivel de renta general que impida la adquisición de vehículos y que dé lugar a compartirlos, por ejemplo, en el ámbito familiar.

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

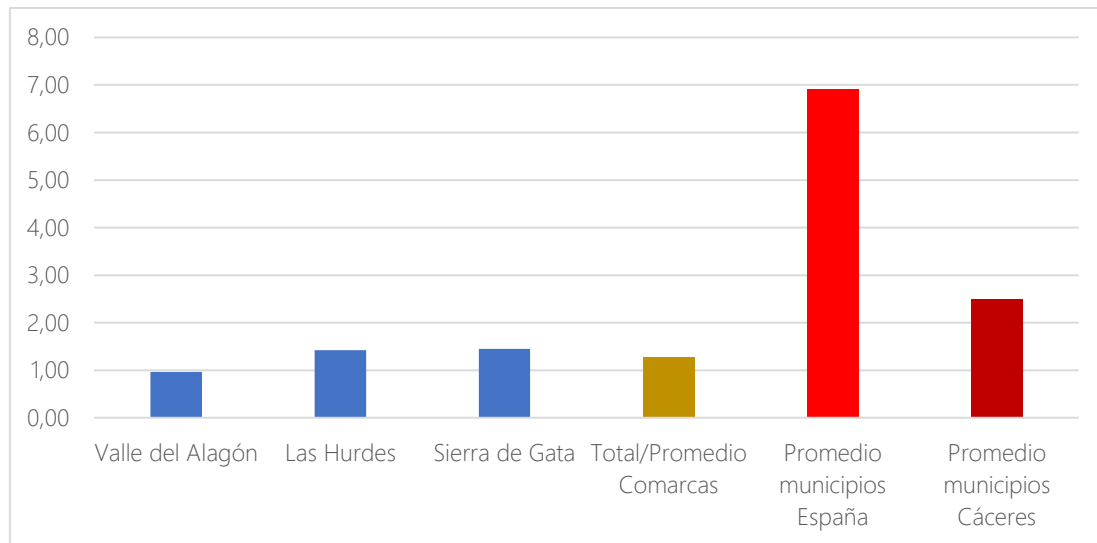
Como podemos observar, teniendo en cuenta que **España es un país considerablemente envejecido**, tanto a nivel provincial (28,80%) como a nivel del AUF (30,75%, tenemos un **índice de envejecimiento muy superior a la media española** (26,82%), especialmente en Las Hurdes (33,79%) y en Sierra de Gata (30,31%). Por municipios, Casares de Las Hurdes (47%), Pescueza (39,72%), Cachorrilla (39,08%), Villasbuenas de Gata (38,03%) y Ladrillar (38,02%) son los que muestran un mayor índice de envejecimiento. Por otro lado, en Huélaga (17,81%), Guijo de Galisteo (18,91%), Coria (19,67%) y Montehermoso (20,30%) tienen lugar los índices de envejecimiento más bajos del AUF.

En cuanto al índice de senectud, los niveles promedio provincial (16,89%) y comarcales (15,91%) son también superiores al promedio de España (14,92%). En este caso, los porcentajes superiores los tenemos en los municipios de Sierra de Gata y del Valle del Alagón (16,87% y 15,83%, respectivamente); mientras que el promedio de los municipios de Las Hurdes (15,04%) está en consonancia con la media española.

Por municipios, destacan los índices de senectud más elevados, que tienen lugar en Torre de Don Miguel (26,60%), Villasbuenas de Gata (25,17%), Portaje (24,42%) y Villa del Campo (22,70%). Los índices de senectud más bajos, por su parte, se encuentran en Vegaviana (7,91%), Cachorrilla (8,82%), Moraleja (11,12%) y Aldehuela del Jerte (11,39%).

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

D.23. Porcentaje de población extranjera (%)



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

El porcentaje de población extranjera tanto en Cáceres (2,49%) como en los municipios del Área Urbana Funcional (1,28%) es bastante inferior al promedio nacional (6,92%), generalmente estando asociados a la agricultura y otras actividades del sector primario.

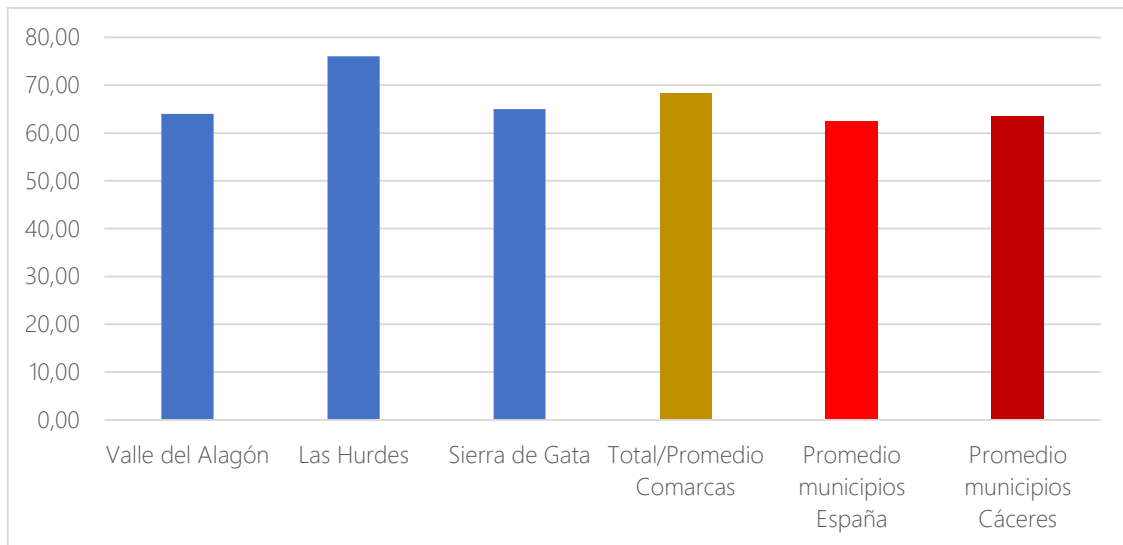
Destacan los municipios de Torrecilla de los Ángeles (5,32%), Galisteo (3,05%), Caminomorisco (2,96%) y Perales del Puerto (2,77%) como municipios con mayor población extranjera en todo el AUF, si bien lejos del promedio de los municipios a nivel español.

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. Se definen generalmente dos grupos de edad para la población dependiente: **población menor de 15 años** y **población mayor de 65 años**. Por ello, el índice de dependencia total se puede desagregar en dos índices según el grupo de edad que atienda: el índice de dependencia infantil (menores de 15 años) y el índice de dependencia de mayores (mayores de 65 años).

Estos índices ayudan a predecir la cantidad de recursos que se necesitarán poner a disposición de la población 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 más elevado en la provincia y, sobre todo, en los municipios del Área urbana Funcional que en el resto de España. Los índices anteriores de envejecimiento y senectud, que nos expresan la existencia de una población más envejecida que la media nacional, junto con este índice de dependencia, nos señalan que las mayores necesidades de dependencia vienen derivadas de una población mayor de 65 años e indican la necesidad de atraer población en edad activa que puedan contribuir a disminuir este indicador, así como a rejuvenecer la población del AUF.

Como apoyo a lo anterior, que indica que **el elevado 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, están 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 (%)
Valle del Alagón	15,45	53,88
Las Hurdes	12,59	71,18
Sierra de Gata	12,90	57,83
Total/Promedio Comarcas	13,65	60,96
Promedio municipios España	15,31	52,52
Promedio municipios Cáceres	13,62	55,57

Fuente: INE

Se puede observar que, efectivamente, **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 del Valle del Alagón), explicitando que existe menor población en edad infantil que en el resto de España. Por otro lado, tanto en Cáceres como provincia como,

especialmente, en el promedio de los municipios estudiados, el índice de dependencia de mayores es superior al promedio español, en este último caso en casi 10 puntos.

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

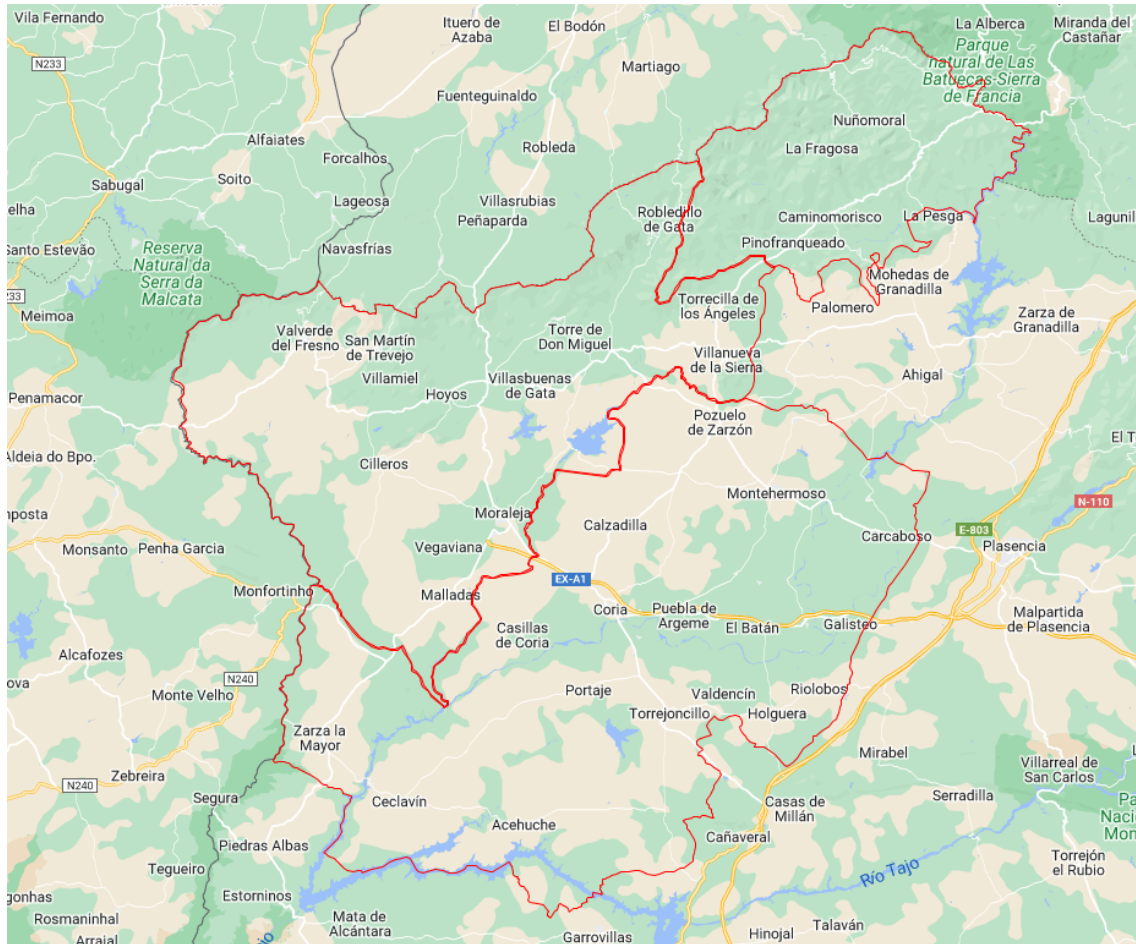
La provincia de Cáceres tiene un **sistema de movilidad y transporte centrado en el vehículo privado**, en detrimento de otros medios, debido al importante desarrollo experimentado por la red viaria y a la baja calidad o inexistencia del transporte colectivo, como el ferroviario o los autobuses.

