



SOSTENIBILIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS ANDALUCES
LAS CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA
SUSTAINABILITY IN ANDALUSIAN HISTORIC CENTRES
INTERMEDIATE CITIES IN THE CENTRE OF ANDALUSIA
TESIS DOCTORAL | ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE SEVILLA
DOCTORANDA: BLANCA DEL ESPINO HIDALGO
DIRECTORA: MARÍA TERESA PÉREZ CANO

SOSTENIBILIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS ANDALUCES.
LAS CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA

*SUSTAINABILITY IN ANDALUSIAN HISTORIC CENTRES.
INTERMEDIATE CITIES IN THE CENTRE OF ANDALUSIA*

Tesis Doctoral. Doctorado en Arquitectura RD 1393/2007
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla

Doctoranda: Blanca Del Espino Hidalgo
Directora: María Teresa Pérez Cano



UNIVERSIDAD DE SEVILLA

*Sobre el monte pelado,
un calvario.
Agua clara
y olivos centenarios.
Por las callejas
hombres embozados,
y en las torres
veletas girando.
Eternamente
girando.
¡Oh, pueblo perdido,
en la Andalucía del llanto!*

Federico García Lorca

Diseño de cubierta e interiores: la autora

Imagen de portada: Síntesis del paisaje de las ciudades medias andaluzas. Tejido urbano de una ciudad media andaluza tipo, situada sobre una elevación natural del terreno y coronada por un recinto fortificado. Al pie, el olivar sobre la topografía alomada.

Imagen de contraportada: Símbolos identificadores de cada una de las partes del trabajo, en su color correspondiente.

Parte I: el olivar (la aceituna), color verde oliva.

Parte II: el cereal (la espiga), color amarillo dorado.

Parte III: la tierra (el cántaro), color terracota.

Parte IV: el vino (la cata), color verde uva.

Parte V: el cielo (la veleta), color azul plomo.



*A todos los docentes y,
en especial, a los míos*

RESUMEN

Actualmente, los centros históricos juegan dos importantes papeles en nuestras ciudades: por una parte, como fuente de conocimiento sobre el diseño de la “ciudad sostenible” y, por otra, como objeto sobre el que desarrollar estrategias de sostenibilidad. Hemos recibido un complejo y valioso legado: nuestras ciudades, la forma en que fueron pensadas y construidas, y ha llegado el momento de pensar en la manera en que vamos a transmitir las a las siguientes generaciones.

Las ciudades medias son un elemento distintivo del territorio andaluz y actúan como red estructural del sesenta por ciento de su superficie; es más, constituyen, como modelo urbano, un valor del patrimonio andaluz en sí mismas. El estudio de los elementos clave de la sostenibilidad de sus centros históricos lleva a la conclusión de que debemos desarrollar parámetros específicos que nos permitan investigar sobre la ciudad heredada desde un punto de vista sostenible. En sus centros históricos, lo medioambiental se limita a ciertas acciones ecológicas, mientras que los aspectos económico y social adquieren una importancia sustancial para el equilibrio sostenible.

Este trabajo trata de esclarecer las claves y la medida de la sostenibilidad en el tejido histórico de las ciudades medias y, muy especialmente, de las del interior de Andalucía. Lugares construidos no sólo con piedra y ladrillo, sino también mediante el uso de la memoria colectiva de aquellos que viven, ríen, juegan, discuten sobre ellos cada día. Enclaves donde la magnificencia de la historia coexiste con lo ordinario, aquéllos que se encuentran hoy en peligro de perder su pulso cotidiano en manos de la negligencia o la avaricia.

SUMMARY

Nowadays, historic city centres play two important roles in our cities: On the one hand, as a source of knowledge about “sustainable city” design; on the other hand, as a subject to develop sustainability strategies. We have received a complex and valuable legacy: our cities, the way they were designed, built and inhabited, and it has arrived the moment of thinking about the way we are going to leave them to future generations.

Intermediate cities are a distinctive element of the Andalusian territory and they act as a structural net in the sixty percent of its surface; furthermore, they are, as an urban model, an Andalusian heritage value. The study of the key points of historic city centres sustainability comes to the conclusion that we must develop specific parameters in order to permit researching about the inherited city from a sustainable point of view. In their historic city centres, the environmental issue is limited to a few ecological actions, whereas the economical and social aspects have a special significance to sustainable harmony.

This work aims to clarify the keys and the measure of sustainability in the historic fabric of intermediate cities and, very closely, of those in the inner Andalusia. Places built not just with stone and brick, but also with the use and the collective memory of those who live, laugh, play, discuss about them everyday. Enclaves where the magnificent of the history coexists with the ordinary, those that now are in danger of losing their daily pulse, due to the neglect or the avarice.

BREVE ACLARACIÓN SOBRE LOS CONTENIDOS

Previamente a la consideración del índice desglosado del trabajo, en el que se incluyen todos los epígrafes en él numerados, y al desarrollo propiamente dicho del mismo, se procede a ofrecer una explicación breve de en qué consisten las distintas partes que lo componen.

PRESENTACIÓN

La introducción al trabajo es un comentario sobre los motivos que han llevado a la elección del proyecto doctoral y los principales hitos en su desarrollo, incluidas aquellas personas e instituciones que han hecho posible, desde su concepción inicial hasta los detalles más concretos, su materialización.

PARTE I. UN PUNTO DE PARTIDA PARA EL ESTUDIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA

La primera parte incluye toda la información relativa a la puesta en marcha de la investigación: las definiciones previas para un correcto encuadre del trabajo; los objetivos generales planteados, que se concretan en objetivos específicos; los antecedentes, entendidos desde el amplio concepto que abarca la relación entre el patrimonio urbano y la sostenibilidad; la definición y defensa del caso de estudio como una oportunidad para la profundización en un ámbito territorial valioso; y la metodología empleada a lo largo de las distintas partes que nace, de forma casi directa, de los objetivos específicos previamente determinados.



PARTE II. DEL TEJIDO HISTÓRICO AL PAISAJE. CONTEXTOS TERRITORIALES Y FENOMENOLÓGICOS DE LOS CENTROS HISTÓRICOS DE ESTUDIO

Se trata aquí de encuadrar el marco territorial, físico y paisajístico de la investigación, entendiendo que no es posible analizar un fragmento concreto del patrimonio urbano –en este caso, los centros históricos- sin atender a su contexto más amplio y a las bases geográficas, históricas, productivas e identitarias que condicionaron la aparición y pervivencia de sus valores patrimoniales. Para ello, se realizan diferentes aproximaciones: desde el punto de vista de lo geográfico, lo social, las infraestructuras, los sistemas productivos, el paisaje y el patrimonio. Se incluye, además, un estudio planimétrico mediante tecnología SIG en el que se superponen aspectos aparentemente distantes para la extracción de las claves del territorio de estudio.

PARTE III. PATRIMONIO Y SOSTENIBILIDAD EN LOS CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS.

El núcleo central del documento supone el estudio de las claves de la sostenibilidad del patrimonio urbano y, más concretamente, de los centros históricos de las ciudades medias andaluzas de interior. En este sentido, se aborda la importancia de la sociedad en el buen estado de los centros históricos, de sus condiciones urbanas, del tratamiento de su patrimonio y de las iniciativas a favor de la sostenibilidad que, a nivel europeo, nacional, andaluz o local empiezan a tener cierta influencia sobre el equilibrio de dichas ciudades. A continuación se establece una reflexión en tres partes sobre aspectos especialmente sensibles de la sostenibilidad local y territorial de los casos de

estudio para, finalmente, establecer una definición desde distintas perspectivas de cada una de las ciudades seleccionadas: Alcalá la Real, Antequera, Écija, Estepa, Loja, Lucena y Osuna.

PARTE IV. UN MODELO DE EVALUACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS

La cuarta parte se centra en el aparato instrumental del trabajo, que consiste en el estudio, la propuesta y la aplicación de un sistema de indicadores específicos para medir la sostenibilidad en centros históricos de ciudades medias. Por ello, se comienza por acometer una búsqueda de sistemas de indicadores asimilables, por su temática o su ámbito de aplicación, al caso propio de estudio para, a continuación, desarrollar un sistema propio basado en sesenta y cuatro indicadores que se distribuyen en seis categorías, la definición de cada uno de ellos, de su importancia, su forma de medición y sus posibles repercusiones y por último se aplica el sistema completo a cada uno de los siete casos seleccionados, con la consecuente extracción de claves de sostenibilidad, comparaciones, conclusiones y propuestas al respecto.

PARTE V. REALIDADES PARALELAS: LAS CIUDADES MEDIAS DEL SUR DE PORTUGAL COMO TERRITORIALIDAD COMPARADA

La última parte del documento consiste en establecer, una vez concretados los fundamentos de la sostenibilidad en el patrimonio urbano de estudio, un estudio comparado con una realidad territorial que, en el caso del sur de Portugal, contiene una red de ciudades medias cuyas características históricas, patrimoniales, geográficas y demográficas presenta un interés especial

para el estudio. Para acometer esta tarea se comienza por hacer un estudio del sistema urbano portugués con especial atención sobre sus ciudades medias, a continuación se estudia el patrimonio de las dos regiones lusas meridionales –Alentejo y Algarve y, para concluir, se seleccionan seis ciudades medias del sur de Portugal –cuatro alentejanas y dos algarvias- que suponen la plasmación de seis paradigmas en el tratamiento y la sostenibilidad del patrimonio urbano en ciudades de este nivel y que, por el estado del desarrollo de las cuestiones territoriales, urbanas y patrimoniales en el país vecino, sirven como metafórico tubo de ensayo para analizar las potencialidades de un futuro más equilibrado de las ciudades medias andaluzas.

CONCLUSIONES

Previamente al establecimiento de la bibliografía, el trabajo finaliza con el establecimiento de conclusiones en los distintos ámbitos considerados: el objeto de estudio, la metodología empleada, el territorio analizado, la sostenibilidad de los centros históricos seleccionados y las posibles vías de consecución de un futuro más equilibrado para los mismos. Para terminar, dichas conclusiones se resumen en una breve síntesis que facilita una lectura rápida de los principales resultados extraídos del trabajo, acompañada de una consideración sobre las líneas que, en investigaciones propias o ajenas, serían susceptibles o merecedoras de mayor profundidad.

BRIEF CLARIFICATION ABOUT THE CONTENTS

Before taking into consideration the broken down index, where all the numbered synopses are included, or even before proceeding to the development of the proper index, we will offer a brief explanation on the different parts that lie in it.

INTRODUCTION

The introduction to this work is a remark on the reasons that led to the election of the PhD project and the main milestones in its development, including all the people and institutions that made its materialization possible from the initial conception to the more concrete details.

PART I. A STARTING POINT TO THE STUDY OF SUSTAINABILITY IN HISTORIC CENTRES OF INTERMEDIATE CITIES IN THE CENTRE OF ANDALUSIA

The first part includes all the information relative to the investigation setting up: The previous definitions to a correct selection of the work; the general set out aims, which are settled on specific aims; the backgrounds, which are understood from the wide concept that covers the relation between the urban heritage and the sustainability; the definition and defence of the case study as an opportunity to go in depth in a valuable territorial area; and the methodology used throughout the different parts, which is born almost directly from the previously determined specific aims.



PART II. FROM THE HISTORIC FABRIC TO THE LANDSCAPE. TERRITORIAL AND PHENOMENOLOGICAL CONTEXTS OF THE STUDIED HISTORIC CENTRES

The aim is to define the territorial, physical, and landscape frame of the investigation, taking into account that it is not possible to analyze a concrete fragment of the urban heritage –in this case the historic centres- without considering its wider context and the geographical, historic, productive, and identificatory basis which conditioned the appearance and survival of its heritage values. To do so, different approaches have been taken: From the geographical, social, the infrastructures, the productive systems, the landscape, and the heritage point of view. Likewise, it is included a planimetric study through GIS technology, in which some aspects are superimposed, even though they are apparently distant to the extraction of the territory keys of the study.

PART III. HERITAGE AND SUSTAINABILITY IN THE HISTORIC CENTRES OF MEDIUM-SIZED ANDALUSIAN CITIES

The core of the document means the study of the sustainability keys of the urban heritage and, more precisely, of the historic centres of the Andalusian medium-sized interior cities. In this respect, we deal with the importance of the society in the good condition of the historic centres, their urban conditions, the treatment of their heritage, and the initiatives in favour of the sustainability which, in an European, national, Andalusian, or local level start having a certain influence on the equilibrium of the already stated cities. Right after, we establish a three-part reflection about some especially sensitive aspects of the local and territorial sustainability of the study cases, to finally provide a definition from the different perspectives of each one of the selected cities: Alcalá la Real, Antequera, Écija, Estepa, Loja, Lucena y Osuna.

PART IV. AN EVALUATION MODEL TO THE SUSTAINABILITY IN HISTORIC CENTRES OF INTERMEDIATE CITIES

The fourth part focuses on the instrumental work apparatus, which consists of the study, the proposition, and the application of a specific indicators' system to measure the sustainability in historic centres of intermediate cities. Thus, we start by undertaking a research of some indicators' systems which would be comprehensible, either by their theme or their application field, to the stated case study to, right after, develop an own system based on sixty four indicators distributed in six categories, their definition, their importance, their measurement, and their possible repercussions. Finally, we apply the complete system to each one of the seven selected cases with the consequent extraction of sustainability keys, comparisons, conclusions, and proposals.

PART V. PARALLEL REALITIES: INTERMEDIATE CITIES FROM THE SOUTH OF PORTUGAL AS COMPARED TERRITORIALITY

The last part of the document lies in establishing, once specified the foundations of the sustainability in the studied urban heritage, a study compared with a territorial reality which, in the case of the South of Portugal, has a network of intermediate cities whose historic, heritage, geographical, and demographical characteristics present a special interest for the study. To undertake this job we start by carrying out a study of the Portuguese urban system, paying special attention to its intermediate cities; then, we study the heritage of the two southern Portuguese regions –Alentejo and Algarve- and, to conclude, we select six intermediate cities from the South of

Portugal –four from the Alentejo region and two from the Algarve region- which means the visualization of six paradigms in the treatment and sustainability of the urban heritage in cities of this level which, due to the development of the territorial, urban, and heritage matters in the neighbouring country, serve as a metaphorical test tube to analyze the potentialities of a more balanced future of the Andalusian intermediate cities.

CONCLUSIONS

Before stating the bibliography, this work ends by establishing the conclusions in the different fields considered: The object of study, the used methodology, the analyzed territory, the chosen historic centres sustainability, and the possible realisations of a more balanced future for themselves. Finally, these conclusions are summarized in a brief synthesis which provides a quick reading of the main results deduced from the work, accompanied by a consideration about the lines that, either in own investigations or someone else's, would be liable or worthy a deeper attention.

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN, ÍNDICES Y PRESENTACIÓN, p. 5

PARTE I. UN PUNTO DE PARTIDA PARA EL ESTUDIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA, p. 37

1. Conceptos clave para un encuadre de la investigación, p. 39
2. Las ciudades medias del centro de Andalucía como objeto de estudio, p. 55
3. Antecedentes, p. 73
4. Objetivos de la investigación, p. 105
5. Metodología de trabajo. De la comprensión de las claves a la aplicación instrumental, p. 107

PARTE II. DEL TEJIDO HISTÓRICO AL PAISAJE. CONTEXTOS TERRITORIALES Y FENOMENOLÓGICOS DE LOS CENTROS HISTÓRICOS DE ESTUDIO, p. 121

6. El contexto geográfico, p. 123
 7. El contexto social, p. 141
 8. El contexto infraestructural, p. 155
 9. El contexto productivo, p. 167
 10. El contexto paisajístico, p. 205
 11. El contexto patrimonial, p. 225
- ESTUDIO DE CARTOGRAFÍAS A ESCALA TERRITORIAL, p. 243

PARTE III. PATRIMONIO Y SOSTENIBILIDAD EN LOS CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS, p. 257

12. Claves para el estudio de la sostenibilidad en el patrimonio histórico urbano, p. 263
13. Tres reflexiones sobre oportunidades de sostenibilidad en las ciudades medias del centro de Andalucía, p. 289
14. Identidad, patrimonio y caracterización de una muestra de ciudades medias andaluzas para su estudio, p. 313

PARTE IV. UN MODELO DE EVALUACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS, p. 461

15. Comprender, sintetizar, medir. Los indicadores como método científico para el estudio del patrimonio urbano, p. 465

16. El método de análisis: un sistema de indicadores integrado para una realidad compleja, p. 511

17. Aplicación de un sistema de indicadores específico en siete ciudades medias andaluzas, p. 585

PARTE V. REALIDADES PARALELAS: LAS CIUDADES MEDIAS DEL SUR DE PORTUGAL COMO TERRITORIALIDAD COMPARADA, p. 857

18. Las ciudades medias en el sistema territorial portugués, p. 861

19. El patrimonio urbano en las ciudades medias portuguesas, p. 901

20. Cuatro ciudades alentejanas y dos algarvias para seis paradigmas del patrimonio, p. 955

CONCLUSIONES, p. 1041

CONCLUSIONS, p. 1063

BIBLIOGRAFÍA, p. 1087

ÍNDICE DE FIGURAS, p. 1107

ÍNDICE DESGLOSADO

RESUMEN, ÍNDICES Y PRESENTACIÓN, p. 5

Resumen, p. 5

Summary, p. 7

Breve aclaración sobre los contenidos, p. 9

Brief clarification about the contents, p. 13

Índice general, p. 17

Índice desglosado, p. 19

Presentación, p. 25

Introduction, p. 31

PARTE I. UN PUNTO DE PARTIDA PARA EL ESTUDIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA, p. 37

1. Conceptos clave para un encuadre de la investigación, p. 39

2. Las ciudades medias del centro de Andalucía como objeto de estudio, p. 55

2.1. El concepto de ciudades medias y la problemática de su definición, p. 56

2.2. La categoría de Ciudades Medias en la normativa territorial andaluza, p.62

2.3. Caracterización y relevancia de las ciudades medias del centro de Andalucía, p. 66

2.4. En el punto de inflexión: un momento crítico, p. 70

3. Antecedentes, p. 73

3.1. Comprendiendo la problemática: breve resumen de las principales corrientes en la investigación, p. 73

3.1.1. Origen y desarrollo del concepto de sostenibilidad: un problema de definición y credibilidad, p. 74

3.1.2. Patrimonio urbano y mecanismos de protección y tutela, p. 76

3.1.3. La problemática de los centros históricos andaluces en los estudios sobre ciudad. El Paisaje Histórico Urbano, p. 83

3.1.4. El diseño sostenible aplicado al patrimonio y la rehabilitación. Tecnología versus tradición, p. 89

- 3.1.5. La sostenibilidad de los centros históricos andaluces desde sus usuarios:
ciudadanía y turismo, p. 92
- 3.2. Estado de la cuestión, p. 94
- 3.3. Condiciones administrativas y normativa territorial y su influencia sobre el estudio y su objeto, p. 96
- 3.4. Primeras conclusiones a los antecedentes y el estado de la cuestión de la sostenibilidad en centros históricos de ciudades medias a nivel urbano, patrimonial, paisajístico y territorial, p. 102
- 4. Objetivos de la investigación, p. 105
- 5. Metodología de trabajo. De la comprensión de las claves a la aplicación instrumental, p. 107

PARTE II. DEL TEJIDO HISTÓRICO AL PAISAJE. CONTEXTOS TERRITORIALES Y FENOMENOLÓGICOS DE LOS CENTROS HISTÓRICOS DE ESTUDIO, p. 121

- 6. El contexto geográfico, p. 123
 - 6.1. Orografía, p. 124
 - 6.2. Hidrografía, p. 127
 - 6.3. Litología, p. 131
 - 6.4. Clima, p. 134
 - 6.5. Unidades ecológicas, p. 137
- 7. El contexto social, p. 141
 - 7.1. Aspectos demográficos, p. 144
 - 7.2. Aspectos socioeconómicos, p. 148
 - 7.3. Aspectos socioculturales, p. 151
- 8. El contexto infraestructural, p. 155
 - 8.1. El ferrocarril, p. 157
 - 8.2. Autovías y carreteras, p. 161
- 9. El contexto productivo, p. 167
 - 9.1. La etapa agraria, p. 168
 - 9.2. La etapa industrial, p. 175
 - 9.3. El auge de los servicios, p. 183
 - 9.4. El crecimiento inmobiliario, p. 192

- 10. El contexto paisajístico, p. 205
 - 10.1. Demarcaciones paisajísticas: campiña, vega, sierra, p. 207
 - 10.2. Vegetación, p. 216
 - 10.3. Paisajes protegidos, p. 220
 - 10.4. Red de senderos y vías, p. 223
- 11. El contexto patrimonial, p. 225
 - 11.1. Conjuntos Históricos, p. 227
 - 11.2. Patrimonio disperso, p. 233
 - 11.3. Patrimonio etnológicos, p. 235
 - 11.4. Patrimonio industrial, p. 238
- ESTUDIO DE CARTOGRAFÍAS A ESCALA TERRITORIAL, p. 243

- PARTE III. PATRIMONIO Y SOSTENIBILIDAD EN LOS CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS, p. 257
- 12. Claves para el estudio de la sostenibilidad en el patrimonio histórico urbano, p. 263
 - 12.1. El contexto socioeconómico. La ciudad como marco de intercambios, p. 267
 - 12.2. Las condiciones urbanas. La ciudad son sus espacios, p. 272
 - 12.3. Los elementos patrimoniales y su tratamiento. El Patrimonio como generador de desarrollo, p. 278
 - 12.4. Las iniciativas sostenibles. Intenciones, proyectos, realidades, p. 283
- 13. Tres reflexiones sobre oportunidades de sostenibilidad en las ciudades medias del centro de Andalucía, p. 289
 - 13.1. Crónica de un proceso de obsolescencia, p. 292
 - 13.2. Paisajes cotidianos y paisajes de transición entre los centros históricos y las grandes unidades paisajísticas, p. 297
 - 13.3. Posibles escenarios futuros para las ciudades medias del centro de Andalucía, p. 306
- 14. Identidad, patrimonio y caracterización de una muestra de ciudades medias andaluzas para su estudio, p. 313
 - 14.1. Criterios para la selección de una muestra de análisis, p. 314
 - 14.2. Unidades de paisaje, caracterización urbana e identidad patrimonial en el centro de Andalucía, p. 316

14.3. Ciudades medias para el estudio de su entorno paisajístico y su caracterización: Alcalá la Real, Antequera, Écija, Estepa, Loja, Lucena y Osuna, p. 323

14.3.1. Alcalá la Real, p. 326

14.3.2. Antequera, p. 343

14.3.3. Écija, p. 363

14.3.4. Estepa, p. 383

14.3.5. Loja, p. 402

14.3.6. Lucena, p. 423

14.3.7. Osuna, p. 444

PARTE IV. UN MODELO DE EVALUACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS, p. 461

15. Comprender, sintetizar, medir. Los indicadores como método científico para el estudio del patrimonio urbano, p. 465

15.1. Las bases estadísticas y metodológicas, p. 467

15.1.1. Los modelos de indicadores en el sistema europeo, p. 473

15.1.2. La evolución de los indicadores en el contexto español, p. 476

15.1.3. Las propuestas para Andalucía, p. 478

15.2. Indicadores para el patrimonio en un modelo de sostenibilidad clásico: un problema de paradigma, p. 483

15.2.1. El modelo social/ambiental y su evolución en los indicadores urbanos, p. 484

15.2.2. Referencias metodológicas para un modelo de sostenibilidad que incorpore a la cultura como factor decisivo, p. 501

15.3. Criterios para la selección de indicadores para la evaluación de la sostenibilidad en los centros históricos de las Ciudades Medias de Andalucía, p. 505

16. El método de análisis: un sistema de indicadores integrado para una realidad compleja, p. 511

17. Aplicación de un sistema de indicadores específico en siete ciudades medias andaluzas, p. 585

17.1. Proceso de aplicación, p. 586

17.2. Conclusiones de la aplicación de un sistema de indicadores específico a siete casos de estudio, p. 839

PARTE V. REALIDADES PARALELAS: LAS CIUDADES MEDIAS DEL SUR DE PORTUGAL COMO TERRITORIALIDAD COMPARADA, p. 857

18. Las ciudades medias en el sistema territorial portugués, p. 861
 - 18.1. Distritos, concelhos, freguesías: Cidades. De la dispersión al equilibrio en un modelo urbano-territorial propio, p. 861
 - 18.2. El Sistema Urbano Nacional y su concepción del territorio, p. 882
 - 18.3. Las ciudades medias del Alentejo y el Algarve como casos singulares, p. 886
19. El patrimonio urbano en las ciudades medias portuguesas, p. 901
 - 19.1. Legislación y tradición. El tratamiento del patrimonio urbano en Portugal, p. 901
 - 19.2. Caracterización patrimonial de las ciudades medias alentejanas, p. 912
 - 19.2.1. Patrimonio de escala territorial, p. 912
 - 19.2.2. Itinerarios patrimoniales destacados, p. 918
 - 19.2.3. El patrimonio defensivo como leitmotiv, p. 920
 - 19.2.4. El patrimonio religioso, p. 926
 - 19.2.5. Patrimonio civil: forma y color como elementos identitarios del caserío vernáculo, p. 927
 - 19.2.6. El patrimonio industrial y sus posibilidades futuras, p. 931
 - 19.3. Caracterización patrimonial de las ciudades medias algarvias, p. 933
 - 19.3.1. Patrimonio de escala territorial, p. 934
 - 19.3.2. Itinerarios patrimoniales destacados, p. 941
 - 19.3.3. El patrimonio defensivo como leitmotiv, p. 942
 - 19.3.4. El patrimonio religioso, p. 947
 - 19.3.5. Patrimonio civil: forma y color como elementos identitarios del caserío vernáculo, p. 949
 - 19.3.6. El mar, la tierra y el patrimonio industrial, p. 953
20. Cuatro ciudades alentejanas y dos algarvias para seis paradigmas del patrimonio, p. 955
 - 20.1. Évora: la joya embalsamada, p. 957
 - 20.2. Beja: una nube de progreso en suspensión, p. 972
 - 20.3. Sines: una burbuja de inmunidad al desarrollismo, p. 985
 - 20.4. Elvas: el patrimonio defensivo que defendió al patrimonio, p. 1000
 - 20.5. Faro: una gema engarzada en hormigón o el milagro de la Ria Formosa, p. 1013

20.6. Lagos: la difícil defensa del patrimonio en un enclave estratégico para el turismo, p.1025

20.7. Reflexiones hacia la sostenibilidad de los centros históricos de algunas ciudades medias del sur de Portugal, p. 1038

CONCLUSIONES, p. 1041

Sobre el objeto de estudio, p. 1043

Sobre la metodología empleada, p. 1045

Sobre el análisis del territorio estudiado, p. 1048

Sobre los centros históricos de ciudades medias andaluzas y su sostenibilidad, p. 1051

Sobre el futuro sostenible del patrimonio urbano de las ciudades medias estudiadas, p. 1053

Consideraciones para futuras investigaciones, p. 1059

Síntesis final, p. 1061

CONCLUSIONS, p. 1063

About the case under consideration, p. 1063

About the methodology used, p. 1065

About the analysis of the studied territory, p. 1068

About the historic centres in intermediate Andalusian cities and their sustainability, p. 1071

About the sustainable future of the urban heritage in the studied intermediate cities, p. 1073

Considerations for future researches, p. 1078

Final summary, p. 1080

BIBLIOGRAFÍA, p. 1087

ÍNDICE DE FIGURAS, p. 1107

PRESENTACIÓN

Puede considerarse un tópico el hecho de que, en sus primeras aproximaciones al mundo académico, el joven investigador sobre patrimonio tiende a escoger realidades que conoce bien y que, en la mayoría de los casos, pertenecen a su entorno más personal o tienen una ligación muy estrecha con sus vivencias. Esta condición se convierte, por lo general, en un arma de doble filo: de un lado, el conocimiento personal del objeto de estudio aporta, de entrada, conocimientos aprehendidos en el crecimiento vital que difícilmente pueden equipararse a los obtenidos mediante los métodos tradicionales de investigación. Del otro, una excesiva implicación corre el riesgo de conducir a un análisis sesgado, en el que el peso de lo subjetivo supere la resistencia de lo objetivo y contamine el método limpio y aséptico que se espera de un trabajo científico. Una tercera sombra de sospecha aparece cuando un doctorando o estudiante de máster decide trabajar sobre su entorno más cotidiano: la posibilidad de que el documento adquiera cierto matiz chovinista o provinciano; la paradoja de que, en el momento de dar el salto hacia los nuevos horizontes que abre el inicio de la carrera investigadora, se decida abrir la primera ventana hacia el patio interior y no hacia el exótico paisaje que se atisba, prometedor, allá afuera.

No obstante, una última consideración debe añadirse a la lista anterior: la inversión temporal y personal necesaria para la elaboración de una tesis doctoral requiere, de forma innegable, de estímulos que trasciendan el mero interés académico e impliquen una apuesta personal por el trabajo a desarrollar. Muy especialmente en el caso de una investigación sobre patrimonio, habida cuenta de que el proceso patrimonial requiere, para su propia existencia, de vínculos personales y afectivos para el establecimiento de valores, la identidad se convierte en una herramienta más de trabajo. En este sentido, debo comenzar agradeciendo a mis padres la adquisición de una conciencia patrimonial mucho antes de iniciar mis estudios en el ámbito de la arquitectura, el

*Quienes quieran lo mejor para su patria,
conózcanla antes a fondo; porque es el
conocimiento quien engendra el amor y el
amor quien multiplica y perfila aquel
conocimiento.*

Antonio Gala



urbanismo o el patrimonio. Docentes de profesión y de vocación, me enseñaron a conocer, valorar e interpretar el lugar en el que nací sin excesos de orgullo, con sincero aprecio, raíces profundas y una mirada siempre crítica y abierta. Me transmitieron, además, los valores fundamentales que han permitido que me encuentre en este punto y usted esté leyendo estas palabras: el esfuerzo, la humildad y la superación. Quisiera agradecer, además, su eterna confianza en mis decisiones y mis aptitudes y su ayuda en todo cuanto está en sus manos.

Podría ser, por tanto, que en algún momento de la lectura de este texto se advierta cierta inclinación o una porción excesiva de subjetividad hacia la ciudad de Lucena y su patrimonio. Se adelantan las disculpas y se pone de manifiesto la intención de homogeneidad que se ha pretendido dar al caso de las ciudades medias del centro de Andalucía. El propio descubrimiento del concepto de ciudad media y el entendimiento del territorio interior andaluz como un todo estructurado por esta categoría de asentamientos urbanos ha supuesto, probablemente, el principal cambio personal de paradigma adquirido durante el proceso de concepción y redacción del documento. Mi conciencia sobre este aspecto era absolutamente nula hasta que, un día, recaí en que el instrumento estructurante del territorio andaluz –el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía– englobaba a mi propia ciudad dentro de una amplia red que suponía la articulación de la mayor parte del mismo y que Lucena formaba, además, parte del reducido número de ciudades que se establecían como Ciudad Media de Interior de Nivel 1 junto con Antequera, Écija, Utrera y Linares. Este hecho –adquirir conciencia repentina de que se pertenece a un nuevo *todo* intermedio, una componente de parentesco territorial hasta el momento desconocida– llamó mi atención y me incitó a profundizar sobre el tema hasta el punto de convertirse en el objeto de estudio como punto de partida en mi proyecto doctoral. Me ha permitido, además, entrar en contacto y adquirir un profundo interés por disciplinas que, en un primer momento, quedaban muy distantes de mis intereses académicos, como lo son la geografía, la ordenación del territorio o la

sostenibilidad, todas ellas pilares fundamentales de una investigación que presumía haberse limitado a consideraciones sobre el patrimonio urbano desde un punto de vista estricto.

Debo parar en este punto a poner de manifiesto y agradecer la labor de la directora de este trabajo, María Teresa Pérez Cano, y no solamente por las tareas que se esperan de un director de tesis -el tiempo prestado, los consejos, las correcciones, las advertencias, la sinceridad, poner su experiencia a mi disposición- y que en ningún caso se ven compensadas por el reconocimiento que oficialmente se otorga a los que se empeñan en esta labor sino, más aún, por depositar su confianza en mí desde aquel día hace casi cuatro años en que, sin haberme conocido como alumna, acudí a su despacho a contarle que quería trabajar en patrimonio urbano y solicitar una beca predoctoral. Durante este tiempo a su lado he aprendido mucho sobre metodología, patrimonio, urbanismo y un sinfín de líneas científicas asociadas pero, ante todo, me ha transmitido su ilusión por la investigación, su fuerte apuesta por la transferencia del conocimiento y su creencia en la honestidad, la justicia, la colaboración y el trabajo bien hecho como bases para el desarrollo personal y académico.

Es probablemente su sentido de la cooperación y de anteponer siempre los intereses colectivos a los individuales lo que más ayudado a mi integración como benjamina en la gran familia de investigadores que ella lidera. Así, debo agradecer a todos los componentes del grupo de investigación HUM700 "Patrimonio y Desarrollo Urbano Territorial en Andalucía" su cariñosa acogida y su ayuda en cuantos pequeños detalles o destacables colaboraciones han sido precisas en mi etapa predoctoral: a los que aparecen en listados institucionales y a los que, por méritos propios, tienen en él un hueco que va más allá de las exigencias burocráticas.

Quisiera reconocer especialmente la labor de tres de sus miembros que, sin lugar a dudas, han tenido una influencia directa en la elaboración de esta Tesis y han amueblado una mente que poco





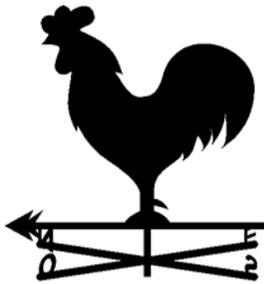
conocía de aquello que, temerariamente, creyó que podía investigar. A Eduardo Mosquera Adell, como coordinador del Máster en Arquitectura y Patrimonio Histórico –titulación que me inició en la investigación patrimonial y que me dio acceso a los estudios de Doctorado-, que ha sido uno de los grandes responsables de que adquiriera una conciencia patrimonial holística, responsable, crítica y sensible, y ha estado pendiente de mi formación y mi curriculum en todo momento adoptando, a menudo, labores de mentor, tutor y orientador que oficialmente podían no corresponderle pero que hablan de su responsabilidad como experto de un alto nivel académico y de su calidad humana que se traduce en una desinteresada labor como profesor y patrimonialista dentro y fuera del grupo de investigación. A Lourdes Royo Naranjo, como codirectora de mi Trabajo Fin de Máster en Arquitectura y Patrimonio Histórico y como una de las personas que más directamente han ayudado a mi formación como investigadora: gracias por sus primeras directrices a la hora de solicitar ayudas predoctorales, por su cuidada revisión de mis primeros documentos escritos, por su rigor, sus cuidados y consejos, que años después siguen sonando en mi cabeza cuando me enfrento a la redacción de cualquier texto académico. A Domingo Sánchez Fuentes, como coordinador del Máster en Ciudad y Arquitectura Sostenibles, que una vez cursado dentro de mi proyecto doctoral me abrió una puerta franca, realista y equilibrada al complejo concepto de lo sostenible, revelando lo apresurado que fue tratar de hablar de sostenibilidad en mi primera etapa de investigación sobre patrimonio y que, también como codirector de mi Trabajo Fin de Máster en Ciudad y Arquitectura Sostenibles, me ha transmitido la serena conciencia de la equidad como garante de un mundo mejor para todos.

Así pues, durante este camino cursé dos programas oficiales de posgrado e innumerables eventos formativos, y fui haciendo acopio de personas que han formado y forman parte hoy de mi trayectoria como investigadora y de mi entorno personal más cercano. Antes incluso de comenzar la andadura conocí a Javi –que algún día, estoy segura, escribirá su tesis -, al que quiero agradecer

su cercanía, ilusión y apoyo en todo este tiempo. Del Máster en Arquitectura y Patrimonio Histórico quisiera reconocer a Ana, por el ánimo incondicional y a Alicia, por compartir hombro con hombro cada uno de los momentos, las inquietudes y las satisfacciones desde la primera semana de curso hasta los últimos retoques en la edición de este documento. En el Máster en Ciudad y Arquitectura Sostenibles conocí a Paco, que se ha convertido en mi inseparable compañero tanto en la vida como en el mundo de la investigación. Ha depositado en mí toda su experiencia académica y su implicación personal, gracias a él he me he adentrado en ámbitos que nunca imaginé tocar –como la geografía, la historia o la construcción filosófica del paisaje-, y con su ayuda he pasado los momentos de indecisión, la carga laboral e intelectual, las continuas revisiones de mi trabajo y la apertura de nuevos e inspiradores proyectos.

Si la primera ventana abierta fue hacia el interior de mi identidad patrimonial, ha sido preciso abrir, durante la construcción de este proyecto, numerosas puertas hacia afuera. La propia consideración de un nivel de análisis territorial –las ciudades medias andaluzas-, el desarrollo de una metodología que desconocía –los indicadores- y la búsqueda de realidades alternativas que permitiesen un nivel de análisis más contrastado y profundo –las ciudades medias de Alentejo y Algarve, en Portugal- han llevado a la necesidad de ser aconsejada y orientada por muchas personas que me han prestado su desinteresada ayuda: José Aguiar desde la Universidade Técnica de Lisboa y Catarina Marado desde la Universidade do Algarve fueron mis orientadores en el estudio del sistema urbano y patrimonial portugués y me ofrecieron, además de su hospitalidad y cercanía, conocimientos fundamentales sobre los criterios y procedimientos del proceso patrimonialista del país vecino. Manuel Lara y Rafael Merinero sobre las ciudades medias del centro de Andalucía; Francisco Ortega sobre los sistemas de indicadores; Cristina Cavaco sobre la ordenación del territorio en Portugal; Elsa Caeiro sobre el patrimonio de Alentejo y, más concretamente, el de Évora; Walter Rossa y Sara Ventura sobre el patrimonio urbano y su protección en Sines; Pedro Barros sobre la implicación





social en el patrimonio de Beja; Margarida Valla sobre el centro histórico de Elvas y su candidatura como Patrimonio Mundial; Teresa Valente sobre la protección de patrimonio en Algarve y, con la ayuda de Patricia Malobbia, en Faro; Elena Morán sobre la protección y gestión del patrimonio urbano de Lagos; y tantos otros que no están mencionados pero han contribuido con sus conocimientos a la configuración del panorama documental y analítico del presente trabajo.

No quisiera terminar esta introducción sin agradecer su compañerismo y colaboración al PDI y PAS del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla, donde he tenido la posibilidad de trabajar, gracias a la Universidad de Sevilla, durante cuatro años en el marco del desarrollo de mi proyecto doctoral, por medio de la Beca de Personal Investigador en Formación que se me otorgó dentro del IV Plan Propio de Investigación de dicha Universidad, y que ha integrado la ayuda adicional para realizar dos estancias internacionales de investigación.

INTRODUCTION

It could be considered a cliché the fact that, in his first approaches to the academic world, the young heritage researcher may tend to choose realities which he knows well and, in most of the cases, belonging to his more personal environment or those that have a close link to his experiences. Generally, this condition becomes a double-edged sword: On the one hand, the personal knowledge of the case under consideration provides, to start, with a knowledge learned during the vital growth which cannot be compared to the one obtained by the traditional research methods. On the other hand, an excessive involvement could mean the risk of a biased analysis, in which the importance of the subjective may exceed the resistance of the objective, therefore adulterating the neat and aseptic method expected from a scientific work. A third shadow of suspicion appears when a PhD or Master's Degree student decides to work in his more quotidian environment: The possibility that the document may acquire a certain chauvinistic or provincial hint; the paradox that, in the very moment of taking the leap towards the new horizons opened by the beginning of the research career, we may decide to open the first window to the internal courtyard rather than towards the exotic landscape promising glimpsed out there.

However, one more consideration should be added to the before mentioned list: The time and personal investment to elaborate a doctoral thesis demands, undeniably, encouragements that go beyond the mere academic interest and implicate a personal commitment regarding the work to be developed. Especially in the case of a research on heritage, taking into consideration that the inherited process requires, for its own existence, both personal and affective bonds to establish the values, the identity becomes another working tool. In this respect, I should start by thanking my parents for the acquisition of a heritage consciousness way before starting my studies in the architectural, urbanism, or heritage fields. Teachers by profession and vocation, they taught me

Those who want the best for their homeland should deeply know it before; because it is knowledge which engender love and love which multiplies and refine knowledge.

Antonio Gala



how to know, value, and understand the place in where I was born without any touch of pride, but with a true esteem, deep roots, and a critical and open glance. In addition, they transmitted me the main values that allowed me to be at this very point and you being able to read these words: The effort, humility, and self-improvement. Besides, I would like to thank them their eternal confidence in my decisions and aptitudes, and them doing their utmost to help me out.

Thus, it might be at a certain point of the reading some inclination or an excessive portion of subjectivity towards the city of Lucena and its heritage. Therefore, the apologies come ahead of time and I try to demonstrate the intention of homogeneity that I expected to provide the intermediate cities of the centre of Andalusia with. The very discovery of the concept of medium-sized city and the understanding of the Andalusian interior territory as a whole structured by this category of urban settlement, has probably meant the main personal change of paradigm acquired during the process of conception and writing of this document. My awareness on this field was absolutely non-existent up to one day when I was aware that the structural tool of the Andalusian territory –the Spatial Plan of Andalusia - encompassed mi own city inside a wide network which meant the articulation of the biggest part of itself and that Lucena was, besides, part of the limited number of cities that where established as Level 1 Intermediate cities of the Interior, together with Antequera, Écija, Utrera, and Linares. The fact of being suddenly aware of this belonging to a new intermediate *whole*, a component of territorial relationship so far unknown, attracted my attention and encouraged me to go deeper on this topic up to the point of becoming the case under consideration as a starting point in our PhD project. In addition, it allowed me to get in contact and obtain a deep interest about disciplines that, at the beginning, were too distant from my academic interest, such as Geography, Territorial Planning, or Sustainability, all of them essential foundations of a research that presumed to limit itself to considerations on the urban heritage from a strict point of view.

I need to make a stop at this point to recognize and thank the work of the director of this project, María Teresa Pérez Cano, but not only for the tasks that we expect from a thesis director –the time given, the advice, corrections, warnings, and honesty, putting her experience at my disposal- which in any case are made up by the recognition that is officially given to those who do this job, but for the fact of her putting her trust in me from the very day, almost four years ago even when she did not know me as a student, that I went to her office to tell her I would like to work on urban heritage and apply for a pre-doctoral scholarship. During all this time with her I have learnt a lot on methodology, heritage, urbanism, and endless associated scientific lines. However, she mainly transmitted me the eagerness about research, her firm commitment to the transfer of knowledge, and her faith in honesty, justice, collaboration, and a well-done job as a basis to the personal and academic development.

It is probably her sense of cooperation and her always putting the collective interests ahead of the individual ones, which has helped me the most to be a part of this big family of researchers, as the youngest player leaded by her. Therefore, I must express my gratitude to all the members of the *HUM700* “Heritage and Territorial Urban Development in Andalusia” research group for their kind welcome and their help either with the smallest details or the remarkable collaborations needed in my pre-doctoral stage: To those who appear in institutional lists and to those who, on their own merits, have a place that goes beyond the bureaucratic requirements.

I would like to specially acknowledge the work of three of its members who have undoubtedly had a direct influence on the elaboration of this Thesis and have enlightened a mind which had a poor knowledge on what she recklessly thought she could research about. To Eduardo Mosquera Adell, as the Master’s Degree on Architecture and Historic Heritage coordinator –qualification that initiated me in the heritage research and made me having access to the Doctorate studies- who has been one of the greatest responsible for making me acquiring an holistic, responsible, critic, and





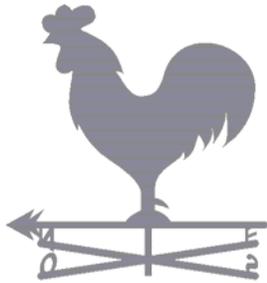
sensitive heritage awareness. He has been looking after my academic training and my curriculum at every stage, being frequently a mentor, tutor, and adviser, tasks which did not officially correspond to himself but which says a lot about his responsibility as a high level academic expert and his human values, becoming an unselfish work as a teacher and heritage researcher both inside and outside the research group. To Lourdes Royo Naranjo, as co-director of my Master's Degree dissertation on Architecture and Historic Heritage and as one of the persons who have contributed the most in my academic training as a researcher: I thank her for her first guidelines in order to apply for pre-doctoral grants, for her careful revision of my first written documents, for her exactitude, her cares and advises which, some years later, still remain in my head when confronting the writing of any academic text. To Domingo Sánchez Fuentes, as coordinator of the Sustainable City and Architecture Master's Degree, since once studied during my PhD project opened a frank, realistic, and balanced door to the complex concept of sustainable, revealing how hasty it was to try and talk about sustainability in my first research stage on heritage. He, being also the co-director of my Master's Degree dissertation on Sustainable City and Architecture, has transmitted me the sober awareness of the equity as a guaranty for a better world to everybody.

Therefore, during all this way I studied two official postgraduate programmes and attended countless academic events, gathering people who had been part and are still a part of my researcher trajectory and my closer personal environment. Even before starting this path I met Javi –who will one day write his Thesis, I am sure about it- to whom I would like to thank for his closeness, excitement, and support during all this time. From the Architecture and Historic Heritage Master's Degree, I would like to acknowledge Ana for her unconditional energy and Alicia, for sharing shoulder to shoulder every single moment, inquisitiveness, and satisfactions from the very first week of the academic year to the last finishing touches in the edition of this document. I met Paco in the Sustainable City and Architecture Master's Degree, who has become my inseparable

partner both in life and in the research world. He has trusted me all his academic experience and his personal involvement; thanks to him I have got into fields I never thought I would –such as Geography, History, or Philosophical Landscape Construction. With his help, I have been through the moments of indecision, the work and mental burdens, the constant revision of my work, and the opening of new and inspirational projects.

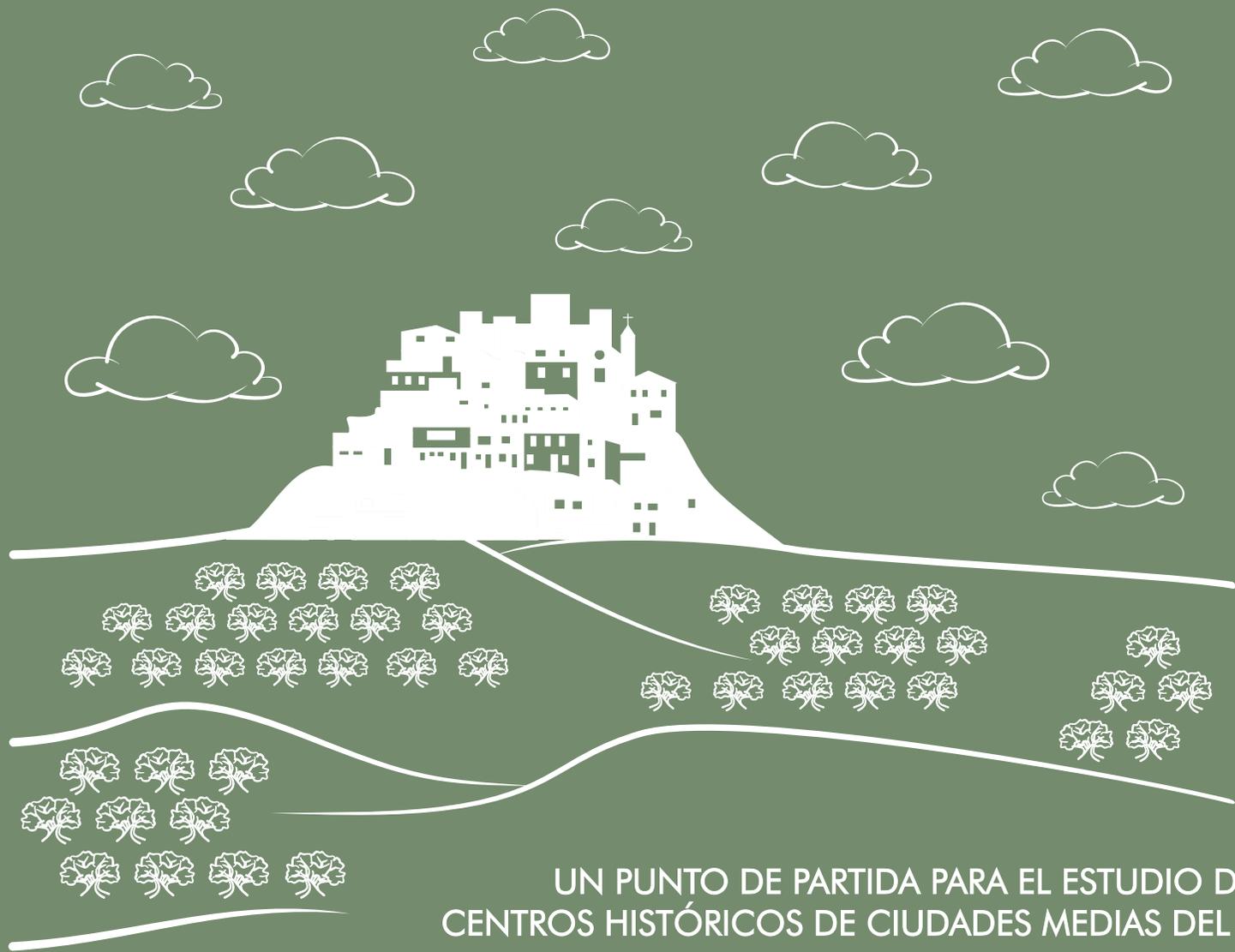
Although the first window to be opened was towards my inner heritage identity, it has been necessary to open numerous doors outwards during the construction of this project. The own consideration of a level of territorial analysis—the medium-sized Andalusian cities-, the development of a methodology I did not know –the indicators- and the search of alternative realities which allowed a more verified and deeper level of analysis –the intermediate cities of Alentejo and Algarve, in Portugal- led to the necessity of being advised and guided by a lot of people who had selflessly helped me: José Aguiar from the *Universidade Técnica de Lisboa* and Catarina Marado from the *Universidade do Algarve* were my advisers in the study of the urban and heritage Portuguese system, and they offered me their hospitality and closeness apart from their essential knowledge on the criteria and procedures of the heritage process on the neighbouring country. Manuel Lara y Rafa Merinero regarding the intermediate cities of the centre of Andalusia; Francisco Ortega on the systems of indicators; Cristina Cavaco on the territorial planning in Portugal; Elsa Caeiro regarding the heritage in Alentejo and, more precisely, in Évora; Walter Rossa and Sara Ventura on the urban heritage and its protection in Sines; Pedro Barros regarding the social involvement in the heritage of Beja; Margarida Valla on the historic centre of Elvas and its candidacy as World Heritage; Teresa Valente regarding the heritage protection in Algarve, with the help of Patricia Malobbia in Faro; Elena Morán regarding the protection and management of the urban heritage of Lagos; and so many more who are not mentioned but who have contributed with





their knowledge to the configuration of the documentary and analytical panorama of the present work.

I would not like to finish this introduction without acknowledging their comradeship and collaboration to the Research and Teaching Staff and the Administration and Services Staff from the Urban and Territorial Planning Department from the *Escuela Técnica Superior de Arquitectura* of Seville, in where I have had the opportunity to work, thanks to the University of Seville, during four years in the framework of my PhD project development, throughout the Research Personnel in Training grant, which I received inside the IV Own Plan of Research of the mentioned University, including the additional grant to carry out two international research stays.



PARTE I.
UN PUNTO DE PARTIDA PARA EL ESTUDIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN
CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA

**PARTE I. UN PUNTO DE PARTIDA PARA EL ESTUDIO DE LA SOSTENIBILIDAD
EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA**





1. CONCEPTOS CLAVE PARA UN CONTEXTO DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo entraña una búsqueda de las potencialidades del patrimonio a escala urbana y, en un sentido más amplio, territorial, para la sostenibilidad de un marco espacial concreto. Esta exploración requiere, previamente, el establecimiento de unas bases para la definición de una serie de conceptos que serán utilizados de forma reiterada a lo largo del trabajo y que adquieren un significado particular en el mismo, nacido de la propia especificidad de la temática pero también del sustrato teórico que soporta esta investigación.

La discusión sobre sostenibilidad es una realidad de actualidad y con origen reciente. De hecho, el término no fue incluido en el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua hasta el avance de la vigésimo tercera edición en el año 2010, como *calidad de sostenible* (RAE, 2010)¹. Sin embargo, el uso y definición del término ha sido objeto de discusión durante un largo período previo, como demuestra la existencia de iniciativas para su inclusión en el diccionario y la creación de una plataforma digital para tal fin². La expresión “desarrollo sostenible” (también aceptado como *perdurable* o *sustentable*, términos más extendidos en América Latina) se aplica al desarrollo socioeconómico y fue acuñada por primera vez en el Informe titulado *Nuestro futuro común*, también conocido como Informe de Brundtland, en 1987, como *la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades*³(Brundtland, 1987). Este informe fue redactado como fruto de los trabajos de la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas en 1983, y dicha

La naturaleza no ha dado nombre a ninguna cosa: todos los nombres tienen su origen en la ley y el uso.

Platón, *Crático o del lenguaje*

¹REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA (2010), *Avance de la 23 edición del Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua*.

²Para más información consultar: <http://www.sostenibilidadaldiccionario.com/manifiesto.php>

³BRUNDTLAND, Gro Harlem *et alli* (1987), *Informe Brundtland. Our common future*. Oxford: Oxford University Press.



definición fue asumida por la Declaración de Río de 1992 como raíz de un programa de acción que ha marcado la opinión política y pública acerca del concepto de lo sostenible.

En el ámbito académico actual es común hablar de sostenibilidad como un equilibrio entre el desarrollo tres pilares fundamentales: el natural, el económico y el social. Esta teoría, llamada del triple resultado, fue formulada por primera vez por John Elkington en 1994, quien posteriormente la desarrolló y articuló en su libro *Cannibals With Forks*⁴. Esta estructura, concebida originalmente para el mundo empresarial, se adoptó posteriormente para hablar de sostenibilidad en cualquier disciplina.

Sin embargo, en 2001 Jon Hawkes propone incluir un cuarto pilar para la sostenibilidad mediante su obra *The Fourth Pillar of Sustainability. Culture's Essential Role in Public Planning*⁵. En ella, y en las posteriores declaraciones así como en los documentos oficiales emitidos por la UNESCO, se defiende que la cultura debe estar en el centro del debate para la sostenibilidad en las próximas directrices y metas a nivel mundial.

*La cultura es lo que nos hace ser quien somos. Nos da fuerzas; es una fuente inagotable de innovación y creatividad; y proporciona respuestas a muchos de los retos a los que hoy nos enfrentamos [...] Debemos trabajar mucho más para situar la cultura en el corazón de la agenda de la sostenibilidad [...] a nivel global y de manera efectiva en todo el mundo*⁶.

⁴ELKINGTON, John (1998), *Cannibals with forks: The Triple Bottom Line of 21st Century Business*, Londres: NSP.

⁵HAWKES, John (2001), *The fourth pillar of sustainability: Culture's Essential Role in Public Planning*. Melbourne: Common Ground.

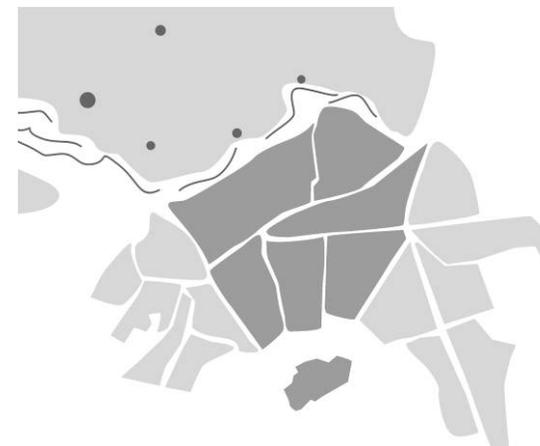
⁶BOKOVA, Irina (2012), Directora General de Unesco. Palabras previas a la 67ª Sesión de la Asamblea General de Naciones Unidas, Nueva York, Septiembre de 2012. [Documento electrónico]



Además de las cuestiones identitarias ligadas a la cultura que, indudablemente, suponen un pilar básico para la cohesión social y el bienestar humano, existen razones pragmáticas que han sido puestas de manifiesto y que sitúan a la cultura como una herramienta realmente útil en un concepto de sostenibilidad fuerte para el resto de los ámbitos que habitualmente se contemplan, es decir, el ambiental y el económico.

Esto se debe, principalmente, a que el medio en el que la sostenibilidad es puesta en cuestión y buscada es diferente para cada comunidad y sociedad, por lo que la cultura encarna el modo en que el hombre se ha adaptado al medio, es decir, su forma particular de adaptación al mismo y su medio de subsistencia en términos ambientales, económicos y sociales, entre otros.⁷ La diversidad ligada a la cultura y su preservación debe ser, por tanto, una de las metas principales en la búsqueda de la sostenibilidad a niveles global y local, lo que enlaza con la idea de patrimonio como factor sostenible.

En la actualidad se incorporan, además, nuevos conceptos al debate de la sostenibilidad, que amplían no sólo los ámbitos en los que se aplica sino también el sentido de las características que se suponen a una ciudad o un mundo más sostenibles. Uno de ellos es el de resiliencia, entendida como la capacidad de un elemento u organismo (tanto la naturaleza como el ser humano o las comunidades locales) de adaptarse a los cambios y volver a su estado inicial después de ser



<http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/single-view/news/director_general_meets_the_secretary_general_of_the_united_nations_and_the_president_of_the_general_assembly_prior_the_67th_session_of_the_general_assembly/#.UvdOuf15Nxl> [Última consulta el 09/02/2014].

⁷ Más información puede encontrarse en los recursos electrónicos <<http://www.fourthpillar.biz/>> y en <http://www.agenda21culture.net/index.php?option=com_content&view=article&id=131:cultural-policies-and-sustainable-development-&catid=64&lang=es> [Última consulta el 09/02/2014]



transformados o eliminados. Se utiliza, principalmente, para explicar procesos de recuperación tanto ambiental como social en áreas degradadas. Otro concepto, de aparición aún más reciente, es el que se nombra mediante el anglicismo *livability*. Literalmente entendido como habitabilidad pretende, no obstante, trasladar el concepto de la necesidad de crear contextos urbanos fáciles de vivir para todos los ciudadanos, y se centra generalmente en aquellos grupos sociales que por su edad, su género o su estatus cultural o económico se encuentran en una posición inicialmente desfavorecida, y a menudo se relaciona con la creación de redes locales de cooperación.

Por otra parte, el concepto de patrimonio es enunciado por primera vez en el derecho romano de la República, referido a la propiedad de los patricios (de *pater*, padre), que se transmitía de generación en generación a todos los miembros de una familia⁸. Posteriormente se ha generalizado el uso del término, siendo dos de sus acepciones más comunes la del conjunto de bienes de carácter cultural de una comunidad, así como la propiedad de un individuo. Pero en la definición primigenia ya aparecen las dos características principales del Patrimonio Histórico tal como lo conocemos hoy: de un lado, el aprecio de los bienes, y de otro su vocación trascendental, algo que recibimos de nuestros padres y que transmitiremos a nuestros hijos.

Georges Henri Riviére, museólogo francés, lo define en 1989 como *aquellos bienes materiales e inmateriales sobre los que, como en un espejo, la población se contempla para reconocerse, donde busca la explicación del territorio donde está enraizada y en el que se sucedieron los pueblos que la precedieron. Un espejo que la gente ofrece a sus huéspedes para hacerse entender, en el respeto de su trabajo, de sus formas de comportamiento y de su intimidad*⁹. Según la UNESCO, Patrimonio es

⁸ENGELS, Friedrich, *La Gens y el Estado en Roma, en El origen de la familia, la propiedad privada y el estado*, Capítulo VI, Alianza Editorial, Madrid, 2008.

⁹ RIVIÉRE, Georges-Henri (1989), *La muséologie selon Georges-Henri Riviére*, Paris : Dunod.



nuestro legado del pasado, aquello con lo que vivimos hoy, y lo que transmitimos a las generaciones futuras. Nuestro patrimonio cultural y natural es fuente irremplazable de vida e inspiración.

En España, el patrimonio histórico-artístico se halla regulado por la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español. Esta Ley consagra una nueva definición de Patrimonio Histórico y amplía notablemente su extensión desde la anterior ley, de 1933. En ella quedan comprendidos los bienes muebles e inmuebles que lo constituyen, el patrimonio arqueológico y etnográfico, los museos, archivos y bibliotecas de titularidad estatal, así como el patrimonio documental y bibliográfico. Busca, en suma, asegurar la protección y fomentar la cultura material debida a la acción del hombre en sentido amplio, y concibe aquella como un conjunto de bienes que en sí mismos han de ser apreciados, sin establecer limitaciones derivadas de su propiedad, uso, antigüedad o valor económico¹⁰.

En el ámbito andaluz, con competencias en Cultura, la primera Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía aparece en el año 1991, siendo sustituida en 2007 por la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía, vigente en la actualidad, cuyo *Artículo 1, Objeto*, se transcribe a continuación:

Es objeto de la Ley establecer el régimen jurídico del Patrimonio Histórico de Andalucía con el fin de garantizar su tutela, protección, conservación, salvaguarda y difusión, promover su enriquecimiento y uso como bien social y factor de desarrollo sostenible y asegurar su transmisión a las generaciones futuras¹¹.



¹⁰ Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español. Preámbulo.

¹¹ Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía. Artículo 1. Objeto.



Así, es la primera vez que en una ley sobre patrimonio que afecte a nuestro ámbito de estudio se menciona la sostenibilidad, en este caso como objetivo. Pero lo que realmente resulta llamativo de este proceso mediante el cual el patrimonio termina ligándose a la sostenibilidad en sus directrices es el asombroso paralelismo que se crea entre ambos conceptos, incluso desde sus definiciones oficiales u oficiosas: ambos se refieren a algo que recibimos, que mantenemos y cuidamos, y que daremos a manos posteriores. Una suerte de herencia, de sentido de la continuidad, de sentimiento de responsabilidad en la tutela, que resulta idéntico en ambos casos y que lleva a la idea de que, prácticamente, patrimonio es sostenibilidad y sostenibilidad es patrimonio.

Sobre la evolución de las políticas o las formas de entender el Patrimonio desde Andalucía, se puede establecer una secuencia de evolución en la que se distinguen tres grandes fases¹²: en la primera, previa a la Carta de Venecia, se toma como objeto de valor el monumento, y se atiende a su conservación como puesta en valor del mismo. Más adelante, con la entrada de la Ley de Patrimonio Histórico Español de 1985, el concepto evoluciona y los límites se amplían, comienza a hablarse ya de lugar y se trasciende de la dimensión meramente física del objeto, pasando a requerirse, además, su tutela. En una tercera fase el límite se amplía al territorio: nacen las políticas culturales, la necesidad de crear modos de gestión: entra en juego el papel social del patrimonio y aparecen, junto con la ley 14/2007, los primeros intentos de asociarlo con el desarrollo sostenible.

Sin embargo, los planteamientos que se ponen hoy sobre la mesa no son nuevos, y tampoco en lo relativo al patrimonio urbano. Ya en 1915, hace casi un siglo, el escocés Patrick Geddes reivindicaba una revisión de las ciudades históricas previa al planeamiento urbano, con el objeto de producir

¹² FERNÁNDEZ BACA, Román (2010), De la conservación a las políticas culturales. Después de 50 años de bienes culturales. Ponencia presentada en el curso *Sostenibilidad en Ciudades Patrimonio Mundial*, Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.



ciudades que se adaptasen a las necesidades sociales de las generaciones futuras: en sus palabras, *la importancia del desarrollo cívico en relación con el planeamiento urbano y la vivienda*. Así, el estudio del patrimonio en su dimensión ancestral, -lo que heredamos-, no es un hecho cerrado en sí mismo, sino una oportunidad de preparar el patrimonio para el futuro -lo que damos en herencia-: *Con nuestro análisis de los hechos no hemos de preparar un mero registro material, económico o estructural, sino evocar la personalidad social, que en realidad cambia con cada generación, pero que siempre se expresa en estos hechos, a través de ellos.*¹³

Los principios enunciados por Geddes para el planeamiento de ciudad nueva son aún más cruciales en el tratamiento de la ciudad consolidada y, más concretamente, de los centros históricos, por varias razones:

- La ciudad nueva se diseña, mientras que la ciudad histórica ya existe: necesita una interpretación, una consideración minuciosa sobre los diferentes factores que intervienen en un diagnóstico o en la toma de decisiones sobre la misma, y estos factores son reales, no sobrevenidos.
- La ciudad histórica es, por definición, compleja; el resultante de una suma de las formas de habitar de las distintas sociedades sobre un fragmento territorial concreto, la superposición de fragmentos distintos desde un punto de vista morfológico, funcional y social.
- El patrimonio histórico está relacionado con los valores y la memoria y, por tanto, implica una relación de identidad con sus habitantes. Por esto, las decisiones sobre el mismo deben



¹³ GEDDES, Patrick [2012(1915)], *Cities in Evolution, An introduction to the Town Planning Movement and to the study of Civics*. Londres: Forgotten Books.



ser tomadas con una especial atención y delicadeza.

Si bien la discusión sobre centros históricos está sobradamente consolidada en el mundo académico, y será tratada en el apartado correspondiente a los antecedentes de esta investigación, sería necesario, previamente y en el contexto de este primer acercamiento conceptual, establecer cuál es el uso concreto que se hace de la expresión centro histórico, y por qué se escoge ésta y no otras posibles denominaciones del fragmento urbano que se pretende analizar.

La denominación del área histórica de la ciudad como casco antiguo o casco histórico es, a día de hoy, un concepto obsoleto y superado desde los distintos ámbitos normativos, académicos y científicos. Queda, por tanto, descartada esta nomenclatura, especialmente a partir de la aparición del concepto de centro histórico asociado a la declaración, en 1978, de la ciudad de Quito (Ecuador) como Patrimonio Mundial.

El documento de preparación para la declaración incluye, además, conceptos íntimamente ligados a la sostenibilidad que tendrían perfecta vigencia en el análisis y la protección de los centros históricos en la actualidad:

La necesidad de conciliar las exigencias del progreso urbano con la salvaguarda de los valores ambientales, es ya hoy día una norma inviolable en la formulación de los planes reguladores a nivel local como nacional. En este sentido todo plan de ordenación deberá realizarse en forma que permita integrar al conjunto urbanístico de los centros o complejos históricos de interés ambiental¹⁴.

Frente a posibilidades más ambiguas como área histórica o zona histórica –quizás demasiado

¹⁴ ICOMOS (1967), Normas de Quito.



generales para la determinación del objeto central de estudio-, debe ser tenido en cuenta el término tejido histórico que, de hecho, es utilizado en un momento concreto de este trabajo, cuando se ocupa de emprender el cambio de escala necesario para comprender el centro histórico desde el paisaje y el territorio.

El centro histórico, sin embargo, hace alusión a una realidad urbana más concreta: puede constituir tejido histórico un conjunto de caminos rurales, de elementos vinculados al patrimonio agrario o el propio parcelario agrícola, una red de asentamientos y yacimientos arqueológicos que ha quedado fuera de la actividad humana en la actualidad, entre otros; pero el centro histórico constituye, además de un fragmento urbano de reconocida edad y complejidad, el núcleo principal y el origen del asentamiento de una ciudad como urbe.

Conceptualmente el centro histórico tiene un doble significado relacionado a lo espacial y a lo temporal. Tiene carácter de centralidad con respecto a la ciudad, no siempre desde el punto de vista físico pero sí desde la óptica funcional, además de haber sido escenario de hechos históricos relevantes acumulados a lo largo del tiempo. Durante siglos, el centro histórico albergó prácticamente todas las funciones que caracterizan a una ciudad, en una racional mixtura de usos resueltos a través de tipologías arquitectónicas y urbanas específicas, expresadas bajo patrones estilísticos diferentes, que respondieran a la diversidad y dimensión de las necesidades ciudadinas.¹⁵

Es importante, también, desligarse de la generalización del uso del término conjunto histórico en lo referente a núcleos o centros históricos que no estén declarados como tal según la legislación



¹⁵ RODRÍGUEZ ALOMÁ, Patricia (2008), El centro histórico: del concepto a la acción integral. *Centro-h*, Núm. 1, agosto 2008, pp. 51-64. Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. Ecuador. [Recurso electrónico] <<http://www.redalyc.org/pdf/1151/115112534005.pdf>> [Última consulta el 12/02/2014].



patrimonial correspondiente, y dicho concepto será empleado únicamente en el caso de que existan Conjuntos Históricos declarados Bien de Interés Cultural por la ley autonómica o nacional.

Por último, y dado que el desarrollo de la investigación ha requerido un salto desde el propio tejido histórico de las ciudades que comprenden el objeto de estudio, hacia un concepto holístico del paisaje, entendido en todas sus dimensiones: desde el paisaje histórico urbano hasta el periférico, el natural o el agrario.

Así, el término paisaje se entiende aquí no como un concepto puramente visual o pictórico sino en su sentido integral e integrador: como resulta de las acciones humanas sobre un territorio en sus más diversas manifestaciones, así como un elemento no acabado, sino dinámico y en transcurso.

Pero, antes de entrar en cuestiones concretas sobre las condiciones paisajísticas del ámbito, debemos definir a qué nos referimos cuando hablamos de paisaje. ¿Podemos limitarlo a una cuestión perceptiva, de imagen estática o ligeramente cambiante, como lo hicieron los artistas desde las primeras representaciones conscientes de este fenómeno? ¿Hasta dónde podemos extender su comprensión? ¿Qué diversidad de aproximaciones al mismo estamos contemplando?

Si hay algo que, de alguna manera, ha caracterizado y dado unidad a todos los estudios sobre paisaje, es el intento inicial de aproximación a una definición del mismo. Es más: a través de la diversidad de miradas, podría concluirse que, si hay algo que caracteriza al concepto de paisaje es, precisamente, la dificultad para su aprehensión: *“Parece, sin embargo, ser algo poderoso y difícil de captar, el Topos -es decir, el Sitio-Espacio.”* ARISTOTELES, Física, IV.

Ya es conocido el origen pictórico-artístico de la intelectualización del paisaje como representación de un fragmento de territorio, generalmente vinculado profundamente a la naturaleza o, en ciertos

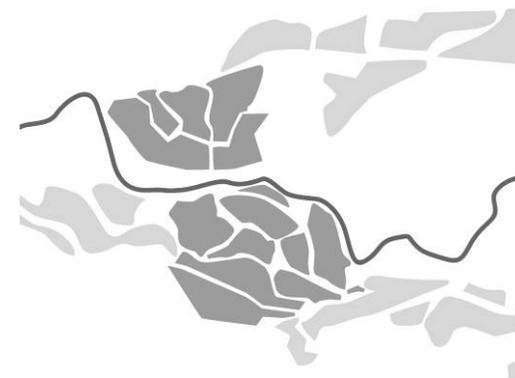


casos, al mundo agrario, generando una visión idealizada del territorio plasmado que constituye el propio paisaje.

La naturaleza posee, indudablemente, buenas intenciones; pero como dijo Aristóteles hace mucho tiempo, no puede llevarlas a cabo. Cuando contemplo un paisaje, me es imposible dejar de ver todos sus defectos. A pesar de lo cual, es una suerte para nosotros que la naturaleza sea tan imperfecta, ya que en otro caso no existiría el arte. El arte es nuestra enérgica protesta, nuestro valiente esfuerzo para enseñar a la naturaleza cuál es su verdadero lugar¹⁶.

Es decir, la representación confiere al arte la capacidad de hacer reales, o comprensibles, los objetos y los fenómenos que los acontecen: los paisajes. Este discurso genera una reflexión que es, a día de hoy, aceptada en la discusión terminológica sobre el paisaje: el paisaje no existe sino en el observador, o más bien, deberíamos decir el intérprete.

Los mejores estudios críticos del paisaje hoy en día enfatizan la dualidad de la visión, la mirada devuelta y la capacidad que tienen los sujetos que ven para cuestionar su «elaboración» en una prisión del paisaje. Hay también un reconocimiento creciente de que el ojo humano siempre está inscrito en el cuerpo, de que la visión no se puede deslindar completamente de los otros aspectos sensoriales, cognitivos y afectivos de la conducta humana. Estos cambios nos ponen sobre aviso de los aspectos preformativos de toda actividad espacial. El paisaje geográfico no ha desaparecido por completo con el paisaje histórico y si bien la «contemplación» de la naturaleza ciertamente ha resultado muy significativa a la hora de conformar la geografía cultural del mundo moderno y sus



¹⁶ WILDE, Oscar [2007(1889)], *La decadencia de la mentira*. Madrid: Siruela.



*estudios, el ojo que estudia la geografía hoy en día no puede negar ni su propia naturaleza corpórea ni tampoco las lentes culturales a través de las que inevitablemente genera su visión*¹⁷.

Mediante esta interacción sujeto-territorio, el paisaje se convierte en un acto de comunicación, es decir, un lenguaje: a un significante se le otorga, mediante la interpretación personal o colectiva de la percepción, un significado, y en este proceso se crea el símbolo. Pero para que este acto se produzca no basta con la percepción: la asignación de significados pasa, necesariamente, por un cúmulo de asociaciones e ideas que procede de la cultura, es decir, de la comunidad. Luego el paisaje aúna las condiciones individual y colectiva, no ya desde la manipulación humana de los espacios sino desde su propia concepción.

Martin Heidegger ilustra con especial énfasis este papel activo del sujeto perceptor-intérprete sobre el espacio: *Ser hombre significa: estar como mortal en la tierra, esto es: habitar*.¹⁸ Por tanto, el espacio (*räumen*: espaciar) es resultado de liberar sitios y lugares, de otorgar medios posibles para la vida. *El espaciar aporta al ámbito libre, lo abierto, en pro de un asentamiento y un habitar del hombre*.¹⁹

Esta doble condición del sujeto humano con respecto al espacio -de un lado perceptor-intérprete, del otro lado creador-manipulador-, en este caso, el espacio donde se produce el paisaje, está presente también en las definiciones más normativas del paisaje. Esta postura coincide con la

¹⁷ COSGROVE, Denis (2002), Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista. *Boletín de la A.G.E.*, número 24.

¹⁸ HEIDEGGER, Martin (1990), *Construir, habitar, pensar*, en BARAÑANO, Kosme, Chillida, Husserl, Heidegger, Donostia-San Sebastián, Universidad País Vasco/EHU, IX Cursos de Verano.

¹⁹ HEIDEGGER, Martin [2003(1969)], *El arte y el espacio. Observaciones relativas al arte – la plástica – el espacio. El arte y el espacio*, Pamplona: Pedro Manterola, Cátedra Jorge Oteiza y Universidad Pública de Navarra, p. 125.



visión del paisaje cultural de mano del Comité de Patrimonio Mundial. Desde este organismo internacional el paisaje se define, precisamente, como la manifestación de la interacción entre el hombre y su entorno natural. Además, comprende tanto técnicas de utilización de la tierra como relaciones espirituales de los hombres con la misma²⁰.

Pero el concepto de paisaje va aún más allá: representa, no solamente la expresión más completa del desarrollo y el patrimonio cultural así como una fortísima seña de identidad territorial²¹, sino también uno de los principales motivos de definición y disputa territorial, así como herramienta de poder social y político²².

Percibido así, y en base a los aspectos ya mencionados -la condición subjetiva de la mirada, la construcción social del territorio, la apropiación simbólica del mismo- no podemos entender el paisaje de otra forma sino como hecho cultural y patrimonial, desvaneciéndose así las fronteras entre los diferentes tipos de paisaje y pasando a formularse una conceptualización continua del mismo.

El concepto, relativamente nuevo, de “paisaje cultural” trata de englobar todas estas categorías o subdivisiones clasificatorias, si bien dicho concepto no deja de ser una tautología en su formulación gramatical como término compuesto: si el paisaje es de por sí una convención, una interpretación culturalista del territorio o naturaleza, ser a la vez paisaje y cultural es ser doblemente cultural.



²⁰ UNESCO (2005), *Declaración de Newcastle*, Décimo Seminario Internacional del Forum UNESCO - Universidad y Patrimonio celebrado en el Centro Internacional para Estudios Culturales y del Patrimonio (ICCHS) de la universidad de Newcastle upon Tyne, Reino Unido, titulado *Paisajes culturales en el Siglo XXI. Legislación, gestión y participación pública: El patrimonio como desafío de la ciudadanía*.

²¹ BALLART, Joseph (2000), *El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso*. Barcelona: Ariel.

²² NOGUÉ, Joan. (2007), *La construcción social del paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva.



Analizado desde esta perspectiva semántica es una redundancia innecesaria, pero no lo es si, en un nuevo juego de palabras, afirmamos que no todo territorio (paisaje) es percibido, sentido y valorado, como paisaje cultural²³.

Sin embargo, y pese a los intentos de unificación de los paisajes en documentos oficiales o normativos, es un hecho que, de cara a su estudio, a menudo se tiende a fragmentar el mismo en tipologías: paisaje natural, paisaje industrial, paisaje agrario o paisaje urbano.

Tras esta mirada, aún podemos detectar una componente más en la visión del ente paisajístico: la del movimiento frente al clasicismo de la mirada fotográfica, pues el paisaje entendido como visual estática desde un punto en concreto no siempre es aplicable. Hay un hecho que de entrada anula el concepto de lo estático en la consideración del paisaje: todo territorio sufre diversos procesos de transformación lineales y cíclicos a lo largo del tiempo.

Pero hay un nuevo hecho que podemos constatar: ciertos paisajes sólo pueden ser aprehendidos mediante el movimiento del perceptor, una hipótesis que se visualiza gracias al movimiento *Stalker*. Este grupo, que nace como colectivo de investigación del arte urbano, especialmente en las periferias, redacta un manifiesto titulado *Stalker a través de los territorios actuales*, en los que insta al descubrimiento de un paisaje urbano no reconocido, no representado en el arte ni en el imaginario colectivo, a través del concepto de *transurbancia*, esto es, reconocer un territorio a pie para descifrar las claves de un territorio que se considera periférico o residual²⁴.

²³ AGUDO TORRICO, Juan (2009), Paisajes culturales y paisajes etnológicos, en J. Hernández Ramírez y E. García Vargas (eds), *Compartiendo el patrimonio. Paisajes culturales y modelos de gestión en Andalucía y Piura*, pp. 19-38. Sevilla: Universidad de Sevilla.

²⁴ CARERI, Gustavo (2002), *Walkspace, El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili.



Este hacer paisaje mientras se anda, construir paisaje en movimiento, es interpretado no sólo en el caminar sino también mediante elementos que, tradicionalmente, han sido considerados como roturadores del mismo: es el caso de los ferrocarriles, ampliamente puestos en valor mediante la revisión del patrimonio industrial, o también el de las carreteras. Esta reflexión conecta con la relevancia que se le ha otorgado al estudio de las infraestructuras del transporte en el establecimiento de marcos sobre el territorio.

Del tejido histórico al paisaje implica, por tanto, una apertura de perspectiva más que un simple cambio de escala: la comprensión de que el tejido histórico –entendido como tejido urbano, como la trama entre el espacio edificado y el público construida mediante la sucesión de generaciones– nace en un proceso de antropización del medio físico que entendemos, en última instancia, como el hecho paisajístico; y de que es en esta simbiosis donde encuentra el patrimonio las claves de su sostenibilidad.







2. LAS CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA COMO OBJETO DE ESTUDIO

El territorio andaluz se caracteriza, entre otros muchos aspectos, por poseer un denso entramado de ciudades que funcionan a un nivel intermedio: no son capitales, pero funcionan como tales con respecto a un área territorial de pequeña escala.

Esta categoría de ciudades, llamadas medias o intermedias, ha sido revelada en los últimos años como un vacío en el campo de la investigación urbana, así como una oportunidad en el devenir sostenible de las estrategias territoriales.

Este capítulo trata, más allá de establecer un estado de la cuestión sobre los estudios de ciudades medias -del cual se ocupará el capítulo correspondiente-, de constatar de la oportunidad y relevancia de un estudio sobre las ciudades medias del interior de Andalucía, así como centrar el objeto de estudio y realizar una definición completa del mismo.

Comenzará, precisamente, por definir el concepto de ciudades medias, pasará por centrar cuáles son las ciudades medias en el marco normativo andaluz y terminará por comprobar cuáles son las principales cualidades de este sistema territorial mediante el estudio de artículos de relevancia en el ámbito.

En su poquito de presencia terrestre cabe pese a todo la sonrisa, abandonada entre los árboles y vigilada por la Vía Láctea. Aquí se es feliz sin escándalo y desgraciado sin apuro.

Mario Benedetti, *Vivir adrede*



2.1. El concepto de ciudades medias y la problemática de su definición

Si bien la discusión definitoria y terminológica aún se encuentra en vigencia, la relevancia de las ciudades medias no es una cuestión incipiente. Ya en 1984, en un estudio sobre veintinueve revistas latinoamericanas publicadas a partir de 1972, se revela la necesidad de un estudio profundo sobre las mismas²⁵. En efecto, en los últimos treinta años han proliferado los trabajos acerca de la definición y problemática de las ciudades, principalmente en América Latina y Europa, en los cuáles se advierte una clara omnipresencia del problema de la acotación del concepto de ciudad media en las diferentes escalas territoriales existentes a nivel mundial. Con cierto tinte irónico, se las ha llegado a definir como OGNI “objeto geográfico no identificado”²⁶.

Con una considerable unidad de opiniones a nivel internacional, las ciudades medias se definen actualmente en base a un doble sistema: su escala (absoluta y relativa con respecto a su contexto) y su papel funcional en el territorio.

Así, según criterios cuantitativos, las definiciones de ciudades medias son muy variadas, dependiendo no sólo del contexto de su tradición urbana, sino encontrando grandes diferencias entre autores dentro, incluso, del mismo país. En el caso de la Unión Europea el rango se sitúa entre los 20.000 y 500.000 habitantes²⁷, si bien los límites varían de acuerdo a cada autor –por ejemplo,

²⁵ CASTILLO PALMA, Jaime y PATIÑO TOVAR, Elsa (1999), Ciudades medias. *Elementos, Ciencia y Cultura*, nº 34, Vol. 6. Puebla: Universidad Autónoma de Puebla, pp. 29-33.

²⁶ BRUNET R., (2000), Des villes comme Lleida. Place et perspectives des villes moyennes en Europe. En BELLET, C.; LLOP, J. M. (editores). *Ciudades Intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Lleida: Milenio, pp. 108-124.

²⁷ BELLET SANFELIU, Carmen y LLOP TORNÉ, Josep María (2004), *Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias*, en *Scripta Nova Geo Crítica, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. VIII, nº 165.



oscilan entre 20.000 y 300.000²⁸, o entre 20.000 y 250.000, entre otros²⁹. Sin embargo, en otros contextos, el rango asume cifras que pueden ser mucho mayores o incluso menores: en la mayoría del continente americano entre los 200.000 y 500.000 habitantes, en Pakistán (con un millón de habitantes) entre los 25.000 y los 100.000, en Argentina (con cuarenta millones de habitantes, similar a la población española) entre los 50.000 y el millón³⁰. Por tanto, el establecimiento de límites numéricos no correspondería ni a la localización geográfica ni a la población nacional, sino a causas mucho más diversas.

Bellet y Llop encuentran la solución al problema de la delimitación dimensional de las ciudades medias mediante la conclusión de una acotación en negativo, de forma que las ciudades medias, o intermedias, se definirían como aquellas no demasiado grandes ni demasiado pequeñas, y no sólo atendiendo a cuestiones demográficas o de dimensiones geográficas tanto absolutas como relativas sino, más aún, con relación a las funciones que desarrollan en los flujos y mecanismos territoriales *funciones de intermediación entre los espacios locales/territoriales y los espacios regionales/nacionales e, incluso, globales*³¹. Según estos autores, algunas de las características que detectar en esta definición funcional serían: ser centro servidor de bienes y servicios para el propio municipio y los más cercanos; ser centro de interacción social, económica y funcional; tener una estrecha relación con redes de infraestructuras locales, regionales, nacionales o internacionales; o contar con la localización de organismos de administración regional con servicio a otros municipios

²⁸ BELLET SANFELIU, Carmen y VILAGRASA i IBARZ, Joan (2001), Diferenciació socioespacial de la ciutat de Lleida. *Revista catalana de sociologia*, Nº. 14, pp. 13-42

²⁹ MICHELINI, Juan José y DAVIES, Carina (2009), Ciudades intermedias y desarrollo territorial: un análisis exploratorio del caso argentino. *Documentos de Trabajo GEDEUR*. [En línea]. Madrid, nº 5.

³⁰ ROJAS, Andrea (2009). Las ciudades medias y la expansión territorial. *La Ciudad Viva*. [En línea].Viernes, 23 de octubre de 2009. <<http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=2895>>. [Última consulta el 1 de julio de 2014].

³¹ BELLET SANFELIU, Carmen y LLOP TORNÉ, Josep María, *op.cit.*



cercanos.

La existencia de centros con funcionalidad intermedia a un nivel económico y territorial fue estudiada desde la geografía económica ya en la primera mitad del siglo XX: el geógrafo alemán Walter Christaller desarrolla una hipótesis conocida como Teoría del lugar central, en la que mediante una simplificación del territorio analiza la emergencia de la capacidad económica y de prestación de servicios de sus ciudades principales y prevé el crecimiento o la formación de sus centros principales y secundarios³².