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

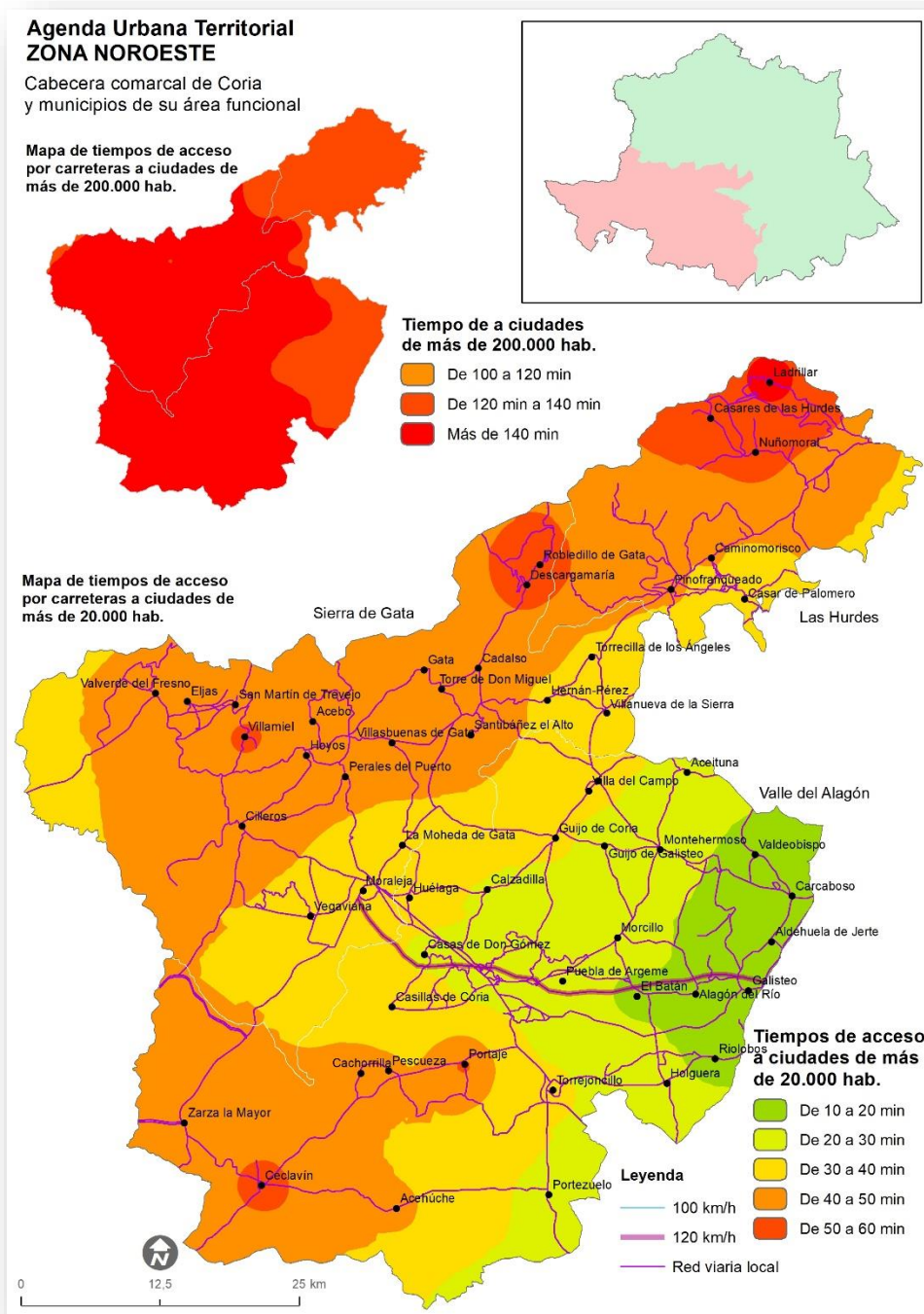
Centrándonos en el territorio del AUF Noroeste, un elemento característico de éste es su carácter fronterizo, ubicando a la Comarca dentro de la "Eurorregión" conocida como "**La Raya**".

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



Funcionalmente, el AUF Noroeste no está unificado, ya que una parte del mismo gira en torno a Coria, mientras que la parte restante depende de Plasencia. La existencia de Plasencia y su cercanía al área ha impedido el desarrollo de un dinamismo interior entre el total de los municipios como sí se ha desarrollado en el sector oeste entorno a Coria.

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.



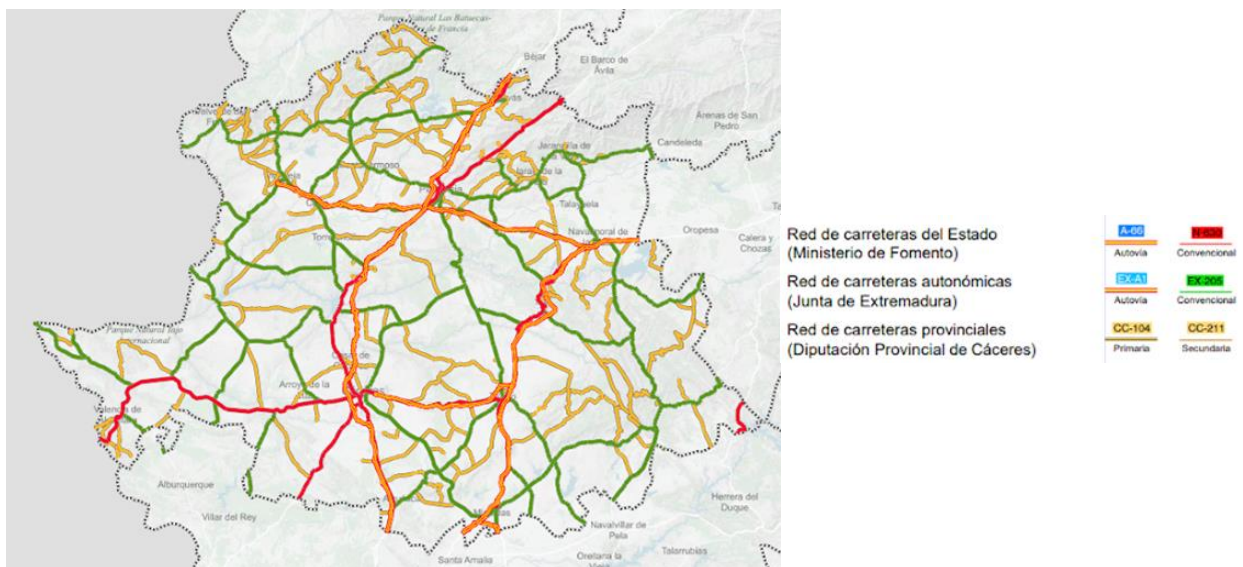
Fuente: Elaboración a partir de cartografía del proyecto OTALEX C. Diputación de Cáceres.

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 Noroeste se sitúa de media a 2 horas y 15 minutos por carretera de una ciudad de más de 200.000 habitantes (Madrid).

No obstante, gracias a las principales vías que atraviesan la comarca o la bordean, como son la Ruta de la Plata (actual A-66), la autovía A-5 y la autovía EX-A1, el AUF Noroeste ha mejorado parcialmente el problema de la lejanía con las principales aglomeraciones urbanas peninsulares, al menos por carretera.

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.

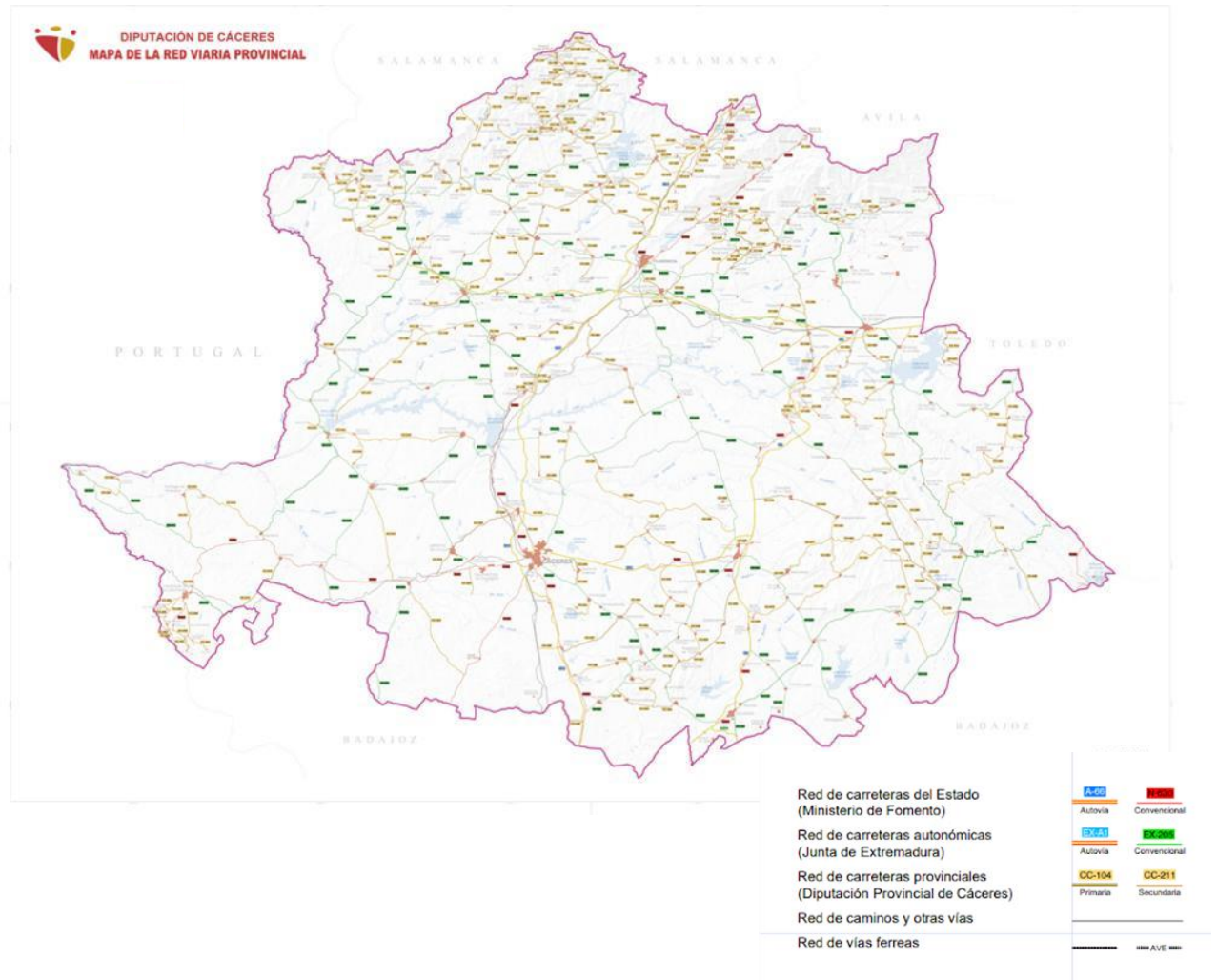
La Red de Carreteras de la Provincia de Cáceres clasifica sus vías en tres categorías:

- **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).



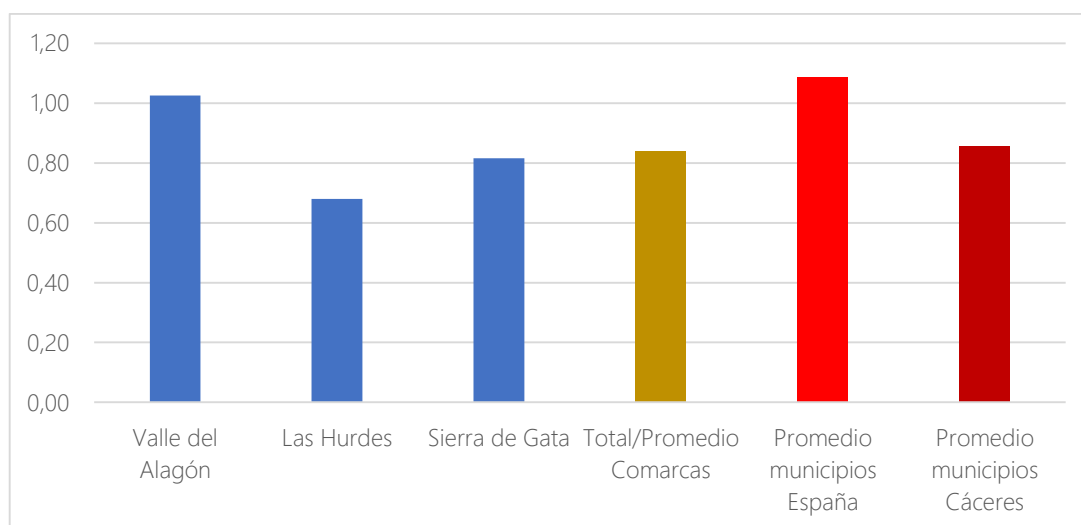
Fuente: Mapa de la Red Viaria Provincial. Diputación de Cáceres.

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 (%)



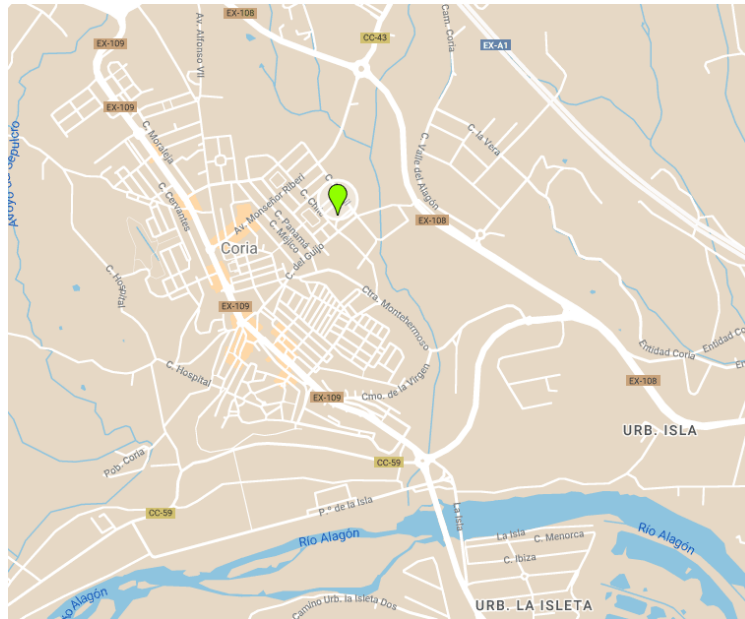
Indicador D.17.b. Porcentaje de superficie de infraestructuras de transporte respecto al término municipal (%).

Fuente: SIOSE

La proporción de superficie destinada en los municipios del AUF a infraestructuras de transporte (0,84%) es escasa respecto al promedio nacional (1,09%), aunque siendo muy cercana al promedio provincial (0,86%). Destaca que, en el Valle del Alagón, esta proporción (1,03%) es similar al promedio español. Este porcentaje es mayor en grandes ciudades o capitales que suelen estar mejor conectadas o en ciudades que disponen de puerto marítimo o fluvial. Así, en Madrid la superficie destinada a infraestructuras de transporte es del 10%,

respecto al total de la superficie municipal; en Valencia del 7,59% o en Málaga del 5,29%. En Cáceres, por su parte, es tan solo del 0,78%.

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



Localización de la estación de autobuses de Coria. Fuente: Google My Maps

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

POR FERROCARRIL

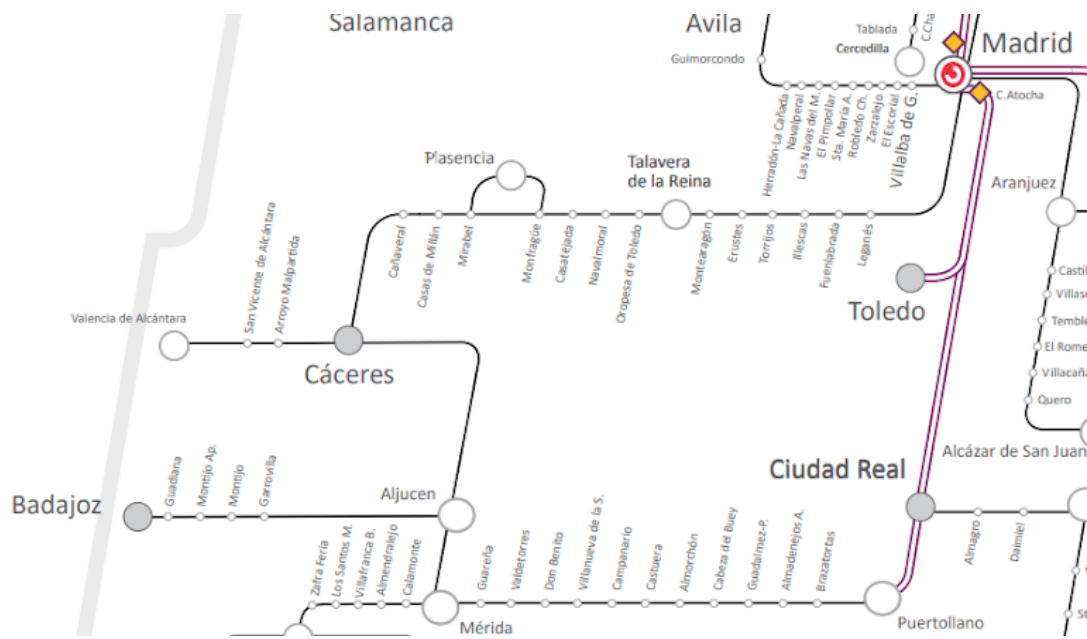
El ferrocarril de Cáceres **apareció en los años 80, con la línea Madrid-Lisboa, que transcurre por varios municipios de la provincia**. A pesar de que era una alternativa confortable al medio de transporte por carretera y un instrumento de desarrollo muy deseado en la época, nunca ha llegado a ser un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

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

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

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

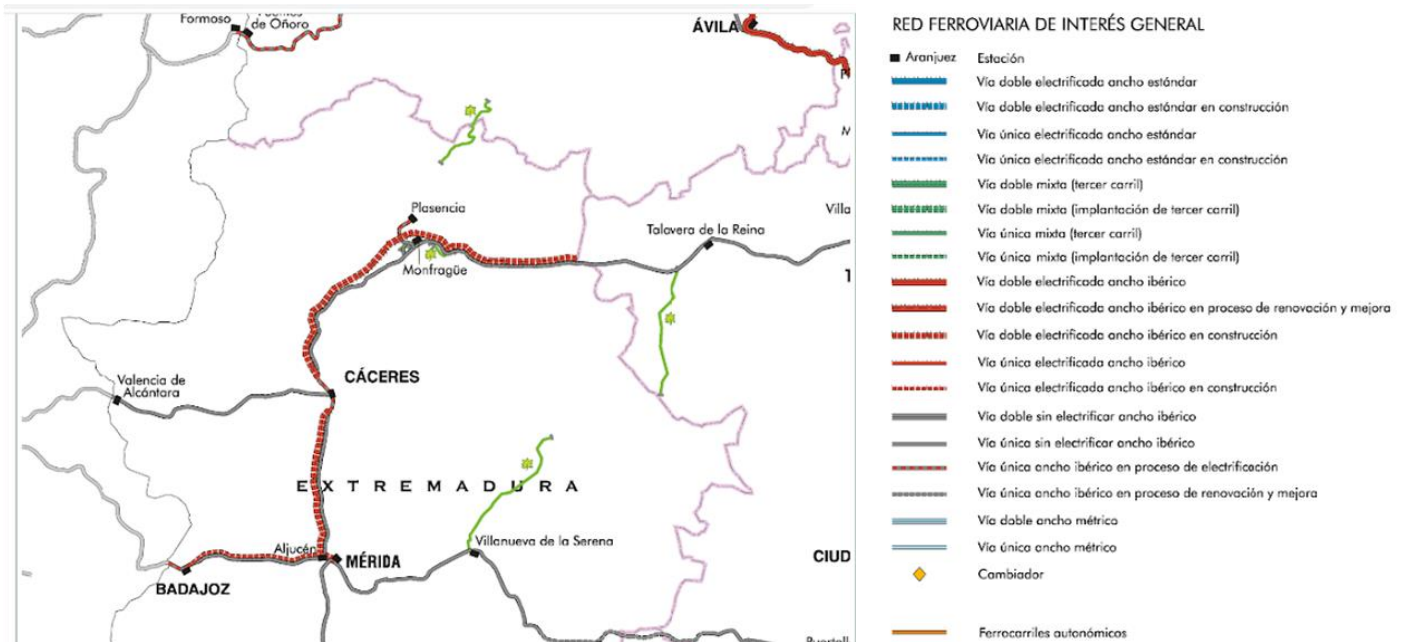
En este mapa encontramos las estaciones de tren de la provincia de la red de Media Distancia de Renfe:



Mapa línea Media Distancia de Cáceres (RENFE)

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

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



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

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

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

POR BICICLETA

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

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

TRANSPORTE AEREO

El aeropuerto más cercano a la provincia de Cáceres es el **aeropuerto de Badajoz**, siendo el único aeropuerto existente en toda la Comunidad Autónoma de Extremadura. Este se encuentra en el término municipal de Talavera la Real y cuenta con conexiones aéreas a Barcelona y Madrid. El siguiente más cercano es el **aeropuerto de Salamanca**, que tiene una única conexión con Palma de Mallorca.

Entre los servicios que ofrece se encuentra una zona comercial, oficinas de alquiler de coches, aparcamiento público gratuito y parada de taxis. Sin embargo, cabe destacar la inexistencia de transporte público de conexión con el aeropuerto (bus urbano o interurbano), dificultando el acceso al mismo y limitándolo solo al vehículo privado o taxi. Los aeropuertos más utilizados por la población de la provincia son el de Barajas, en Madrid, y el de Sevilla, ambos con conexiones nacionales e internacionales.

INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA

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

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

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

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

PARQUE AUTOMOVILÍSTICO

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

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

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

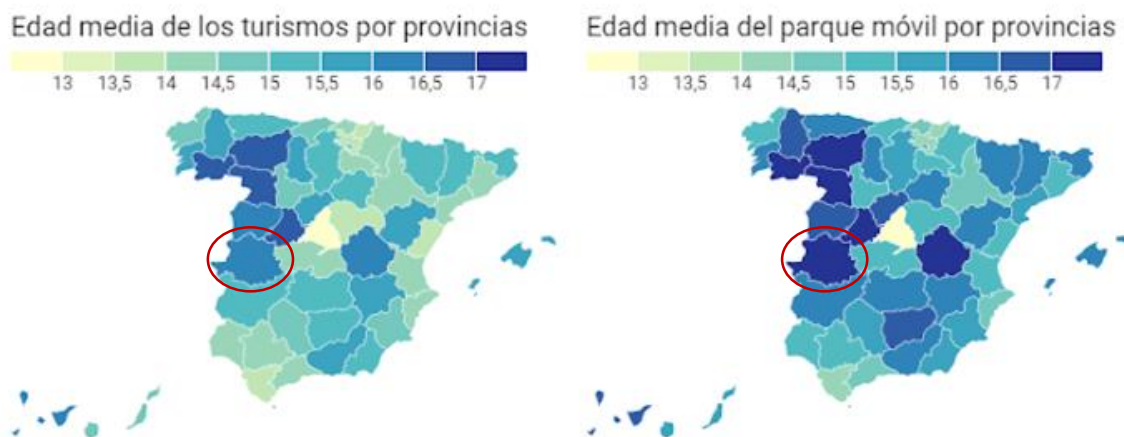
Como podemos observar, los turismos suponen más de un 69% de todo el parque automovilístico, lo que demuestra la gran dependencia del automóvil privado en la provincia. Además, podemos observar una excesiva dependencia de vehículos diésel y de gasolina, en detrimento de vehículos eléctricos y de otros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



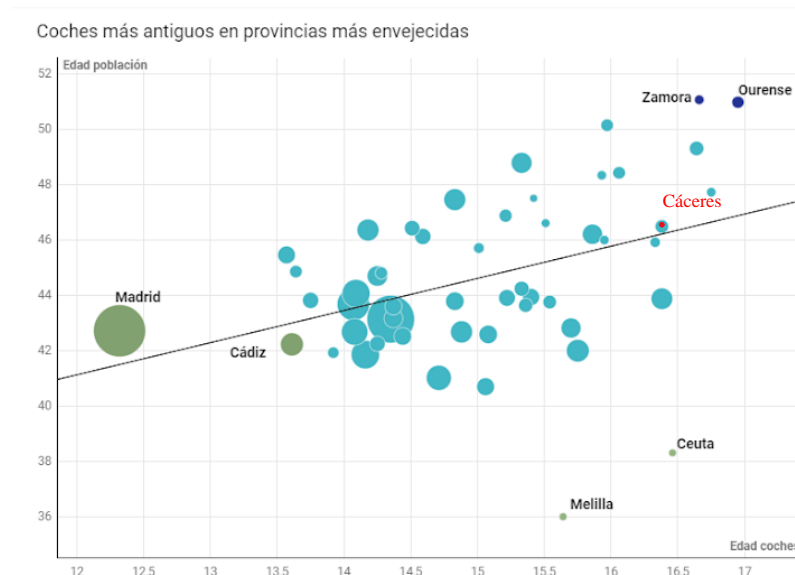
Fuente: Datos RTVE, con información de Dirección General de Tráfico. Datos a noviembre de 2021

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

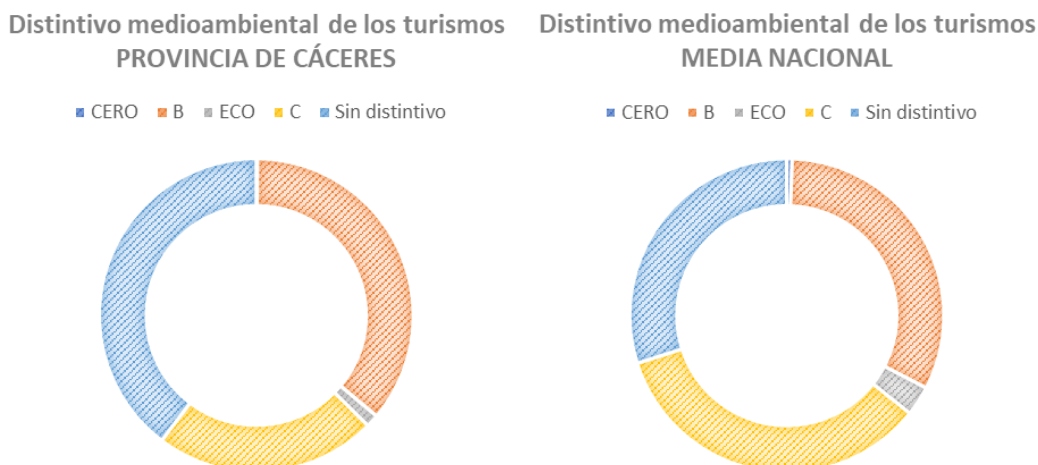
Según los datos obtenidos de la DGT, esta antigüedad se debe mayoritariamente a que en las **provincias más envejecidas se tiene una mayor edad media de los vehículos**. Además, también se establece que en las provincias donde existe una menor renta, los vehículos también suelen contar con una mayor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



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

La DGT advierte que una antigüedad elevada conlleva un **mayor riesgo de la seguridad vial** al aumentar la posibilidad de siniestralidad, además de que un parque móvil antiguo implica la existencia de un parque móvil más contaminante. En España solo el 0,32% de los turismos tienen la “Etiqueta 0 emisiones” por ser eléctricos.

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



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

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

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

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

2.2.3. Reparto modal y desplazamientos

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

Porcentaje (%) de personas que utilizan cada medio de transporte para desplazamientos habituales (2021)				
Provincia	Particular	Público	A pie	De empresa u otro
Cáceres	66,80%	7,10%	20,60%	5,40%
Badajoz	70,80%	7,30%	16,90%	5,00%

Ciudad Real	68,40%	4,80%	19,90%	6,70%
Huelva	62,10%	7,30%	21,90%	8,50%
MEDIA NACIONAL	63,00%	16,10%	16,10%	4,70%

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Esto se debe a que la actividad laboral y académica en la provincia de Cáceres se encuentra muy concentrada en determinadas áreas. No obstante, tras analizar los medios de transporte

utilizados por la población, y en específico el bajo uso de transporte público, llegamos a la conclusión de que esta baja duración en los desplazamientos cotidianos no se debe a la existencia de una infraestructura de transporte público buena y eficiente, sino que la población prefiere el uso del vehículo privado como principal medio de transporte, lo que implica una mayor emisión de gases contaminantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En la provincia de Cáceres, el 74% de la población no realiza ningún desplazamiento hacia otra área de movilidad de forma cotidiana, el 11,50% realiza desplazamientos a áreas de movilidad dentro de la provincia, y el 14,50% a áreas de movilidad fuera de la provincia, lo que supone un 0,063% de pérdida de población diaria en la provincia por movilidad, ligeramente superior a la media nacional (0,059%). **La movilidad cotidiana en la provincia de Cáceres cuenta con unos flujos concretos hacia ciertos núcleos urbanos, conocidos como cabezas de comarca.**

2.2.4. Movilidad eléctrica y sostenible

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

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

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

La finalidad del plan es:

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

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

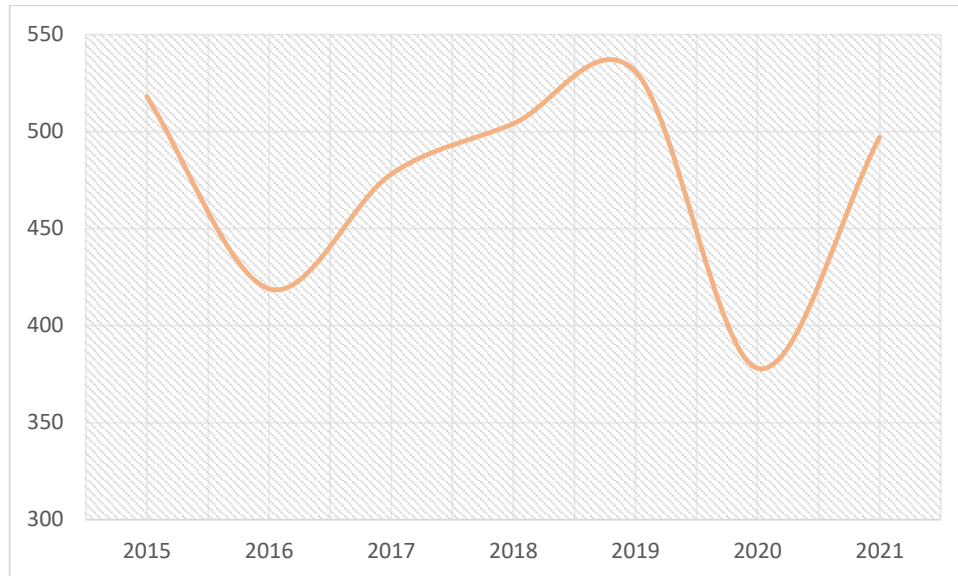
Fuente: <https://pmuscaceres.es/wp-content/uploads/2022/07/mapa.png>

En relación con el Área Urbana Funcional Noroeste, **ninguna de las comarcas pertenece a la Red de Municipios Sostenibles**, pero sí encontramos varias infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos, específicamente en Coria, Zarza la Mayor y Montehermoso, y se pretende implementar una en Acehúche y otra en Galisteo.

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)

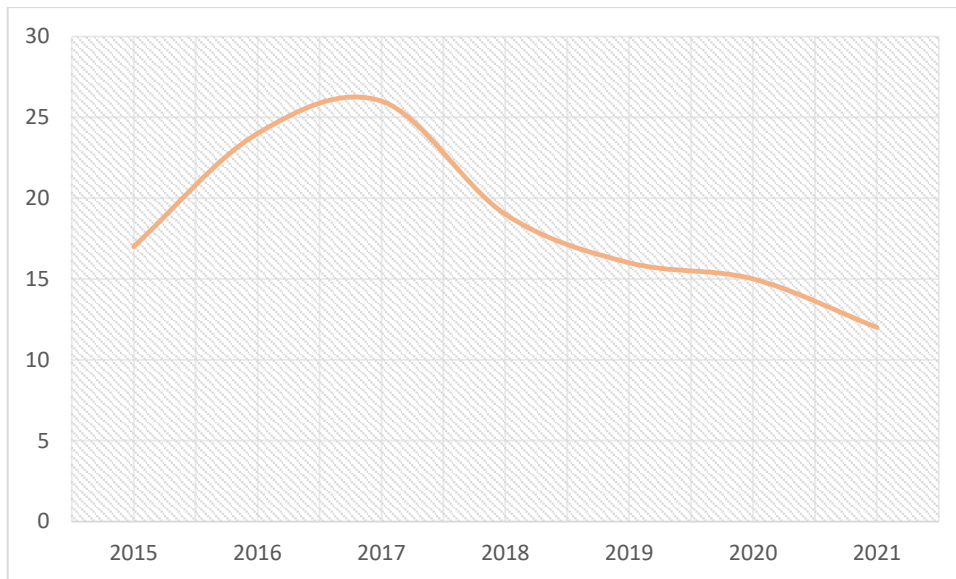
En el año 2016 se produjo una reducción considerable de los accidentes, pero lamentablemente la tasa fue incrementándose hasta el año 2019. En 2020 encontramos una gran caída de los valores, debido a la reducción de movilidad consecuencia de las restricciones sanitarias durante el COVID-19. En 2021 se 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 Coria. También los núcleos de Robledillo de Gata, Galisteo, Zarza la Mayor, San Martín de Trevejo, Pinofranqueado, Acebo, Hoyos o Gata a nivel patrimonial.

VALLE DEL ALAGÓN

CORIA

La ciudad de Coria, por su antigüedad e importancia histórica como sede episcopal, es uno de los conjuntos patrimoniales más importantes de Extremadura, por ello está declarado Conjunto Histórico. Sus principales elementos son:

- **La Muralla**

Se conservan casi en su totalidad. Comenzó a construirse a finales del Imperio Romano (siglos III-IV d.c.), posteriormente, recibió añadidos musulmanes y cristianos, ya que siguió en uso hasta el siglo XIX. Su perímetro es de algo más de mil metros, tiene forma de trapecio irregular. Los muros son de sillería con núcleo de hormigón, a los que se adosan veinte torres cuadradas, y su altura es de unos 10 metros. Cuenta cuatro puertas (de la Ciudad, de San Francisco, Nueva y del Sol).

- **El Castillo**

Fue mandado construir por el primer marqués de Coria en 1470, sobre una construcción anterior. La obra estuvo a cargo de Juan de Carrera y costó un millón de maravedís. Consta de una gran torre de planta pentagonal con garitas semicilíndricas. En su interior hay dos pisos, con el salón principal en el piso alto. Fuera hay dos torres que flanquean la puerta de entrada, y todo el conjunto está comunicado con la muralla y su adarve.

- **La Catedral**

Fue iniciada a finales del siglo XV con planos de Bartolomé de Pelayos, participaron arquitectos como Martín de Solórzano, Juan de Álava y Pedro de Ybarra. Tiene una sola nave de cinco tramos cubiertos con bóvedas de crucería estrellada y un crucero que apenas se aprecia en la planta. La portada principal plateresca fue realizada a mediados del siglo XVI por Pedro de Ybarra. Consta de dos puertas gemelas, con un segundo cuerpo con relieves y un tercero con un gran ventanal.

En el interior destacan los sepulcros de los obispos Ximénez de Préxamo, gótica, y de García de Galarza, de finales del siglo XVI. También las capillas laterales y el coro con una sillería de mediados del siglo XVI. El claustro, muy sencillo, es del siglo XV y la torre tuvo que ser parcialmente reconstruida tras el Terremoto de Lisboa, el 1 de noviembre de 1755.

- **El Palacio Episcopal**

Fue finalizado en 1628. Se trata de un edificio de dos pisos y una fachada principal de gran longitud, con grandes ventanales y balcones de hierro. Destaca la portada principal de sillería, que ocupa toda la altura del edificio, con un gran vano adintelado encima del que se sitúa el escudo del obispo Jerónimo Ruiz de Camargo, impulsor de la obra.

- **Convento de la Madre de Dios**

Es un convento de monjas franciscanas que existe desde el siglo XII. El edificio actual data del siglo XVI, con una fachada muy sencilla construida con mampostería, sillería y ladrillo, junto a una pequeña iglesia. Destaca el claustro renacentista del siglo XVI, con dos alturas y columnas de granito y arcos de medio punto, que sostienen bóvedas de arista construidas con ladrillo Jerónimo Ruiz de Camargo, impulsor de la obra.

- **Mantel de la Sagrada Cena**

Es una Reliquia universal de la cristiandad que se conserva en el Museo de la Catedral en Coria. Se con la última cena de Jesucristo, incluso con la Sábana Santa de Turín (Italia). Permaneció oculto en la Catedral durante más de 400 años junto a otras piezas valiosas. Objeto de investigaciones, constituye un reclamo turístico para la ciudad de Coria.

- **Cárcel Real**

Es un edificio construido con sillería de granito y ladrillo a finales del siglo XVII. Una inscripción situada en la portada principal señala que fue terminada en 1686. Además de las celdas normales y de castigo, albergaba la vivienda del alcaide. Se conserva muy bien y actualmente es el museo de la ciudad, con una importante colección arqueológica y etnográfica.

- **Palacio de los Duques de Alba**

Fue construido entre los siglos XV y XVI sobre la muralla. Su parte más antigua tenía función defensiva, a la que corresponden murallas, aspilleras y el patio. Del siglo XVI data su conversión en palacio, con el mirador renacentista que muestra vistas del río Alagón.

- **Puente de Piedra**

Es un puente de sillería con cinco arcos, finalizado en 1518. día el río Alagón no pasa por debajo, debido a un cambio del cauce provocado por una extraordinaria avenida de agua a finales del siglo XVI o mediados del siglo XVII.

GALISTEO

Galisteo es una de las villas históricas de Extremadura, ello se demuestra en su rico patrimonio, que le ha valido la declaración de Conjunto Histórico. Sus principales elementos son:

- **La Muralla**

Aunque tradicionalmente datada en época almohade, fue construida a principios del siglo XIII como una fortaleza leonesa, para contrarrestar a Plasencia y proteger el puente sobre el Jerte. Está construida con cal y cantos rodados sacados del lecho del río. Su trazado es curvo para adaptarse al cerro donde se ubica, no tiene torres defensivas. Conserva buena parte de las almenas originales y tiene tres puertas, llamadas del Rey, de la Villa y de Santa María.

- **El Castillo**

Los Manrique de Lara, señores de Galisteo, levantaron a finales del siglo XV un castillo del que solo se conserva la torre del homenaje, edificio de grandes proporciones con matacanes defensivos, al que en fecha indeterminada se añadió un remate piramidal, conocido en el pueblo como "La Picota". En el siglo XVI el conde Garcí Fernández Manrique de Lara convirtió el castillo en el palacio, del que solo se conserva la portada renacentista.

- **Puente sobre el río Jerte**

El mal llamado puente medieval fue finalizado en 1546. Es un puente de siete ojos construido con sillería de granito. En su centro se levanta un templete con el escudo de los señores de la villa, una inscripción y una hornacina.

- **Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción**

El edificio actual data del siglo XVI, cuando se amplió la iglesia primitiva; a ésta pertenece su elemento más destacado, el ábside de principios del siglo XIII construido en estilo románico mudéjar, excepcional en Extremadura. Sobre una base de mampostería con cantos rodados se levantan dos niveles de arquerías ciegas construidas con ladrillo.

ZARZA LA MAYOR

- **Casa de la Encomienda**

Como reconocimiento al desarrollo impulsado por la Orden de Alcántara al nombrar la Zarza cabeza preferente de Encomienda, en el siglo XIV, se mandó construir este palacio en el centro del pueblo para dar cobijo al comendador en sus visitas al concejo.