Con posterioridad se han llevado a cabo estudios que utilizan como base la teoría del lugar central para estudiar aglomeraciones urbanas de ciudades medias en diferentes contextos. Es destacable a nivel europeo el caso de la zona de influencia de Évora, en Portugal³³, y en España el de Cuenca³⁴ o el de Murcia³⁵. En el ámbito andaluz, Ferial Toribio ha aplicado esta teoría, desde su tesis doctoral, acerca de la provincia de Huelva³⁶ y, más adelante, en numerosas publicaciones que analizan el fenómeno urbano y territorial andaluz desde este punto de partida metodológico³⁷.

³² BOIX, Rafael & TRULLÉN, Joan (2011), Policentrismo y estructuración del espacio: una revisión crítica desde la perspectiva de los programas de investigación. *ACE: Architecture, City and Environment*. [En línea]. 2011, año 6, núm. 18. <http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/11680/9/ACE_18_SE_20.pdf> [Última consulta el 2 de julio de 2014]

³³ GASPAR, Jorge (1992), *A Area de influencia de Evora*, Lisboa: Centro de Estudos Geograficos.

³⁴ ESTÉBANEZ, J. (1974), *Cuenca. Estudio geográfico*. Madrid: Instituto de Geografía Aplicada.

³⁵ SERRANO, J.M. (1984), *Jerarquía de ciudades y áreas de influencia en la región de Murcia*. Murcia: Universidad de Murcia, Departamento de Geografía General.

³⁶ FERIAL TORIBIO, José María (1984), *Análisis locacional de la provincia de Huelva*. Sevilla: Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Sevilla.

³⁷ FERIAL TORIBIO, José María *et alli* (1992), *El sistema urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados*. Sevilla: Instituto de Desarrollo Regional, Consejería de Obras Públicas y



Sin embargo, gran parte de las características por las que se identifica a las ciudades medias en la actualidad se produce, precisamente y tal como se apuntaba anteriormente, por eliminación y descarte en comparación con los asentamientos urbanos de mayor orden: los sistemas urbanos son más equilibrados y sostenibles, la relación con el territorio es más armónica, los centros urbanos son más fácilmente gobernables y gestionables, la escala de los asentamientos propicia un mayor sentimiento identitario, tienen menos problemas medioambientales y conflictividad social, pero también tienen algunas desventajas, como menor diversidad sociocultural, cierta endogamia social, menos competitividad económica y mayor dificultad de acceso a la información y el capital³⁸.

Los mismos autores realizan una reflexión sobre otro problema de definición: la posibilidad y pertinencia de trasladar el concepto de ciudad media a ciudad intermedia. Aunque en la geografía andaluza este término sea prácticamente inexistente –dado que, como veremos más adelante, la categoría de ciudad media es definida mediante un documento marco oficial-, es cierto que en otras latitudes, especialmente latinoamericanas y europeas, existen investigaciones que utilizan uno y otro término, y que defienden las connotaciones del segundo, en base a una denominación –la de ciudad media- que consideran rígida y no da cabida a las posibilidades que ofrece el calificativo intermedio o intermediario, a saber: potencial de la ciudad no dependiente de su tamaño, sino de su articulación con el resto de elementos; posibilidad de revalorización de la ciudad en apertura y consideración de ciudad-región; ruptura con la jerarquía estática trazada tradicionalmente sobre las ciudades y salida a un sistema interactivo y dinámico³⁹.

El adjetivo intermedio/intermediario, cuyo empleo se inició en los medios académicos a mediados

[La ciudad]... surgió por causa de las necesidades de la vida, pero existe ahora para vivir bien.

Aristóteles

Transportes.

³⁸ BELLET SANFELIU, Carmen y LLOP TORNÉ, Josep María (1999) *Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial*, Lleida: UNESCO, Ayuntamiento de Lleida, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores.

³⁹ BELLET SANFELIU, Carmen y LLOP TORNÉ, Josep María, *op.cit.*



de los ochenta, dilata el significado de la denominación que sustituye: ciudad media. La dimensión, la talla demográfica y la extensión física eran las variables que contribuían, mayormente, en la delimitación/definición de ciudad media, variables que actualmente se consideran demasiado rígidas y estáticas. Por el contrario, intermedio/intermediario introducen tres nuevas dimensiones:

añaden la idea de que el potencial e importancia de la ciudad no dependen tanto de su talla demográfica como del modo en que ésta se articula con el resto de elementos del sistema [...]

dan valor e introducen aspectos más dinámicos y estratégicos que incorporan nuevas posibilidades para la autoafirmación, el reforzamiento de la ciudad-región y la apertura/consolidación a otros niveles [...]

suponen la sustitución del sentido estático y notablemente jerarquizado que otorgaban las teorías más clásicas al concepto de sistema urbano por una idea más abierta, dinámica e interactiva⁴⁰.

Llama la atención, por tanto, que la ley andaluza (Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía), publicada en 2006, que por primera vez establece la categoría de Ciudades Medias a una buena parte del territorio andaluz, no haga alusión ni a la nomenclatura de ciudad intermedia -que ya se barajaba, como vemos, una década antes- ni a la condición de intermediaria de las mismas que, ante una lectura objetiva, se cumple si nos atenemos a las directrices apuntadas anteriormente.

Esto nos conduce hacia una nueva cuestión: hasta qué punto tiene sentido mantener la discusión sobre la definición de las ciudades medias –o intermedias-, tanto a nivel nacional como internacional, cuando todo estudio que trata de acotar el problema llega a una conciencia clara sobre su diversidad. «La realidad es que a partir de esta panoplia de definiciones, lo que surge es la duda sobre la validez de cualquiera de ella sobre las demás, la cuestión de si es posible o necesario

⁴⁰ BELLET SANFELIU, Carmen y LLOP TORNÉ, Josep María, *op.cit.*



categorizar a la ciudad media española en un umbral absoluto y bien delimitado. Parece evidente que cualquier reflexión sobre estos modelos indica que habrán de mantenerse unos límites flexibles que, en todo caso, se combinen con otra serie de indicadores cualitativos en los que las actividades y funciones de la ciudad identifiquen, en relación con su tamaño, su posición en el contexto más amplio y, en fin, resuman su perfil y su identidad como núcleo de tamaño intermedio»⁴¹. Una línea de investigación futura más pragmática podría tratar de establecer redes o conjuntos de ciudades que cumplan las características ya descritas y estudiarlas en sí mismas, bajo sus propias condiciones, teniendo en cuenta las relaciones entre los centros absolutos, los centros intermedios y los terminales o capilares territoriales, desde el conocimiento de que cada sistema es único y poco extrapolable a otras situaciones.

Por tanto, y una vez sentadas las bases sobre el problema de definición de la ciudad media, dejaremos a un lado el intento de encasillar las ciudades objeto de este estudio y nos centraremos en ellas como sistema urbano y territorial complejo que consta de unas características que le aportan riqueza y particularidad. Para ello, se comienza dando pie al documento legislativo que, como ya se menciona, estableció una categoría propia para las ciudades de media escala en el territorio andaluz.

⁴¹ ANDRÉS LÓPEZ, Gonzalo (2008), *Geografía y ciudades medias en España: ¿a la búsqueda de una definición innecesaria? X Coloquio Internacional de Geocrítica, Diez años de cambio en el mundo, en la geografía y en las Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona.



2.2. La categoría de Ciudades Medias en la normativa territorial andaluza

En el año 2006 el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (en adelante, POT) establece el llamado Sistema de Ciudades mediante la estructuración del territorio de una forma jerárquica. Es al crear esta estructura cuando determina la creación de una categoría denominada Ciudades Medias, a media escala entre los Centros Regionales y las Áreas Rurales, dividida a su vez varias subcategorías, según la relevancia de cada ciudad (tipos 1 y 2, de interior o de litoral).

En este sentido, el POT considera que el territorio andaluz presenta ciertas características muy particulares: mientras que las Áreas Rurales se encuentran inmersas en un proceso de despoblación paulatina, el Sistema de Ciudades Medias ha venido experimentando un crecimiento que, si bien no es comparable con el de los Centros Regionales, en algunas zonas las ha convertido en los motores de desarrollo de grandes extensiones territoriales. Pero, además de éste, existen motivos específicos que constituyen a las Ciudades Medias como una categoría representativa de la realidad urbana andaluza.

En primer lugar se trata de una cuestión cuantitativa: el 59% de este territorio se encuentra estructurado por algún sistema de Ciudades Medias (ver Fig. 2.1). En el POT se ha identificado un total de 40 de estas ciudades en el interior de Andalucía –incluyendo Pozoblanco y Valverde del Camino, que perteneciendo a Áreas Rurales se identifican como Ciudades Medias- que representan casi un millón de habitantes residentes en núcleos de población que van desde los algo más de 6 000 habitantes de Macael a los más de 60 000 de Linares⁴². Así, y desde el supuesto de que, para cada tipo de asentamiento, las condiciones urbanas y territoriales van a ser diferentes y, por tanto,

⁴² DÍAZ QUIDIELLO, Juan Luis (2007), Las ciudades medias interiores en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. *Boletín PH*. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, nº 63, pp. 44-53.



distinto también el tratamiento y la evaluación a los que deben ser sometidas, el realizar un estudio sobre las mismas a escala territorial implica que abarcamos la mayor porción de territorio andaluz posible en el estudio de un conjunto homogéneo de ciudades. En esta tesitura, resulta particularmente paradójico el hecho de que los estudios sobre Ciudades Medias en el contexto andaluz sean, como decíamos, escasos⁴³.

Existe un segundo motivo, en este caso cualitativo, para estudiar estas ciudades a nivel tanto local como territorial o en su conjunto y es, tal como recoge el DECRETO 129/2006, de 27 de junio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, su idoneidad para conformar redes potentes gracias a su capacidad de interrelación y cooperación:

Independientemente de la consideración de las ciudades medias como hechos urbanos individuales de enorme importancia territorial, gran parte de sus oportunidades de futuro se centran en su capacidad para conformar redes urbanas, es decir, su capacidad para cooperar y para mejorar la integración de sus sistemas productivos, beneficiándose de las economías de escala que aportan la cooperación y el funcionamiento en red. Su consideración como redes de ciudades permite que las políticas regionales se apoyen en ellas para la potenciación de ejes de organización territorial a nivel regional sobre los cuales se estructuran las principales infraestructuras de comunicación. [...] En definitiva, las ventajas (ambientales y de calidad de vida) que ofrece el tamaño medio de estas ciudades, se contrapesa con las limitaciones que, en muchas ocasiones, impone lo limitado de sus umbrales de mercado individualmente considerados, lo que refuerza la idea de la necesidad de

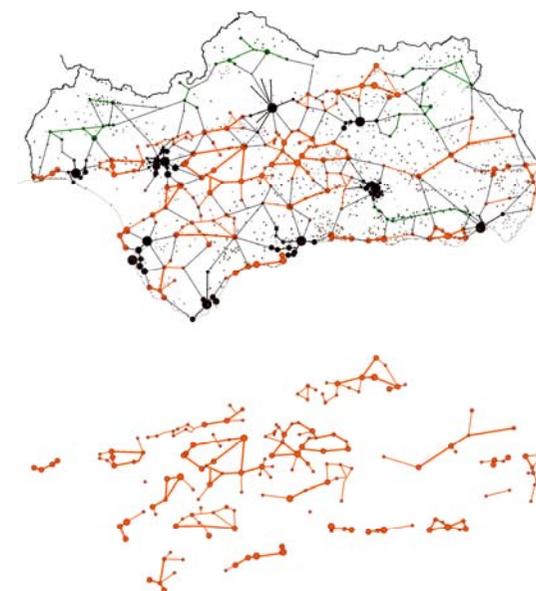


Figura 2.1: Ciudades Medias del interior de Andalucía. Arriba: redes de categorías de ciudades en el territorio andaluz. Abajo: abstracción de las redes de ciudades medias de interior. Fuente: Elaboración propia sobre Anexo Cartográfico del POTA.

⁴³ Algunas de las aportaciones más destacables de los últimos años son las realizadas desde el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad de Granada, especialmente la Tesis Doctoral leída por Francisco Sergio Campos Sánchez. Una parte de este trabajo puede encontrarse en CAMPOS SÁNCHEZ, Francisco Sergio y ABARCA ÁLVAREZ, Francisco Javier (2013), Viejas y nuevas centralidades en las ciudades medias andaluzas: Evolución y Estrategias Urbanas. *Ciudades*, 16, pp. 145-146.



avanzar en la consolidación de redes urbanas (Título II, Sección 2).

El Plan parte de un diagnóstico que valora particularmente tres potenciales de las ciudades medias interiores para la ordenación del territorio, que serían: el interés patrimonial, no ya tanto de sus bienes monumentales como de las ciudades en sí, el modelo urbano mediterráneo que aportan, y la capacidad que tienen para organizar el territorio como cabeceras comarcales. También destaca tres redes de ciudades medias como especialmente señalables por la viabilidad de su desarrollo socioeconómico: el noroeste de la provincia de Jaén, el Valle del Almanzora y el centro de Andalucía con el cruce entre las grandes infraestructuras viarias.

La relevancia de éste último conjunto, que centrará el objeto de estudio de este trabajo, queda plasmada en dicho documento mediante una serie de afirmaciones que lo definen desde el punto de vista dimensional y funcional. Así, la zona queda está demarcada desde el documento oficial mediante un pentágono que une los Centros Regionales de Jaén, Córdoba y Granada con Antequera y Estepa, más al sur. Se considera una pieza territorial clave en el desarrollo regional, pues configura un territorio que condensa gran parte de las ciudades medias de interior de la Comunidad Autónoma, entre ellas algunas de las de mayor tamaño y con un importante potencial económico. Se advierte, además, la conveniencia de reforzar su posición con respecto a los ejes de comunicación de primer nivel (autovías y líneas de alta velocidad ferroviaria), para mejorar el rendimiento de sus sistemas productivos locales.

En este sentido, el POTA considera una prioridad el desarrollo del Eje Diagonal Intermedio (una autovía de gran capacidad que uniría Úbeda y Estepa, completando el triángulo que cierran en dos de sus lados la A-92 Sevilla-Granada y la A-45 Córdoba-Málaga), y su continuación hasta la Autovía del Mediterráneo hacia el este y hasta la Autovía de la Plata hacia el oeste.



Además de apoyar la pertinencia de este caso de estudio en los postulados de un documento oficial, es de señalar el elevado hincapié que el mismo hace en los conceptos de desarrollo y potencial económico, así como en las infraestructuras. Dado que desde el propio Plan se establecen los criterios de sostenibilidad como una de las bases de formalización del mismo, habría sido esperable la alusión a los conceptos de equilibrio ambiental, social o cultural dentro de un documento que defiende los valores comunes de un conjunto territorial significativo.



2.3. Caracterización y relevancia de las ciudades medias del centro de Andalucía

Para centrar el estudio de las ciudades medias del centro de Andalucía deberíamos comenzar por entender su origen. Dichas ciudades proceden, en su mayoría, de las comúnmente denominadas agrociudades durante las últimas décadas del siglo XX. Este nombre, que identificaba una estructura definitoria de gran parte del territorio andaluz, con ciudades de tamaño medio estrechamente vinculadas al mundo rural, contenía tintes claramente peyorativos al estar asociado al modo de explotación agrícola propio de las tierras de este territorio, marcado por los latifundios.



Figura 2.2: el Conjunto Histórico de Osuna, vinculado a las explotaciones agrícolas hacia el noreste de la ciudad y a los caminos históricos. Vista aérea parcial de Osuna. Fuente: Francisco José García Fernández. Cedida por el Grupo de Investigación "De la Turdetania a la Bética"



Si bien la aparición de este fenómeno, en contraposición al sistema de grandes centros y poblamiento rural diseminado, no está determinada de una manera inequívoca, algunos autores la atribuyen a una forma de ocupación del territorio en la que, históricamente, primaron los asentamientos concentrados frente a la dispersión. El agrupamiento de los campesinos en ciudades también fue favorecido por una población creciente en la etapa medieval, marcada por una frontera en constante cambio y disputa entre los reinos cristiano y árabe, que buscaba cobijo en recintos amurallados, así como por la existencia de grandes grupos mudéjares y moriscos, de cultura eminentemente urbana. Además, el hecho de que la organización del sistema agrario en esta área se produjera en forma de grandes explotaciones latifundistas trabajadas por jornaleros, desarraigados de una pequeña tierra en propiedad a la que vincular su vivienda, provocó una nueva reconcentración de la población en torno a los lugares de residencia de los propietarios de las tierras, -debe tenerse en cuenta el agravante de que la mano de obra agrícola fuera predominantemente de carácter temporal-⁴⁴.

Este proceso podría haber provocado un fenómeno singular: la aparición de un gran conjunto de poblaciones de varias decenas de miles de habitantes no vinculadas, en ese momento, a una industria en concreto o al sector servicios, como sí ocurría de forma aislada en el caso de capitales de provincia o de localidades situadas junto a grandes nodos de infraestructuras de comunicación. De hecho, la no dependencia de un centro común sino, al contrario, la creación de interrelaciones e intercambios entre nodos intermedios, es una de las características que define a las asociaciones territoriales de núcleos de tamaño medio en Andalucía:

De forma general puede decirse que las evoluciones de estos subámbitos –por denominarlos de alguna forma- corresponden a las propias condiciones concretas e internas de cada zona, y sólo en

⁴⁴ DÍAZ QUIDIELLO, *op. cit.*



contadas ocasiones, en los núcleos más cercanos al centro, a la dinámica que puede éste imprimir. Este hecho muestra, en definitiva, que la relación básica en estos ámbitos se ciñe a la prestación de bienes y servicios de nivel intermedio⁴⁵.

Estas ciudades, con el paso del tiempo, han experimentado un fuerte proceso de valoración territorial, urbana e incluso económica, pasando a diversificar su oferta productiva con industrias emergentes muy activas y desarrollando una caracterización funcional que ya es claramente urbana.

Así, las 18 ciudades definidas como medias en el centro de Andalucía por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía tienen poblaciones comprendidas entre los 12000 habitantes (Estepa) y los 43000 (Lucena), y presentan una evolución demográficamente heterogénea a lo largo de los últimos siglos, con casos atípicos de algún leve decrecimiento desde la etapa agraria a la actual como ocurre en Morón de la Frontera o Marchena, ambas situadas en la campiña de Sevilla (ver Tabla 2.1).

Sin embargo, la tónica general es la del crecimiento progresivo de la población en proporciones semejantes en la mayoría de los casos, el cual se ha visto acompañado de un desarrollo de las dotaciones, el sector servicios y la proliferación de industrias que han relegado a la agricultura a un plano secundario.

⁴⁵ FERIA TORIBIO *et alli* (1992), *op. cit.*



PROVINCIA	DEMARCACIÓN	CIUDAD	POBLACIÓN 1857	POBLACIÓN 1970	POBLACIÓN 2011	PROVINCIA	DEMARCACIÓN	CIUDAD	POBLACIÓN 1857	POBLACIÓN 1970	POBLACIÓN 2011
SEVILLA	CAMPIÑA DE CARMONA	CARMONA	18799	24599	28679	CÓRDOBA	CAMPIÑA SUR	PUENTE GENIL	9764	26701	30424
	CAMPIÑA DE MORÓN Y MARCHENA	EL VISO DEL ALCOR	5325	11293	18828		CAMPIÑA DE MONTILLA	MONTILLA	14654	22469	23870
		MAIRENA DEL ALCOR	4493	10444	21560		CAMPIÑA DE BAENA	BAENA	13291	20073	21028
		ARAHAL	9911	16103	19382		SUBBÉTICA	CABRA	12891	20722	21188
		MORÓN DE LA FRONTERA	15806	30029	28489			LUCENA	17057	27978	42560
		MARCHENA	13005	21180	19891			PRIEGO DE CÓRDOBA	14162	21541	23528
	COMARCA DE ÉCIJA	ÉCIJA	28759	36106	40718	JAÉN	SIERRA SUR DE JAÉN	ALCALÁ LA REAL	14207	22024	22758
	SIERRA SUR DE SEVILLA	OSUNA	17480	21466	17973	MÁLAGA	COMARCA DE ANTEQUERA	ANTEQUERA	27340	41276	41854
		ESTEPA	9089	9803	12637	GRANADA	COMARCA DE LOJA	LOJA	17128	21865	21618

Tabla 2.1: Evolución demográfica de las ciudades medias del interior de Andalucía. Fuente: Elaboración propia sobre datos de Censo de 1857-Listado por provincias, Censo de 1970-Volúmenes provinciales y Censo de Población y Viviendas de 2011. Instituto Nacional de Estadística.



2.4. En el punto de inflexión: un momento crítico

Asistimos, pues, a un fenómeno territorial y urbano cuya situación presente deriva de un proceso histórico de concentración de población en zonas originalmente rurales que se remonta a la Edad Media y que ha experimentado, en su propia escala, las transformaciones propias de, en un primer lugar, la industrialización de una Andalucía cuyo sector primario ocupa un papel cada vez menos relevante y, a continuación, y de mano del desarrollo de las grandes infraestructuras regionales, la aparición del sector servicios como el sistema productivo urbano por excelencia.

Actualmente, en un contexto de pausa en los ritmos de crecimiento y desarrollo debido, principalmente, a una situación excepcionalmente crítica de las condiciones socioeconómicas, nos encontramos ante un tejido que, contando con grandes inversiones en edificación e infraestructuras y una desmesurada tasa de suelo urbanizado y urbanizable sin construir, carece de los medios económicos, sociales y culturales necesarios para mantener el pulso de una red territorial sostenible. Por primera vez después de décadas se gira la mirada al patrimonio histórico como posible recurso de crecimiento a través del turismo cultural y se lamenta el gran deterioro que causó, en las últimas décadas, su abandono en pos del progreso y el desarrollismo.

Es éste el momento, por tanto, de reelaborar un discurso acerca de las ciudades medias del centro de Andalucía: sus valores, su identidad y su paisaje, así como del futuro a corto y medio plazo del patrimonio construido e infraestructural vacante, y del suelo urbanizado sin construir, que hoy ocupa una gran parte del paisaje periférico de estas ciudades. En esta tesitura, deben ser tenidos en cuenta futuros escenarios probables, entre los que se incluyen la reactivación de una burbuja de crecimiento económico exponencial, las cada día más difundidas políticas de decrecimiento o, en la más inocua de las posibilidades, la búsqueda de fórmulas que permitan el sostén de un entramado



socioeconómico y cultural con pequeñas modificaciones o adaptaciones del mismo.

Para un futuro más equilibrado de este conjunto de ciudades será necesaria, por tanto, una reflexión sobre su estado actual, en un sentido amplio y complejo, partiendo de un análisis de su historia reciente, asegurando las fortalezas de su patrimonio y asumiendo los errores que las han llevado a una situación crítica en todos los ámbitos. En definitiva, previendo, mediante los instrumentos de planificación territorial y urbana así como las legislaciones aplicables a los distintos agentes implicados, la gestión sensible de un territorio que constituye, en sí mismo, un valioso conjunto patrimonial.





3. ANTECEDENTES

En este capítulo se procede a analizar las principales bases de conocimiento al respecto del objeto de estudio, que servirán como base práctica y teórica para la realización del trabajo de investigación.

Así, comienza con el encuadre de este trabajo dentro de una línea de investigación con precedentes y proyectos futuros, continúa con el establecimiento de un estado de la cuestión a estudiar, establece una síntesis de los aspectos legislativos y administrativos que competen al caso de estudio escogido y, por último, elabora una síntesis analítica sobre el punto de partida del trabajo.

3.1. Comprendiendo la problemática: breve resumen de las principales corrientes en la investigación

La inexistencia de estudios o líneas de investigación que traten específicamente el tema de este trabajo hace necesario un estudio del estado de la cuestión a través de una serie de temáticas que, presumiblemente, serán las que aporten el cuerpo teórico base para el desarrollo de la investigación sobre sostenibilidad en centros históricos.



3.1.1. Origen y desarrollo del concepto de sostenibilidad: un problema de definición y credibilidad

Tras la ya mencionada Declaración de Río de 1992, en la que se formulaban una serie de principios de colaboración entre los Estados para garantizar un desarrollo sostenible del planeta, la ONU desarrolló el llamado Programa 21, un plan detallado de acciones que debían ser acometidas a nivel mundial, nacional y local por entidades de la ONU, los gobiernos de sus estados miembros y por grupos principales particulares en todas las áreas con impacto humano sobre el medio ambiente. Este programa se tradujo a efectos prácticos en la necesidad de implantar una Agenda 21 local en cada municipio de los estados miembros, acción que debería haberse completado en su totalidad para el año 2000.

En Andalucía fue creado en 2002 el Programa de Sostenibilidad Urbana Ciudad 21, dirigida a formar una Red de Ciudades y Pueblos Sostenibles de Andalucía, trabajando en base a nueve indicadores de Sostenibilidad Ambiental Urbana. Actualmente están inscritos más de la mitad de los municipios andaluces, que cuentan con una Agenda Local a tal efecto.

A nivel autonómico, la Junta de Andalucía ha creado una acción de Gobierno llamada Andalucía Sostenible, integrada por 146 medidas para avanzar en un nuevo modelo de crecimiento más justo, viable y competitivo. Entre sus epígrafes existen algunos directamente vinculados con la arquitectura, el urbanismo y el patrimonio, como es el dirigido específicamente al sector de la construcción para propiciar un nuevo modelo de actividad sostenible generadora de empleo, o el proyecto *Guadalquivir*, que prevé convertir el río en foco de turismo sostenible a través de una amplia red de estaciones fluviales e infraestructuras de ocio, y el *Andalucía Lab - Laboratorio de Inteligencia Turística*⁴⁶, un centro de investigación, desarrollo y generación de proyectos

⁴⁶Para más información: <http://www.andalucialab.es/>



innovadores para los profesionales del sector. Sin embargo, en ninguno de los documentos a nivel local, autonómico o internacional aparece una alusión explícita a la cuestión del patrimonio, ya sea urbano, natural o cultural.

Lo cierto es que la sostenibilidad se ha convertido en un asunto de primer orden y la actividad académica e investigadora no ha tardado en hacerse eco de ello. Instituciones de gran prestigio internacional, como es la GSAPP (Graduate School of Architecture, Planning and Preservation), perteneciente a la Universidad de Columbia, en Nueva York, y dirigida por el conocido arquitecto y urbanista Bernard Tschumi, destinan gran parte de su producción investigadora y programa académico al valor de lo sostenible en la arquitectura, el urbanismo y el patrimonio.

En España se han creado numerosos grupos de investigación relacionados con la sostenibilidad en el urbanismo o la arquitectura, como son el *giu+s*⁴⁷, grupo de investigación sobre Arquitectura, Urbanismo y Sostenibilidad de la Politécnica de Madrid, que incorpora actividades y publicaciones relacionadas con líneas como la rehabilitación urbano-ecológica o la cooperación y el desarrollo de pueblos a través de su patrimonio, o la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, que es un referente nacional a nivel de planificación, diseño y gestión de la sostenibilidad urbana.

En la Universidad de Sevilla es destacable la aportación de dos grupos con sede en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla: el grupo HUM-700 *Patrimonio y Desarrollo Urbano Territorial en Andalucía*, al que se adscribe este proyecto de investigación, que se dedica a la construcción del proyecto patrimonial desde la integración de los distintos agentes que en él Intervienen a lo largo del tiempo, en sus distintas escalas y niveles de complejidad: territorio,

La ciudad es la forma y el símbolo de una relación social integrada.

Lewis Mumford

⁴⁷ Para más información: <http://habitat.aq.upm.es/gi/>



paisaje, bienes culturales, medio ambiente y sostenibilidad y el grupo *in-gentes*⁴⁸, que coordina anualmente la Cátedra Holcim de Arquitectura Sostenible en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla. Ambos grupos tienen presencia docente en dos de los programas de máster oficial con más aceptación en el campo de estudio de la arquitectura y el urbanismo de la Universidad de Sevilla: el Máster en Arquitectura y Patrimonio Histórico y el Máster en Ciudad y Arquitectura Sostenibles. Sus programas académicos mantienen un paralelismo en estructura y contenidos, incluyendo el cruce de profesores y materias, lo que revela la existencia clara de una relación transversal entre ambas materias.

3.1.2. Patrimonio urbano y mecanismos de protección y tutela

La protección del patrimonio urbano ha sido objeto de discusión y preocupación a lo largo de los siglos. Un buen ejemplo de la misma es la Carta de Belisario a Totila (546 d.c.), en la que el romano Belisario escribe al godo Totila ante la inminente invasión de Roma y el peligro que sufre su patrimonio urbano:

Los hombres sabios y que valoran con justicia las leyes de la vida civil embellecen con obras de arte las ciudades que carecen de ellas; los hombres necios en cambio las despojan de sus ornamentos y así, sin ninguna vergüenza, dejan para la posteridad el recuerdo de su malvada índole. De todas las ciudades bajo el sol Roma es la más grande y la más bella, porque ha nacido no del poder de un solo hombre, sino que la larga serie de Emperadores, la convergencia de la obra de los hombres más ilustres, empleando riquezas infinitas en una larga sucesión de años la han embellecido con obras

⁴⁸ Para más información: <http://ingentes.es/>



maestras de artistas venidos de todo el mundo.

Y es esta ciudad, tal como ahora la ves, edificada poco a poco, la que aquellos hombres dejaron a sus sucesores como símbolo de la cultura del mundo. Por tanto, quién arruinase tantas grandezas, sería reo de un grave delito contra todos los hombres del futuro, pues privaría de su valor a los abuelos e impediría a los nietos disfrutar de la vista de las excelsas obras de sus antecesores...Destruyendo Roma no pierdes una ciudad de otros, pierdes tu propia ciudad...Conservándola te enriqueces fácilmente con la posesión más espléndida del mundo...⁴⁹

Aunque a día de hoy la cuestión de la investigación sobre patrimonio urbano, así como sobre los diferentes medios existentes para su protección, parezca estar suficientemente abordada e, incluso, superada, el entendimiento del patrimonio como un elemento que puede extenderse sobre la ciudad o incluso el territorio y que no se limita a identificar o proteger elementos monumentales individuales es relativamente reciente, si no en su concepción e inclusión desde el ámbito normativo, al menos en su consideración de una forma general y globalmente asumida.

Podemos señalar la declaración del Conjunto Histórico de Córdoba (denominado parte viaje de Córdoba⁵⁰) como Tesoro Artístico Nacional, en 1929, como el primer hito en la protección del patrimonio urbano en Andalucía. Esta declaración se produce al amparo del Real Decreto-Ley de 1926 que, en su Artículo 20, dice: *El gobierno a petición de las ciudades y pueblos por acuerdo tomado en sesiones de pleno del cabildo municipal,....., podrían acordar la declaración de ciudades*

⁴⁹ Extraído de Procopio de Cesarea, *Guerra Gótica*, III, 22.

⁵⁰ Declaración como Tesoro Artístico Nacional de la parte vieja de Córdoba en la Gaceta de Madrid nº 221 de 1929, tomando como base el artículo 20 del Real Decreto-Ley de 1926



*y pueblos artísticos, que entrarán a formar parte del Tesoro Nacional*⁵¹.

La inclusión de ciudades y pueblos como elementos susceptibles de ser declarados y, por tanto, tutelados, en su conjunto, sería introducida cinco años más tardes en la Carta de Atenas de 1931 y considerada, a nivel internacional, para la elaboración de las principales leyes de patrimonio europeas que siguieron a su publicación, entre ellas la española de 1933⁵².

Algo más tardío es, sin embargo, el concepto de entorno, que se encuentra contemplado por primera vez en el Decreto de 22 de Julio de 1958 sobre Monumentos locales y provinciales: *será preceptiva la aprobación de la Dirección General de Bellas Artes en las obras que pretendan modificar edificios, calles, plazas inmediatas a aquel y las de nueva construcción en igual emplazamiento o que alteren el paisaje que lo rodea o su ambiente propio caso de estar aislado [...]*

Más adelante, en las Instrucciones para la Defensa de los Conjuntos Históricos-Artísticos, del 20 de noviembre de 1964⁵³, se incluirá un paso más en la consideración de los Conjuntos Históricos urbanos tal y como los entendemos hoy, considerándolos como un organismo vivo, que debe armonizarse con el pasado y con el futuro⁵⁴.

En las posteriores Cartas internacionales de Venecia (1964), Quito (1967) y Nairobi (1976) se

⁵¹ Real Decreto-Ley de 9 de agosto de 1926, sobre Protección, Conservación y Acrecentamiento de la Riqueza Artística, Gaceta de Madrid nº 227, de 15 de agosto de 1926.

⁵² Ley de 13 de mayo de 1933, sobre Defensa, Conservación y Acrecentamiento del Patrimonio Histórico-Artístico Nacional, publicada en la Gaceta de Madrid nº145 con fecha 25 de mayo de 1933.

⁵³ Orden de 20 de noviembre de 1964 por la que se aprueban las instrucciones formuladas por la Dirección General de Bellas Artes para la aprobación de los proyectos de obras en las poblaciones declaradas "Conjunto histórico-artístico", B.O.E. nº 141, de 14 de junio de 1965.

⁵⁴ AA.VV. (1954,1987). *Resumen Histórico del Urbanismo en España*. Madrid: IEAL



refuerza el concepto de conjunto, de ente con durabilidad y flexibilidad en el tiempo y del vínculo del elemento patrimonial al espacio donde se ubica.

Llegamos, así, al año de 1985, en el que La Ley de Patrimonio Histórico Español -primera ley que renueva los principios de la Ley de 1933, con la peculiaridad de que ésta última sobrevivió a la gran reforma legislativa de la época franquista-⁵⁵ define a los Conjuntos Históricos como *la agrupación de bienes inmuebles que forman una unidad de asentamiento, continua o dispersa, condicionada por una estructura física representativa de la evolución de una comunidad humana por ser testimonio de su cultura o constituir un valor de uso y disfrute para la colectividad.*

La ley andaluza actual⁵⁶ define como Conjuntos Históricos *las agrupaciones de construcciones urbanas o rurales junto con los accidentes geográficos que las conforman, relevantes por su interés histórico, arqueológico, paleontológico, artístico, etnológico, industrial, científico, social o técnico, con coherencia suficiente para constituir unidades susceptibles de clara delimitación, incluyendo valores que superan con creces los histórico-artísticos originales, así como la ambigüedad del valor cultural o la ya obiedad del conjunto.*

En este sentido, el grupo HUM-700 "Patrimonio y Desarrollo Urbano Territorial en Andalucía" realiza en la actualidad una labor de investigación y profundización en la influencia de la legislación en la declaración de Conjuntos Históricos, así como en localizar los valores por los cuales fueron declarados en su sucesión histórica y con respecto a la normativa vigente en cada momento⁵⁷.

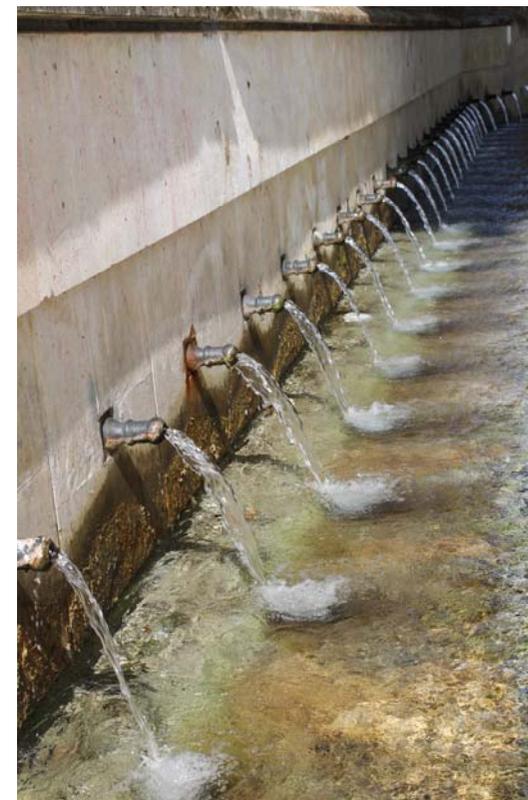


Figura 3.1: Fuente de los 25 caños, Loja.
Fuente: la autora.

⁵⁵ Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español.

⁵⁶ Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía, que deroga la Ley 1/1991, de 3 de julio, de Patrimonio Histórico de Andalucía, primera Ley andaluza en materia de patrimonio.

⁵⁷ Para más información, ver DEL ESPINO HIDALGO, Blanca; PÉREZ CANO, Teresa y RÁMILA ARJONA, Rocío



Sin embargo, y a pesar del esfuerzo realizado desde el aparato legislativo patrimonial para la protección del patrimonio urbano, es necesario un paso más para que dicha protección sea efectiva. Para ello las propias leyes incorporan la necesidad de redactar un documento de planeamiento específico que recoja las directrices, de una forma más concreta, para la conservación del tejido urbano en áreas históricas, que recae, generalmente, en el Plan Especial.

El Plan Especial es una figura de planeamiento de desarrollo, de carácter sectorial (no integral ni territorial) y específico: ordena un aspecto o fragmento determinado de la ciudad o el territorio. Tal como indica la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, en su Artículo 14, sus finalidades son múltiples, entre las cuales se encuentra la protección del patrimonio urbano y paisajístico:

Artículo 14. Planes Especiales

1. *Los Planes Especiales pueden ser municipales o supramunicipales y tener por objeto las siguientes finalidades:*

a. *Establecer, desarrollar, definir y, en su caso, ejecutar o proteger infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos, así como implantar aquellas otras actividades caracterizadas como Actuaciones de Interés Público en terrenos que tengan el régimen del suelo no urbanizable.*

b. ***Conservar, proteger y mejorar el medio urbano y, con carácter especial, el patrimonio portador o expresivo de valores urbanísticos, arquitectónicos, históricos o culturales.***

c. *Establecer la ordenación detallada de las áreas urbanas sujetas a actuaciones u operaciones integradas de reforma Interior, para la renovación, mejora, rehabilitación o colmatación de las mismas.*

d. *Vincular el destino de terrenos o construcciones a viviendas de protección oficial u otros*

(2013) , *Historic cities conservation throughout Cultural Heritage Laws: Andalusian Historic Areas*, en *3rd Annual International Conference on Architecture*, ATINER: Atenas, Grecia.



regímenes de protección pública, o a otros usos sociales.

e. Conservar, proteger y mejorar el medio rural, en particular los espacios con agriculturas singulares y los ámbitos del Hábitat Rural Diseminado.

*f. **Conservar, proteger y mejorar el paisaje, así como contribuir a la conservación y protección de los espacios y bienes naturales.***

g. Establecer reservas de terrenos para la constitución o ampliación de los patrimonios públicos de suelo.

h. Cualesquiera otras finalidades análogas.

En los dos apartados señalados, la ley de ordenación urbanística andaluza señala al Plan Especial como la figura destinada a ordenar el patrimonio y el paisaje –cuyo vínculo con los centros históricos y otros elementos del patrimonio urbano ha sido señalado en el capítulo 1 de este trabajo-. Este documento urbanístico permite, de hecho, entrar al detalle en cuestiones que difícilmente serían abarcables mediante la incoación y declaración por los procedimientos patrimoniales con competencias culturales:

- Profundizar en el conocimiento del patrimonio urbano a proteger, mediante el desarrollo de un documento de análisis exhaustivo que, generalmente, conlleva un equipo transdisciplinar.
- Concretar las condiciones de protección de elementos patrimoniales concretos o de conjuntos, mediante la redacción de ordenanzas que permiten regular todo tipo de características de la edificación y el espacio libre y admitir o limitar modificaciones.



- Proponer actuaciones y mejoras, mediante las actuaciones de intervención positiva, que lleven a una mejor protección o puesta en valor del patrimonio considerado.
- Proteger elementos edificados, del espacio público o conjuntos patrimoniales, mediante el Catálogo de elementos protegidos.

No obstante, la renovación de las teorías patrimoniales ha supuesto una puesta al día en la legislación sobre patrimonio y se han creado nuevas figuras que, si bien no responden de una forma literal a la protección de centros históricos como podría ocurrir con la mencionada de Conjunto Histórico, pueden encontrarse en situación de pertenecer a los mismos o, al contrario, contener centros históricos y otros conjuntos urbanos patrimoniales dentro de su delimitación:

- Las figuras de Monumento y Jardín Histórico, las más antiguas y de mayor conocimiento general, que supone a menudo hitos en la protección y valoración del patrimonio urbano.
- Las figuras de Lugar de Interés Industrial, Lugar de Interés Etnológico y Sitio Histórico, de incorporación en las últimas décadas, que protegen elementos aislados o fragmentos urbanos con características no necesariamente ligadas a lo patrimonial o lo físico, sino a elementos que forman parte de la historia, los saberes o la tecnología.
- La figura de Zona Patrimonial, incorporada en 2007 a la ley andaluza, que contempla la posibilidad de introducir redes territoriales en la protección y simultanear elementos culturales y naturales en la misma figura.
- Las figuras relativas a la protección paisajística, como son el Parque Cultural o el Paisaje Cultural que, si bien aún carecen del desarrollo necesario y, generalmente, se aplican a



paisajes naturales o agrícolas, presentan posibilidades de cara al futuro de la protección del patrimonio urbano.

Así, pasamos a considerar el Paisaje Histórico Urbano como un pilar del patrimonio con estrechos vínculos a los centros históricos y un desarrollo aún en proceso.

3.1.3. La problemática de los centros históricos andaluces en los estudios sobre ciudad. El Paisaje Histórico Urbano

Desde que Gustavo Giovannoni⁵⁸ publicara en 1931 su tratado sobre la ciudad, la idea del ambiente urbano de la ciudad histórica ha estado presente en las distintas disciplinas relacionadas con la urbe hasta llegar en la actualidad a incluir el tema del paisaje entre las disciplinas patrimoniales. Para Giovannoni la recuperación del *vecchio centro* como centro de vida y la preocupación de las relaciones entre lo nuevo y lo viejo son temas enfocados desde una visión estética y humana que no olvida los problemas de gestión con que se enfrenta la construcción de la ciudad.

La idea del ambiente, como modo de valorar y actuar en el patrimonio histórico y la teoría del *diradamiento edilizio* como método de restauración son los conceptos que el autor expone con más fuerza y en los que gravita su aportación teórica, que dota al monumento de una inequívoca dimensión urbana. Esta actitud le lleva a ver la necesidad de resolver adecuadamente no sólo la relación de lo nuevo y lo viejo, la ciudad existente y la ampliación, sino lo que más nos interesa de su legado: la convivencia de las formas históricas con las necesidades que supone un nuevo modo

*En las ciudades la vida es más pequeña
que aquí en mi casa en la cima de este otero.
En la ciudad las grandes casas cierran la vista con
llave,
esconden el horizonte, empujan nuestro mirar
lejos de todo cielo,
nos vuelven pequeños porque nos quitan lo que
nuestros ojos pueden darnos
y nos vuelven pobres porque nuestra única
riqueza es ver.*

Fernando Pessoa

⁵⁸GIOVANNONI, Gustavo (1931), *Vecchie città de edilizia nuova*. Torino: Unione Tipografica Editrice Torinese.



de vivir la ciudad.

Muchos de los planteamientos de Giovannoni están hoy obsoletos pero fueron la semilla de una nueva disciplina en el estudio de la ciudad histórica. El paisaje ha sido tradicionalmente asociado con el territorio no edificado y el patrimonio natural, mientras que hoy el paisaje urbano, como paisaje cultural, se incluye como una de las categorías del patrimonio histórico.

Según lo fijado en el Convenio Europeo del Paisaje del Consejo de Europa, en su Artículo 1, *se entiende por paisaje cualquier parte del territorio, tal como lo percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción e interacción de factores naturales y/o humanos.*

Esta definición destaca el carácter perceptivo del paisaje y su carácter público, no técnico, es decir, la aproximación al paisaje requiere de la participación de una amplia representación social. El segundo elemento, quizás más importante aún, es el doble enfoque, que une los aspectos naturales y los aspectos “humanos” o la intervención del hombre, haciendo indisociables el sustrato ambiental y las interacciones o productos de la acción antrópica sobre el territorio. *El paisaje es la percepción social de la huella de los procesos y actividades humanas sobre el territorio, la foto subjetiva de un determinado espacio*⁵⁹.

La Convención de Viena sobre paisajes históricos urbanos denominada *Patrimonio Mundial y Arquitectura Contemporánea – Ordenar el paisaje urbano histórico*, celebrada en mayo de 2005, dio como resultado la publicación del llamado *Memorándum de Viena*⁶⁰, que incluye un importante

⁵⁹ HOYUELA JAYO, Antonio (2008), Patrimonio y Paisaje, análisis, ordenación y gestión del territorio y tecnologías cartográficas digitales. *Territorio y Sostenibilidad* [Recurso electrónico] <www.terysos.com> [Última consulta el 14/06/2014]

⁶⁰ AA.VV., *Vienna Memorandum*. Viena: UNESCO. Puede consultarse en <<http://www.e->



conjunto de orientaciones para la conservación de los paisajes históricos urbanos. Dirigido a ciudades históricas inscritas en la lista de Patrimonio Mundial o propuestas para ello, en este documento se considera por primera vez la conjugación entre la conservación del patrimonio y los nuevos desarrollos. Se tratan en él términos como el desarrollo urbano sostenible, el tratamiento integral en la rehabilitación, la multidisciplinariedad y la arquitectura contemporánea en entornos históricos.

La Universidad Politécnica de Madrid cuenta con un Grupo de Investigación de Paisaje Cultural que, en materia de Patrimonio, Cooperación y Sostenibilidad ha desarrollado el proyecto *Yusur-Puentes. Paisaje y arquitectura en Marruecos y España*. Organizado por la Asociación Cultural del Mediterráneo Occidental, realiza una introducción en el paisaje y la arquitectura de dos países cercanos a través de una escenografía expositiva que recorre las calles de ciudades y medinas y en la que destacan actuaciones arquitectónicas de gran envergadura que han modificado sustancialmente el espacio paisajístico de las dos orillas del Mediterráneo, mostrando multitud de afinidades estéticas y culturales.

En Andalucía, el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico cuenta con una sección llamada Canal de Paisaje Cultural⁶¹ cuya creación responde a la necesidad de contribuir al mejor conocimiento de los paisajes culturales andaluces rurales y urbanos de alto contenido patrimonial, así como al desarrollo de criterios para su análisis, protección, intervención, conservación y uso. Uno de sus principales proyectos en curso es el proyecto de Paisaje Histórico Urbano en la ciudad de Sevilla, que tiene como punto de partida el Seminario de Ciudades Históricas celebrado en esta ciudad en

architect.co.uk/vienna_memorandum.htm> [Última consulta el 26/06/2014].

⁶¹ Más información en: <http://www.iaph.es/paisajecultural/>. Hasta el momento el IAPH ha realizado diversas publicaciones sobre paisajes andaluces y lugares de Patrimonio Mundial, así como sobre paisajes específicos como la ensenada de Bolonia o los dólmenes de Antequera.



noviembre de 2006 y una reformulación de los objetivos de este estudio a partir de la reunión celebrada en París, en octubre de 2007, en el Centro de Patrimonio Mundial de la UNESCO.

El proyecto responde a la necesidad de establecer una conexión entre los trabajos desarrollados hasta la fecha sobre Indicadores de Conservación y Gestión de las Ciudades Históricas, concepto que no se ha definido hasta el momento y que pasaremos a detallar convenientemente en capítulos posteriores, y los nuevos planteamientos que se originan al considerar el paisaje histórico urbano como parte decisiva de la evolución de las ciudades. Para ello se plantea un convenio de cooperación entre el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico y la UNESCO, con la colaboración del Ministerio de Cultura, para dotar al trabajo de la profundidad necesaria y convertirlo en una referencia en la que apoyar otros casos de gestión del paisaje en diferentes ciudades y países, obteniendo al mismo tiempo la protección y revalorización del patrimonio cultural en el ámbito internacional.

De hecho, no es hasta 2007 cuando se protege el paisaje andaluz en una Ley de Patrimonio Histórico. Con anterioridad, en el contexto andaluz, el paisaje cultural ha sido objeto de ordenación, aunque con carácter parcial, por parte del planeamiento territorial y urbano. La aproximación a los principios que deben articular dicha ordenación desde el punto de vista cultural se ha realizado en base a lo establecido en el POTA de 2006.

La declaración de intenciones del Convenio Europeo del Paisaje explica la nueva orientación de la por entonces política de desarrollo sostenible de la Unión Europea y su definición basada en el análisis, la protección y el desarrollo del paisaje. El paisaje aglutina conceptos derivados del medio ambiente, del patrimonio, material e inmaterial, o de la diversidad biológica desde una perspectiva eminentemente cultural. El paisaje se conceptualiza, bajo un denominador común, en su



consideración a través de la geografía, la arquitectura y la ordenación del territorio, como un proceso más que un objeto.

A partir de estos preceptos, los estudios sobre paisaje se han diversificado hasta convertirse en una línea de investigación sólida y transitada en los últimos años. Además, el concepto de paisaje se ha especializado y así, hoy, hablamos de paisaje cultural, paisaje urbano, paisaje rural, paisaje agrario o paisaje natural como parte de un léxico habitual en los estudios de territorio y de patrimonio.

El concepto, relativamente nuevo, de “paisaje cultural” trata de englobar todas estas categorías o subdivisiones clasificatorias, si bien dicho concepto no deja de ser una tautología en su formulación gramatical como término compuesto: si el paisaje es de por sí una convención, una interpretación culturalista del territorio o naturaleza, ser a la vez paisaje y cultural es ser doblemente cultural. Analizado desde esta perspectiva semántica es una redundancia innecesaria, pero no lo es si, en un nuevo juego de palabras, afirmamos que no todo territorio (paisaje) es percibido, sentido y valorado, como paisaje cultural⁶².

El propio Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico cuenta con una sección llamada Canal de Paisaje Cultural cuya creación responde a la necesidad de contribuir al mejor conocimiento de los paisajes culturales andaluces rurales y urbanos de alto contenido patrimonial, así como al desarrollo de criterios para su análisis, protección, intervención, conservación y uso. Uno de sus principales proyectos en curso es el proyecto de Paisaje Histórico Urbano en la ciudad de Sevilla, que tiene como punto de partida el Seminario de Ciudades Históricas celebrado en esta ciudad en noviembre de 2006 y una reformulación de los objetivos de este estudio a partir de la reunión celebrada en París, en octubre de 2007, en el Centro de Patrimonio Mundial de la UNESCO.



Figura 3.2: “...y de repente te das cuenta de que todo a terminado...”. Graffiti sobre el muro de la Iglesia del Carmen, en el límite del Conjunto Histórico de Antequera. Fuente: la autora.

⁶² AGUDO TORRICO, *op. cit.*



La UPM también cuenta con un Grupo de Investigación de Paisaje Cultural que, en materia de Patrimonio, Cooperación y Sostenibilidad ha desarrollado el proyecto *Yusur-Puentes. Paisaje y arquitectura en Marruecos y España*. Organizado por la Asociación Cultural del Mediterráneo Occidental, realiza una introducción en el paisaje y la arquitectura de dos países cercanos a través de una escenografía expositiva que recorre las calles de ciudades y medinas y en la que destacan actuaciones arquitectónicas de gran envergadura que han modificado sustancialmente el espacio paisajístico de las dos orillas del Mediterráneo, mostrando multitud de afinidades estéticas y culturales.

Sin embargo, el campo actual de investigación sobre paisaje sigue ampliándose y profundizando en realidades complementarias. Es el caso de los llamados paisajes intermedios o paisajes cotidianos, que parecen ser un terreno aún en fase de exploración.

Pareciera haber cierto consenso en considerar que los paisajes más valiosos, por sí mismos o como entorno del patrimonio construido, acusan una mayor vulnerabilidad a intervenciones y cambios de todo tipo. De allí la necesidad de protegerlos, con el fin de asegurar la conservación de aquellas cualidades visuales que los distinguen como dignos de preservación, pero... ¿Qué ocurre con el resto de territorios y paisajes? ¿Cómo propiciar un equilibrio entre los intereses de la «conservación» y la renovación, viable en términos culturales y sociales⁶³?

De hecho, uno de los principales organismos dedicados a la investigación y la gestión del paisaje, el Observatorio del Paisaje de Cataluña, dedica a los paisajes de la periferia sus eventos y

⁶³ SÁNCHEZ FUENTES, Domingo y ZAVALA DE SAUTU, Claudia (2010), Paisaje y Calidad de Vida: Estrategias para la Construcción de los Entornos del Futuro. *De la Tierra al Sol. Historia de los Paisajes del Guadiamar*. Sevilla: Fundación Focus-Abengoa, Vol. 1., pp. 227-24



publicaciones más recientes. El último es la publicación del libro *Franges. Els paisatges de la perifèria.*, presentado en junio de 2012 como resultado de un Seminario Internacional celebrado en Olot en noviembre de 2010.

La periferia no es más que el resultado -a veces imprevisto e indeseado- de un centro que crece y necesita expandirse donde sea y como sea. La periferia es más que el perímetro de un centro: es también -y sobre todo- un lindar entre diferentes realidades territoriales -y a veces mentales- con un protagonismo cada vez más notable. Para entender su lógica y su idiosincrasia, son necesarias miradas variadas, del arte a la literatura, de la música al cine, de la fotografía a la arquitectura, de la geografía a la sociología, del urbanismo a la ecología. Para actuar en ella, hay que modificar sustancialmente la escala espacial y temporal a la cual estamos acostumbrados y entender que sus referentes sociales y simbólicos, incluidos los paisajísticos, son otros⁶⁴.

Así, en los paisajes intermedios aún hay un campo de investigación en el que avanzar. Ocurre algo parecido, tal y como se comentaba en el capítulo 2., con las denominadas ciudades medias o intermedias. En este capítulo de estado de la cuestión debemos hacer, también, una pequeña reflexión al respecto.

3.1.4. El diseño sostenible aplicado al patrimonio y la rehabilitación. Tecnología versus tradición

Una de las aportaciones más conocidas a la sostenibilidad del capital natural desde el mundo de la

⁶⁴ NOGUÉ, Joan; PUIGBERT, Laura; BRETCHA, Gemma; LOSANTOS, Àgata (eds.) (2012) *Franges. Els paisatges de la perifèria*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya. (Plecs de Paisatge; Reflexions; 3)



arquitectura y el urbanismo es el desarrollo del diseño “verde” o la llamada arquitectura bioclimática, así como la incorporación de mecanismos activos y pasivos de control del gasto energético en la edificación. Esta revolución técnica en el mundo de la construcción ha sido también aplicada al patrimonio construido, y desde los poderes públicos se ha incentivado la llamada rehabilitación sostenible, apoyando incluso económicamente la adaptación del parque edificado a las nuevas tecnologías de ahorro energético.

Sin embargo, desde otras instituciones sociales y académicas se están desarrollando líneas de rehabilitación para el desarrollo sostenible de la comunidad en los ámbitos social y económico, centrándose en los centros históricos de las ciudades que suelen sufrir procesos de abandono, envejecimiento de la población y gentrificación. Además, incluso en el campo de la rehabilitación para el ahorro energético la investigación va más allá de la simple implantación de energías renovables, incorporando estrategias como la reutilización de materiales o el acondicionamiento higrotérmico pasivo y encontrando en el modo de hacer ciudad tradicional valores que hoy se intentan aplicar a la nueva ciudad como una innovación.

Este modo de entender y aplicar el concepto de sostenibilidad cuenta con proyectos en los que la actuación a pequeña escala ha sido puesta en funcionamiento, como es el caso de la Oficina de Conservación y Rehabilitación de la Ciudad Histórica de Santiago de Compostela, cuyo arquitecto coordinador, Ángel Panero Pardo⁶⁵, expuso en el seminario *Sostenibilidad en Ciudades Patrimonio de la Humanidad* celebrado en Sevilla en septiembre de 2010 su proyecto *No todo es fachada* de rehabilitación del parque habitacional del centro histórico de Santiago de Compostela. Panero

⁶⁵PANERO PARDO, Ángel (2011), Patrimonio Mundial y modelo de ciudad. Ciudadanos, energía y medio ambiente en Santiago de Compostela. *El paisaje histórico urbano en las Ciudades Patrimonio Mundial. Indicadores para su conservación y gestión II. Criterios, metodología y estudios aplicados*. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, pp. 226-237.



defiende que la ciudad histórica puede ser un modelo en muchos asuntos que hoy están de actualidad, como la sostenibilidad, y no sólo haciendo alusión al aspecto social, sino también en el de eficiencia energética, aprovechamiento del agua o arquitectura bioclimática.

Mediante un proyecto de la llamada “acupuntura urbana”, en la que cada vivienda es estudiada con sus propietarios, se demuestra a los propios ciudadanos que una rehabilitación rentable, social y económicamente, es posible mediante criterios de intervención mínima, con acciones reversibles basadas en el reciclaje y la reutilización, pues las intervenciones integrales resultan mucho más costosas.

Con este ejemplo podemos comprobar que la complejidad del asunto no subyace en los problemas técnicos de la rehabilitación de edificios, sino en la relación de los ciudadanos con su propio patrimonio, en este caso, su propia vivienda.

Experiencias similares en toda Europa fueron expuestas en Madrid con motivo de la *Conferencia de Alto Nivel sobre Sostenibilidad Urbana y Regeneración Urbana Integrada en Europa*, organizada por Sepes, la Entidad Estatal de Suelo del Ministerio de Fomento español el pasado abril de 2010. Una visión similar ofrece la muestra itinerante *Medinas 2030*, que propone una aproximación a la rehabilitación de las medinas (centros históricos de ciudades de origen islámico) desde una perspectiva sostenible a largo plazo, considerando las transformaciones económicas, sociales y de espacio, aspectos decisivos en el futuro de este tipo de ciudad. La exposición ha sido organizada por el Banco Europeo de Inversión y fue inaugurada en la última Bienal de Arquitectura de Venecia.

Existen instituciones con vínculos territoriales o geográficos como *Rehabimed*, con sede en Barcelona, que es una red de instituciones y organizaciones de los países del Mediterráneo para promover la rehabilitación sostenible del parque edificado y la revitalización social y económica de

Como meta, la arquitectura debe proponernos la creación de relaciones nuevas entre el hombre, el espacio y la técnica.

Aristóteles



los centros históricos, tanto en Europa como en los países mediterráneos en desarrollo. Desde la Universidad de Sevilla el grupo *Arquitectura, Patrimonio y Sostenibilidad* se centra, entre otras líneas, en la sostenibilidad y eficiencia energética en rehabilitación.

3.1.5. La sostenibilidad de los centros históricos andaluces desde sus usuarios: ciudadanía y turismo

El turismo en torno al patrimonio es un potente organismo generador de capital económico y social, de aquí la importancia de hacer un turismo sostenible, el cual es protagonista de multitud de estudios en la actualidad. En el panorama español, la actividad investigadora en este sentido tiene un gran foco de producción en el grupo de investigación *Turismo, Patrimonio y Desarrollo*⁶⁶ de la Universidad Complutense de Madrid, liderado por el Doctor Miguel Ángel Troitiño Vinuesa, Catedrático del Departamento de Geografía Humana. Las investigaciones llevadas a cabo por este grupo se centran en el análisis de las relaciones e interdependencias entre turismo y ciudades históricas, así como en el estudio del papel del turismo en los nuevos procesos de recuperación urbana y, de forma especial, en la puesta en valor del patrimonio cultural y en la dinamización funcional de los centros históricos y áreas monumentales de las ciudades.

Los principios básicos que organizan sus investigaciones, y que funcionan como marco teórico para este trabajo, son:

⁶⁶ Más información en <<http://www.ucm.es/info/geoturis/>> [Última consulta el 23/02/2013]. El grupo cuenta con una extensa colección de publicaciones que pueden ser consultadas en su mayoría desde su página web.



- La sostenibilidad como referencia básica y preocupación central.
- Las múltiples dimensiones y la transversabilidad del fenómeno turístico.
- La ciudad histórica como patrimonio cultural y como recurso turístico.
- Los flujos de visitantes y la capacidad de acogida turística.
- El turismo en relación con el medio ambiente urbano y calidad de vida.

En el panorama internacional otros grupos de investigación e instituciones acumulan una gran experiencia en el estudio del turismo. Entre ellos cabe mencionar los siguientes: Ciset (Centro Internazionale di Studi e Ricerche sull' Economia turística), que trabaja desde hace casi una década sobre la incidencia del turismo en las "ciudades del arte", EURICUR (European Institute for comparative urban research) dedicado al estudio de la ciudad como destino turístico, OCTALS (Oxford Centre for Tourism and Leisure Studies), un equipo liderado por John Glasson que estudia las relaciones entre ocio, turismo y recuperación urbana, y la red ATLAS (European Asociación for Tourism and Leisure Education), dedicada al desarrollo de investigaciones de ámbito transnacional sobre el turismo y el ocio. .

En el grupo de investigación *Patrimonio y Desarrollo Urbano Territorial en Andalucía*, de la Universidad de Sevilla, ésta es una línea en la que también se investiga en la actualidad, con el ejemplo más reciente en la tesis doctoral de la profesora Lourdes Royo Naranjo⁶⁷, que se ocupa del patrimonio arquitectónico turístico en la Costa del Sol.

... Siempre he afirmado que los lugares son más fuertes que las personas, el escenario más que el acontecimiento. Esa posibilidad de permanencia es lo único que hace al paisaje o a las cosas construidas superiores a las personas.

Aldo Rossi

⁶⁷ ROYO NARANJO, Lourdes (2010), *Málaga 1930-1980: Turismo, desarrollo, arquitectura. La aventura de la modernidad*. Tesis Doctoral dirigida por el Catedrático Eduardo Mosquera Adell en el Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla.



3.2. Estado de la cuestión

Tal y como ha sido expuesto en el capítulo 2, este trabajo encuentra un vacío pendiente de tratar en el panorama de la investigación de las ciudades intermedias o de medio tamaño, cuyo tratamiento en otras localizaciones tanto en España como en Europa y en otras partes del mundo ha sido abordado desde diferentes disciplinas décadas atrás.

Los estudios en torno a los asentamientos y pequeños comienzan a proliferar en 1976, año en el que la Habitat International Conference (HIC) de la ONY plantea, en Vancouver, la necesidad de que los gobiernos se centren en la existencia y estabilidad de este tipo de asentamientos con objeto de evitar los problemas de las grandes aglomeraciones urbanas.

Desde entonces y hasta hoy, las ciudades medias han sido objeto de estudio en los ámbitos internacional, nacional y andaluz, llegando a producirse un debate sobre su denominación -ciudades medias o intermedias-, lo cual denota un estado avanzado en las discusiones y reflexiones sobre las mismas.⁶⁸

Así, tiene un especial interés para este trabajo el hecho de que en una realidad de paisaje mediterráneo nacional se haya abierto una potente línea de investigación sobre ciudades, en este caso, intermedias. Se trata de la Universidad de Lleida que entre los años 2008 y 2011 ha desarrollado una Cátedra Unesco titulada: *Ciudades Intermedias. Urbanización y Desarrollo*.

Si bien el título asignado puede conducir a ideas de desarrollo urbanístico y económico descontrolado, el contenido de los principales documentos publicados al respecto revela claves que

⁶⁸ BELLET SANFELIU, Carmen y LLOP TORNÉ, Josep María (2004), *op.cit.*



están muy en sintonía con la línea del trabajo que ahora nos ocupa. Sus directrices serán, pues, un documento de referencia.

En el caso andaluz, por el contrario, son pocos los estudios elaborados sobre ciudades medias, menos aún los que tienen en cuenta conceptos como la sostenibilidad, el paisaje o el patrimonio. Merecen especial mención los diferentes artículos publicados en la revista PH en el año 2007, número 63. Investigadores de distintas disciplinas -la arquitectura, el urbanismo, la geografía, la política o la historia del arte- ofrecen su visión sobre las ciudades medias del centro de Andalucía como conjunto, paisaje o como elementos urbanos individuales.

Nos encontramos, pues, con un tema de investigación que se encuentra en fase de desarrollo en el momento de la redacción de este trabajo, ocasión que es favorable, de un lado, para obtener información de actualidad y, por otro, para contribuir con una pieza más del rompecabezas del conocimiento en torno a las ciudades medias del centro de Andalucía.



3.3. Condiciones administrativas y normativa territorial y su influencia sobre el estudio y su objeto

La red de ciudades medias que establece el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía está dividida en dos grandes categorías: ciudades costeras y ciudades de interior.

A su vez, las ciudades medias de interior -sobre las cuáles se enfoca este trabajo- están descompuestas en pequeñas redes que el POTA separa entre sí respondiendo a las macro unidades paisajísticas que el mismo establece, como puede observarse en las figuras a la derecha.

Así, las tres unidades que tomaremos como marco amplio de estudio -al margen de que para algunas tareas específicas podamos ampliarlo o reducir significativamente el número de ciudades- son:

- Campiña y sierra sur de Sevilla
- Campiña y Subbética de Córdoba y Jaén
- Depresiones de Antequera y Granada

Estas tres unidades comprenden un total de dieciocho ciudades medias, tres de ellas de nivel 1 (Antequera, Écija y Lucena) y quince de nivel 2 -niveles también establecidos por el POTA).

Además de la organización por provincias y municipios, el Estatuto de Autonomía considera la distribución de los municipios andaluces en un sistema de comarcas uniprovinciales como agrupaciones voluntaria de municipios limítrofes con características geográficas, económicas,



sociales e históricas afines⁶⁹.

Esto no se materializa de una forma orgánica hasta una orden en 2003 en la que se define la comarca como *un espacio geográfico con unas características naturales homogéneas, donde se producen unas relaciones sociales de inmediatez y cercanía, y que presentan unas características naturales, económicas y sociales comunes y unos mismos intereses*. En dicha orden se definen 62 comarcas a efectos de planificación de la oferta turística y deportiva aunque sin ninguna competencia administrativa, a menos que se trate de la organización supramunicipal de algunos servicios básicos a la manera de mancomunidades, cuyos límites no tienen por qué coincidir con las de las comarcas^{70 71}.

En este sentido, sí que existe un buen número de mancomunidades a las que pertenecen las ciudades medias del centro de Andalucía: Campiña de Carmona, Campiña de Morón y Marchena, Comarca de Écija, Sierra Sur de Sevilla, Campiña Sur de Córdoba, Campiña de Baena, Subbética, Sierra Sur de Jaén, Comarca de Loja y Comarca de Antequera.

⁶⁹ Ley orgánica 6/1981, de 30 de diciembre, Estatuto de Autonomía para Andalucía. Artículo 97.

⁷⁰ ORDEN de 14 de marzo de 2003, por la que se aprueba el mapa de comarcas de Andalucía a efectos de la planificación de la oferta turística y deportiva. Publicada en número 59 del Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

⁷¹ Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía. Capítulo II, Sección I. *Mancomunidades de municipios*.



CATEGORÍA	PROVINCIA	MANCOMUNIDAD	CIUDAD	NIVEL	CATEGORÍA	PROVINCIA	MANCOMUNIDAD	CIUDAD	NIVEL		
CAMPIÑA Y SIERRA SUR DE SEVILLA	SEVILLA	CAMPIÑA DE CARMONA	CARMONA	2	CAMPIÑA Y SUBBÉTICA DE CÓRDOBA Y JAÉN	CÓRDOBA	CAMPIÑA SUR DE CÓRDOBA	PUENTE GENIL	2		
		CAMPIÑA DE MORÓN Y MARCHENA	EL VISO DEL ALCOR	2			CAMPIÑA DE MORÓN Y MARCHENA	MONTILLA	2		
			MAIRENA DEL ALCOR	2			CAMPIÑA DE BAENA	BAENA	2		
			ARAHAL	2			SUBBÉTICA	CABRA	2		
			MORÓN DE LA FRONTERA	2				LUCENA	1		
			MARCHENA	2				PRIEGO DE CÓRDOBA	2		
		COMARCA DE ÉCIJA	ÉCIJA	1			JAÉN	SIERRA SUR DE JAÉN	ALCALÁ LA REAL	2	
		SIERRA SUR DE SEVILLA	OSUNA	2			DEPRESIONES DE ANTEQUERA Y GRANADA	MÁLAGA	COMARCA DE ANTEQUERA	ANTEQUERA	1
			ESTEPA	2				GRANADA	COMARCA DE LOJA	LOJA	2

Tabla 3.1: Resumen del total de ciudades medias andaluzas, así como las diferentes unidades territoriales a las que pertenecen y el nivel de ciudad media que ostentan según el POTA. Elaboración propia.



Constatamos, por tanto, que las ciudades objeto de estudio constan de una gran diversidad de estructuras de organización dentro y fuera del marco administrativo. Esto provoca, a la vez, cierta dificultad para la gestión y toma de decisiones así como para la puesta en marcha de propuestas pero, por otra parte, favorece las oportunidades de establecer redes territoriales de cooperación.

A continuación se analiza el tratamiento de la principal ley de carácter territorial que tiene vigencia sobre el área de estudio siendo, de hecho, la que la delimita oficialmente como entidad: Ciudades Medias andaluzas.

Como decíamos, el POTA destaca tres redes de Ciudades Medias como especialmente relevantes, entre las que se encuentra el centro de Andalucía, con el cruce entre las grandes infraestructuras viarias, con un importante potencial de desarrollo socioeconómico.

Desde el mismo se apuesta por el mantenimiento de las características urbanas y morfológicas de las mismas, potenciando su desarrollo mediante la instalación de una ratio determinada para los distintos equipamientos públicos así como la conexión con los principales Ejes de Articulación Regional – ejes viarios, Centros de Transporte de Mercancías y otras infraestructuras de servicios- .

Destaca en este sentido la creación del Eje Diagonal Intermedio en el centro de la región:

Sus objetivos y contenidos se desarrollarán mediante un Programa Coordinado [ZN-03]. El Programa, que se desarrollará dentro del ámbito delimitado por las ciudades de Córdoba, Estepa, Antequera, Granada y Úbeda, reforzará la zona central de Andalucía como una pieza estratégica para el desarrollo económico y territorial de la Comunidad Autónoma, que debe contribuir a equilibrar el dinamismo generado por las aglomeraciones urbanas y la franja litoral. Entre sus contenidos se encontrará la coordinación entre las diversas actuaciones previstas en materia de



infraestructuras del transporte y las comunicaciones y el apoyo a los Sistemas Productivos Locales con medidas de incentivos para la actividad empresarial, la creación y mantenimiento de empleo, la innovación productiva y la difusión del desarrollo tecnológico⁷².

Un dato notable es que el POTA indica, en el caso de las Redes de Ciudades Medias, que las identificadas en el mismo no agotan las posibilidades de asociación de las mismas, sino que podrán producirse asociaciones alternativas por posibles potencialidades: redes temáticas por cuestiones turísticas, patrimoniales o productivas, sin que la continuidad espacial sea un requisito.



Figura 3.3: Ámbito territorial estratégico del interior de Andalucía. Fuente: POTA

⁷² Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, 2006.

Este camino abierto por el Plan abre un gran abanico de posibilidades que podrían parecer desaprovechadas, dado que la organización de las Redes existentes, como puede apreciarse en la figura al margen, está limitada por consideraciones que, en ocasiones, no parecen las más adecuadas, como redes que finalizan en el límite de dos provincias, cuando existen casos de ciudades medias que distan menos de cinco kilómetros entre sí en dos provincias diferentes y que están unidas por un fuerte lazo territorial y funcional.

Un déficit parecido se observa en el caso de Ciudades Medias de orden superior que, si bien participan de unidades funcionales comunes, como es el caso de centros logísticos de transportes, por ejemplo, carecen absolutamente de conexión entre sí prevista por el POTA.

Por tanto, a la hora de establecer posibles redes de cooperación territorial, habrá que hacer un especial énfasis la posibilidad de establecer relaciones y redes que atiendan a vínculos que sobrepasen las limitaciones de una mera distribución tomada del documento marco. En este sentido, puede ser una oportunidad la propia selección de casos de estudio para este trabajo, en la que, en lugar de centrarnos en un área continua, escogeremos cuyo vínculo quede establecido por motivos no necesariamente espaciales ni de carácter administrativo o jerárquico.



3.4. Primeras conclusiones a los antecedentes y el estado de la cuestión de la sostenibilidad en centros históricos de ciudades medias a nivel urbano, patrimonial, paisajístico y territorial

Una vez andados los pasos previos para dar comienzo a esta investigación, pueden establecerse una serie de conclusiones en base a las cuales aportar solidez a la estructura de la misma.

Tras analizar de un modo general el contexto de estudios e investigaciones acerca de patrimonio urbano y sostenibilidad, así como la forma en que las ciudades medias han sido tratadas en los distintos casos, especialmente el andaluz, podemos afirmar que nos encontramos ante una materia aún en proceso de definición. Esto, si bien entraña en sí una dificultad, pues no existe un cuerpo de investigaciones que proporcionen un marco lineal y estructurado para ésta, también es una oportunidad de aportar un elemento más al escaso conjunto de estudios acerca de la sostenibilidad en centros históricos.

En general, podemos constatar la existencia de grupos de investigación enfocados al tema de la sostenibilidad ambiental tanto en España como en el extranjero, así como en el territorio andaluz. Lo mismo ocurre con el estudio del patrimonio en sus materias urbana y territorial, aunque la sostenibilidad del patrimonio es una materia poco desarrollada. Los temas sociales con un corpus de investigación sólido en torno al patrimonio urbano (el turismo o la cooperación y el desarrollo) son escasos, aunque están bien representados en nuestro país. Así, la complejidad puesta de manifiesto en el establecimiento del estado de la cuestión es a su vez un indicador de la necesidad y oportunidad de este estudio.

La sostenibilidad, tal como se afirma anteriormente, es un elemento cuyo estudio presenta dos problemas fundamentales y estrechamente vinculados: de un lado, es un concepto joven, y por lo tanto poco definido y asentado en la memoria colectiva. De otro lado, es un término que aún hoy

provoca ciertas reticencias en un amplio sector de la sociedad y la comunidad científica, bien por la falta de definición, bien porque se ha hecho un uso del mismo que muchos tildan de demagógico, por las implicaciones morales que conlleva, mientras que su aplicación en la gestión de las ciudades, la economía o el medio ambiente resulta infructuosa y malograda en la mayoría de los casos.

Por otro lado, la indagación hecha con el objeto de definir el caso de estudio de las ciudades medias andaluzas conduce a la conclusión de que éstas son un conjunto de alto valor como patrimonio urbano y territorial en sí mismo, además de los valores patrimoniales y paisajísticos que encierran entre sí. Representan, como red, más de la mitad del territorio andaluz, luego un estudio sobre la sostenibilidad del tejido histórico de las mismas supone un estudio sobre un ámbito de gran relevancia a nivel regional. Si bien hace cuatro décadas que las ciudades medias se han revelado como un fundamental objeto de estudio a nivel internacional, el caso de las ciudades del centro de Andalucía consta, a día de hoy, de pocas investigaciones que lo traten como objeto concreto. De forma análoga, aunque tanto el paisaje urbano como el agrario, así como los paisajes periféricos, han sido objeto de gran cantidad de estudios recientes, los mismos se han realizado generalmente sobre grandes ciudades, áreas metropolitanas o bien regiones rurales.

Es ésta, por tanto, una buena ocasión para avanzar en un estudio sistemático y organizado sobre una aplicación en particular del concepto de sostenibilidad, alejándose de los tópicos y entendiendo su origen, sus claves y los mecanismos necesarios para su logro, además de efectuar un avance en la materia en cuanto al desarrollo de herramientas para la extracción de conclusiones y gestión. Además, este trabajo constituye una oportunidad para avanzar en la investigación de una aplicación de la sostenibilidad a un entorno concreto y ávido de estudio, tratando de entender su origen, sus claves y los mecanismos que serían necesarios para su obtención.



4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivos generales

- Cuestionar el papel de los centros históricos en el desarrollo de la cultura, la sociedad y la economía andaluzas, atendiendo no sólo a una producción inmediata de riqueza o a la conservación física de los mismos sino a la sostenibilidad de nuestro capital cultural, económico, social y ambiental.
- Profundizar en la búsqueda de las claves y las posibilidades que el patrimonio andaluz, concretándose en los centros históricos, ofrece para este fin.
- Defender el patrimonio como recurso y origen de la sostenibilidad.
- Valorar las ciudades medias como patrimonio territorial y urbano andaluz, teniendo en cuenta su valor en el desarrollo de la cultura, la sociedad y la economía andaluzas, así como la contribución a la sostenibilidad de nuestro capital cultural, económico, social y ambiental.
- Fortalecer la vinculación histórica de las ciudades medias del centro de Andalucía al paisaje en un doble sentido: como antiguas “agrocidades” y con respecto a sus hitos naturales y paisajísticos.
- Defender las propiedades del tejido territorial andaluz como fuente y objeto de un habitar sostenible.



Objetivos específicos

- Profundizar en una descripción global del estado de la materia de sostenibilidad en patrimonio histórico urbano y territorial, concretando en el marco territorial de las Ciudades Medias del centro de Andalucía.
- Acotar las claves de la sostenibilidad en de los centros históricos de las Ciudades Medias del centro de Andalucía.
- Contribuir a la definición del territorio en el que se insertan las ciudades medias del centro de Andalucía.
- Desarrollar un sistema de evaluación análisis y comparación del estado de la sostenibilidad en los centros históricos de estudio, así como en un entorno paisajístico y territorial necesario para su comprensión.
- Aplicar el sistema de evaluación diseñado a una serie de casos de estudio específicos, para la comprobación de su efectividad, la extracción de conclusiones y la elaboración de un diagnóstico.
- Establecer un discurso sobre la red de ciudades medias andaluzas en comparación con otros casos de estudio relevantes, y de cómo su estructura patrimonial afecta a su sostenibilidad en diversos ámbitos y aspectos.
- Definir un abanico de conclusiones para la gestión, rehabilitación y tratamiento de centros históricos de Ciudades Medias del centro de Andalucía atendiendo especialmente a su sostenibilidad, para un futuro más sostenible de las mismas.

5. METODOLOGÍA DE TRABAJO. DE LA COMPRENSIÓN DE LAS CLAVES A LA APLICACIÓN INSTRUMENTAL

Todo trabajo de investigación es, al fin, el resultado de una suma de procesos. Bien mediante el seguimiento de alguna metodología científica previamente establecida -más usuales en otras disciplinas que en la arquitectónica y urbanística-, bien guiado a través de su propia intuición, el investigador se adentra de forma inexorable en un trabajo que se convierte, a medida que se desarrolla, en algo sistemático y a la vez cíclico.

La metodología de esta investigación es una declaración de intenciones en continua revisión retroalimentada. Necesaria como planteamiento previo a la hora de comenzar la andadura, cada paso superado exige, a su vez, volver sobre el método y transformarlo de alguna manera. Para un tema de trabajo que aún está en proceso de formulación en sí mismo -como veíamos en el capítulo dedicado a los antecedentes-, no sería posible reducirse a una metodología cerrada y ensayada, si bien éstas deben servir como apoyo o inspiración.

Así, la metodología seguida para este trabajo de investigación bebe de los epígrafes establecidos de forma genérica, pero se ha modelado conforme a las necesidades y planteamientos que descienden de los objetivos marcados y del análisis del estado de la cuestión efectuado en anteriores capítulos. El método que, finalmente, organiza la investigación se compone de las fases que a continuación se detallan.

Es importante aprender métodos y técnicas de investigación, pero sin caer en un fetichismo metodológico. Un método no es una receta mágica. Más bien es como una caja de herramientas, en la que se toma la que sirve para cada caso y para cada momento.

Ezequiel Ander-Egg, pedagogo, sociólogo y ensayista argentino



Posicionamiento conceptual y teórico

El primera paso en la metodología de trabajo ha consistido en establecer una serie de conceptos primarios en base a los cuales se desarrolla el resto de la tesis. Los principales conceptos abordados han sido:

- El patrimonio
- La sostenibilidad
- El tejido histórico
- Los centros históricos
- El paisaje

Revisión del estado de la cuestión

Previamente al desarrollo del cuerpo central de la investigación se ha efectuado una aproximación a la materia de estudio mediante el establecimiento de un marco teórico que permitiese abordar la temática concreta de la investigación con el adecuado grado de madurez.

En primer lugar, el análisis de la pertinencia del objeto de estudio, las ciudades medias en el panorama internacional, nacional y andaluz.

Posteriormente, ubicando este trabajo dentro de una línea de investigación, cuestionando su papel a nivel individual y como parte del conjunto y haciendo un resumen de los pasos avanzados previamente que conducen a este momento en su desarrollo.

A continuación, sentando las bases de los estudios de patrimonio en centros históricos y, más concretamente en las ciudades medias andaluzas, mediante los siguientes temas clave que, si bien no son coincidentes con el tema central de la tesis debido a la especificidad y poca trayectoria investigadora del mismo, han permitido abordarlo desde diferentes ángulos:

- Origen y desarrollo del concepto de sostenibilidad: un problema de definición y credibilidad
- La problemática de los centros históricos andaluces en los estudios sobre ciudades.
- Patrimonio urbano y mecanismos de protección y tutela.
- El diseño sostenible aplicado al patrimonio y la rehabilitación. Tecnología versus tradición.
- La sostenibilidad de los centros históricos andaluces desde sus usuarios. Ciudadanía y turismo.

Por último, efectuando un análisis de las condiciones administrativas y normativas que envuelven al marco de estudio, con el objeto de tener siempre presente la realidad a la hora de establecer reflexiones y propuestas.

La elaboración de esta fase inicial del método de investigación ha conllevado trabajos solapados como la búsqueda bibliográfica, la consulta de trabajos y documentos profesionales, lectura de documentos legislativos, la consulta a expertos en la temática así como la lectura y seguimiento de noticias de actualidad, artículos de revistas, documentales, convirtiendo la investigación en un observatorio múltiple desde el que comenzar a definir algunos parámetros comunes y acontecimientos relevantes, donde Internet ha sido, sin duda, una herramienta esencial.

La elaboración de este apartado ha conllevado una vasta búsqueda bibliográfica así como la consulta de trabajos y documentos profesionales, ya sea por escrito o mediante bases de datos y repositorios virtuales. Asimismo, ha sido fundamental la consulta a expertos en la temática así como la lectura y seguimiento de noticias de actualidad, artículos de revistas, documentales,



películas y exposiciones de arte; convirtiendo la investigación en un observatorio múltiple desde el que comenzar a definir algunos parámetros comunes y acontecimientos relevantes, donde Internet ha sido, sin duda, una herramienta esencial.

Ha sido necesario elaborar una síntesis analítica de estudios similares en otros contextos urbanos o espaciales, entre los cuales destaca la labor investigadora y práctica que se lleva a cabo en algunos países de América Latina, si bien los centros históricos de estas ciudades presentan características de tamaño, forma y condiciones patrimoniales que en su mayoría son muy distantes de los andaluces.

Selección / limitación de los casos de estudio

El territorio andaluz es uno de los más ricos en su diversidad natural, geográfica e histórica, lo cual genera un sistema de núcleos urbanos muy heterogéneos, entre los cuales ha sido precisa una selección de casos de estudio.

Esta fase del trabajo ha sido de especial complejidad, pues del establecimiento de un determinado filtro dependen muchas características de la investigación: una vez escogidos los casos de estudio, los aspectos a analizar serán los que para estos casos de estudio tengan mayor relevancia.

En un primer acercamiento, las primeras categorías de selección parecen ser la geográfica (delimitando posiblemente una zona del territorio andaluz) y la temporal (centros históricos con origen en un período temporal determinado).

Sin embargo, profundizando en la materia, han entrado en consideración filtros más específicos como tamaño de la población, características del parque edificado o de los bienes patrimoniales del centro histórico, características físicas como holografía del territorio, entorno natural o cercanía al mar, incluso filtros relacionados con el estado cultural y social o el desarrollo de los núcleos en este sentido.

Así, los casos de estudio finalmente seleccionados han sido los centros históricos de las llamadas Ciudades Medias del centro de Andalucía. Se trata de una red de ciudades que, desde el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (2006), han sido destacadas como núcleos de gran desarrollo y peso en la estructura territorial andaluza, conformando centros subregionales de segundo orden que adquieren una especial relevancia al encontrarse enmarcados por varias vías de comunicación que estructuran nuestra comunidad: la A-92 de Sevilla a Granada, la A-45 de Córdoba a Málaga y la llamada Autovía del Olivar de Jaén a Sevilla, aún en construcción.

La elección de Ciudades Medias para el estudio no es arbitraria: en el proceso de búsqueda bibliográfica se ha detectado una clara deficiencia en el estudio de este tipo de ciudades, sobre todo en cuanto al patrimonio y la sostenibilidad. Abundan los estudios sobre capitales, centros regionales, así como áreas rurales, municipios y conjuntos que destacan por su tamaño (muy extensos o muy pequeños) pero, salvo publicaciones muy puntuales en revistas, aquellos que se encuentran en un término medio y cuentan con una problemática propia apenas están estudiados, luego este trabajo de investigación es una buena oportunidad para comenzar a paliar esta deficiencia.



Análisis de la cuestión y detección de los parámetros clave que condicionarán el estudio

En cuanto al marco territorial y físico

Antes de entrar en la materia específica de la investigación ha sido necesario hacer un encuadre de los municipios a analizar. Así, el primer paso ha sido localizarlos y determinar las claves de su configuración y relación, comenzando por un estudio de la normativa que les afecta en su relación con el patrimonio y la sostenibilidad.

El conocimiento de la materia a analizar se realiza mediante el establecimiento de diferentes ámbitos o campos de estudio a los que denominamos marcos: para el área ya delimitada, la información territorial es filtrada en base a una lente que nos revela una serie de datos, valores o hechos especialmente significativos.

Mediante el estudio por parcelas temáticas del objeto de estudio, se pretende establecer conclusiones que revelen las claves de dicho territorio, pudiendo producirse datos cruzados entre varios marcos, los cuales servirán, a su vez, para dar paso a los indicadores correspondientes en el apartado de análisis del estado de la muestra.

Los marcos establecidos son los siguientes:

- 1 Marco geográfico
- 2 Marco social
- 3 Marco infraestructural
- 4 Marco productivo
- 5 Marco paisajístico
- 6 Marco patrimonial

En cuanto a la sostenibilidad en los centros históricos objeto de estudio

Si decíamos que las Ciudades Medias tienen, por sus características morfológicas y dimensionales, unas condiciones particulares, debemos acotar dichas condiciones. Un recuento de datos sobre el parcelario y la superficie, comparando entre el centro histórico y el suelo urbano, así como sobre aquellos bienes patrimoniales catalogados, tanto por el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía como por el Catálogo de cada Plan General de Ordenación Urbana, ofrece datos muy reveladores sobre el peso que tiene el centro histórico en cada ciudad, así como su patrimonio, pudiendo ser interesante una comparación entre las distintas ciudades de estudio.

El estudio en profundidad de la temática de sostenibilidad en centros históricos se ha estructurado en base a cuatro puntos que, de la lectura, se han revelado como fundamentales:

1. El contexto socioeconómico. La ciudad como marco de intercambios

Todos los estudios sobre sostenibilidad en núcleos urbanos, especialmente en entornos patrimoniales, otorgan una gran importancia al habitante como usuario último del patrimonio urbano. Así, una parte del análisis debe dedicarse a las características sociales y económicas de los municipios de estudio, centrándonos en sus centros históricos.

2. Las condiciones urbanas. La ciudad son sus espacios

El soporte físico de la ciudad, incluyendo sus infraestructuras, trazado, parcelario, parque residencial, espacios públicos, espacios verdes, elementos patrimoniales y gestión de todo el conjunto es uno de los campos de estudio más importantes de la investigación. Para un correcto análisis está siendo fundamental su reflejo en soporte planimétrico.



3. Los elementos patrimoniales y su tratamiento. El Patrimonio como generador de desarrollo

Tal como se señala con anterioridad, entre los objetivos generales de este trabajo está el tratamiento del patrimonio como un recurso para el desarrollo de la ciudad en que se encuentra. No olvidemos que el origen de la sostenibilidad está asociado al de desarrollo: el primer término en definirse a este respecto fue el de desarrollo sostenible. Así, debemos tratar los recursos patrimoniales como generadores de desarrollo, no solamente económico, sino también cultural y social, observando el tratamiento que se les da así como su potencialidad, con objeto de poder formular propuestas al respecto.

4. Las iniciativas sostenibles. Intenciones, proyectos, realidades

Por último, es necesario el análisis de lo que se propone por parte de las administraciones y los agentes competentes, a sabiendas de que no necesariamente intenciones en planes estratégicos o de desarrollo van a convertirse en proyectos sólidos y más difícil aún en realidades, pero considerando que las propias iniciativas revelan un interés por aspectos de la sostenibilidad y el patrimonio que son, en sí mismo, valores e indicadores de su estado.

Documentación bibliográfica

Al igual que en el caso del establecimiento de antecedentes y estado de la cuestión, la documentación bibliográfica es un paso fundamental en el análisis del cuerpo central del trabajo y la detección de los puntos clave. La misma se ha efectuado a través de fuentes materiales y repositorios virtuales, así como testimonios directos o a través de los distintos medios.

Planimetría y ortografía

En un estudio sobre ciudades y territorio, la consulta de planimetría es uno de los métodos que pueden ofrecer información de una manera más significativa. Además, las tecnologías actuales nos permiten un uso de la ortofotografía que, combinada con infraestructuras de información geográfica y herramientas de vista aérea, se convierte en un potente recurso y una visión de conjunto que puede resultar esclarecedora para el análisis del espacio a gran escala.

Visitas de estudio

El conocimiento empírico de la realidad revela perspectivas que pueden quedar ocultas en un estudio simplemente bibliográfico o incluso planimétrico. Es por esto que las visitas a los distintos casos de estudio son una parte fundamental de esta metodología de trabajo. Además, el paisaje es un hecho que se basa en la interpretación, es decir, en la interacción sujeto-realidad, luego para una correcta interpretación del mismo es indispensable que esta interacción se produzca entre el sujeto-investigador y el objeto de estudio.

Tratamiento/representación de los datos: SIG

Además del uso de la bibliografía, la planimetría y la fotografía, existen herramientas que proporcionan información que resulta de gran interés para estudios de carácter territorial y paisajístico: es el caso de los Sistemas de Información Geográfica (SIG), tecnología instaurada desde



hace décadas en disciplinas como la geografía o estudios de carácter biológico que, sin embargo, aún se encuentran en fase de penetración en la disciplina urbanística y de ordenación del territorio.

Por tanto, el aprendizaje de la tecnología SIG, así como su uso para la obtención y el análisis de la información se incorporarán a la metodología de trabajo de esta investigación tomando, además, un papel relevante en la representación de los resultados.

Estudio / selección de un sistema de análisis: Indicadores

Estudio de los sistemas de indicadores actuales

Entre las muchas metodologías de análisis y obtención de conclusiones en una investigación, en los últimos años el establecimiento de indicadores se está revelando como una de las más completas, especialmente adecuada al mundo de la sostenibilidad.

Se ha hecho recopilación y estudio de algunos de los sistemas de indicadores que existen y que guardan relación con este trabajo, bien sea por la temática que abordan (sostenibilidad urbana, incluyendo el patrimonio) o bien porque estudian realidades que son cercanas, física y culturalmente, a las ciudades de estudio. Los principales sistemas estudiados son:

- El Libro Blanco de la Sostenibilidad, centrado en las normativas autonómicas españolas.
- El sistema de indicadores del Observatorio de la Sostenibilidad en España, centrado en capitales de provincia y en áreas rurales.

- La propuesta de indicadores del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico para las Ciudades Patrimonio Mundial, sobre el Paisaje Histórico Urbano, centrada por ahora en Sevilla.

Establecimiento de un filtro

Para poder elaborar una propuesta propia de indicadores para el caso concreto de estudio ha sido necesario el establecimiento de un filtro sobre los sistemas de indicadores antes señalados, escogiendo aquellos que sean de relevancia según los siguientes principios:

- En los sistemas sobre sostenibilidad, aquellos que tengan peso o sean aplicables en el estudio de los centros históricos y el patrimonio.
- En los sistemas sobre patrimonio, aquellos que tengan una relación con su sostenibilidad.
- En ambos casos, los indicadores que sean adecuados para el estudio de Ciudades Medias.

Propuesta de un sistema

La principal propuesta a este respecto en esta parte del método consiste en la creación de un sistema de indicadores propio para el caso de estudio de esta investigación.

Se ha estructurado en base a los mismos puntos detectados como claves de estudio en las fases



previas del trabajo, y se ha incluido una propuesta de evaluación de cada indicador, así como las posibles fuentes, el valor deseable o las relaciones que se establecen con otros indicadores entre otros parámetros. Análogamente, se ha desarrollado un modelo de ficha de evaluación para cada uno de los indicadores propuestos.

Aplicación del sistema

A continuación, el método pasa por la aplicación del sistema elaborado, en este caso, a siete casos de estudio seleccionados a través de las conclusiones extraídas del análisis efectuado en la detección de claves.

Se desarrolla un modelo de hipótesis para seleccionar la muestra de estudio, bien por áreas paisajísticas, bien por unidades urbanas, para llegar al final a la aplicación del sistema propuesto para las ciudades de Antequera (Málaga), Alcalá la Real (Jaén), Écija (Sevilla), Estepa (Sevilla), Lucena (Córdoba), Loja (Granada) y Osuna (Sevilla), con sus correspondientes ámbitos paisajísticos inmediatos.

La evaluación de la sostenibilidad incluye una plasmación espacial de los resultados de evaluación de los indicadores sobre el caso de estudio tratado, en una doble escala. Por una parte, para cada ficha de aplicación de indicador se añade un símbolo en el que se expresa el área de influencia del mismo sobre el centro histórico o la ciudad.

Además, se elabora un cuadro síntesis de resultados para cada ciudad y para cada categoría de indicadores considerada y se formulan las conclusiones a la aplicación del sistema, elaborando una

primera evaluación de la sostenibilidad de los casos elegidos.

Establecimiento de un estudio comparado con un caso relevante en otra localización geográfica

A modo de epílogo se establece un estudio sobre la red de ciudades medias del sur de Portugal, con claras similitudes y también grandes contrastes con el caso andaluz.

En este sentido, se ha elaborado una síntesis de las condiciones de implantación territorial de ambas redes en relación con cuestiones demográficas y de desarrollo urbano y patrimonial, además de establecer una síntesis sobre la caracterización del patrimonio alentejano y algarvivo y la caracterización de los centros históricos de seis ciudades como casos de estudio: Évora, Elvas, Sines, Beja, Faro y Lagos, para alcanzar unas conclusiones que reflejan no sólo el estado de sostenibilidad de los centros históricos de las ciudades medias sur portuguesas, sino su relación con el devenir de sus homónimos en el centro de Andalucía, con el objeto de arrojar luz sobre las claves del objeto central de este estudio en las ciudades medias de carácter patrimonial en general.

Criterios de representación

Este trabajo contiene elementos gráficos que ayudan a la comprensión y/o aportan información acerca de diferentes aspectos. La información gráfica se ha organizado siguiendo una estructura que depende de su categoría.



Figuras: aparecen, salvo excepciones, en el margen exterior de cada página. Cuando es necesario, se adaptan al ancho del cuerpo de texto o ocupan la página completa. Se numeran mediante un sistema C.N., donde C es el capítulo y N es el número de figura dentro de ese capítulo.

Tablas: aparecen, salvo excepciones, a página completa. Se numeran mediante un sistema C.N., donde C es el capítulo y N es el número de tabla dentro de ese capítulo.

Planos: aparecen a página completa. Se numeran e identifican en forma de series mediante un sistema SX.N., donde X es el número de serie y N es el número de plano dentro de esa serie. Así mismo, se rodean mediante una línea de color identificativa de cada serie.

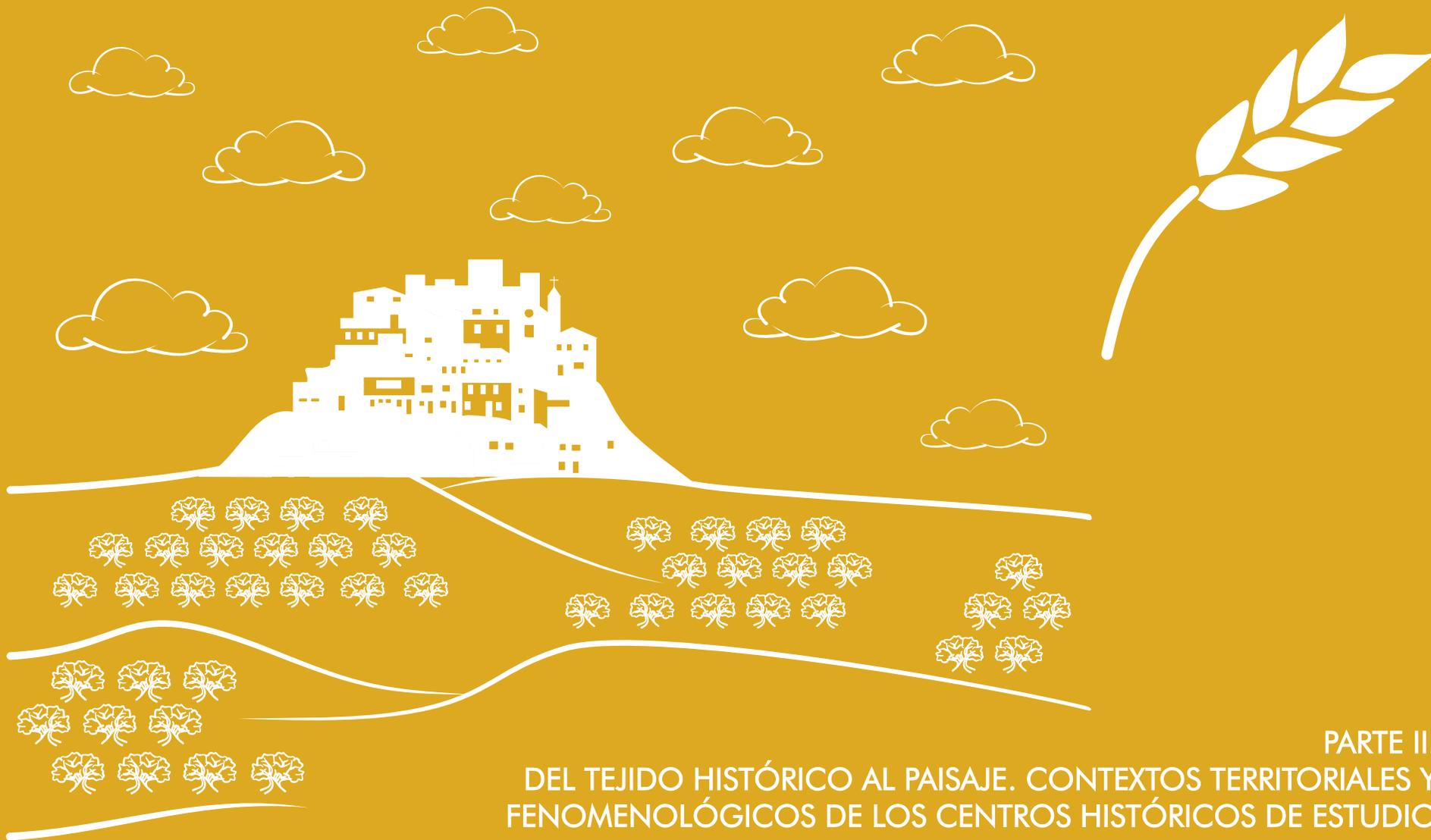
Serie 1: planos sobre condiciones urbanas de los centros históricos de estudio. Línea amarilla.

Serie 2: planos sobre demarcaciones paisajísticas. Línea granate.

Serie 3: planos sobre vegetación y cultivos. Línea verde.

Serie 4: planos SIG sobre cuestiones clave de los distintos marcos establecidos. Línea azul.

Serie 5: planos resumen de ciudades caso de estudio. Línea naranja.



PARTE II.
DEL TEJIDO HISTÓRICO AL PAISAJE. CONTEXTOS TERRITORIALES Y
FENOMENOLÓGICOS DE LOS CENTROS HISTÓRICOS DE ESTUDIO

**PARTE II. DEL TEJIDO HISTÓRICO AL PAISAJE. CONTEXTOS TERRITORIALES Y FENOMENOLÓGICOS
DE LOS CENTROS HISTÓRICOS DE ESTUDIO**

PARTE II. DEL TEJIDO HISTÓRICO AL PAISAJE. CONTEXTOS TERRITORIALES Y FENOMENOLÓGICOS DE LOS CENTROS HISTÓRICOS DE ESTUDIO

La aproximación a un territorio conlleva el descubrimiento de una realidad compleja cuyas facetas se superponen y entrelazan, dando lugar a un ente difícil de definir de una manera lineal, como aquellas figuras geométricas que no es posible trazar sin levantar el lápiz del papel. Augusto Perelli las llama, en lugar de territorios, *territorialidades*:

La distinción fundamental entre territorio y territorialidad emerge de este nuevo y vasto universo conceptual que ha sido elaborado gracias a la investigación sobre el desarrollo local. Esta distinción tendrá importantes consecuencias, tanto en el plano analítico como en el de los proyectos de nuevas formas de organización del espacio.

El descubrimiento de la existencia de diferentes territorialidades, con frecuencia dentro del mismo contexto territorial, hizo posible que, de la confusa interpretación totalizadora, típica de los orígenes de la teoría, surgiera la noción de complejidad del espacio antrópico, facilitando la puesta a punto de instrumentos apropiados para investigar sobre el terreno, capaces de individualizar cada uno de los componentes de los procesos de producción del espacio sin perder de vista su complejidad

⁷².

Así, esta parte del trabajo se desarrolla mediante la adición de miradas al territorio, a modo de las territorialidades de Perelli, a las que hemos llamado *marcos*.

Suelo experimentar en Madrid un cansancio especial, al que llamaré cansancio de la corte. Cuando en esta tranquila ciudad de Salamanca salgo de paseo, carretera de Zamora adelante, se me cansan las piernas, seguramente, pero descansa y se refresca mi sistema nervioso. El camino está franco y despejado, no encuentro en él detención alguna, nada me distrae, mi paso es igual, sin que haya de menester variarlo, y mi vista reposa en la contemplación, ya de la lejana y ahora nevada sierra, que parece un esmalte del cielo, ya en la vasta llanura de la Armuña, en que se tienden algunos pueblecillos, ya, a mi regreso, en la vista de la ciudad, dominada por las altas torres de su catedral y su clerecía.

Miguel de Unamuno,
Ciudad y campo. De mis impresiones de
Madrid, 1902

⁷² PERELLI, Augusto (2004), *Asentamientos humanos y paisajes agrarios*. Madrid: Enciclopedia Del Mediterráneo, CIDOB edicions, Icaria.



Para cada marco se realizará un doble acercamiento metodológico:

En primer lugar, y mediante la subdivisión de los mismos en categorías, se efectuará una reflexión sobre cómo cada uno de los aspectos abordados interfiere en el estado del territorio, en sus transformaciones y, por tanto, en su sostenibilidad. A la búsqueda bibliográfica y documental se unirá el análisis de cartografías proporcionadas por el Atlas Estadístico de Andalucía (2010), en el que el cuerpo teórico será puesto en contraste con un estudio comparado entre las ciudades objeto de estudio y el resto de localidades de la comunidad andaluza, con el objeto de establecer un orden de magnitud y una contextualización adecuada a los temas a tratar en los distintos marcos.

En segundo lugar, y fuera de la división categórica, se realizará un estudio mediante cartografías territoriales en las que, escogiendo ciertos elementos a representar, se revelen claves del territorio, ya escogiendo las ciudades que forman parte de la muestra seleccionada, con respecto al marco correspondiente. Estas cartografías se sitúan juntas al final de la Parte II.

Así, a lo largo de los seis capítulos que componen esta parte del trabajo, trataremos de establecer un nivel de conocimiento analítico del territorio suficiente para abordar, más tarde, las consideraciones sobre su patrimonio y su sostenibilidad.

6. EL CONTEXTO GEOGRÁFICO

No es posible asimilar un territorio sin conocer su medio físico. El medio geográfico es, por lo general, la componente menos variable de un territorio o un paisaje: los cambios que en él se producen tienden, además, a ser cíclicos –dejando a un lado aquellos cambios que se producen como una consecuencia de la acción humana sobre el territorio.

Estamos, pues, ante la primera capa, la base del estudio sobre el territorio. Cabe destacar que, en este marco geográfico, quedan excluidos aspectos que no pertenezcan meramente al soporte físico: la disciplina geográfica actual incluye campos como lo agrario, lo social, lo urbano y lo económico, entre muchos otros, que se han extraído de este capítulo para conformar capítulos independientes. Aunque este trabajo no tiene a la geografía como disciplina directora, entra en una fuerte conexión con la misma al diluirse los límites entre el hecho paisajístico y el geográfico, entre lo urbano y lo agrario, entre lo natural y lo patrimonial.



6.1. Orografía

Si intentamos aprehender mentalmente el territorio de cualquier punto del centro de Andalucía, obtendremos indefectiblemente la imagen de una ciudad que se relaciona, de alguna manera, con una elevación de la superficie. Ciudades que se instalan en vegas que se enfrentan a elevaciones aisladas o peñas, ciudades que se encaraman en torno a una cumbre en la que se instala, por lo general, su fortaleza histórica, o ciudades que se derraman en el valle de una cadena montañosa de poca altitud; el relieve, lo alto y lo bajo, permanece siempre en la definición de su territorio.

Sin embargo, podemos definir, a grandes rasgos, tres grandes unidades en el relieve de este territorio andaluz⁷³:

Las campiñas (de Córdoba y Sevilla) constan de un relieve de pendientes débiles, sólo acentuadas de forma muy puntual y en el territorio o en el contacto con la Subbética en la parte suroriental y con una densidad de formas erosivas moderadas (en el este y el sur) a leves. El sector se ha formado en buena parte en la depresión osorogénica del valle del Guadalquivir y en las unidades externa y media de las subbéticas, especialmente en sus franjas surorientales.

La campiña cordobesa es una sucesión de formas alomadas, colinas con escasa influencia estructural y muy estables que, desde la subbética al sur de la provincia, descienden muy suavemente hasta el Guadalquivir por el norte y hacia el Genil por el oeste; todo ello sobre la depresión posorogénica del valle del Guadalquivir. Al este de Montilla y Aguilar de la Frontera aparecen formas fluvio-coluviales (terrazas) culminadas por glacis y formas asociadas inculadas a las estribaciones subbéticas. También aparecen formas fluvio-coluviales (vegas y llanuras de

⁷³ IAPH (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, uso e imágenes*. Cuadernos PH, nº 27, Junta de Andalucía. Sevilla: Consejería de Cultura.

inundación) a lo largo de todo el río Guadajoz. La demarcación de la campiña sevillana se caracteriza por sus formas llanas y suavemente alomadas, con una densidad de formas erosivas muy baja y que sólo es mayor en su extremo meridional.

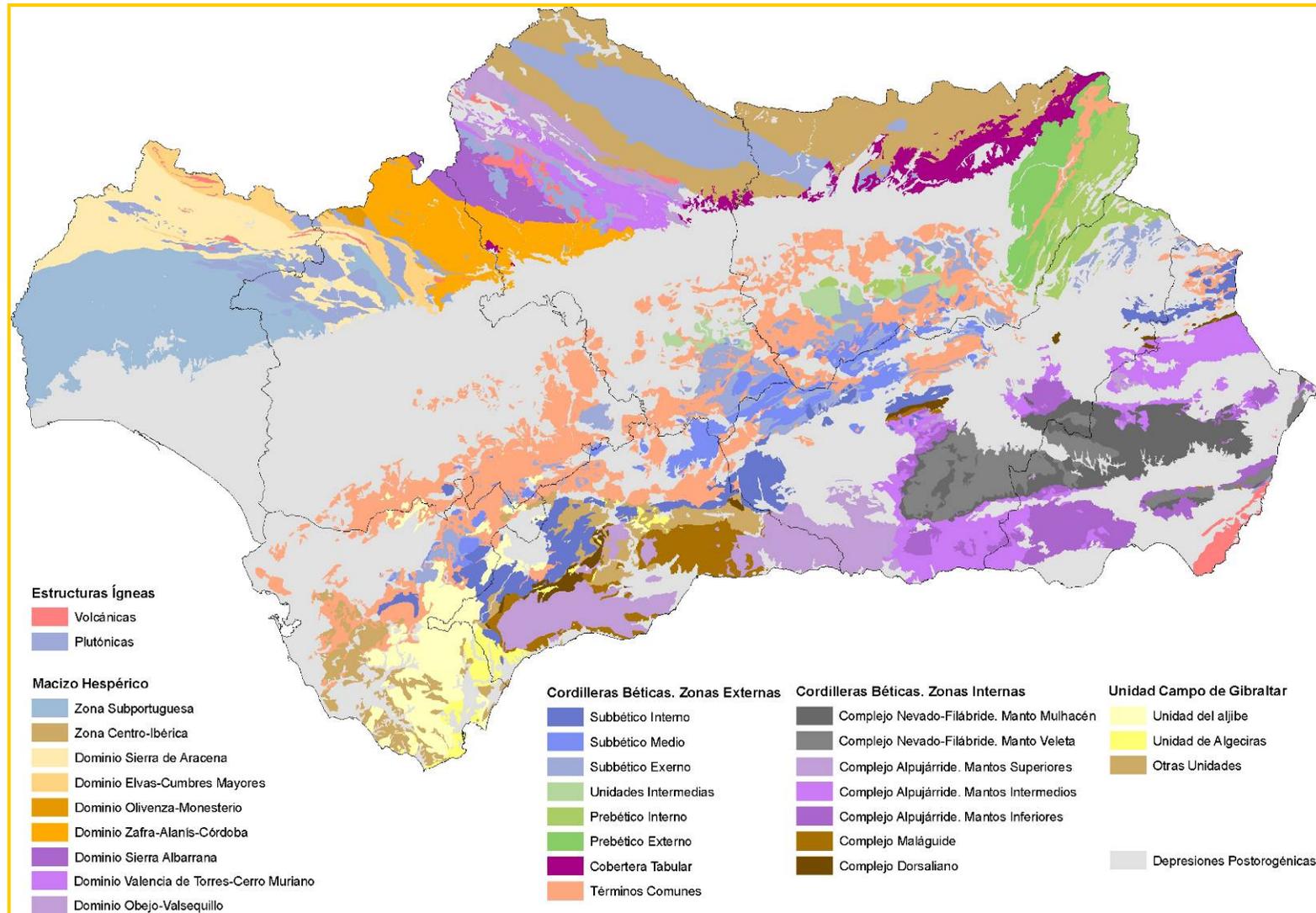
Las sierras Subbéticas y de Los Montes de Jaén se disponen al este y al sureste del territorio, y son sistemas de montaña media y pendientes suaves que adquieren valores más significativos en las sierras al sur de Jaén, sobre todo sierra de Alta Coloma y sierra Mágina, y más localmente en la sierra de Rute y en la de Cabra. La densidad de formas erosivas es media y localmente alta, sobre todo en algunos ámbitos serranos (Cambil).

Las vegas, situadas en el extremo sur, en torno a Antequera y Archidona, son espacios de dominante llana, sobre todo la primera, rodeados de frentes montañosos hacia el sur, con la sierra de Málaga (alto de las Pedrizas, complejo Alpujárride) a poca distancia, y hacia el este y el oeste con la zona más externa de las Subbéticas, en tanto que aparece más abierta hacia el norte, dirección en el que la vega de Antequera se prolonga en una serie de llanadas de dirección estructural sudoeste-noreste (ver Plano S1.1) interrumpidas por largas colinas alomadas (sierra de Mollina). Las formas más abruptas se sitúan hacia el sur, en las sierras del Torcal Chimenea y del valle de Abdalajís, cerrando los grandes embalses del Guadalhorce.

Se observa la confluencia en el centro de Andalucía de tres grandes unidades geológicas (Depresión del Guadalquivir, Cordilleras Béticas Internas o Subbéticas y Cordilleras Béticas Externas o Penibéticas), con sus correspondientes subunidades. Esto genera una orografía compleja y diversa que ha dado lugar a las formas de asentamiento y apropiación del territorio que configuran, en primera instancia, el patrimonio de las ciudades medias del centro de Andalucía.



Figura 6.1: Vista del territorio del término municipal de Archidona. La peña y la vega. Fuente: María del Carmen Burgos, 2007.



Plano S1.1: Mapa Geológico de Andalucía. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).

6.2. Hidrografía

La historia del ente urbano está íntimamente ligada, por razones obvias, a los puntos de extracción y las corrientes de agua. Además, éstas protagonizan formas geológicas que han sido la base para la constitución de asentamientos y urbanos y la generación de diferentes tipologías de ciudad.

De otro lado, el agua es uno de los elementos protagonistas de cualquier territorio en cuanto a generación de paisaje y creación de identidades, además de haber sido históricamente tanto una vía de comunicación territorial como una frontera natural.

Territorio alejado (conscientemente, dada la elección de la zona de estudio) del Guadalquivir y de las cuencas fluviales mediterráneas (a excepción del Guadalhorce a su paso por Antequera), no se caracteriza por estar surcado de corrientes de agua de gran relevancia, a excepción, probablemente, del río Genil, que separa las Subbéticas y Campiñas de las Vegas. Otras corrientes importantes son, en su mayoría, afluentes secundarios del Guadalquivir, como es el caso del Corbones al oeste o el Guadajoz al este.

Son frecuentes, sin embargo, las acumulaciones de agua, ya sea en forma de embalses o de lagunas naturales (Plano S1.2), algunas de las cuales conforman reservas naturales de gran importancia endorreica.

En cualquier caso, el agua identifica y condiciona la imagen colectiva del patrimonio andaluz y, por tanto, de los centros históricos caso de estudio y sus contextos urbanos y territoriales, en muy diversas formas y manifestaciones.



Eduardo Mosquera⁷⁴ pone de manifiesto qué tiene de particular el agua en la identidad de la cultura andaluza:

Básicamente que el agua aglutina, estructura. Que nuestra relación con este líquido nos caracteriza para definir nuestra cultura y su imagen patrimonial.

El mismo autor identifica nueve roles diferentes del agua en su interacción con el patrimonio y los paisajes andaluces:

- El agua como presencia
- El modelado natural del soporte territorial andaluz
- El modelado humano: captación, conducción, almacenamiento y distribución
- Desarrollo técnico y uso del agua
- Defensa y control
- El agua, vehículo de comunicación y barrera física
- La forma del agua y la dimensión de lo privado. La vieja urbanidad
- Los ritos y el agua: de lo privado a lo público
- Agua y producción. Entre lo etnográfico y la ingeniería

Así pues, el recorrido por los diferentes niveles de su interacción con el ser humano y la sociedad es también un reflejo de la evolución del concepto de Patrimonio: de la razón de ser de conjuntos históricos o parajes singulares a su presencia en monumentos, su vital importancia en grandes elementos del patrimonio industrial y la cantidad de ejemplos del patrimonio etnográfico andaluz

⁷⁴ MOSQUERA ADELL, Eduardo (2011), *La cultura del agua en la imagen patrimonial de Andalucía. Lección Inaugural del Aula de la Experiencia de la Universidad de Sevilla, Curso Académico 2011-2012*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones, Universidad de Sevilla.

que están ligados con formas de vida en torno al uso, el aprovechamiento del agua o la adaptación a un curso fluvial o entorno marítimo.

En el caso concreto que nos ocupa, el del patrimonio urbano en su forma condensada como centro histórico, la presencia del agua forma parte intrínseca de su definición, tanto porque la misma ha condicionado en la mayoría de ocasiones la localización de un asentamiento desde los inicios de la vida urbana, como porque la presencia de un curso fluvial o un frente marítimo se convierte, por lo general, en el gran elemento protagonista del paisaje histórico urbano de cualquier núcleo histórico, lo cual debe ser muy tenido en cuenta de cara a su correcta preservación y sostenibilidad.

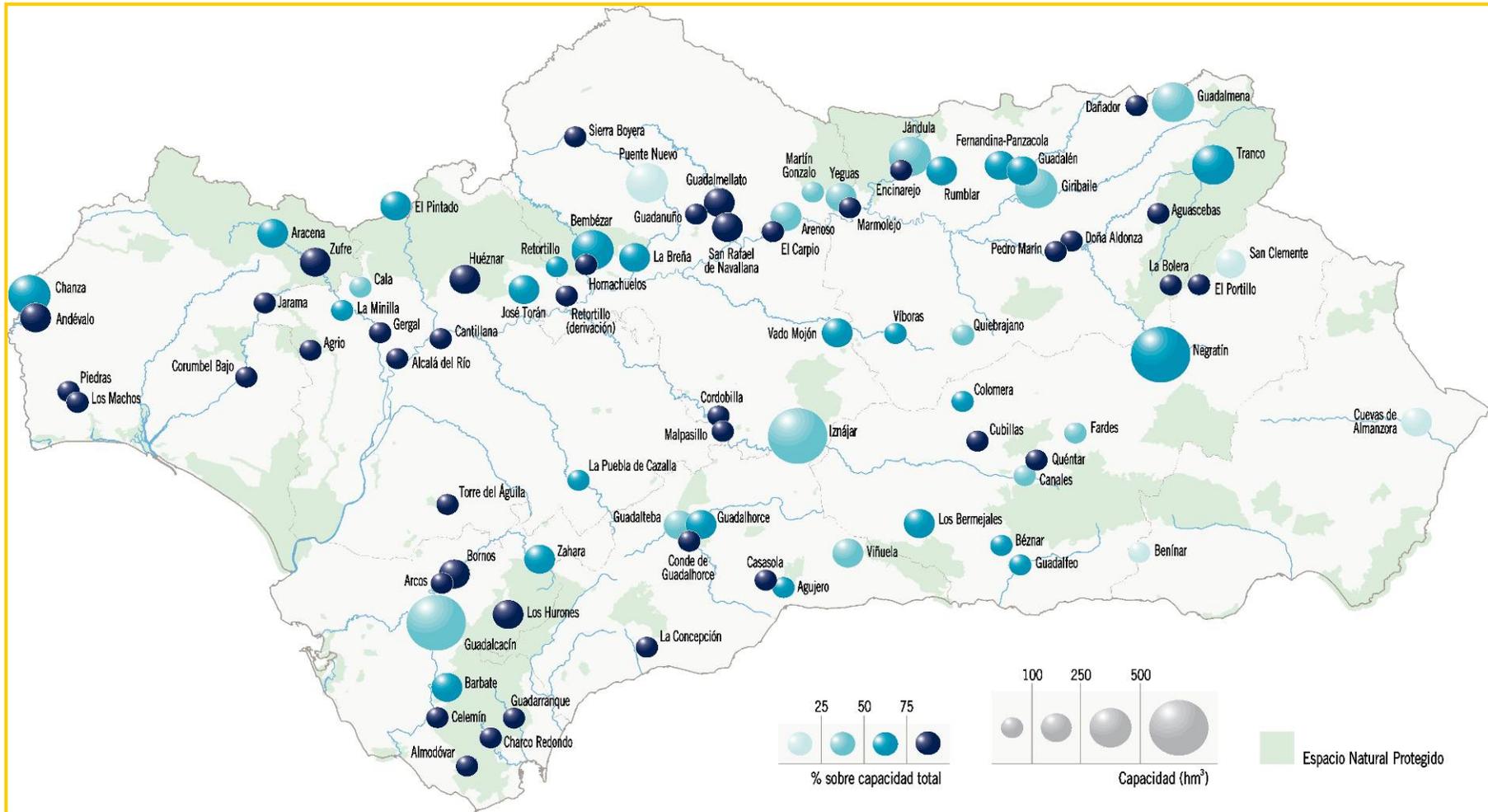
Las ciudades andaluzas han ido generando a lo largo de su historia infraestructuras hidráulicas que se han convertido en parte de ellas mismas. [...] La mayoría de nuestros conjuntos históricos posee declaraciones con delimitaciones que no recogen la presencia del agua como factor de identidad urbana. Es, pues, una necesidad asumir estos planteamientos para que los nuevos crecimientos urbanos en el futuro no nieguen en sus planes urbanísticos este hecho territorial diferenciador, con la merma de dimensión patrimonial que supondría⁷⁵.

El centro de Andalucía destaca por la escasez y distancia de grandes masas de agua embalsada a diferencia de los sistemas de sierras norte y sur. Esto es suplido, en el área occidental, por la abundancia de acuíferos y, en el área oriental, por la presencia de embalses poco numerosos pero de gran capacidad, entre los que destaca el embalse de Iznájar, el de mayores dimensiones de Andalucía, que abastece a buena parte de las sierras subbéticas y la campiña cordobesas.



Figura 6.2: Embalse de Malpasillo. Badolatosa, Sevilla. Fuente: Javier Andrada, *Entre cielo y agua. Paisajes de Andalucía*.

⁷⁵ PÉREZ CANO, María Teresa (2007) trabajo citado por MOSQUERA (2011) realizado dentro del proyecto de investigación realizado por miembros del Grupo de investigación HUM-700, bajo su dirección: *El agua como factor de identidad patrimonial en Andalucía*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, 2007.



Plano S1.2: Capacidad de los embalses y agua embalsada de Andalucía, 2009. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).

6.3. Litología

La composición del suelo condiciona un gran número de variables relacionadas con el territorio, el paisaje, las ciudades, la arquitectura o el patrimonio. No sólo ha regulado los procesos de erosión y, por tanto, el relieve del medio físico, sino que, además, ha condicionado enormemente los procesos agropecuarios que se han producido en este medio y, por tanto, la aparición de diferentes cultivos, ganados, arquitecturas dedicadas a las formas de producción o estructuras urbanas condicionadas por el sector primario.

Así, no podemos entender cómo se articula el territorio de las ciudades medias del centro de Andalucía sin hacer un análisis, al menos de forma somera, de su litología.

En la mayoría del territorio los materiales predominantes son los sedimentarios: calcarenitas, arenas, margas y calizas. En los cursos fluviales se acumulan limos, arcillas, gravas y cantos, y en los grandes sistemas de terrazas de las campiñas aparecen, además de arenas y calizas, conglomerados y lutitas, así como silexitas y margocalizas en las sierras al este (Plano S1.3). En algunas zonas aparecen también margas yesíferas (entornos de Osuna, Morón, Puebla de Cazalla, El Rubio, Marinaleda y al sur de Écija).

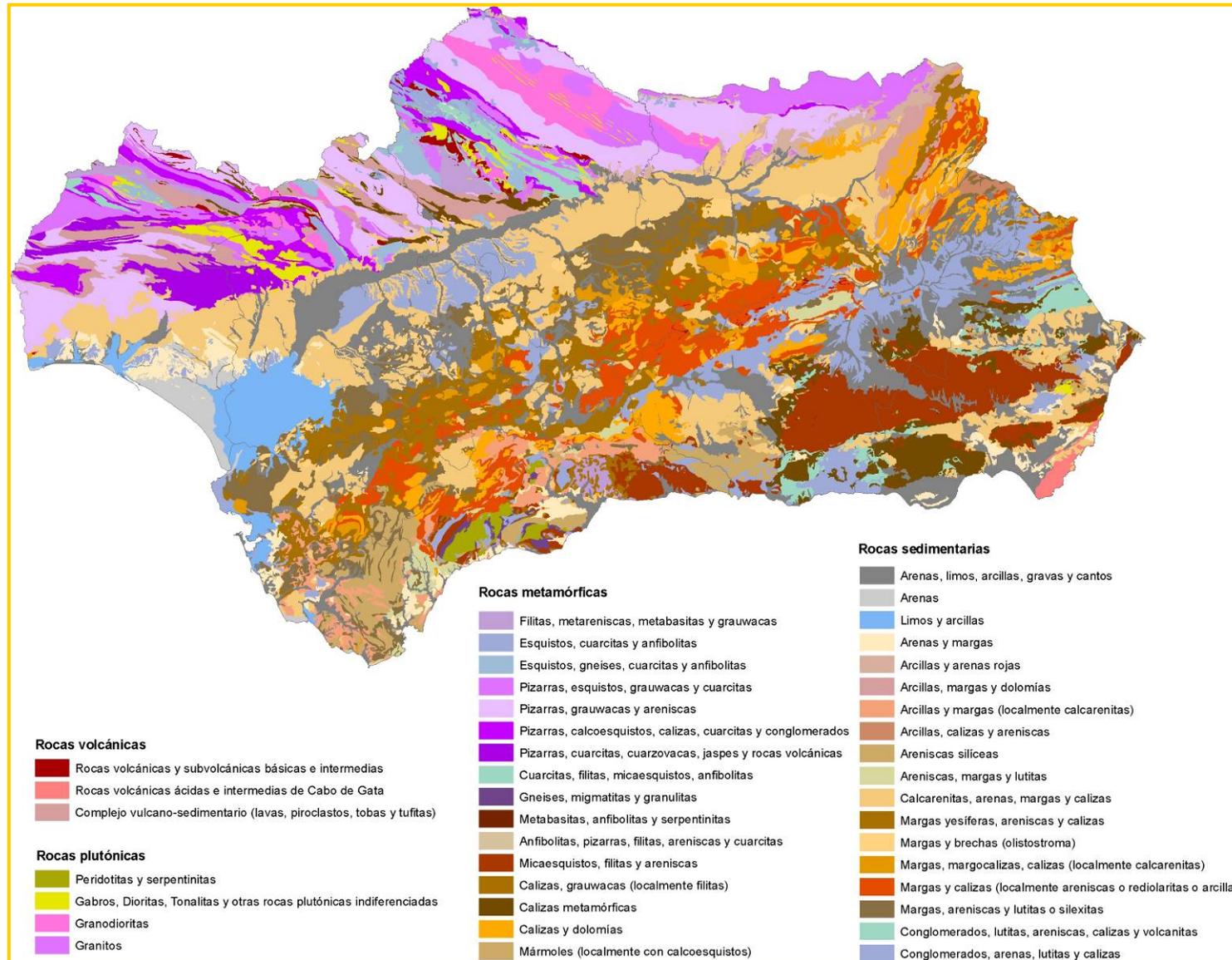
La litología es levemente distinta en las zonas de Vega, donde, además de los citados materiales sedimentarios, aparecen hacia el sur las formas denudativas de cerros con fuerte influencia estructural en medios inestables al tiempo que colinas con escasa influencia estructural en medios estables (calizas, margas, margas yesíferas, areniscas); las formas estructurales de colinas y cerros estructurales y en zonas elevadas aparecen también relieves estructurales en rocas carbonatadas con erosión kárstica (calizas, arenas, margas y calcarenitas).



Figura 6.3: Torcal de Antequera, Málaga. Formas kársticas. Fuente: Javier Andrada, *Entre cielo y agua. Paisajes de Andalucía*.



Se observa la diversidad de suelos en el centro de Andalucía fruto, entre otras cuestiones, de la complejidad de su generación geográfica y la presencia no de aguas superficiales y/o subterráneas. Esto da idea de la variedad de estratos que producen, como primera base sobre la que se instala la cultura, un patrimonio rico y plural tanto en los sistemas productivos primarios como en las materias primas para la construcción o el arte.



Plano S1.3: Mapa Litológico de Andalucía. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).



*Vientos del pueblo me llevan,
vientos del pueblo me arrastran,
me esparcen el corazón
y me aventan la garganta.*

Miguel Hernández

6.4. Clima

El clima, que es producto, entre otros aspectos, de la superposición del relieve y la altimetría con otros factores secundarios como la presencia de masas de agua o el carácter de la superficie terrestre, es uno de los determinantes de la caracterización ecológica de un territorio, de la tipología urbana y arquitectónica y, por ende, de su paisaje.

Como decíamos, la disposición del relieve de este fragmento del territorio, con una orientación general suroeste-noreste, especialmente determinante en las sierras Béticas, que coinciden además con las alturas más elevadas, produce ciertas características destacables: por un lado, el predominio de las influencias marinas atlánticas sobre las mediterráneas y, de otro lado, la fragmentación de la región en dos grandes y diferenciados ámbitos: el noroccidental, atlántico, y el suroriental, mediterráneo, con las sierras Béticas como muralla poco franqueable⁷⁶. Aún así, podemos distinguir una serie de zonas climáticas en el ámbito central de la geografía andaluza⁷⁷:

En las Campiñas de Córdoba y Sevilla, se dan con inviernos suaves virando a fríos en el sector oriental y los veranos más calurosos de Andalucía y de la Península Ibérica. Las temperaturas medias anuales oscilan en torno a los 16 °C y los 17°C, aunque hay que señalar que las oscilaciones térmicas estacionales son importantes. La insolación anual ronda las 3000 horas de sol (superándolas en algunos puntos de la Campiña sevillana) y la pluviometría, modesta, oscila entre los poco más de 400 mm en el entorno de Castro del Río a los 600 en las estribaciones con las Subbéticas o los 700 de Morón de la Frontera.

⁷⁶ PITA LÓPEZ, María Fernanda (2003), El clima de Andalucía, en LÓPEZ ONTIVEROS, A. (Coord): *Geografía de Andalucía*, Barcelona: Ariel, pp. 137-174.

⁷⁷ IAPH (2010), *op. cit.*

En las sierras orientales, el clima es mediterráneo de interior, con veranos cálidos, pero relativamente suaves, con la excepción de Lucena, e inviernos fríos, sobre todo de oeste a este. La temperatura media anual ronda los 16 °C en el borde noroccidental de la Subbética cordobesa y apenas supera los 13 °C en el borde oriental. Las lluvias también presentan un contraste acusado entre los 500 mm de los extremos oriental y occidental y los más de 850 de la sierra de Alta Coloma. La insolación media anual oscila entre las 2.600 y 2.800 horas de sol.

Las vegas, sin embargo, son la zona del surco intrabético que posee inviernos más suaves. En cuanto a los veranos presentan valores medios en el contexto andaluz. Las temperaturas medias anuales oscilan entre los 12,5 °C de las zonas más elevadas y los 16,5 °C de la parte septentrional. Al año se produce una insolación media de 2.700 horas de sol y el régimen pluviométrico es más bien modesto: con unos mínimos por debajo de los 400 mm al oeste y suroeste de Antequera y un máximo de 650 mm al noreste de Archidona.

El plano de precipitaciones contrasta especialmente con el plano de agua embalsada, en tanto en cuanto, en el centro de Andalucía, es mayor la densidad y capacidad de embalses cuanto menor es la media de precipitaciones, denotándose uno de los mayores contrastes entre la campiña de Sevilla, con precipitaciones comparables a las de Sierra Morena o Cazorla, Segura y las Villas, con las Subbéticas Cordobesas y Vegas de Antequera y Archidona, con un índice que sólo está por encima de las franjas costeras y el desierto de Almería. La comparación de temperaturas en enero y julio ofrece, sin embargo, conclusiones sobre la relativa homogeneidad climática en Andalucía y, por ende, en el centro de la región, durante el verano, mientras que en invierno existe un notable contraste entre la campiña cordobesa, más templada, y las sierras Subbéticas y Penibéticas que, junto con las vegas de Antequera y Archidona, tienen los inviernos más fríos del centro, mientras que las campiñas sevillanas se mantienen en una posición intermedia.



Figura 6.4: Tormenta de primavera sobre Campo de Aras, Lucena. Fuente: Joaquín Ferrer

6.5. Unidades ecológicas

Las unidades ecológicas se definen como unidades homogéneas de análisis y gestión del medio natural, levantadas a partir de la integración territorial de las tramas ecológica y socio-económica.

Permiten, por tanto, establecer áreas de estudio con características uniformes que permitan el análisis fragmentado del territorio, en muy diversas escalas: ecozona, ecoprovincia, ecorregión, ecodistrito, ecosección, ecoserie, ecotopo y ecoelemento, cada una de ellas útil para manejar ciertas áreas de territorio a una escala determinada, y analizar una serie de elementos que son más fácilmente comprensibles a un nivel determinado⁷⁸.

En Andalucía, las Unidades Ecológicas de Gestión definidas por los organismos gestores corresponden a la categoría de ecorregión, definida generalmente por características litológicas y geomorfológicas, con unidades cartográficas básicas de 100 a 2500 km² y escalas de trabajo de 1:2.000.000 a 1:10.000.000⁷⁹.

En total, en Andalucía se distinguen once unidades ecológicas de gestión, de las que sólo tres se dan en nuestro territorio de estudio: 3. Campiñas, 5. Depresiones Intrabéticas y Piedemontes, y 6. Medias Montañas Béticas.



Figura 6.5: Olivares de Jaén. J.J. Feria, *El blog de Feria*.

⁷⁸ BRAVO, M.A., BORJA, F., MONTES, C. Y DÍAZ DEL OLMO, F. (1997), Clasificación jerárquica y cartografía de ecosistemas. *Reconocimiento Biofísico de Espacios Naturales Protegidos. Doñana: Una Aproximación Ecosistémica*, capítulo 4. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente.

⁷⁹ KLIJN, Frans y UDO DE HAES, Helias (1994), A hierarchical approach to ecosystems and its implications for ecological land classification. *Landscape Ecology* vol. 9 no. 2. La Haya: SPB Academic Publishing, pp. 137-174.

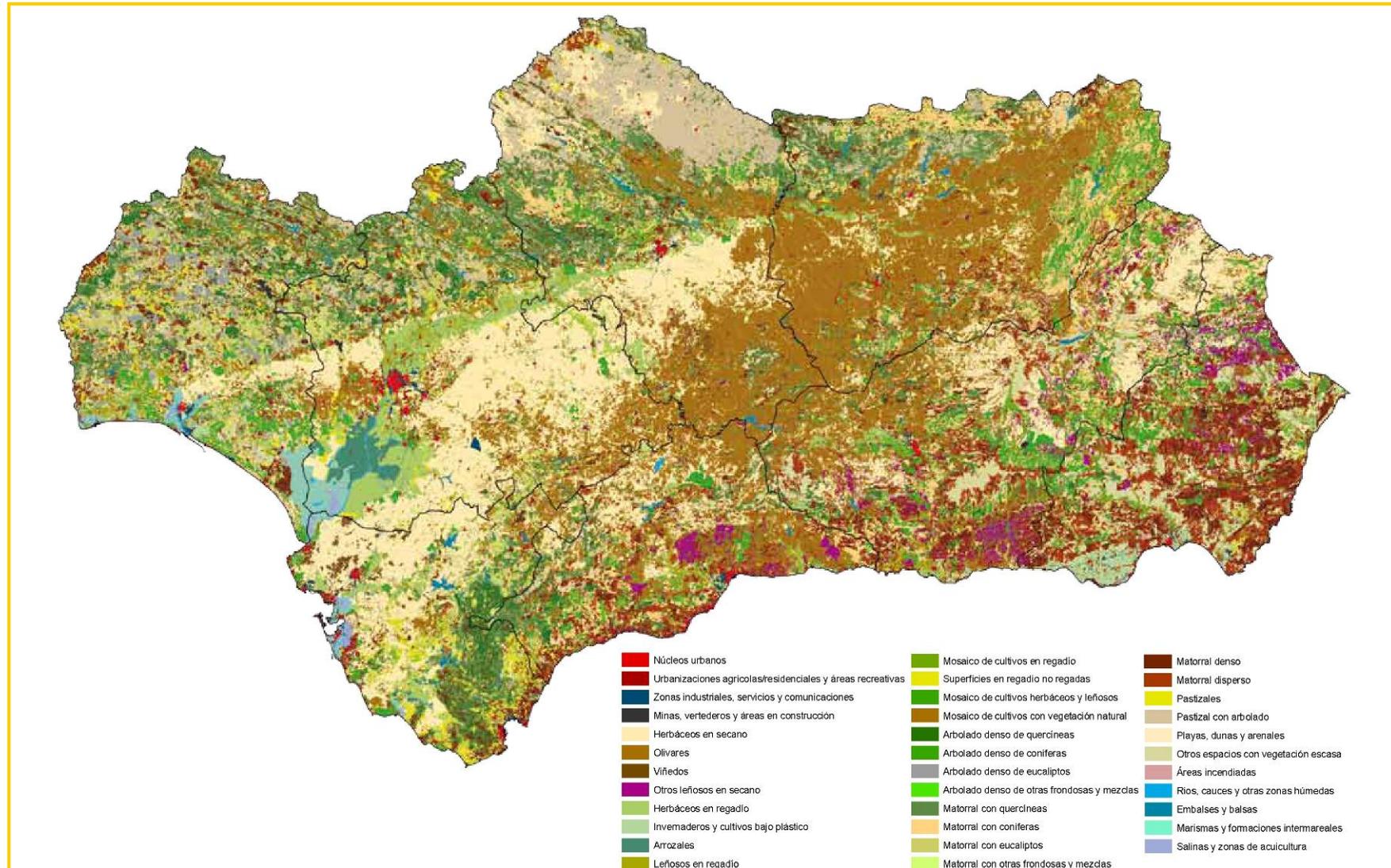


De entre las campiñas, distinguimos como diferentes ecosistemas las Campiñas del Guadalquivir, con predominio de cultivo secano de herbáceas, manchas de olivar y áreas de cultivos tradicionales; las Campiñas Occidentales, con series de encima y alcornoque, labor de secano de herbáceas, tierras agrícolas tradicionales y manchas forestales de coníferas; y los Olivares, compuestos por tierras de labor en secano de olivar y herbáceas, con series de lentisco y encina.

Las Depresiones Intrabéticas conforman un único ecosistema similar al de olivares en campiñas, con tierras de labor en secano de herbáceas y olivar con series de lentisco y encima, incorporando como elemento diferenciador las tierras de regadío de herbáceas.

La Media Montaña Bética, con extendida presencia en Andalúz, presenta en el territorio estudiado sólo un ecosistema: el de las Sierras Subbéticas, con encina, sabina rastrera y quejigo en los macizos montañosos y ámbito de cultivo en secano de olivar y herbáceas con presencia de áreas forestales mixtas con matorral y pastizal mediterráneos, así como espacios de escasa vegetación.

Las ciudades medias del centro de Andalúz, cuyo patrimonio está íntimamente ligado a la agricultura, se sitúan en suelos cuyo uso oscila, principalmente, entre los herbáceos en secano del Valle del Guadalquivir y los olivares del área suroeste (sierras del sur de Córdoba y Jaén y noroeste de Granada, con pequeños grupos al norte de Málaga y al sureste de Sevilla). Además, destaca la presencia de algunas manchas de matorral y arbolado en las sierras de Málaga y Granada, así como el viñedo de la denominación Montilla-Moriles en la campiña de Córdoba. Destaca, también, la escasa relevancia de la presencia de núcleos urbanos o urbanizaciones agrarias/residenciales y áreas recreativas, que es mucho mayor en torno a capitales de provincia, en la costa y en el sureste de Andalúz.



Plano S1.5: Vegetación y usos del suelo en Andalucía, 2003. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).

7. EL CONTEXTO SOCIAL

El hombre y, particularmente, su experiencia del espacio han sido figuras centrales en el estudio del territorio por parte de múltiples disciplinas y líneas de pensamiento o gestión, desde la fenomenología hasta los procesos participativos. Además, y dado que la social es una de las tres dimensiones fundamentales de la sostenibilidad, la relación de la ciudad con sus habitantes merece ser estudiada como una de las bases primordiales de este trabajo y, por tanto, como uno de los primeros marcos en los que encuadrar este territorio.

Sin embargo, las claves de la sostenibilidad social, posiblemente por lo relativamente reciente de su abordaje desde la metodología investigadora, son aún difusas y difíciles de concretar en aspectos reales y aprehensibles. Gustavo García Herrero, coordinador del grupo de trabajo “La Ciudad Sostenible”, detecta una serie de puntos claves a tener en cuenta en la relación entre la sostenibilidad de una ciudad y sus habitantes⁸⁰:

Diversidad, multifuncionalidad y complejidad. La sostenibilidad social de una ciudad o de un espacio habitado es mayor si da cabida a una variedad de grupos sociales, usos y tejidos, porque favorece la convivencia, la creatividad, las oportunidades de desarrollo y la autorregulación.

Equipamientos para que todos sus habitantes puedan encontrar en el entorno de proximidad respuesta a sus necesidades de autonomía y convivencia personal y social, particularmente en determinadas circunstancias (discapacidades) o momentos de sus vidas (niños y niñas, personas mayores...). No sólo equipamientos sociales, sino también equipamiento comercial de proximidad,

*Aquella casa que en mi corazón
tuvo su sitio, tramitó
sus dispendios, sus fiebres, sus cansancios,*

*Aquella casa donde estaba
temperado, juntado, disponible,
donde de pronto un día descubrí
el mundo y ya fue ése para siempre
el compendio simbólico del mundo,*

*Aquella casa
de incommensurable pasado,
es ya una noble máquina de hormigón
y de aluminio, una cruenta falacia municipal
que contra mi decoro
ha tramitado un sustituto del dios de los ejércitos.*

Las mellas de los años serán mi represalia.

Caballero Bonald, *Acerca de un derribo*

⁸⁰ GARCÍA HERRERO, Gustavo (2009) Cambio Global y Ciudad: Relaciones sociales y Convivencia. *Cambio Global España 2020/50. Programa ciudades*. Madrid: Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental, pp. 195-199.



imprescindible para cubrir con autonomía las necesidades de su vida cotidiana.

Espacios públicos de proximidad diseñados para favorecer las relaciones y la convivencia vecinal, con valor y calidad estética, y liberados de la privatización del vehículo particular, sin olvidar el trascendental papel que el comercio de proximidad cumple también como espacio de relación vecinal.

Accesibilidad y movilidad para todos. Todos los ciudadanos han de poder desplazarse en medios de transporte públicos competitivos con el automóvil, entre los distintos barrios y las zonas de centralidad, teniendo en cuenta las necesidades específicas de cada colectivo. Las viviendas, los espacios públicos, los equipamientos, las calles y plazas, han de ser accesibles para todos.

Integración territorial, con comunicaciones fluidas que favorezcan la apertura y la integración de cada espacio urbano con el resto de la ciudad y de cada ciudad con las de su entorno más próximo, evitando situaciones no deseadas de aislamiento físico y simbólico del territorio.

Identidad colectiva. El sentido de pertenencia es esencial para la integración y el impulso de vida colectiva en un territorio, y para el desarrollo de los proyectos de vida personal y familiar en el mismo. Para ello se necesitan elementos de identidad, bien sean elementos de la historia y la cultura, o rasgos físicos del territorio con los cuales sus habitantes puedan sentirse identificados de forma positiva.

Estética. Porque los entornos agradables favorecen la convivencia y contribuyen a generar sentimientos de aprecio e identificación que favorecen la cohesión de la vida vecinal.

Participación. La normativa y práctica urbanística ha de contemplar cauces y políticas activas para la participación. Los profesionales de lo social podemos ser mediadores efectivos, desde una

adecuada colaboración con los profesionales del urbanismo, para hacer ver a los habitantes de un territorio el interés y los efectos que puede tener para su vida cotidiana cualquier acción que afecte al diseño del espacio urbano, más allá de intereses particulares de inversores y propietarios del terreno.

Bajo estas premisas se llevará a cabo tanto el estudio en categorías de este marco social como el análisis en base a indicadores de los aspectos sociales en la Parte IV de este documento.



7.1. Aspectos demográficos

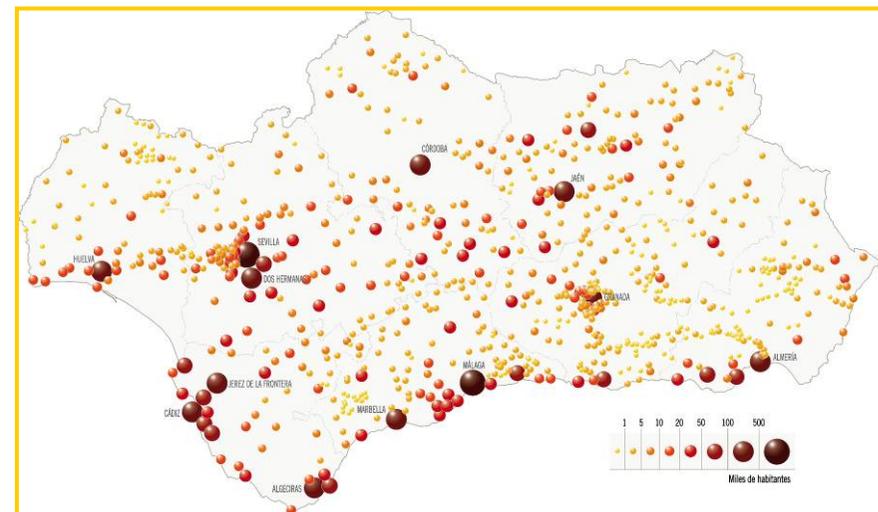
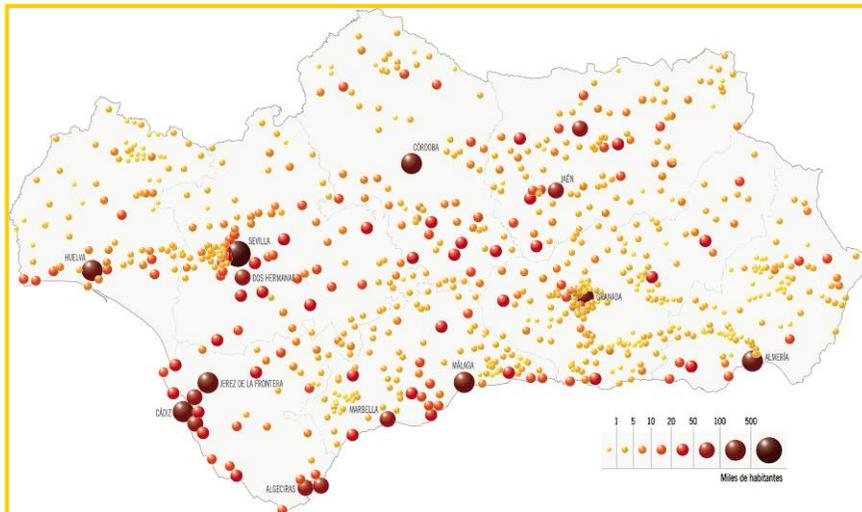
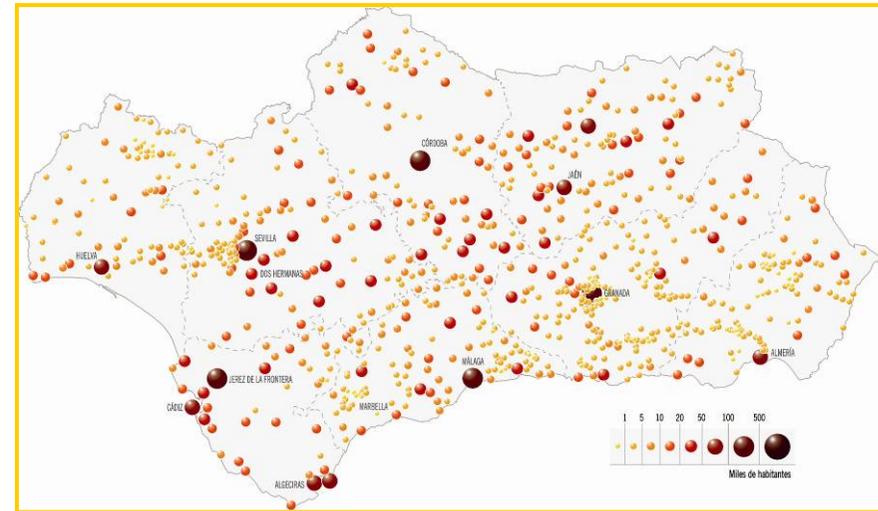
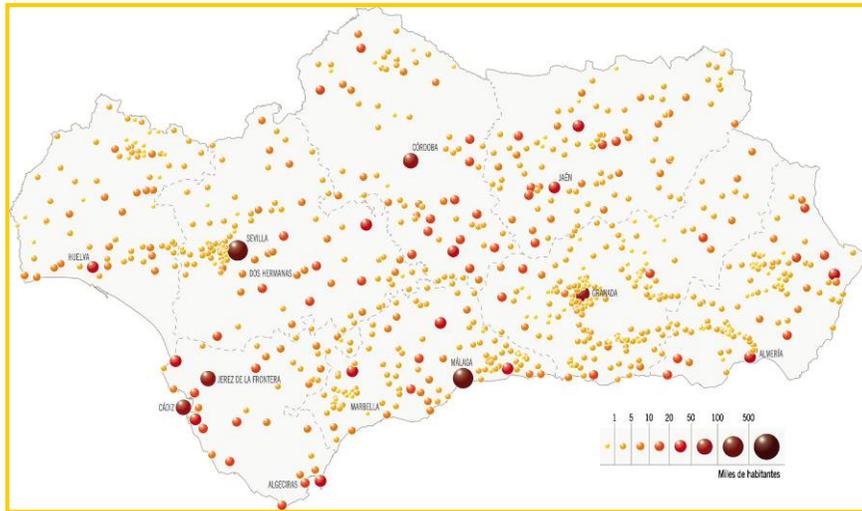
El estudio de las condiciones sociales de las ciudades medias del centro de Andalucía deberá comenzar, indefectiblemente, por saber quiénes habitan su territorio. La horquilla demográfica que caracteriza a las ciudades medias de interior ha sido desarrollada en el capítulo 2. Podemos apuntar, de forma sintética, que si bien en la bibliografía específica se limita el número de habitantes entre los 20.000 y los 50.000, en las ciudades calificadas como medias esta delimitación debería ser ampliada inferiormente hasta los 12.000 habitantes, como se aprecia en la Tabla 7.1.

Estas ciudades han sufrido un aumento paulatino de población desde mediados del siglo XX, conllevando por lo general un despoblamiento de los municipios cercanos de menor tamaño y, en balance global, una situación poblacional estable o ligeramente regresiva.

Se trata, por lo general, de una población joven con un saldo migratorio positivo, tanto a nivel comarcal como nacional e incluso internacional.

CIUDAD	POBLACIÓN	CIUDAD	POBLACIÓN
CARMONA	28679	PUENTE GENIL	30424
EL VISO DEL ALCOR	18828	MONTILLA	23870
MAIRENA DEL ALCOR	21560	BAENA	21028
ARAHAL	19382	CABRA	21188
MORÓN DE LA FRONTERA	28489	LUCENA	42560
MARCHENA	19891	PRIEGO DE CÓRDOBA	23528
ÉCIJA	40718	ALCALÁ LA REAL	22758
OSUNA	17973	ANTEQUERA	41854
ESTEPA	12637	LOJA	21618

Tabla 7.1. Aspectos demográficos de las ciudades caso de estudio. Fuente: INE, 2011



Planos S1.6.1 (arriba izquierda); S1.6.2 (arriba derecha); S1.6.3 (abajo izquierda) y S1.6.4 (abajo derecha): Población por municipios andaluces en 1900; 1950; 1981 y 2001. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).

Un análisis sobre la evolución de la población andaluza a lo largo del siglo XX arroja claves importantes sobre los procesos urbano-territoriales en Andalucía y, más concretamente, en las ciudades medias de su centro.

La primera mitad de siglo (Planos S1.6.1 y S1.6.2) presenta una tendencia a un crecimiento equilibrado y uniforme de las unidades urbanas, entre las que se advierte desde 1900 y se acentúa en 1950 la presencia de las ciudades medias del centro de Andalucía como conjunto atípico entre la polaridad de capitales de provincia y áreas con localidades de poca población.

Ya en 1981, sin embargo, los procesos de crecimiento y decrecimiento se han desequilibrado: mientras que las grandes ciudades siguen creciendo, y lo hacen con ellas las ciudades de costa y las que forman parte de sus áreas metropolitanas o un perímetro pequeño a su alrededor, gran parte del entramado de ciudades medias y pequeñas de mediados de siglo se ha desarticulado, llegando en algunas áreas (noreste y noroeste de Andalucía o norte de Málaga y Cádiz, por ejemplo) a producirse grandes procesos de despoblamiento debidos, posiblemente y como veremos más adelante, a una suerte de éxodo rural acentuado por la crisis del mundo agrario y la relativa industrialización de las ciudades. Esta tendencia se repite, sin demasiados incidentes, en 2001, donde las ciudades medias del centro se advierten ya como claro conjunto.



7.2. Aspectos socioeconómicos

Como ya empezamos a intuir, las modificaciones en el territorio de estudio están muy relacionadas con el desarrollo socioeconómico de la región, tanto en sistemas productivos como en infraestructuras.

El crecimiento económico se basa fundamentalmente en la oportunidad, tras la crisis de los sistemas agrarios tradicionales, ofrecida por las condiciones de accesibilidad y fácil conexión de esta zona. Esto ha provocado el asentamiento de muchas empresas de diversos tamaños, y un fuerte efecto arrastre de otras empresas de servicios subsidiarias de aquéllas que están componiendo un tejido empresarial dinámico y con capacidad de influencia en la toma de decisiones.

Además, la construcción ha tenido un fuerte impulso en los últimos decenios y las empresas tradicionales de carácter agroalimentario siguen siendo abundantes. En el caso de las empresas agropecuarias que no han perdurado en el tiempo, se han aprovechado como recurso económico convirtiéndolas en iniciativas de turismo rural, entre otras actividades. En esta línea, el sector servicios también ha experimentado un fuerte incremento en los últimos años, tanto en la línea de la promoción y puesta en valor de los recursos turísticos de la zona, como en el reforzamiento del papel de centros comerciales secundarios de los centros históricos de las ciudades principales.

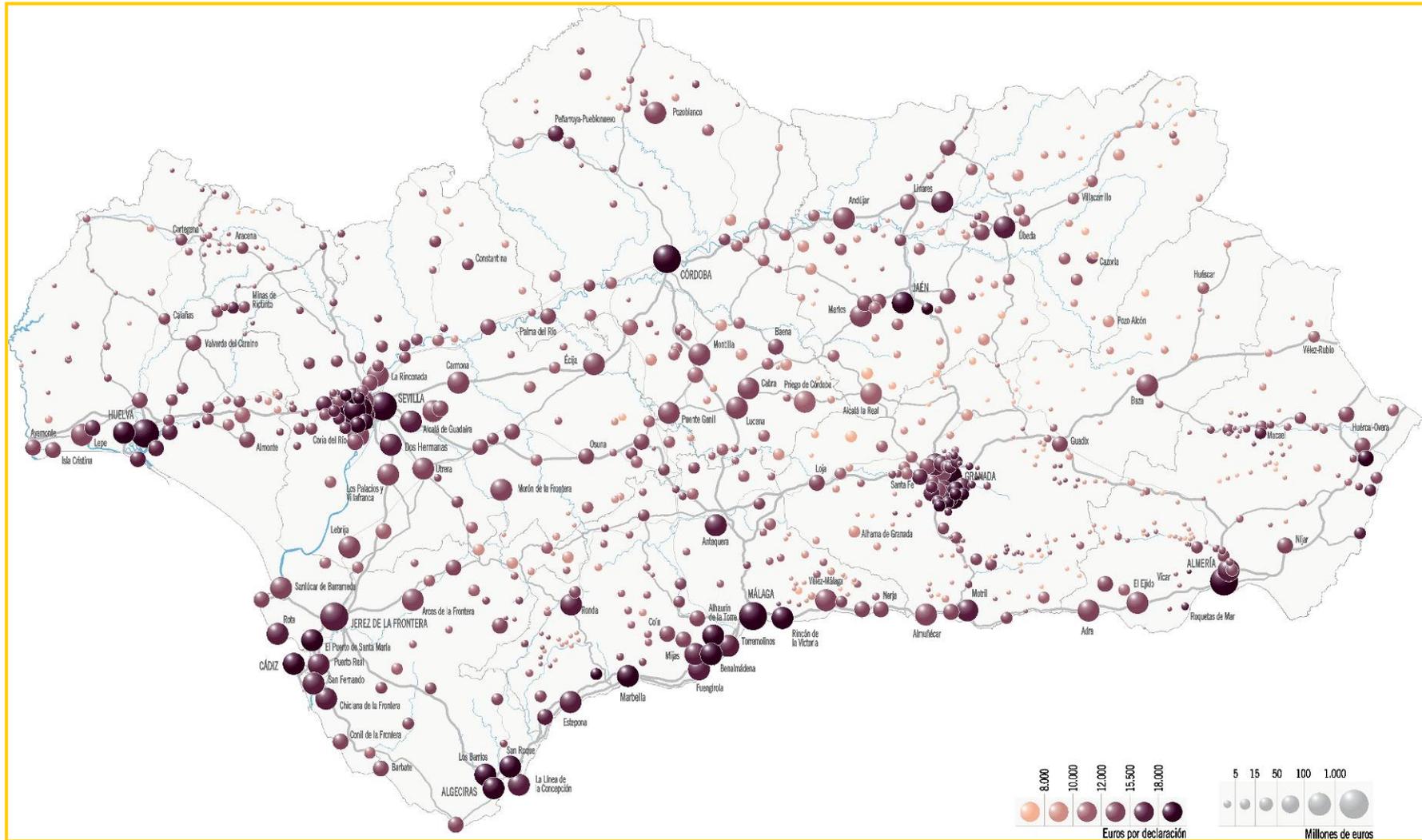
Un estudio de la renta por municipios en el centro de Andalucía en comparación con el resto de la Comunidad aporta una buena idea de las condiciones socioeconómicas que han permitido, por una parte, la aceleración comercial, industrial y económica de la zona y, por otra, el relativo dinamismo socioeconómico que caracteriza a su población.

Llaman la atención dos aspectos principales: por una parte, el volumen de rentas del plano de 2006

(téngase en cuenta que estos datos proceden de un momento de especial vigor económico lo que, por una parte, aporta una visión distante del momento actual pero, por otra, relevante del punto culmen del proceso de desarrollismo) en las ciudades caso de estudio es considerablemente alto, tanto individualmente como en conjunto, comparable con la mayoría de ciudades periféricas a las grandes capitales y con las ciudades costeras. Además, es especialmente significativo como conjunto, que sólo encuentra casos similares en el entorno de Sevilla, la Bahía de Cádiz o la Costa del Sol, si atendemos al número de poblaciones cercanas con volúmenes superiores a los 100 millones de euros. Por otra parte, es relevante el hecho de que, siendo un conjunto de múltiples localidades con un alto nivel de renta, ninguna de ellas sobrepase los 12000 euros de declaración media, y tampoco haya grandes diferencias entre ellas. Esto da idea de un crecimiento económico homogéneo y producido en conjunto, sin la creación de grandes desequilibrios sociales o territoriales.



Figura 7.1: Vista del centro logístico de Antequera, con la sierra de las Pedrizas al fondo.
Fuente: Antequera Virtual



Plano S1.7: Renta Neta Declarada por municipios en Andalucía, 2006. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).

7.3. Aspectos socioculturales

La población de este fragmento de territorio se caracteriza, como se ha comprobado anteriormente, por ser joven (Plano S4.4) y económicamente activa (Plano S1.7). Esto conlleva, además, un nivel cultural aceptable con un elevado índice de alfabetización y un nivel de estudios que sitúa, sin embargo, la educación obligatoria como media significativa. Esto se debe a que el desarrollo económico ha funcionado en un doble sentido: permitiendo el acceso de una gran parte de los jóvenes a estudios superiores, universitarios o no, y por otro lado dándoles acceso al mundo laboral desde edad muy temprana.

Así, en la mayoría de estas ciudades, podemos observar cierta fragmentación sociocultural heredada, por otra parte, de un pasado con una estructura muy jerarquizada basada en una pirámide de clases con origen en la sociedad agropecuaria⁸¹.

La condición intermedia en cuanto a número de habitantes produce un hecho sociocultural significativo: mientras que en pequeñas localidades el sentimiento de pertenencia y cohesión social provoca una fuerte adhesión al patrimonio territorial y una demanda inmediata de soluciones a conflictos urbanos, naturales, sociales, culturales o económicos, la ciudad media, durante el proceso de industrialización y terciarización, ha provocado un estilo de vida más parecido al de la gran ciudad, en la que, por otro lado, abundan los movimientos asociativos que fomentan la participación ciudadana.

Sin embargo, según investigaciones del GISAP (Grupo de Investigación Social Aplicada) de la Universidad Pablo de Olavide, *el asociacionismo vecinal en las ciudades medias andaluzas está*

⁸¹ FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor (2007), Paisaje urbano en las ciudades medias. Boletín PH, nº 63, agosto 2007. Sevilla: IAPH, pp. 54-61.



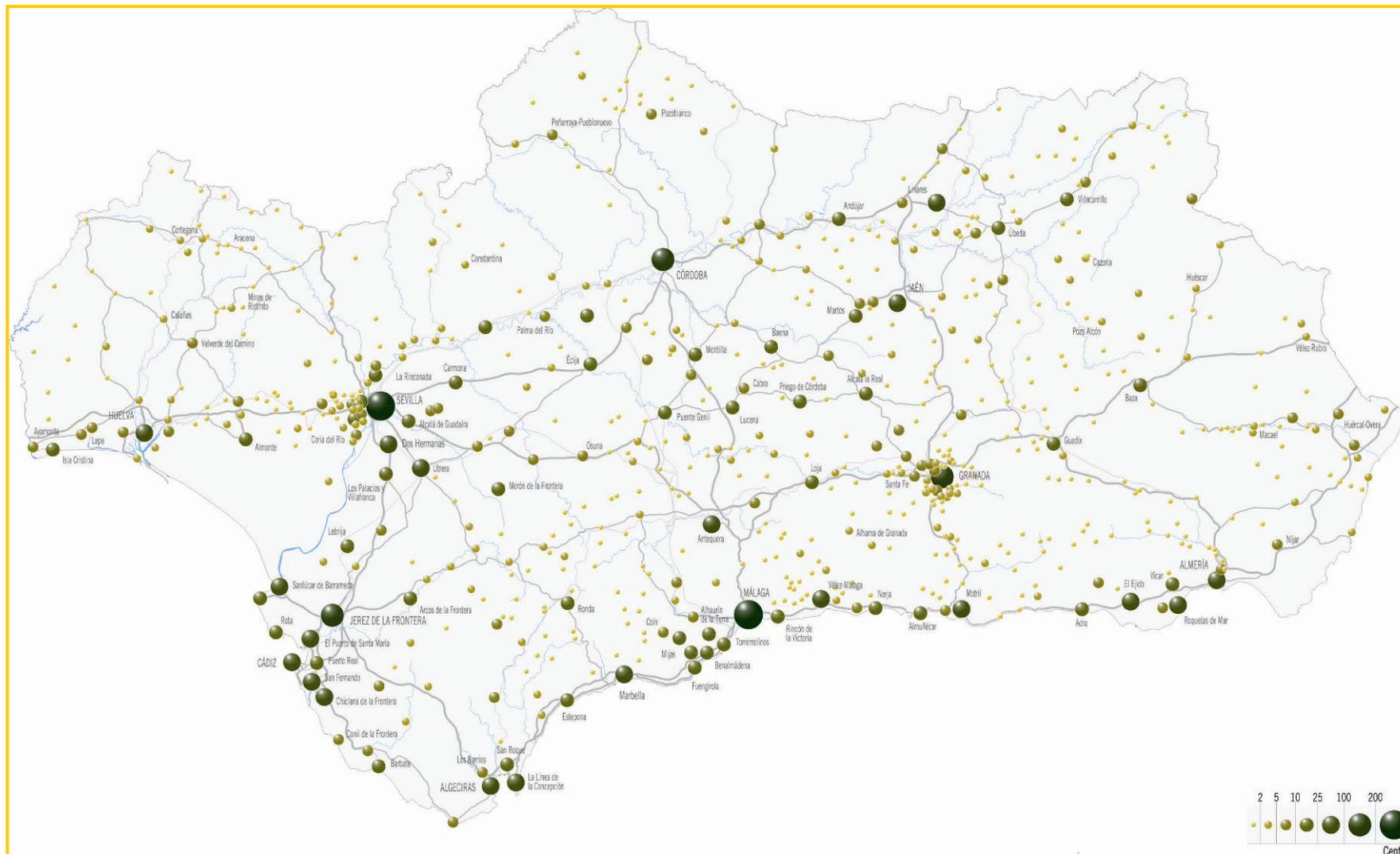
*sujeto a un notable sobredimensionamiento por parte de las administraciones. Esta circunstancia es muy problemática si tenemos en cuenta que un 44% de las asociaciones vecinales incluidas en los distintos registros administrativos no existen realmente*⁸². Por tanto, los vínculos socioculturales entre los ciudadanos de las ciudades medias, y de los ciudadanos con su ciudad y su territorio, son débiles y producen una implicación débil o inexistente, lo cual convierte la base social en uno de los puntos débiles de la sostenibilidad en el territorio de estudio.

El plano de centros educativos de primaria y secundaria, por tratarse la escolarización de un parámetro oficialmente establecido y reglado, refleja de una forma especialmente gráfica la red de ciudades medias del centro de Andalucía y sus condiciones demográficas y socioculturales. Puede observarse el equilibrio territorial que conforman las ciudades establecidas entre las campiñas y las sierras sur de Córdoba y Jaén, llegando a una conformación de núcleos con un número medio de centros escolares cuya geometría es prácticamente regular, recordando su triangulación a aquellos primeros dibujos que Walter Christaller trazaba sobre un territorio mental isótropo en su Teoría del Lugar Central⁸³.

En el sur y el oeste del área de estudio, sin embargo, comienzan a producirse situaciones de desequilibrio. Mientras que el sur se polariza hacia Antequera (que destaca en el conjunto de ciudades medias de interior como la única con un número de centros escolares mayor de 25), en la zona sevillana la única ciudad con un número entre 10 y 25 es Écija, y otras ciudades medias como Osuna, Estepa o Puebla de Cazalla quedan en niveles inferiores, lo que habrá que contrastar con los datos demográficos y de edad poblacional obtenidos del Plano S4.4.

⁸² ESCALERA REYES, Javier y RUIZ BALLESTEROS, Esteban (2006), Asociacionismo vecinal en las ciudades medias andaluzas. *Revista de Estudios Ambientales* nº 26, pp. 37-66.

⁸³ CHRISTALLER, Walter (1933), *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.



Plano S1.8: Centros de educación primaria y secundaria por municipios en Andalucía, curso 2006-2007. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).

8. EL CONTEXTO INFRAESTRUCTURAL

Este capítulo aborda el estado y desarrollo de las infraestructuras en el territorio de las ciudades medias del centro de Andalucía, centrándose en las infraestructuras de carácter lineal: vías de transporte y comunicación.

Movilidad frente a asentamiento han sido, históricamente, los polos entre los que se ha colocado la historia del ser humano. Como tales, los elementos que han permitido a las sociedades desplazarse, en busca de abandonar o establecer su hábitat, son un objeto imprescindible de estudio. *¿Qué fue primero, la casa o la carretera que conduce a la casa?*- se pregunta Brinckerhoff Jackson al hacer una reflexión sobre la importancia del camino o la carretera: *En la época medieval el pasado se veía como una serie de migraciones e invasiones, un vagar interminable sobre la faz de la tierra. Sin embargo, en siglos posteriores más estables, las cuestiones anteriores se interpretaban en términos más prosaicos: lo importante no habría sido necesariamente lo primero, sino aquello que confería poder y prestigio; desde este punto de vista, la respuesta correcta a la mencionada pregunta era la casa. [...] Comparada con estos atributos –que todavía se veneran-, ¿qué cualidades podía ofrecer la carretera para ocupar el primer puesto? Sin duda desempeñaba un importante papel en nuestras idas y venidas diarias: incluso podría decirse que fue la carretera la que primero nos reunió en un grupo o en una sociedad. No obstante, consiste en llevarnos a un destino, y la propia pregunta presupone que a una casa, de modo que la verdadera función de la carretera es servir para llevarnos a casa. Sin un destino concreto, una carretera no tiene razón de ser. Si la dejamos a su aire, tiende a deambular por un entorno más amplio y desaparecer. También presenta otra tendencia mucho más peligrosa: introducir a forasteros no deseados en la comunidad autosuficiente o casa*⁸⁴.

*Two roads diverged in a yellow wood,
and sorry I could not travel both
and be one traveller, long I stood
and looked down one as far as I could
to where it bent in the undergrowth;*

*Then took the other, as just as fair
and having perhaps the better claim,
because it was grassy and wanted wear;
though as for that the passing there
had worn them really about the same,*

*And both that morning equally lay
in leaves no step had trodden black.
Oh, I kept the first for another day!
yet knowing how way leads on to way,
I doubted if I should ever come back.*

*I shall be telling this with a sigh
somewhere ages and ages hence:
Two roads diverged in a wood, and I —
I took the one less travelled by,
and that has made all the difference.*

Robert Frost, *The road not taken*

⁸⁴ BRINCKERHOFF JACKSON, John (1994), *Las carreteras forman parte del paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili,



Por tanto, la carretera –y el ferrocarril, por extensión- han jugado históricamente papeles cruciales y, a menudo, contradictorios para las sociedades. Herramienta y amenaza, oportunidad y peligro, suponen –como se analiza en adelante- un arma de doble filo para un territorio habitado en general y este marco territorial en particular.

8.1. El ferrocarril

La implantación y extensión superficial de la red de ferrocarril supuso, en su momento, una revolución en los sistemas productivos y urbanos, en cuanto a la nueva movilidad de mercancías y personas, antes de la generalización en la propiedad de un vehículo privado⁸⁵.

El territorio andaluz, en concreto, contó durante buena parte de los siglos XIX y XX con una densa red de trazados ferroviarios (figura 8.2.), otorgándole cierta independencia de la centralidad de las capitales españolas mediante el tejido de una red menuda de proximidad sin un núcleo único determinado (Cádiz-Jerez, Sevilla y Málaga compiten como núcleos principales en condiciones de aparente igualdad).

Sin embargo, durante el siglo XX ocurren dos procesos que llevan a la reducción de la densidad de la red en la zona andaluza, sin que ocurra del mismo modo en otras áreas de la geografía española (figura 8.3.): de un lado, el proceso de modernización de la red, especialmente activo durante el Plan Decenal de Modernización de 1964 a 1973 y, posteriormente, el Plan RENFE 1972-75, que da prioridad a la instalación y actualización de redes de gran velocidad, para cubrir grandes distancias; del otro lado, una situación de crisis económica crónica en RENFE que desemboca, en 1984, en una situación crítica con déficits anuales gigantescos en la que se detecta la poca rentabilidad de algunas líneas y se acuerda el Contrato Programa de 1984, por el que el 1 de enero de 1985 se cierran 914 km. de vías y se dejan para uso exclusivo de mercancías otros 933Km.: 12 líneas y 132 estaciones se quedan sin servicio.

Si previamente comentábamos que este proceso agudiza el desmantelamiento en Andalucía,

⁸⁵ CAPEL, Horacio (2007), Ferrocarril, territorio y ciudades. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XII, nº 717.



comprendemos que, por una parte, la densidad de corta distancia de la red existente era muy diferente de otras zonas con pocas líneas y de largo recorrido que precisaban ser compensadas en su movilidad (Extremadura, por ejemplo) y, por otra parte, el hecho de que muchas de las líneas desmanteladas o cerradas fueron absorbidas por las Comunidades Autónomas⁸⁶, dependiendo así la perduración de la red en la capacidad económica de las mismas, lo cual tuvo un efecto muy negativo sobre la red andaluza.

Figura 8.1: Impacto ambiental y paisajístico de la instalación del nuevo tramo Málaga-Granada del tren de Alta Velocidad. Fuente: Diario Sur.