- **Castillo de Peñafiel**

Fue construido a orillas del río Erjas, en la frontera con Portugal. En el siglo XIII y fue el núcleo de población original de Zarza hasta su abandono en el siglo XIV. Sufrió distintas reformas en los siglos XV y XVI, pero quedó abandonado en el siglo XVII. Hoy está en ruinas se conserva

la muralla exterior con la puerta principal de acceso y la Torre del Homenaje, con una ventana geminada gótica y una bóveda de crucería de 1475.

- **Real Fábrica de Seda**

El 22 de mayo de 1746, Felipe V aprobaba el nacimiento de la Real Compañía de Comercio y Fábricas de Extremadura, instalada en Zarza la Mayor y por entonces dividida en dos secciones. Las piezas que se producían eran, sobre todo, tafetanes, pañuelos y galones de seda. Es un edificio construido en mampostería y de grandes proporciones, que destaca por la uniformidad de su conjunto. Actualmente dedicada a Casa Consistorial.

- **Fuente la Conceja**

Magnífica muestra de arquitectura funcional popular, construida en el siglo XIV, cuyo nombre alude a la congregación comunitaria vecinal que formaba La Zarza (Concejo) en aquella época. En 1987 la Junta de Extremadura ratificó la fuente como Bien de Interés Cultural.

OTRO PATRIMONIO CULTURAL DE VALLE DEL ALAGÓN

- **Castillo de Portezuelo**

Se construyó en el siglo XII para defender un pequeño paso ("puertecillo"-Portezuelo) en las estribaciones de la Sierra de Cañaveral, y perteneció a la orden de Alcántara. Su planta es irregular para adaptarse al cerro sobre el que se levanta, y sus muros son de cal y cantería y debido a lo pronunciado de las pendientes es muy sencillo, con muros rectos y dos torres. Se encuentra en un lamentable estado de conservación.

- **Conjunto dolménico de Montehermoso**

Se trata de una de las más importantes agrupaciones de dólmenes del norte de Extremadura, y se sitúan en la dehesa boyal de Montehermoso. Fueron levantados a finales del Neolítico o principios de la Edad del Cobre (hace unos 5.000 años), para servir como tumbas colectivas. Han sido investigados y publicados desde finales del siglo pasado, y hoy en día varios han sido rehabilitados para su observación y disfrute. En el conjunto destacan tres dólmenes; el del Tremedal, que consta de un corredor corto y una cámara funeraria hecha con nueve grandes losas de granito; el dolmen de las Colmenas, con corredor largo y un anillo doble formando la cámara; y el dolmen de las Encinas, de similares características, y en el que se ha encontrado el ajuar más significativo, con herramientas de sílex, cuentas de collar y restos de cerámica.

LAS HURDES

Junto a los grandes edificios, uno de los elementos que definen el patrimonio de Las Hurdes es su arquitectura popular, con la lutita como material de construcción (aunque el término de utilizado en cantería es el de pizarra). El relieve accidentado de la comarca obligó a sus habitantes a levantar pequeños pueblos con calles irregulares y casas de planta cuadrada o circular, construidas por entero con lajas de lutita (incluyendo el techo), además de puentes, eras o majadas que le dan a todas Las Hurdes un fuerte sabor tradicional. Además, podemos mencionar algunos monumentos significativos:

- **Iglesia de Nuestra Señora de la Encina (Pinofranqueado)**

Construida entre los siglos XVII y XVIII, se trata de un templo sencillo, realizado con mampostería enlucida y encalada, y al que se entra por una sencilla pero bonita portada rematada con un frontón triangular. En el interior destaca un interesante retablo barroco dorado, con la imagen de la Virgen de la Encina.

- **Petroglifos de Las Hurdes**

Se trata de un importante conjunto más de 30 estaciones de grabados rupestres, entre los que destacan los del Tesito de los Cuchillos (Castillo), Las Pimpollosas (Sauceda), El Huerto del Cura (Aceitunilla), la Vegacha del Roza (Azabal) y la Peña de la rueda (Casar de Palomero). Realizados sobre roca, en abrigos o al aire libre sobre el cauce de ríos o arroyos que se localizan por toda la comarca. Se componen de motivos geométricos y figurativos, así como inscripciones, pero sin carácter narrativo. Su cronología es amplia, e iría desde la Edad del Hierro (500 años antes de nuestra era) hasta la romanización.

- **Convento de Nuestra Señora de los Ángeles (Pinofranqueado)**

Cerca de la alquería de Ovejuela se conservan los restos de este convento franciscano, rodeado por un entorno natural espectacular. Según la tradición, fue fundado a instancia del propio San Francisco de Asís en su visita a España de principios del siglo XIII, y en él residió San Pedro de Alcántara. Lo poco que queda de su arquitectura muestra un conjunto de edificios muy sencillos (siguiendo los mandatos franciscanos de pobreza), construidos con los materiales y técnicas típicos de la zona (mampostería, lajas de lutita, adobe).

- **Basílica de la Cruz Bendita (Casar de Palomero)**

La tradición relaciona su construcción con una supuesta profanación de un crucifijo hecha por los judíos del pueblo, por la que a continuación el duque de Alba ordenó levantar sobre la sinagoga judía esta ermita dedicada a la Cruz. El edificio actual fue construido a principios del

siglo XVIII y es, posiblemente, el monumento más relevante de Las Hurdes desde el punto de vista artístico.

Según Romualdo Martín Santibáñez, se finalizó en 1724. Es un templo de planta de cruz latina (la cruz en la que Cristo murió), cubierta con una bóveda de cañón con lunetos y construida con ladrillo. El crucero (punto donde se cruzan los dos "brazos" de la cruz) se cubre con una cúpula semiesférica rematada con una linterna. En un lateral se levanta un camarín rectangular, decorado con azulejos, donde se conserva, en un relicario, la cruz que supuestamente fue profanada por los judíos.

- **Iglesia de Santa Catalina (Cambroncino, Caminomorisco):**

Esta importante iglesia es el fruto de las reformas emprendidas por el obispo Porras Atienza a finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII. Se construyó entre 1699 y 1703, y su estructura es similar a la de la Basílica de la Cruz Bendita: planta de cruz latina con una sola nave cubierta con bóveda de cañón, una cúpula con linterna cubriendo el crucero y todo construido con lutita (en este caso, sin lucir) y ladrillo. En el exterior llaman la atención las portadas, los únicos elementos del edificio construido con cantería de granito, y especialmente la portada principal, compuesta por un arco de medio punto flanqueado por pilastras que sostienen un friso con la leyenda "El Ilustrísimo obispo Don Juan De Porras obispo de Coria". La portada se remata con un escudo de armas del obispo y la fecha de 1700.

SIERRA DE GATA

- **Castillo de Eljas**

El Castillo de Eljas fue declarado Bien de Interés Cultural en 1976. Se encuentra en un promontorio de la población de Eljas, al oeste de Sierra de Gata. El origen de la fortificación podría proceder de épocas anteriores a la musulmana, dada la importancia de la vía de comunicación que controlaba. Durante la Reconquista aparecen ya referencias a la existencia de una fortificación durante la época en la que Alfonso IX de León reconquista la zona. A comienzos del siglo XIV pasa, por donación real, a la Orden de Alcántara, llegando a ser el castillo sede de una encomienda de la orden a mediados del siguiente siglo, lo que conllevará su ampliación.

En el contexto de las guerras contra Portugal, los portugueses toman la población y castillo en 1641. Ante los intentos de retomarla por el Duque de Alba, los portugueses deciden abandonarla no sin antes dismantelarla principalmente mediante el incendio y destrucción de lienzos de muralla, quedando a salvo las torres de más difícil destrucción y menor efectividad.

- **Iglesia Parroquial Nuestra Señora de los Ángeles (Acebo):**

Fue realizada por los maestros D. Pedro de Ybarra (posteriormente se marchó a trabajar en la catedral de Plasencia) y D. Francisco Hernández. Es un templo imponente, tanto por su arquitectura como por su importante contenido mueble.

- **Conjunto histórico de Gata:**

En 1995 la localidad de Gata fue declarada Bien de Interés Cultural con categoría de Conjunto Histórico. La arquitectura popular de Gata se caracteriza por las casas altas, de dos y tres plantas. En la planta baja encontramos las bodegas y cuadras; en la primera planta, estancias y dormitorios y en la última, la cocina, sin chimenea, la despensa y los desvanes. Los materiales constructivos de la arquitectura serrana de esta zona son el granito, la cal morena y arena de río. El entramado de madera y adobe se emplea en la parte más alta de las viviendas.

- **Conjunto Histórico de Hoyos:**

El 14 de abril de 2023 fue declarada Bien de Interés Cultural con la categoría de Conjunto Histórico, del que destaca la iglesia parroquial del Buen Varón -que ya tiene la consideración de Bien de Interés Cultural-, el convento del Espíritu Santo, la Casa del Deán o la ermita del Cristo.

- **Casa de la Encomienda de Moraleja:**

Una de las funciones de esta y otras Casas de encomienda era la de servir de centro recaudador y depósito de tributos. Como tal edificio donde se acumulaba y guardaba dinero, debía estar bien fortificado y defendido, por lo que no se dejaba de reparar sus muros y mejorar sus defensas.

En la actualidad el edificio está bastante deteriorado, aunque en su parte alta todavía existen algunos aposentos y salones bien conservados, testimonio de la antigua nobleza del inmueble, no en balde en esta Casa se alojó Felipe V cuando en 1704 el monarca visita Moraleja y al numeroso ejército dispuesto al otro lado del río, con ocasión de la Guerra de Sucesión contra Portugal.

- **Conjunto Histórico Robledillo de Gata**

Fue declarado Conjunto Histórico en 1994, y su entramado urbano constituye una de las mejores muestras de arquitectura popular y doméstica que se conservan en la provincia de Cáceres.