El desmantelamiento de la red andaluza a favor de la instalación de líneas de alta velocidad provoca una polarización de la población y el movimiento socioeconómico hacia las capitales y, a la vez, la adquisición del tren como medio de transporte de un matiz elitista, reservado a las clases altas o a ciertos desplazamientos muy puntuales y determinados. Así, la curva de oportunidad que

⁸⁶ LENTISCO, David (2005), *Cuando el hierro se hace camino, Historia del Ferrocarril en España*. Madrid: Alianza Editorial.

presentaba el ferrocarril como articulador de una red territorial se encuentra ya invertida, con incidencia en la sostenibilidad en todos sus sentidos: económico, social y ambiental, dado el tremendo impacto ambiental y paisajístico de las líneas de alta velocidad (figura 8.1.).

Sin embargo, esta red de comunicación territorial a pequeña escala aún sirve como soporte del enriquecimiento local y regional: en 1993 surge a nivel nacional la idea de reciclaje de los trazados ferroviarios con líneas desmanteladas, creándose desde la FFE (Federación de Ferrocarriles Españoles) el Programa Vías Verdes, que se dedica a la transformación de antiguos trazados ferroviarios reconvertidos en itinerarios no motorizados para la práctica de ocio activo y saludable, así como de promoción del turismo rural sostenible.⁸⁷ Actualmente existen 1.700 kilómetros operativos de Vías Verdes, distribuidos por todo el Estado en 70 rutas. Sea caminando, en bicicleta, en patines, o cualquier otro medio no contaminante contribuyendo con ello a la conservación del medio ambiente, la dinamización de la tejido socioeconómico de las zonas por las que pasa, a la movilidad sostenible y la recuperación del patrimonio ferroviario en desuso.

⁸⁷ AYCART LUENGO, Carmen (2008), *El Programa Vías Verdes y su papel como herramienta para el desarrollo rural sostenible*. Madrid: Congreso Nacional del Medio Ambiente CONAMA 9, Cumbre del Desarrollo Sostenible: Libro de Actas.

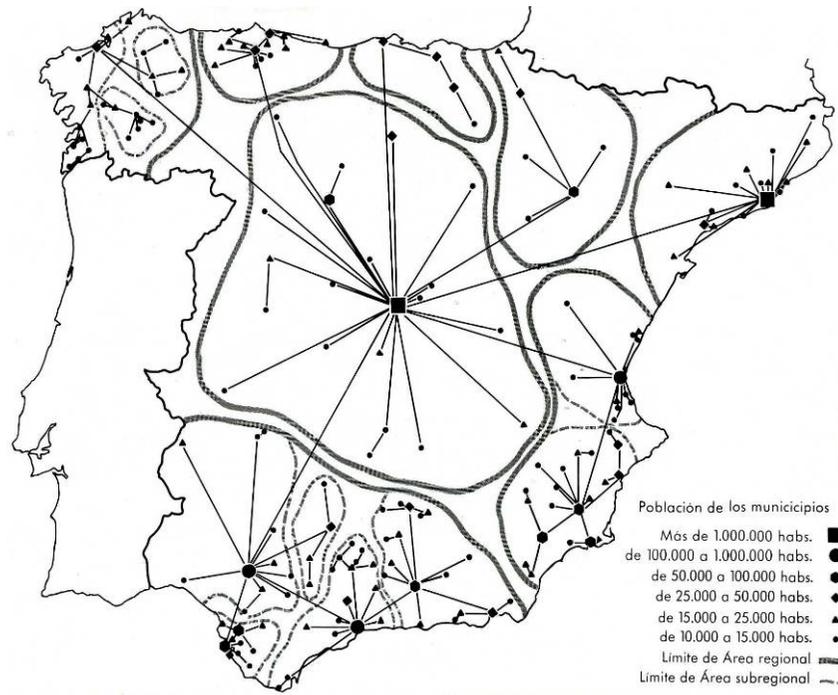


Figura 8.2: Esquema de la red de ferrocarriles españoles en 1877. Fuente: Equipo Urbano 1972, a través de CAPEL, Horacio, 2006.



Figura 8.3: Mapa de la red de ferrocarriles españoles en 2005. Fuente: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, 2005.

8.2. Autovías y carreteras

Tras la obsolescencia y el desmantelamiento de la red ferroviaria de proximidad, la red de carreteras permanece hoy como la gran infraestructura estructurante del territorio objeto de este estudio.

Cualquier ciudadano de nuestro territorio, ya pertenezca a un área urbana o rural, pasa una gran parte de su tiempo en una carretera, convirtiéndose en un hábitat más de nuestra vida.

[...] las carreteras, las calles, los callejones y las sendas ya no pueden identificarse exclusivamente con el desplazarse de un lugar a otro. Cada vez más las carreteras constituyen el escenario de trabajo, de ocio, de relaciones sociales y de agitación. En realidad, para muchos se han convertido en el último recurso de privacidad, de soledad y de contacto con la naturaleza. Las carreteras ya no conducen simplemente a lugares, son lugares. Y, como siempre, desempeñan dos papeles importantes: como promotoras del crecimiento y de la dispersión, y como imanes alrededor de los cuales pueden agruparse nuevos tipos de desarrollo. Ningún otro espacio en el paisaje moderno resulta tan versátil⁸⁸.

Así, las carreteras guardan esa doble y antitética función: a la vez tienen la capacidad de dispersar y de concentrar población y servicios. La red de carreteras de España, que en su creación en el año 1900 servía, fundamentalmente, para el tránsito de carros y caballería, ha sufrido una profunda transformación a medida en que se generalizaba el uso del automóvil privado, que sustituye paulatinamente al ferrocarril como medio principal de transporte desde la década de los 60 en adelante.

⁸⁸ BRINCKERHOFF JACKSON, *op. cit.*



Precisamente, el principal plan de renovación de la red de carreteras coincide en fecha con el momento en que se desmantela gran parte de la red ferroviaria: en 1985 se aprueba un nuevo Plan General de Carreteras que afecta ya a 20.000 kilómetros de la Red del Estado, con la inclusión de las autovías (carreteras con las características propias de las autopistas pero sin peaje) como actuación principal⁸⁹.

Así, la red española se densifica, construyéndose en Andalucía las principales autovías estructurantes: autovía A-4 Sevilla-Córdoba y su paso por Despeñaperros para conectar con la meseta, la A-49 como prolongación de ésta hacia Huelva, Autovía del Mediterráneo para la conexión de las costas entre sí y con Levante y A-92, de carácter autonómico y creada con motivo de la Exposición Universal de 1992 en Sevilla, que conecta también con la del Mediterráneo. Con la incorporación posterior de otros ejes secundarios, el transporte en vehículo por carretera de gran velocidad se ha convertido en una cuestión de primer orden en cuanto a las demandas territoriales de la sociedad andaluza.

Sin embargo, y al igual que ocurre con el ferrocarril, la autovía o autopista contribuye a la polarización de la población y concentración de los recursos en las ciudades que se encuentran al borde de una de estas carreteras, así como a una degradación en la calidad de vida de los usuarios:

No siempre damos crédito a cómo el ciudadano estadounidense motorizado –personas que viajan diariamente a su puesto de trabajo, turistas o camioneros– ha aceptado la nueva odología, a cuán dóciles hemos sido al asimilar la definición científica de la autopista como un sistema autoritario controlado que, por sus ventajas económicas, tiene un flujo regular e ininterrumpido. En pocas décadas hemos aprendido a dejar de lado nuestras actitudes tradicionales respecto a la carretera y

⁸⁹ BORRAJO SEBASTIÁN, Justo (2006), *La Ley de Carreteras y su Reglamento*. Madrid: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

*a a adoptar nuevos modos de conducción, nuevas maneras de manejarnos con el tráfico y todo un nuevo código de conducta y de normas para circular; [...] Hemos aprendido a conducir a la defensiva, a burlar a los atascos y a los policías*⁹⁰.

Además de los ámbitos social y económico, la carretera influye en el territorio en un último término: el ambiental. Ya son de sobra conocidos los efectos nocivos de alteración de ecosistemas, contaminación visual y atmosférica o distorsión de paisajes:

*El transporte, principalmente a través de sus grandes infraestructuras, puede producir unos graves efectos negativos sobre la biodiversidad con la ocupación de suelos; alteraciones del relieve, la hidrología y la atmósfera; contaminación acústica del aire, suelos y aguas; sobreexplotación de recursos no renovables; destrucción de la capa de ozono; riesgos del transporte de sustancias peligrosas y emisiones que provocan el calentamiento global y el cambio climático. Los efectos principales sobre la diversidad biológica son la pérdida de efectivos y la fragmentación de poblaciones, la disminución de la diversidad genética y los ecosistemas.*⁹¹

Las carreteras, pues, conllevan el desplazamiento y la alteración del hombre y su cultura, también de su paisaje. Así lo resume Edgar Anderson: *A medida que el hombre se desplaza por la tierra, lleva consigo su propio paisaje, sea consciente o inconscientemente.*⁹²

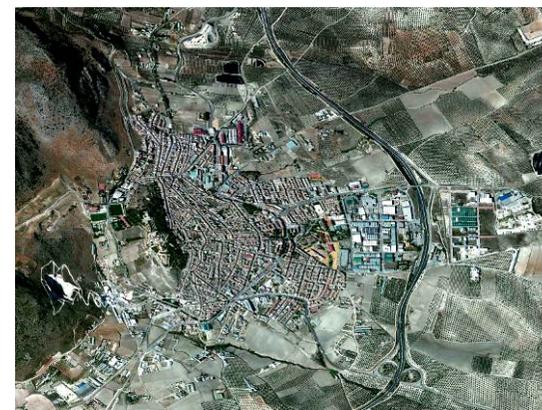


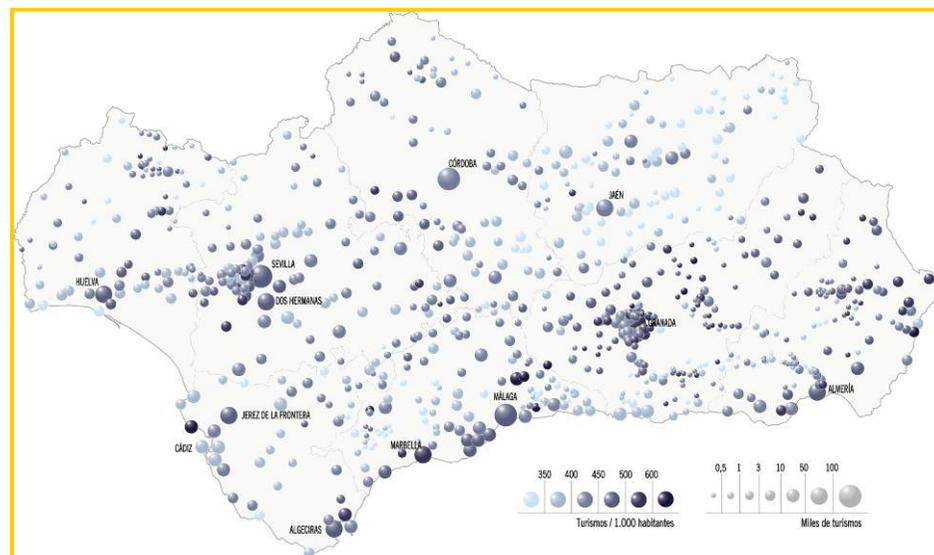
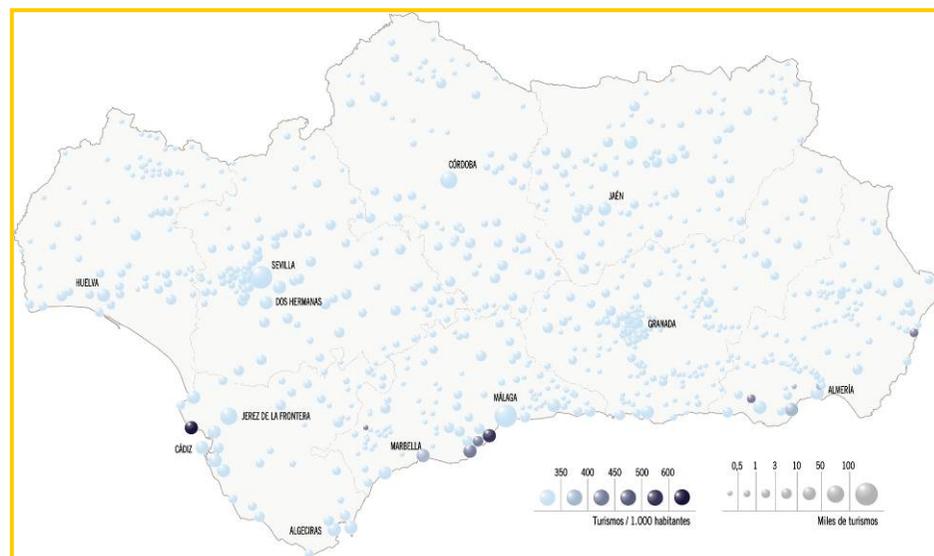
Figura 8.4: La ciudad de Estepa, con su crecimiento urbano en forma de áreas industriales, “atrapa” a la autovía A-92 a su paso por el término municipal. Fuente: Bing Maps, 2012.

⁹⁰ BRINCKERHOFF JACKSON, *op. cit.*

⁹¹ BORRAJO SEBASTIÁN, Justo (2008), Los impactos sobre el territorio, ocupación y fragmentación. *Carreteras: Revista técnica de la Asociación Española de la Carretera*, nº 160 (Carreteras y sostenibilidad), pp. 21-28.

⁹² ANDERSON, Edgar (1967), *Plants, Man and Life*. Boston: Little Brown.

Planos S1.9.1 y S1.9.2: Parque de vehículos e índice de motorización por municipios en Andalucía, años 1991 (arriba) y 2007 (abajo). Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).



9. EL CONTEXTO PRODUCTIVO

En los capítulos previos se realiza un análisis que trata de definir un estado actual de las ciudades medias del centro de Andalucía en base a, entre otras cuestiones, el desarrollo conjunto de los aspectos socioeconómicos e infraestructurales de su territorio.

Ambos aspectos, decíamos, están estrechamente, si no directamente, relacionados con importantes modificaciones en el sistema productivo. De hecho, una de las características más destacables que permiten definir a las ciudades medias andaluzas como tales son sus características de equilibrio entre los distintos sectores: una base tradicional agraria, la presencia de industrias emergentes, el desarrollo de la construcción o la profunda renovación en los servicios.

Así pues, este capítulo trata de establecer un marco sobre cada uno de los sectores que han definido a las ciudades medias del centro de Andalucía a lo largo del último siglo, tratando de esclarecer en qué medida influyen hoy, positiva o negativamente, a la sostenibilidad territorial del ámbito de estudio.

En ninguna civilización la vida ciudadana se ha desarrollado con independencia del comercio y la industria.

Henry Pirenne



9.1. La etapa agraria

Como ya se introduce previamente, la demarcación actual de las ciudades medias caso de este estudio coincide, de forma somera, con las históricamente denominadas agrociudades⁹³.

Así pues, este marco productivo comienza por el análisis del papel fundamental del sistema agrario en el territorio de estudio. López Ontiveros desarrolla una caracterización demográfica y funcional de las agrociudades que sintetiza en las siguientes características⁹⁴:

- Número relativamente alto de habitantes, entre 3000 y 30000 en Andalucía.
- Población concentrada en el núcleo principal de la localidad, en un 99% por ciento en las ciudades de mayor tamaño y hasta en un 50% en las más pequeñas.
- Predominio del sector agrario, entre un 50 y un 90% de la actividad productiva.
- Extensos y feraces términos municipales, lo cual provoca una distancia entre núcleos mayor que en la mayoría de sistemas agrarios europeos.
- Cierta desarrollo del sector urbano, para dar servicio a la gran población residente.

⁹³ ZAFRA COSTÁN, Pilar, Carrera DÍAZ, Gema y DELGADO MÉNDEZ, Aniceto (2007), Itinerario cultural, Lucena, de agrociudad a ciudad media. *Boletín PH*, nº 47, pp. 78-91.

⁹⁴ LÓPEZ ONTIVEROS, Antonio (1994), La agrociudad andaluza: Caracterización, estructura y problemática. *Estudios Regionales*, nº 39, pp. 59-91.

En cuanto al fuerte predominio del sector agrario, materia que aquí nos ocupa, llegó en los años cincuenta del siglo pasado a convertirse en un problema de agotamiento de la capacidad productiva, lo cual provoca grandes índices de emigración con el consiguiente despoblamiento.

En la Campiña, núcleos urbanos de 15, 20 y 30000 habitantes, son, en realidad, grandes aldeas en las que la agricultura debe dar de vivir a todos y no puede dar lo que se pide de ella. No puede y no podría, aunque se hiciera la más perfecta de las reformas agrarias, porque el problema del campo andaluz es un problema de tipo sociológico, histórico, que debe resolverse, tanto repartiendo mejor lo que existe, como creando lo que no existe⁹⁵.

Sin embargo, este fenómeno de agotamiento de la agricultura como recurso fundamental de un territorio se extiende a campos más allá del socioeconómico, por ejemplo, el medio ambiente.

La relación entre agricultura y medio ambiente es históricamente contradictoria: desde siempre la agricultura ha agotado y transformado la biomasa, pero sólo en épocas recientes, al menos en el Mediterráneo, la cuestión ha adquirido cotas conflictivas que revelan un límite para su propia supervivencia. Este límite reside en la capacidad que tiene la agricultura para mantener el crecimiento de la producción, sin provocar la extinción de los recursos⁹⁶.



Figura 9.1: Parcelas agrícolas en el ruedo de Lucena a mediados del siglo XX. Fuente: Antonio Muñoz "Ortega".

⁹⁵ CARO BAROJA, Julio (1975), En la Campiña de Córdoba (Observaciones de 1949). *Razas, Pueblos y Linajes*. Madrid: Revista de Occidente, pp. 233-259.

⁹⁶ PERELLI, Augusto (2004), *op. Cit.*



Figura 9.2: Artificialización de terrenos para la construcción de Plan Parcial “El Cahiz”, en Lucena. Desmonte de tierras de olivar con problemas de corrimiento. Fuente: la autora.

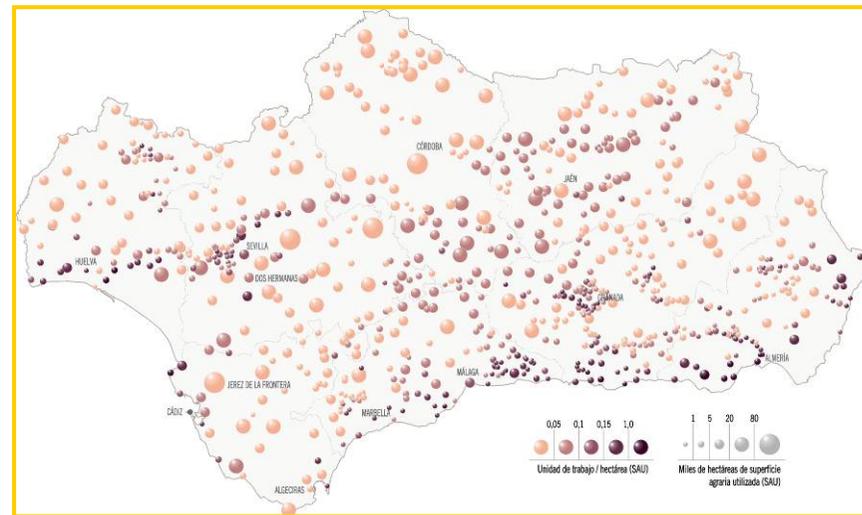
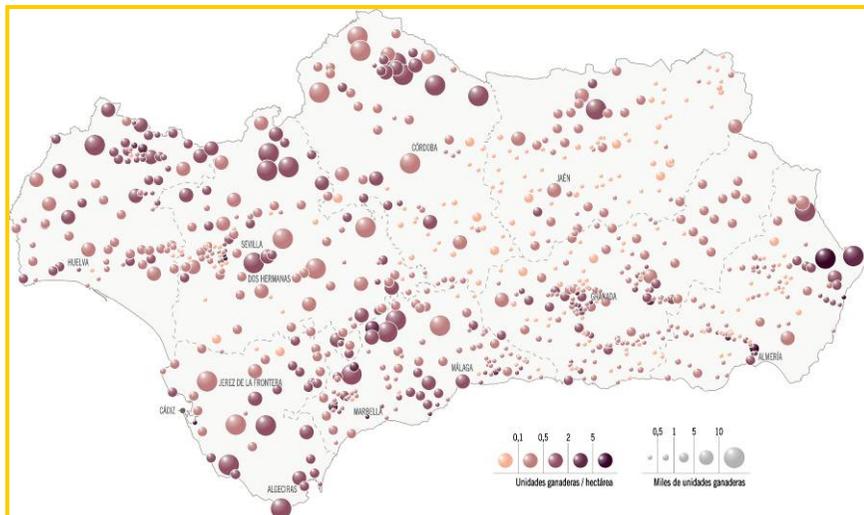
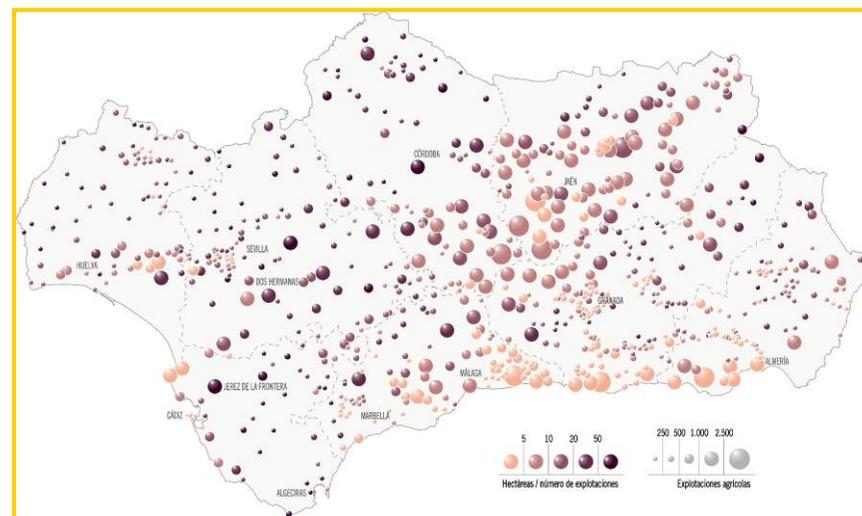
Por tanto, la extensión de la agricultura como sector principal provoca, a largo plazo, un agotamiento del sustrato ambiental que se suple, por lo general, en la creación de métodos artificiales que aumentan la explotación de los cultivos. Los efectos nocivos de esta transformación en el sistema agrario, evidentes en casos como el del cultivo bajo plástico en el entorno almeriense u onubense, se extienden no obstante al territorio de estudio en forma de artificialización de suelos, con las consecuentes repercusiones en el sistema geológico e hídrico, entre otros, o a la generalización del uso de cultivo de regadío, también en especies que, por su condición, de secano, se han adaptado históricamente al lugar en condiciones de equilibrio ambiental (olivo, vid o cereal).

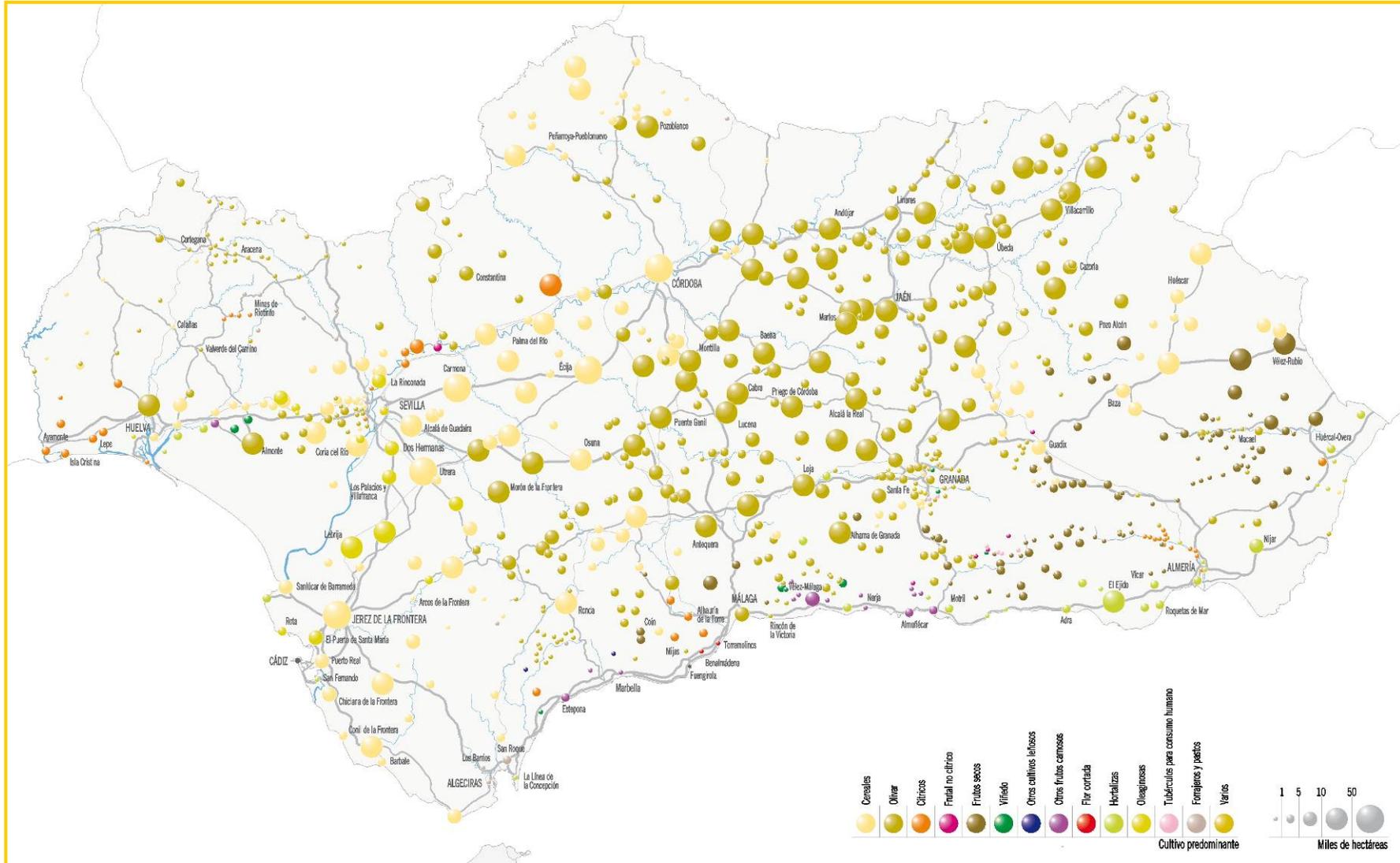
Los programas de desarrollo agrícola ‘ad hoc’ deberían basarse en la recuperación y la extensión de la árido-cultura fluvio-dependiente, más apropiada no sólo para la especificidad de la zona desde un punto de vista ecológico, sino también en lo relativo al respeto de la relación histórica entre el sistema de producción en agricultura, los modelos de asentamiento y las peculiaridades culturales de la región. Asimismo, es fácilmente comprensible de qué forma la introducción de una agricultura de regadío, destinada a modificar profundamente la relación entre asentamientos humanos-territorio-ambiente, desde el punto de vista de la producción, la ocupación, la población y las infraestructuras, dejará sentir sus efectos incluso en la tradición alimentaria y, por consiguiente, en la propia identidad cultural local⁹⁷.

Así pues, conformamos un breve panorama que analiza el sistema productivo agrario con su influencia sobre tres aspectos: el sociocultural (lo caracteriza), el socioeconómico (lo estructura) y el ambiental (lo modifica). Quedaría un aspecto de estudio: el paisajístico, que trataremos más adelante en el capítulo correspondiente.

⁹⁷ PERELLI, Augusto (2004), *op.cit.*

Planos S1.10.1, S1.10.2 Y S1.10.3: Empleo en la agricultura por municipios en Andalucía, 1991 (arriba), Intensidad ganadera por municipios en Andalucía, 1999 (abajo izquierda) y Explotaciones agrícolas y tamaño medio por municipios en Andalucía, 1999 (abajo derecha). Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).





Plano S1.11: Especialización agrícola por cultivos en Andalucía. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).

Un plano de cultivos predominantes en los municipios andaluces deja clara la predominancia del cultivo del olivo en el territorio de estudio. Éste únicamente es solapado por el cultivo del cereal en puntos muy concretos de la campiña Sevillana, como son los casos de Osuna o Écija. Es destacable que coincidan con los municipios donde es especialmente relevante la actividad ganadera. El cultivo del viñedo que corresponde a denominación de origen Montilla-Moriles, aunque tiene presencia en el plano de vegetación y usos del suelo anteriormente descrito, no hace su aparición como principal cultivo en ninguno de los municipios.

La ya comentada caracterización de las ciudades medias del centro de Andalucía como agrocidades precisa del contraste de este cariz, especialmente notable en la segunda mitad del siglo XX, con los datos estadísticos recogidos oficialmente. Se observa, en el plano superior, la intensidad agrícola de la zona noreste de Andalucía, que tiene su reflejo en las ciudades medias objeto de estudio tanto en las sierras Subbéticas como en las de los Montes de Jaén o en el noroeste de Granada. El tamaño de las explotaciones, sin embargo, se mantiene en la zona de mayor carácter agrícola dentro de los valores medios-bajos de Andalucía, mientras que en la campiña sevillana, con menor número de explotaciones, el tamaño de las mismas es mucho mayor. Esto rompe, en cierto modo, con el mito del latifundio en el centro de Andalucía, que sólo responde a la realidad en una parte muy relativa de este territorio.

El plano relativo a las unidades de trabajo por hectárea aporta una visión de la relación entre el trabajo agrícola y la mejora de la empleabilidad, además del grado de mecanización de los trabajos agrícolas, que provoca un descenso de las unidades de trabajo en el mismo. Se observa una situación relativamente uniforme en el centro de Andalucía, con niveles medios-bajos de empleo agrario, lo que contrasta con los valores de la costa Mediterránea o el Bajo Guadalquivir.



Por otra parte, la aparente escasez de explotaciones agrícolas que desmitifica el carácter de agrociedad en las ciudades del centro de Andalucía se ve compensado, en algunos puntos de la campiña sevillana, de una relativa abundancia de explotaciones ganaderas en algunos puntos concretos como Écija u Osuna. No obstante, su presencia no alcanza las cotas de las sierras de Córdoba, Sevilla o Málaga, que aparecen como los grandes polos de la ganadería andaluza.

9.2. La etapa industrial

Cano Baroja acierta al predecir, en la década de los cincuenta, lo que ocurrirá tras el período de depresión demográfica y la emigración de jornaleros andaluces a enclaves agrarios europeos: en lugar de producirse una reforma agraria, la producción se diversifica y se crean industrias que, en la década de los 80, se conforman como potentes y destierran el sector agrario como única base socioeconómica, haciendo obsoleto al término agrociudad como definitorio de este fenómeno urbano.

La evolución de las últimas décadas ha modificado sustancialmente la valoración urbana, territorial, e incluso, económica, de las antiguas agrociudades. Superados ya los momentos de profunda crisis demográfica, social y económica que atravesaron en los años centrales del pasado siglo, estas ciudades están conociendo etapas de sostenida recuperación. Su base productiva se ha diversificado, las funciones ejercidas son ya claramente urbanas y muchas son escenario de innovadoras iniciativas locales de desarrollo⁹⁸.

Esta transformación supone un profundo cambio en la estructura territorial del centro de Andalucía a todas las escalas: desde aspectos estructurales como la economía o la identidad social, hasta cuestiones formales como la morfología urbana o el paisaje.

[...] el colapso del sistema de asentamiento de las regiones rurales mediterráneas no es, en cualquier caso, reconducible al ámbito del concepto de transformación, sino que comporta, o al menos ha comportado en los años en los que esto ha ocurrido por efecto de la segunda revolución industrial,



Figura 9.3: Polígono Industrial Príncipe Felipe, en Lucena, aún sin colmatar. Fuente: la autora.

⁹⁸ DÍAZ QUIDIELLO (2007), *op. cit.*



*una pérdida radical de identidad*⁹⁹.

Así pues, tras la crisis de los setenta y la reestructuración productiva de inicios de los ochenta, con la que se produce además el retorno de muchos de los emigrantes además de la incorporación de la mujer al mercado laboral, vuelve a producirse una asfixia en la capacidad de generación de empleo que se acentúa más si cabe en el caso andaluz, por su dependencia de la agricultura en las décadas anteriores¹⁰⁰.

Sin embargo, ciertas ciudades andaluzas consiguen provocar un crecimiento socioeconómico mediante diferentes situaciones y medios: en el caso de ciudades asociadas a áreas metropolitanas o sistemas costeros, cuyo caso no nos ocupa en esta ocasión, apoyadas en la propia emergencia de dichos sistemas territoriales. En el caso del interior de Andalucía, el crecimiento demográfico y económico se produce según dos tendencias complementarias:

Por un lado, las de carácter más emergente que destacan por un éxito económico asociado al desarrollo de sistemas productivos locales o áreas de especialización productiva (Lucena, Montilla, Alcalá la Real, Huércal Overa). Por otro, algunas de las denominadas «agrocidades», poblaciones que, ubicadas en las tierras más fértiles del Guadalquivir, se han caracterizado históricamente por concentrar a un volumen de población destacado y porque la agricultura ha contado con una gran importancia; en la actualidad, siguen desempeñando una función urbana central respecto a los

⁹⁹ PERELLI, Augusto (2004), *op.cit.*

¹⁰⁰ CARAVACA, Inmaculada, GONZÁLEZ, Gema y MENDOZA, Aída (2007), Indicadores de dinamismo, innovación y desarrollo. Su aplicación en ciudades pequeñas y medias de Andalucía. *Boletín de la AGE* nº 47, pp. 131-154.

*ámbitos agrícolas de su entorno, situándose en una posición intermedia en cuanto a su dinamismo respecto al resto de ciudades de tamaño similar (Carmona, Écija, Úbeda, Lebrija...)*¹⁰¹.

Así, ciertos autores aún consideran que existen agrocidades en el interior de Andalucía, si bien su estructura demográfica y urbana ya no responde a un sistema rural aunque desproporcionado en sus dimensiones, aunque sí el peso del sector primario por encima del industrial o el terciario (Planos S1.10, S1.13 y S.1.16).

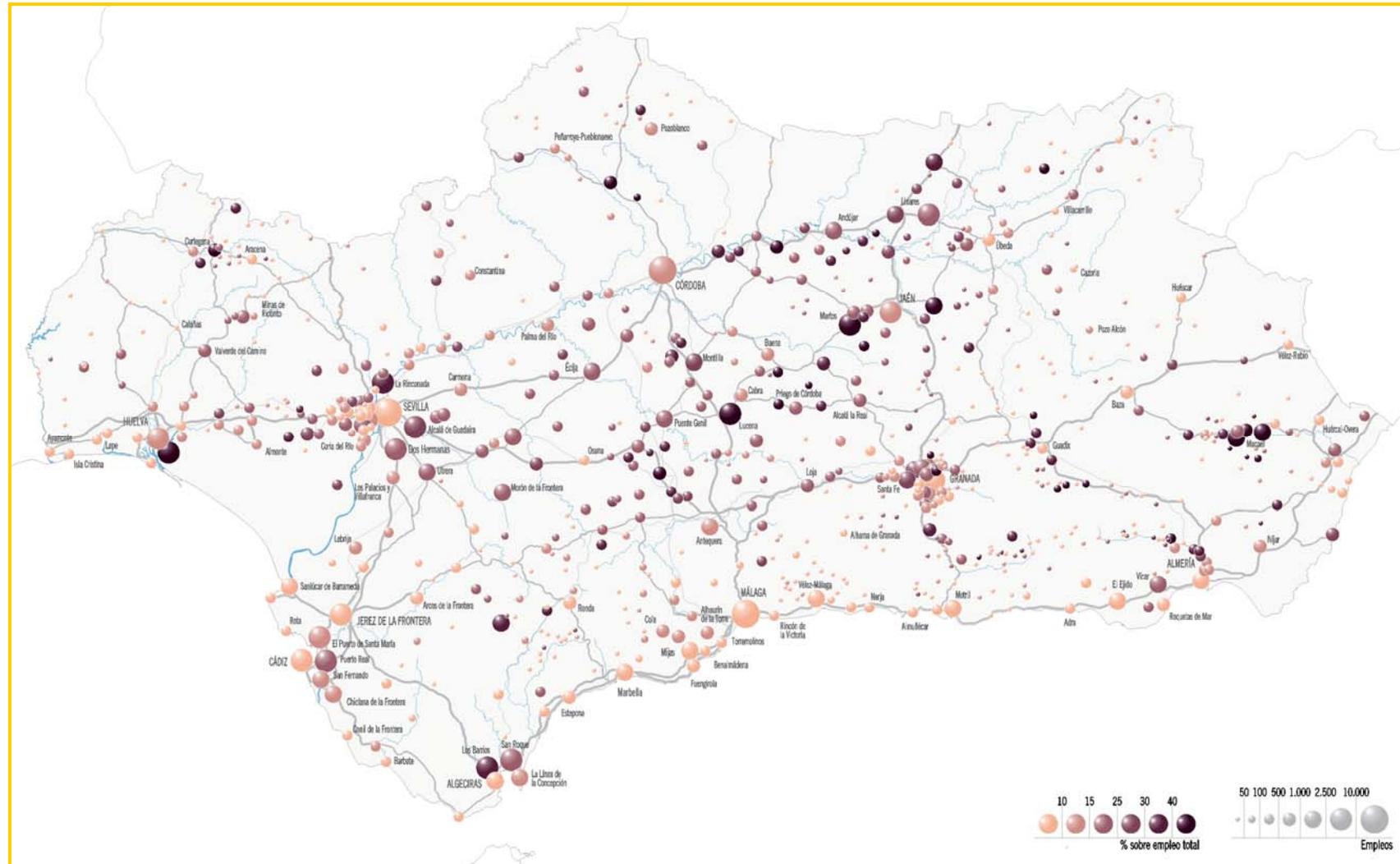
El crecimiento experimentado por los sistemas industriales especializados, locales y autónomos durante los años noventa, en los que se produce la nacionalización e internacionalización de estos mercados industriales, unido a un espíritu desarrollista propio del momento de bonanza económica, suscita la creación del Plan Director de Innovación y Desarrollo Tecnológico 2011-2013 en Andalucía, cuyo principal legado es la proliferación de los Centros Tecnológicos o Centros de Innovación vinculados a actividades industriales específicas y localizadas.

Sin embargo, el proceso de renovación e innovación en la industria del centro de Andalucía no ha obtenido los resultados esperados. Inmersos en la crisis económica y de las actividades industriales, la mayoría de centros previstos han quedado en fase de proyecto, sin finalizar su ejecución o han sido clausurados recientemente. Así pues, la etapa industrial de las ciudades medias de Andalucía también, y de forma muy reciente, queda considerada como próxima a la obsolescencia en este análisis territorial.



Figura 9.4: Centro de Innovación Tecnológica de la Madera de Andalucía, (CITMA) en Lucena. Fuente: la autora.

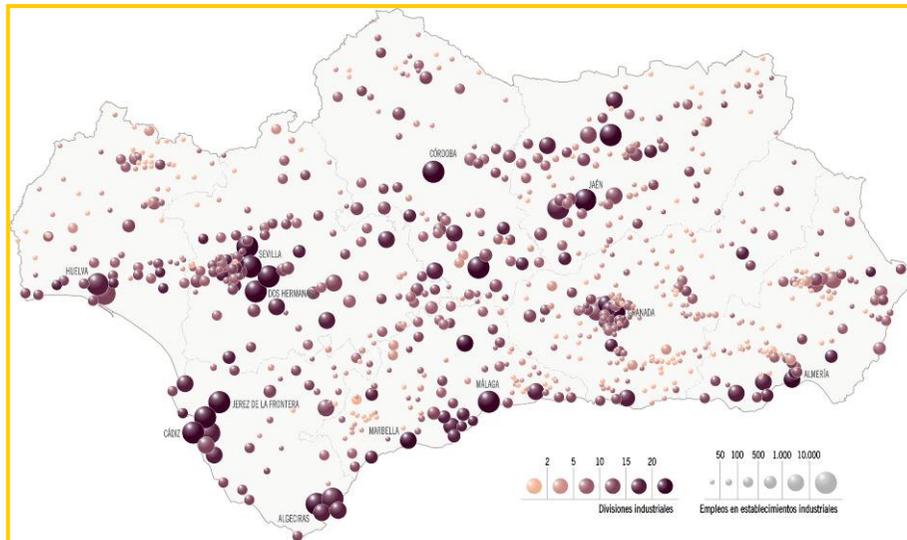
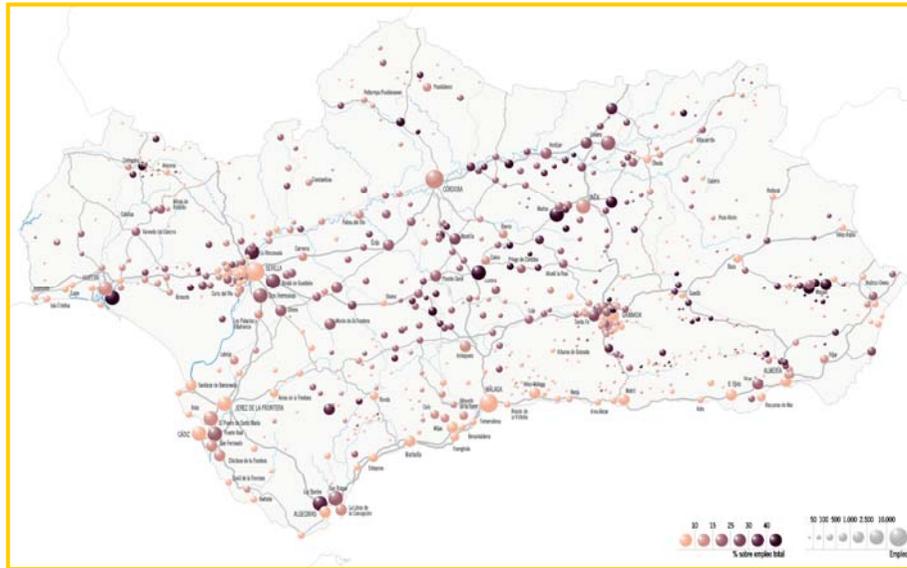
¹⁰¹ CARAVACA, Inmaculada, GONZÁLEZ, Gema y MENDOZA, Aída (2007), *op.cit.*



Plano S1.12: Empleo en establecimientos del sector industrial por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).

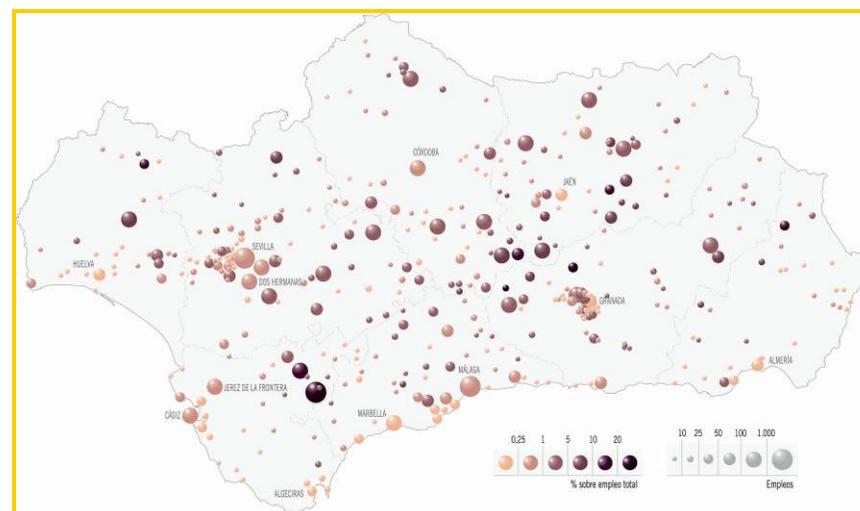
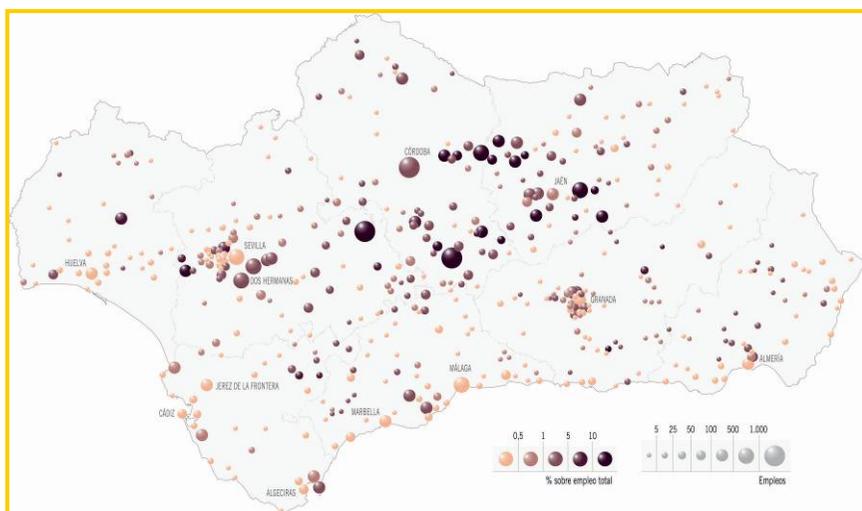
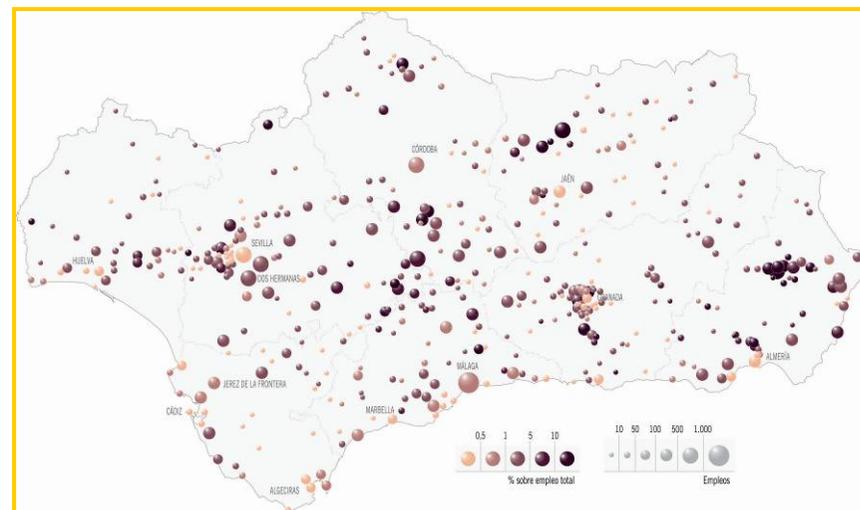
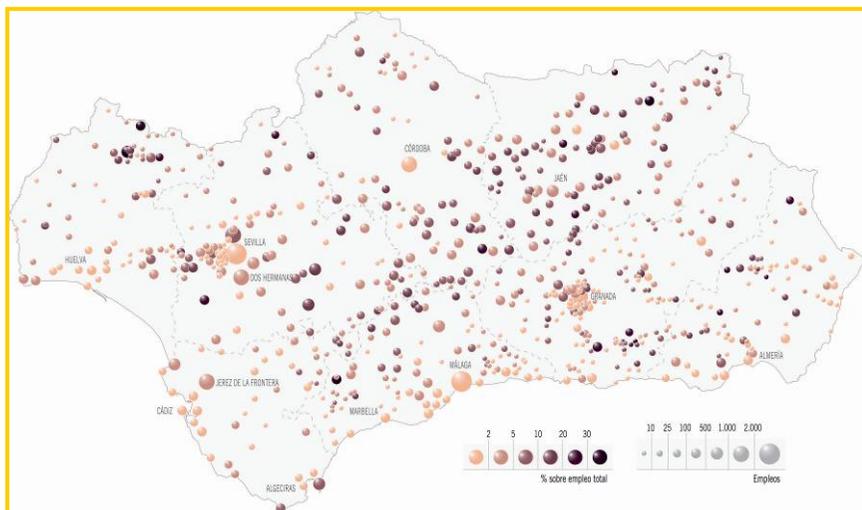
El porcentaje de empleo en el sector industrial de las ciudades medias del centro de Andalucía con respecto al resto de la comunidad nos permite verificar el alcance del proceso de cambio en los sistemas productivos en este territorio. Se comprueba que, salvo excepciones, como Lucena y otras localidades más pequeñas del sur de Córdoba, Jaén o Sevilla, el sector industrial sigue sin tener una gran representatividad en el panorama del empleo de las ciudades caso de estudio. En algunas de ellas, de hecho, es especialmente insignificante, como sería el caso de Osuna, con un volumen de empleos muy bajo y una ratio por debajo del 10 por ciento sobre el total o de Antequera, con un número de empleos relativamente alto pero poco representativo, entre el 10 y el 15 por ciento. Casos intermedios son Montilla, Alcalá la Real, Écija o Loja, con valores entre el 15 y el 30 por ciento.

Una vez más, la comprobación de datos estadísticos rompe alguno de los estereotipos sobre el devenir de las ciudades medias del centro de Andalucía en las últimas décadas del siglo XX.



La comparación entre la representatividad del sector industrial en el plano del empleo andaluz y una mirada más concreta al empleo industrial y su diversidad en cada municipio arroja nuevas conclusiones sobre la estructura socioeconómica y del empleo de las ciudades caso de estudio. Se observa que, una vez aislados los empleos relativos a la industria, la situación es más compensada y equilibrada entre las distintas ciudades de estudio, aunque Lucena sigue destacando por encima de los diez mil empleos industriales entrando en el rango de las principales capitales andaluzas, bahías de Algeciras y Cádiz o Área Metropolitana de Sevilla. El resto se sitúa entre los mil y diez mil puestos, con una alta diversificación (por encima de veinte divisiones industriales) en su amplia mayoría, con la excepción de algunas ciudades de la campiña sevillana y de la ciudad de Loja, con poca presencia de la industria y poca diversidad. Sin embargo, en el contexto andaluz, y más especialmente en su mitad noroeste, el conjunto no destaca como un polo diferenciado de vigor industrial, en contra de lo que podría parecer dada la renovación del carácter agrario que se le supone al centro de Andalucía durante las últimas décadas del siglo XX. Será necesario, por tanto, establecer un estudio por sectores para sacar conclusiones más concretas.

Planos S1.13.1 y S1.13.2: Empleo en establecimientos del sector industrial por municipios en Andalucía, 2008 (arriba) y Diversificación industrial por municipios en Andalucía, 2008 (abajo). Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).



Planos S1.14.1, S1.14.2, S1.14.3 y S1.14.4: Empleo en establecimientos de la industria de alimentación, bebida y tabaco (arriba izquierda); productos minerales no metálicos (arriba derecha); muebles y otras industrias manufactureras (abajo izquierda); textil, confección, cuero y calzado (abajo derecha), 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).



Una observación detallada en cada uno de los sectores de la industria que cuentan con una mayor presencia en las ciudades del territorio de estudio permite afinar la representatividad de las mismas en el panorama industrial andaluz. Así, las empresas relativas a la alimentación (cuya presencia podríamos asimilar, en cierto modo, a la relevancia del sector primario en su área) tienen una distribución prácticamente homogénea en toda Andalucía y así también en su centro, con volúmenes de empleo prácticamente uniformes en las ciudades medias de estudio (entre los 100 y los 500 puestos) y representando, eso sí, porcentajes diferentes sobre el empleo total.

La industria mineral no metálica (en el área de estudio, principalmente, industria de materiales pétreos y prefabricados para la construcción y del ladrillo cerámico), representa, en algunas ciudades concretas que se sitúan entre las provincias de Sevilla y Córdoba, más del diez por ciento del empleo total, dato que sólo es igualado en las sierras de Jaén y Almería. En el resto de ciudades adquiere un número de empleos medio pero no especialmente representativo.

El caso de las industrias manufactureras con el mueble como principal producto se encuentra claramente centrado en Andalucía entre las provincias de Córdoba y Jaén, y en el caso de estudio, en el sur de Córdoba (campiña y Subbética), con el caso de Lucena como mayor exponente, y en Écija, provincia de Sevilla. En el resto de localidades la industria del mueble es prácticamente inapreciable, lo que hace pensar en una tendencia a la especialización industrial que sólo se da en casos aislados y no como norma general.

Por último, para la industria del mundo textil, la distribución vuelve a ser medianamente regular pero acentuada en la zona este del ámbito de estudio, con algunos casos claros como Alcalá la Real, Priego de Córdoba o Loja, que destacan en Andalucía por encima de los 100 empleos y una ratio que supera el diez por ciento de los empleos totales de estas localidades.

9.3. El auge de los servicios

Los dos apartados que siguen a continuación no conforman etapas sucesivas ni posteriores a la industrial, sino que suponen procesos que se han producido de forma paralela a la evolución de los sistemas productivos en las ciudades del área de estudio. En el caso de los servicios, estos estuvieron asociados a las ciudades que, ya desde la época del predominio agrario, ejercían el papel de centros territoriales intermedios entre las áreas rurales y las capitales.

Pese a la predominante agrarización descrita, existe en la agrocuidad un cierto desarrollo del sector urbano para el abastecimiento de la población residente en el propio lugar, una especie de 'city serving production', que aproximadamente comprende: industrias –con frecuencia de carácter agrícola-, artesanía de todo tipo, comercio (sobre todo de primera necesidad aunque también de productos de más tardía reproducción, reservándose, no obstante, la capital provincial de la prebenda de los más duraderos y caros), y servicios administrativos, financieros y varios¹⁰².

Esta existencia de servicios, principalmente de primera necesidad, existentes ya durante la etapa agraria, se ve incrementada en la etapa industrial, de un lado, por el crecimiento demográfico y económico de la zona y, de otro, porque el propio auge de la industria precisaba de un crecimiento y desarrollo del sector servicios para su crecimiento:

[...] en las regiones rurales con dificultades, sólo estas ciudades están en condiciones de proporcionar infraestructuras y servicios para las actividades económicas de la región y de facilitar el acceso a mercados de trabajo más importantes. Conviene, pues, prestar una atención muy especial a las ciudades del campo en la concepción de estrategias integradas de desarrollo rural... las ciudades pequeñas y medianas de estas regiones constituyen centros para desarrollar

¹⁰² LÓPEZ ONTIVEROS (1994), *op.cit.*



Figura 9.5: Hospital de La Merced, en Osuna.
Fuente: la autora.

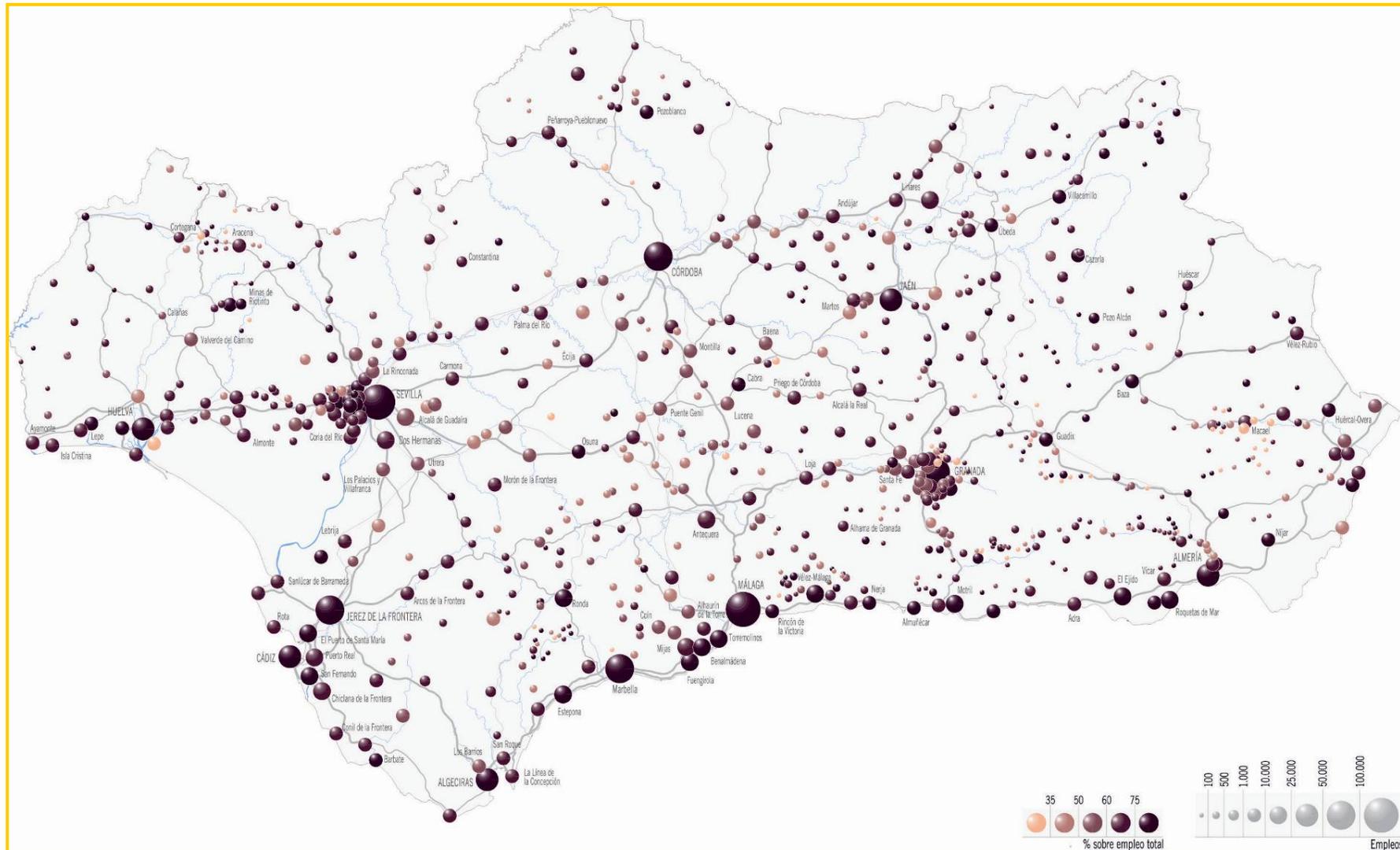
*actividades industriales y de servicios, investigación y tecnología, turismo y ocio*¹⁰³.

En la actualidad, el centro de Andalucía es una de las áreas (además de las capitales de provincia) mejor dotada en cuanto a servicios¹⁰⁴, tras una etapa de rivalidad entre ciudades, es el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía el que determina esta área como de especial interés en cuanto a dotación terciaria y regula su distribución, labor que debe ser desarrollada en lo sucesivo por los consiguientes planes subregionales.

Esta proliferación ha desembocado, en cierto modo, en una tendencia del mercado de empleo hacia el sector servicios, siendo hoy, con la caída de las principales industrias locales y de la construcción, el sector económico mayoritario en la zona (Planos S1.16 y siguientes). En el plano de empleo en el sector servicios de las distintas localidades andaluzas observamos que la tendencia es, en efecto, a que más del cincuenta por ciento de los empleos pertenezcan a este sector no ya en las ciudades medias del centro de Andalucía sino en toda la Comunidad Autónoma. En contra de lo que pudiera parecer, ni tan siquiera en las zonas más rurales o de sierra hay un descenso significativo de la proporción de empleos en sector terciario. Llama la atención, sin embargo, que la mayor concentración de ciudades con un número alto de empleos pero poco representativo del total (nos referimos a porcentajes por debajo del cincuenta por ciento) se encuentre, precisamente, en la campiña sevillana, excluyendo a las ciudades medias de estudio pero haciendo visible que la ruralización y tendencia a lo agrario de este fragmento territorial es una realidad que, en contra de los mitos, se mantiene como parte de su caracterización patrimonial.

¹⁰³ COMISIÓN EUROPEA (1999), *Estrategia territorial europea. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la U.E.* Luxemburgo: Unión Europea.

¹⁰⁴ ZOIDO, Florencio y CARAVACA, Inmaculada (directores) (2005), *Andalucía, Segundo Informe de Desarrollo Territorial*. Sevilla: Universidad de Sevilla-Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía.



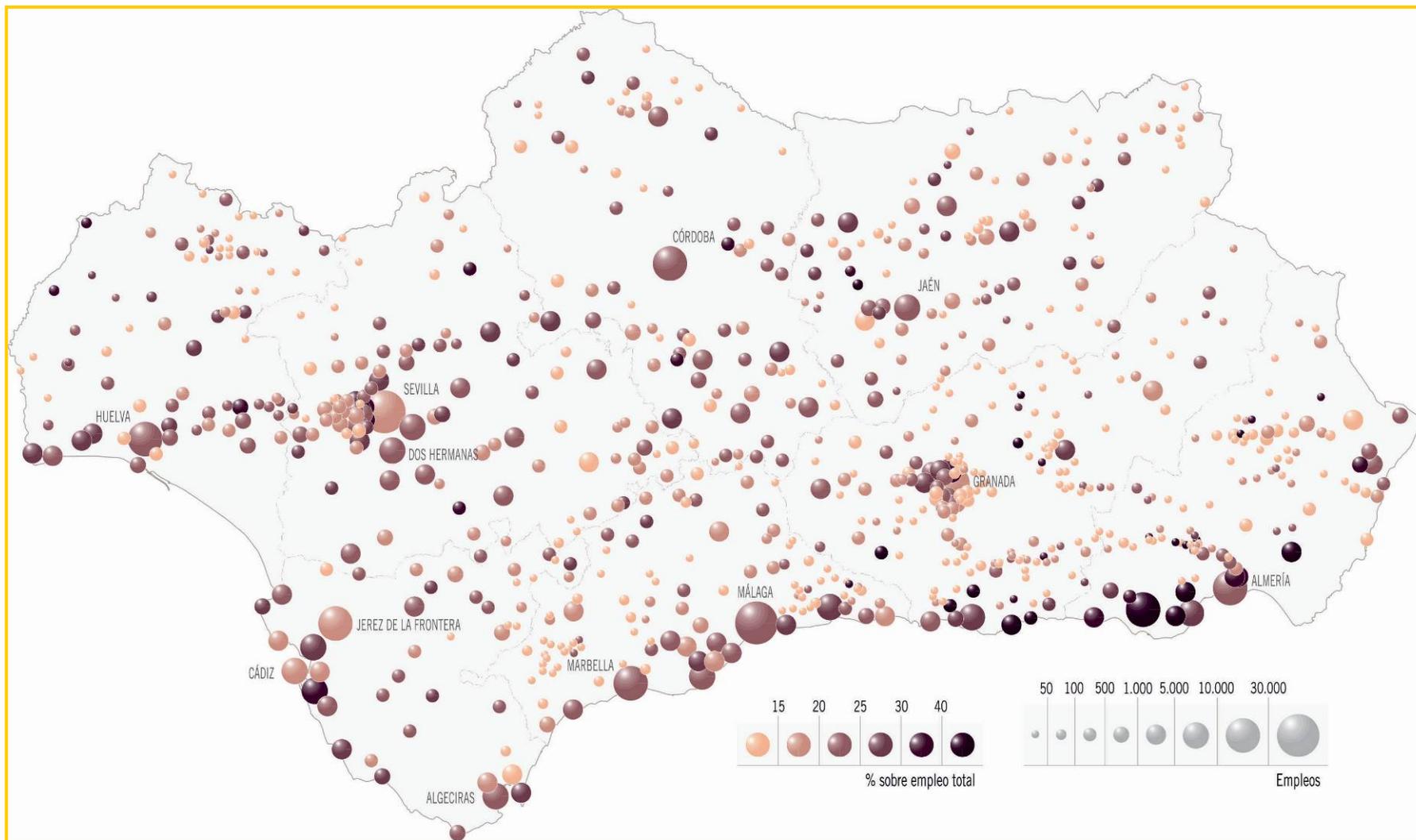
Plano S1.15: Empleo en establecimientos del sector servicios por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).



La movilidad comarcal debido a la interrelación en el sector servicios se ve especialmente determinada en las actividades relativas al comercio. Por tanto, el número de empleos creados en torno al comercio son un reflejo no sólo de la capacidad de este sector para crear puestos de trabajo sino, también, del volumen de ventas que se producen en cada ciudad y, por tanto, de su capacidad de atraer dinamismo y riqueza a la misma.

Observamos que el número de empleos en el comercio en las ciudades medias de interior es medio/alto, similar, como ocurre en otros planos, al de las localidades medias de las costas más turísticas o al de los núcleos que conforman las áreas metropolitanas de las principales capitales.

Merece especial atención, no obstante, la representatividad que estos empleos tienen en el total del mercado laboral: mientras que en el sur de Córdoba representan porcentajes de entorno al veinte o veinticinco por ciento, en algunos casos como Antequera u Osuna se quedan en torno a un quince por ciento a pesar de que el volumen absoluto no es muy reducido, dando idea de que otras actividades del sector servicios tienen un peso considerable en estas ciudades.



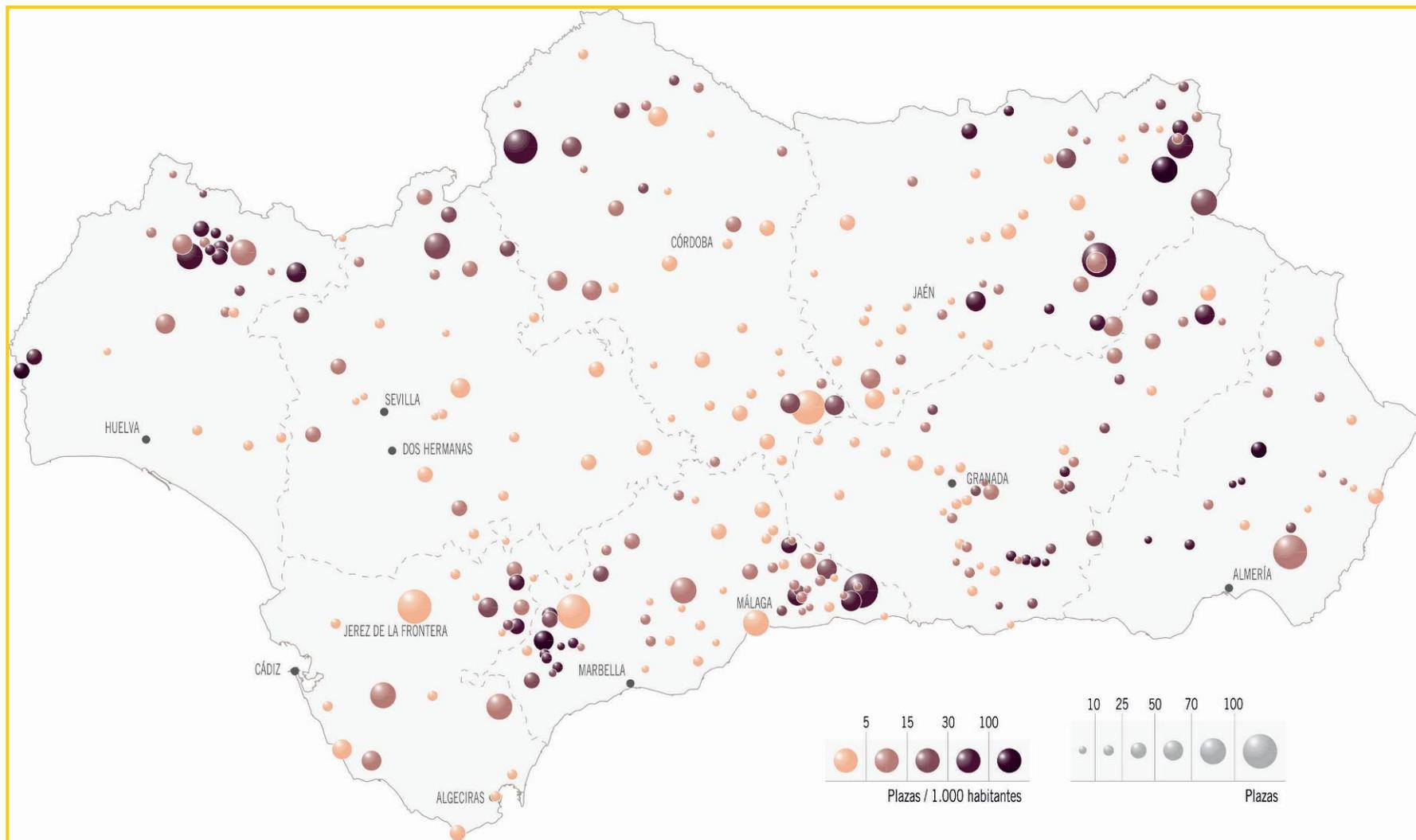
Plano S1.16: Empleo en establecimientos del comercio mayorista y minorista por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).



El turismo rural ha sido considerado en los últimos años como una de las grandes alternativas a la empleabilidad y la generación de riqueza en el sector servicios de las ciudades de interior.

Está muy presente, como puede ser observado, en determinadas áreas andaluzas de sierra, como es el caso del norte de Huelva, las sierras de Cazorla, Segura y las Villas o las sierras de Grazalema y la Axarquía.

En el centro de Andalucía, sin embargo y a pesar de su caracterización agropecuaria, el turismo rural no es significativo salvo en un pequeño núcleo situado en las Sierras Subbéticas, en torno a la localidad de Priego de Córdoba (con un gran volumen pero poco representativo con respecto al número de habitantes de la ciudad) y otras pequeñas localidades que lo rodean, como Carcabuey o Almedinilla.

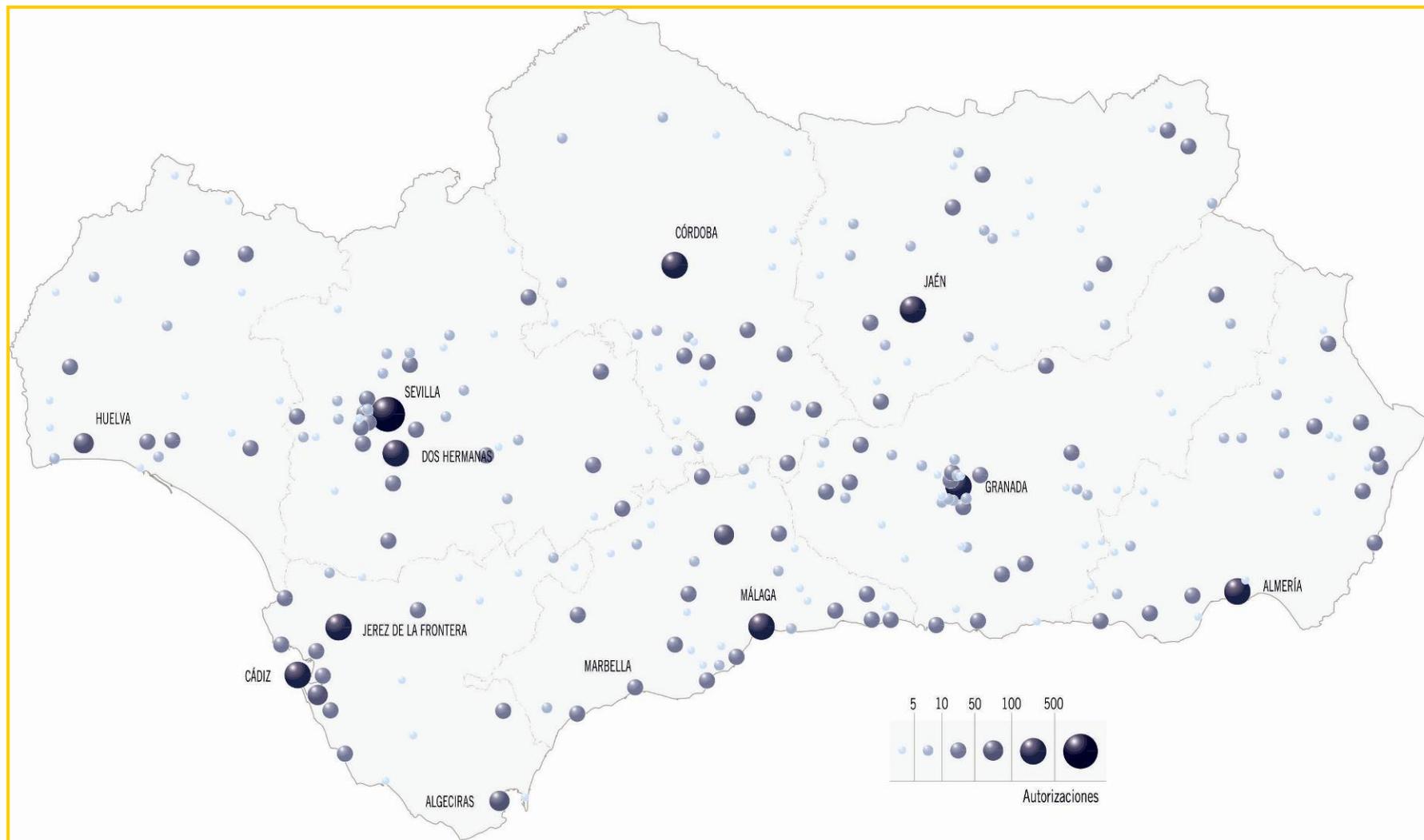


Plano S1.17: Plazas en alojamientos de turismo rural por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).



Un plano del transporte público motorizado del área de estudio en comparación con el resto de Andalucía puede arrojar información en un doble sentido: en primer lugar, como uno de los ámbitos del sector servicios que adquieren relevancia en esta fase del desarrollo de las ciudades medias del centro de Andalucía y, en segundo lugar y no menos importante, como dato representativo de la movilidad a media distancia que produce una distribución homogénea de servicios territoriales en las distintas ciudades y su funcionamiento efectivo como red.

Así, todas las ciudades caso de estudio cuentan con un valor medio-alto de licencias de transporte público (entre 10 y 50), con las excepciones de Lucena y Antequera cuyos valores superan las 50 licencias. Sólo tienen valores superiores a éstos las capitales de provincia (a excepción de Huelva), y las ciudades de Dos Hermanas y Jerez de la Frontera.



Plano S1.18: Licencias para empresas de transporte público de más de 10 viajeros por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).



Figura 9.6: Centro Comercial N4, en la conexión de Écija con la autovía A-4. Fuente: Francisco José García Fernández

9.4. El crecimiento inmobiliario

El crecimiento demográfico y económico que se produce a partir de la década de los ochenta lleva consigo, razonablemente, un crecimiento del suelo urbano para dar cabida a la nueva población que se instala en estos recién instaurados centros secundario de industria y servicios.

Este desarrollo inmobiliario, “necesario” en una primera fase, se acelera de forma apresura a finales de la década de los noventa y principio del siglo XXI, alentado por la bonanza económica, la liberalización financiera, la facilidad que otorgan las leyes de suelo para la recalificación de terrenos de uso agrario como urbanizables y, consecuencia de las tres anteriores, la activación del mercado inmobiliario como un mercado de valor y no de uso.¹⁰⁵

La primera consecuencia de esta situación es directa y, por ser objeto de innumerables discusiones dentro y fuera del ámbito científico en el momento de redacción de este trabajo, no se tratará aquí extendidamente: la expansión de la burbuja inmobiliaria llega a su punto crítico, resultando hoy en innumerables sectores de viviendas, algunas concluidas, otras en fase de urbanización o en proceso de construcción paralizada, que nunca han sido habitadas y, según la previsión razonable del crecimiento demográfico previsto para estas ciudades, no lo serán en un plazo corto o medio.

La segunda consecuencia nos ocupa de una forma más directa en este estudio: el crecimiento inmobiliario no es solamente una consecuencia de la superación de la fase agraria en este territorio, sino que además crea una verdadera confrontación con los valores del sistema agrario del centro de Andalucía, a niveles ambiental y paisajístico.

¹⁰⁵ DELGADO CABEZA, Manuel (1990), Condicionantes del futuro económico de Andalucía. *Estudios Regionales* nº 28. Universidades Públicas de Andalucía, pp. 35-55.

Las áreas periurbanas de llanura con alto grado de antropización representan el lugar idóneo para los conflictos entre usos alternativos del suelo.

Un primer orden de valoraciones sobre las consecuencias de estos conflictos concierne a la identificación de un concepto de equilibrio cultural que hay que imponer como condición estructural y funcional al sistema de cultivo y la valoración de un equilibrio en los procesos de urbanización que deben ser salvaguardados de un mal uso del recurso suelo que ocasiona inadmisibles fenómenos de derroche.

Un segundo orden de consideraciones evidencia posibles elementos de sinergia entre desarrollo urbano y agricultura, allí donde se registran condiciones de buen tejido productivo primario que favorecen integraciones económicas y territoriales entre la agricultura y la ciudad, verificadas en situaciones 'infrarreticulares' en las que la agricultura en red se conjuga con la red urbana.¹⁰⁶

Esta situación se torna especialmente conflictiva en el suelo agrario perteneciente a los antiguos 'ruedos' (parcelas de pequeño tamaño con cultivos heterogéneos de primera necesidad situadas alrededor del núcleo), que ha sido el más afectado por el crecimiento periurbano y que conforma lo que se denomina un paisaje de transición o periférico, si bien nos encargaremos de esta cuestión en un capítulo específico.



Figura 9.7: Crecimientos inmobiliarios interrumpidos en Plan Parcial Oeste, Lucena.
Fuente: la autora

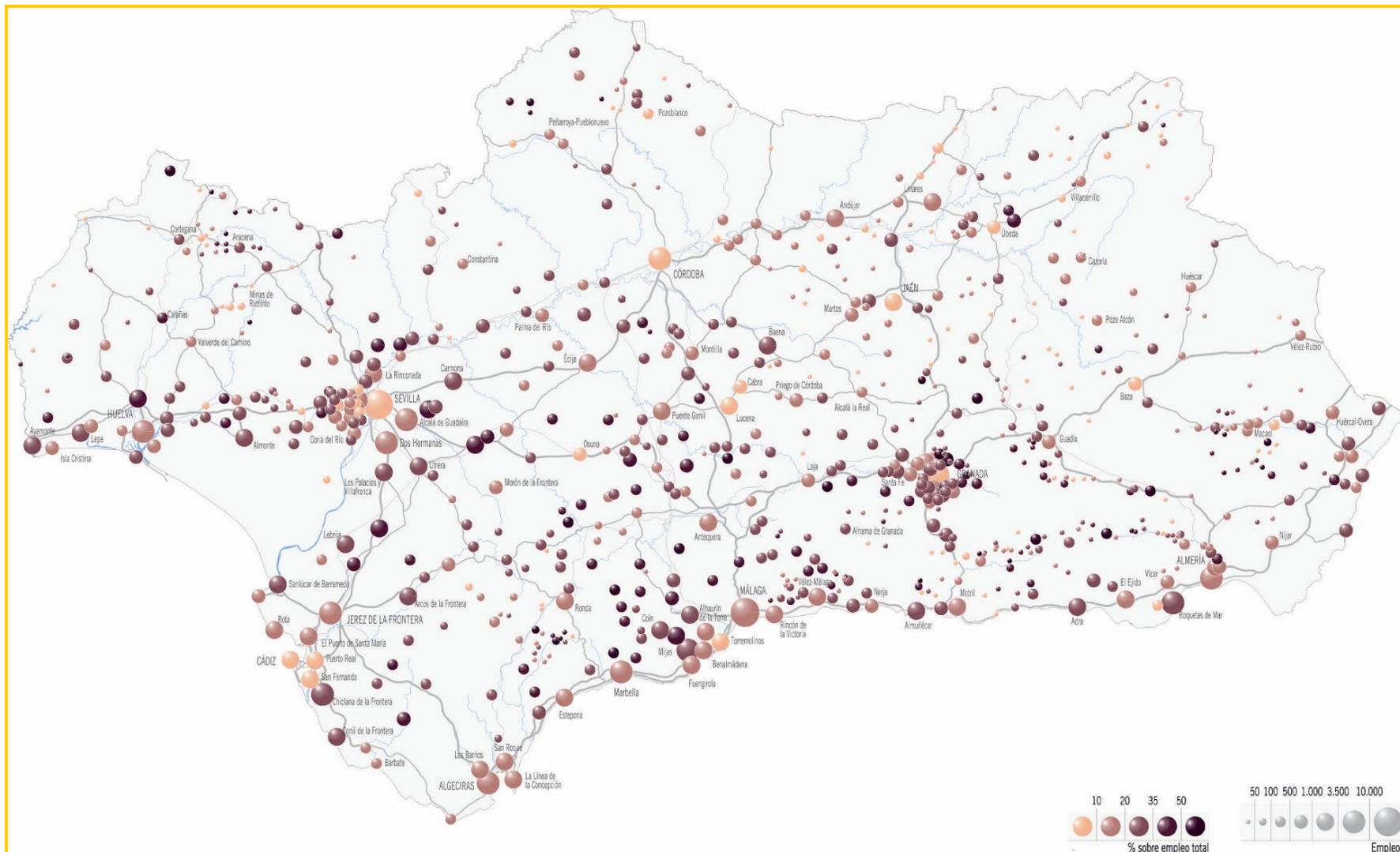
¹⁰⁶ PERELLI, Augusto (2004), *op.cit.*



El plano relativo a los empleos en el sector de la construcción en los distintos municipios andaluces arroja información relativa a la influencia que el desarrollismo inmobiliario ha tenido en la creación de puestos de empleo y, por tanto, en la dinamización y enriquecimiento de las distintas ciudades.

A nivel global se observa que, en la mayoría de ciudades importantes, ya sean capitales de provincia o ciudades intermedias que ejercen un papel centralizador en diferentes áreas, el porcentaje de empleos en la construcción no es significativo. Tal es el caso no sólo de Sevilla, Cádiz o Córdoba, sino también de ciudades medias de estudio como Lucena que, a pesar de su papel protagonista en los planos de creación de parque inmobiliario que puede ser verificado en las figuras siguientes, tiene un número de empleos en la construcción mediano y que en ningún caso es representativo del total.

Ciudades más pequeñas y cercanas a los principales polos de creación de viviendas tienen, sin embargo, un alto índice de personas empleadas en la construcción, lo que es probable que produjera, especialmente en los años de mayor vigencia de la burbuja inmobiliaria, una gran cantidad de población flotante en las ciudades de mayor crecimiento, con efectos perniciosos para el dinamismo y el equilibrio social en las ciudades que prestaban la mayoría de mano de obra para el mismo.

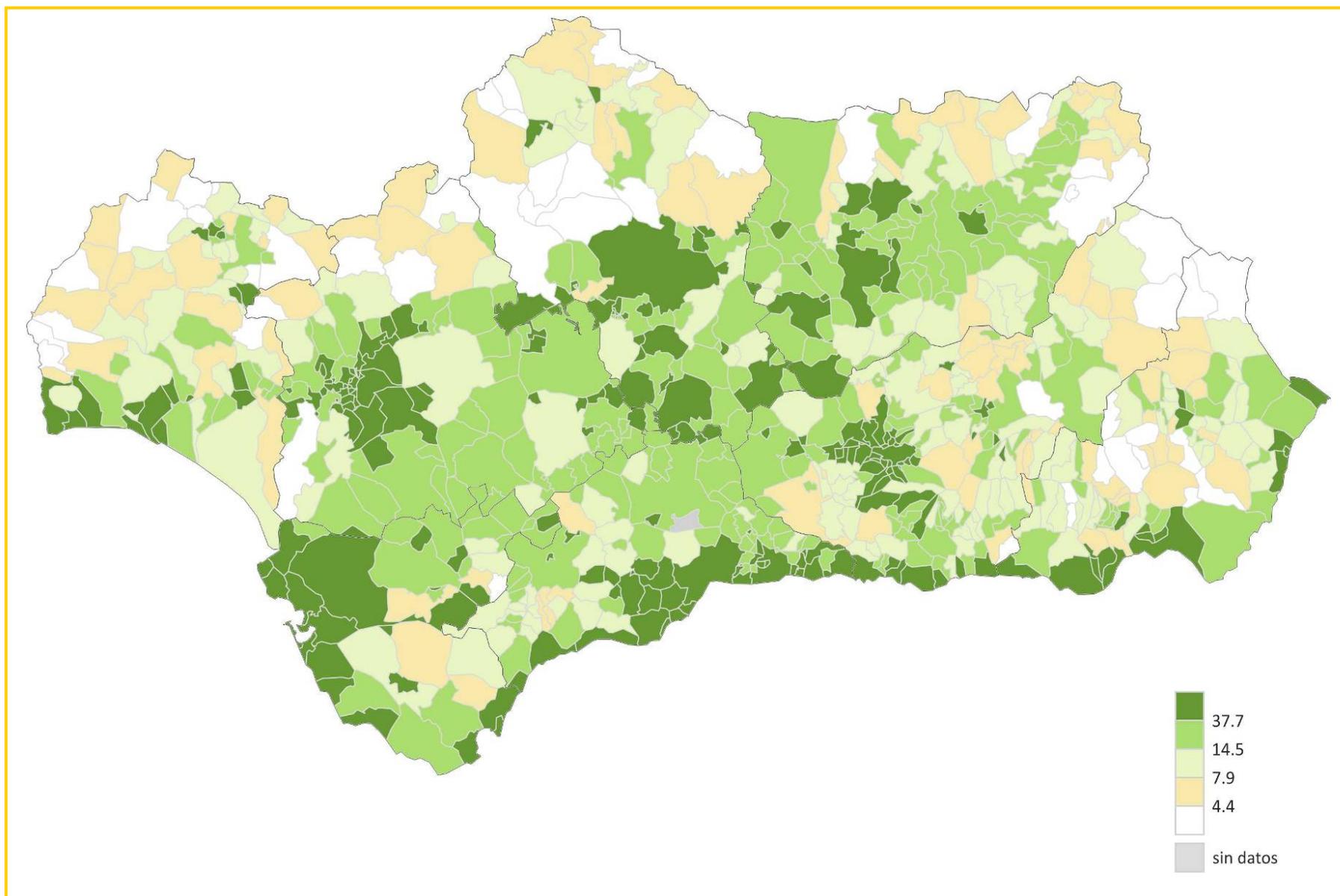


Plano S1.19: Empleo en establecimientos del sector de la construcción por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).



El estudio sobre la evolución de la construcción y la creación de viviendas en el comienzo del siglo XXI precisa de la observación de la evolución en la densidad de viviendas entre los comienzos y el culmen del proceso desarrollista y la creación de la burbuja inmobiliaria.

Sobre los datos del censo oficial de 2001 observamos una distribución en la densidad de viviendas en las que los datos más elevados, por encima de las 37 viviendas por kilómetro cuadrado, aglutinan a las capitales de provincia con sus áreas metropolitanas, las áreas costeras más urbanizadas y algunas ciudades aisladas entre las cuales se encuentran cinco ciudades medias caso de estudio: Puente Genil, Lucena, Priego de Córdoba y Montilla en la provincia de Córdoba y Alcalá la Real en Jaén. El resto se sitúa entre las 14 y las 37 viviendas por kilómetro cuadrado, con la excepción de Osuna, con una densidad especialmente baja en el conjunto.



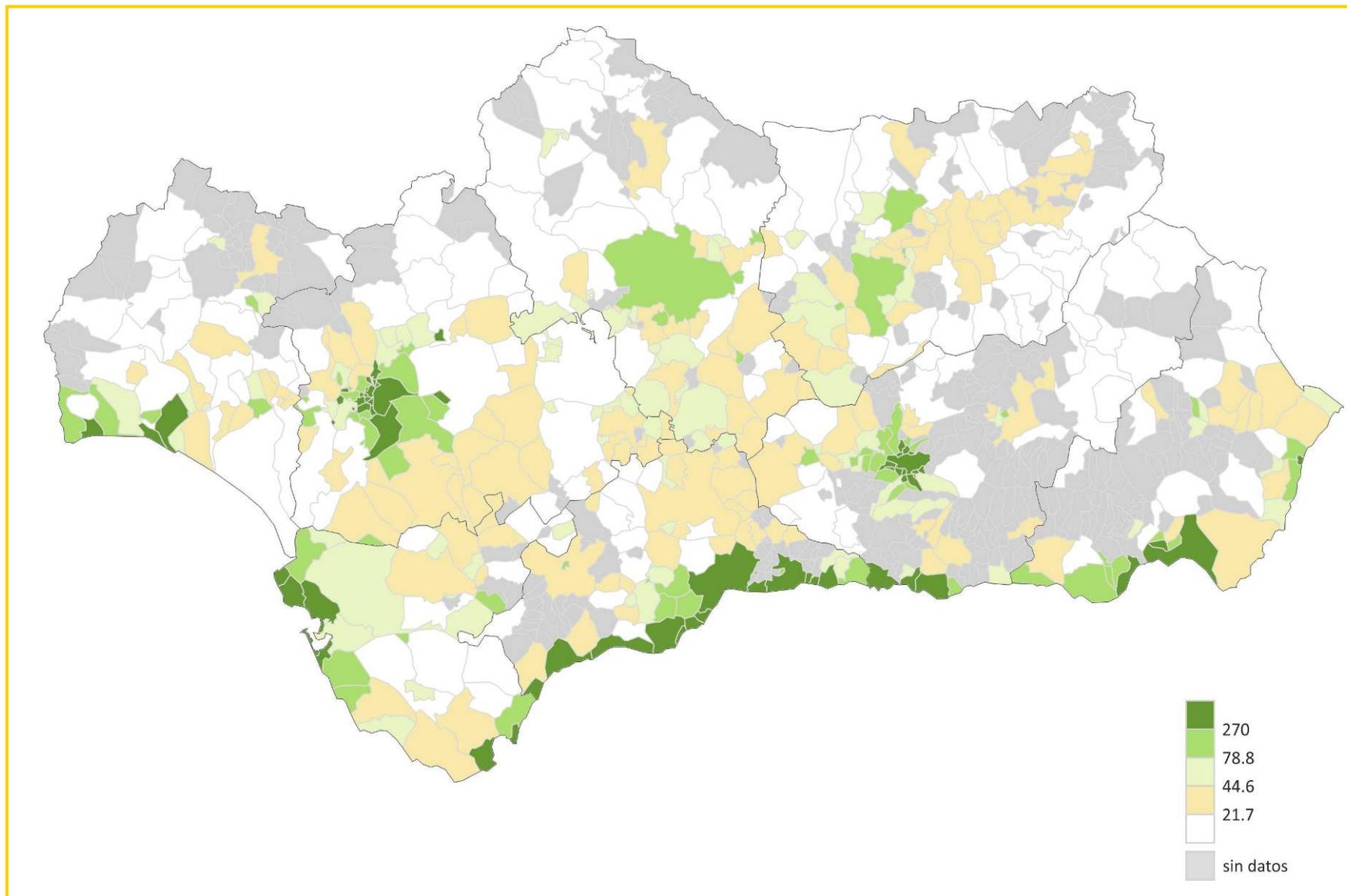
Plano S1.20: Densidad de viviendas por municipios en Andalucía, 2001. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España (Ministerio de Fomento, 2013).



Un estudio de los mismos datos sobre el censo oficial de 2011, en pleno auge de la burbuja inmobiliaria, advierte modificaciones sustanciales tanto en el rango de densidades como en su distribución.

Llama la atención, en primer lugar, el incremento en los valores para la escala de referencia, situándose el último tramo por encima de las 270 viviendas por kilómetro cuadrado. Este valor se reserva, de nuevo, a las capitales de provincia y localidades costeras, pero en un número mucho más reducido de municipios, lo queda idea de una redistribución de la población en torno a ciertos polos urbanos.

Además de esto, y en una segunda escala, se incrementan las desigualdades en la densidad de viviendas de las ciudades caso de estudio. En un primer tramo, entre las 44 y las 78 viviendas por kilómetro cuadrado, se mantienen Lucena, Montilla, Puente Genil y Alcalá la Real, ostentando el resto valores similares a 2001 (entre 21 y 44 viviendas por kilómetro cuadrado) sin que se aprecie ningún caso de reducción de la densidad de viviendas.



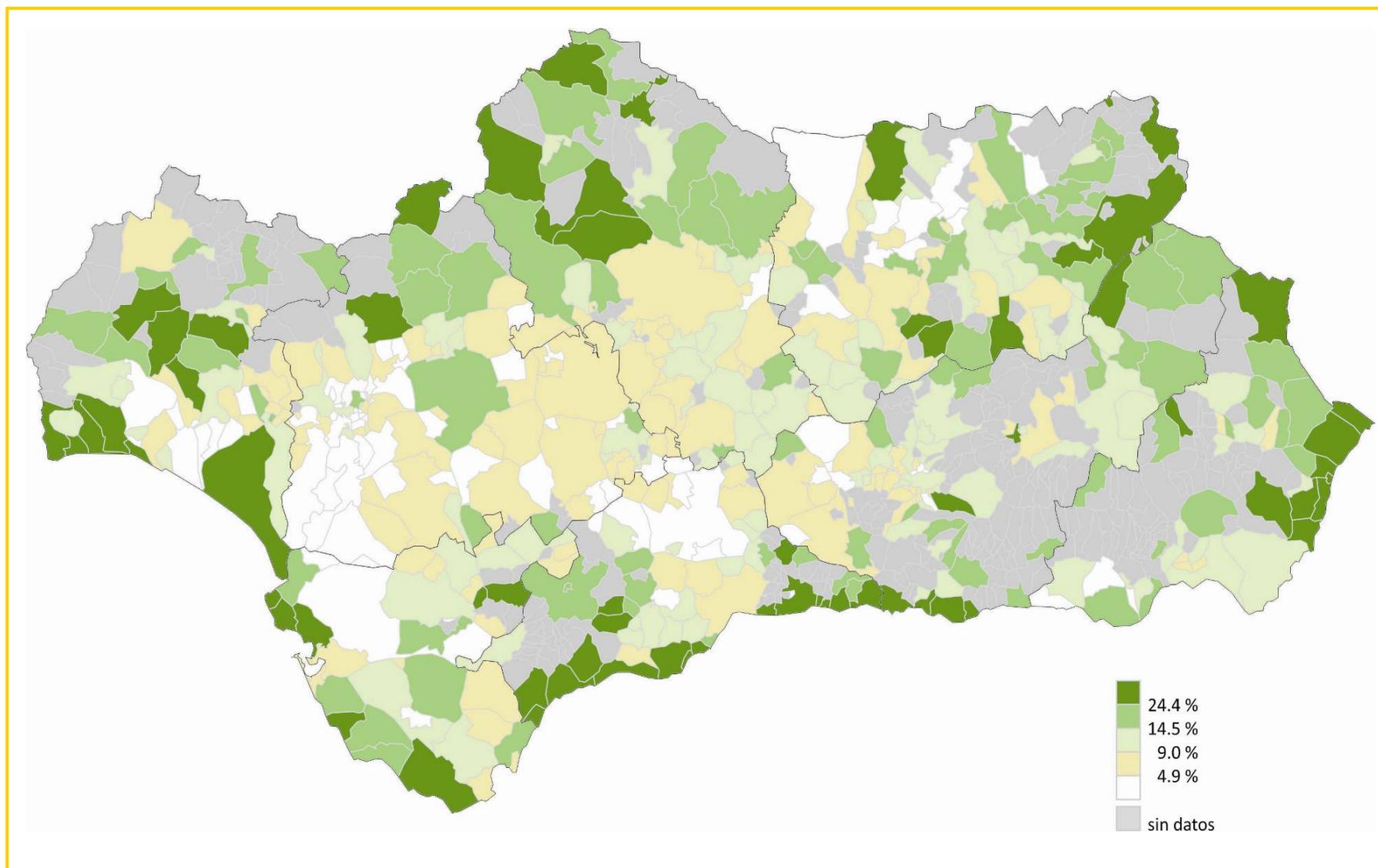
Plano S1.21: Densidad de viviendas por municipios en Andalucía, 2011. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España (Ministerio de Fomento, 2013).



El siguiente paso consiste en analizar la proporción de viviendas secundarias (no familiares o principales), para tener una visión completa del parque inmobiliario. En este caso, el estudio se reduce a la proporción sobre los valores de 2011, dejando la comparación temporal al número total de viviendas y en valores de densidad (viviendas/kilómetro cuadrado), mientras que ahora los datos se manejan en forma de porcentajes.

Se observa que la ratio de viviendas secundarias en las ciudades medias no responde a los valores medios de Andalucía, entre el 5 y el 14 por ciento, con valores parecidos a los de las capitales o provincia. Los valores más elevados de viviendas secundarias responden, además de a las áreas costeras, a los pequeños municipios, más generalmente en áreas de sierra y en raros casos en el interior de Andalucía.

Esto da idea del uso de las ciudades medias caso de estudio como ciudad principal, lo que contribuye a la vitalidad de sus centros históricos y a evitar procesos como la gentrificación, el despoblamiento o los grandes contrastes entre las temporadas de trabajo y vacaciones.



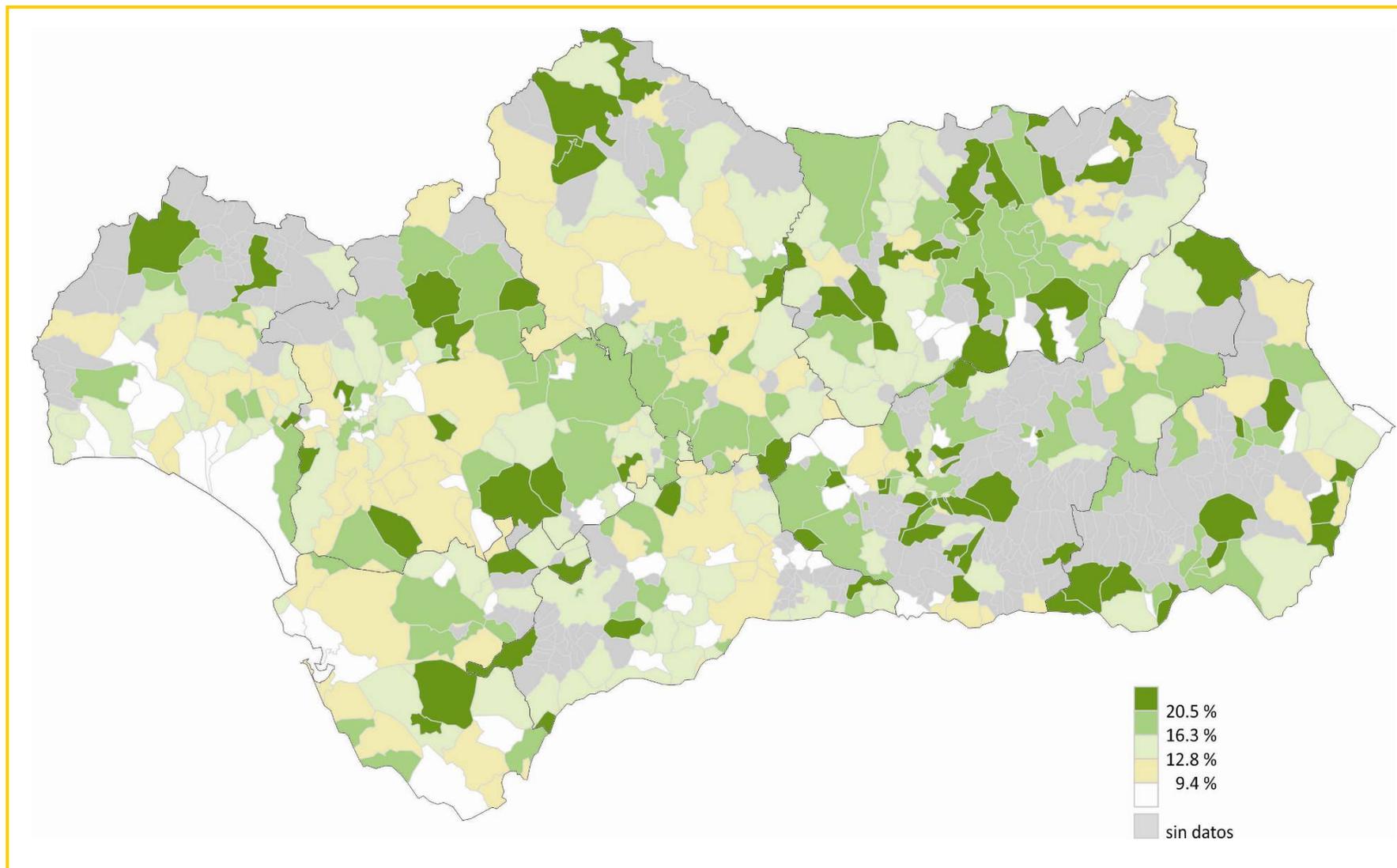
Plano S1.22: Porcentaje de viviendas secundarias por municipios en Andalucía, 2011. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España (Ministerio de Fomento, 2013).



Por último, es necesario hacer un estudio, paralelo al anterior sobre viviendas secundarias, sobre el porcentaje de viviendas construidas y vacías en los diferentes municipios andaluces, ya que presumiblemente gran parte del nuevo patrimonio edificado durante la época del desarrollismo debe encontrarse sin uso como vivienda.

En efecto, algunas de las principales ciudades caso de estudio se encuentran en el segundo tramo de porcentajes de viviendas vacías, entre un 16 y un 20 por ciento. Se trata de Lucena, Puente Genil y Agular de la Frontera en la provincia de Córdoba; Écija y Osuna en Sevilla o Loja en Granada. Salvo excepciones, como Iznájar y Espejo en Córdoba o Fuente de Piedra en Málaga, los valores más altos de viviendas vacías se sitúan en las ciudades de mayor población y relevancia territorial en cuanto a sus funciones intermedias y centralizadoras.

Esto nos hace reflexionar sobre el profundo impacto que la burbuja inmobiliaria ha tenido sobre la sostenibilidad urbana y el consumo de suelos ahora improductivos en las ciudades medias del centro de Andalucía, y la disponibilidad de vivienda vacía como uno de sus principales problemas.



Plano S1.23: Porcentaje de viviendas vacías por municipios en Andalucía, 2011. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España (Ministerio de Fomento, 2013).

10. EL CONTEXTO PAISAJÍSTICO

Decíamos en el capítulo anterior que una de las principales consecuencias del proceso de transformación de los sistemas productivos en el área de estudio ha sido la interacción en el paisaje. Por tanto, será necesario establecer un marco paisajístico en este abanico de miradas sobre el territorio.

El concepto de paisaje que se aplica en este trabajo ha sido planteado y definido en la primera parte del mismo. Por tanto, este marco paisajístico no pretende servir de base teórica para la comprensión del trabajo sino que se inserta como uno más de los aspectos contemplados en la *Parte II*, formando parte de una secuencia lógica que lo sitúa entre lo productivo (puesto que ha sido el sector productivo uno de los principales agentes de construcción del paisaje) y lo patrimonial (pues el paisaje es en sí contenedor y contenido de patrimonio).

Por tanto, pasaremos a estudiar los aspectos más relevantes del paisaje en el que se insertan las ciudades medias del centro de Andalucía.

Por fin amaneció. Avanzó la aurora como una flor de fuego y retrocedió lentamente la oscuridad. El cielo se aclaró y la abrumadora belleza del paisaje surgió ante sus ojos como un mundo recién nacido.

Isabel Allende, *De amor y de sombra*



Figura 10.1: Vista hacia el sureste desde el Santuario de Nuestra Señora de Araceli, Lucena. Imagen: Joaquín Ferrer

10.1. Demarcaciones paisajísticas: campiña, vega, sierra

Superadas las barreras entre conceptos como el paisaje natural o el agrario, el sistema de identificación de paisajes admitido como modelo de estudio y gestión en la actualidad es el de unidad paisajística. La extensión y resto de condiciones de acotación de una unidad paisajística son complejas y diferentes para cada territorio: en ella se suman factores culturales, geográficos y ecológicos. Además, interviene la escala como un factor decisivo a la hora de determinar la delimitación de estas unidades.

En Andalucía, las unidades paisajísticas se han determinado por parte de los organismos de gestión en forma de las llamadas demarcaciones. Éstas responden a unidades de paisaje tradicionalmente reconocibles en el medio mediterráneo, y constan de su última delimitación y descripción en el documento elaborado por la Consejería de Cultura – Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico en el año 2010, en una revisión de las delimitadas por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía en 2007, en consecuencia con el Atlas de Paisajes de Andalucía elaborado en 2005.

A continuación se realiza un estudio que se ha sintetizado, para cada demarcación paisajística que forma parte del territorio estudiado, en forma de una ficha-resumen.



Tabla 10.1. Ficha resumen de la demarcación paisajística “Campiña de Sevilla”

Campiña de Sevilla

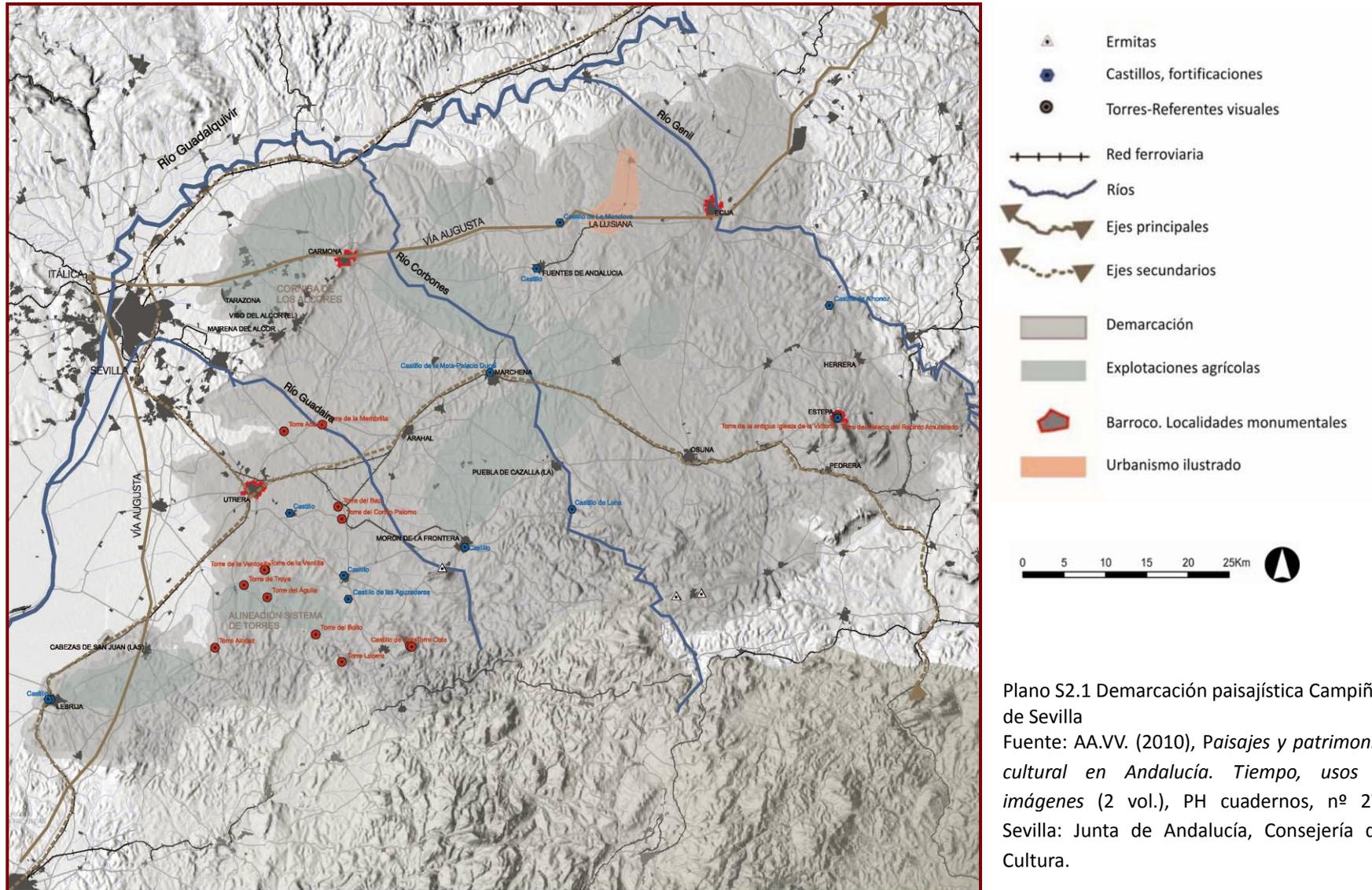
Demarcación IAPH ¹⁰⁷		Correspondencia POTA ¹⁰⁸
CAMPIÑA DE SEVILLA		Campiña y Sierra Sur de Sevilla
Ciudades Medias		
Utrera	Puebla de Cazalla	Carmona
Fuentes de Andalucía	Morón de la Frontera	Écija
Arahal	Osuna	Marchena
Estepa		
Medio físico		
Llanuras, lomas suaves. Ríos Corbones, Guadaira y Genil como articuladores norte-sur. Escasos recursos naturales protegidos.		
Medio socioeconómico		
Tradicionalmente rico, con demografía estable. Producción de cereal, algodón, girasol y olivar. Construcción y servicios.		
Articulación territorial		
Articulación histórica mediante los ríos, mediante las vías Guadalquivir-Meseta, A-92 y AVE. Densa red comarcal. División oriental-occidental.		

¹⁰⁷ AA.VV. (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes* (2 vol.), PH cuadernos, nº 27. Sevilla: Junta de Andalucía.

¹⁰⁸ Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, 2006.

Correspondencia Mapa de Paisajes ¹⁰⁹
Terrazas del Guadalquivir, Vegas del Guadalquivir, Campiñas de Sevilla
Recursos patrimoniales en el territorio
Asentamientos prehistóricos del Neolítico, Edad del Bronce o ibero-turdetanos. Destacan: Carmona, Lebrija, Montemolín, Osuna, Estepa y Écija (romana).
Asentamientos urbanos medievales y bajomedievales. Destacan: Morón, Carmona, Estepa, Marchena, Osuna, Écija, Utrera, Lebrija.
Espacios agrícolas. Destacan: ruedos de Marchena, latifundios de Osuna, dehesas de Puebla de Cazalla.
Infraestructuras territoriales: Vía Augusta y puentes históricos.
Canteras: Carmona, Osuna, Estepa.
Arquitectura rural: cortijos, cascos históricos, ruedos.
Arquitectura defensiva: Red del Salado. Arquitectura de frontera.
Paisajes de interés
Vega del Corbones desde la cornisa de Los Alcores
Torres vigía del Salado

¹⁰⁹ AA.VV., *Atlas de Andalucía*, tomo 2, cartografía ambiental, Sevilla: Junta de Andalucía, 2005.



Plano S2.1 Demarcación paisajística Campiña de Sevilla

Fuente: AA.VV. (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes* (2 vol.), PH cuadernos, nº 27. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.

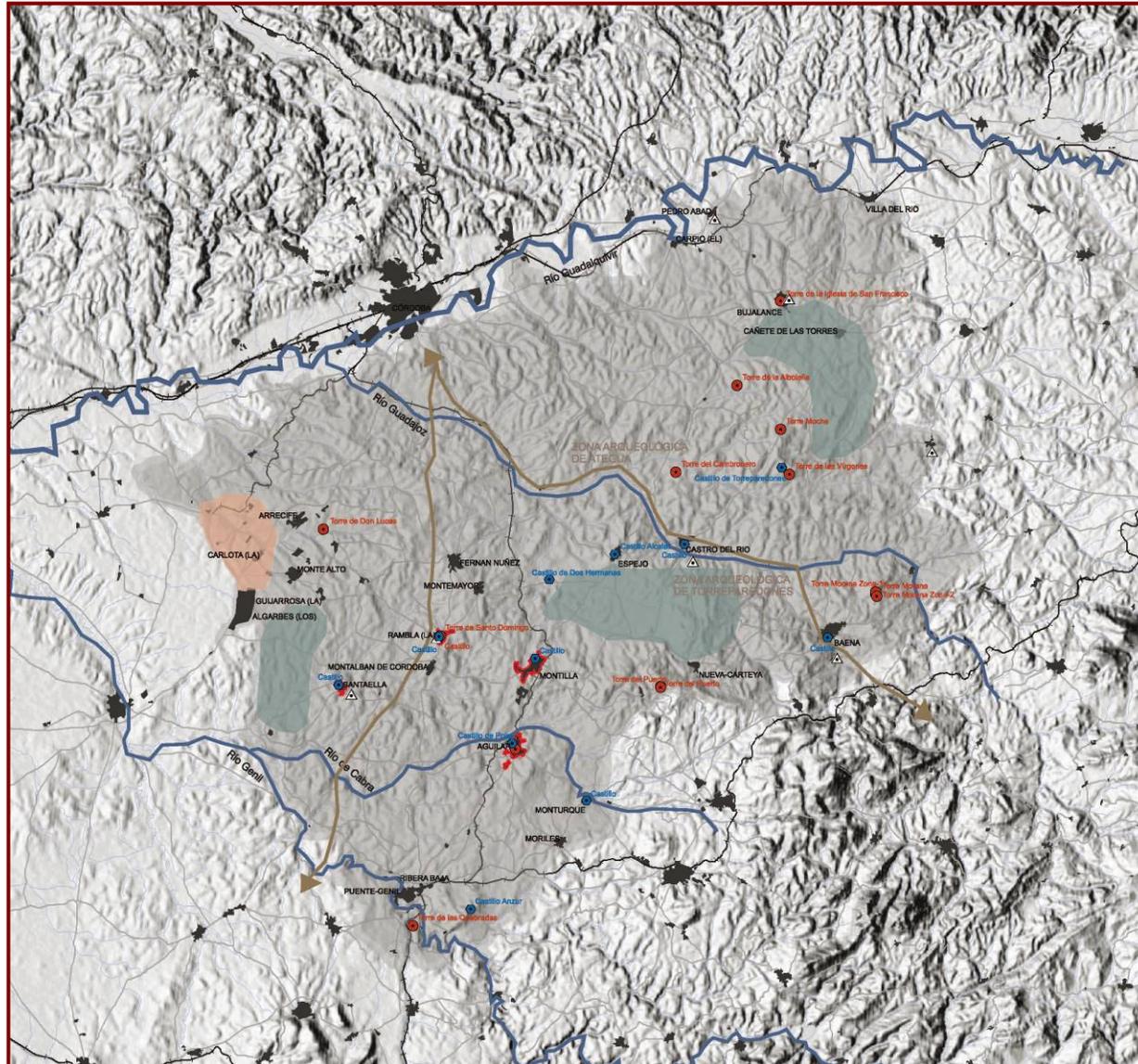


Campiña de Córdoba

Demarcación IAPH	Correspondencia POTA
CAMPIÑA DE CÓRDOBA	Campiña y Subbética de Córdoba y Jaén
Ciudades Medias	
Montilla	Aguilar de la Frontera
Puente Genil	Fernan Núñez
Baena	
Medio físico	
Lomas y colinas. Ríos Guadajoz y Cabra como ejes este-oeste. Escasa vegetación natural por la temprana antropización.	
Medio socioeconómico	
Población en ligero descenso. Producción de cereal, regadío y olivo. DO Montilla-Moriles. Construcción y servicios.	
Articulación territorial	
Históricamente, ríos Guadajoz, Cabra y Genil junto con Guadalquivir. Autovía y AVE Córdoba-Málaga y red mallada entre municipios. División oriental-occidental.	

Tabla 10.2. Ficha resumen de la demarcación paisajística “Campiña de Córdoba”

Correspondencia Mapa de Paisajes
Terrazas del Guadalquivir, Campiñas Altas, Campiñas Bajas
Recursos patrimoniales en el territorio
Sitios arqueológicos de fabricación de útiles líticos.
Asentamientos del Neolítico y la Edad del Cobre. Destacan: la Camorra de Puerto Rubio, cerro del Ahorcado, Camorra de las Cabezuelas, El Viento, viña Boronato, Doña Mayor, cortijo del Alférez, haza de los Lobos.
Oppida (Torreparedones, Ategua) y enclaves romanos (Ulia, Ipagro)
Núcleos islámicos: antigua Cora de Cabra
Poblados de colonización: La Carlota
Arquitectura popular rural: cortijos, haciendas.
Urbanismo barroco: plazas.
Paisajes de interés
Viñedos de Montilla y Moriles
Zona arqueológica de Ategua
Zona arqueológica de Torreparedones
Entorno del río Guadajoz



Plano S2.2 Demarcación paisajística Campiña de Córdoba
 Fuente: AA.VV. (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes* (2 vol.), PH cuadernos, nº 27. Sevilla: Junta de Andalucía.



Los Montes- Subbética

Demarcación IAPH ¹¹⁰	Correspondencia POTA ¹¹¹
LOS MONTES - SUBBÉTICA	Campiña y subbética de Córdoba-Jaén
Ciudades Medias	
Lucena	Cabra
Priego de Córdoba	Alcaudete
Martos	Alcalá la Real
Medio físico	
Sistemas de montaña media y pendientes suaves. Limitado al sur por ríos Genil y afluentes. Varios parques y monumentos naturales.	
Medio socioeconómico	
Decrecimiento general con la excepción de Lucena, especialmente preocupante en la zona de los Montes. Sistema agrario en crisis. Olivo, cereal, dehesa y viñedo. Industria y servicios en subbética (Lucena).	
Articulación territorial	
Dificultad histórica de relación este-oeste. Red de rutas ganaderas especialmente en zona oriental. Red de ferrocarril desmantelada.	

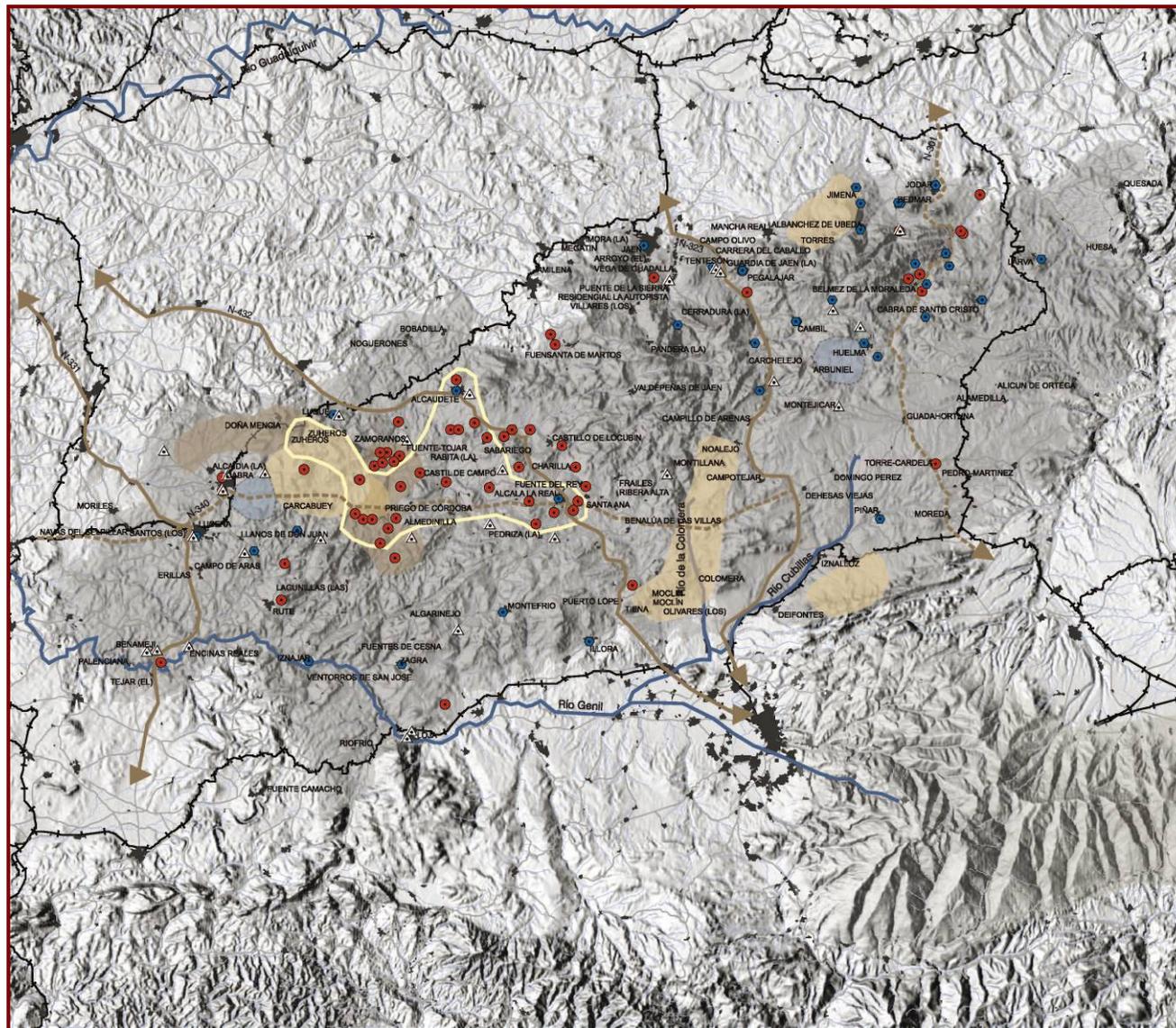
¹¹⁰ AA.VV. (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes* (2 vol.), PH cuadernos, nº 27. Sevilla: Junta de Andalucía.

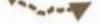
¹¹¹ Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, 2006.

Tabla 10.3. Ficha resumen de la demarcación paisajística “Los Montes-Subbética”

Correspondencia Mapa de Paisajes¹¹²
Piedemonte subbético, Sierras de Cabra-Albayate, Campiñas altas, Montes orientales, Montes occidentales, Hoya de Guadix, Sierras Alta Coloma y Mágina
Recursos patrimoniales en el territorio
Enclaves en cuevas del Paleolítico (Cueva de los Murciélagos, Cueva del Ángel) y talleres líticos en la subbética cordobesa y en torno a los ríos principales.
Sitios arqueológicos al aire libre del Neolítico y Edad del Cobre: Alcalá la Real, Priego de Córdoba, Fuente-Tójar, Zuheros. Arte rupestre en abrigos rocosos de toda la demarcación.
Asentamientos de origen romano (Almedinilla, Cabra), islámico y judío (Lucena).
Infraestructuras del transporte y del agua: puentes, acueductos, albercas y acequias
Arquitectura defensiva: encastillamiento en colinas , muy abundante.
Arquitectura agropecuaria : cortijos, haciendas, lagares
Necrópolis en formas de cuevas artificiales
Paisajes de interés
Cuenca visual de Zuheros
Entorno de Montefrío
Enclave de Alcalá la Real

¹¹² AA.VV. (2005), *Atlas de Andalucía*, tomo 2, cartografía ambiental, Sevilla: Junta de Andalucía.



-  Ermitas
-  Castillos, fortificaciones
-  Torres-Referentes visuales
-  Red ferroviaria
-  Ríos
-  Ejes principales
-  Ejes secundarios
-  Demarcación
-  Arte rupestre
-  Infraestructuras del transporte
-  Minería
-  Emplazamiento de los pueblos



Plano S2.3 Demarcación paisajística Los Montes-Subbética Fuente: AA.VV. (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes* (2 vol.), PH cuadernos, nº 27. Sevilla: Junta de Andalucía.



Vegas de Antequera y Archidona

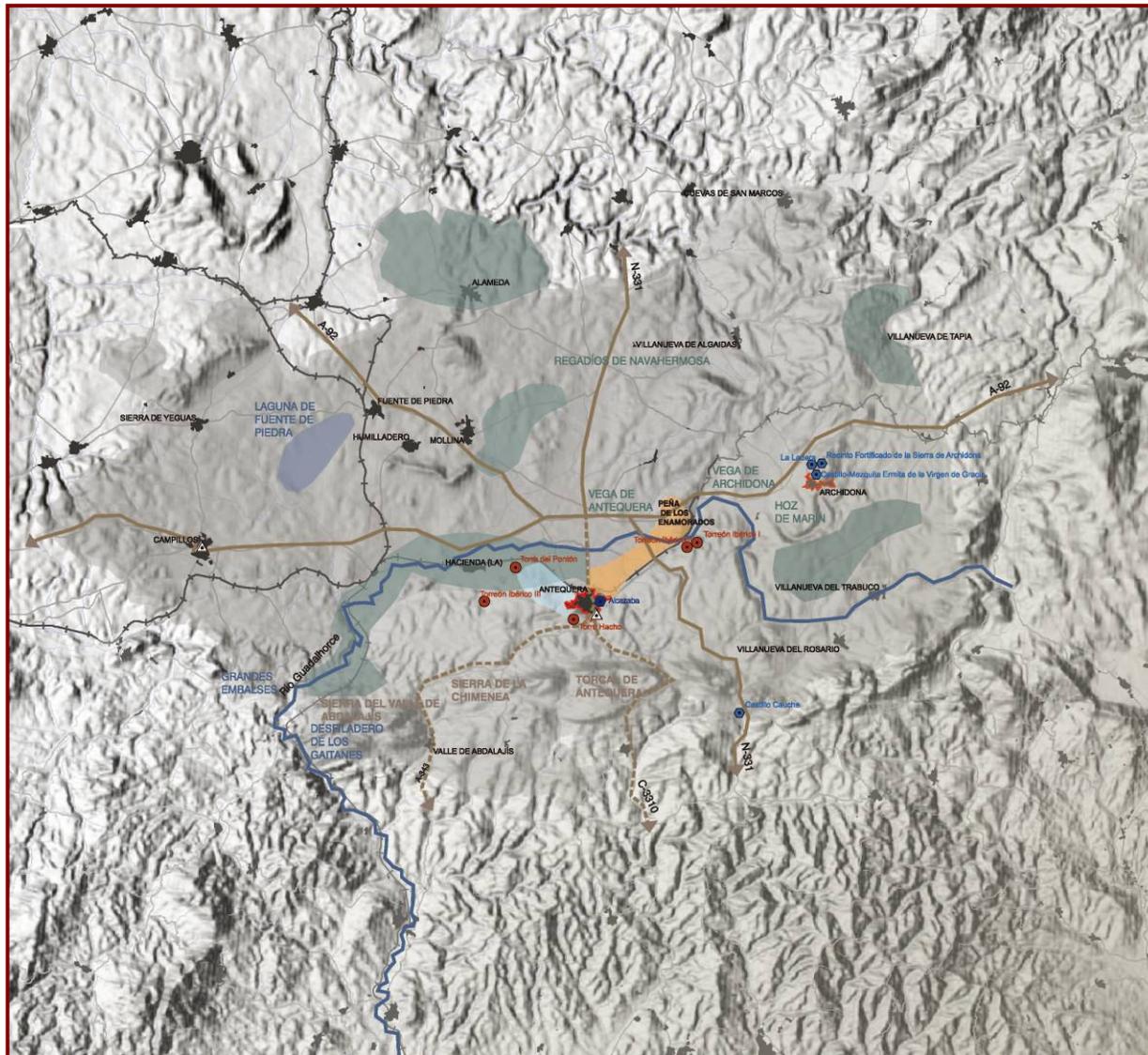
Tabla 10.4. Ficha resumen de la demarcación paisajística “Vegas de Antequera y Archidona”

Demarcación IAPH ¹¹³	Correspondencia POTA ¹¹⁴	Correspondencia Mapa de Paisajes ¹¹⁵
VEGA DE ANTEQUERA Y ARCHIDONA	Depresiones de Antequera y Granada	Depresión de Antequera, Piedemonte Subbético
Ciudades Medias		Recursos patrimoniales en el territorio
Antequera	Archidona	Asentamientos prehistóricos: Paleolíticos con materiales líticos tallados y cuevas del Neolítico, poblados de Edades del Cobre y Bronce.
		Asentamientos tipo oppidum de época ibérica.
Medio físico		Asentamientos urbanos de época romana: Antikaria.
Grandes llanuras rodeadas de frentes montañosos, especialmente al sur. Estructurado este-oeste por río Guadalhorce. Peñas de gran prominencia.		Urbanismo barroco: Archidona.
Medio socioeconómico		Puentes e infraestructuras hidráulicas: pozos, fuentes.
Crecimiento demográfico y económico. Centro industrial y logístico. Pérdida de la vega como principal recurso.		Fortificaciones y torres en zonas elevadas.
Articulación territorial		Arquitectura agropecuaria e industrial.
Paso histórico del litoral al centro y del este al oeste. Red de importantes vías pecuarias. Actualmente, cruce de autovías A-92 con A-45 y AVE.		Enterramientos de la Edad del Cobre. Conjunto megalítico de Dólmenes de Antequera.
		Paisajes de interés
		Peña de los Enamorados
		Laguna de Fuente de Piedra

¹¹³ AA.VV. (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes* (2 vol.), PH cuadernos, nº 27. Sevilla: Junta de Andalucía.

¹¹⁴ Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, 2006.

¹¹⁵ AA.VV. (2005), *Atlas de Andalucía*, tomo 2, cartografía ambiental, Sevilla: Junta de Andalucía.



Plano S2.4 Demarcación paisajística Vega de Antequera y Archidona Fuente: AA.VV. (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes* (2 vol.), PH cuadernos, nº 27. Sevilla: Junta de Andalucía



Figura 10.2: Transición de la dehesa al olivar en Campo de Aras, Lucena. Imagen: Joaquín Ferrer

10.2. Vegetación

Probablemente, uno de los aspectos más determinantes en el estudio del paisaje sea la presencia y evolución de la vegetación. Ésta, asociada no únicamente a un enclave natural- podemos extender sin lugar a dudas esta afirmación para la vegetación cultivada en áreas agrícolas o la que conforma de forma muy protagonista el paisaje urbano de nuestras ciudades-, nos otorga además información sobre las condiciones naturales de un territorio y sus formas de ocupación y modificación por parte del hombre.

Por tanto, y gracias a la información disponible en el Sistema de Información Geográfico Agrario, vamos a realizar un análisis que nos permita comparar las unidades de vegetación presentes en el territorio de estudio en la década de los 80 y en la primera década del siglo XXI, para extraer conclusiones sobre la evolución de la cobertura vegetal del paisaje en esta área en relación con las formas de vida en ella instaladas.

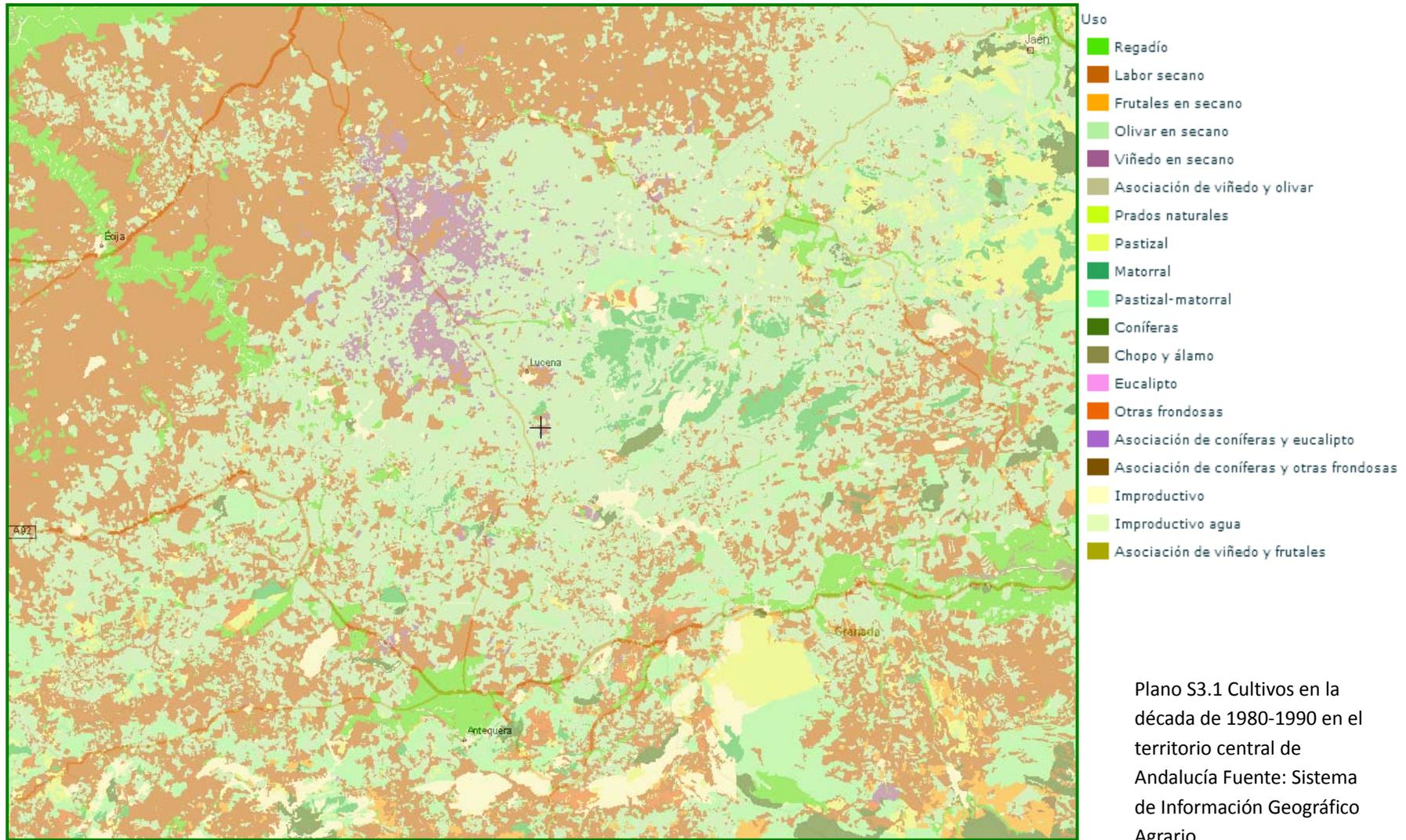
En cuanto a la vegetación de cultivo, observamos un claro predominio del olivar en secano (zona centro y este), la labor en secano (noroeste) y cultivo en regadío (zonas del oeste y el sur). También es apreciable la mancha de vid en la zona de Denominación de Origen Montilla-Moriles así como su decrecimiento en el tiempo, lo cual viene provocado, sin duda, por la caída del mercado del vino blanco andaluz y las políticas agrarias europeas que favorecen la sustitución de la vid por el olivar.

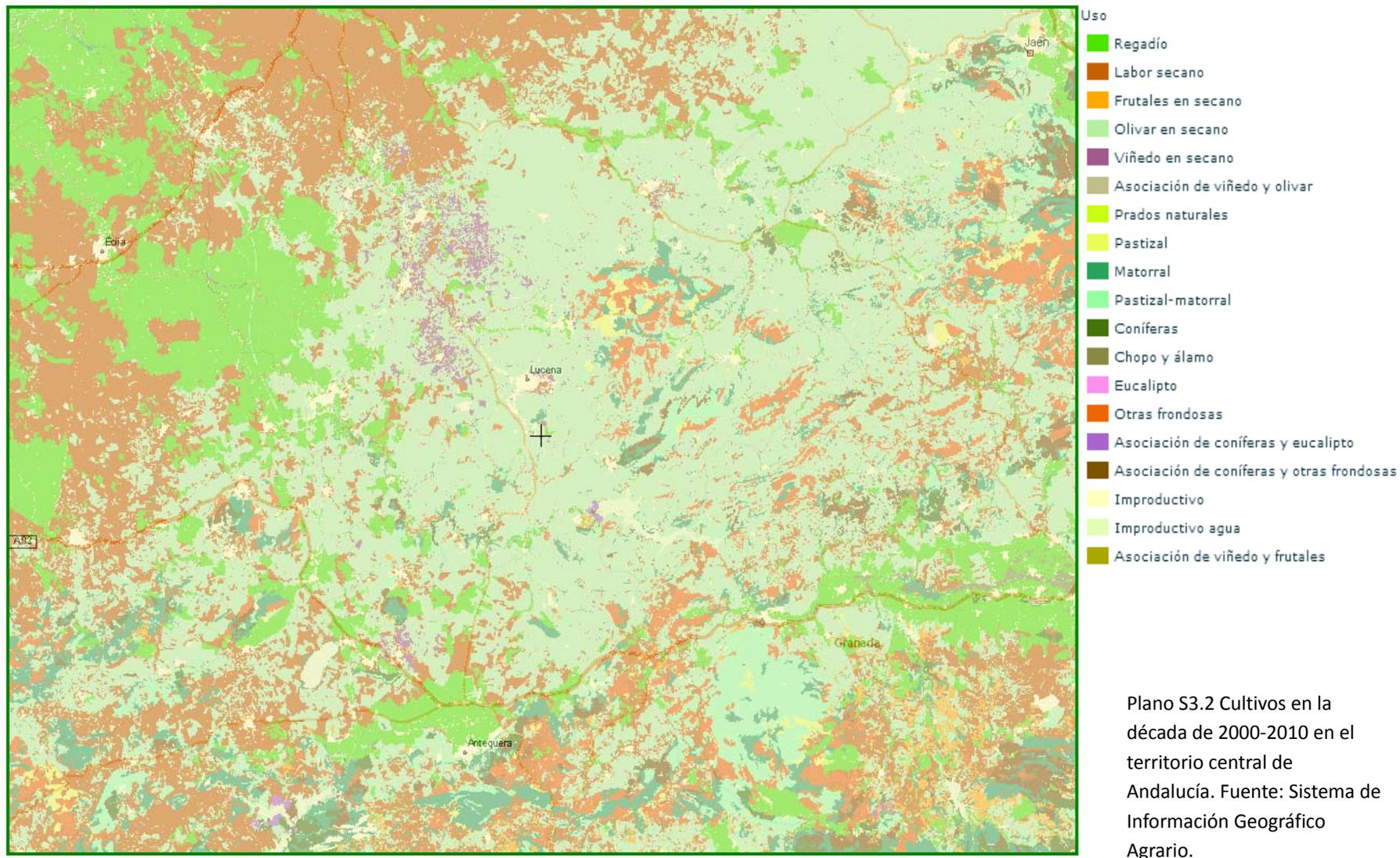
Otra transición importante se observa en el gran aumento de superficie de regadío en las últimas dos décadas, especialmente en la campiña sevillana, sustituyendo a la labor en secano (cereal, principalmente).

En cuanto a las áreas más naturales, se observa, en general, una pérdida de la diversidad, con la

desaparición de grandes manchas de pastizal y matorral, especialmente en las sierras subbéticas, y la artificialización de terrenos en dichas sierras apareciendo tanto labor de secano como de regadío, incluso frutales.

Un análisis de escala menor, ajustándose a la vegetación existente en la periferia urbana, a modo de ruedo, así como en un entorno inmediato, será elaborado para cada una de las ciudades de estudio en el capítulo 14.3. Ciudades medias para el estudio de su entorno paisajístico y su caracterización: Alcalá la Real, Antequera, Écija, Estepa, Loja, Lucena y Osuna.







10.3. Paisajes protegidos

Existen ciertos elementos en el paisaje que, por diferentes características, gozan de una especial protección por parte de la normativa ambiental. En este apartado se realiza una enumeración de cuáles son estos espacios para tener un orden cuantitativo de magnitud de los mismos.

NOMBRE	FIGURA	SUPERFICIE(ha)	DECLARACIÓN	NOMBRE	FIGURA	SUPERFICIE(ha)	DECLARACIÓN
COMPLEJO ENDORREICO DE LA LANTEJUELA	RESERVA NATURAL	956	28-JUL-89	SIERRAS SUBBÉTICAS	PARQUE NATURAL	32056	25-JUN-88
LAGUNA DEL TÍSCAR	RESERVA NATURAL	23,37	08-MAR-11	CUEVA DE LOS MURCIÉLAGOS	MONUMENTO NATURAL	32,46	23-NOV-01
LAGUNA DE ZÓÑAR	RESERVA NATURAL	75,73	08-MAR-11	LAGUNA DEL CHINCHE	RESERVA NATURAL	129	28-JUL-89
LAGUNA DEL RINCÓN	RESERVA NATURAL	9,54	08-MAR-11	LAGUNA HONDA	RESERVA NATURAL	157	28-JUL-89
LAGUNA DEL SALOBRAL	RESERVA NATURAL	73,43	08-MAR-11	LAGUNA AMARGA	RESERVA NATURAL	12,15	08-MAR-11

NOMBRE	FIGURA	SUPERFICIE(ha)	DECLARACIÓN	NOMBRE	FIGURA	SUPERFICIE(ha)	DECLARACIÓN
FALLA DE LA SIERRA DEL CAMORRO	MONUMENTO NATURAL	108,6	01-OCT-03	LAGUNA DE LOS JARALES	RESERVA NATURAL	8,99	08-MAR-11
EMBALSE DE CORDOBILLA	PARAJE NATURAL	1443,58	08-MAR-11	LAGUNA DE LA RATOSA	RESERVA NATURAL	175,8	28-JUL-89
EMBALSE DE MALPASILLO	PARAJE NATURAL	529,12	08-MAR-11	LAGUNA DEL GOSQUE	RESERVA NATURAL	441	28-JUL-89
LAGUNAS DE CAMPILLOS	RESERVA NATURAL	1341,5	28-JUL-89	LAGUNA DE FUENTE DE PIEDRA	RESERVA NATURAL	8553	11-ENE-84
SIERRA DE GRACIA	PARQUE PERIURBANO	35,3	07-MAY-99	PINAR DEL HACHO	PARQUE PERIURBANO	84,78	21-MAR-03
LAGUNAS DE ARCHIDONA	RESERVA NATURAL	203,8	28-JUL-89	DESFILADERO DE LOS GAITANES	PARAJE NATURAL	2016	28-JUL-89
TORCAL DE ANTEQUERA	PARAJE NATURAL	1171	28-JUL-89	FUENTE DE LOS CIEN CAÑOS	MONUMENTO NATURAL	8,25	30-DIC-11

Tabla 10.5. Paisajes protegidos en el territorio de las ciudades medias del centro de Andalucía, según REDIAM (2011)



La primera reflexión que podemos realizar al observar el listado de paisajes protegidos, es que todos ellos pertenecen al ámbito natural o ambiental y que, además, están protegidos por los órganos de gestión del mismo campo (Consejería de Medio Ambiente o Ministerio de Medioambiente – Plan de Ordenación de los Recursos Naturales), sin existir paisajes protegidos expresamente por su valor cultural mediante la administración competente en cultura o patrimonio.

En efecto, y aunque existen figuras de protección del patrimonio que incluyen características específicamente paisajísticas en sus valores a proteger (las recientes Zonas Patrimoniales de la Ley de Patrimonio Histórico Andaluz de 2007, por ejemplo), no se ha producido la protección de un paisaje cultural de por sí, si bien desde el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico y su canal de Paisaje Cultural se elabora un catálogo de Paisajes de Interés Cultural en Andalucía (PICA), aún en curso, que pretende resaltar características especialmente valiosas aunque no tenga carácter normativo de protección. A continuación aparecen los paisajes denominados como PICA hasta la fecha de publicación de este trabajo.

NOMBRE	DEMARCACIÓN PAISAJÍSTICA
TORREPARADONES	CAMPIÑA DE CÓRDOBA
VIÑEDOS DE MONTILLA-MORILES	CAMPIÑA DE CÓRDOBA
PEÑA DE LOS ENAMORADOS	VEGAS DE ANTEQUERA Y ARCHIDONA
ZUHEROS	LOS MONTES-SUBBÉTICA
IZNÁJAR	LOS MONTES-SUBBÉTICA

Tabla 10.6. Paisajes reconocidos como de Interés Cultural en Andalucía en el territorio de estudio, según PICA (2011)

10.4. Red de senderos y vías

Como ya se señalaba en el capítulo correspondiente a las infraestructuras, el camino ha supuesto una forma de crear y experimentar el paisaje, quizás con más potencial que ninguna otra.

Así pues, para formalizar este marco paisajístico será necesario establecer una secuencia de cuáles son los caminos, senderos y vías que han servido de canalización para la antropización de un territorio y su consecuente conversión en paisaje cultural, así como los que a día de hoy permiten un registro pausado y vivencial de los paisajes del centro de Andalucía (Plano S.3.8).

- Vías pecuarias: además de constituir la base del sistema de ganadería de transhumancia, una labor de apropiación y creación del paisaje característica de toda la geografía española, revelan, en muchos casos, la existencia de caminos históricos que determinan las trazas del territorio y los asentamientos humanos, además de conformar una red de caminos que permite el tránsito en la actualidad.
- Senderos de uso público en Andalucía: constituyen un conjunto de senderos, en su mayoría en las inmediaciones de elementos de valor natural, que han sido señalizados y adaptados para el uso público y cuentan, a menudo, con elementos de información e interpretación o autoguía. Pueden estar dotados de áreas de descanso, recreativas, miradores, observatorios y otros servicios. Se encuentran entre ellos las vías verdes anteriormente mencionadas.



Figura 10.3: Cruce de caminos rurales en Campo de Aras, Lucena. Fuente: Joaquín Ferrer



11. EL CONTEXTO PATRIMONIAL

Tal y como se indica en el apartado 3.2. *Estado de la cuestión*, este trabajo consiste, en cierto modo, en una profundización en el concepto de la sostenibilidad como una cualidad asociada al patrimonio, en tanto que podemos entender la red territorial de las ciudades medias de Andalucía, así como el paisaje asociado a las mismas, como un ente patrimonial con potentes valores a nivel histórico y etnológico, entre otros.

Sin embargo, no es objeto de este capítulo la exploración de las relaciones entre patrimonio y sostenibilidad, ya constatada en la parte introductoria de este trabajo, sino el estudio de los hechos patrimoniales que afectan a la sostenibilidad territorial y paisajística del ámbito de estudio.

En este sentido, podemos afirmar que los elementos patrimoniales asociados al territorio conforman el eslabón más débil del mosaico patrimonial, encabezados por el propio paisaje, dada la escasez y novedad de herramientas de protección que los aborden de forma efectiva.

*...hay que añadir las carencias observadas en el tratamiento del patrimonio histórico de ámbito rural por parte de la política urbanística y territorial que, a nuestro entender, no alcanza a realizar una verdadera valoración del territorio. Las carencias de la información patrimonial y, sobre todo, de metodologías adecuadas al tratamiento, interpretación y valoración de realidades patrimoniales territoriales, merman las posibilidades de valorización desde una perspectiva paisajística. [...] La principal consecuencia de este tradicional desentendimiento ha sido la lamentable destrucción o deterioro acelerado de nuestro legado histórico y paisajístico.*¹¹⁶

¹¹⁶ AMORES CARREDANO, Fernando y RODRÍGUEZ-BOBADA Y GIL, M^a Carmen (2003), Paisajes culturales: reflexiones para su valoración en el marco de la gestión cultural, en Territorio y Patrimonio: los paisajes



Considerando el paisaje como el elemento patrimonial más significativo de la escala territorial, éste ha sido tratado ex profeso en el capítulo anterior 10.El marco paisajístico. Por tanto, corresponde a este capítulo el tratamiento del resto de elementos del sistema patrimonial andaluz que juegan un papel significativo tanto en la sostenibilidad del territorio como en su paisaje mismo: los Conjuntos Históricos, el patrimonio etnológico, el patrimonio disperso y el patrimonio industrial.

Con la excepción de los Conjuntos Históricos, estos elementos son, además, algunos de los incorporados más recientemente a la legislativas patrimoniales nacional y autonómica, por lo que suponen un objeto de especial interés a la hora de abordar un documento de investigación como el presente.

11.1. Conjuntos Históricos

La Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía define los Conjuntos Históricos como *las agrupaciones de construcciones urbanas o rurales junto con los accidentes geográficos que las conforman, relevantes por su interés histórico, arqueológico, paleontológico, artístico, etnológico, industrial, científico, social o técnico, con coherencia suficiente para constituir unidades susceptibles de clara delimitación*¹¹⁷.



Figura 11.1: Conjunto Histórico de Osuna desde el Cerro de los Paredones. Fuente: la autora.

¹¹⁷ Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía. Artículo 26.



Dada la dimensión y consistencia de esta Categoría Patrimonial, incluida en el mayor nivel de protección posible desde la Ley de Patrimonio Histórico-Artístico española de 1933, podemos considerar que los Conjuntos Históricos conforman una red fundamental para la caracterización patrimonial del territorio de las Ciudades Medias del centro de Andalucía.

Por extensión, trasladaremos lo mencionado aquí para los Conjuntos Históricos a los centros históricos de Ciudades Medias que no ha sido declarados Bien de Interés Cultural por las leyes de patrimonio nacionales o autonómicas y, por tanto, no gozan de dicha denominación.

Una de las principales razones para el estudio de los centros históricos dentro de un panorama patrimonial territorial es el hecho de que los mismos tienen la capacidad de representar de una forma muy significativa al conjunto de las ciudades a las que pertenecen.

Los Centros Históricos, desde la perspectiva social, vienen a reproducir “a escala” la Ciudad en la que se integran. Por tanto hay que diferenciar los Centros Históricos de municipios pequeños, de ciudades medias, de centros regionales y de las grandes urbes, a los efectos de su análisis y comprensión social¹¹⁸.

Este hecho es más significativo, si cabe, en el caso de las ciudades medianas y pequeñas. En el caso de las ciudades medias andaluzas, la superficie del centro histórico constituye, por lo general, más del 50% de la superficie urbana total¹¹⁹. Este hecho, si bien es menos común en las ciudades del

¹¹⁸ AA.VV (2007), *El corazón que late / Jornadas de Centros Históricos*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda.

¹¹⁹ DEL ESPINO HIDALGO, Blanca (2011), *Sostenibilidad en centros históricos de Andalucía. Estudio de casos: Las Ciudades Medias del centro de Andalucía*. Trabajo Fin de Máster en Arquitectura y Patrimonio Histórico, inédito. Lectura pública en Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, Sevilla, 15 de diciembre de 2011.

litoral, es especialmente significativo en las ciudades medias de interior que proceden de las tradicionales agrocidades, con parcelas de gran tamaño y crecimientos periféricos que han ido ocupando paulatinamente territorio agrícola para su incorporación a la ciudad.

Una segunda consecuencia de esta gran proporción es el íntimo contacto, a nivel tanto físico como visual, que se produce entre los centros históricos de las ciudades de estudio y su territorio agrario o natural, de modo que patrimonio vegetal y construido llegan a ser realidades yuxtapuestas en muchos de los casos, condición acentuada en aquellos centros históricos excéntricos con respecto al núcleo urbano, que son frecuentes en las ciudades que se sitúan en zonas alomadas, particularmente en laderas de montes (Estepa, Osuna).

Otro de los grandes valores de los centros históricos es su capacidad como aglutinante social, pues en ningún espacio urbano la relación entre la construcción de la ciudad y la vida de sus habitantes ha sido y sigue siendo tan estrecha. Además de ser ciudad no planificada de cero sino resultado de los avatares de la historia de una sociedad, en el caso de las pequeñas y medianas ciudades el centro histórico funciona como aglutinante de la vida social y, en la mayoría de los casos, también de la vida económica, al conservar su condición de centralidad, perdida normalmente en las grandes ciudades.

La ciudad histórica tradicional, los pueblos, el Sur, contenía tejidos que propiciaban las relaciones sociales, estimulaban la relación cara a cara entre las personas. El urbanismo sostenible apoya la rehabilitación de pueblos y centros urbanos, manteniendo la población residente, la defensa del



*patrimonio arquitectónico y la conservación de los entornos naturales, como única salida de futuro si queremos transmitir a nuestros hijos algo de nuestro presente*¹²⁰.

Queda, por tanto, patente la importancia de los centros históricos en la conformación de un panorama sostenible para el territorio de las ciudades medias del centro de Andalucía. De entre ellas, se efectúa a continuación un análisis sintético del estado de protección de dichos centros históricos en forma de adaptación de la categoría de BIC Conjunto Histórico, así como del momento de su incoación/declaración y la ley existente.

Observamos cómo las ciudades de mayor tamaño (Carmona, Écija, Lucena o Antequera), junto con Estepa y Alcalá la Real, son las primeras en incoar sus Conjuntos Históricos. Llamam la atención los Conjuntos Históricos de Osuna y Marchena, incorporados recientemente pese a su indudable peso patrimonial, así como la ausencia de la mayoría de ciudades subbéticas.

¹²⁰ PÉREZ CANO, María Teresa (2001), Turismo en las ciudades históricas: la ciudad sostenible. *Ph. Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, pp. 110-115.

CIUDAD	ESTADO	AÑO	LEY	CIUDAD	ESTADO	AÑO	LEY
CARMONA	Inscrito	1963	LPHAE 1933	PUENTE GENIL	No inscrito	-	-
VISO DEL ALCOR	No inscrito	-	-	MONTILLA	No inscrito	-	-
MAIRENA DEL ALCOR	No inscrito	-	-	BAENA	No inscrito	-	-
ARAHAL	Inscrito	2003	LPHA 1991	CABRA	No inscrito	-	-
MORÓN DE LA FRONTERA	No inscrito	-	-	LUCENA	Incoado	1972	LPHAE 1933
MARCHENA	Inscrito	2010	LPHA 2007	PRIEGO DE CÓRDOBA	Inscrito	2002	LPHA 1991
ÉCIJA	Inscrito	1966	LPHAE 1933	ALCALÁ LA REAL	Inscrito	1967	LPHAE 1933
OSUNA	Inscrito	2008	LPHA 2007	ANTEQUERA	Incoado	1982	LPHAE 1933
ESTEPA	Inscrito	1965	LPHAE 1933	LOJA	Inscrito	2001	LPHA 1991

Tabla 11.1 Inscripción de Conjuntos Históricos de las ciudades medias del centro de Andalucía como BIC.



Figura 11.2: Cruces del Calvario en el final del Via Crucis de Sierra de Aras, Lucena. Fuente: Joaquín Ferrer

11.2. Patrimonio disperso

El estudio de los Conjuntos Históricos encuentra su necesario complemento en el tratamiento del patrimonio disperso en el territorio.

Si la importancia de los centros históricos como conformadores de la entidad patrimonial está ampliamente aceptada en la teoría y en la práctica en la actualidad, los elementos dispersos no gozan de una valoración igual, ni en los instrumentos de protección ni en el sentimiento identitario de los habitantes de nuestras ciudades.

Son, por tanto, uno de los escalones más débiles y, salvo excepciones, encuentran grandes dificultades tanto en su protección como en su puesta en valor por razones de escasa accesibilidad y dificultad como elemento discursivo de pasado.

Nos referimos, en un sentido amplio, a todas las manifestaciones patrimoniales, principalmente inmuebles, que se encuentran en un entorno rural como elementos aislados de escala no urbana: construcciones agrarias, yacimientos arqueológicos, edificaciones ligadas a redes ferroviarias, y elementos accesorios de vías pecuarias son los ejemplos más abundantes.

A la dificultad de acceso y conexión para los bienes dispersos, así como lo vago de las normativas de protección, se suma, en casos como el del patrimonio arqueológico, la complejidad de lidiar con una multitud de agentes con sus propias legislaciones que entran en competencia con la integridad de los bienes.

Cuando la disciplina ha dirigido su atención hacia el territorio, la legislación especial sobre patrimonio histórico ha encontrado un auténtico tope, un techo competencial. Choca con otras, cuyos campos de actuación son muchísimo más abarcadores (urbanismo y medio ambiente) y,



Figura 11.3: Antigua venta en Carretera del Santuario, Lucena. Fuente: Joaquín Ferrer



además, están desarrolladas por administraciones de vocación generalista, con bastante más peso específico que la cultural. La solución adoptada por el legislador ha sido subsumir los bienes culturales en los instrumentos destinados a la ordenación del territorio, pero incomprensiblemente manteniendo su especificidad y no, como parecería más acertado, diluyendo los contenidos culturales en ordenamientos jurídicos más amplios. El mantenimiento de este aislamiento del patrimonio histórico perpetúa el de la administración que lo custodia, a la vez que dificulta el diseño de políticas integradoras de carácter interadministrativo¹²¹.

Este discurso, elaborado en relación a los bienes arqueológicos, es fácilmente extensible hoy al resto de elementos patrimoniales en el medio rural: edificaciones referentes al patrimonio agrario o en lindes de antiguas líneas ferroviarias sufren problemas legislativos similares que limitan su conservación.

A continuación, se desarrollan dos apartados en los que algunas de estas arquitecturas se abordan de un modo más específico.

¹²¹ RODRÍGUEZ TREMIÑO, Ignacio (1998), Nuevas perspectivas en la protección del patrimonio arqueológico en el medio rural. *Complutum*, nº 9. Madrid: Universidad Complutense, pp.293-310

11.3. Patrimonio etnológico

Muchos de los bienes dispersos en el territorio, comentados en el apartado anterior, pertenecen a la categoría de patrimonio etnológico. La ley de Patrimonio Histórico de Andalucía de 1991 introduce una nueva tipología en la categoría Bien de Interés Cultural: el Lugar de Interés Etnológico, que se define actualmente como *aquellos parajes, espacios, construcciones o instalaciones vinculados a formas de vida, cultura, actividades y modos de producción propios del pueblo andaluz, que merezcan ser preservados por su relevante valor etnológico*¹²².

En la actualidad existen tan sólo setenta y siete bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía, la mayoría de ellos relacionados con actividades y técnicas preindustriales, de los cuales treinta y ocho (la mitad) pertenecen al conjunto de las Caleras de Morón de la Frontera. Además de éstos últimos, no existen bienes declarados como Lugar de Interés Etnológico en el área de las ciudades medias del centro de Andalucía.

Esto denota, sin duda, un estado aún precario en la protección de este tipo de elementos. Se añade a ello la dificultad de la protección y catalogación de los bienes asociados a actividades agropecuarias, tradicionalmente entendidas como parte del patrimonio etnológico.

Existe, por el contrario, un vasto Inventario de Cortijos, Haciendas y Lagares llevado a cabo por la Consejería de Cultura desde 1990 y que, en la actualidad, ha publicado tomos para las provincias de Almería, Córdoba, Cádiz, Málaga, Granada y Sevilla, con un total de novecientos cuarenta elementos registrados.



Figura 11.4: Acopio de agua en la Fuente de la Barrera, Lucena, años 50. Imagen: Antonio Muñoz "Ortega".

¹²² Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía. Artículo 26.



La fortaleza del vínculo entre las ciudades medias objeto de este estudio con su pasado agrario ha sido comentada en los capítulos introductorios y en el referente al marco productivo. Sería necesario aquí, por otra parte, hacer un especial hincapié sobre la relevancia de este legado como bien patrimonial, no sólo en cuanto a sus arquitecturas y estructuras heredadas, sino como conjunto de técnicas y modos de asentamiento y antropización del territorio.

De hecho, existen iniciativas que pretenden desligar el patrimonio agrario de la globalidad del patrimonio etnológico, como es el caso del Proyecto PAGO, liderado por un grupo de defensores de la Vega de Granada que llega a proponer la creación de una figura BIC denominada “Lugar de Interés Agrario”.

La Legislación de Patrimonio Cultural, en la cual, si bien no aparece reconocido el valor agrario (o agrícola y ganadero), sí que incorpora otros que podrían aplicarse para la protección de estos tipos de bienes, especialmente el etnológico, el paisajístico o el histórico (al margen de otros que podrían tener relación con lo agrario como el artístico, técnico, industrial, científico, arqueológico, etc.). Lo mismo podríamos decir de las figuras de protección o tipologías de bienes, donde, si bien no existe ninguna específica sobre patrimonio agrario, sí que encontramos otras cuya aplicación a los espacios agrarios son muy adecuadas (paisaje cultural, lugar de interés etnológico, sitio histórico, zona patrimonial, etc.), todo ello sin olvidar las tipologías más clásicas como monumento y conjunto histórico, las cuales, precisamente, son las que hasta ahora se han utilizado para la protección de los bienes agrarios (aunque basándose para ello en el reconocimiento de valores arquitectónicos, históricos o etnológicos y no en los agrarios: es el caso de los cortijos, haciendas, hórreos, núcleos rurales, almazaras, etc. declarados Patrimonio Histórico en nuestro país por parte de las diferentes Comunidades Autónomas).[...] Son muchas las razones encontradas que justifican la necesidad de proceder a un reconocimiento del Patrimonio Agrario como ámbito patrimonial singular que supere la fragmentación y falta de interrelación existentes en la actualidad: La principal, el reconocimiento

y respeto de unos bienes, los generados por la actividad agraria a través de la historia (cortijos, huertas, cercados, molinos, bancales, cultivos, acequias, pozos, cañadas, eras, corrales, fiestas, gastronomía, razas autóctonas, lagares, abrevaderos, paisajes...), que, si bien, disponen de valores y significados (al margen de su necesidad como soporte de la alimentación humana y animal) de enorme importancia para todas las personas, apenas si tienen consideración social o institucional (más allá del propio ámbito agrario y productivo). [...]Dada la importancia de la actividad agraria, el ámbito de formalización principal del patrimonio agrario debe ser el territorial, por lo que el procedimiento para proceder a su protección debería ser la utilización de las tipologías de bienes inmuebles de conjunto como, en el caso de la LPHA, la zona patrimonial. No obstante, como aportación del Proyecto PAGO, nosotros proponemos la creación de la figura de Lugar de Interés Agrario. Esta dimensión no impide que se puedan proteger bienes inmuebles o muebles bajo alguna de las categorías legales de protección y tipologías previstas en la ley¹²³.

Así pues, la protección y puesta en valor efectiva del patrimonio vinculado a las actividades agrarias es, aún hoy, un objeto de investigación y elaboración por parte tanto del mundo académico como del gestor de la cultura.

¹²³ CASTILLO RUIZ, José y CEJUDO GARCÍA, Eugenio (2012), Los espacios agrarios como construcción patrimonial: el patrimonio agrario. *Investigando en Rural*. Sevilla: Publicación del XVI Coloquio de Geografía Rural.



11.4. Patrimonio industrial

El patrimonio industrial es el último de los géneros patrimoniales, a menudo disperso en el territorio, otras veces situado en periferias urbanas actuales o pasadas, que merece una especial mención al hablar de las ciudades medias del centro de Andalucía.

Incorporados en la legislación patrimonial andaluza más reciente (2007), se definen los Lugares de Interés Industrial como *aquellos parajes, espacios, construcciones o instalaciones vinculados a modos de extracción, producción, comercialización, transporte o equipamiento que merezcan ser preservados por su relevante valor industrial, técnico o científico*¹²⁴.

El hecho de ser, junto con las Zonas Patrimoniales, la última tipología de Bien de Interés Cultural, hace que existan pocos ejemplares declarados en Andalucía, máxime cuando algunos de ellos, declarados previamente a la ley de 2007, fueron declarados como Lugar de Interés Etnológico según la ley de 1991.

En la actualidad sólo existen nueve elementos declarados, todos ellos relacionados con actividades mineras y ninguno en el ámbito de estudio de este trabajo. Sin embargo, son muchos los elementos de carácter industrial susceptibles de ser valorados y protegidos.

Podríamos citar, entre ellos, aquellos ligados a las estructuras ferroviarias desmanteladas. Tal es el caso del Tren del Aceite, si bien un patrimonio ligado al mundo agrario, perteneciente al ámbito industrial por su componente claramente técnica. Convertido hoy su trazado en la Vía Verde del Aceite, entre Jaén y la Subbética cordobesa, cuenta con elementos de arquitectura e ingeniería industrial de indudable valor patrimonial.

¹²⁴ Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía. Artículo 26.

Otros ejemplos son los silos de grano presentes en las campiñas cordobesa y sevillana. Definidos como catedrales del siglo XX, se han convertido en hitos paisajísticos situados en las periferias de algunas de las ciudades medias del centro de Andalucía, y con una función ya obsoleta, son objeto de investigaciones para su puesta en valor y búsqueda de un uso compatible con sus peculiares características espaciales.

Además de los silos, que se repiten de forma generalizada a lo largo de la campiña andaluza, existen industrias locales, algunas fuertemente vinculadas al carácter de su territorio, que también han adquirido hoy un especial valor patrimonial en sí mismas y como elementos configuradores del paisaje. Es el caso de las harineras de Puente Genil, las alfareras y orfebres de Lucena, las textiles en Antequera o las del mantecado en Estepa, por citar algunos ejemplos.

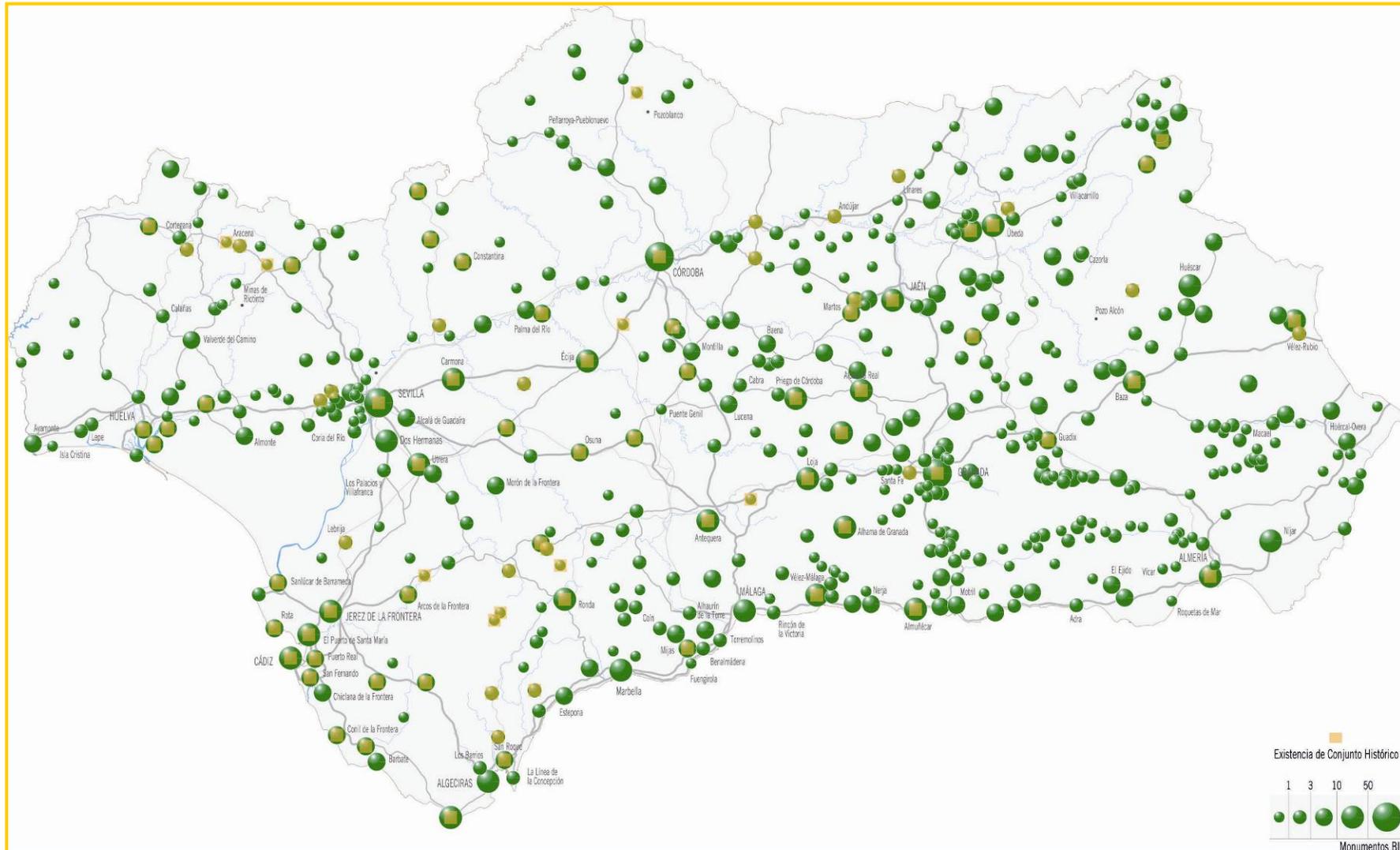
Nos encontramos, pues, ante un territorio que comprende elementos patrimoniales representativos de las distintas edades del hombre, desde la prehistoria hasta la contemporaneidad, lo que constituye un conjunto de sólida riqueza cultural e histórica.



El número de elementos protegidos por ciudad, así como la existencia o no de declaración BIC del Conjunto Histórico, son indicadores importantes para testar el estado del patrimonio de las ciudades de estudio y, muy especialmente, de sus centros históricos.

Se observa que la mayoría de ciudades medias caso de estudio tienen declaración de Conjunto Histórico, salvo excepciones como Puente Genil, Montilla, Cabra o Lucena, la mayoría de ellas situadas en el sur de Córdoba. Este hecho contrasta con la presencia de elementos BIC Monumento, que es media-alta en alguna de las localidades mencionadas, especialmente Montilla y Lucena (que tiene expediente incoado desde 1972 pero no declarado).

Son destacables, además, el número de Monumentos BIC de otras ciudades medias que sí cuentan con Conjunto Histórico, como Écija, Antequera, Priego de Córdoba, Alcalá la Real o Loja, lo que da idea de la riqueza patrimonial que aglutina este conjunto de ciudades al ser consideradas como una red territorial.



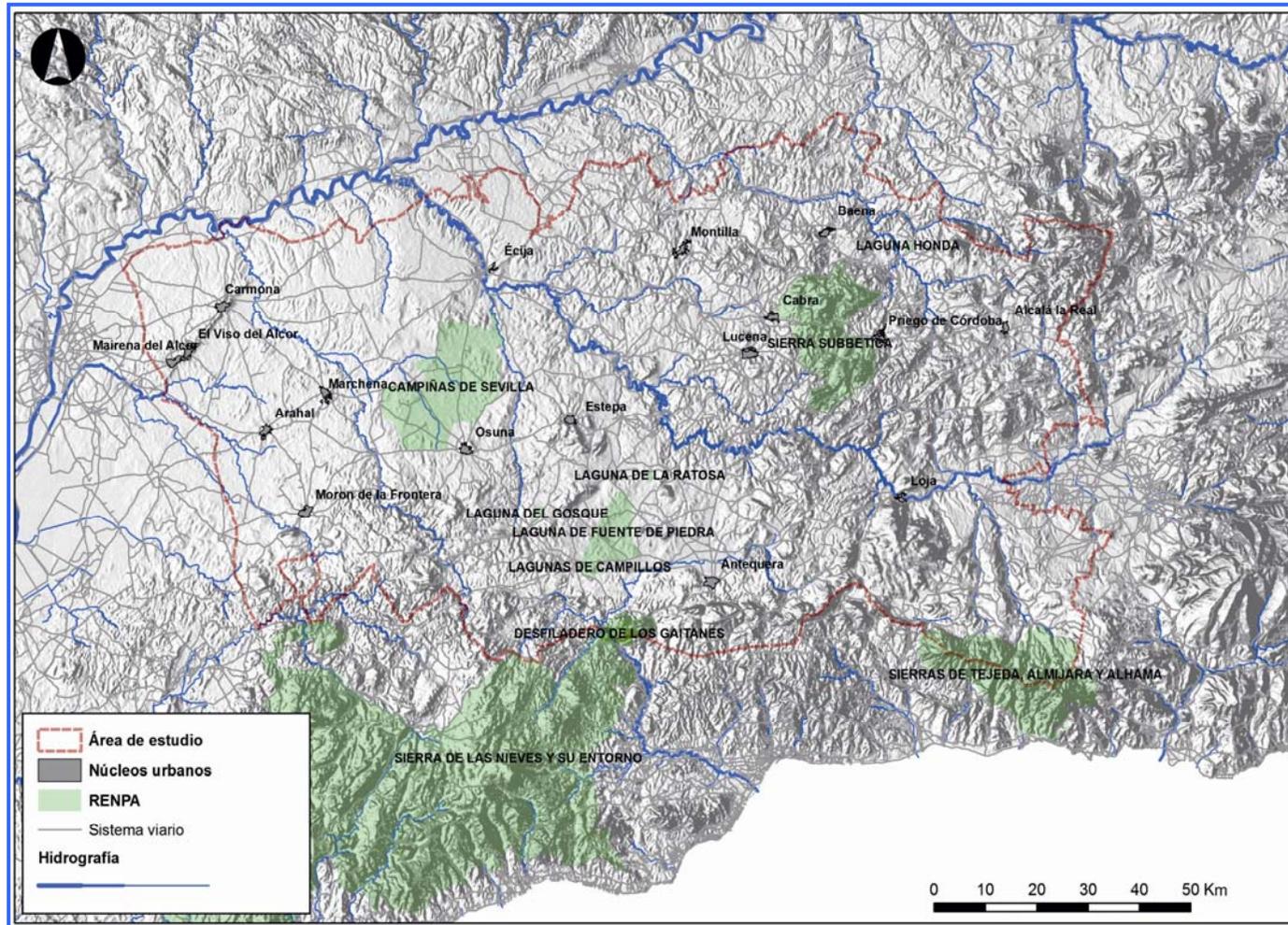
Plano S1.24: Bienes de Interés Cultural inscritos por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).