- **Conjunto Histórico San Martín de Trevejo**

Aunque el expediente de declaración de Conjunto Histórico permanece incoado, esta villa tiene una destacada arquitectura, con casas con fachadas de muros de piedra, con una planta baja y pisos elevados y calles empedradas, por las que discurre un riachuelo procedente del valle de Jálama. El pueblo cuenta con sorprendentes edificios que datan del siglo XVI, como la Torre - Campanario, situada en la Plaza Mayor, que "conserva en su parte media el escudo de armas de Carlos V, que dio título de 'muy noble y leal' a la Villa"

- **Castillo de Trevejo**

Situado en el pueblo de Trevejo, pedanía de Villamiel, es una fortaleza musulmana cuyo origen se remonta al siglo XII, y que posteriormente sirvió como base para la construcción definitiva por los Templarios. Después pasó a la Orden de Santiago y a la de Alcántara, y fue destruido durante la invasión francesa. La torre del homenaje y parte de su muralla han sido dos de los vestigios de esta fortaleza que han llegado a nuestros días. En sus alrededores se sitúan tumbas antropomórficas de piedra.

ACONTECIMIENTOS DE INTERÉS TURÍSTICO

- **Carnaval Jurdano**

Declarado Fiesta de Interés Turístico de Extremadura en octubre de 2017, es uno de los carnavales más peculiares de los que se celebran en España. Con un fuerte sabor popular, se cree que surgió en la alquería de Cerezal (en el municipio de Nuñomoral) y desde hace unos veinte años se celebra en un lugar distinto de la comarca.

Uno de sus rasgos más curiosos son los personajes o "entruēju", personas que se disfrazan ("encarantõñaus" o "enzamarraus") con diversos elementos animales y humanos, como "Burru Entrueju", el "Morcillu", el "Obispu Jurdanu", el "Machu Lanú", la "Tarara" o la "Tía Rechonchona", acompañados en sus desfiles por las "corrobras" de tamborileros que animan la fiesta con coplas y romances y hacen que todo el mundo participe del evento. El resto de la gente que se disfraza lo hace empleando ropas de pastores y labradores de otros tiempos y todos los asistentes pueden probar dulces típicos de la zona y aguardiente de madroño.

- **La "Enramá"**

Fiesta declarada de Interés Turístico Regional, data de hace unos 150 años. Cada año, por San Bartolomé (día 24 de agosto), las personas solteras del pueblo son "emparejadas" por sorteo,

con el propósito de que de ese emparejamiento pueda surgir alguna relación duradera más adelante.

La víspera de la fiesta, los muchachos asisten al sorteo en el que el "cantaol" saca las papeletas con los nombres al grito de: "con quién digo", y respondiendo: "con quien diré". Los mozos salen el día de San Bartolomé por el pueblo para buscar a sus "novias", que les colocan en la solapa la "enramá", un ramillete de flores y juncos atados con un lazo de seda blanco que da nombre a la fiesta.

Todas las parejas más sus acompañantes y la gente asistente acaban en la plaza del pueblo, donde bailan la "Jota del Arco", en la que las parejas cruzan sus brazos para formar un arco bajo el que van pasando todas ellas hasta dar una vuelta entera a la iglesia del pueblo. La fiesta termina con una verbena a la que acuden todos los vecinos.

- **La Encamisá**

Está declarada de Interés Turístico Regional. Esta fiesta se celebra en Torrejoncillo en torno al día 8 de diciembre, fiesta de la Inmaculada Concepción. Su origen está en las "encamisadas", acciones militares que realizaba un grupo de unos pocos soldados justo antes del amanecer para hacer el mayor daño posible, y que llevaban una camisa blanca para poder identificarse en la oscuridad. No se conoce la acción concreta que inspiró la Encamisá torrejoncillana, aunque hay distintas teorías (la conquista del cercano castillo de Portezuelo, un asedio a Coria en 1465, una acción de la Guerra de Flandes o la batalla de Pavía).

- **Las Carantoñas**

Es fiesta de Interés Turístico Regional. Se celebran los días 20 y 21 de enero en Acehúche y su origen es un misterio. La explicación religiosa las vincula con la fiesta de San Sebastián (20 de enero), mártir cristiano que murió asaeteado, y al que los animales salvajes del bosque donde murió, en vez de devorarlo, lo adoraron. La antropología incide en ritos relacionados con la tradicional economía pastoril de la zona, vinculados al carnaval (muy cercano en fechas), al final del invierno y a la invocación de la fertilidad de las hembras. La fiesta en su forma actual se conoce desde el siglo XIX.

- **Los Sanjuanés**

Está declarada Fiesta de Interés Turístico Regional. Estas fiestas se celebran en Coria a partir del día 23 de junio por la tarde, iniciándose con la procesión de San Juan y la quema del capazo. El toro es el indiscutible protagonista, aunque hay muchas teorías sobre su origen. Lo más probable es que tengan su origen, como casi todas las fiestas de toros que se celebran en España, en rituales ancestrales relacionados con el toro como símbolo de fuerza y fertilidad, y en este caso asociado al solsticio de verano, que fueron cristianizados y adaptados a la

festividad de San Juan (24 de junio). La costumbre de encerrar y correr los toros por las calles de la ciudad, para luego "torearlo" en la plaza y darle muerte, está muy extendida por toda Extremadura, y tiene hoy en día a Coria como su mejor ejemplo.

- **Los Negritos de San Blas**

Es declarada de Fiesta de Interés Turístico Regional. Es una fiesta ancestral que se celebra en Montehermoso en honor de San Blas los días 2 y 3 de febrero. Su origen es completamente desconocido, ya que no hay fuentes escritas que hablen de ella, aunque hay una popular leyenda, asumida como cierta por los montehermoseños, que habla de una familia muy pobre de siete hermanos que por San Blas llegaba a Montehermoso para pedir limosna bailando una danza distinta cada año, para no ser reconocidos. Pasados varios años, pensaron que les iban a reconocer y para evitarlo se tizaron la cara de negro, pero no lo consiguieron, los vecinos del pueblo empezaron a llamarlos "Los Negritos" y les pidieron volver todos los años para ejecutar sus danzas.

MUSEOS Y CENTROS DE INTERPRETACIÓN

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

Museo Etnográfico de Montehermoso: abierto desde el año 2003, el museo etnográfico de Montehermoso muestra la artesanía popular de nuestra localidad y los aperos de labranza, así como antiguas cocinas, camas y ropas. Lo más destacado es la muestra de trajes típicos de Montehermoseña y Montehermoseño, los más conocidos y representativos de Extremadura, así como la vestimenta tradicional de los negritos de San Blas.

Museo Etnográfico Rusticana. Galisteo: En el museo se pueden ver numerosos objetos y piezas donados por familiares o, en otros casos, "cedido por los vecinos", tradicionales y restaurados.

Museo de la Cárcel Real de Coria: Se inauguró en 1999, y en él conviven tres espacios museográficos diferentes que el viajero no puede dejar de visitar. El arqueológico, en la planta baja, cuyas piezas recorren un amplio período de la historia cauriense, desde la Prehistoria hasta la compleja Edad Media. En la segunda planta, el etnográfico, representado por las Fiestas de San Juan, declaradas Fiestas de Interés Turístico en 1976. Y finalmente, actuando como elemento integrador, el espacio que surge del propio edificio, una cárcel de finales del siglo XVII, que estuvo en vigor como calabozo municipal hasta octubre de 1981, fecha tras la cual perdió definitivamente su uso penitenciario.

Museo de la Catedral de Coria: Colección permanente de arte sacro de los siglos XIV al XIX formado por trazas, retablos, esculturas, pinturas, ropas litúrgicas, códices y todo un amplio repertorio de piezas de platería y de Santas Reliquias, entre las que destaca el Sagrado Mantel de la Última Cena, configuran este emblemático Museo Catedralicio.

Otros museos o centros de interpretación del Área Funcional son:

- Centro de Interpretación Vía de la Plata. Galisteo.
- Aula de la Naturaleza Canchos de Ramiro. Cachorrilla.
- Centro de Interpretación del Regadío y la Colonización. Alagón del Río.
- Centro de Interpretación de Los Miliarios. Carcaboso.
- Centro de Interpretación de la Dehesa. Pescueza.
- Centro de Interpretación El Robledal. Aceituna.
- Centro de Interpretación de la miel. Ovejuela.
- Centro de Interpretación del Olivo. Casar de Palomero.
- Centro de Interpretación del Agua y el Medio Ambiente. Cambrón.
- Centro de Interpretación de la Artesanía. La Huetre.
- Centro de Interpretación e Información de Las Hurdes. Riomalo de Arriba.

2.4. Planificación territorial

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

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

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

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

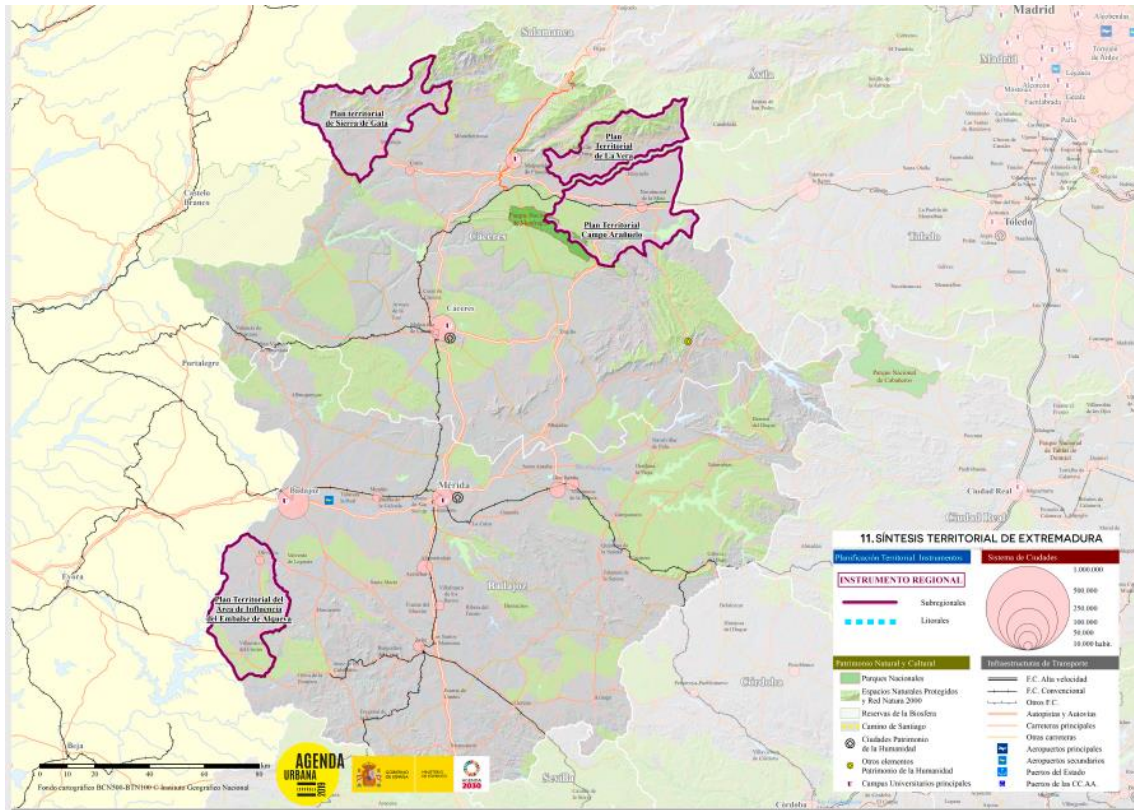
Además, se menciona que la infraestructura verde debe integrar elementos territoriales que soportan el funcionamiento de los ecosistemas, en especial de aquellos con mayor biodiversidad y mejor conservados, compatibles con distintas formas de aprovechamiento humano. También permite preservar los terrenos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