ESTUDIO DE CARTOGRAFÍAS A ESCALA TERRITORIAL

A continuación se sucede una serie de trece planos, elaborados mediante Sistemas de Información Geográfica, en los que se trata de poner en relevancia los elementos detectados como clave en los diferentes capítulos de esta Parte II, mediante la superposición de algunos de ellos y la extracción de conclusiones ante su análisis, que se incluyen a modo de pie de página.

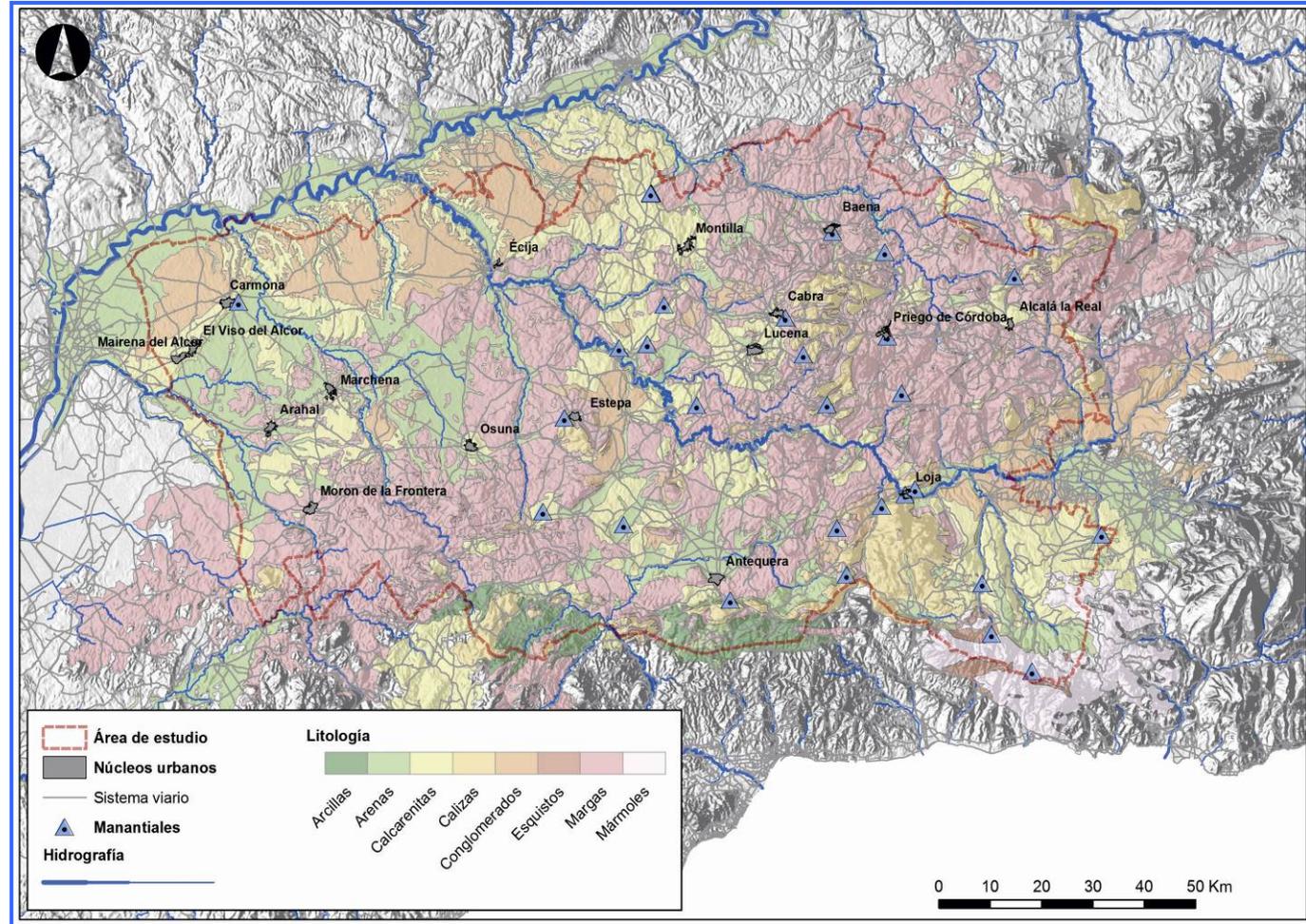
Las ciudades seleccionadas para la extracción de datos han sido las dieciséis ciudades medias que el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía establece como tales dentro de las demarcaciones paisajísticas del centro de Andalucía, es decir: Campiña de Sevilla, Campiña de Córdoba, Los Montes-Subbética y Vegas de Antequera y Archidona.



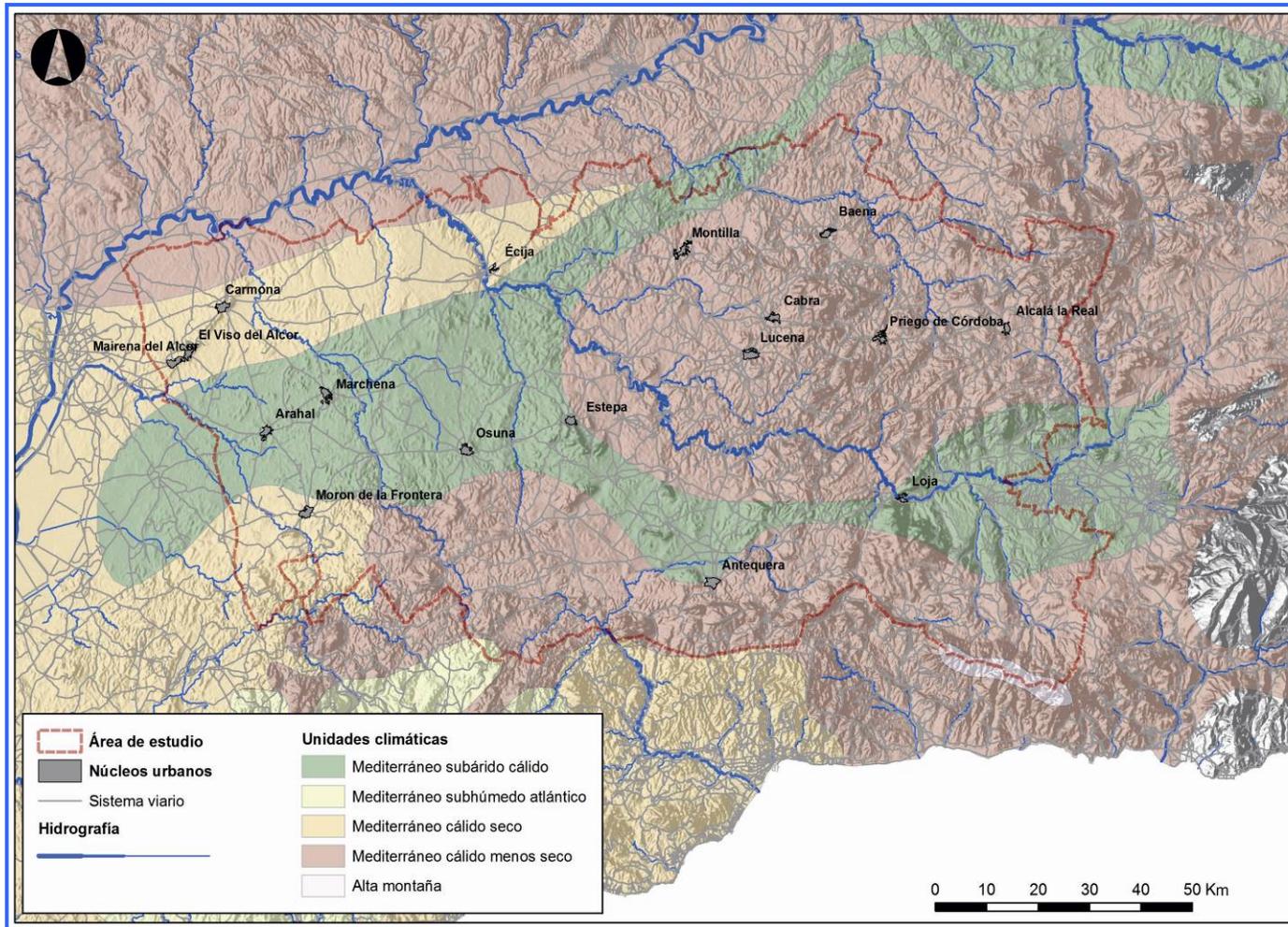
El plano revela una región caracterizada por una estructura hídrica que la limita, al norte, por el Guadalquivir, y la divide verticalmente mediante el Genil. Destacan, además, el río Corbones entre los Alcores y Osuna, así como el Guadajoz en el límite este. Existen tres áreas relevantes en el plano ambiental: Campiñas de Sevilla, Laguna de Fuente de Piedra en Málaga y Sierras Subbéticas entre Córdoba y Jaén. El relieve es tanto más acentuado cuanto más al sureste, en el nacimiento de las cordilleras béticas.

Plano S4.1 Condiciones geográficas. Hidrografía, relieve y áreas ambientalmente relevantes.

La litología está en estrecha conexión con la hidrografía y el relieve. En general, predomina el suelo de margas, salvo en los entornos fluviales donde se sitúan las arenas, así como en las zonas montañosas, donde aparecen calcarenitas y calizas, lo que da lugar a un buen número de canteras en las lomas cercanas a núcleos urbanos. En las zonas de sierra abundan los manantiales de agua, prácticamente inexistentes conforme nos desplazamos hacia el noroeste, el ámbito más rico en el plano fluvial.



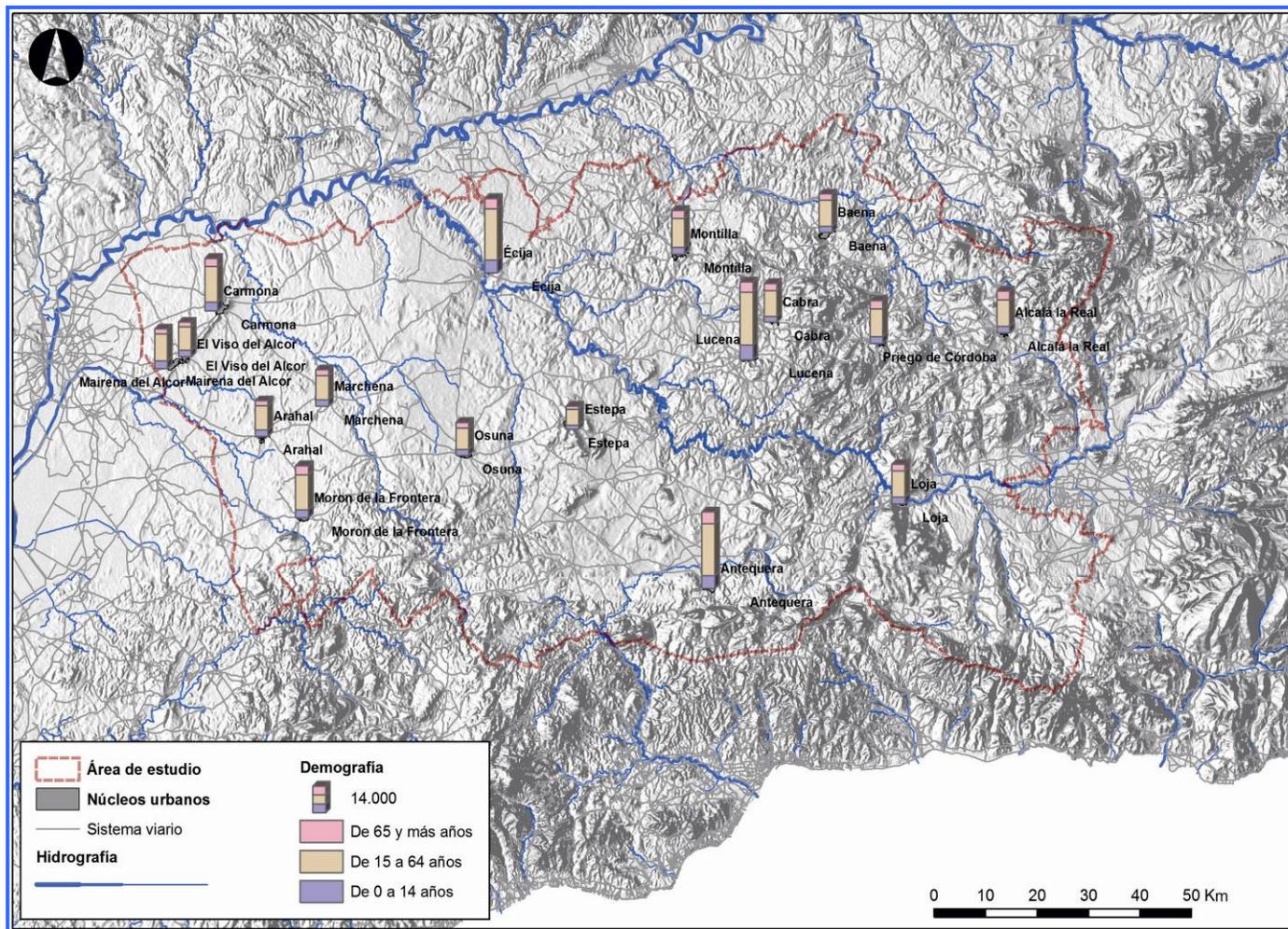
Plano S4.2. Condiciones geográficas. Hidrografía y litología.



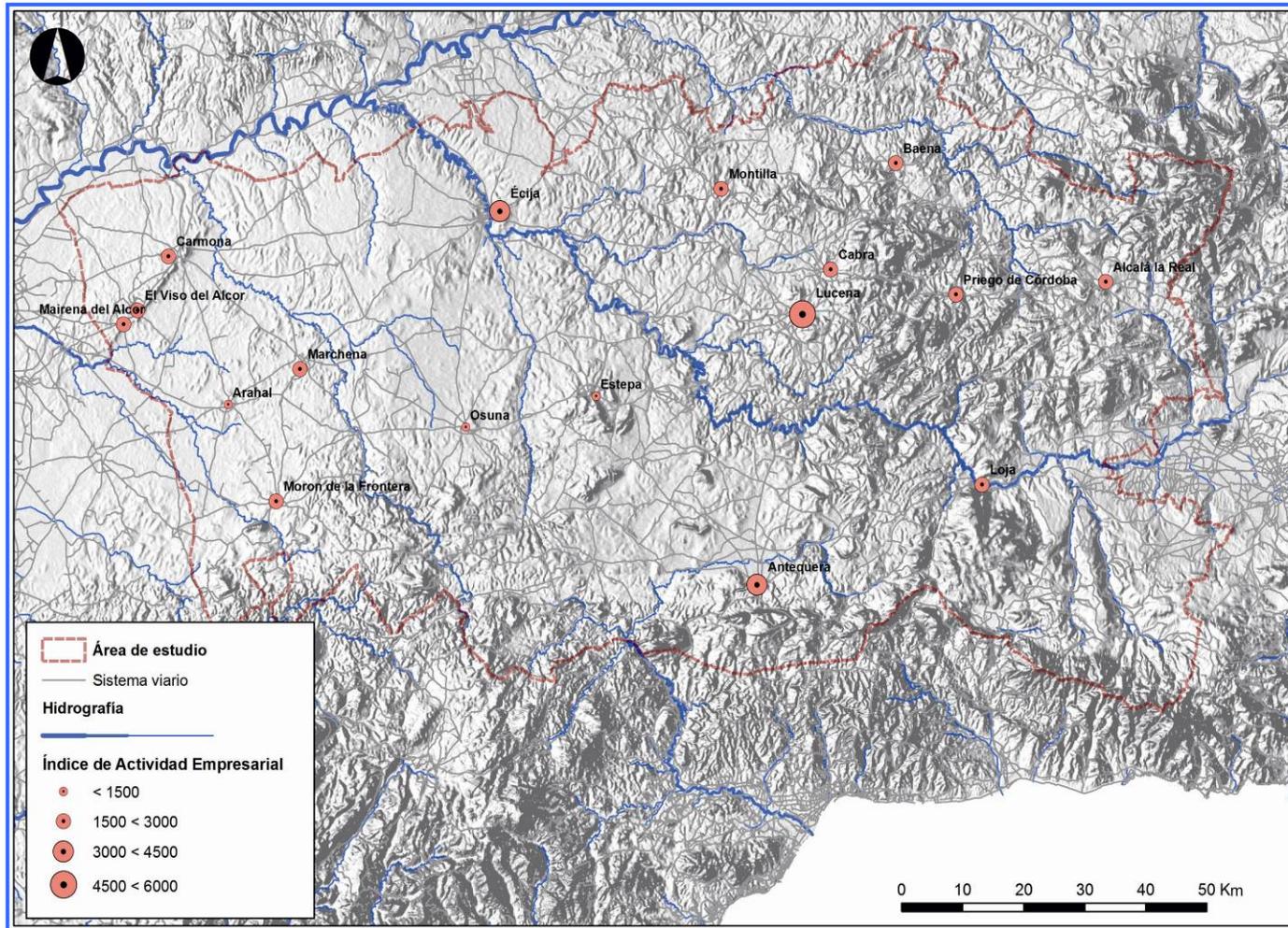
Podemos observar cierta correlación entre las unidades climáticas y el relieve del área. El clima predominante es seco, cálido seco en las campiñas y subárido cálido en las hoyas intrabéticas. En las zonas de sierra, con mayor índice de precipitación, es mediterráneo aunque menos seco.

Plano S4.3 Condiciones geográficas. Unidades climáticas.

En cuanto a la demografía, encontramos tres ciudades que destacan en cuanto a número de habitantes: Antequera, Écija y Lucena. Las áreas con ciudades medias de mayor entidad son la Subbética cordobesa sur y los Alcores. En general, nos encontramos ante una población joven, pues en todos los casos la población menor de 15 años supera a la mayor de 65.



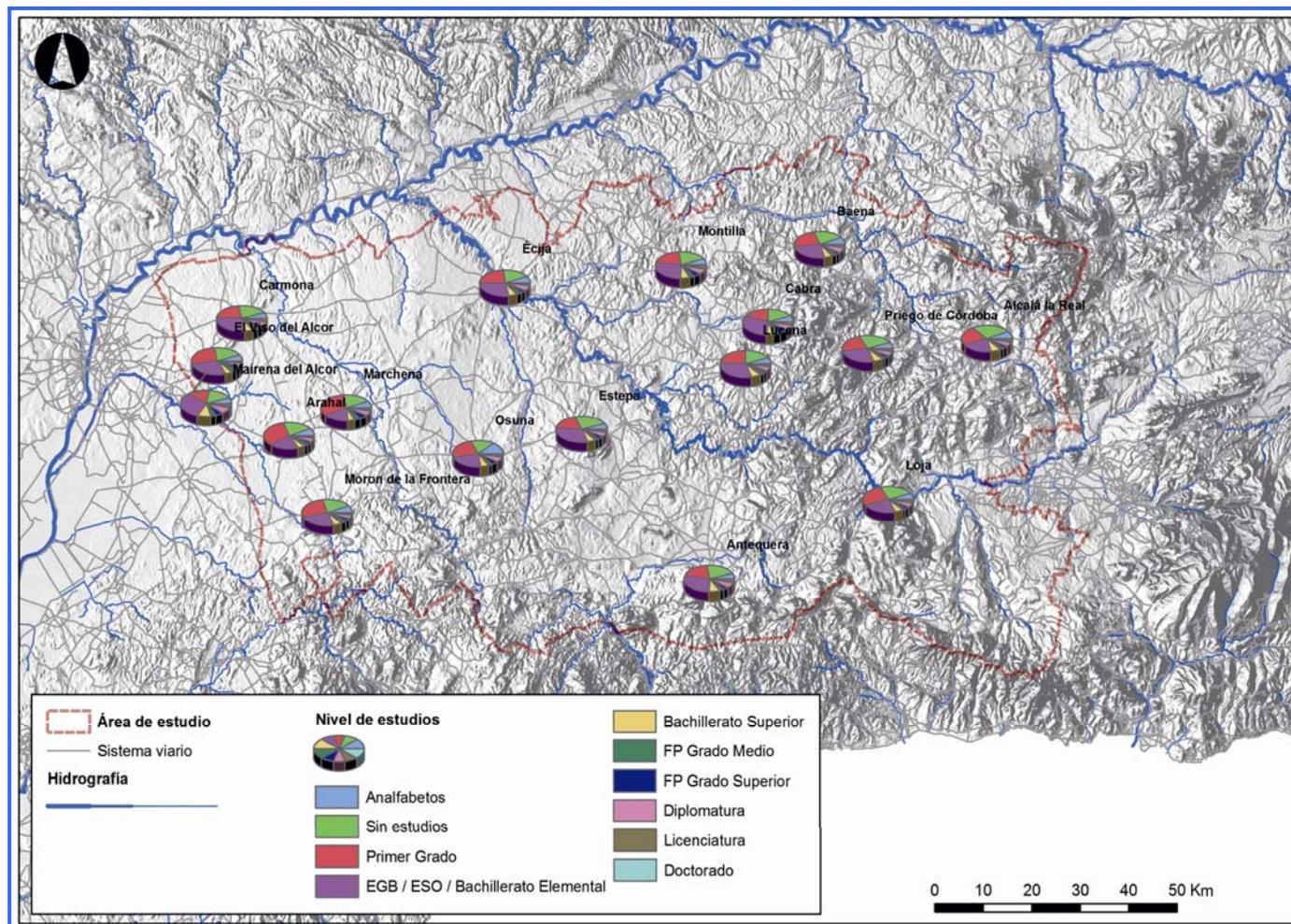
Plano S4.4 Condiciones demográficas. Envejecimiento de la población.



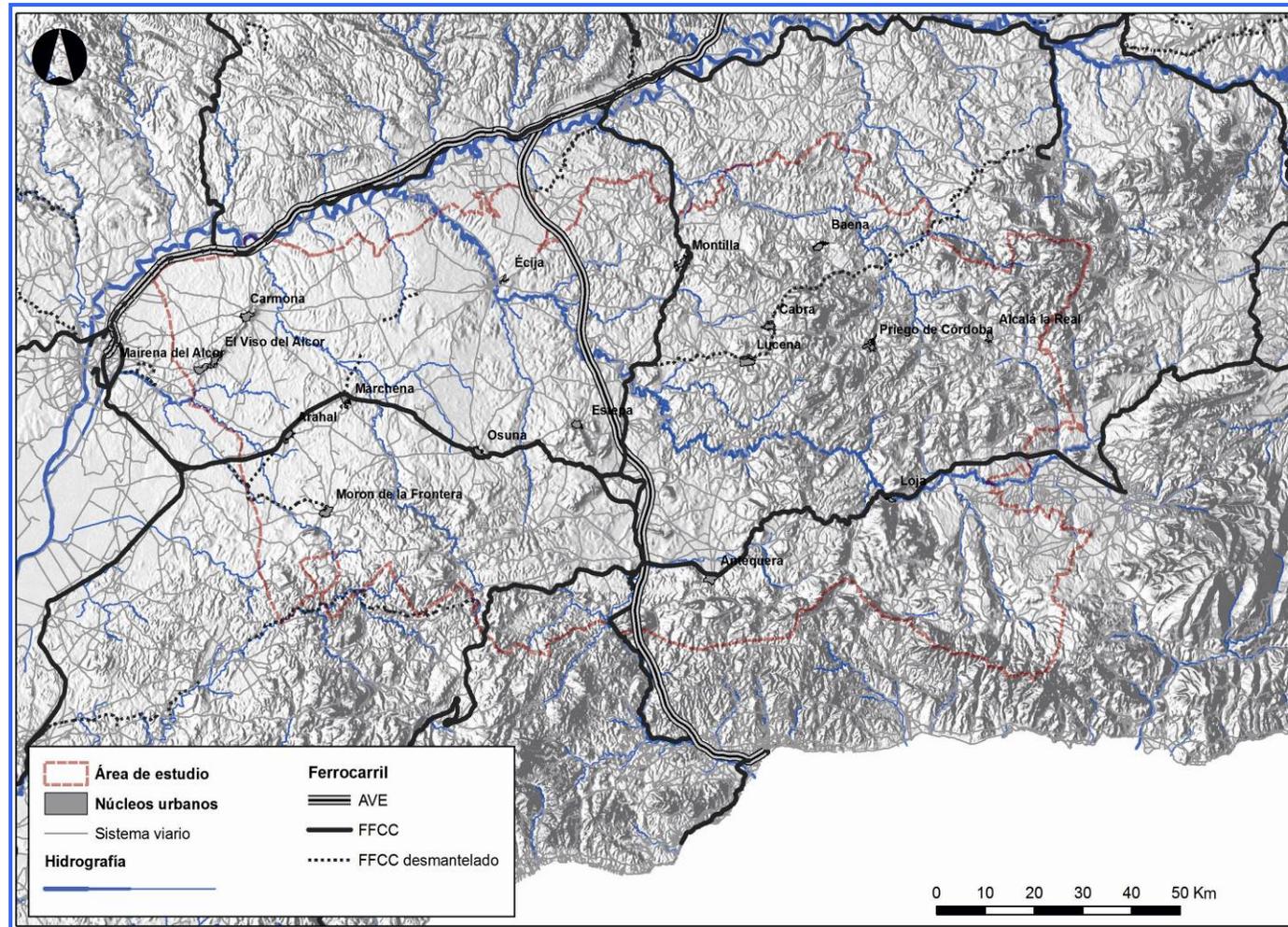
En cuanto a las condiciones económicas, las ciudades con mayor índice de actividad empresarial coinciden, comprensiblemente, con las de mayor población observada en el plano anterior. Entre ellas, Lucena es la ciudad con mayor actividad empresarial.

Plano S4.5 Condiciones socioeconómicas. Índice de actividad empresarial.

Nos encontramos con ciudades con un nivel cultural básico, en las que más del cincuenta por ciento de la población cuenta con una educación primaria o secundaria de primer grado. Los analfabetos son escasos, destacando el caso de Osuna en el que este grupo adquiere proporciones significativas. El número de habitantes con estudios disminuye a medida que aumenta el nivel de los mismos.



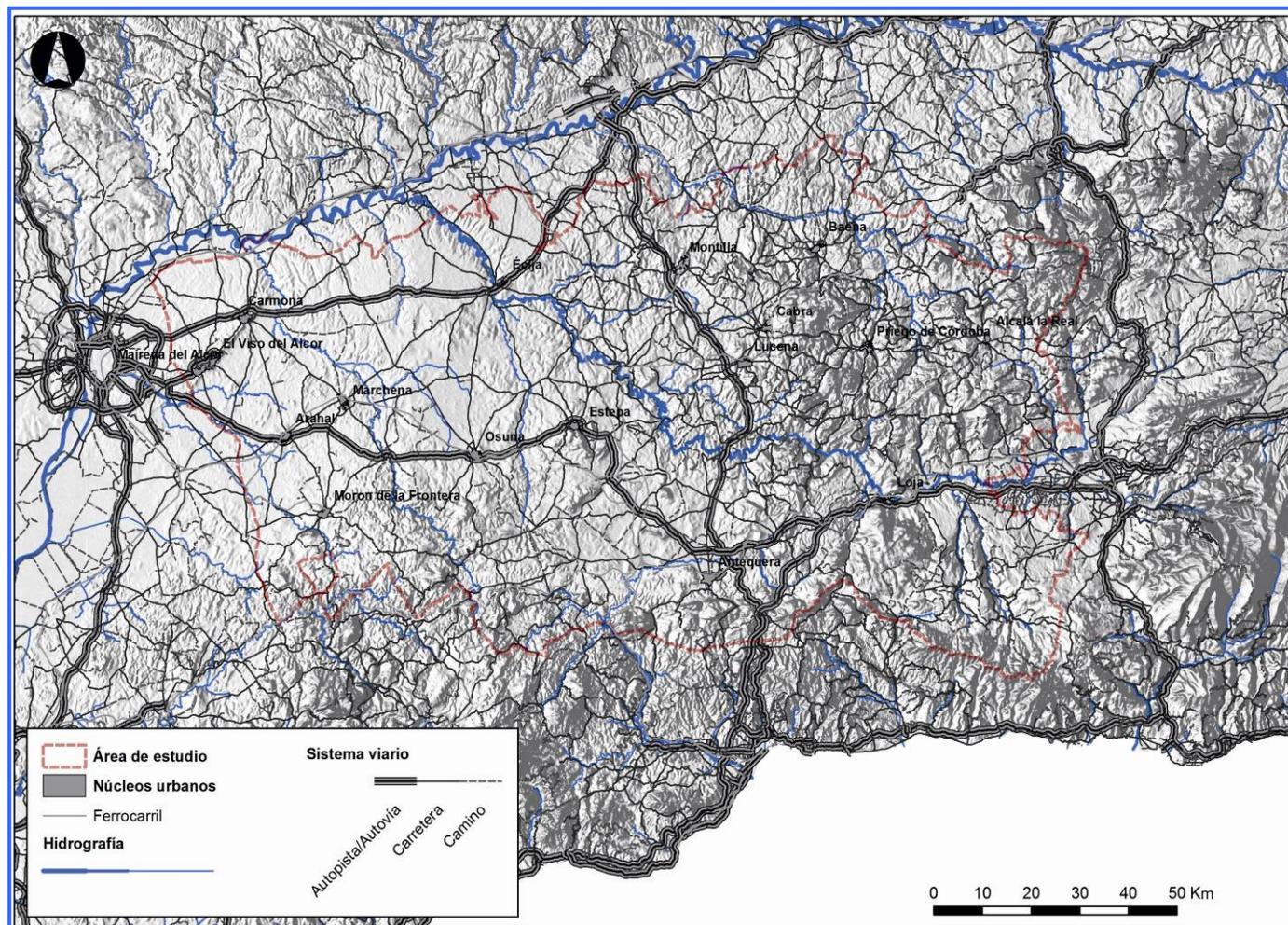
Plano S4.6 Condiciones socioculturales. Nivel de estudios.



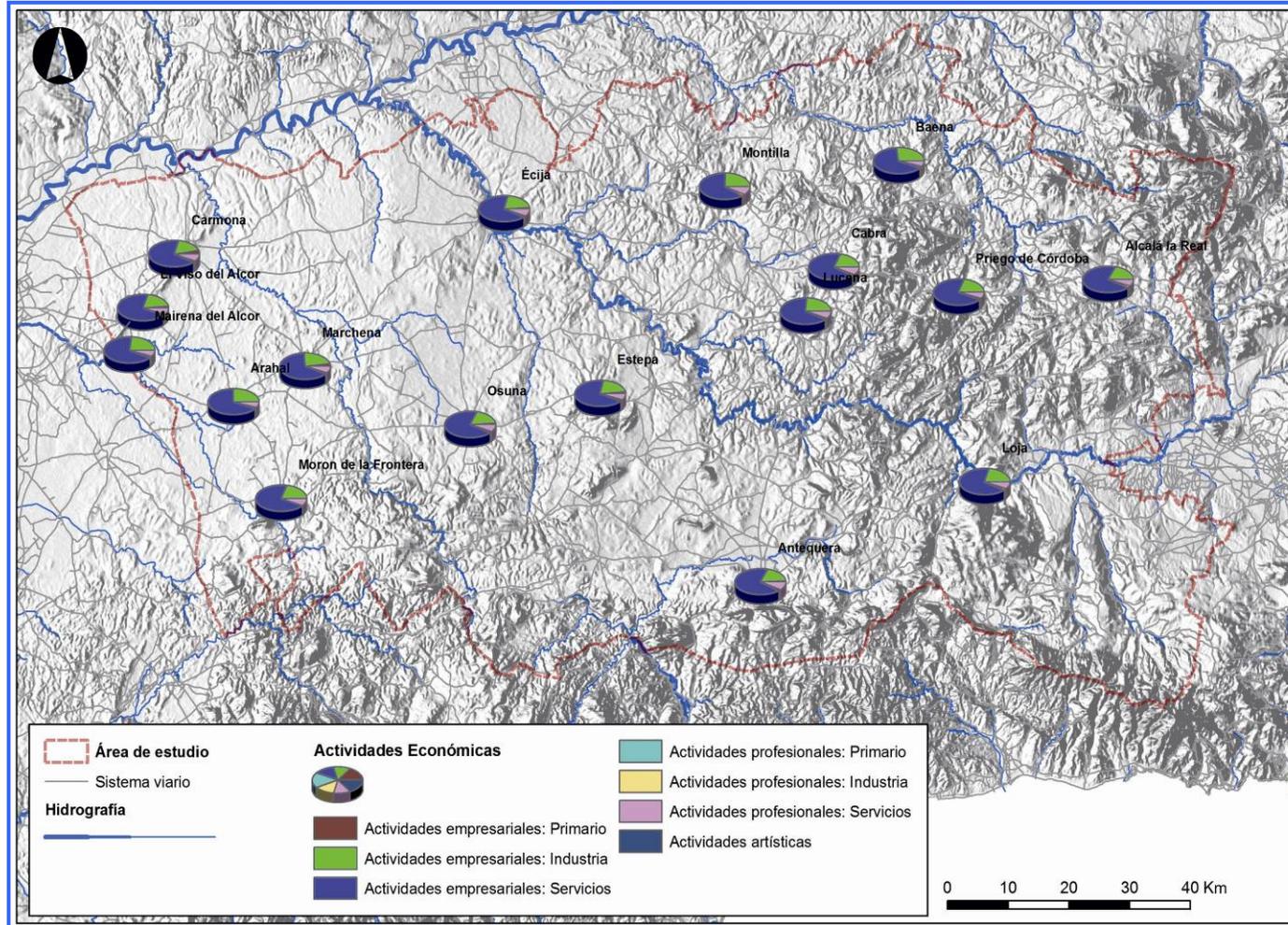
El plano de red ferroviaria denota cierta desconexión entre el desarrollo de la línea de AVE Córdoba-Málaga con las ciudades de mayor crecimiento demográfico o económico, lo cual puede deberse a la reciente puesta en marcha de la línea o bien al uso del tren de alta velocidad como medio de transporte reservado a población de élite. Es significativo el desmantelamiento de la línea ferroviaria de la Subbética, que crea un vacío significativo en la trama hacia el noreste.

Plano S4.7 Infraestructuras. Red ferroviaria.

El plano de red de carreteras, sin embargo, presenta una clara conexión con las ciudades de mayor crecimiento demográfico y económico, con la excepción del área de Subbética cordobesa que, aún careciendo de autovía o línea ferroviaria, presenta un desarrollo demográfico y económico considerable.



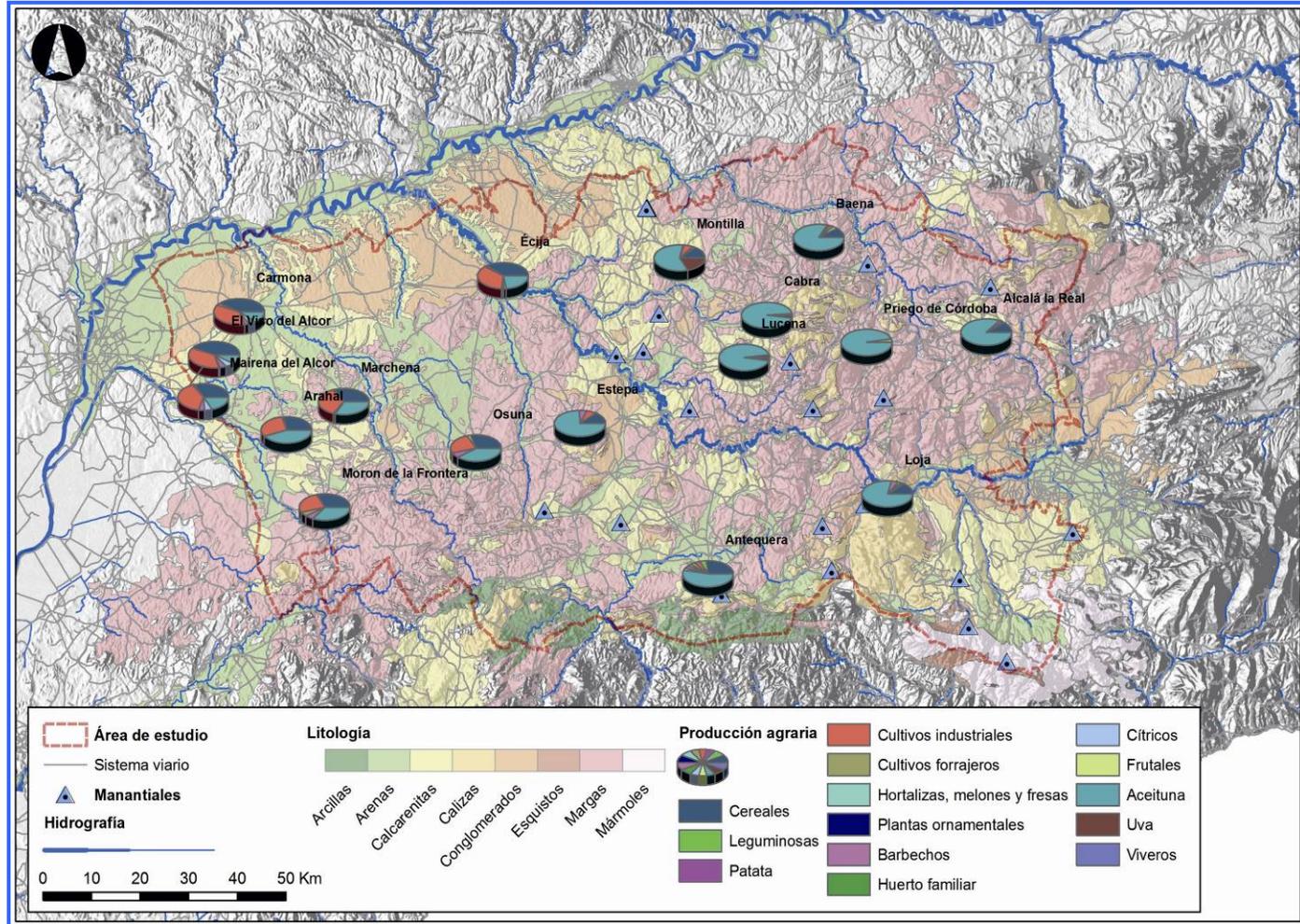
Plano S4.8 Infraestructuras. Red de carreteras y autovías.



El plano de actividades económicas muestra la gran importancia del sector servicios en el plano económico de las ciudades medias, seguido del sector empresarial y, en último término, del sector primario. Se observa también que las ciudades de mayor tamaño (Lucena o Antequera), son las que tienen una mayor proporción de actividades del sector servicios.

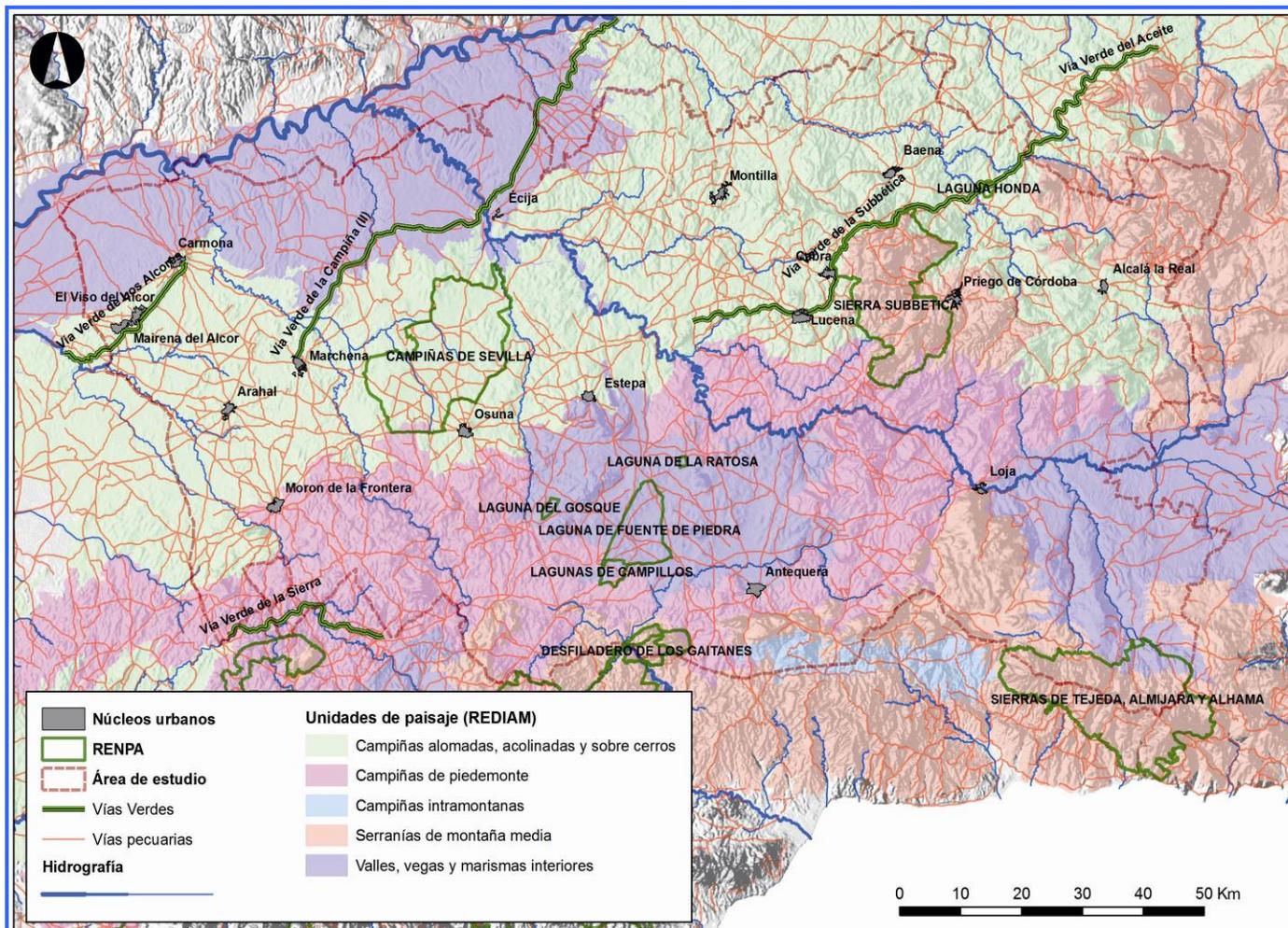
Plano S4.9 Tejido productivo. Actividades económicas por sectores.

El plano de producción agraria, superpuesto a los de hidrología y litología, arroja ciertas conclusiones: en las zonas de sierra el olivar presenta un predominio casi absoluto, especialmente en las sierras Subbéticas. El cultivo de la vid sólo se muestra con cierta entidad en Montilla, debido a la relevancia de su Denominación de Origen vitivinícola. En el área oeste, por contraste, campiñas con una mayor riqueza hídrica, abundan los cultivos de regadío industrial, así como los de cereal, adoptando el olivo un papel secundario o terciario.

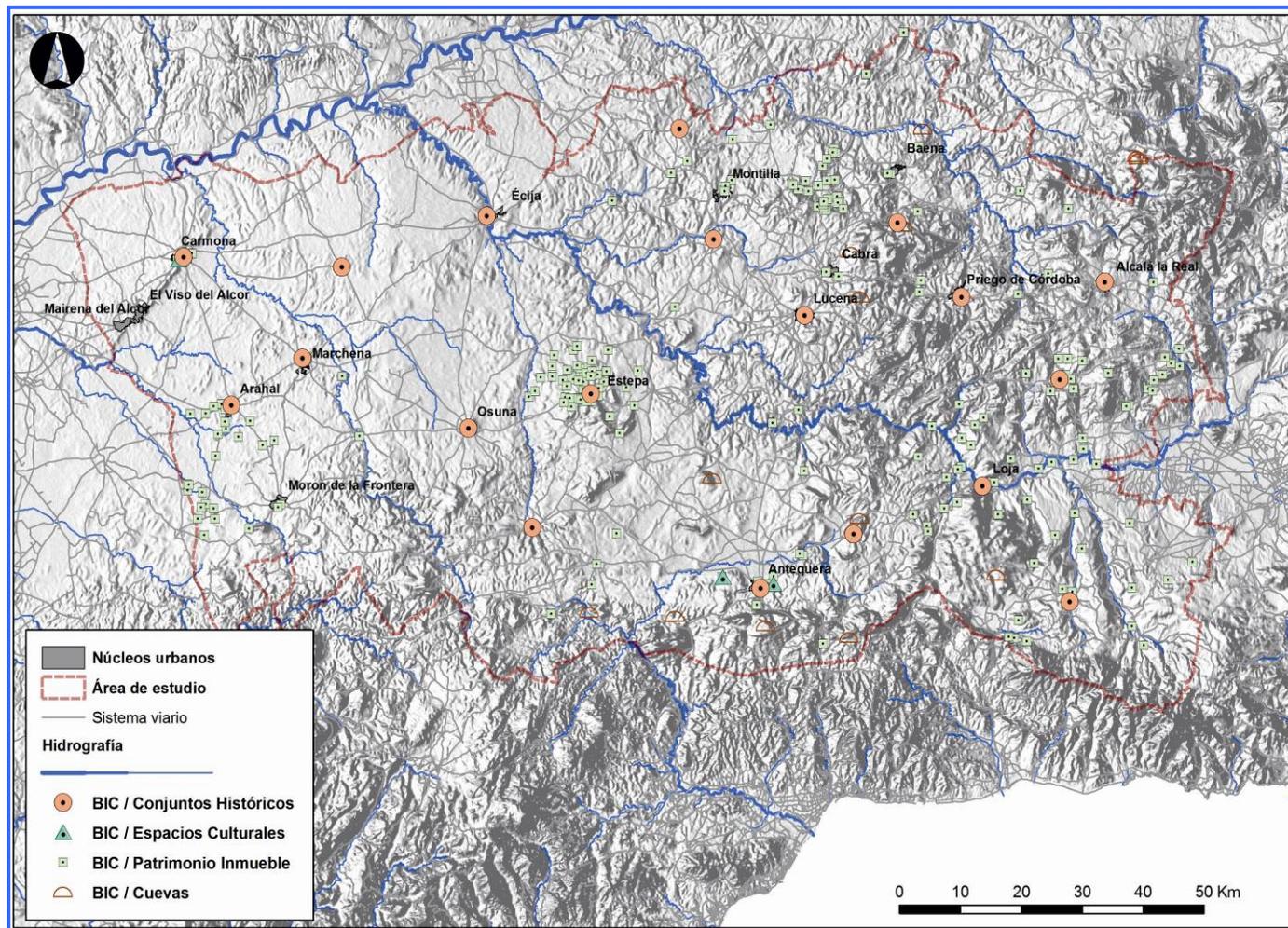


Plano S4.10 Tejido productivo. Producción agraria y litología.

En cuanto a las unidades de paisaje, se observa una correspondencia considerable con el relieve, limitando el paisaje de sierra a la Subbética y la sierra de Loja, y el paisaje de valle o vega a la Vega de Antequera y las ciudades más próximas al Valle del Guadalquivir (Écija y Carmona). Llama la atención el hecho de que Lucena, ciudad perteneciente a la demarcación paisajística de las Subbéticas según IAPH, pertenece a paisaje de campiña según REDIAM. Se observa que las dos líneas de ferrocarril desmanteladas se han convertido en Vías Verdes.

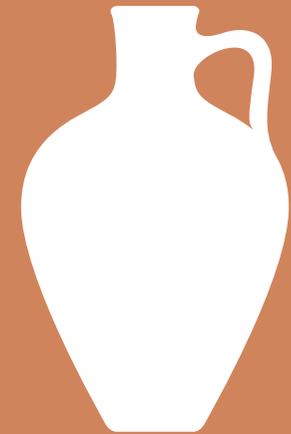
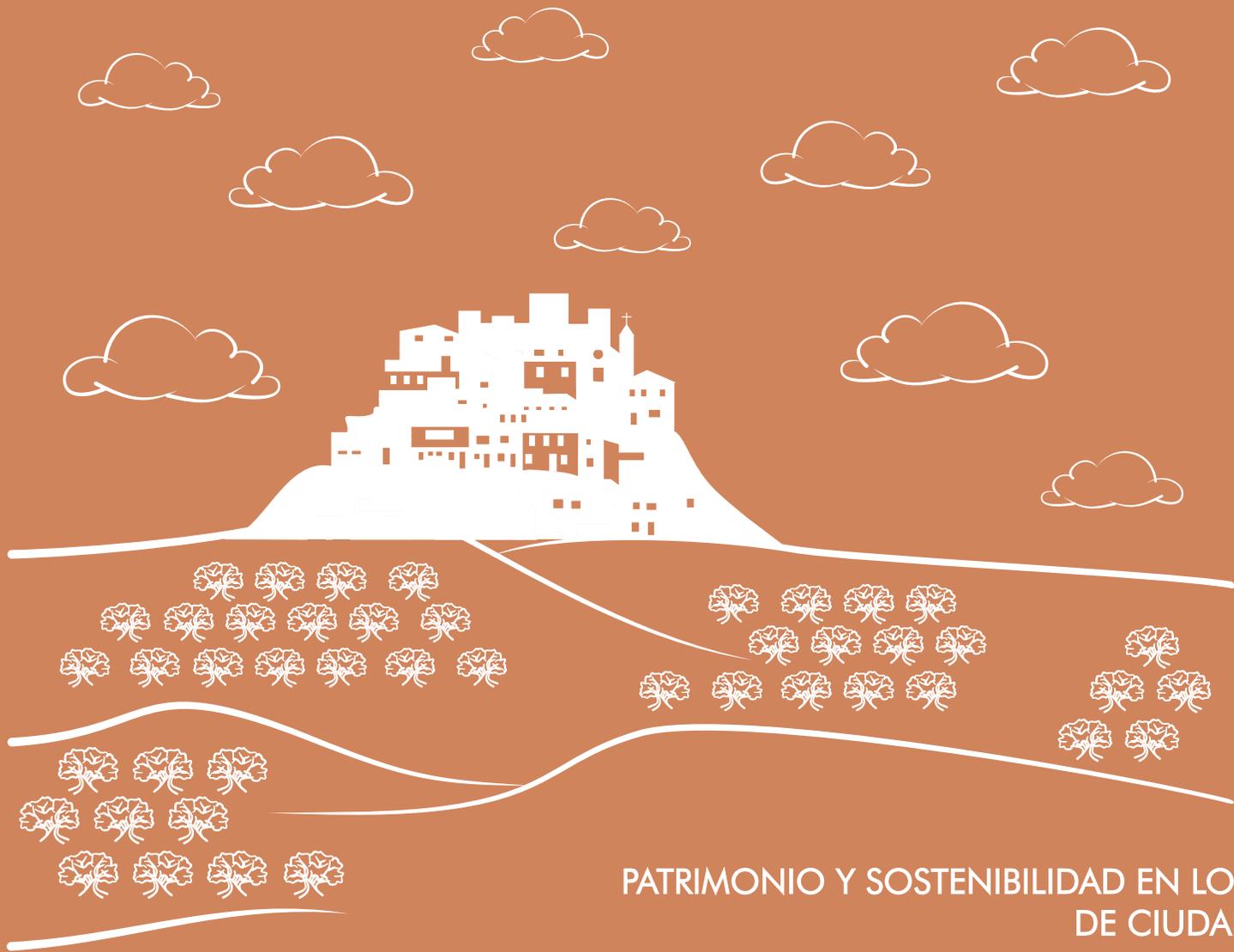


Plano S4.12 Paisaje. Unidades de paisaje y áreas protegidas.



El plano de elementos patrimoniales da una muestra gráfica de la riqueza patrimonial del ámbito. Con Centros Históricos declarados en prácticamente la totalidad de las ciudades, cuenta además con multitud de elementos patrimoniales BIC dispersos en el territorio, especialmente abundantes en torno a Estepa y al norte de las sierras Subbéticas. Cuenta, además, varios Espacios Culturales, entre los que destaca el Conjunto Dolménico de Antequera y el Conjunto Cultural de Carmona.

Plano S4.13 Patrimonio. Conjuntos históricos y BIC dispersos en el territorio.



PARTE III.
PATRIMONIO Y SOSTENIBILIDAD EN LOS CENTROS HISTÓRICOS
DE CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS

PARTE III. PATRIMONIO URBANO Y SOSTENIBILIDAD EN LAS CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS



PARTE III. PATRIMONIO URBANO Y SOSTENIBILIDAD EN LAS CIUDADES ANDALUZAS

Una vez centrado el ámbito de estudio de este trabajo, y analizadas las diversas perspectivas que, superpuestas, definen su territorio y su paisaje, será necesario profundizar en el análisis de la sostenibilidad y su relación con el patrimonio urbano. El concepto de lo sostenible, generalmente asociado a realidades como el medio ambiente o la economía, supone, al ser aplicado en el medio urbano, la determinación de una elección metodológica y un posicionamiento ante ciertos aspectos relacionados con la urbe, su conservación, gestión y planificación.

La ciudad es un organismo vivo y, como tal, entrópico: el desarrollo del sistema (la ciudad) genera un deterioro de su entorno (los recursos, el territorio). Según Salvador Rueda, director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, el aumento o la disminución de la explotación de estos recursos depende de cómo organicemos nuestros sistemas urbanos¹²⁵. Por ejemplo, si reducimos en un cierto porcentaje el número de vehículos que circulan por nuestras ciudades, conseguiremos una reducción proporcional del consumo de energía que utilizan para su movilidad. Esto lleva a una incongruencia que el autor describe así en la publicación efectuada por el Programa Ciudades en el año 2009:

Hablar hoy de desarrollo sostenible es una contradicción, puesto que el desarrollo supone un aumento creciente de la presión sobre los sistemas de soporte y la sostenibilidad lo contrario. Desarrollo y sostenible, con la actual estrategia para competir basada en el consumo de recursos,

*Cielo azul entre campos soleados,
desde Jaén a Córdoba la Llana.
Una lírica gracia sevillana
y un bálsamo de olivos plateados.*

Juan Morales Rojas

¹²⁵ RUEDA, Salvador (2009) Metabolismo urbano: La ecuación de la sostenibilidad. *Cambio Global España 2020/50. Programa ciudades*. Madrid: Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental, Madrid, pp. 174-177.



son palabras contradictorias, es decir, constituyen un oxímoron. La única posibilidad de acercarlas vendría, necesariamente, de la mano de un cambio de estrategia competitiva, una estrategia basada en el aumento de la información que sustituya a la actual, fundamentada en el consumo de recursos. [...] El modelo de ciudad sostenible sería aquel que, invirtiendo la tendencia actual, reduce paulatinamente la energía (el consumo de recursos) a la vez que aumenta el valor de la organización urbana.

Es decir, se trata de compensar dos miembros de una ecuación: de un lado, reducir el consumo del sistema y, del otro, aumentar su eficiencia. En el caso de la ciudad histórica, a la eficiencia se le añade una necesidad adicional: la pervivencia en el tiempo. De este modo, la conservación del patrimonio urbano debe concebirse como una conservación integrada y además coordinada con las necesidades de las condiciones venideras, y habrá que considerar múltiples aspectos sin que en un principio prevalezca uno sobre los demás. Es por ello que el tratamiento de la problemática debe hacerse desde un enfoque multidisciplinario, o mejor aún, interdisciplinario, y con un espíritu de colaboración y de coordinación.

Pero una de las grandes cuestiones es, precisamente, determinar cuáles son los factores que intervienen en la sostenibilidad, es decir, en el equilibrio perdurable en el tiempo, de los centros históricos de las ciudades andaluzas. Como primera referencia puede considerarse la síntesis que resulta de los estudios efectuados a tal efecto por el Comité del Patrimonio Mundial desde el año 1999¹²⁶. En una primera publicación, realizada en colaboración con el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, se detectan una serie de factores ordenados en categorías:

¹²⁶ TARTARINI, Jorge (1999) El seguimiento del estado de conservación de las ciudades históricas. Algunas consideraciones. *Indicadores para la evaluación del estado de conservación de Ciudades Históricas*. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, pp. 85-87.

- Factores sociales: deterioro social del patrimonio, habitabilidad, desequilibrios población-vivienda, cambios antropológicos, opinión pública, participación pública, interacción residentes-turistas, cambios demográficos.
- Factores económicos: cambios en la economía tradicional y el patrimonio intangible, actividades predominantes, subempleo, desempleo, especulación del suelo urbano, presiones sobre el patrimonio, participación del sector privado.
- Factores urbanos: deterioro urbano y ambiental, espacios verdes, alteraciones de la escena urbana, alteraciones del parcelario, infraestructuras y transportes, modificaciones en los usos históricos, estado de los equipamientos públicos, estado de los recorridos turísticos e impacto de los mismos.
- Factores arquitectónicos: grado de integridad del patrimonio, lectura de las tipologías y sus transformaciones, reconocimiento de los caracteres constructivos históricos, obsolescencia física y funcional, impacto de las intervenciones contemporáneas, inidencia u omisión de las normas de protección.
- Factores jurídico-normativos: cambios en el régimen de propiedad, cambios en la estructura de la propiedad inmobiliaria, normativas de protección del patrimonio, apoyo institucional, participación de organizaciones no gubernamentales, organización vecinal.
- Factores naturales y condiciones ecológicas: factores de riesgo del patrimonio ante amenazas naturales y ambientales, deterioro del patrimonio por contaminación y desastres naturales recurrentes.

No obstante, debe tenerse en cuenta que estos factores se consideran de una forma global para el



estudio del patrimonio –y, en cualquier caso, fueron elaborados para ser aplicados en lugares Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO–, además de que las cuestiones que relatan han sido, posiblemente, superadas habida cuenta de la evolución del concepto de sostenibilidad en los últimos años.

Por tanto, para acometer el estudio de la sostenibilidad de los centros históricos de las Ciudades Medias andaluzas, y con el objetivo final de establecer unas pautas para su evaluación y seguimiento, será necesario establecer un orden propio en base a una serie de categorías que se han identificado como “Claves” y que se analizan en el primer capítulo de esta Parte III. El siguiente capítulo está cargado en la sostenibilidad urbana en la medida en la que entiende los procesos vividos recientemente en la ciudad al completo y su paisaje como un reflejo de la transformación en las identidades patrimoniales locales. Para ello se establecen una serie de reflexiones sobre las cuestiones fundamentales que se han detectado como particularidades de la sostenibilidad patrimonial del objeto de estudio. Como tercer capítulo y conclusión de esta parte, se elabora una selección de casos para establecer un análisis detallado en el final del presente estudio. Así, además de la justificación de dicha elección, se desarrolla una síntesis sobre la caracterización a efectos de patrimonio, identidad y cualidades urbanas y paisajísticas de cada una de las ciudades estudiadas.

12. CLAVES PARA EL ESTUDIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN EL PATRIMONIO HISTÓRICO URBANO

Aunque este trabajo trata de desarrollar un cuerpo teórico, metodológico y práctico para el estudio de la sostenibilidad en el patrimonio y, más en concreto, en el patrimonio urbano de las ciudades medias del centro de Andalucía, los fragmentos que inciden en mayor medida en cuestiones de evaluación y extracción de conclusiones están focalizados, fundamentalmente, en el estudio de los centros históricos.

El propio concepto de centro histórico como objeto de estudio tiende a ponerse en cuestión en la actualidad y, pareciera –dado el grado de integración que tiene, no ya en el panorama intelectual, sino en el vocabulario común- que estuviese obsoleto o, al menos, ligeramente superado. No obstante, el nacimiento del núcleo histórico de las ciudades como objeto de estudio por parte del patrimonio no es efectivamente anterior al propio concepto de la sostenibilidad. Puede afirmarse que, en un contexto oficial, la primera vez que se habla de conceptos como el cuidado del paisaje histórico de las ciudades es en la Carta de Venecia de 1964, mientras que en la Carta de Quito, de 1967, se expone que *La necesidad de conciliar las exigencias del progreso urbano con la salvaguarda de los valores ambientales, es ya hoy día una norma inviolable en la formulación de los planes reguladores a nivel local como nacional. En este sentido todo plan de ordenación deberá realizarse en forma que permita integrar al conjunto urbanístico de los centros o complejos históricos de interés ambiental*¹²⁷. Poco después, en 1978, la UNESCO declararía al centro histórico de Quito como primer Conjunto Histórico de la lista de Patrimonio Mundial.

¹²⁷ UNESCO (1967) *Carta de Quito. Conclusiones del coloquio sobre la preservación de los centros históricos ante el crecimiento de las ciudades contemporáneas*. [En línea] <http://ipce.mcu.es/pdfs/1967_Carta_de_QUITO.pdf> [Última consulta el 28 de agosto de 2014].



Dice José Rodríguez Rueda, arquitecto y político cordobés, en su intervención en el Foro El Corazón que Late, celebrado en Córdoba en octubre de 2004, que *los Centros Históricos, desde la perspectiva social, vienen a reproducir “a escala” la Ciudad en la que se integran*¹²⁸. Por tanto, a la hora de estudiar los centros históricos, habrá que considerar su escala, diferenciando entre los centros históricos de municipios pequeños, de Ciudades Medias, de centros regionales y de grandes urbes, a los efectos de su análisis y comprensión. En el caso de las Ciudades Medias ese reflejo o reproducción de la totalidad de la ciudad se hace aún más patente, dado que la superficie del centro histórico, en la mayoría de los casos andaluces, constituye más del 50% de la superficie urbana total. Este hecho, si bien es menos común en el litoral, es especialmente significativo en las Ciudades Medias de interior que proceden de las tradicionales agrocidades, con parcelas de gran tamaño y crecimientos periféricos que han ido ocupando paulatinamente territorio agrícola para su incorporación a la ciudad.

Esto provoca una coincidencia del centro histórico con el núcleo urbano principal de la ciudad a nivel social, comercial y económico, cualidad que puede ser entendida como una gran ventaja dado que se aleja de procesos de gentrificación y abandono del núcleo histórico, frecuentes en las grandes ciudades, pero también origina una serie de problemas, fundamentalmente los relacionados con los accesos, la movilidad y el aparcamiento. Consecuentemente, en el centro histórico se agudizan los problemas propios de cualquier aglomeración urbana: problema de la concentración de actividades comerciales, envejecimiento de la población –puesto que la mayor parte de los procesos migratorios desde Áreas Rurales han ocupado las nuevas zonas residenciales-, entre otras. Juan Manuel Becerra¹²⁹, arquitecto y jefe del Servicio de Protección del Patrimonio

¹²⁸ CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2007), *El corazón que late / Jornadas de Centros Históricos*. Sevilla: Dirección General de Arquitectura y Vivienda.

¹²⁹ BECERRA GARCÍA, Juan Manuel (1999) Sobre la conservación de los centros históricos en Andalucía. En

Histórico de la Dirección General de Bienes Culturales, identifica dos tipos de problemas en el patrimonio urbano de las Ciudades Medias:

- Problemas estructurales, sólo diagnosticables en el ámbito de la totalidad de la ciudad: pérdida de centralidad del centro histórico, falta de legibilidad del centro histórico con su entorno, problemas estructurales de accesibilidad y vialidad.
- Problemas interiores al centro histórico: degradación de la edificación, alteraciones inadecuadas de la edificación, la parcelación o el paisaje urbano, áreas que precisan reforma, insuficiencia de comunicaciones, equipamientos y espacios libres, deterioro o infrautilización del espacio público.

Otro problema derivado de esa condición intermedia es la falta de información. Como ya se analizaba en la Parte I de este trabajo, la mayoría de estudios sobre centros históricos están realizados sobre capitales de provincia (Centros Regionales) o ciudades Patrimonio Mundial, así como sobre entornos rurales donde el paisaje toma el protagonismo del discurso patrimonial y eclipsa otros posibles temas de estudio. En el caso andaluz, los centros históricos sobre los que más se ha trabajado son: Sevilla, Córdoba, Granada, Jaén, y las Ciudades Medias Patrimonio de la Humanidad, Úbeda y Baeza. Este hecho puede ser comprobado, por ejemplo, en la observación de los libros de actas de los principales congresos y seminarios que se dan cita en nuestra Comunidad: por poner un ejemplo pertinente en este punto del discurso, en el mencionado *Foro Internacional sobre Centros Históricos. El Corazón que Late*, el único centro histórico objeto de mención aparte de los citados fue el de Montoro, en la provincia de Córdoba.

Algo similar se percibe si atendemos al estudio de la Sostenibilidad. Como muestra, en el informe

Indicadores para la evaluación del estado de conservación de Ciudades Históricas. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, pp. 67-72.



sobre sostenibilidad local en España elaborada por el OSE en 2008, aparece una ficha a cuatro páginas para cada una de las capitales de provincias españolas con gran cantidad de datos y gráficas sobre todos los aspectos de las mismas en lo relativo a su sostenibilidad, así como numerosos estudios de caso sobre sostenibilidad en el medio rural, pero ninguna materia que haga alusión a las ciudades medias.

En cuanto a considerar la posibilidad de establecer mecanismos de colaboración entre centros históricos y, más concretamente, centros históricos andaluces, destaca la elaboración del documento *Redes de Centros Históricos en Andalucía*¹³⁰, en el que se establece, en base a criterios que incluyen cuestiones históricas, geográficas, demográficas, culturales y funcionales, una serie de redes de los centros históricos andaluces que se estructuran en dos planos –espacialmente continuas y espacialmente discontinuas- y que, al contrario que ocurre en el POTA, traspasan los límites provinciales en algunos casos, si bien es posible que tiendan a una excesiva subdivisión y excluyen la valiosa posibilidad de que un mismo centro histórico pertenezca a dos redes –una continua, por criterios de proximidad, y otra discontinua, por criterios patrimoniales-, lo que sería especialmente útil en el caso de los centros históricos que constituyen este estudio.

Sirva este documento para proponer una nueva red de centros históricos basada en una combinación de los criterios aportados por el trabajo anterior y, sin menoscabo de las redes propuestas por el mismo, se superponga a las mismas. Se procede a continuación, por tanto, al desarrollo de las claves particulares de la sostenibilidad de este hecho urbano, entre las que se han distinguido cuatro pilares fundamentales: el contexto socioeconómico, las condiciones urbanas, el estado de su patrimonio y la iniciativa en materia de sostenibilidad.

¹³⁰ FERIA TORIBIO, J.M.; MIURA ANDRADES, J.M.; RUIZ RECCO, F.J. (2002). *Redes de Centros Históricos en Andalucía*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes y Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

12.1 El contexto socioeconómico. La ciudad como marco de intercambios

Martin Heidegger, filósofo alemán, defiende que la construcción del espacio se lleva a cabo mediante el mero habitar del hombre. Es decir, un espacio solamente está construido si el hombre lo vive, lo atraviesa, lo transita, lo hace suyo, y al habitarlo imprime parte de sí mismo en él.¹³¹

Esta relación entre el espacio y su habitante se hace aún más evidente y estrecha en el caso de los centros históricos. Por un lado, el centro histórico se caracteriza generalmente por ser ciudad no planificada de cero, sino trama urbana que se genera como resultado de los avatares de la historia de una sociedad, luego el habitante es quien la construye en su sentido más literal. Por otro lado, y especialmente en el caso de las pequeñas y medianas ciudades, el centro histórico funciona como aglutinante de la vida social y económica, al conservar su condición de centralidad, que a menudo se pierde en las grandes ciudades.

Gustavo García Herrero, coordinador del grupo de trabajo *La Ciudad Sostenible*, perteneciente al Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental, detecta una serie de puntos claves a tener en cuenta en la relación entre la sostenibilidad de una ciudad y sus habitantes. Podemos resumir las claves de la sostenibilidad social de la ciudad en los siguientes puntos¹³²:



Figura 12.1: El habitante hace a la ciudad partícipe de sus movimientos e intercambios. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”.

¹³¹HEIDDEGER, Martin (1971). Building, dwelling, thinking. En *Poetry, Language, Thought*, New York: Harper and Row.

¹³²GARCÍA HERRERO, Gustavo (2009). Cambio Global y Ciudad: Relaciones sociales y Convivencia. En *Cambio Global España 2020/50. Programa ciudades*. Madrid: Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental, pp. 195-199.



- a) *Diversidad, multifuncionalidad y complejidad. La sostenibilidad social de una ciudad o de un espacio urbano es mayor si da cabida a una variedad de grupos sociales, usos y tejidos urbanos, porque favorece la convivencia, la creatividad, las oportunidades de desarrollo y la autorregulación.*
- b) *Equipamientos para que todos sus habitantes puedan encontrar en el entorno de proximidad respuesta a sus necesidades de autonomía y convivencia personal y social, particularmente en determinadas circunstancias (discapacidades) o momentos de sus vidas (niños y niñas, personas mayores...). No sólo equipamientos sociales, sino también equipamiento comercial de proximidad, imprescindible para cubrir con autonomía las necesidades de su vida cotidiana.*
- c) *Espacios públicos de proximidad diseñados para favorecer las relaciones y la convivencia vecinal, con valor y calidad estética, y liberados de la privatización del vehículo particular. Sin olvidar el trascendental papel que el comercio de proximidad cumple también como espacio de relación vecinal.*
- d) *Accesibilidad y movilidad para todos. Todos los ciudadanos han de poder desplazarse en medios de transporte públicos competitivos con el automóvil, entre los distintos barrios y las zonas de centralidad, teniendo en cuenta las necesidades específicas de cada colectivo. Las viviendas, los espacios públicos, los equipamientos, las calles y plazas, han de ser accesibles para todos.*
- e) *Integración territorial, con comunicaciones fluidas que favorezcan la apertura y la integración de cada espacio urbano con el resto de la ciudad, evitando situaciones no deseadas de aislamiento físico y simbólico del territorio.*

- f) *Identidad colectiva. El sentido de pertenencia es esencial para la integración y el impulso de vida colectiva en un territorio, y para el desarrollo de los proyectos de vida personal y familiar en el mismo. Para ello se necesitan elementos de identidad, bien sean elementos de la historia y la cultura, o rasgos físicos del territorio con los cuales sus habitantes puedan sentirse identificados de forma positiva.*
- g) *Estética. Porque los entornos agradables favorecen la convivencia y contribuyen a generar sentimientos de aprecio e identificación que favorecen la cohesión de la vida vecinal.*
- h) *Participación. La normativa y práctica urbanística ha de contemplar cauces y políticas activas para la participación. Los profesionales de lo social podemos ser mediadores efectivos, desde una adecuada colaboración con los profesionales del urbanismo, para hacer ver a los habitantes de un territorio el interés y los efectos que puede tener para su vida cotidiana cualquier acción que afecte al diseño del espacio urbano, más allá de intereses particulares de inversores y propietarios del terreno.*

Desde otro punto de vista, y más cercano al de las grandes ciudades latinoamericanas pero no carente de sentido en nuestro contexto, Patricia Rodríguez Alomá detecta las claves del futuro de los centros históricos en tres grandes bloques –governabilidad, sostenibilidad económica y sostenibilidad social-, para cada uno de los cuales establece una serie de premisas para ser consideradas en su planificación y gestión futura¹³³.

¹³³ RODRÍGUEZ ALOMÁ, Patricia (2008). El centro histórico: del concepto a la acción integral. [En línea] En *Centro-h*, nº 1, agosto, pp. 51-64.
<<http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=115112534005>> [Última consulta el 28 de agosto de 2014]



Figura 12.2: La estructura y las infraestructuras de la ciudad tradicional favorecen las relaciones entre sus habitantes. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”.



Figura 12.3: Manifestantes del movimiento 15-M en la Plaza de la Encarnación, Sevilla. Fuente: Jesús Spínola, publicado en ABC de Sevilla el 22/05/2011.

- Para la gobernabilidad:
 - *Voluntad política y responsabilidad del sector público*
 - *Continuidad del proceso*
 - *Descentralización articulada*
 - *Corpus legal claro y preciso*
 - *Control sobre el espacio público*
 - *Espacios de participación*
 - *Planificación integral del desarrollo*
 - *Seguridad ciudadana*

- Para la sostenibilidad económica:
 - *Mecanismos de autofuncionamiento a partir de la aplicación de fórmulas financiero jurídicas especiales*
 - *Desarrollo de la economía local asociada al proceso de rehabilitación*
 - *Participación de la cooperación internacional*
 - *Asociación público-privada a escala*
 - *Desarrollo de actividades económicas estratégicas*

- Para la sostenibilidad social:
 - *Participación ciudadana*
 - *Atención a grupos vulnerables*
 - *Generación de empleo*
 - *Acceso a la vivienda y servicios al hábitat*
 - *Solución de conflictos sociales*

Si bien estas cuestiones pueden ser aplicadas a cualquier tejido histórico urbano, la condición

intermedia de estas ciudades produce otro hecho socialmente significativo: mientras que en pequeñas localidades el sentimiento de pertenencia y cohesión social provoca una fuerte adhesión al patrimonio local y una demanda inmediata de soluciones a conflictos urbanos, naturales, sociales, culturales o económicos, en la ciudad media procesos ligados mentalmente a una idea de desarrollo, como la industrialización o la terciarización, han sido potenciados hasta que el carácter de sus habitantes se parece más al de una gran ciudad no sólo en cuanto a su estilo de vida sino también en lo relativo a sus valores. De otro lado, en las ciudades de mayor tamaño son numerosos los movimientos asociativos en torno al Patrimonio o la Cultura, bien sea en forma de asociaciones culturales permanentes o como movimientos espontáneos que surgen, generalmente, por la puesta en peligro de algún bien patrimonial y que cuentan con un gran poder de convocatoria gracias a la incorporación de las redes sociales.

Por último, cabe destacar el papel que los centros históricos tienen en los últimos tiempos como marco de manifestaciones de demanda social. Para reafirmar sus demandas, los habitantes toman la ciudad, alteran su funcionamiento, ocupan el espacio personalmente o lo modifican mediante la colocación de pancartas o instalaciones efímeras. Como caso simbólico podemos citar el movimiento 15-M que tuvo lugar en muchas ciudades españolas en el mes de mayo de 2011: en la totalidad de los casos, el lugar elegido por los ciudadanos para sus manifestaciones corresponde a un espacio simbólico perteneciente al centro histórico, de gran valor patrimonial y muy vinculado a la memoria de la ciudad.

De hecho, la ciudad histórica ha sido y es el espacio en el que han tenido lugar los movimientos sociales y reivindicativos no ya en torno al patrimonio, sino de cualquier índole. Posiblemente, los vínculos de identidad que el patrimonio ofrece a una sociedad hacen que sea el escenario perfecto de sus manifestaciones sociales, así como de sus fiestas y celebraciones. Es por esto que a continuación se estudia la ciudad como soporte físico para la vida de sus ciudadanos.

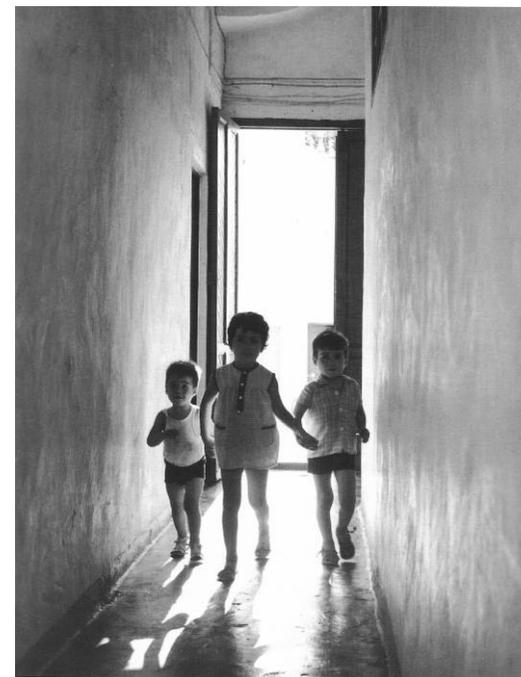


Figura 12.4: Los elementos patrimoniales depositan en la memoria de sus usuarios un sentimiento de identidad y pertenencia al lugar. Fuente: Antonio Muñoz "Ortega".



Figura 12.5: Frente a la consideración de los monumentos como bienes aislados, la protección del centro histórico debe atender a los conjuntos y a su integración en el espacio público. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”.

12.2 Las condiciones urbanas. La ciudad son sus espacios

Junto con sus habitantes, la otra mitad del necesario binomio al hablar de ciudad está constituida por su soporte físico. El tejido histórico se distingue del resto de ciudad en sus características espaciales y formales, derivadas entre otras razones de su condición histórica. Se trata de una ciudad no planificada- al menos no en su totalidad o, salvo raras excepciones, no en sus inicios como asentamiento humano- sino fruto de una suerte orgánica: los habitantes modulaban y modificaban su configuración dependiendo de sus necesidades. Cada espacio fue construido exactamente la forma que debía tener para alojar una necesidad concreta de los ciudadanos, y eso lo hacía único, en contraposición a los espacios públicos diseñados en la actualidad –que, a menudo, se convierten en anónimos en un intento de ser versátiles-. Y es, precisamente, en los espacios de la ciudad histórica donde debemos encontrar las claves de un urbanismo sostenible. María Teresa Pérez Cano lo expresa con las siguientes palabras:

La ciudad histórica tradicional, los pueblos, el Sur, contenía tejidos que propiciaban las relaciones sociales, estimulaban la relación cara a cara entre las personas. El urbanismo sostenible apoya la rehabilitación de pueblos y centros urbanos, manteniendo la población residente, la defensa del patrimonio arquitectónico y la conservación de los entornos naturales, como única salida de futuro si queremos transmitir a nuestros hijos algo de nuestro presente¹³⁴.

Desde este punto de vista, hoy no es posible considerar la rehabilitación de centros históricos desde una disciplina meramente urbanística, constructiva o de planeamiento. Según afirma Manuel

¹³⁴PÉREZ CANO, María Teresa (2001). Turismo en las ciudades históricas: la ciudad sostenible. Ph. *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, año 9, nº36. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, pp. 110-115.

Valenzuela Rubio¹³⁵, en España se produjo un gran salto en las últimas décadas del siglo XX en los que se pasó de intervenir en elementos singulares sobre la base de su valor histórico-artístico y su condición monumental a tratarlos con una perspectiva amplia e integradora. Al servicio de esta nueva práctica urbana se pusieron instrumentos legales de tipo urbanístico (los PERI y demás Planes Especiales), en los que el protagonismo de la planificación física seguía siendo evidente, pero se entendía, al menos sobre el papel, el centro histórico en una dimensión global, si bien en la puesta en práctica la tendencia a individualizar los elementos ha permanecido vigente.

En este sentido, dos son las principales debilidades a la hora de abordar estrategias de rehabilitación: los aspectos sociales (mantenimiento y recuperación de la demografía) y económicos (encabezados por la necesidad de diversificación y el riesgo de una terciarización excesiva). En el caso de las ciudades medias, el peso de ambos es relativo: si bien es cierto que se está produciendo cierta conversión de antiguas viviendas en edificios de uso terciario, la mayoría de ellos se instalan en su planta baja y rara vez –salvo el caso de oficinas en los puntos más representativos– en las plantas superiores. Por otra parte, el principal problema de la rehabilitación y habitabilidad del parque de viviendas de los centros históricos en la actualidad es económico. Es, por tanto, fundamental, favorecer la iniciativa –si es necesario, privada, ya que las iniciativas de financiación pública se encuentran en declive– para que tanto ciudadanos como empresas encuentren viable y atractivo instalar sus proyectos económicos o de vida en esta parte de la ciudad y lo hagan en igualdad de condiciones con cualquier otro sector de la trama urbana.

Por otra parte, quizás la característica que más simboliza la trama histórica es su espacio público, tanto por lo tangible de su configuración secular, abigarrada y orgánica, como por lo intangible de



Figura 12.6: El tejido histórico se caracteriza por una trama urbana de condiciones muy particulares. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”.

¹³⁵VALENZUELA RUBIO, Manuel (1998). La regeneración de los cascos históricos en España. *III Jornadas de Geografía Urbana*. Burgos: Universidad de Burgos, pp. 89-125.



su reconocimiento social o simbólico, tanto para la ciudadanía local como para el visitante. Se trata de espacios variopintos que van desde las plazas de representatividad como la plaza mayor ibérica, las alamedas de Europa y Latinoamérica o las medinas islámicas, a una red de intersticios de pequeñas dimensiones que también son imprescindibles por sus funciones de organización y articulación urbanística, su papel ecológico y su capacidad de soportar relaciones sociales^{136 137}.

Según Nan Ellin, urbanista de la Universidad de Utah, los atributos claves para el espacio público de la ciudad son: la hibridación, la conectividad, la porosidad, la autenticidad y la vulnerabilidad¹³⁸. Hibridación y conectividad dependen de la yuxtaposición, simultaneidad y la combinación de funciones urbanas y actividades en puntos claves de intensidad. La porosidad depende de la integración visual y física de lo histórico y lo contemporáneo, de la naturaleza y lo construido, de lo social, lo cultural y lo físico de la ciudad. La autenticidad depende de intervenciones a pequeña y gran escala que funcionen como respuesta a las necesidades de los ciudadanos y que estén enraizadas en el clima local, la topografía, la historia y la cultura. La vulnerabilidad depende de una voluntad por parte del planeamiento urbano y los urbanistas de reducir el control, *dejar que las cosas sucedan y permitir lo accidental*¹³⁹.

Además debemos tener en cuenta un interés, quizás más valorado tradicionalmente, en el aspecto

¹³⁶GARCÍA GARCÍA, Antonio (2008). Utopía y realidad en el microcosmos de los espacios públicos de los conjuntos históricos. Estructura espacial, usos y dimensiones simbólicas. En *Espacio público, ciudad y conjuntos históricos. Cuadernos PH*. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, pp. 55-67.

¹³⁷CONTI, Alfredo (2008). El espacio público como lugar y su importancia en las teorías sobre patrimonio. *Espacio público, ciudad y conjuntos históricos. Cuadernos PH*. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Sevilla, pp. 17-29.

¹³⁸ELLIN, Nan [1999(1996)] *Postmodern Urbanism*. Nueva York: Princeton Architectural Press.

¹³⁹ Inciden en estos aspectos KNOX, Paul L. y MAYER, Heike (2009), *Small Town Sustainability*. Berlin: Birkhäuser.

formal, que tiene que ver con la autenticidad de la morfología y de la toponimia de los espacios públicos. Esto le da sentido al debate arquitectónico de los últimos decenios sobre la idoneidad de los materiales y de los elementos compositivos, no sólo en los ámbitos monumentales, sino también de los significados históricos sobre los que se sustenten las intervenciones en entornos menos exigentes en cuanto a sus características tanto patrimoniales como de protección por parte de leyes o documentos oficiales. La pervivencia de la centralidad de muchas tramas históricas, unida al redescubrimiento de las mismas o de alguna de sus partes está adquiriendo un gran interés para los movimientos urbanísticos y económicos actuales que valoran la ciudad tradicional, compacta y multifuncional. Esta tendencia no sólo afecta al plano de la investigación sino también a la planificación y gestión de los espacios históricos y al plano inmobiliario, lo cual ha derivado en un aumento del precio del suelo en centros históricos. Por otro lado, este nuevo descubrimiento de la centralidad ha producido en muchas ciudades una zonificación de sus funciones y por tanto una simplificación del uso de sus espacios públicos, que se han convertido en centros comerciales abiertos o, en el peor de los casos, en lugares sucios, despoblados y abandonados.

Para evitar este desequilibrio de uso en el espacio público, así como para mantener el propio uso, hay que centrar la atención no sólo en las transformaciones, rehabilitaciones y proyectos de gestión que incidan sobre él mismo sino, fundamentalmente y de nuevo, en la vivienda en los centros históricos. Una correcta política de rehabilitación, ocupación y alquiler de viviendas solucionaría no sólo el problema del abandono de los usos tradicionales del espacio público, sino además buena parte del problema de su limpieza y mantenimiento cotidianos.

Por otra parte, las voces más recientes que claman a favor de la rehabilitación se refieren, fundamentalmente, a su potencial ahorro del gasto ambiental generado por la construcción a causa de las nuevas construcciones. Se repite habitualmente el dato de que la construcción es depositaria, de forma directa e indirecta, del 40% del gasto en recursos, que la vivienda es un



Figura 12.7: Los centros históricos con un parque de viviendas ocupado es garantía de buena conservación, pues las labores de mantenimiento del espacio privado y público son llevadas a cabo por sus propios habitantes. Fuente: Antonio Muñoz "Ortega".



Figura 12.8: La naturaleza es a menudo uno de los elementos configuradores más característicos y valiosos del espacio público. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”.

problema prioritario, que a su vez en España hay más viviendas vacías (14%) que alquiladas (11%), que el precio medio de una vivienda supone nueve veces el salario medio bruto anual. Por otra parte, los edificios existentes no responden a las necesidades de confort, energía y uso de la sociedad —y no digamos de la normativa— actual¹⁴⁰. Esto hace pensar en una orientación de la arquitectura que se consideraba vanguardista hace unos años pero que hoy resulta la salida fundamental de un gran volumen de arquitectos: la adaptación del patrimonio existente a lo que la legislación y las formas de vida actuales vienen demandando, y la necesidad de investigar sobre las posibles soluciones, metodologías y herramientas para ello.

Si hablamos de confort y de habitabilidad en las ciudades, se hace necesaria la mención de la naturaleza, de ahí que otro de los temas a tratar sea el del espacio verde en las ciudades. La presencia de los árboles en la ciudad no debería responder a caprichos estéticos sino a un requerimiento básico de la ciudadanía. En el caso de los barrios históricos, en aquellos donde se acumula la experiencia vivida por decenas de generaciones en un espacio concreto, los árboles forman parte indisoluble de su memoria: se convierten en elementos propios y singulares sobre los que el vecindario construye la imagen mental del lugar. Se convierte en referentes, no sólo de interés natural, sino incluso histórico o cultural y por ello merecen un tratamiento especial: son muchas las plazas o espacios que se caracterizan o lo han hecho en el pasado por los árboles que en ellos había hasta el punto de que su presencia ha quedado registrada en la toponimia o, incluso, en los catálogos de protección. Así, fuera de herramientas de planeamiento que marcan unas dimensiones mínimas para la consideración de espacios verdes, la inclusión de vegetación y árboles en los pequeños espacios públicos urbanos es un punto crucial en la calidad y la sostenibilidad del

¹⁴⁰ Desglosa detalladamente este tema GONZÁLEZ DÍAZ, María Jesús (2009). Urbanismo y edificación: la energía no es el único objetivo. *Cambio Global España 2020/50. Programa ciudades*. Madrid: Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental, pp. 178-181.

tejido histórico.

Otra de las claves para una ciudad habitable, especialmente conflictiva en el caso de centros históricos, es la movilidad. Es necesario un replanteamiento de la movilidad en la trama histórica, eliminando el vehículo privado, causante de grandes problemas de contaminación y congestión, además de las pocas posibilidades de aparcamiento al aire libre en zonas históricas y la consecuente problemática del acceso de los mismos a las viviendas privadas, cuyas fachadas originales no permiten la apertura de huecos del tamaño suficiente, generando una serie de deformaciones compositivas y patologías constructivas.

Por tanto, es necesario potenciar el uso del transporte colectivo, la creación de playas de aparcamiento en las rondas históricas que den acceso a sendas peatonales en el interior o a pequeñas lanzaderas de transporte público, la ubicación de carriles-bici, el diseño de vías que en sí mismas, por sus dimensiones y configuración, favorezcan el uso por parte del peatón. Muy relacionado ello está el tema de la accesibilidad: la ciudad debe ser accesible por todos los ciudadanos, pero es precisamente la ciudad histórica, por su morfología, la que más problemática presenta al respecto. La intervención en espacios públicos, viviendas o edificios singulares debería incorporar esta variante en la medida de lo posible, eliminando barreras urbanísticas, constructivas o del transporte, máxime cuando los barrios históricos suelen alojar en su mayoría a la población más envejecida de la ciudad. De la convivencia de las necesidades urbanas –constituidas por habitantes y por espacios físicos- de los centros históricos con la conservación y mejora de sus cualidades y valores patrimoniales se ocupa el siguiente apartado.



Figura 12.9: La inclusión del vehículo privado en los centros históricos y la infraestructura necesaria para su circulación o estacionamiento entran en conflicto con los intereses del peatón y el usuario del espacio público. Fuente: Antonio Muñoz "Ortega".



12.3 Los elementos patrimoniales y su tratamiento. El Patrimonio como generador de desarrollo

En 1903, Aloïs Riegl atribuye en su obra *El culto moderno a los monumentos*¹⁴¹ a los entonces denominados monumentos “histórico-artísticos” un valor que denomina “conmemorativo no intencionado”, es decir, un poder de evocación para el observador, vinculado con los valores históricos y de antigüedad.

Esta capacidad del patrimonio para generar emociones en el ser humano ha convertido a los elementos patrimoniales en recursos materiales, sociales y económicos para los centros históricos de todas las ciudades. En contextos urbanos, lo patrimonial constituye un elemento diferenciador, porque a lo largo de siglos ha ido dejando sus trazas: la relación entre el lleno y el vacío, la tipología edificatoria y su relación con la identidad cultural. Estas características convierten a los bienes patrimoniales en eventos exclusivos, inimitables y únicos. Imposibles de conseguir si no es gracias a la historia¹⁴².

Sin embargo, el patrimonio, aunque sea un hecho heredado, nunca está ajeno al proceso evolutivo de la propia ciudad. El sentido del patrimonio es el de transferencia –tal y como se defiende en el posicionamiento contextual al comienzo de este trabajo- y tal legado deberá ser dejado en las mejores condiciones posibles y enlazado en consecuencia con su entorno: es decir, el patrimonio también debe experimentar una vida sostenible, o equilibrada, con cada momento presente, en cada relevo generacional. Es más: como construcción social, el propio del patrimonio es inseparable

¹⁴¹RIEGL, Aloïs [2007(1903)]. *El culto moderno de los monumentos, su carácter y sus orígenes* (edición antológica y comentada en español por Aurora Arjones Fernández). Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.

¹⁴² Estos postulados son desarrollados por BERNAL SANTAOLALLA, Begoña (1998). Los recursos culturales de la ciudad y las políticas de desarrollo urbano. En *III Jornadas de Geografía Urbana*. Burgos: Universidad de Burgos, pp. 31-61.

de la evolución de la sociedad a la que está unida. El afán desarrollista que ha caracterizado a nuestra sociedad en las últimas décadas ha amenazado con su destrucción, relegando el interés hacia lo patrimonial hasta niveles que recaen, tal y como hizo Riegl a principios del siglo XX, en cuestiones anecdóticas más relacionadas con la nostalgia, con la irremediable pérdida de lo que ya no puede ser mantenido, que en la razón verdadera de nuestra cultura y nuestra forma de vida. En este con texto, tal y como afirma Casado, la única forma de incorporar al patrimonio en el proceso urbano y ponerlo en contexto con la realidad actual es ponerlo en contacto con la sociedad, no protegerlo de forma aislada. El discurso de la sostenibilidad se presenta entonces como una posible brecha ante esta situación:

*El concepto de sostenibilidad está vinculado al propósito de conservar los recursos en estado de ser utilizados por tiempo indefinido y, por tanto, a la idea de mantener para las generaciones futuras unas condiciones económicas que permitan ofrecer al menos las mismas condiciones de calidad de vida que en la actualidad [...] lo que entra en clara contradicción con la práctica desarrollista del capitalismo industrial primero y al financiero después, de manera que en realidad sólo sería compatible con ciertas formas de vida en las que el respeto por las leyes naturales ocupen un puesto fundamental.*¹⁴³

Así, nuestra cultura conservadora, heredada de los principios que Aloïs Riegl sintetizaba en su obra a principios del pasado siglo, corre el riesgo de producir un aislamiento en los elementos patrimoniales:

La cultura conservacionista, sin quererlo, asume el papel remoto en la historia que asigna a sus

¹⁴³CASADO GALVÁN, Ignacio (2009). Territorio, patrimonio y sostenibilidad.[En línea] *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, diciembre 2009.<<http://www.eumed.net/rev/cccss/06/icg15.htm>> [Última consulta el 27 de julio de 2014]

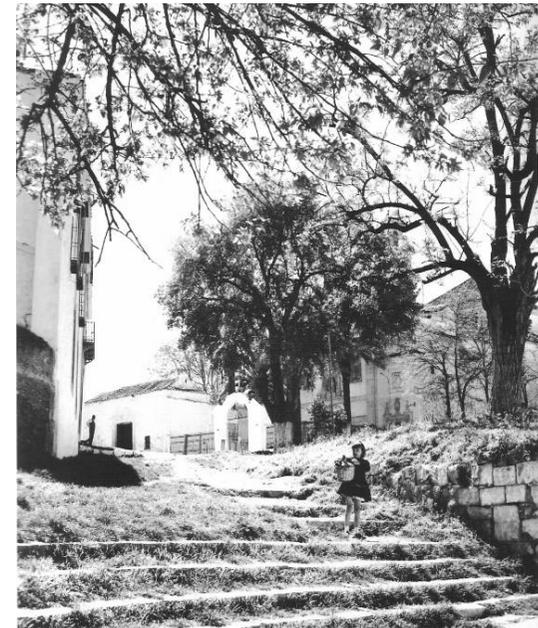


Figura 12.10: El patrimonio es un hecho heredado compuesto por bienes materiales e inmateriales (las costumbres, las formas de vida) que debe ser transferido con igual o más valores. Fuente: Antonio Muñoz "Ortega".



objetos protegidos la visión dominante en vez de reconocer que forman parte de un proceso de transformación en curso y que contienen un caudal de nuevas respuestas siempre posibles, una reserva de lo diverso y lo cualitativo en un mundo que camina hacia la clonación.[...] Por el contrario, las actuaciones en centros históricos con respecto al patrimonio deben partir de una voluntad de vínculo con el devenir social y económico de la ciudad, en las condiciones que puedan desarrollarse, unidas a un proyecto hegemónico y no secuestrándolas en una vitrina o intentar que compitan en el terreno del valor monetario que no es el suyo¹⁴⁴.

En esta tesitura, el patrimonio adquiere un gran valor como producto cultural para las ciudades. La cultura, el patrimonio cultural, ya no sólo es importante por su valor histórico y por ser soporte de la identidad de los pueblos, sino que se ha revelado como un recurso de desarrollo fundamental. Por eso la consideración económica de la cultura ha propiciado una valoración de la ciudad como un bien y como un factor más de desarrollo territorial. Víctor Fernández Salinas señala a este respecto que *ya no se trata sólo de valorar el centro histórico de la ciudad por concentrar el patrimonio cultural, sino que hoy es la ciudad entera la que ha pasado a ser considerada como ciudad cultural. Las ciudades que tienen simbolismo y cultura actúan como núcleos culturales de referencia¹⁴⁵.*

Los cambios en los comportamientos socioeconómicos han demostrado que las ciudades ofrecen grandes posibilidades de atracción al sector turístico y la inversión, además de beneficiar a la

¹⁴⁴ROCH, Fernando (1997). El territorio como recurso. Conferencia Internacional sobre Conservación de Centros Históricos y del Patrimonio, Valladolid. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, Nº 4.

¹⁴⁵FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor (1998). Patrimonio y ciudad: por una reformulación conceptual y metodológica en la consideración del patrimonio cultural urbano. *IV Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación Cuba'98*. Tenerife: Centro Internacional de Conservación del Patrimonio, pp. 449-452.

sociedad local. Se concibe la ciudad como recurso, para lo cual hay que proceder a una mejora global de su imagen, centrada -en la mayoría de los casos- en su tejido histórico.

Sin embargo, el incremento del turismo sobre los centros históricos conlleva, además de grandes ventajas de desarrollo socioeconómico, serios riesgos. El turista es un gran consumidor de bienes y servicios, su presencia dinamiza los diversos sectores de actividad, genera riqueza y empleo e introduce nuevas modalidades en el consumo y en el uso del suelo: desarrollo de ramas como la hostelería, restauración, transporte, comercio, servicios de ocio o recreo así como otros sectores de actividad en un segundo orden. Pero cuando la economía local depende en exceso de esta actividad existe el peligro de que una disminución de la afluencia de visitantes o del gasto turístico pueda provocar una aguda crisis en el sistema productivo. A la oferta de empleo generada en las actividades directamente servidoras del turismo hay que sumar el empleo indirecto y el inducido en aquellas empresas que prestan bienes y servicios al sector.

Esto general, además, un riesgo de sectorización del centro histórico, sufriendo lo que se ha venido a llamar el “efecto parque temático”: centros históricos carentes de habitantes permanentes en los que el tejido residencial ha sido absorbido por establecimientos de hostelería, hospedaje o comerciales, y en los que muchos de los usos históricos quedan obsoletos, al mismo tiempo que los espacios, públicos o privados, que se destinaban a esos usos -colegios, mercados, pequeñas plazas- quedan abandonados. Un conjunto patrimonial, además de un ámbito receptor de turistas, debe ser un vivido y, en el caso de los centros históricos, se trata además de una realidad en la que conviven distintas formas de percepción y de vivencia, donde una excesiva presión turística puede introducir importantes desequilibrios. Para ello será necesario dotarse de una planificación urbana



Figura 12.11: El patrimonio se ha convertido, en los últimos tiempos, en un producto cultural, no sólo por sus valores inherentes sino también como recurso económico y de dinamización. Fuente: la autora.



Figura 12.12: La ausencia de viviendas en áreas tematizadas, turísticas, comerciales o de oficinas, de los centros históricos causa vacíos temporales y problemas de habitabilidad. Fuente: Stefania Scamardi

o territorial que dé respuesta a las nuevas demandas funcionales y propicie la multifuncionalidad¹⁴⁶.

La contemplación de lo cotidiano, de los espacios públicos patrimoniales y aquellos que están ligados al paisaje histórico urbano, de la arquitectura vernácula que funciona como “telón de fondo” de los elementos patrimonialmente más reconocidos, la atención, también, a los patrimonios emergentes –el inmaterial, el etnológico, el industrial- que, por lo reciente de sus evocaciones, pueden funcionar como un vínculo más directo con el ciudadano que los entornos monumentales y turistizados, pueden ayudar a integrar los tejidos patrimoniales en el flujo natural de la vida urbana actual. Puede conseguirse, por tanto, un centro histórico con una riqueza que, bien administrada, puede incrementar su valor siendo conscientes de los riesgos que esto entraña, aportando soluciones que permitan un devenir equilibrado y sostenible, o lo que es igual, sin detrimento de sus valores.

¹⁴⁶TROITIÑO VINUESA, Miguel Ángel (2009). *Ciudades Patrimonio de la Humanidad: Patrimonio, Turismo y Recuperación Urbana*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía.

12.4 Las iniciativas sostenibles. Intenciones, proyectos, realidades

La sostenibilidad es un aspecto del que se lleva hablando varias décadas, pero cuya aplicación práctica a las ciudades es relativamente reciente, cuando no se está llevando a cabo en la actualidad en la mayoría de ciudades andaluzas y españolas. Por tanto, no podremos medir ni cuestionar el desarrollo sostenible de los centros históricos de las ciudades andaluzas atendiendo únicamente a los hechos y realidades actuales, sino que debemos prestar una especial atención a aquellos planes y proyectos de reciente aprobación o incluso cuya redacción está en curso, aunque parezca ingenuo confiar en que las intenciones manifestadas se convertirán en un futuro no muy lejano en realidades que contribuyan al bienestar natural, económico o social de las ciudades.

En este sentido, la acción impulsora a nivel global de los planes de acción en sostenibilidad local ha sido la aparición de las Agendas 21 locales. Se trata de un documento estratégico elaborado en la III Conferencia Mundial de Medio Ambiente en Río de Janeiro en 1992. Este documento proponía un conjunto de acciones a implementar de cara al siglo XXI para resolver los problemas ambientales diagnosticados a nivel global. Dicho programa se estructuró en cuarenta capítulos, comenzando con un diagnóstico global de la situación medioambiental mundial, con datos y observaciones que fundamentaban la necesidad de un cambio significativo, para lo cual se propone ese instrumento de gestión ambiental, económica y social, como programa base para todos aquellos países y municipios que se quisieran adherir al ideal del desarrollo sostenible.

Bajo los principios de la Agenda 21 global y tras realizar una ecoauditoría municipal, los municipios están en condiciones de pasar a la siguiente fase, la implementación de la Agenda 21 Local, en el que la comunidad consensúa las medidas y acciones a implementar en un calendario y presupuesto que se ajuste a sus necesidades y posibilidades reales.

En la actualidad existe un alto índice de implantación de Agenda 21 Local en todo el territorio español, de modo que en 2012 se había alcanzado el 40,54% del total de los municipios, considerando que al menos han elaborado el diagnóstico inicial. Esto supone un total de 3.287 municipios.¹⁴⁷ Aunque en algunas comunidades autónomas se ha iniciado procesos de análisis de la efectividad de las Agendas 21 implantadas, sigue sin conocerse la efectividad global que los procesos de Agenda 21 están teniendo en España. El desarrollo de iniciativas de implantación de Agendas 21 Locales es considerado como uno de los elementos básicos necesarios para la implantación de políticas y medidas que fomentan el Desarrollo Sostenible.

La iniciativa y desarrollo de la Agenda 21 Local en España se encuentra impulsada y liderada por entidades supramunicipales, principalmente Diputaciones Provinciales y Comunidades Autónomas bajo programas de adhesión voluntaria de los ayuntamientos que les proporcionan cofinanciación para la implantación de la Agenda 21 Local de hasta el 100% en alguno de los casos. Por otro lado, el hecho de que la realización de la Agenda 21 Local se fundamente en la articulación de procesos participativos, le supone un reto significativo y particularmente difícil de superar a los municipios dado que en su mayoría carecen de una metodología participativa, con estructuras de participación no desarrolladas o que cuentan con bajos índices de aceptación.

Este hecho se ve acentuado en función del tamaño del municipio lo que, por un lado, en municipios

¹⁴⁷ OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2008), *Sostenibilidad Local. Una aproximación desde lo urbano y lo rural*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente.



pequeños supone la necesidad de tutela por parte de organismos supramunicipales y, a su vez, es uno de los principales puntos de fracaso de muchas de las agendas implantadas, dado que el organismo supramunicipal suele dejar de tutelar el proceso una vez finalizado el trámite de elaboración del Plan de Acción, dejando su implementación en manos de los gobiernos locales. Otro de los problemas generalizados en las Agenda 21 que se han desarrollado hasta la fecha en España lo encontramos en su alcance, dado que la mayoría de las agendas y en especial las desarrolladas en ámbitos rurales, presentan un claro sesgo ambiental en todos los procesos de elaboración de la misma (diagnóstico, planes de acción, planes de seguimiento), en detrimento de otros aspectos como el cultural o el patrimonial.

Andalucía presenta iniciativas pioneras en la aplicación de las directrices del Capítulo 28 de la Cumbre de Río, gracias a las experiencias de Córdoba y Jaén. Estas iniciativas se han ido ampliando al resto de las provincias e incluso a nivel general de toda Andalucía, encontrándonos un aumento del compromiso político hacia la planificación e implantación de estrategias de desarrollo sostenible que se manifiesta en que un 60,3% de los municipios andaluces tienen o han iniciado procesos de implantación Agenda 21 Local.

Además de las Agendas 21 local, existen otras iniciativas a tener en cuenta y que deberán ser objeto de evaluación. Desde el programa Cambio Global se considera fundamental el desarrollo de iniciativas en los siguientes ámbitos¹⁴⁸:

- La edificación y la ocupación de suelo, actividades que, más allá de su fuerte incidencia en la huella ecológica del país, han supuesto el principal factor de alteración del territorio en los últimos 30 años.

¹⁴⁸AA.VV. (2009), *Cambio Global España 2020/50. Programa ciudades*. Madrid: Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental.

- El consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero que, pese a los compromisos de reducción adoptados por España, siguen muy por encima de los niveles máximos establecidos y sobre los que las ciudades, como importantes consumidoras finales de energía, juegan un papel decisivo a nivel global.
- La movilidad urbana, aspecto notablemente relacionado con las emisiones de GEI, la calidad del aire y la salud en nuestras ciudades, ya que el transporte urbano viene a representar en torno al 40-50% del impacto ambiental/climático y el 70% de la contaminación en las ciudades.
- La calidad del aire en las ciudades, resultado en gran medida de las emisiones contaminantes del tráfico, que constituye un factor de riesgo para la salud de las personas.
- El consumo de materiales y la generación de residuos urbanos, que siguen creciendo a un ritmo elevado, consecuencia de una sociedad que ha venido fundamentando su desarrollo en la extracción creciente de recursos, con altas cotas de despilfarro e ineficiencia.
- El ciclo urbano del agua, orientado a cubrir la oferta de un recurso escaso que parece no tener límites y que se devuelve al medio después de un uso inadecuado y con importantes déficits de calidad.
- La biodiversidad y la biocapacidad urbanas, que constituyen elementos de gran importancia en la mitigación y adaptación de la ciudad frente a los impactos ambientales/climáticos y que, sin embargo, casi nunca son tenidos en cuenta.
- *La huella ecológica urbana*, un indicador sintético que, para el conjunto de las ciudades



Figura 12.14: En los centros históricos de las pequeñas y medianas ciudades, las condiciones locales y la pequeña escala son las protagonistas de la sostenibilidad. Fuente: Antonio Muñoz "Ortega" en *Lucena escrita con la luz*, 1997.



españolas, alcanza entorno al 60-65% de la carga ambiental total del país.

Centrándonos en los centros históricos, existen iniciativas concretas cuya inclusión en planes de acción y agendas merece especial atención¹⁴⁹:

- La mejora de los espacios públicos.
- Las políticas de movilidad y aparcamiento.
- Las políticas de esponjamiento puntual de los tejidos históricos.
- Las políticas de mejora/rehabilitación/renovación de edificios residenciales y viviendas.
- El apoyo a la rehabilitación puntual de edificios.
- La rehabilitación selectiva por manzanas completas.
- La renovación integral por manzanas completas.
- Las políticas de implantación de actividades no residenciales: pequeños equipamientos.
- Las políticas de diseño e imagen de la ciudad histórica.

Así, se concluye este capítulo con la detección de la relevancia que adoptan las condiciones locales y la pequeña escala en la sostenibilidad de los centros históricos de las ciudades de tamaño medio.

Por tanto, será necesario encontrar la manera de registrar las condiciones y las iniciativas locales mediante una herramienta eficiente y sensible a cuestiones de diversa magnitud, objetivo que ocupa el siguiente capítulo.

¹⁴⁹ LÓPEZ DE LUCIO, Ramón (2008), Los tejidos históricos como espacio museístico o como ciudad vivida. ¿Diseño para el uso para la estética? *Espacio público, ciudad y conjuntos*. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, pp. 69-77.

13. TRES REFLEXIONES SOBRE OPORTUNIDADES DE SOSTENIBILIDAD EN LAS CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA

Esta parte del trabajo recoge tres reflexiones que surgen, a modo de discurso paralelo más que de conclusión, al tratamiento de la sostenibilidad del patrimonio urbano en general y, más concretamente, del relativo a las ciudades medias caso de estudio. En este sentido, el patrimonio urbano no constituye el objeto unívoco de las posturas consideradas sino que se abarca la totalidad de la ciudad y su paisaje entendiendo que, como legado de una forma de asentamiento milenaria, el territorio urbanizado constituye, en sí mismo, un tejido histórico.

La primera, *Crónica de un proceso de obsolescencia*, desarrolla un hilo narrativo sobre una nueva perspectiva de la historia de las ciudades andaluzas en las últimas décadas, especialmente en relación con sus sistemas productivos.

La segunda, *Paisajes cotidianos y paisajes de transición entre los centros históricos y las grandes unidades paisajísticas*, pretende profundizar en un aspecto del paisaje que se revela como especialmente relevante en el estudio de la realidad paisajística de las ciudades medias andaluzas.

La tercera, *Posibles escenarios futuros para las ciudades medias del centro de Andalucía*, bebe de las dos anteriores y contiene posibilidades, a modo de visiones utópicas, pragmáticas o derrotistas, de un futuro a corto, medio o largo plazo para estas ciudades.

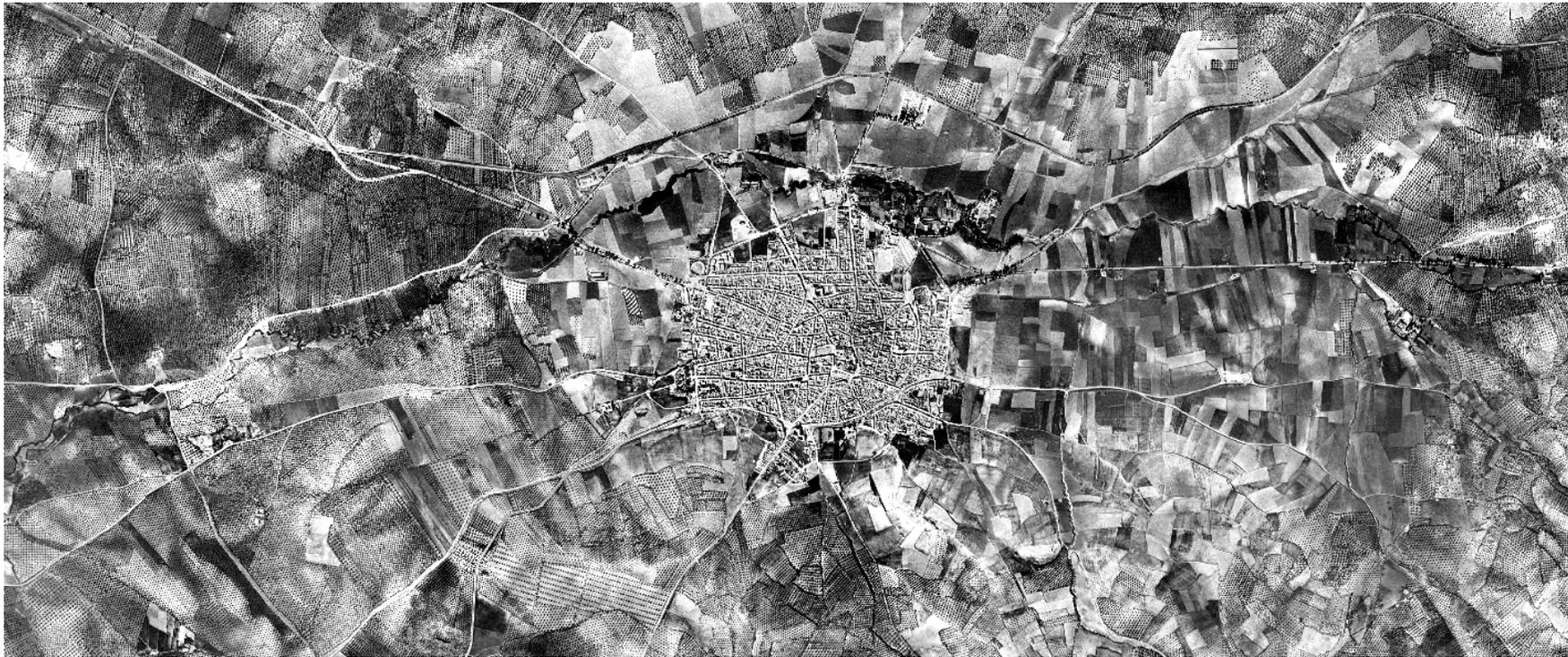


Figura 13.1 Lucena en el Vuelo Americano de 1956. Fuente: IDE Andalucía.

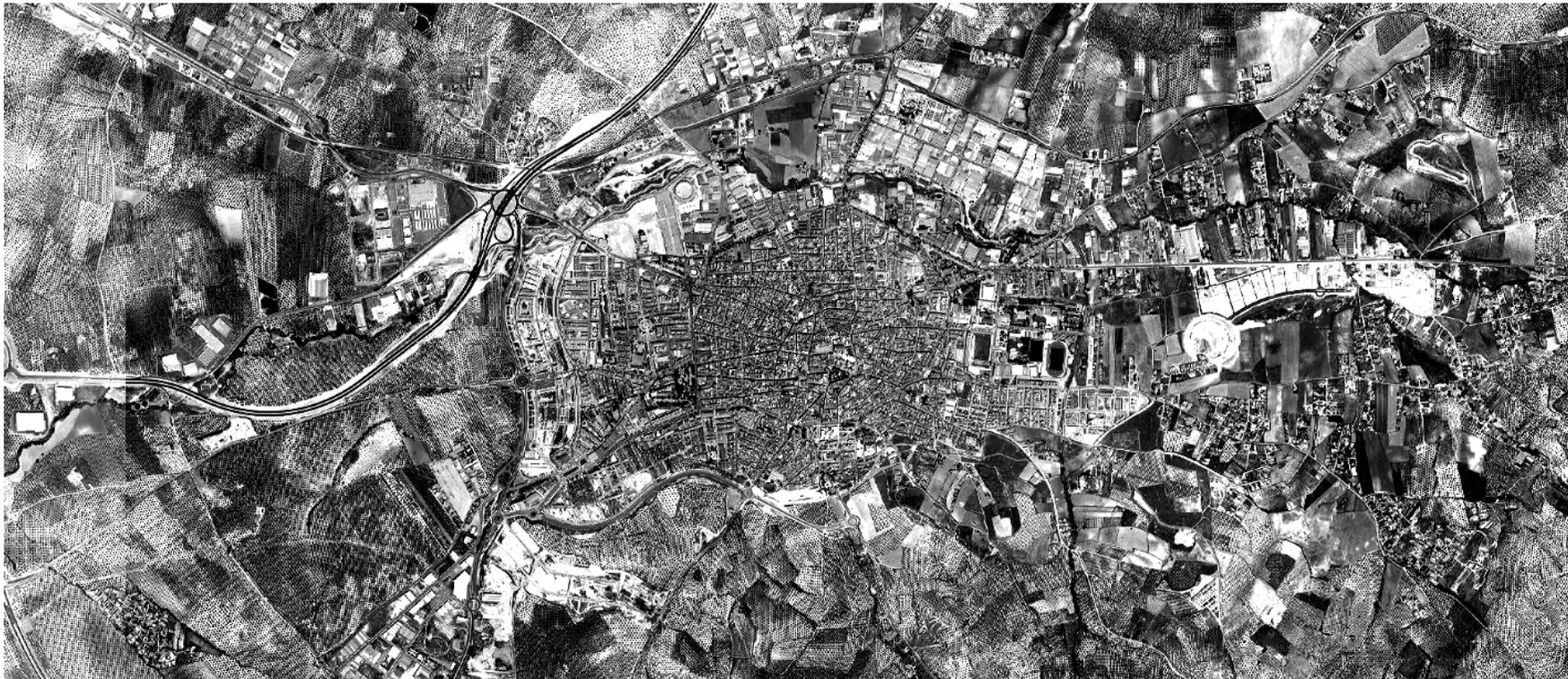


Figura 13.2 Lucena en ortofotografía de 2009. Fuente: IDE Andalucía.

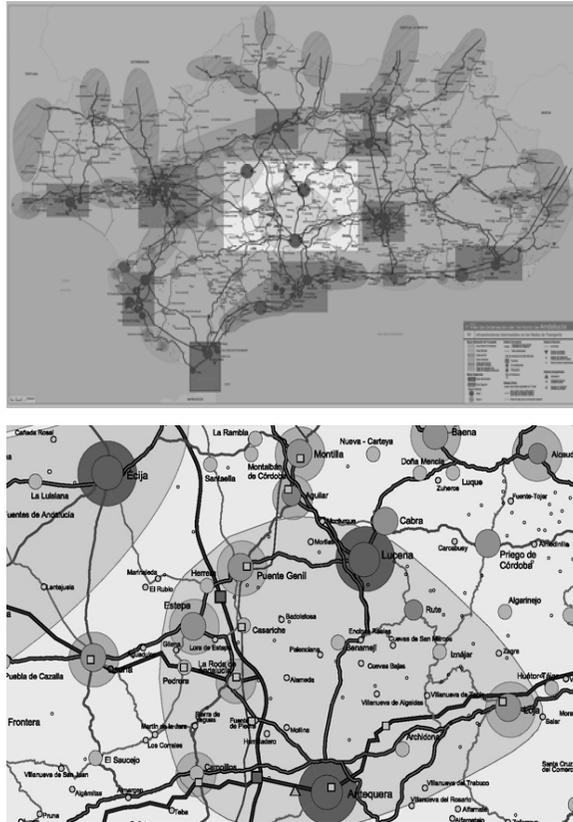


Figura 13.3: Las ciudades medias del centro de Andalucía en el sistema de infraestructuras del POT. Fuente: POT

13.1. Crónica de un proceso de obsolescencia

Este trío de reflexiones comienza por una secuencia que se obtiene del análisis de las transformaciones en los procesos locales: desde el patrimonio etnológico que da sentido a su identidad como antiguas agrocidades y actuales ciudades medias, hasta su caracterización socioeconómica actual. Así, la historia de las ciudades medias del centro de Andalucía –aunque, posiblemente, esto sea susceptible de ser extendido a la historia de cualquier ciudad o territorio– puede ser narrada como la crónica de un proceso de obsolescencia. El devenir de estas ciudades, que han experimentado un fuerte crecimiento en las cinco últimas décadas, está estrechamente ligado a la transformación de dos aspectos: los sistemas productivos y el desarrollo de las infraestructuras.

En las imágenes del Vuelo Americano del año 1956 (figura 13.1) se observa que el núcleo edificado se rodea de algo que podríamos denominar ruedo: una serie de parcelas de agrícolas de pequeño grano, como transición hacia el olivar latifundista. Sin embargo, si observamos una ortofotografía análoga en 2009 (figura 13.2), este sistema ha desaparecido por completo, con la circunstancia añadida de que la ciudad de nueva edificación responde, casi literalmente, a aquellas pequeñas parcelas agrícolas, generalmente huertas asociadas al abastecimiento agroalimentario de la propia ciudad. El crecimiento, en datos demográficos, en estos poco más de cincuenta años, también es notable: de treinta mil a cuarenta y cinco mil habitantes. El nuevo tejido urbano es, fundamentalmente, residencial de densidad elevada, con numerosas islas destinadas a uso industrial exclusivo.

Pero, si tratamos de desentrañar los orígenes de este fenómeno, deberemos indagar, en gran medida, en el desarrollo de las vías de transporte. Como muestra, centremos nuestra vista en el desaparecido tren del aceite, activo desde finales del XIX hasta 1985. Esta línea ferroviaria tuvo especial protagonismo, en primer lugar, como transporte de mercancías (no únicamente aceite), comunicando las zonas de olivar en Jaén con las del sur de Córdoba y, a su vez, enlazando en Puente Genil con la línea hacia Málaga, posteriormente, en la Guerra Civil, funcionó como medio de abastecimiento básico para la población y, por último y hasta su desmantelamiento, como tren de pasajeros.

Las ciudades que vinculaba el tren del aceite (y otras ciudades unidas entre sí por sistemas de transporte, bien ferroviario, bien rodado, de orden subregional) eran fundamentalmente agrícolas. Dependiendo del punto del territorio en que se situasen, su principal fuente de provecho oscilaba el olivo, la vid o el cereal, así como distintos productos de regadío en las zonas de vega, usualmente media una combinación de dos o tres de estos cultivos mayoritarios. En estas ciudades del aceite, el vino y el trigo, las arquitecturas vinculadas al mundo agrario se sitúan en el perímetro -bodegas y silos- o en el medio rural -cortijos y haciendas-.

Sin embargo, en la actualidad, el crecimiento de la ciudad sitúa estos edificios insertos en el tejido urbano (figura 13.4), a menudo en el centro histórico, convirtiéndolos en elementos arquitectónicos obsoletos por varias razones: porque pierden su funcionalidad (ya no están en el borde de la ciudad, vinculados al origen de la producción a la par que a su destinatario), porque pierden su objeto (las pequeñas parcelas agrícolas que dan lugar a pequeñas industrias agrarias han desaparecido), y porque ha cambiado el paradigma productivo (las ciudades medias ya no son meramente agrocidades, dado que han tomado una gran fuerza en los ámbitos industrial y de servicios).



Figura 13.4 Bodegas “El Carmen”, Lucena.
Fuente: Google Earth



Figura 13.5 Arquitecturas religiosa e industrial en competición. Fuente: la autora.

Para explicarnos este hecho debemos volver la mirada, de nuevo, hacia los transportes (figura 13.3). Entre los años 80 y la primera década del siglo XXI se produce una verdadera revolución en el sistema viario andaluz, con tres principales líneas de actuación: A-92, A-45 y A-318 (en construcción). Podemos comprobar que la densa zona de Ciudades Medias, coincide con la zona de confluencia. Es más, tres de las ciudades mayores en población y representatividad (Antequera, Lucena y Estepa), coinciden con los tres puntos de intersección.

Esta transformación en el tejido urbano conlleva una convulsión en el ámbito paisajístico. La transición tejido urbano-tejido agrario da paso a la secuencia tejido histórico-periferia residencial-tejido industrial-tejido agrario (figura 13.5). Los hitos del paisaje urbano evolucionan, los campanarios de las iglesias quedan en un segundo plano tras los grandes edificios industriales, las nuevas catedrales¹⁵⁰.

Este crecimiento y cambio en las infraestructuras y la industria conlleva, necesariamente, un desarrollo de los servicios. Así aparece, tras los edificios industriales, un nuevo género de elementos protagonistas del paisaje de las periferias: los equipamientos y los edificios terciarios. De hecho, entre los años 80 y 90 se produce una verdadera competición entre ciudades por obtener dotaciones que, hipotéticamente, las sitúe como capitales provinciales de segundo orden. Esta

¹⁵⁰ César Azcárate, en su Tesis Doctoral, *Las catedrales olvidadas*, defiende la arquitectura industrial de los grandes silos como un nuevo hito en el paisaje de las periferias españolas: *Hay elementos arquitectónicos que emergen del conjunto urbano y definen un perfil singular, una imagen que caracteriza a aquel lugar. Si en la Edad Media fueron las torres de las iglesias, en los años posteriores a la guerra civil española, las grandes construcciones destinadas al almacenamiento del trigo han definido el perfil urbano en muchos lugares. Su volumetría de grandes dimensiones, su altura, su aspecto cerrado y hermético, y sus colores claros establecen una referencia en el perfil urbano que compite con los grandes edificios religiosos o las torres de los edificios civiles.* AZCÁRATE GÓMEZ, César (2010), *Catedrales olvidadas*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

situación, lejos de fomentar la integración en red pretendida desde los documentos oficiales, genera un espíritu de rivalidad entre las distintas ciudades por ser la que más crece, la que más genera, la que más riqueza ostenta.

El proceso que experimenta la industria es análogo. Se crean nuevas áreas industriales con unas grandes expectativas de crecimiento que, sin embargo, no han llegado a ser satisfechas (figura 13.6). Durante la primera década del siglo XXI, la expansión industrial crece de forma acelerada y se asocia a una nueva competición por la capitalidad subprovincial.

Como ilustración de la voracidad de este proceso se incluye un hecho que, si bien puede ser considerado como anecdótico, deja entrever el peso que la competitividad ha producido, no sólo en el tejido social y económico de estas ciudades sino, de forma muy notable, en su paisaje. Para ello será preciso hablar de una silla de gran tamaño construida en el año 2002 en una industria maderera, principal sector productivo de la ciudad de Lucena. A su inauguración se acompaña, en los medios, de una imagen que deja patente la fuerte apuesta de las autoridades de la industria madera como motor del desarrollo local, y del mueble sobre escalado como símbolo del mismo. Tras los actos de representatividad, la silla es instalada en los exteriores de la empresa constructora, al pie de la carretera nacional 331, en uno de los núcleos industriales de la ciudad.

Cuatro años más tarde, un nuevo símbolo en forma de silla hace sombra a la primera (figura 13.7). La empresa situada en el solar colindante decide, no sólo fabricar una silla aún de mayor tamaño, sino inscribirla oficialmente como la silla más grande del mundo, título que ostenta desde 2006, y dotarla de un pequeño auditorio y una sala expositiva, que se alojan en la zona correspondiente al asiento.

Hoy en día, si tuviésemos que escoger un asiento que ilustre el paradigma actual, sería,

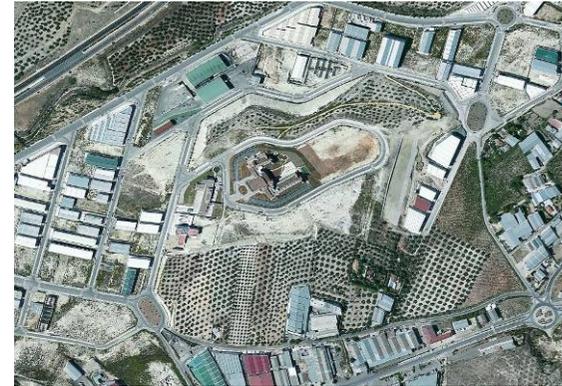


Figura 13.6 Parque Industrial "Príncipe Felipe", Lucena, 2012. Fuente: Google Earth



Figura 13.7: Sillas gigantes en Lucena, junto a la A-45, año 2012. Fuente: la autora

probablemente, aquél de un catálogo de alguna multinacional productora de mobiliario de automontaje a bajo coste. La crisis económica, la falta de competitividad, la descentralización de la producción, la reducción de la calidad, el descenso del número de viviendas que se estrenan o renuevan, han producido que, en menos de veinte años, este modo de producción hayan quedado también obsoleto.

La silla más grande del mundo permanece al pie de la hoy autovía A-45, junto a su predecesora, como símbolos, por un lado, de los años de crecimiento y opulencia que se exteriorizan en un gesto de competencia representativa y, a su vez, como nuevos hitos de un paisaje, en cuanto al nivel de identidad generado entre la población local y, especialmente, como testigo de una época de desarrollismo desmedido que, una vez obsoleto, se erige recordando la senda que aún algunos desearían volver a pisar.

13.2. Paisajes cotidianos y paisajes de transición entre los centros histórico y las grandes unidades paisajísticas

Decíamos que, a lo largo del estudio de la sostenibilidad del tejido histórico de las ciudades medias, se hace necesario el salto de una valoración en la consistencia y unidad de sus centros históricos al abordaje de las mismas en su paisaje, en un sentido amplio: en todos los componentes –físicos, sociales, productivos- que configuran su identidad.

De entre la pluralidad de situaciones que se producen en un territorio con una superposición de presiones tan densa como el que nos ocupa, distinguimos una serie de segmentos que, por la confluencia de realidades y la debilidad en cuanto a su puesta en valor y protección resultan prioritarios en su tratamiento: son los paisajes de borde o transición entre los centros históricos y las grandes unidades de paisaje, generalmente agrícola.

Estos paisajes –denominados intermedios, de transición, cotidianos, ordinarios, periféricos o residuales o distales¹⁵¹, entre otros- han sido objeto de estudio en los últimos años, poniendo de manifiesto su relevancia frente a otras identidades paisajísticas consideradas y estudiadas desde los orígenes del propio concepto de paisaje. Los estudios denotan una potencia derivada, precisamente, de su indefinición.



Figura 13.8: Los paisajes de borde como refugio para la diversidad. Zona de transición entre el paisaje industrial y el agrario en Lucena. Fuente: la autora.

¹⁵¹ RIESCO, Pascual (2003). Estéticas privadas y estéticas públicas en la producción y consumo del paisaje rural. *Territorio y Patrimonio: los paisajes andaluces*, Cuadernos PH nº 15, Sevilla: IAPH, Junta de Andalucía, pp. 58-75.



Si dejamos de mirar el paisaje como si fuese el objeto de una industria podremos descubrir de repente una gran cantidad de espacios indecisos, desprovistos de función, a los que resulta difícil darles un nombre. [...] Está situado en sus márgenes: en las orillas de los bosques, a lo largo de las carreteras y de los ríos, en los rincones más olvidados de la cultura, allí donde las máquinas no pueden llegar. Entre estos fragmentos de paisaje no existe ninguna similitud de forma.

Sólo tienen una cosa en común: todos ellos constituyen un territorio de refugio para la diversidad. En todas las demás partes ha sido expulsada¹⁵².

Este *tercer paisaje* que define Clément, fuera del alcance de la mano del hombre, se reproduce, a una mayor escala, en las periferias de nuestras ciudades: si bien su grado de antropización es evidente, no así la acción de los instrumentos de protección y gestión del suelo o el paisaje, lo cual da lugar a un grado de diversidad sensiblemente superior –en cuanto a usos, formas y situaciones– que en unidades homogéneas detectadas, bien por planeamientos municipales, bien por ordenaciones del territorio.

Una posible causa –original o añadida– a la carencia de ordenación de estos paisajes es su condición de cotidianidad. De hecho, en una de sus denominaciones más generalizadas –la de paisaje ordinario¹⁵³– se pone de manifiesto su consideración como una realidad que pertenece a lo genérico, a lo “no extraordinario”, lo que lo excluye del merecimiento de su consideración, bien como excepcional, bien como vulnerable.

¹⁵² CLÉMENT, Gilles (2007), *Manifiesto del Tercer Paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili.

¹⁵³ DEWARRAT, J. P.; QUICEROT, R.; WEIL, M. y WOEFFRAY, B. (2003), *Paysages ordinaires. De la protection au Project*. Sprimont: Pierre Mardaga.

En razón de sus valores patrimoniales y de los hitos que organizan su espacio, el centro histórico presenta un paisaje de calidad, en torno al que se ha construido la identidad de todo el núcleo. Su valor simbólico ha sustituido la ausencia de nuevos referentes dentro de los espacios urbanos de más reciente creación. [...] Pareciera haber cierto consenso en considerar que los paisajes más valiosos, por sí mismos o como entorno del patrimonio construido, acusan una mayor vulnerabilidad a intervenciones y cambios de todo tipo. De allí la necesidad de protegerlos, con el fin de asegurar la conservación de aquellas cualidades visuales que los distinguen como dignos de preservación, pero... ¿Qué ocurre con el resto de territorios y paisajes? ¿Cómo propiciar un equilibrio entre los intereses de la «conservación» y la renovación, viable en términos culturales y sociales¹⁵⁴?

Sin embargo, la propia Convención Europea del Paisaje atiende, desde sus primeros artículos, a una concepción amplia del paisaje, sin atender a exclusividades de paisajes cerrados o valorados, mediante la extensión de su aplicación a la totalidad del territorio y especificando *que concierne tanto a los paisajes que pueden ser considerados notables, como a los paisajes cotidianos y a los paisajes degradados*¹⁵⁵.

Así pues, desde un reconocimiento ya asumido, tanto desde las bases teóricas del paisaje como desde documentos oficiales acerca del mismo, resulta decepcionante la constatación de que los paisajes intermedios carezcan, aún hoy, de instrumentos específicos para su caracterización y gestión o, al menos, indicaciones explícitas en los documentos de planificación y ordenación establecidos.

Parecería lógico, dado que la mayoría de estos suelos pertenecen a las categorías de suelo urbano no consolidado o suelo urbanizable, o bien se encuentran en situaciones de una urbanización



Figura 13.9: Puesta en valor del paisaje de la Cárcava, inmediato al tejido histórico, en el Avance del PGOU de Sanlúcar la Mayor, Sevilla.

¹⁵⁴ ZAVALETA Y SÁNCHEZ FUENTES, (2010), *op. cit.*

¹⁵⁵ CARTA EUROPEA DEL PAISAJE, Artículo 2.



espontánea progresiva de carácter ilegal, que los instrumentos de planificación urbana –de carácter local o supramunicipal- los incluyesen en sus determinaciones que cuentan, sin embargo, desde la LOUA y desde sus propios intereses, con otras prioridades.

Todo nuestro entorno inmediato, nuestro paisaje ordinario, está, salvo las grandes megainfraestructuras, en manos municipales. Los planes de ordenación tanto urbanos como industriales son decisión municipal, aunque se contemplen mediadas de control por parte de instancias superiores. Da igual, pues quien quiere sacar adelante sus voluntades, lo consigue. Y no porque sea muy fácil comprar voluntades, que lo es; sino porque existen mil atajos para ello. Vía estudio de detalle, por ejemplo, puede modificarse un PGOU ya aprobado, desde la primera hoja esta la última. El caso es que mientras la única financiación sabrosa de un municipio sea la movida urbanística e industrial, poco o nada podremos hacer para serenar y racionalizar esta destrucción masiva y sin sentido del paisaje. Por tanto, el primer paso para proteger nuestros paisajes ordinarios pasa por conseguir que la financiación de los municipios no dependa de la actividad urbanística¹⁵⁶.

Otras voces reclaman la intervención de los instrumentos de ordenación –no solamente los municipales- para la regulación de los paisajes, como es el caso seminario "Territorio y Patrimonio. Los paisajes andaluces" (octubre de 2001, IAPH - Sevilla), que se desarrolló en el marco teórico de la Convención Europea del Paisaje, en la que se puso especial énfasis en la condición del paisaje y su relación con los instrumentos de planificación.

Parto de la hipótesis de que la inserción del paisaje en los instrumentos de ordenación (legislativos, planificadores y de gestión) es idónea, ya que en la cultura administrativa europea corresponde esencialmente a éstos localizar e integrar, de forma conveniente, las actividades y usos del suelo, lo

¹⁵⁶ NARBONA, Rafael (2004), Paisaje Ordinario. Cuadernos de arquitectura del paisaje, nº 3, pp. 26-37.

*que equivale a armonizar forma y función en el espacio geográfico real, y, por tanto, a generar o promover los paisajes adecuados. Este enfoque no se opone sin embargo a que otras políticas o sus instrumentos puedan referirse también al paisaje y regular tanto aspectos generales, como las determinaciones técnicas de las actividades o instalaciones que inciden en él*¹⁵⁷.

Esta última afirmación, y dado que de las determinaciones técnicas de las actividades urbanísticas se encargan los propios documentos de ordenación urbana, afecta principalmente, y en el caso del territorio caso de nuestro estudio, a las actividades agrícolas. En efecto, y tal como se ha determinado en capítulos anteriores, el mundo agrícola es uno de los principales directores de la identidad y del paisaje de las ciudades medias del centro de Andalucía, y ha constituido históricamente un paisaje de pequeña escala en el entorno de sus centros históricos. Son precisamente estos suelos agrícolas cercanos a la ciudad los que se han presentado como más apetecibles a la hora de una extensión del ente urbano y, a la vez, especialmente ricos en su diversidad y su legado patrimonial.

La propia definición de espacios periurbanos se presenta ambigua, fruto como es de un predominio evidente de la ciudad sobre el territorio, incluso allí donde estos espacios están constituidos por las mejores tierras agrícolas, y representan territorios de borde y de contacto organizados como sistemas territoriales, biológicos y ecológicos que tienen graves problemas ambientales y sociales. De hecho, en las zonas agrícolas próximas a las áreas urbanas, los efectos de degradación derivados de una agricultura residual y con frecuencia incontrolada se juntan con fenómenos que suponen un riesgo para los suelos agrícolas y que son debidos a una presencia conjunta de actividades urbanas incompatibles: por un lado, modos de asentamiento precarios y/o abusivos [...], por otro, fenómenos



Figura 13.10: Parc Agrari del Baix Llobregat.
Fuente: agroterritori.org

¹⁵⁷ ZOIDO, Florencio (2003), Hacia una estrategia general para la valoración de los paisajes andaluces, en Territorio y Patrimonio: los paisajes andaluces. *Cuadernos PH* nº 15. Sevilla: IAPH, Junta de Andalucía, pp. 15-27.



de degradación del territorio rural derivados de una excesiva e impropia utilización agrícola que provoca la contaminación de los suelos y el deterioro de las condiciones productivas preexistentes. Sin olvidar, además, que las áreas rurales periurbanas a menudo han representado (o representan) los territorios de la agricultura más rica y dotada de un alto nivel de productividad. Por lo tanto, la urbanización compromete seriamente, de modo directo o indirecto, los suelos rurales cualitativamente más apreciados que creaban las condiciones para el aprovisionamiento de productos agrícolas, lácteos y cárnicos que se podían situar en óptimas condiciones en los mercados urbanos¹⁵⁸.

De estas palabras de Perelli se desprende la necesidad de rescatar los valores inherentes a las actividades agrarias en el perímetro de las ciudades mediterráneas, en una situación que encuentra un ajustadísimo ejemplo en las ciudades caso de estudio de este trabajo.

En efecto, existe una Carta de la Agricultura Periurbana para la preservación, la ordenación, el desarrollo y la gestión de los espacios agrarios periurbanos, creada en el Seminario Agroterritorial, celebrado en Castelldefels (Barcelona) en septiembre de 2010, en la Escuela Superior de Agricultura de Barcelona (ESAB-UPC), en un evento promovido por asociaciones ciudadanas relativas al mundo agrario: el Consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat, la Fundació Agroterritori y la Red Agroterritorial en el marco del proyecto AGRI-PROXI “La agricultura de proximidad para re-inventar las relaciones entre los espacios urbanos y rurales”, correspondiente al Programa Operativo de Cooperación Territorial España-Francia-Andorra 2007-2013. En ésta, se detectan una serie de claves o premisas que llevan a la necesidad del establecimiento de unos objetivos.

¹⁵⁸ PERELLI, Augusto (2004), *op. cit.*

Entre las premisas, que se resumen a continuación por considerarse muy adecuadas al tratamiento de nuestros propios espacios de agricultura periurbana, se encuentran la certeza de que los ámbitos periurbanos son una realidad en aumento consecuencia del modelo metropolitano contemporáneo y de la consiguiente generación de espacios a medio camino entre los centros de las ciudades y los entornos rurales más alejados; que soportan una fuerte presión como resultado de la expansión urbana de que la agricultura periurbana, que aporta límite e identidad a las ciudades de las que forma parte, preservando su historia y los saberes desarrollados a través de un proceso milenario de evolución conjunta entre los sistemas agrarios y los urbanos; o que son resultado de la pervivencia y continuidad de una actividad agraria histórica que ha generado un importante patrimonio cultural material e inmaterial que requiere su conservación y transmisión a las generaciones futuras.

Para esta transmisión –su sostenibilidad–, se enumeran una serie de objetivos entre los que destacan aquellos concernientes al paisaje en un sentido patrimonial:

- *Promover el código de buenas prácticas dirigidas a la preservación de la actividad productiva (conservación del suelo, mantenimiento de la biodiversidad y calidad del agua) y del paisaje y del patrimonio histórico cultural agrarios.*
- *Establecer mecanismos e incentivos económicos para la conservación, restauración, rehabilitación y puesta en valor de viviendas y construcciones vinculadas a la explotación agraria con un carácter histórico y tradicional o significativo en un territorio.*
- *Reconocer el patrimonio agrario como un tipo de bien específico dentro del patrimonio cultural y paisajístico mediante mecanismos específicos para aquellos espacios agrarios periurbanos que dispongan de relevantes valores culturales, naturales y paisajísticos. Dichos*



Figura 13.11: Intervenciones artísticas en la Veiga de Creixomil, periferia suroeste de Guimarães, Portugal. Fuente: José Carlos Melo Dias



mecanismos deberán velar por la erradicación de aquellos elementos impropios de las actividades agrarias que dañen su calidad paisajística y hacer posible el mantenimiento y desarrollo de la actividad agraria y de otras actividades compatibles con la misma.

- *Gestionar de forma imaginativa los elementos del paisaje agrario periurbano con valor paisajístico y cultural, de modo que conserven su funcionalidad agraria a la vez que provean valores estéticos.*
- *Incorporar los conceptos de agricultura periurbana y de patrimonio cultural agrario en los catálogos de paisaje, así como en los catálogos de los diferentes planes urbanísticos y territoriales, de forma que se propongan medidas paisajísticas específicas que permitan el mantenimiento, la conservación y el desarrollo de los paisajes de la agricultura periurbana.*

El hecho de que, en otra región mediterránea fuertemente vinculada a la agricultura como lo es la catalana, se sienten las bases de un sistema de puesta en valor, protección y gestión de los espacios agrícolas de proximidad, debe servir, por una parte, constatación de que los valores que asignamos a estos paisajes intermedios o cotidianos gozan de un reconocimiento y llevan a la necesidad de establecer pautas de actuación, lo cual debería generarnos cierta confianza y, de otra parte, de acicate para la aplicación de criterios semejantes a estos paisajes que existen, de forma muy relevante, en la región andaluza, y en concreto en el entorno de las ciudades medias de su centro.

Por otra parte, el propio vínculo personal —a través de vivencias propias y cotidianas— que une a los habitantes de un lugar con sus paisajes intermedios constituye una baza para su defensa y mantenimiento, que pueden efectuarse en un proceso “de abajo a arriba” de una forma mucho más natural que en el caso de grandes unidades paisajísticas —ya sean naturales o urbanas— en las que los valores paisajísticos sobresalientes pudieran sugerir una urgencia mayor de protección por

parte de las autoridades¹⁵⁹.

Sirva esta reflexión como un llamamiento al abordaje, apoyado en una situación actual de relativo estancamiento de la actividad productiva y constructiva, de una cuestión tan compleja como necesaria.

¹⁵⁹ GARCÍA FERNÁNDEZ, F. J.; DEL ESPINO HIDALGO, B. (2014). Cultural Heritage an ordinary landscapes. Keys for their valorization and protection. *Heritage 214. 4th International Conference on Heritage and Sustainable Development*. Barcelos: Green Lines Institute.



Figura 13.12 Suelo urbanizable sin construir en Lucena. Urbanización el Cahiz. Fuente: la autora.

13.3. Posibles escenarios futuros para las ciudades medias del centro de Andalucía

Una vez analizados y evaluados los diferentes factores que intervienen en la sostenibilidad de las ciudades medias del centro de Andalucía, ya realizadas las incisiones sobre las cuestiones más relevantes surgidas a lo largo del recorrido, resta una última reflexión, que surge, de forma irremediable, tras todo trabajo que conlleve un conocimiento relativamente profundo de una realidad espacial y temporal concreta: ¿cuáles son las líneas de futuro para un devenir sostenible de este territorio? Lejos de pretender elaborar un catálogo de buenas prácticas, ni tan siquiera un texto de carácter propositivo, este apartado se basa en un compendio de conclusiones que parecen lógicas, e incluso inmediatas, a colación de la redacción de diferentes puntos a lo largo del trabajo y que, sin embargo, adquieren un nuevo sentido al agruparse a modo de reflexión final.

En primer lugar, se desprende del análisis efectuado que el crecimiento económico y productivo ha llegado a un estado límite que, acompañado del momento económico actual, ha producido un estado físico y socioeconómico excepcional: el agotamiento, no ya tan sólo de los recursos, sino también de la secuencia de renovación del sistema productivo que ha llevado a una sobredotación de suelo urbanizado, de parque residencial, tejido industrial y proyectos de infraestructuras.

Ante esta situación de bloqueo, tres son las principales vías de salida:

- La continuación de la estrategia seguida durante los últimos treinta años, que se resume en la búsqueda continua de un motor de desarrollo tras la ruptura con el modelo agrario y que se ha materializado de una forma diferente en cada ciudad, lo que lleva a un territorio equilibrado en su conjunto pero tremendamente desequilibrado en cada una de sus partes.

Este futuro (a priori, el más probable) cuenta con dos problemas consecuentes: el primero, que todo hallazgo de un nicho proveedor de grandes índices de productividad y crecimiento encontrará un nuevo punto de agotamiento en su momento de obsolescencia; el segundo, que el hecho de que la mayoría de la población y la economía de una ciudad de tamaño intermedio se sustente sobre un único sistema productivo o incluso, tal como ocurre generalmente, en un único producto, eleva considerablemente el riesgo de una paralización absoluta de su sistema.

Por otra parte, y no menos importante, el crecimiento a gran ritmo que no vaya acompañado de una planificación cuidadosa a nivel urbano y territorial, conlleva unos índices elevados de destrucción de su paisaje y su patrimonio, anulando por tanto la posibilidad de usar el patrimonio arquitectónico, urbano y paisajístico como un motor de desarrollo alternativo.

- Contra la ambición del crecimiento, la posibilidad del decrecimiento. La teoría del decrecimiento, surgida ya en la segunda mitad del siglo XX aunque detonadora de un cierto movimiento social ya en nuestro siglo, defiende la necesidad de invertir la velocidad del desarrollo para generar un estado de equilibrio a nivel económico, ambiental y personal-social, basada en la evidencia de que un crecimiento exponencial lleva, tal como comprobamos actualmente, al desbordamiento del sistema.

El caracol construye la delicada arquitectura de su concha añadiendo una tras otra las espiras cada vez más amplias; después cesa bruscamente y comienza a enroscarse esta vez en decrecimiento, ya que una sola espira más daría a la concha una dimensión 16 veces más grande, lo que en lugar de contribuir al bienestar del animal, lo sobrecargaría. Y desde entonces, cualquier aumento de su productividad serviría sólo para paliar las dificultades



Figura 13.13: Detalle de la imagen anterior. Uso de una parcela no construida como huerto particular. Fuente: la autora.



*creadas por esta ampliación de la concha, fuera de los límites fijados por su finalidad. Pasado el punto límite de la ampliación de las espiras, los problemas del sobrecrecimiento se multiplican en progresión geométrica, mientras que la capacidad biológica del caracol sólo puede, en el mejor de los casos, seguir una progresión aritmética*¹⁶⁰.

Sin pretender elaborar aquí una revisión sobre el concepto y la vigencia de las teorías del crecimiento, que daría –y, de hecho, ha dado- para la elaboración de varios trabajos de entidad similar al presente, aplicar el concepto de decrecimiento a las ciudades medias del centro de Andalucía pasaría por un cambio en su estructura social y económica, mediante la reordenación de una escala de valores dominada por el desarrollismo y, en muchos casos, la ostentación, tal y como lo refleja la bibliografía manejada en capítulos anteriores.

Un posible decrecimiento conllevaría, por otra parte, cierta redistribución del peso de las ciudades medias en términos funcionales: de una estructura de capitales de segundo orden en la que destacan, por cuestiones demográficas y de actividad productiva, Antequera, Lucena y Écija, a una cierta redistribución de la población y la riqueza, y el posible surgimiento de nuevos centros intermedios, siguiendo las lógicas de Alexander Christaller expuestas anteriormente.

Un asunto que no debe soslayarse al contemplar la posibilidad del decrecimiento es la existencia de una considerable dotación de viviendas, suelo urbanizado sin construir e infraestructuras de transporte –recientemente construidas o en proceso de construcción- que, de producirse éste, quedarían sin uso de manera permanente. El futuro, de hecho, de estos elementos, debe ser uno de los puntos sobre los que reflexionar de una forma

¹⁶⁰ ILLICH, Ivan [1990(1982)]. *El género vernáculo*, Joaquín Mortiz. México: Planeta.

perentoria, pues incluso en el caso de que el decrecimiento no se produjese, no parece probable su puesta en carga en un futuro próximo.

- Una tercera posibilidad se genera en una situación intermedia en la que, sin reducirse estrictamente en un utópico decrecimiento absoluto, busca vías alternativas y sostenibles a un futuro en el que la sostenibilidad a nivel social, ambiental y económico sea posible, además de una recuperación del paisaje de las periferias urbanas.

Esta propuesta pasa por la revalorización de un sistema territorial, paisajístico y productivo que ha caracterizado a estas ciudades y forma parte fundamental de su patrimonio: el mundo agrario. Asimismo, esta hipótesis parte de la superación ya efectiva de las situaciones que históricamente vincularan el concepto de agrocidad a una imagen denostada de las ciudades medias del interior andaluz: una estructura social polarizada, latifundista y un cierto grado de subdesarrollo en cuanto a la cultura y los servicios.

En efecto, desde el mundo académico ya han sido varias las voces que se han manifestado a favor de una vuelta a la soberanía agraria y alimentaria para la sostenibilidad del ente urbano y, más concretamente, de las ciudades del mundo mediterráneo.

Si es cierto que la ruptura del equilibrio entre sociedad y territorio ha tenido lugar, en muchísimas regiones mediterráneas, en ausencia de fenómenos de industrialización, puede que esto permita una reconstrucción, aunque sea lenta y parcial, de dicho equilibrio, la recuperación de recursos rurales localmente disponibles, la detención de las grandes migraciones internas e internacionales, la puesta en marcha de políticas de reasentamiento, la introducción de actividades innovadoras culturalmente compatibles; en resumen, el uso apropiado de todo el complejo armamentístico que la cultura del desarrollo local ha



Figura 13.14: Aeropuerto Floyd Bennett Field, en Brooklyn, convertido en un parque periurbano tras quedar sin servicio. Resiliencia de la naturaleza sobre el asfalto. Fuente: Jackie Weisberg.



producido, y en parte practicado, en las regiones, precisamente, 'de éxito'¹⁶¹.

No en vano, estudios recientes han mostrado que, durante la crisis económica y laboral que experimenta nuestro país actualmente, aquellas regiones con una repercusión menos negativa en el ámbito de la empleabilidad son aquellas cuya economía está fuertemente enlazada con el sector primario (es el caso, por ejemplo, de las subbéticas de Córdoba y Jaén o las depresiones intrabéticas)¹⁶². No obstante, producir un retorno a un sistema exclusivamente agrario provocaría un agotamiento similar al de mediados del siglo XX y reproduciría, mediante un desplazamiento del polo productivo, las situaciones que se han venido sucediendo con algunos sectores como la industria o la construcción.

No debemos dejar a un lado las precauciones necesarias de desarrollarse un futuro como el aquí señalado, entre las que podríamos señalar:

- Prever, mediante los instrumentos de planificación territorial y urbana, así como las legislaciones aplicables a los distintos sectores interesados, una gestión sensible del paisaje, especialmente del paisaje de transición entre lo urbano y lo agrario.
- Autorizar un sistema de uso mixto agrario-edificado-industrial en las parcelas que, no habiéndose edificado estando ya prevista o realizada su urbanización, así lo faciliten.
- Establecer huertos urbanos en solares disponibles en la ciudad consolidada.
- Permitir a la naturaleza actuar con su propia capacidad resiliente, convirtiendo suelos duros

¹⁶¹ PERELLI, Augusto (2004), *op.cit.*

¹⁶² Oasis del empleo en España en la página web del grupo Geografía Operativa. Disponible en <http://www.geografiaoperativa.com/pages/munisanticrisis.html>

en blandos mediante un proceso lento y paulatino.

- Elaborar un sistema de catalogación y protección de los saberes agrarios vinculados a la variedad de paisajes del centro de Andalucía.
- Idear medidas para la puesta en valor del mundo agrario y el fortalecimiento de los vínculos identitarios entre éste y la población de las ciudades medias de Andalucía.

En cualquier caso, y recordando que estos posibles futuros se construyen a partir de reflexiones más que de propuestas, para un futuro más sostenible de las ciudades medias del centro de Andalucía será necesaria una reflexión sobre su estado actual, en un sentido amplio y complejo, así como sobre su historia reciente, tomando las fortalezas de su patrimonio y tratando de no cometer los errores que las han llevado a una situación crítica en todos los ámbitos.

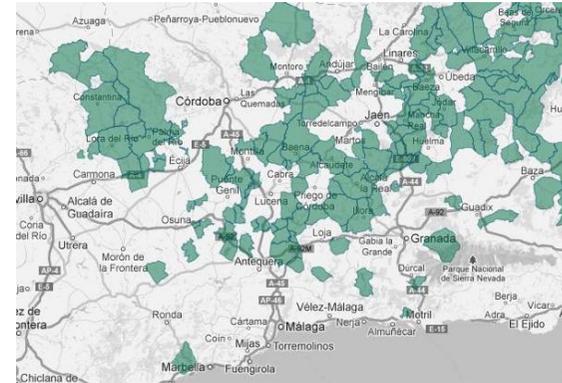


Figura 13.15: Oasis del empleo en España.
Fuente: Geografía Operativa.



14. IDENTIDAD, PATRIMONIO Y CARACTERIZACIÓN DE UNA MUESTRA DE CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS PARA SU ESTUDIO

Si bien el patrimonio de las ciudades medias andaluzas es entendido, en las primeras partes de este trabajo, como un bien colectivo y de profundo carácter territorial –dado que constituyen, como red y forma de asentamiento, un ejemplo único de forma de vida urbana-, la extracción de resultados concretos y conclusiones que conduzcan a una propuesta operativa requiere, como decíamos, del establecimiento de un orden de medida que, en este caso, será desarrollado en la Parte IV a modo de indicadores.

Ahora bien, para que el uso de los mismos tenga un carácter efectivo y se compruebe su validez como sistema de evaluación y análisis, es necesario que éste sea puesto en práctica sobre una muestra representativa.

Con este fin se realiza, a lo largo de este capítulo, una reflexión sobre cuál debería ser esta muestra, para posteriormente pasar a acotarla y caracterizarla con un nivel de detalle suficiente para abordar el análisis y la aplicación del sistema propuesto.



14.1. Criterios para la selección de una muestra de análisis

Previamente a realizar una selección de muestra hemos de sopesar cuáles son las características idóneas para que, tras la aplicación del sistema de indicadores sobre la misma, los resultados tengan relevancia y sean significativos del total de analizar, o bien, quede bien definido su alcance.

A este respecto, podemos comenzar por establecer un criterio muy básico: puesto que la elaboración de un sistema de indicadores carece de sentido si no es para ser aplicado y, de forma análoga, esta aplicación será infructífera si no conduce a la obtención de datos que conlleven unas conclusiones operativas, deberá escogerse una muestra susceptible de integrar todos los aspectos comentados en los capítulos previos y que permita aportar nuevas luces sobre las claves de su sostenibilidad.

Para que estos datos obtenidos de la aplicación sean relevantes es idóneo, además, que permitan establecer una comparación. Un indicador, especialmente un indicador numérico, no es tan valioso por sí mismo sino por comparación con los valores obtenidos del mismo indicador en otros casos, bien sea estableciendo varias mediciones para la observación de la evolución de los resultados con el paso del tiempo, bien para hacer una comparación entre varios casos con ciertas condiciones de homogeneidad o heterogeneidad previamente establecidas.

En este sentido, y dado que es imposible establecer una comparación en un ámbito temporal destacable –la mayoría de trabajos la realizan, como mínimo, a los cinco o, más a menudo, a los diez años- durante la redacción de esta tesis doctoral, será necesario escoger una muestra que permita la comparación entre casos.

Esta acotación debe pasar, previamente, por la determinación de los criterios de homogeneidad

más relevantes en el estudio de las ciudades medias del centro de Andalucía, su patrimonio histórico y sus paisajes. Por tanto determinamos, a grandes rasgos, tres criterios de homogeneización:

- Las unidades de paisaje y sus elementos configuradores
- Las características urbanas de las ciudades medias
- Las características patrimoniales de sus tejidos históricos

Veamos, a continuación, cómo se estructuran estos condicionantes.



14.2. Unidades de paisaje, caracterización urbana e identidad patrimonial en el centro de Andalucía

Decíamos que, ya desde los aspectos normativo y administrativo, los paisajes andaluces están divididos en una serie de macro unidades, tres de las cuales seleccionábamos como límites del marco de estudio de los paisajes de las ciudades medias del centro de Andalucía: “campiña y sierra sur de Sevilla”, “campiña y subbética de Córdoba y Jaén” y “depresiones de Antequera y Granada”.¹⁶³

Posteriormente, y en el contexto de la Estrategia Andaluza del Paisaje, se pone en marcha desde el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico un Laboratorio de Paisaje Cultural que realiza en 2010 una demarcación paisajística más pormenorizada que la del POTA, tomando el Atlas de Andalucía de 2005¹⁶⁴, y concretamente su cartografía ambiental, como referencia.

La zonificación propuesta parte de una subdivisión del territorio en 6 categorías, 21 áreas, 85 ámbitos y 422 tipos o unidades de paisaje. Las 6 categorías ofrecen una primera gran diferenciación de espacios en la comunidad autónoma, en la que destaca casi un 44% (43,68 %) caracterizado por espacios serranos (con predominio de masas boscosas y arbustivas) y un 41 % de campiñas con presencia de la tríada típica del secano mediterráneo: trigo, olivo y viñedo (31,09 %) y vegas con profusión de producción de regadío (10,36 %). El 15 % restante se compone de espacios pertenecientes a altiplanos y subdesiertos (7,09 %), a ámbitos litorales (5,82 %) y zonas urbanas y alteradas (2,59 %).[...]Para caracterizar estos espacios desde un punto de vista cultural y patrimonial, se entendió necesario ajustar estas delimitaciones a una agrupación de unidades espaciales que se han denominado demarcaciones paisajísticas y que derivan de una agrupación

163 Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, 2006.

164 ATLAS de Andalucía, tomo 2, cartografía ambiental, Sevilla: Junta de Andalucía, 2005.

*con sesgo patrimonial de los ámbitos paisajísticos propuestos en el citado Atlas de Andalucía. Aunque se han respetado por regla general las delimitaciones definidas en dicho mapa, en algunos casos excepcionales, y ante su inadaptación a la realidad cultural del territorio, se han alterado los límites de estos ámbitos.*¹⁶⁵

Así, tomamos estos ámbitos o demarcaciones paisajísticas como unidades fragmentadas del paisaje andaluz a escala territorial, susceptibles de convertirse en unidades homogéneas a la hora de aplicar un sistema de análisis en forma de indicadores. Las demarcaciones paisajísticas que conforman el paisaje de las ciudades medias del centro de Andalucía son las siguientes:

- Campiña de Sevilla
- Campiña de Córdoba
- Los Montes-Subbética
- Vega de Antequera-Archidona

Es interesante en este criterio de demarcación la unión de los Montes de Jaén con la Subbética cordobesa en una misma demarcación, criterio que responde, probablemente, a la intención de vincular demarcaciones con afinidades culturales e identitarias -es el caso de los referentes paisajísticos en forma de torres en cumbres o de la cultura del olivar, con el antiguo tren del aceite como eje estructurante.

¹⁶⁵ FERNÁNDEZ CACHO, Silvia, FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor et alli, Caracterización patrimonial del mapa de paisajes de Andalucía, Revista ph, número 66, mayo 2008, pp. 16-31, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía – Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, Sevilla.



Así mismo, las campiñas y sierras de las distintas provincias son separadas, permitiendo una definición más precisa del paisaje así como una fidelidad a los procesos de cercanía en el territorio, como es el caso de Córdoba o Sevilla. De este modo se considera la última demarcación de paisajes como criterio válido para establecer criterios de homogeneidad en la elección de la muestra, cuyas características se encuentran definidas para aquellas demarcaciones que contienen a las ciudades medias del centro de Andalucía, mediante una ficha – resumen para cada una en el capítulo 10 de este documento.

De este recorrido por los paisajes que contienen a las ciudades medias del centro de Andalucía podemos extraer algunas conclusiones de cara a la aplicación del sistema de indicadores propuesto:

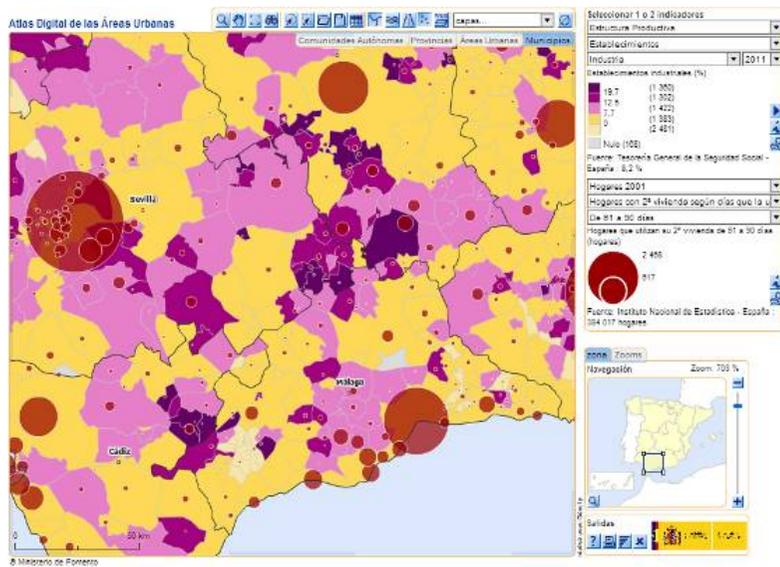
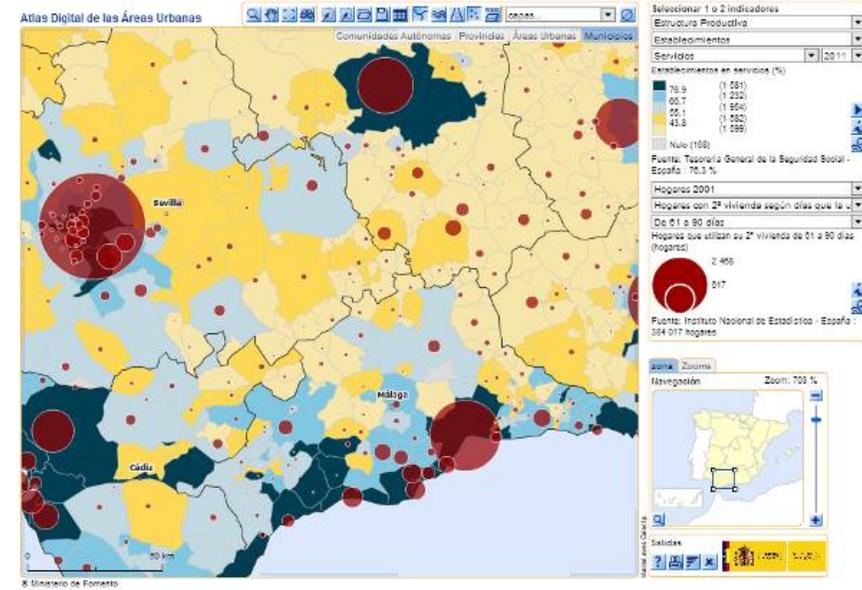
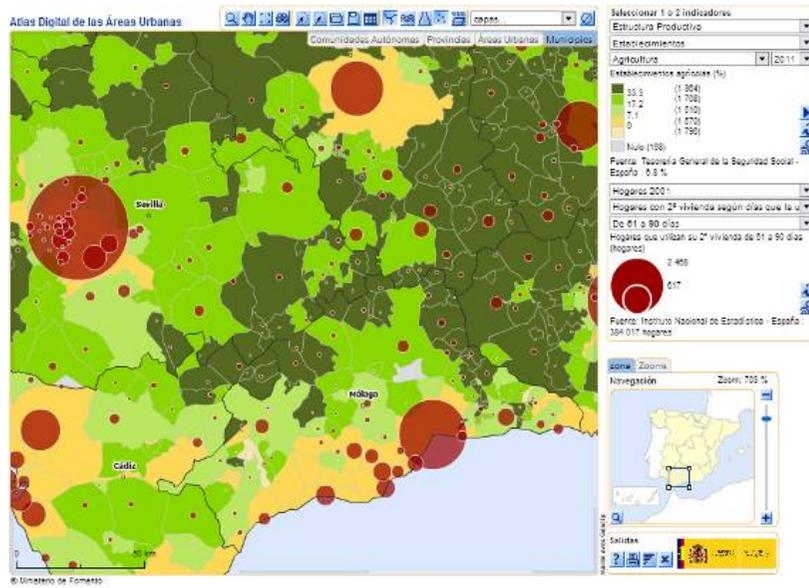
- Los paisajes del centro de Andalucía son diversos, si bien guardan algunas similitudes entre ellos en cuanto a los medios físico y socioeconómico, así como principales recursos patrimoniales en el territorio.
- Las cuatro demarcaciones paisajísticas contienen ciudades medias de mayor y menor peso, aunque unas son más densas que otras, y poseen diverso grado de articulación, lo cual crea grandes diferencias en el funcionamiento de la red territorial.
- Definir una sola demarcación como muestra de análisis conlleva, por una parte, analizar ciudades de diferente índole que funcionan como un conjunto y, por otra, limitarse a la relación de las ciudades medias con un único paisaje.
- Por el contrario, definir ciudades de varias demarcaciones supone analizar ciudades con similitudes entre sí pero cuya relación con el paisaje es muy diversa.
- Así, y dado que este trabajo pretende analizar un fragmento territorial y urbano que, aun

entendiéndose como unidad, contiene la heterogeneidad como una de sus características patrimoniales y paisajísticas, se decide optar por una muestra de varias ciudades que, siendo comparables en sus características de cara a la aplicación del sistema, revelen contrastes en su relación con los paisajes, estableciendo la comparación entre demarcaciones paisajísticas como uno de los requisitos para su elección.

En cuanto a su caracterización urbana, atenderemos a varios criterios: por una parte, al número de habitantes –que, si bien en Andalucía está comprendido entre los 6000 y los 60000, en el centro de Andalucía se limita a una horquilla entre los 12600 de Estepa y los 42500 de Lucena. Dado que la horquilla del ámbito de estudio se reduce notablemente con respecto al número contemplado por la bibliografía específica para el caso español –no digamos europeo o internacional- y, más aún si nos atenemos al fragmento territorial seleccionado, trataremos de establecer una muestra que escoja ciudades de distinto carácter demográfico: desde la más pequeña (Estepa) hasta la mayor (Lucena), pasando por tramos intermedios e incluyendo, sin duda, a Écija y Antequera que, con poblaciones similares a la lucentina aunque ligeramente inferiores constituyen, como veremos a continuación, piezas claves en la caracterización urbana de la muestra.

En otro orden de asuntos, la caracterización social y económica se ha revelado como una de las claves para identificar a las ciudades medias no tanto en su definición cuantitativa sino por su papel funcional dentro del territorio. Así, dentro del ámbito de estudio, encontramos ciudades que aún conservan el sector primario como el pilar productivo de su economía y empleo, lo que mantiene el carácter de agrocidad por el que primeramente fueron reconocidas e identificadas, mientras que la mayoría han tendido hacia una terciarización clara, derivada de su nueva condición de intermediarias entre las áreas rurales y las capitales de provincia y, por último –las más escasas-, algunas han desarrollado un Sistema Productivo Local que las ha convertido en cabezas industriales de la Andalucía interior, salvando a las grandes ciudades y a algunos polos industriales en ciudades

de tamaño medio-grande, como es el caso de Linares (Figuras 14.1, 14.2 y 14.3).



Figuras 14.1 (arriba izquierda), 14.2 (abajo izquierda) y 14.3 (derecha): Establecimientos sector primario, sector industrial y sector terciario en las ciudades andaluzas. Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2012

En la transición entre los aspectos urbanos y los patrimoniales encontramos la caracterización morfológica como otro de los criterios a ser considerados. En este sentido, además de la propia percepción que sobre la planimetría, la ortofotografía, el planeamiento o la propia experiencia puedan proporcionar, existen documentos en los que la forma de implantación y distribución del parcelario de los centros históricos andaluces queda reflejada. Entre ellos, puede destacarse el trabajo *Análisis Urbanístico de Centros Históricos de Andalucía*¹⁶⁶, que contempla, para pequeñas y medianas ciudades andaluzas, el análisis sistemático de cuestiones como:

- El tipo de emplazamiento. En el que se distinguen siete formas para emplazamientos interiores y tres para costeros referidas –en el primero de los casos, que es el que nos atañe- a cuestiones como la topografía o la presencia de cursos de agua.
- La forma del centro histórico, que se distinguen entre lineal, alargada, redondeada irregular o circular.
- El tipo de estructura urbana, con cinco categorías que atienden a la regularidad de la estructura y al tamaño de las manzanas.
- La posición relativa del centro histórico con respecto al núcleo urbano: si está integrada o separada, si es excéntrica o centrada, si coincide con el núcleo o si los crecimientos son regulares o irregulares.
- El origen del emplazamiento, según sea un punto de defensa, esté relacionado con la presencia de vías de comunicación, con el desarrollo de actividades productivas concretas,

¹⁶⁶ AA.VV. (2001), *Análisis urbanístico de centros históricos de Andalucía: ciudades medianas y pequeñas*. Sevilla: Dirección General del Territorio y Urbanismo, Consejería de Obras Públicas y Transportes.



entre otras casuísticas –contempla, en total, tres casos para puntos de defensa y seis para otros orígenes.

Podemos añadir criterios propios, como el hecho de que cuenten con un Conjunto Histórico declarado o, al menos, incoado –lo cual es prueba de su relevancia patrimonial dentro del tejido urbano andaluz-; las épocas históricas que han configurado sus centros urbanos o en las que han gozado de una mayor predominancia sobre el territorio, lo que ha trascendido sobre sus aspectos y elementos patrimoniales más destacables; o si su identidad patrimonial está asociada a actividades productivas o cuestiones etnológicas concretas –dado que, como antiguas agrocidades, el vínculo con sistemas agrícolas concretos ha marcado sus desarrollos históricos, así como buena parte de sus bienes y valores. En base a todos los aspectos señalados se establece una muestra formada por siete ciudades cuya caracterización se desarrolla en el siguiente apartado.

14.3. Ciudades medias para el estudio de su entorno paisajístico y su caracterización: Alcalá la Real, Antequera, Écija, Estepa, Loja, Lucena y Osuna

Una vez decidido que se someterán a análisis varias ciudades que, siendo equiparables, proporcionen información sobre la relación entre tejido urbano y paisajes de características diversas dentro del área estudiada, es preciso determinar qué ciudades se estudiarán.

Por razones de equilibrio entre la disponibilidad de tiempo y medios para la obtención de datos y aplicación del análisis y la necesidad de obtener unos resultados lo más relevantes posibles del caso completo, se decide tomar como muestra las ciudades de Alcalá la Real (Jaén), Antequera (Málaga), Écija (Sevilla), Estepa (Sevilla), Loja (Granada), Lucena (Córdoba) y Osuna (Sevilla) con el siguiente criterio:

- Alcalá la Real, por constituir el centro de un sistema defensivo único con una fuerte presencia en el territorio de Andalucía oriental y, a la vez, funcionar como puerta hacia la Andalucía occidental y sus unidades paisajísticas, así como por contar con un núcleo histórico amurallado de excepcionales valores.
- Antequera, por encontrarse, a la vez, en la confluencia de las dos principales vías articuladoras del territorio y en una zona de transición entre el paisaje de la vega y el de las sierras del norte de Málaga, estar reconocida como uno de los puntos de articulación del territorio andaluz y poseer un notable patrimonio inmueble de prácticamente todas las épocas que han tenido una presencia fuerte en la historia andaluza.
- Écija, por constituir un importante centro regional en época romana –lo que es poco frecuente en la mayoría de ciudades medias andaluzas-, así como una ciudad de realengo



cuyo vigor urbano y patrimonial estuvo muy relacionado con su labor agraria.