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

A nivel provincial, la Diputación de Cáceres cuenta con diversas estrategias de desarrollo del territorio, en el marco comarcal se desarrolló un Programa Especial de Cooperación para la Inversión en Planes de Acción Territorial denominado Programa DIPUTACIÓN DESARROLLA durante los años 2018 y 2019 para cooperar en el desarrollo económico de las comarcas rurales de la Provincia de Cáceres, con el objetivo de promover el desarrollo sostenible, atendiendo a la focalización acordada y redundando en el trabajo que ya se viene haciendo en estos municipios desde las entidades locales y con el apoyo de las supralocales, el GAL ADISMONTA, TAGUS O San Pedro Los Baldíos, las Mancomunidades Integrales de Sierra de San Pedro, Sierra de Montánchez y Tamuja o Tajo-Salor-Almonte y la acción de la Junta de Extremadura.

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

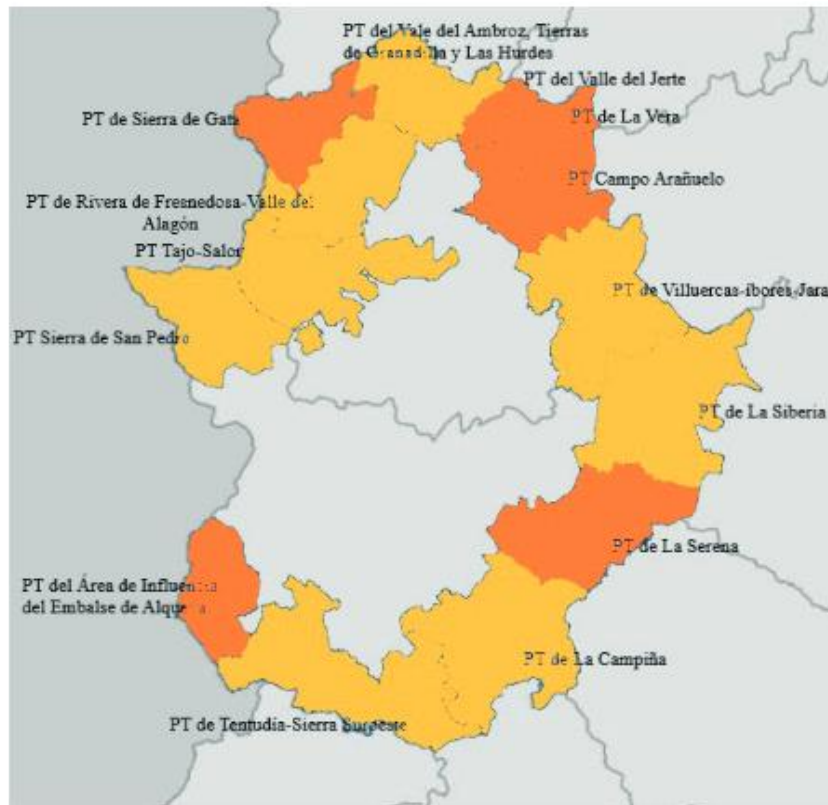
Los Planes territoriales de la provincia de Cáceres tienen como objetivo desarrollar un modelo territorial, adaptándolo a las necesidades y particularidades de cada zona específica, para asegurar una planificación adecuada y equilibrada del territorio. Los Planes Territoriales de Ámbito Subregional (PTAS)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



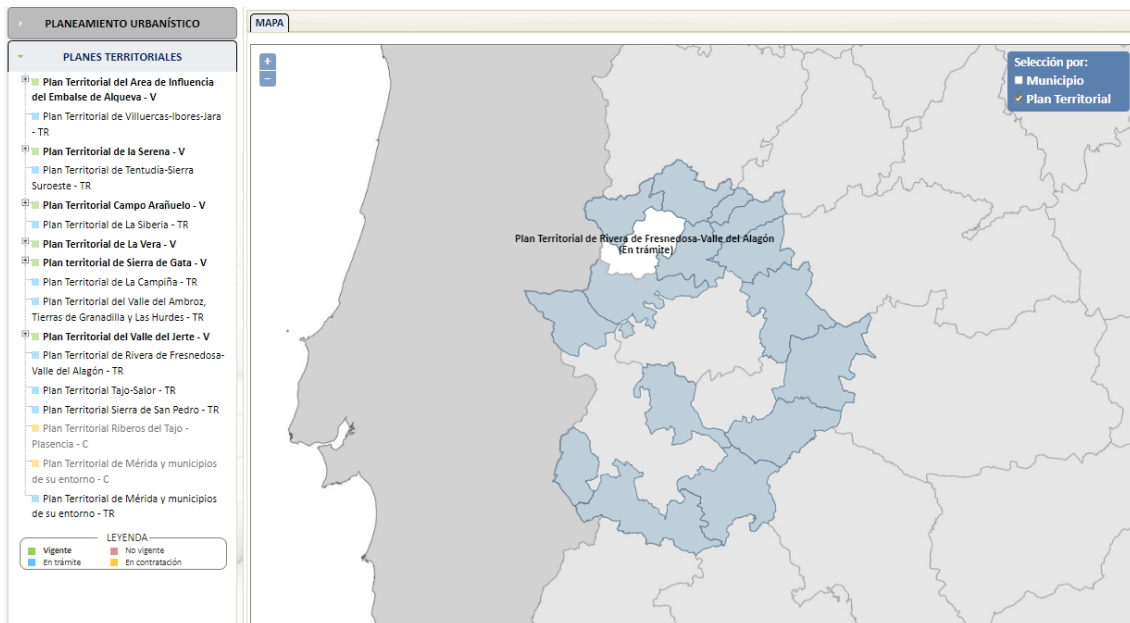
Los planes territoriales subregionales aprobados o en proceso de realización en la provincia de Cáceres son Sierra de San Pedro, Rivera de Fresnedosa-Valle del Alagón, Sierra de Gata, Valle del Ambroz, Tierras de Granadilla y las Hurdes, Valle del Jerte, Valle de la Vera y Campo Arañuelo.

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

Mapa 8. Planes territoriales (PTAS) de Extremadura



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



La Estrategia Urbana de Desarrollo Sostenible e Integrado EUDSI Cáceres, financiada por el Programa Operativo Plurirregional de España 2014-20, dentro del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), cuyo objetivo general fue mejorar el equilibrio urbano rural en el marco del desarrollo urbano, mediante la mejora de la movilidad sostenible, la creación de empleo, incrementar y afianzar el emprendimiento, consolidar las nuevas tecnologías y revalorización los recursos naturales y culturales que caracterizan esta área urbana. El ámbito de actuación de la EDUSI Red de Municipios Sostenibles de Cáceres, está integrado por la ciudad de Cáceres y sus 21 municipios limítrofes conformando un espacio con fuertes vínculos económicos, sanitarios, comerciales, administrativos, culturales, turísticos y de ocio, fruto de un pasado que les conecta, une y complementa ya que conjugan el diálogo urbano rural tanto en la historia como en el presente, dada la dependencia y necesidades de servicios sanitarios, comerciales, administrativos y educativos que la ciudad de Cáceres ejerce sobre el área funcional.

El Plan de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD) de Valle del Alagón, financiado por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Unión Europea Next-Generation EU por importe de 3.000.000 euros para un periodo de ejecución de tres años a partir del 2023. Presenta una serie de elementos turísticos que destacan y diferencian a este territorio del resto de zonas de la provincia de Cáceres. Contiene el recurso del río Alagón como seña de identidad, una ciudad catedralicia de origen romano con un patrimonio histórico de gran interés (Coria), recursos patrimoniales como el Conjunto Histórico de Coria y Galisteo, entre otros, cuatro fiestas de interés turístico nacional o regional, extensas superficies de gran valor ambiental y cultural como las dehesas, regadíos, etcétera, zonas ZEPA de elevadísimo potencial ecoturístico (Canchos de Ramiro) o la presencia de la ganadería de toros bravos más importante del universo taurino en la comarca. Mantiene, además, tradiciones artesanas singulares que le han propiciado la declaración como Área de Interés Artesanal, así como un gran mosaico de cultivos (pimientos, tabaco, maíz, frutales) con un singular patrimonio agroindustrial asociado.

Como productos turísticos se trabaja en el ecoturismo, turismo ornitológico, senderismo, cicloturismo/btt, turismo cultural, turismo religioso y turismo de agua, con actuaciones como creación de miradores paisajísticos, embarcaderos, paseos verdes ecoturísticos en municipios con especial valor natural, una red de senderos y rutas cicloturísticas, una iluminación eficiente y artística del patrimonio, una web destino Valle del Alagón y soportes digitales, centros turísticos para la interpretación del patrimonio o señalización turística.

El Plan de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD) de Sierra de Gata-Hurdes

Plan de Sostenibilidad Turística cuenta con un presupuesto total de 2.500.000 euros para un periodo de ejecución de 3 años, consta de 33 actuaciones agrupadas en 4 ejes principales y está financiado por los Fondos Next Generation en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).

Con las actuaciones propuestas se busca posicionar el destino turístico Sierra de Gata-Las Hurdes como un destino rural de calidad, potenciando su identidad 100% cultural material e inmaterial basada en su historia de misterio y leyendas, sus valores etnográficos, su arquitectura popular y apostando por el ecoturismo en sentido amplio.

Todo ello complementado con la puesta en valor de su tradición agrogastronómica – miel, vino, aceite o cabrito-, y aprovechando su situación geográfica con la vecina Portugal, para que sea un destino referente en el oeste peninsular.

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.