- Estepa, por ser la menos poblada de las ciudades medias del centro de Andalucía y, aún así, poseer un sistema productivo local basado en la industria que la sitúa en el imaginario colectivo y, además, gozar de inimitables cualidades desde el punto de vista del paisaje y el territorio, lo que ha propiciado un pasado notable como centro secundario andaluz.
- Loja, por destacarse entre las ciudades medias de la Andalucía oriental dado su papel centralizador en un buen número de núcleos secundarios, así como por estar reconocida como una de las ciudades fronterizas claves en la lucha por la conquista del reino de Granada, lo cual se relaciona también con sus particulares cualidades desde el punto de vista de enclave territorial, paisaje y emplazamiento.
- Lucena, por ser un caso único de crecimiento socioeconómico en su entorno, lo cual repercute enormemente en su paisaje, por jugar un papel de charnela entre dos demarcaciones paisajísticas y, además, por constituir un centro territorial para culturas que, por lo general, son poco relevantes en otras localizaciones andaluzas, además de ser la más poblada de todas las ciudades medias del centro de Andalucía.
- Osuna, por su enclave entre tierras del cereal y el olivo, y por la potencia de sus elementos patrimoniales, fuertemente vinculados a su entorno e imagen paisajística y legado de su presencia como un centro territorial de gran importancia en ciertos momentos, además de constituir uno de los paisajes históricos urbanos que cuentan con un mejor grado de conservación, tanto en su arquitectura monumental como en el conjunto de la arquitectura civil y vernácula.

Otra de las características que hacen de las siete ciudades una muestra significativa para el estudio, es el hecho de ser centros destacados de los tres sectores productivos principales: Osuna, Loja y Alcalá la Real en el sector agrario, Lucena y Estepa en el sector industrial y Antequera y Écija en el sector servicios (Figuras 14.1, 14.2 y 14.3).

Las siete ciudades cumplen, además, una serie de requisitos que les aportan uniformidad y permiten establecer paralelismos entre las mismas:

- Se encuentran en una zona de transición entre paisajes.
- Funcionan como pequeños centros regionales.
- Están vinculadas a fuertes infraestructuras viarias.
- Han sufrido en los últimos años un proceso de disminución del carácter agrario en favor de los servicios y, en algunos casos, la industria.

Así, para cerrar esta fase de la investigación procedemos a la definición de las características de estas siete ciudades con su historia, sus centros históricos y sus paisajes.



14.3.1. ALCALÁ LA REAL

Caracterización histórico-patrimonial

Situada en la zona suroccidental de la provincia de Jaén y muy cercana a las sierras del sur de Córdoba y el noroeste de Granada, la ciudad de Alcalá la Real se relaciona, por su peso patrimonial e histórico, con su importante papel en la defensa de los territorios durante el proceso de conquista cristiana de los territorios musulmanes de *Al-Andalus*. No obstante, las primeras evidencias de hábitat en el actual núcleo urbano de Alcalá la Real corresponden a la Edad del Bronce¹⁶⁷, aunque se trata de hallazgos puntuales que no aseguran una continuidad en su ocupación. También han aparecido restos de época ibérica y romana, muy alterados por las construcciones posteriores de época medieval, pero en ningún caso con la entidad suficiente para pensar en un núcleo de población relevante. Aunque el estudio de las fuentes literarias y epigráficas tienden a localizar algunas ciudades como *Illiturgicola*, *Ipolcobulcola* o incluso *Sucaelo* en el término de Alcalá la Real o en los municipios vecinos, nada hace pensar de momento en la existencia de una ciudad iberorromana en el lugar donde posteriormente nacerá el actual núcleo urbano: el Cerro de la Mota.

Aunque la etapa romana suele pasar desapercibida en la consideración de la historia de la ciudad, son dos los restos que se conservan de época imperial: por una parte, una pequeña estatua de mármol en la que se representa a Hércules y que se conserva en el Museo Arqueológico Nacional¹⁶⁸

¹⁶⁷ AGUAYO DE HOYOS, P. y DE LA TORRE PEÑA, F. (1979), La Edad del Bronce en Alcalá la Real (Jaén). *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Granada*, 4, pp. 154-156.

¹⁶⁸ GÓMEZ-MORENO, M. (1924), Estatuita de Hércules procedente de Alcalá la Real. [En línea]. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 85, pp. 76-77. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2010 <<http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc4q8d6> [Última consulta el 20 de agosto de 2014].

y, por otra y con mayor presencia en el patrimonio urbano, un mausoleo romano, conocido comúnmente como el “depósito de aguas de San Marcos” debido a su reutilización posterior con este fin. Este último se sitúa aún en la zona noreste de la ciudad, en la barriada colindante a la ermita de San Marcos¹⁶⁹. Más recientemente, y ya en el propio núcleo urbano de Alcalá la Real, se ha abierto al público la *Domus Herculana*, una posible *villa* hallada durante una intervención preventiva que se viene realizando en distintas fases desde el año 2007 en el marco del proyecto de desarrollo socioeconómico de la Zona Norte “Iniciativa Urbana I”¹⁷⁰. Su nombre, como resulta obvio, procede del antiguo hallazgo antes mencionado, que se interpreta ahora como parte del programa decorativo de una explotación rural de cierta envergadura.

No obstante, no será hasta época musulmana cuando el núcleo cobre relevancia a nivel regional, lo que viene aseverado por la fortificación del asentamiento de la Mota. Su desarrollo tendrá un punto álgido en el siglo XII cuando su control pasa a manos de la familia *Banu Said*, momento en el que al parecer se completa la construcción de la fortaleza. Sin embargo, lo que realmente confiere importancia a esta ciudad es su posición estratégica respecto a la vía de comunicación que conecta el valle del Guadalquivir con Granada a través de las depresiones intrabéticas y que la convierten en la “llave de Granada” durante la expansión castellana. No en vano, su gran momento de esplendor coincide precisamente con el periodo posterior a su conquista, en 1341, por Alfonso XI, tras la cual se convierte en enclave fronterizo con el reino nazarí hasta su definitiva conquista en 1492. En este periodo se amplía y refuerza el perímetro defensivo, se completa la urbanización del Cerro de la



Figura 14.4: Ladera del Cerro de la Mota, con la iglesia de Santo Domingo y los restos de la ciudad islámica. Al fondo, el tejido urbano actual de Alcalá la Real. Fuente: la autora.

¹⁶⁹ GARCÍA PRIETO, A. y ORDIÑANA RODRÍGUEZ, V. (1985), Un mausoleo romano en Alcalá la Real (Jaén). *XVII Congreso Nacional de Arqueología, Zaragoza*, pp. 749-754.

¹⁷⁰ Más información en ANDALUCÍA INFORMACIÓN (2013). Abierto al público el yacimiento arqueológico “Domus Herculana”. Publicada el 29 de mayo de 2013 [En línea] <<http://andaluciainformacion.es/alcala-la-real/312359/abierto-al-publico-el-yacimiento-arqueologico-domus-herculana/>> [Última consulta el 20 de agosto de 2014].



Figura 14.5: Alcalá la Real vista desde la Fortaleza de la Mota. A la derecha, una parte de la Iglesia Mayor Abacial. Fuente: la autora.

Mota y se inicia la construcción de la iglesia Abacial, de Patronato Real, así como el Palacio Abacial en el Llanillo y se completa la red defensiva del territorio iniciada por los antiguos ocupantes nazaríes y formada por una tupida red de atalayas que se extiende a lo largo de toda su comarca controlando las principales vías de comunicación¹⁷¹¹⁷².

También de época medieval pero alejada del núcleo principal de la ciudad se encuentra la Zona Arqueológica de Fuente Álamo, que integra dos realidades bien distintas: una *villa* romana, destinada probablemente a la producción agrícola y metalúrgica, a la que se encontraba asociada su correspondiente necrópolis; y una atalaya medieval, fechada en los siglos XIII-XIV y vinculada al sistema defensivo de la propia fortaleza de Alcalá la Real, así como los restos de una necrópolis musulmana anterior (siglos X-XI).

Así pues, hasta la conquista definitiva del reino de Granada en 1492, la ciudad se convierte en un punto estratégico donde las tropas castellanas se organizan para sus incursiones. Una vez finalizada la etapa bélica la población irá descendiendo de la fortaleza de la Mota y ocupando los arrabales, aunque durante el siglo XVI la zona amurallada conserva su categoría como centro de poder civil y religioso, lo que propicia la construcción de nuevos edificios dentro de la misma y en el resto de la ciudad. El proceso de despoblamiento del castillo y poblamiento de la ciudad continúa durante todo el siglo XVII, hasta que el propio Cabildo Municipal traslada sus dependencias a un nuevo Ayuntamiento que sitúa en la parte baja de la ladera –el que aún funciona en la actualidad¹⁷³.

¹⁷¹ ARJONA CASTRO, A. (1990), Arqueología e historia de las torres atalayas de las comarcas de Priego y Alcalá la Real. *Antiquitas*, 1, pp. 32-37.

¹⁷² MARTÍN CIVANTOS, J.M. y MARTÍN GARCÍA, M. (1998), Torres atalayas entre Alcalá la Real y el reino nazarí de Granada. *II Estudios de frontera: Actividad y vida en la frontera*, Jaén, pp. 157-177.

¹⁷³ ROSALES, José M. (1993). *Alcalá la Real: Patrimonio arquitectónico y urbano*. Alcalá la Real: Ayuntamiento de Alcalá la Real.

Con la entrada, en el siglo XIX, de las tropas napoleónicas, la Iglesia Mayor Abacial pierde su culto y se convierte en una parte más del complejo fortificado, pasando a funcionar como un almacén hasta su incendio. Posteriormente desaparece también la Abadía hasta que el Cerro de la Mota queda completamente despoblado, tal y como hoy lo conocemos, con procesos que aceleraron su deterioro como la posterior colocación de un cementerio municipal o la acción de un movimiento sísmico en 1874, que derrumbó las bóvedas y la capilla mayor de la iglesia¹⁷⁴.

A principios del siglo XX se produce cierto auge económico derivado, principalmente, de la mejora de la situación en el sector agrario, que consiste en esa época, y hasta hoy, en el principal pilar del sistema productivo alcalaíno. La burguesía que emerge en esa época es la responsable de un buen número de edificaciones civiles, principalmente residenciales, con fachadas historicistas de decoración exuberante que se concentran, especialmente, en la Carrera de las Mercedes.

Caracterización socioeconómica

La ciudad de Alcalá la Real conserva, aún hoy, su carácter agrícola en cuanto la actividad agraria y sus industrias derivadas siguen siendo, aún hoy, los principales motores económicos. No se trata de una de las ciudades más pobladas (en el padrón de 2013 contaba con 22682 habitantes) y tampoco una de las que ha vivido grandes aumentos demográficos en los últimos años, lo cual puede, en cierto modo, estar vinculado al hecho de que el sector primario constituya, aún hoy, la base de su economía y empleo. Esto puede ser contrastado si se tiene en cuenta de que, actualmente, la ciudad tiene un número de habitantes similar a los de 1930 o 1970, mientras que su pico demográfico –con más de 30000 habitantes– se produjo en 1950, época en la que el liderazgo



Figura 14.6: Paisaje urbano caracterizado por viviendas burguesas en la Carrera de las Mercedes. Fuente: la autora.

¹⁷⁴ JUAN LOVERA, Carmen; MURCIA CANO, Teresa (2000). *Breve historia de Alcalá la Real*. Málaga: Sarriá.



agrario de las tierras andaluzas vivía sus momentos de mayor plenitud. Por otra parte, el crecimiento económico debido a la burbuja inmobiliaria tuvo una repercusión escasa en la localidad, subiendo de los 21296 a los 22722 entre 2001 y 2011¹⁷⁵.

Centrada, por tanto, en el mundo agrícola, el protagonista indiscutible de los cultivos alcaíños es el olivar que cuenta con más de un 80% de la superficie cultivada local, en su gran mayoría, como cultivo de secano (hay algunos ámbitos cultivados en regadío pero no son relevantes en un estudio global). Después de éste, la especie leñosa más cultivada es el cerezo, algo común en algunos puntos de las sierras del sur y el este de Andalucía. Por otra parte existen tierras cultivadas en labor, en su mayoría también de secano, de las cuales el cultivo protagonista es el del trigo, que ocupa un 34% de las mismas.

La ciudad cuenta, no obstante, con cierta presencia de la industria que, a pesar de que no constituye un Sistema Productivo Local ni, aún, un polo industrial fuerte para la Andalucía oriental, crece paulatinamente en valor tanto absoluto como relativo, provocando la creación de nuevo suelo urbano y urbanizable en forma de varios núcleos industriales de tamaño diverso, la mayoría de ellos al margen de la carretera nacional N-423 hacia Granada.

Por otra parte, la centralidad territorial de Alcalá se ve reforzada por un auge reciente en los servicios, tanto públicos como privados, de forma que el comercio, en su mayoría de pequeños establecimientos, funciona como referente para una comarca territorial relativamente amplia situada entre las provincias de Jaén, Córdoba y Granada.

Merece ser mencionada, por último, la industria del turismo cultural¹⁷⁶ que recientemente está

¹⁷⁵ Fuente: SIMA. Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía.

¹⁷⁶ CORTÉS PUYA, Trinidad (2002). *Recuperación del patrimonio cultural urbano como recurso turístico* [En

siendo objeto de grandes esfuerzos por su divulgación, innovación y mejora. En este sentido, y dentro del programa *Tu Historia* de las ciudades medias andaluzas, se han puesto en marcha una buena cantidad de actividades e itinerarios. Este hecho, junto con una buena renovación de la imagen de su centro histórico que incorpora criterios de accesibilidad, protección contra la descontaminación visual o señalética, convierte al patrimonio en una de las bases para la regeneración social y económica de un municipio que, si bien se mantiene como ciudad media para cierto fragmento territorial, no se cuenta entre los primeros en términos del dinamismo que sí comparten otras de las localidades de carácter similar.

Transportes y comunicaciones

Alcalá la Real tiene una gran peculiaridad con respecto al resto de ciudades medias de estudio en cuanto a la configuración de sus comunicaciones de transporte: es la única de ellas que no se sitúa junto a una o varias vías rodadas de alta capacidad, y tampoco en las inmediaciones del trazado de una línea ferroviaria de alta velocidad. Este hecho tiene, sin duda, su explicación en la propia localización de la ciudad y en su sentido de existencia, más vinculado a lo agreste del entorno y a la proximidad de Granada –lo que la convierte en un enclave defensivo estratégico durante la Edad Media- que a las grandes agrocidades que se sitúan a lo largo de un camino estructurante del territorio andaluz o, incluso, en un cruce de dos de ellos, y que se retroalimentan de esta condición para su crecimiento demográfico, estratégico y, cómo no, económico.

En este sentido, la vía que funciona como eje de transportes estructurante de Alcalá la Real es la



Figura 14.7: Crecimiento del tejido industrial y de servicios al este de Alcalá la Real. Fuente: la autora.

línea]. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, pp. 435-448.

<<http://biblioteca.ucm.es/tesis/ghi/ucm-t25959.pdf>> [Última consulta el 15 de agosto de 2014]



Carretera Nacional N-432, que une Badajoz con Granada pasando por Córdoba y que funciona como una diagonal de paso de Sierra Morena en sentido noroeste-sureste para la mitad norte de la Península Ibérica. Así, y aunque la profunda evolución que el panorama de las infraestructuras viarias en Andalucía y España haya relegado a un segundo plano la importancia de las carreteras nacionales lo cierto es que, hace pocas décadas, Alcalá se situaba en las inmediaciones de una vía tan importante como la N-331 junto a la que se disponían Antequera o Lucena, por mencionar ciudades hoy consideradas como beneficiarias del paso de una carretera de gran afluencia.

No es de extrañar, por tanto, que la gran mayoría de crecimientos existentes y previstos de la ciudad se sitúen junto a la mencionada N-432 y especialmente en su rama sureste, en la que numerosas áreas de suelo industrial han crecido y se encuentran previstas según las determinaciones del último Plan General de Ordenación Urbana aprobado. Se ha proyectado, además, un desvío de los accesos a la misma hacia el suroeste del núcleo urbano de modo que no entre en conflicto con la protección paisajística de su Conjunto Histórico, situado en un cerro muy cercano a las vías de conexión actuales. No debe ser obviado, por otra parte, el hecho de que la presencia de esta vía en las inmediaciones de Alcalá la Real provoca, además, el tráfico desde otros núcleos que no cuentan con infraestructuras viarias de mejor trazado en su comunicación, entre los que destaca la conexión de la campiña y la Subbética cordobesas con la ciudad de Granada, pasando por los montes del sur de Jaén.

En cuanto a la red ferroviaria, no han existido ni están en proyecto líneas de tren de media distancia o alta velocidad en las inmediaciones de la ciudad de Alcalá la Real debido, posiblemente, a la ya mencionada complejidad de la topografía en su territorio más inmediato.

Alcalá la Real en su planificación urbana

Alcalá la Real posee, en vigencia, uno de los Planes Generales de Ordenación Urbana más recientes de entre los de las ciudades medias del centro de Andalucía. Fue publicado definitivamente en el año 2005 y cuenta, además, con una revisión realizada en 2013, según los términos ya previstos en el propio Plan que instaba a realizar una revisión profunda del estado y pertinencia de su aplicación a los ocho años –dos cuatrienios, un plazo prudente en la evaluación del desarrollo de un planeamiento general- de su aprobación definitiva. El propio PGOU de 2005 consiste, en realidad, en una revisión profunda del anterior Plan de 1988, que se inició en 1997 y no fue publicado hasta ocho años después debido a la actualización paulatina de normativas que le afectaban, entre ellas, la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de 2002.

Además de la incorporación de todas las modificaciones puntuales e innovaciones que se produjeron en el PGOU, la revisión de 2013 incluye información y toma de decisiones con respecto a aspectos que, dada la inclusión de normativas nuevas (leyes de Patrimonio, Biodiversidad o el propio Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía), deben ser tratados en los planes de mayor actualidad, a saber: hidrografía, medio ambiente o bienes patrimoniales. En cuanto a estos últimos, además del correspondiente inventario de bienes, delimitación del área de afección para un Plan Especial de Protección y Reforma Interior y de las determinaciones para el núcleo histórico dentro del suelo urbano –con protección en tres niveles: integral, estructural y ambiental-, se añaden menciones a la interacción de las futuras urbanizaciones sobre los elementos con presencia de yacimientos arqueológicos y acerca de la necesidad de establecer un entorno de protección para el BIC del Conjunto Histórico de Alcalá la Real.

Aunque el PGOU incluye grandes unidades de Suelo No Urbanizable por Protección del Paisaje –especialmente en las faldas oeste y sur de la elevación de su Conjunto Histórico-, existen bolsas



importantes de suelo urbanizable, la mayoría en el sureste de la ciudad y en contacto con las principales carreteras de acceso a la misma, destinadas al crecimiento tanto del suelo residencial como del industrial. Es algo a tener muy en cuenta, por otra parte, la modificación posterior en la que se permuta un fragmento de Sistema General de Zonas Verdes en la falda sureste del castillo para la edificación de un Parador Nacional, mientras que se compensa con la conversión en Zona Verde de otro fragmento de falda que constituía una reserva de suelo urbano, más al norte.

En cuanto a la redacción del necesario y preceptivo Plan Especial de Protección y Reforma Interior, el mismo se encuentra en proceso de elaboración desde el año 2009, si bien aún no se encuentra en fase, siquiera, de exposición pública previa a una aprobación provisional¹⁷⁷. Según la información disponible en hemeroteca¹⁷⁸, su Catálogo incluiría un centenar de bienes inmuebles, cifra que no es especialmente amplia en el contexto actual de la protección urbanística del patrimonio.

¹⁷⁷ Noticia del periódico Alcalá Noticias: *El arquitecto Almazán dice que el casco histórico necesita medidas* [En línea]. Publicada el 3 de enero de 2012.

<http://www.alcalalareal.net/alcalanoticias/index.php?option=com_content&task=view&id=4587&Itemid=161> [Última consulta el 18 de agosto de 2014]

¹⁷⁸ Noticia del periódico Alcalá Noticias: *Se realiza un catálogo de bienes inmuebles del casco histórico* [En línea]. Publicada el 7 de febrero de 2010.

<http://www.alcalalareal.net/alcalanoticias/index.php?option=com_content&task=view&id=2495&Itemid=153> [Última consulta el 18 de agosto de 2014]

La protección patrimonial en Alcalá la Real y la caracterización de su centro histórico

A continuación se establece, mediante un cuadro, una síntesis de los datos existentes en documentos sintéticos oficiales acerca del centro histórico de Alcalá la Real, además de una serie de datos adicionales considerados de interés y obtenidos mediante mecanismos propios.

Datos existentes sobre los centros históricos de Ciudades Medias ¹⁷⁹		Datos de interés sobre los centros históricos de Ciudades Medias ¹⁸⁰	
Superficie Centro Histórico	38,8 Ha	Superficie Suelo Urbano	114,2 Ha
Conjunto Histórico	Declarado 1967	Proporción CH / SU	0,34
Emplazamiento	En ladera	Topografía	Escarpada / Ligeramente inclinada
Forma	Redondeada irregular	Perímetro	2,885 km
Estructura urbana	Ligeramente irregular	Factor de forma	1,34 (100*S / P)
Posición centro / núcleo	Excéntrica	Número de BIC en CH	2
Origen	En caminos / Pie de cerro	Densidad BIC/Ha en CH	0,05

Tabla 14.1: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Alcalá la Real

¹⁷⁹ Fuente: AA.VV. (2001), *op. cit.*

¹⁸⁰ Fuente: Medición propia sobre planimetría, Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía.



A pesar de que Alcalá la Real es una de las ciudades con un número medio-alto de elementos protegidos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico andaluz (cuenta con 12 elementos inscritos en total), éstos no tienen una gran relevancia en el propio centro histórico. El núcleo urbano de Alcalá sólo encierra en su interior dos de los elementos mencionados: el propio Conjunto Histórico, declarado desde 1967 y que engloba la Fortaleza de la Mota y la Iglesia de Santa María la Mayor; y la Ciudadela de la Mota, protegida como elemento defensivo por Real Decreto de 1979 y que aparece inscrita por la LPHE de 1985 como tantos otros elementos defensivos españoles. Ambas descripciones, como puede observarse, prácticamente coinciden en su delimitación, si bien la primera lo hace como Conjunto Histórico y la segunda como Monumento. Sin embargo, la ya mencionada relevancia histórica de Alcalá la Real como conjunto defensivo que funcionó durante un largo tiempo de fronteras más allá de la propia fortaleza principal, propicia que el número de elementos protegidos, todos como BIC, y dispersos en su territorio, sea relevante. Se encuentran entre ellos ocho torres que formaban, junto con la propia fortaleza de la Mota, la cadena defensiva:

- Torre de la Moraleja
- Torre de la Dehesilla
- Torre de Fuente Álamo
- Torre del Norte
- Torre del Cortijo de los Pedregales
- Torre del Cerro Gordo
- Torre del Cascante
- Torre de Charilla

y dos Zonas Arqueológicas, la de La Mesa y la de Fuente Álamo. Además, la propia Torre de Fuente Álamo, aunque es un elemento de la arquitectura de defensa y forma parte de la cadena

anteriormente mencionada, está inscrita como Zona Arqueológica desde el año 2003 –en el que también se inscribe el yacimiento de Fuente Álamo que incluye al Cortijo de la Torre, mientras que la de La Mesa es de 2007, lo que señala una preocupación tardía por la protección de esta categoría patrimonial.

Así pues, la ciudad cuenta con un nivel de protección del patrimonio que, si bien no puede denominarse de escaso, es limitado en su variedad y se basa, fundamentalmente, en su zona monumental como conjunto protegido, la arquitectura defensiva vinculada a su posición como ciudad de frontera y una reciente incorporación de algunos elementos destacables de su patrimonio arqueológico. Se ausentan por completo la arquitectura civil –la religiosa está parcialmente representada dentro del Conjunto Histórico en la Iglesia de Santa María la Mayor-, así como patrimonios menores o emergentes como la arquitectura vernácula o el patrimonio etnológico.

Hitos en el paisaje

Se incluye en este apartado una breve síntesis de los principales elementos del patrimonio de Alcalá la Real –no ceñido únicamente al centro histórico, pero con la posibilidad de incluir elementos que estén en el mismo si son pertinentes- que tienen una influencia directa sobre su paisaje ya no urbano, sino periurbano y territorial.

- La propia topografía y situación en el territorio de la ciudad, que la sitúa en una hondonada entre dos elementos sobresalientes del territorio –la Fortaleza de la Mota y los escarpes orientales-, y que resulta sorprendente para el visitante al emerger tras las

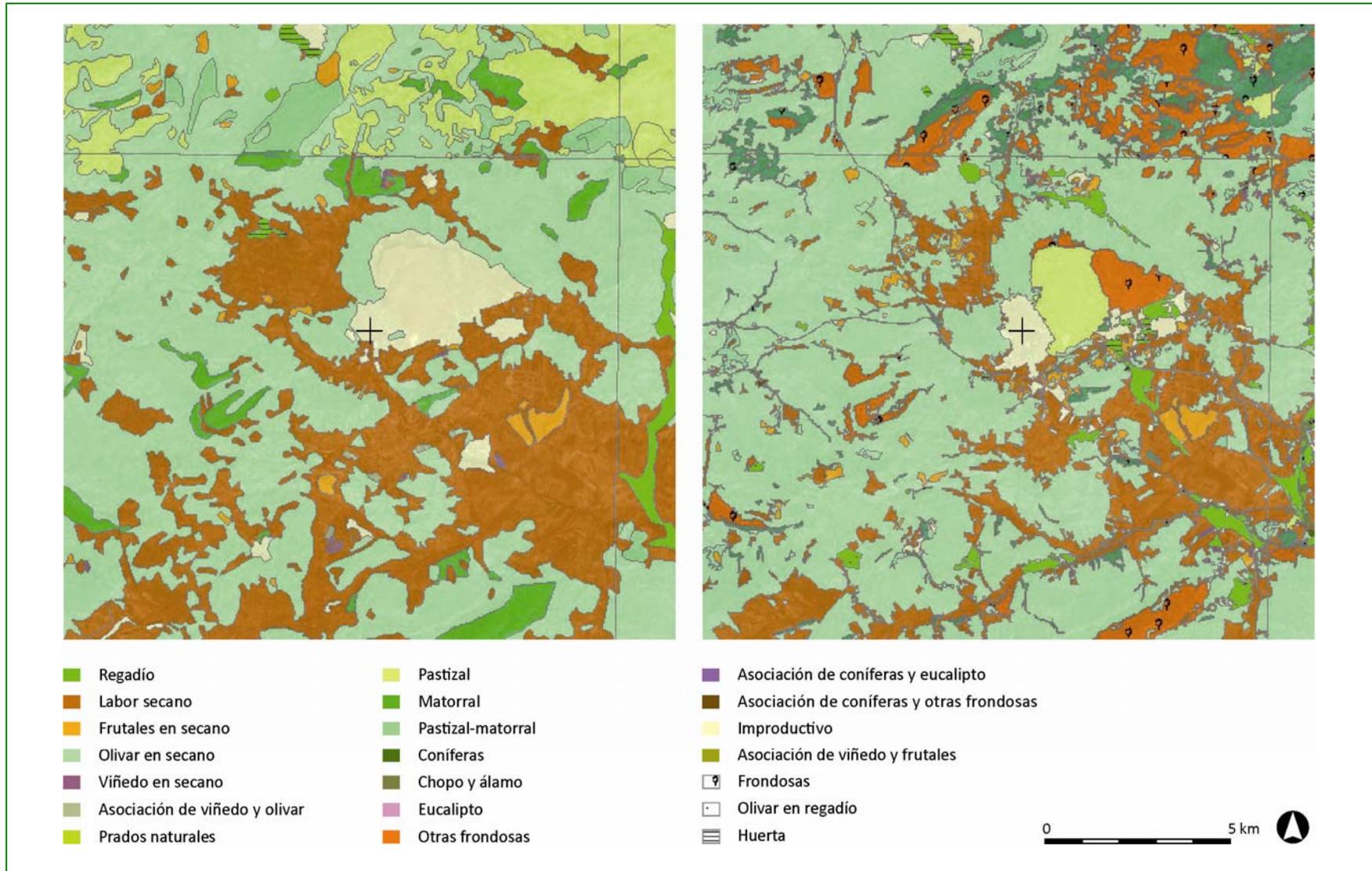


Figura 14.8: Conjunto monumental del Cerro de la Mota. Fuente: la autora.

Sierras Subbéticas.

- El conjunto monumental situado en el Cerro de la Mota, encabezado por la fortaleza del mismo nombre y que integra la Alcazaba, la Iglesia Mayor Abacial y todo el perímetro amurallado con sus arqueologías emergentes, que funciona como el auténtico hito territorial a nivel patrimonial, visual e histórico.
- El gran altiplano oriental –conocido como Los Llanos de Alcalá- que, con sus pronunciados escarpes, enmarca al fragmento urbano situado al otro lado del castillo – Barrio de las Cruces-, con tortuosas vías que discurren paralelas a las líneas de nivel y funcionan como un escenario urbano aterrazado.
- El conjunto de torres defensivas –denominado *La Red de Atalayas*- que coronan los puntos más altos de la topografía cercana y que constituyen hitos visuales e históricos, y adquieren relevancia como conjunto en sí mismas y junto a la propia Fortaleza de la Mota.
- Las Zonas Arqueológicas protegidas y valoradas en los últimos años, especialmente la de Fuente Álamo y la de La Mesa.

Vegetación y paisaje



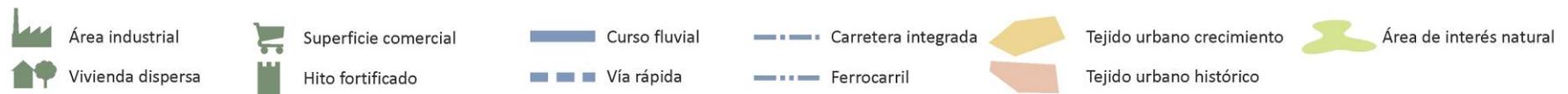
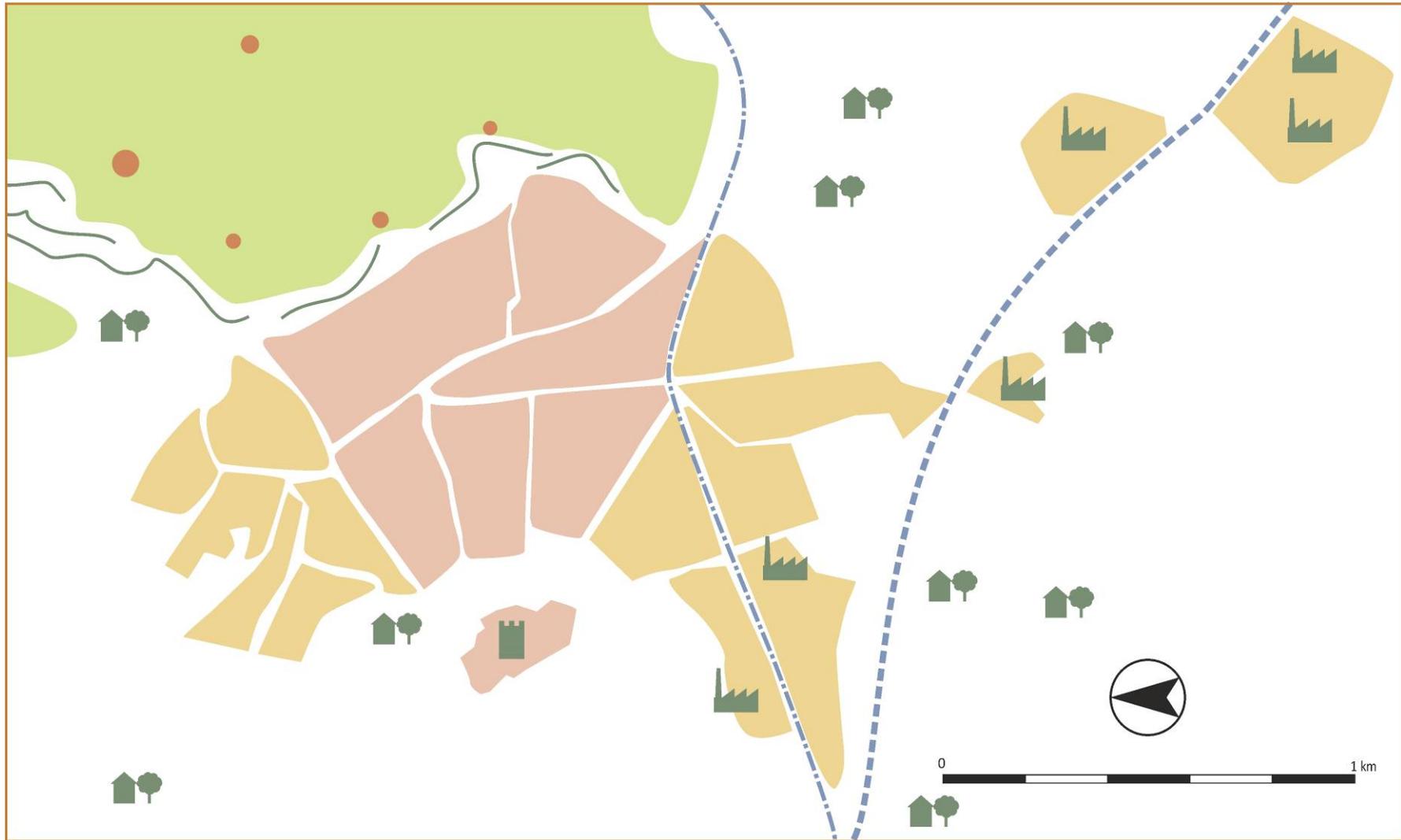
Plano S3.3: Mapa de cultivos de los alrededores de Alcalá la Real, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA



La comparación entre los mapas de cultivos de los años 80-90 del siglo XX y la primera década del siglo XXI de Alcalá la Real muestra cómo, aunque históricamente el olivar ha convivido con la labor de secano en el paisaje agrario más inmediato a su núcleo urbano, en los últimos años el primero le ha ganado considerable terreno al segundo. Otros cultivos que se daban en proporción menor, tales como el matorral, el regadío, el prado o el pastizal, han sido prácticamente eliminados, quedando pequeñas bolsas de regadío principalmente en la zona sureste.

Por otra parte, se observa cómo el suelo improductivo que envuelve al núcleo urbano disminuye. Esto no se debe, como ocurrirá en el caso de la mayoría de ciudades medias de estudio, a una variación –en este caso merma- de la superficie urbanizada sino, al contrario, a una variación de la misma –que se amplía, sobre todo, en el área suroeste- que es, en comparación, menor que toda la superficie ocupada por el cerro al noreste que, de ser terreno improductivo, pasa a cultivarse en forma de pastizal.

Es destacable, por último, la aparición de bolsas de especies frondosas, coníferas y otras, en el noreste, que no tenían presencia alguna en este territorio treinta años antes. Además, pequeñas islas de viñedo en secano desaparecen por completo, dando lugar, pese a la aparente similitud de paisajes, a una transformación cuantiosa de la estructura agraria del entorno de Alcalá la Real.



Plano S4.1: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Alcalá la Real. Fuente: la autora



Plano S4.2: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Alcalá la Real. Fuente: la autora

-  Bolsa de aparcamiento
-  Zona comercial
-  Información turística
-  Área monumental
-  Fortificación
-  Jardín
-  Viario principal
-  Curso fluvial
-  Perímetro Conjunto Histórico
-  Tejido urbano crecimiento
-  Tejido urbano histórico
-  Área de interés natural

14.3.2. ANTEQUERA

Caracterización histórico-patrimonial

Posiblemente, de todas las ciudades escogidas para un análisis pormenorizado en este estudio, Antequera sea la que ha cumplido históricamente con una función más clara como ciudad media. Asentada en una depresión que ha favorecido el tránsito y el asentamiento de comunidades desde el Paleolítico Medio –cuyos cazadores y recolectores dejaron en legado las pinturas rupestres de la cercana Cueva de Ardale- la zona adquirió, ya en la Edad del Bronce, grandes niveles de poblamiento, contexto en el que se generan, entre otros bienes, las estructuras funerarias megalíticas que hoy son uno de los símbolos de su patrimonio territorial. Desde entonces y hasta ahora, el área comprendida entre la serranía de Ronda, el altiplano de Loja, las sierras Subbéticas y el Torcal se ha conformado, casi sin excepciones en el tiempo, como una de las grandes referencias urbanas del interior de Andalucía.

El conjunto de rasgos naturales [...] conducen a la configuración de un paisaje tan privilegiado como singular. Desde el punto de vista de la accesibilidad, en él se produce el entrecruzamiento de corredores naturales de largo recorrido: de este a oeste y de norte a sur. Por lo que se refiere a la fertilidad, la planicie de la vega ofrece suelos profundos y bien irrigados. La coexistencia de la llanura con el cinturón montañoso que la protege ofrece la posibilidad de frescos pastos de verano que refuerzan su potencial ganadero. También desde el punto de vista minero, la abundancia de sal y los diversos tipos de rocas refuerzan las favorables condiciones del lugar. [...] No es de extrañar que tan favorables condiciones naturales hayan propiciado a lo largo de la historia la continua aparición de hechos culturales de primer orden hasta llegar a conformar un paisaje de



Figura 14.9: Dolmen de Menga, Antequera.
Fuente: IAPH



*extraordinaria complejidad*¹⁸¹.

Posteriormente, los pueblos del mediterráneo oriental que llegan a las costas malagueñas cultivan en las zonas de vega los cultivos que darán lugar a la triada mediterránea que aún hoy convive en ella y contribuyen, en su intercambio entre los pueblos del litoral y el interior, a la instalación paulatina de una sociedad urbanizada que se consolidará, en el caso de Antequera, en dos ciudades: *Anticaria*, que coincide con el núcleo urbano actual en su localización, y *Singilia Barba*, que se sitúa hacia su noroeste y que no tuvo una perduración en el tiempo, aunque ostentó en su época el título de *municipium*. Además, se conforma una densa estructura de viviendas rurales o *villae* dispersas en el territorio.

La entrada del mundo visigótico en la península convierte el área central de Andalucía en una franja fronteriza intermitente, si bien en el siglo VIII pasa a formar parte de la cora de Rayya, con sede en la vecina ciudad de Archidona, siendo probablemente éste el único período en el que Antequera no funciona como centro urbano territorial propiamente dicho, sino que depende de un centro cercano.

No obstante, el período de la conquista cristiana de Andalucía a los musulmanes tendrá en Antequera, y en sus elevaciones naturales, uno de sus puntos clave, hecho que demuestra la implantación de su alcazaba, uno de sus elementos patrimoniales más destacables a día de hoy. Desde el siglo XIII, cuando caen Sevilla y Jaén, hasta 1410, fecha en la que es tomada, se convierte en una de las plazas estratégicas del proceso, y posteriormente en plataforma desde la que organizar expediciones hacia las muy cercanas ciudades fronterizas, entre ellas Álora, Casarabonela o Loja. Durante todo este período las afueras de la ciudad fortificada van conformándose como

¹⁸¹ MENÉNDEZ DE LUGARCA NAVIA OSORIO, José Ramón (2010) Vegas de Antequera y Archidona. *Revista ph* nº 75, agosto de 2010. Sevilla: Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico.

ruedos agrícolas que se ven reforzados por el desarrollo de una red de vías pecuarias que muestran la especialización ganadera de los conquistadores castellanos¹⁸².

A partir del siglo XVI y hasta el siglo XVIII, Antequera se convierte en una importante ciudad debido a la confluencia de grandes congregaciones religiosas –cuyo mayor legado es la arquitectura barroca¹⁸³, una industria potente (especialmente en el área textil) y el auge de la agricultura en su vega¹⁸⁴.

Posteriormente, la aparición de epidemias y la pérdida del mercado textil en favor del catalán comienzan con un período de declive que permanece hasta mediados del siglo XX. Posteriormente, y gracias a la posición estratégica de paso de la ciudad, la ciudad se reactiva gracias a un importante incremento de la actividad industrial y de servicios, relegando a la agricultura a un segundo plano.

El último siglo deja, además, un legado patrimonial en materia de arquitectura contemporánea que, si bien aún no cuenta con un grado de reconocimiento social similar al de los grandes elementos del patrimonio defensivo, civil o religioso, representa la vigencia en la vanguardia de la arquitectura de una ciudad que, durante siglos, ha continuado el incremento de su patrimonio construido. Es el caso, entre otros, del instituto Pedro Espinosa, la Antigua Biblioteca Antequerana o el conocido Teatro-Cine Torcal, todos con valores de la arquitectura del movimiento moderno e inscritos en el catálogo DOCOMOMO¹⁸⁵. Del mismo modo debe ser puesto en relevancia el patrimonio inmaterial local, entre el que destacan la fiesta de los Verdiales (BIC) y la Semana Santa de Antequera con su



Figura 14.10: La Vega de Antequera como paso natural y estratégico del centro de Andalucía. Fuente: Wikimedia Commons.

¹⁸² MENÉNDEZ DE LUARCA, *op. cit.*

¹⁸³ PAREJA, A. (2007) La ciudad de Dios. Antequera en el Barroco. *Andalucía Barroca. Exposición itinerante*. Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

¹⁸⁴ Plan General de Ordenación Urbana de Antequera, 2010. Memoria informativa.

¹⁸⁵ DEL PINO CABELLO, Sebastián (2010), La modernidad arquitectónica en Antequera: dos edificios y una modesta preposición. *Revista ph* nº 75, agosto de 2010. Sevilla: Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico.



particular estructura de *hermanos mayores* y *hermanacos*, *campanilleros de lujo* y la particular costumbre de *correr la vega*, momento en el que todos los componentes de una procesión perfectamente jerarquizada –que en ocasiones ha llegado a referirse como un reflejo de la dualidad latifundista-jornalero de las agrocidades andaluzas- se confunden en única masa.

Es, precisamente, el cambio en su caracterización patrimonial basado en una evolución de los sistemas productivos, una de las características que más afectan a la identidad urbana y territorial de Antequera así como al estado de su patrimonio, por lo que en adelante se realiza un estudio más profundo de dicha evolución en las últimas décadas.

Caracterización socioeconómica

Decíamos que el caso de Antequera dentro del panorama de las ciudades medias del interior de Andalucía es único debido a su posición de centralidad urbana en la práctica totalidad de su historia habitada. Pues bien, también es un ejemplo singular en tanto en cuanto la definición comúnmente aceptada de agrocidad –aquellos núcleos de dimensiones urbanas que, especialmente entre el siglo XIX y comienzos del XX, tenían funciones claramente rurales y agrícolas- no encaja exactamente con su caracterización socioeconómica ni productiva durante la época mencionada.

Así, en 1861, Antequera llegó a figurar en el puesto número 15 de las ciudades industriales españolas, con un 0'61% sobre el total nacional de empleos fabriles y por delante de todas las ciudades andaluzas con la excepción de Málaga (en séptimo lugar, con un 1'42%) y Linares (la décima, con un 1'02%)¹⁸⁶, lo que constituía un 41'3% de los empleos de su población activa, por

¹⁸⁶ PAREJO BARRANCO, Antonio (2006), De la región a la ciudad: un nuevo enfoque de la historia industrial

delante de la minería -33'6%- y el sector servicios -22'2%-¹⁸⁷. Este último dato, en 1960, constituía ya un 51'5% de la población activa censada antequerana, lo que da una idea de la profunda caracterización como ciudad industrial de un núcleo urbano que tradicionalmente ha sido considerado como una de las agrocidades andaluzas, que tienen uno de sus puntos clave, precisamente, en su definición a mediados del siglo XX. Encontramos la razón de su vigor durante el siglo XIX en la industria textil –más concretamente la producción de lana-, que es un factor común a la práctica totalidad de las principales ciudades fabriles españolas, y muy especialmente a Barcelona, la única que funciona como un distrito industrial consolidado¹⁸⁸. Otras industrias, como la metalúrgica o la transformadora alimenticia –entre cuyos productos destaca el azúcar mediante la Azucarera Antequerana, establecida en 1890- complementaban este panorama que empieza a tener su declive, de hecho, debido a la imposibilidad de competir con otros grandes polos industriales, entre los que destaca el catalán. En la segunda mitad del siglo XX, en cambio, el sistema sufre una crisis económica y productiva, lo que lo lleva a un retorno a los sistemas agrarios más tradicionales –situación enfatizada por los cambios de políticas económicas, laborales y agrarias a la llegada del franquismo-, la apuesta por la intensidad de la mano de obra en lugar de la regeneración tecnológica y unas condiciones de trabajo, por lo general, mal remuneradas y con poca cualificación. Es en este proceso en el que Antequerana sale del panorama industrial nacional y adquiere, en cuanto a su caracterización productiva, un tinte que la equipara al resto de las consideradas agrocidades andaluzas.

Que nos salga el sol por Antequerana
Regente Don Fernando (1410).

española contemporánea. *Revista de Historia Industrial*, número 30, pp. 53-102.

¹⁸⁷ GÓMEZ MORENO, María Luisa y PAREJO BARRANCO, Antonio (2009), *Una economía en transformación: Antequerana entre los siglos XX y XXI*. El Ejido: Fundación Cajamar, Colección Economía.

¹⁸⁸ GÓMEZ Y PAREJO, op. cit.



Figura 14.11: El Parque Logístico de Antequera junto a las nuevas grandes áreas industriales. Fuente: Bing Maps.

Tras este episodio se produce una nueva evolución, esta vez claramente inclinada hacia el sector terciario. Por una parte, la posición estratégica en el territorio andaluz la convierte en un importante centro de distribución, especialmente del sector alimentario (muestra de ello es la instalación de centros logísticos de empresas como Bimbo o Mercadona, entre otras). De otro lado, la ciudad se convierte en abastecedora de mano de obra en el sector de la construcción, cuyo destino laboral es, principalmente, el crecimiento urbanístico de la Costa del Sol, si bien la propia ciudad también ve incrementado sustancialmente su suelo urbano. No obstante, distintas industrias antequeranas, principalmente agroalimentarias, figuran aún hoy entre las grandes empresas

industriales españolas, entre las que destaca la aceitera Hojiblanca y la conservera Alsur¹⁸⁹. Sin embargo, un 60% de la población activa se dedica al sector terciario, y muy especialmente al comercio minorista, lo que refuerza su papel como centro regional de segundo orden.

Hoy en día, Antequera es la ciudad de interior más poblada de la provincia de Málaga. En el censo de 2011 contaba con 41854 habitantes habiendo sufrido, no obstante, un descenso desde su mayor histórico en 2010 (45234 habitantes)¹⁹⁰. Posee una superficie de 817 km² –es uno de los términos municipales más extensos de Andalucía, condición que comparte con algunas de las otras ciudades de estudio-, de los cuales más de 500 están cultivados, por lo que la representatividad del sector primario en ella es, si no económica o laboral, claramente territorial y paisajística. Aproximadamente la mitad de la superficie cultivada se dedica al regadío y los herbáceos (hortalizas y trigo) mientras que la otra mitad se dedica al cultivo del olivar, principalmente en secano, de la variedad hojiblanca.

En los últimos años, la creación de grandes infraestructuras –duplicación de la carretera Nacional 331 a la Autovía A-45 y paso del tren de Alta Velocidad-, la instalación de superficies comerciales y la creación del Centro Logístico de Andalucía en las inmediaciones del centro urbano, hacia la vega al norte, tratan de potenciar los valores de centralidad y cruce de caminos de la ciudad histórica en búsqueda de un nuevo auge económico. Entre estas iniciativas surge, de forma discreta, la puesta en valor de su patrimonio y su aprovechamiento dentro de la creciente industria del turismo cultural de interior. En este proceso tiene una gran influencia, como no podía ser de otra manera, la planificación de las comunicaciones territoriales y su desarrollo.

¹⁸⁹ GÓMEZ Y PAREJO, *op. cit.*

¹⁹⁰ Fuente: SIMA, Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía.



Transportes y comunicaciones

Heredera, como veíamos, de una tradición de cruce entre importantes caminos que estructuraban el sur de la Península Ibérica, Antequera ocupa aún hoy una posición de cruce en el sistema viario principal de Andalucía, ya que en su término municipal confluyen la autovía Sevilla-Granada (A92) y la autovía Córdoba-Málaga (A-45). Esto la sitúa en una posición de centralidad entre las cuatro principales capitales andaluzas –Sevilla y Granada, Córdoba y Málaga- y la convierte, más allá de en un lugar atractivo para la organización de nodos de transporte, en un local natural de paso y parada, lo que unido a sus diversos valores patrimoniales y atractivos paisajísticos, la sitúa como un buen polo del turismo de interior andaluz.

Además, el municipio está bien comunicado mediante transporte ferroviario: cuenta con tres estaciones de tren: una en el centro de la ciudad, otra en la pedanía de Bobadilla y una estación de AVE situada en la Colonia Santa Ana. Esto la convierte en un núcleo bien comunicado por tren a nivel regional y nacional, aunque la construcción de las nuevas infraestructuras de alta velocidad también ha producido un fuerte impacto visual en el paisaje durante los últimos años. La inicial incorporación del ramal Córdoba-Málaga como alternativa a la rama andaluza del tren de Alta Velocidad produjo, ya en su día, una indudable revolución en la accesibilidad y la visibilidad de la ciudad malagueña en el panorama de las comunicaciones terrestres españolas, al contar, además, con su propia estación en la línea de AVE (Santa Ana).

Sin embargo, la planificación de la Alta Velocidad Española va más allá, y pasa por construir un nuevo ramal en lo que algunos han llamado “la A-92 ferroviaria”: la unión de Antequera con Granada, completando así los dos ejes cartesianos de la cartografía andaluza. El impacto de la construcción de esta nueva línea supera al ya habitual de cualquier gran infraestructura: se prevé la creación de una nueva estación de AVE de modo que una ciudad con menos de 50.000 habitantes

será, junto con Madrid, la única en contar con dos estaciones de Alta Velocidad. Además, las condiciones topográficas que rodean a esta gran planicie en el centro de Andalucía, unidas a las necesidades de la infraestructura de vías para un tren de alta tecnología, han precisado de la construcción de grandes viaductos entre el que destaca el de Archidona, con una longitud de 2575 metros que destaca, con una presencia realmente imponente, en el paisaje de la vega presidido por la ya monumentalizada Peña de los Enamorados.

Antequera en su planificación urbana

Todo lo anterior deja patente la capacidad que los instrumentos de planificación, tanto territorial como urbana, han tenido en la definición de la ciudad y su patrimonio urbano. Refiriéndonos a estos últimos –pues acerca del instrumento territorial de referencia, el POTA, y sus consecuencias en el área de estudio, ya se ha hablado en capítulos anteriores- se hace necesaria una revisión del planeamiento urbano de Antequera, y muy especialmente de su Plan General en vigor y del correspondiente Plan Especial de Protección de su centro histórico.

Las Ordenanzas Municipales de Policía del año 1909, aprobadas en 1914, fueron las rectoras de la edificación en Antequera hasta 1972, fecha en que se aprueba su primer Plan General de Ordenación. Este plan carecía, generalmente, de ordenanzas para la edificación en su tejido histórico o de límites para la renovación de su edificación lo que produjo que, en sus primeros cinco años de aplicación, se construyeran 1096 viviendas nuevas sobre el suelo histórico. Esta situación, unida a otros problemas, provoca una revisión de dicho plan que se dilató hasta 1985, año en el cual otras 1323 nuevas viviendas habían sido construidas en el núcleo patrimonial de la ciudad.



Figura 14.12: La presencia del Viaducto de Archidona en el paisaje de la vega de Antequera, debido a la implantación de la nueva línea de AVE Antequera-Granada. Fuente: ABC Sevilla, 08/04/2014



Es el PGOU de 1985 el que propone la creación de un Plan Especial de Protección y Reforma Interior para el entonces llamado Casco Histórico Artístico que será publicado en 1990, mientras que se está elaborando una nueva revisión del PGOU, que se inicia en 1993 y se publica en 1997. Este documento comienza a revisarse diez años después, en 2006, y es publicado en su versión actualizada en 2010 sin que se haya producido una revisión del Plan Especial de Protección del Centro Histórico que responda a ninguna de las actualizaciones mencionadas del planeamiento general.

La pluralidad y continua actualización del planeamiento en Antequera deja ver, por una parte, la inquietud por la renovación de sus principios y el control por el crecimiento y las condiciones de edificación de su núcleo urbano y, por otra, el descontento general con las determinaciones adoptadas en cada caso, que lleva a una tasa de renovación de un plan cada década, similar al de ciudades más complejas y con una clara caracterización patrimonial, como sería el caso de la capital andaluza¹⁹¹.

El Plan Especial incluye, además del contenido imprescindible, estudios sobre el paisaje –cosa que, en el momento, resultaba innovadora-, así como un total de 145 elementos catalogados en tres grados de protección. Además, incorpora propuestas de actuación positiva con tratamientos minuciosos desde el punto de vista del diseño y el propio dibujo.

A pesar de que los contenidos del Plan Especial no han sido actualizados el nuevo PGOU incluye información y directrices acerca de la protección patrimonial de bienes dentro y fuera del Conjunto Histórico, si bien no cuenta con determinaciones propias de Plan Especial, opción que podría haber dado solución a la carencia de uno nuevamente aprobado.

¹⁹¹ El Planeamiento General de Sevilla tiene sus hitos de renovación en las fechas de 1946, 1963, 1972, 1987 y 2007.

Así, se incorpora un profundo anexo sobre protección arqueológica, además de información sobre los elementos catalogados BIC en el núcleo y un catálogo de edificaciones singulares del medio rural.

El nuevo plan incorpora una proporción sustancial de suelo urbanizable, ordenado en una ampliación inmediata al núcleo urbano y al occidente, sectorizado al norte –hacia las vías de comunicación territoriales- y más al oeste del primero, y otro tanto no sectorizado al suroeste. Los únicos ámbitos en los que el crecimiento planificado del suelo urbano se limita a estrechas franjas, aunque no se impide, son hacia el noreste (Peña de los Enamorados) y el sur (a continuación de la Alcazaba y hacia el Torcal), lo que muestra una cierta sensibilidad hacia la protección del paisaje.

El Suelo No Urbanizable queda relegado al producto excedente de las bolsas construidas y a construir, lo que queda enfatizado aún más, si cabe, por el hecho de que sus áreas no tienen un color propio en la planimetría, sino que corresponden al “blanco” (no coloreado, o lo que es igual, sin un criterio propio para su planificación).

El modelo de crecimiento de Antequera se abre, como un ave que despliega sus alas, hacia la Vega, y se adapta al trazado de la nueva línea de AVE, mostrando así una tendencia más desarrollismo que a la búsqueda de sus valores identitarios, patrimoniales o paisajísticos.



La protección patrimonial en Antequera y la caracterización de su centro histórico

A continuación se establece, mediante un cuadro, una síntesis de los datos existentes en documentos sintéticos oficiales acerca del centro histórico de Antequera, además de una serie de datos adicionales considerados de interés y obtenidos mediante mecanismos propios.

Datos existentes sobre los centros históricos de Ciudades Medias ¹⁹²		Datos de interés sobre los centros históricos de Ciudades Medias ¹⁹³	
Superficie Centro Histórico	101,8 Ha	Superficie Suelo Urbano	261 Ha
Conjunto Histórico	Declarado 1973	Proporción CH / SU	0,39
Emplazamiento	En ladera	Topografía	Escarpada / Ligeramente inclinada
Forma	Redondeada irregular	Perímetro	33400 m
Estructura urbana	Irregular con manzanas grandes	Factor de forma	3,05 (100*S / P)
Posición centro / núcleo	Excéntrica	Número de BIC en CH	13
Origen	Cruce de caminos / Recinto fortificado	Densidad BIC/Ha en CH	0,13

Tabla 14.2: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Antequera

¹⁹² Fuente: AA.VV. (2001), *op. cit.*

¹⁹³ Fuente: Medición propia sobre planimetría, Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía.

La ciudad de Antequera cuenta, en total, con 26 bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, todos ellos como Bien de Interés Cultural salvo el Teatro-Cine El Torcal, que tan sólo cuenta con protección como Catalogación General. De ellos, 13 se encuentran localizados en su conjunto histórico:

- Alcazaba
- Muralla urbana
- Teatro-Cine Torcal
- Antiguo Real Monasterio de San Zoilo: Iglesia de San Francisco
- Real Colegiata de Santa María La Mayor
- Antiguo Convento del Carmen: Iglesia de Nuestra Señora del Carmen
- Palacio del Marqués de Villadarias
- Antiguo Convento de Nuestra Señora de los Remedios: Iglesia de Nuestra Señora de los Remedios
- Hospital de San Juan de Dios: Iglesia, sacristía y edificaciones primitivas
- Palacio de la Marquesa de las Escalonias
- Centro Histórico de Antequera
- Antiguo Convento de Madre de Dios de Monteagudo
- Fiesta de los Verdiales

Mientras que el resto se sitúa en las inmediaciones del conjunto o urbano o dispersos en su extenso término municipal:

- Ciudad romana de Aratíspi
- Ciudad romana de Singilia Barba



Figura 14.13: Real Colegiata de Santa María la Mayor, Antequera. Fuente: la autora.



- Necrópolis de Alcaide
- Poblado y Necrópolis de La Angostura
- Conjunto dolménico de Antequera
- Castillo de Jévar
- El Gallumbar
- Poblado prehistórico de la Peña de los Enamorados
- Torre Hacho
- Villa romana de la Estación
- Cueva de los Chivos
- Torre del Pontón
- Castillo Cauche
- Cortijo de las Mezquitas
- Cerro de Antequera
- Villa romana de Antequera

Como puede observarse, la caracterización del patrimonio inmueble antequerano inscrito en Catalogo General es amplia y diversa: cuenta con 11 Zonas Arqueológicas, 14 Monumentos –entre los que destacan, con cierto equilibrio, el patrimonio defensivo, el religioso y el civil-, un ejemplo de la arquitectura del movimiento moderno, una Actividad de Interés Etnológico y el propio Conjunto Histórico.

Hitos en el paisaje antequerano¹⁹⁴

Se incluye en este apartado una breve síntesis de los principales elementos del patrimonio antequerano –no ceñido únicamente al centro histórico, pero con la posibilidad de incluir elementos que estén en el mismo si son pertinentes- que tienen una influencia directa sobre su paisaje ya no urbano, sino periurbano y territorial.

- Peña de los Enamorados, peñón calizo con una característica morfología que lo convierte en el símbolo del territorio de las vegas de Antequera y Archidona, acompañado de una leyenda local.
- Torcal de Antequera, paraje natural con un impactante paisaje de naturaleza kárstica.
- Conjunto dolménico formado por los dólmenes de Menga, Viera y el Romeral, de entre el año 6000 y el 2000 a.C., un conjunto megalítico de gran importancia a nivel nacional.
- Villa romana de La Estación, con una importante colección estatuaria.
- Zona arqueológica de Aratispi, con restos pertenecientes a asentamientos desde la época del Cobre hasta la fenicio-púnica.
- Yacimiento arqueológico de El Gallumbar, con una importante factoría romana de aceite.
- Ciudad tardorromana de Singilia Barba, un importante núcleo de la época romano imperial.



Figura 14.14: Peña de los Enamorados desde la Alcazaba de Antequera. Fuente: Francisco José García Fernández.

¹⁹⁴ CABALLERO SÁNCHEZ, Juan Vicente, *et alli*, *El paisaje en el Conjunto Arqueológico Dólmenes de Antequera*, Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, Sevilla, 2011.



- Necrópolis del Alcaide, con ocho cuevas en galería con enterramientos del cobre y el bronce.
- Alcazaba de Antequera, fortaleza árabe de carácter fronterizo, que corona la silueta de la ciudad.
- Las numerosas puertas de la ciudad, que articulan el paso al centro histórico, algunas con un marcado carácter monumental.

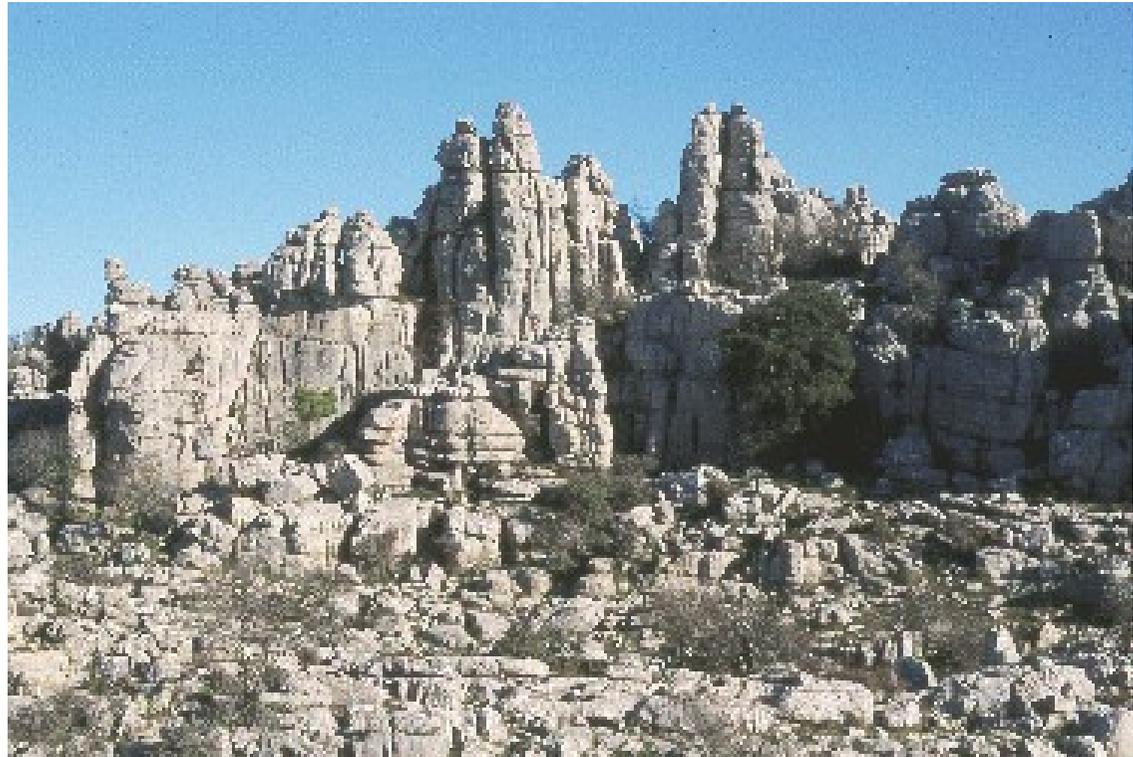
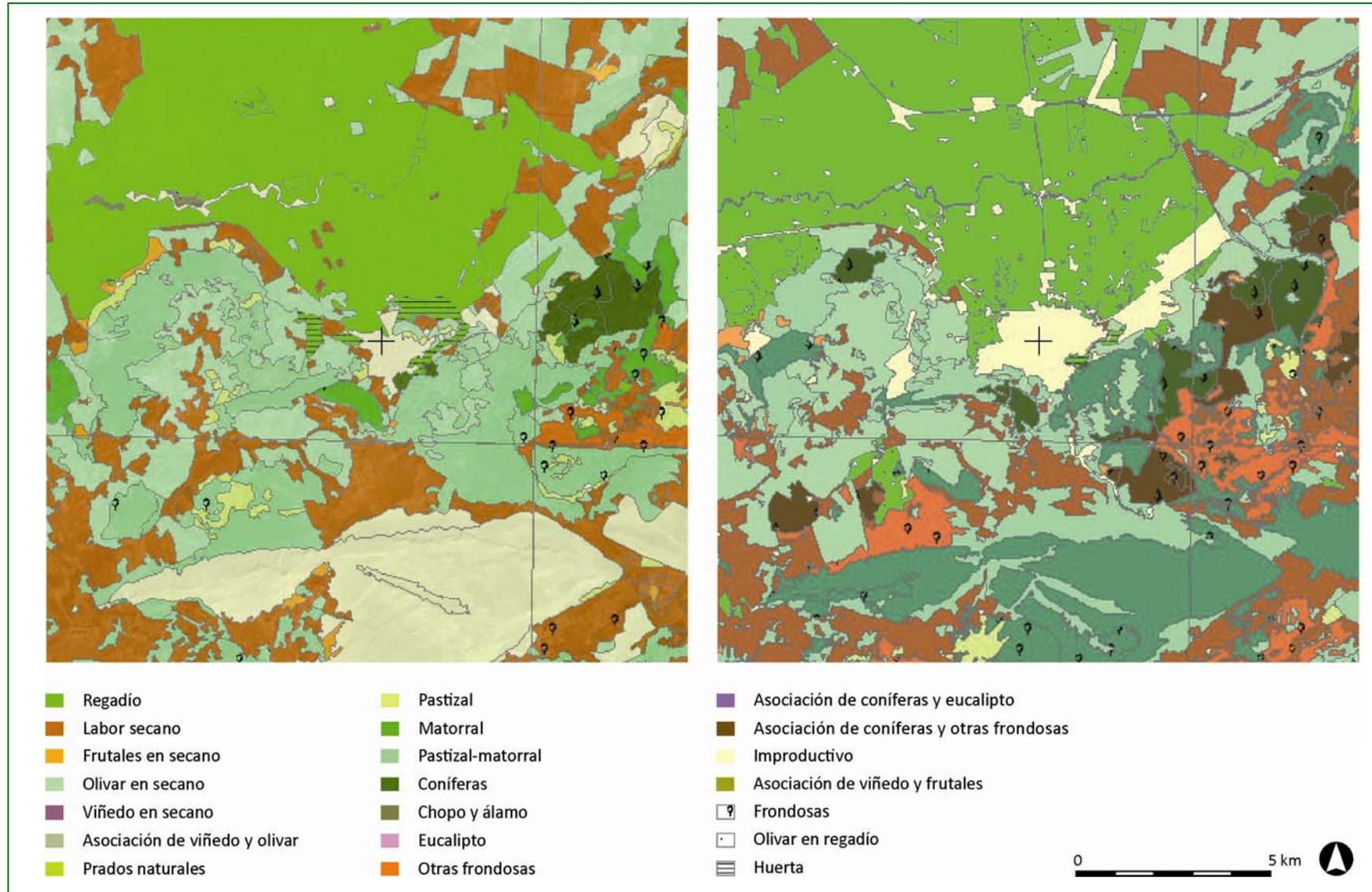


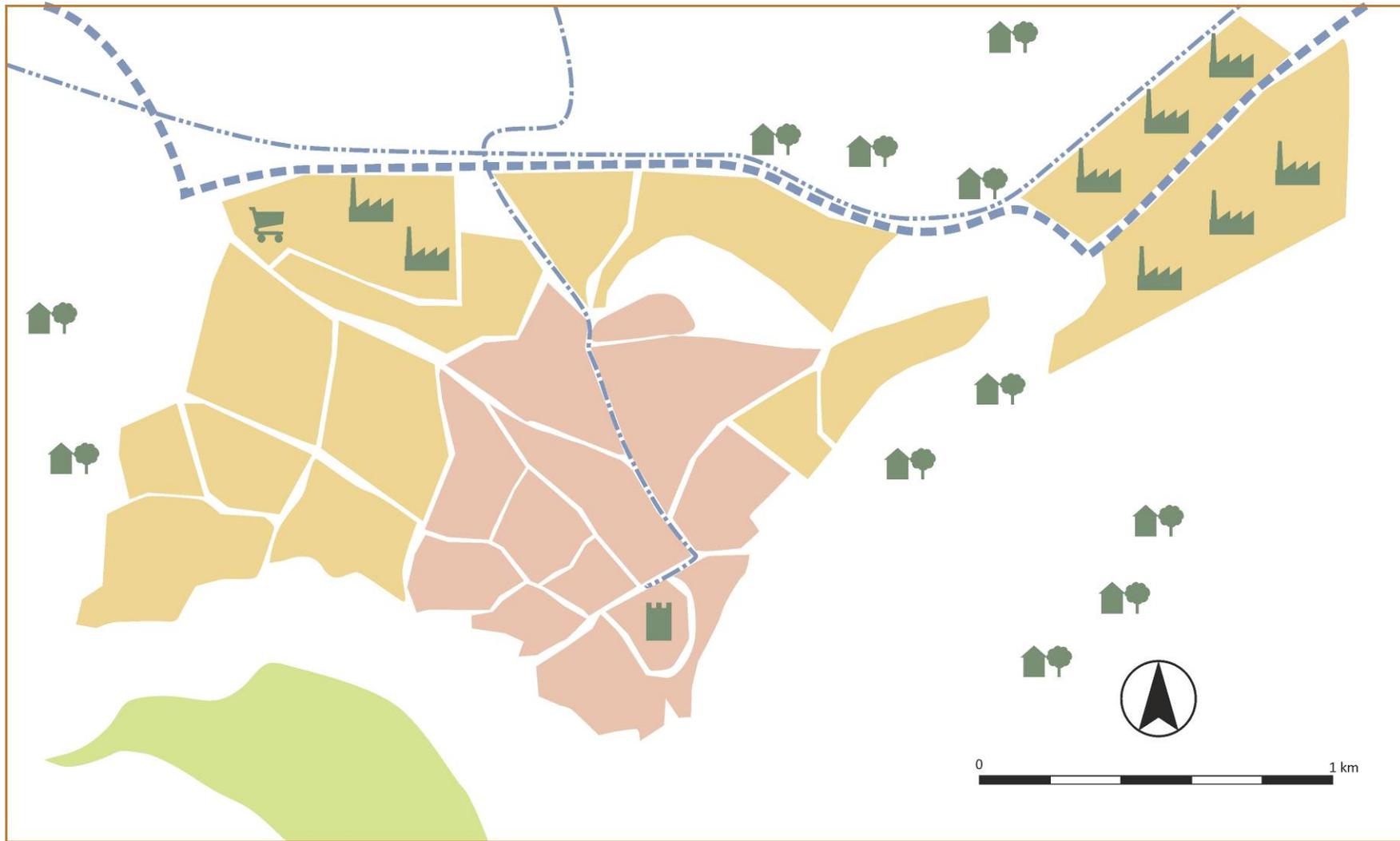
Figura 14.15: Torcal de Antequera. Fuente: Junta de Andalucía.

Vegetación y paisaje

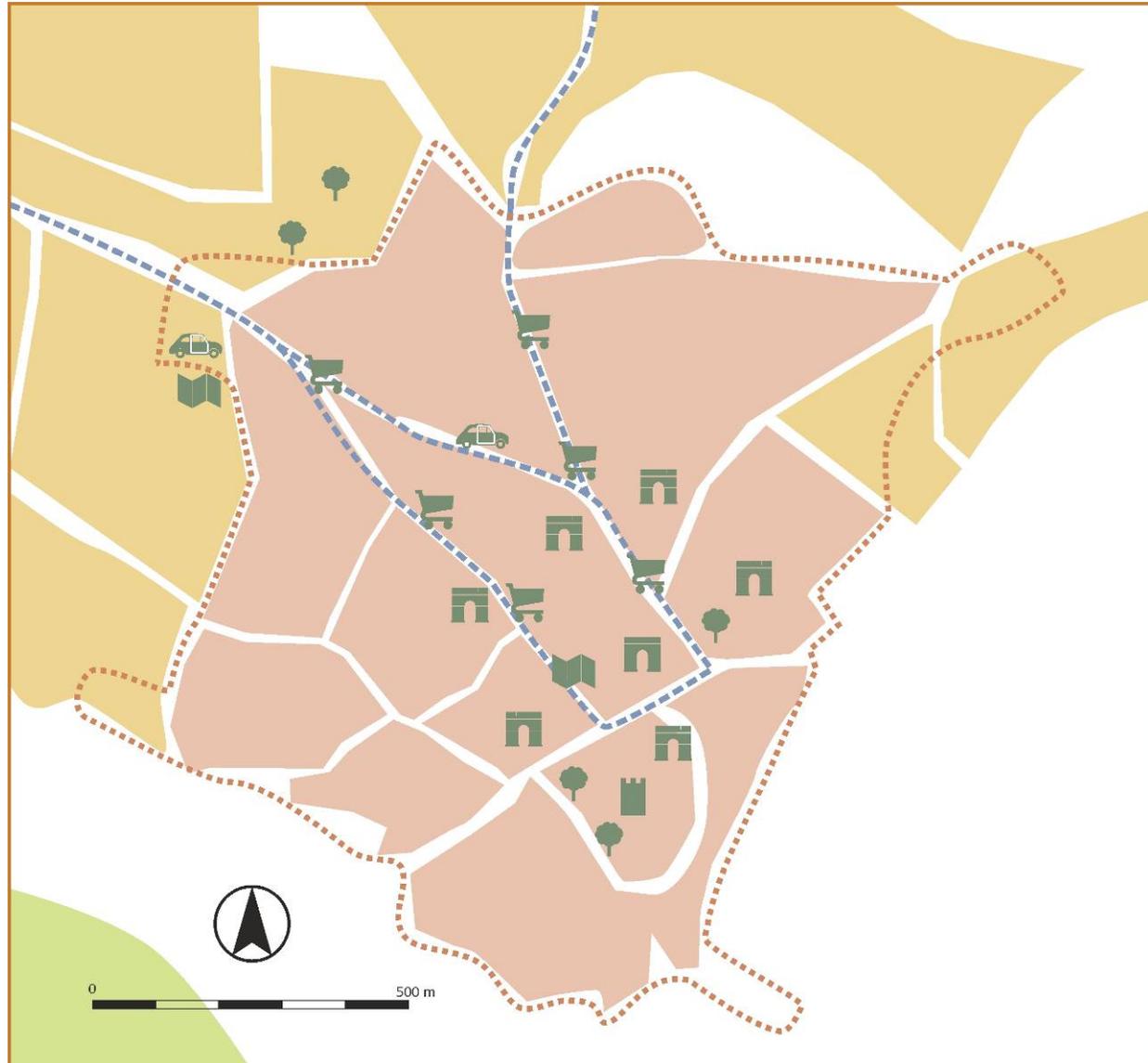
Mediante la comparación entre los mapas de vegetación del entorno de Antequera entre la década de 1980 y la presente, podemos extraer ciertas conclusiones acerca de la evolución de su paisaje: a simple vista, se aprecia un significativo aumento del suelo urbano (centro de la imagen, terreno improductivo), especialmente hacia el este en conexión con el cruce entre las autovías A-92 y A-45. Además, se transforma el terreno improductivo de los altos de Las Pedrizas en suelo de matorral con cultivo de especies arbóreas frondosas. El cultivo de frutales de secano sufre una reducción considerable de superficie, siendo sustituido por olivar y labor de secano. Aumenta ligeramente la superficie de regadío, aunque el incremento no es destacable en comparación con lo que ocurre con otras ciudades de campiña o vega.



Plano S3.4: Mapa de cultivos de los alrededores de Antequera, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA



Plano S4.3: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Antequera. Fuente: la autora



Plano S4.4: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Antequera. Fuente: la autora

-  Bolsa de aparcamiento
-  Zona comercial
-  Información turística
-  Área monumental
-  Fortificación
-  Jardín
-  Viario principal
-  Curso fluvial
-  Perímetro Conjunto Histórico
-  Tejido urbano crecimiento
-  Tejido urbano histórico
-  Área de interés natural

14.3.3. ÉCIJA

Caracterización histórico-patrimonial

Écija se sitúa en un valle de suave pendiente hacia el río Genil, al que la ciudad está muy vinculada en su historia y su configuración urbana. Esta ausencia de grandes elevaciones –algunas en las estibaciones de su término municipal y una muy leve en el cerro del Alcázar– explica, además, la naturaleza de la génesis de su configuración urbana: con escasos indicios de presencia humana durante la mayor parte de la prehistoria, no es hasta excavaciones recientes que se ha detectado la ocupación protohistórica –desde el siglo IX– en el propio cerro del Alcázar¹⁹⁵ aunque su desarrollo urbano se produce realmente a partir del siglo VI a.C., durante la segunda Edad del Hierro, dando lugar a lo que Plinio denominó *Astigi Vetus*¹⁹⁶. Esta presencia coincide, como decíamos, como el único punto elevado vinculado al núcleo urbano astigitano actual –Cerro del Castillo, también conocido como Cerro del Picadero. A pesar de ello, el núcleo no tuvo un papel relevante en la organización del territorio durante este periodo, pudiendo constituir un *oppidum* dependiente de la antigua Munda, que se convirtió, hasta su destrucción en manos de César, en la “capital” de este sector de la campiña¹⁹⁷. No en vano, dentro de lo que sería posteriormente el territorio de la colonia romana, se sitúan enclaves de singular importancia como la Isla del Castillo –

Esta es Écija, la más fértil población de Andalucía, dijo el Diablillo, que tiene aquel sol por armas a la entrada de ese hermoso puente, cuyos ojos rasgados lloran al Genil, caudaloso río que tiene su solar en Sierra Nevada y después, haciendo con el Darro maridaje de cristal, viene a calzar de plata estos hermosos edificios y tanto pueblo de abril y mayo.

Luis Vélez de Guevara, *El Diablo Cojuelo*

¹⁹⁵ CARRASCO GÓMEZ, Inmaculada; JIMÉNEZ HERNÁNDEZ, Alejandro; ROMERO PAREDES, Carmen; VERA CRUZ, Elena (2010). La ciudad desenterrada: Écija antes de la fundación del Convento de la Merced. *Actas de las VIII Jornadas de Protección del Patrimonio Histórico de Écija: "500 Aniversario de la Fundación de Nuestra señora de la Merced y la Hermandad de Nuestra Señora de la Piedad y Stmo. Cristo de la Exaltación en la Cruz de Ecija"*. Coord. por Antonio Martín Pradas, pp. 309-335

¹⁹⁶ RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Esther (2014). *Astigi Vetus: Origen y desarrollo del urbanismo durante la II Edad del Hierro (s. VI-I a.C.)*, Madrid: La Ergástula. En imprenta.

¹⁹⁷ GARCÍA FERNÁNDEZ, Francisco José (2006). *El Poblamiento Turdetano en el Bajo Guadalquivir*. Sevilla: Universidad de Sevilla.



presuntamente la ciudad de Segovia que menciona el *Bellum Hispaniense*-, el yacimiento de Alhonor¹⁹⁸ -que, a pesar de ser conocido por su castillo medieval, cuenta con restos orientalizantes y turdetanos-, así como otros enclaves como el llamado Cortijo Cosmes, antigua Carruca, ya a caballo entre los territorios de Écija y Osuna.



Figura 14.16: Écija, en la planicie de la campiña. Fuente: Pedro del Espino Gómez.

¹⁹⁸ LÓPEZ PALOMO, L. A. (1981). Alhonor, excavaciones de 1973 a 1978. En *Noticario Arqueológico Hispano*, nº 11, pp 3-189.

Una vez dismantelado el territorio de Munda y tras la vuelta a la paz después de las guerras civiles, se reorganiza todo este sector de la campiña sevillana, en el caso de Écija bajo el imperio de Augusto¹⁹⁹, que realiza todo un proyecto territorial para conseguir el control político del área pero también la optimización de sus recursos naturales y agrarios, fundamentalmente la Vega del Genil y la explotación del aceite. En este contexto el territorio astigitano adquiere la categoría de *Conventus*, con una jurisdicción propia de la que la colonia de Astigi es el punto central. La antigua ciudad, poco estratégica como poblamiento prerromano debido a su falta de altitud, es ahora relevante ya el Genil es navegable desde su altura y la transforma en puesto de salida para las mercancías de la zona. Para ello se ejecutan grandes obras de infraestructuras como modificaciones de cursos fluviales o el de la propia vía romana paralela al Guadalquivir que se desvía –ya como Via Augusta- para hacerla pasar por la ciudad, mientras que el territorio rural se lotea y divide en centurias para los nuevos colonos²⁰⁰.

Además de esto, la propia Colonia Augusta Firma Astigi experimenta un proceso de diseño en el que se desmonta o rellena el poblamiento previo y se crea una ciudad ex novo de planta cartesiana, a la manera de proceder de las colonias de nueva creación. La ciudad se monumentaliza y se construye toda una red urbana de vías, infraestructuras y grandes edificios civiles, cuyo núcleo central –el foro- coincide en parte con la actual Plaza del Salón ecijana, manteniendo el carácter representativo del espacio público en el centro de la ciudad²⁰¹.

¹⁹⁹ GARCÍA-DILS DE LA VEGA, Sergio (2012). Colonia Augusta firma Astigi (Écija, Sevilla). En *Hispaniae Urbes. Investigaciones arqueológicas en ciudades históricas*. Beltrán Fortes y Rodríguez Gutiérrez (coord.). Sevilla: Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, pp. 723-762.

²⁰⁰ SÁEZ, P.; ORDÓÑEZ, S. y GARCÍA-DILS, S. (2002). Le territoire d’Astigi. La centuriation. *Atlas historique des cadastres d’Europe II*. Commission Européenne.

²⁰¹ GARCÍA-DILS DE LA VEGA, *op. cit.*



Tras su momento de mayor esplendor la ciudad merma –al igual que todas las hispanas-, si bien mantiene cierto papel relevante al ser sede de un obispado en la Écija visigoda²⁰². Durante posterior etapa islámica el recinto amurallado sigue quedándose dentro de los límites de la ciudad romana²⁰³ –a pesar de que ejerce un papel centrador territorial como capital de la *Cora de Istichcha*²⁰⁴– y de cuya muralla se conservan, aún hoy, numerosos fragmentos de lienzo además de las torres albarranas propias de este tipo de arquitectura defensiva. La ciudad islámica conservará las alineaciones del trazado clásico –lo que aún es patente en el trazado regular de su viario rectilíneo– que conviven, por otra parte, con las transformaciones del parcelario que dan lugar a los adarves, abundantes debido, precisamente, a la pervivencia de grandes manzanas de procedencia romana que deben ser fragmentadas gracias a los pequeños callejones para adaptarse a la forma de hacer ciudad medieval de esta región²⁰⁵.

Con la entrada de las tropas de Fernando III en la ciudad 1240 se abre una nueva época, bajo el dominio cristiano, en la ciudad, en términos tanto urbanos como arquitectónicos y socioeconómicos. Écija se convierte en una ciudad de realengo, depende de la corona y no de un señorío, a diferencia de otras ciudades medias o antiguas agrocidades. Así, se genera una suerte de señorío colectivo en el que el poder civil está en manos de un número elevado de personajes de alto rango entre los que ninguno tiene una posición de superioridad, lo que le aporta dinamismo a

²⁰² MARTÍNEZ MELÓN, José Ignacio (2008). Aproximación al territorio de la diócesis de Astigi (Écija, Sevilla) en la antigüedad tardía. En *PYRENAE*, nº 39, vol. 1. *Revista de prehistoria y antigüedad de la mediterránea occidental*, pp. 114-128.

²⁰³ CARRASCO GÓMEZ *et alli*, op. cit.

²⁰⁴ INSTITUTO ANDALUZ DE PATRIMONIO HISTÓRICO (2002). *Écija: Una ciudad histórica bajo el signo de la Arquitectura* [Publicación en CD]. Sevilla: Junta de Andalucía, Dirección General de Bienes Culturales.

²⁰⁵ RODRIGUEZ TREMIÑO, Ignacio (1993). Aproximación a la forma urbana islámica de Écija. En *Actas III Congreso de Historia “Écija en la edad media y renacimiento”*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones, pp. 371-382.

la propia ciudad y supone un hecho catalizador en cuanto al vigor en la explotación y organización de su territorio. Esto se refleja, a nivel urbano, en la multiplicidad de sus palacios –algunos de los cuales forman parte de los bienes inmuebles con mayor reconocimiento arquitectónico y patrimonial de la ciudad- y, en el plano social, a la aparición de un cierto mundo burgués que aún a la presencia en la ciudad con una propiedad rural no especialmente concentrada en latifundios, lo que corresponde fielmente con la posterior idea de agrociedad que se tiene de este tipo de ciudades andaluzas.

La suntuosidad y variedad de la arquitectura civil se ve acompañada de un nutrido grupo de ejemplares de la arquitectura religiosa, cuyas parroquias y conventos se convierten en buenos exponentes de una arquitectura barroca sobresaliente, especialmente notable en la cantidad de torres que sobresalen de un perfil urbano que, aún hoy, permanece prácticamente plano. Se acometen también importantes transformaciones urbanísticas que se acompañan de elementos monumentales en el espacio libre, así como infraestructuras públicas: fuentes, conducciones de agua, espacios ajardinados, plazas, la alhóndiga o el pósito²⁰⁶.

Durante el siglo XIX y, muy especialmente, bajo las amortizaciones de Mendizábal en torno a 1836, la ciudad perderá paulatinamente su carácter religioso así como parte de su arquitectura, especialmente la conventual²⁰⁷, lo que da lugar a un proceso de sustitución arquitectónica y del parcelario urbano que culmina en la rectificación y el ensanche de las vías, convirtiendo el viario medieval en el de una ciudad moderna.

Aunque Écija conserva en gran parte su carácter agrícola y ganadero, en la actualidad ha



Figura 14.17: Plaza del Salón de Écija. Fuente: Francisco José García Fernández.

²⁰⁶ IAPH (2002), *op. cit.*

²⁰⁷ RODRÍGUEZ BECERRA, S.; HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, S. (2009). Los conventos en la conformación de las ciudades medias andaluzas. *Zainak*, 31, pp. 467-501.



desarrollado industrias que sirven de soporte económico a la ciudad y se han implantado numerosos servicios que la convierten, tal y como ha sido desde la época romana, en un indudable centro territorial.

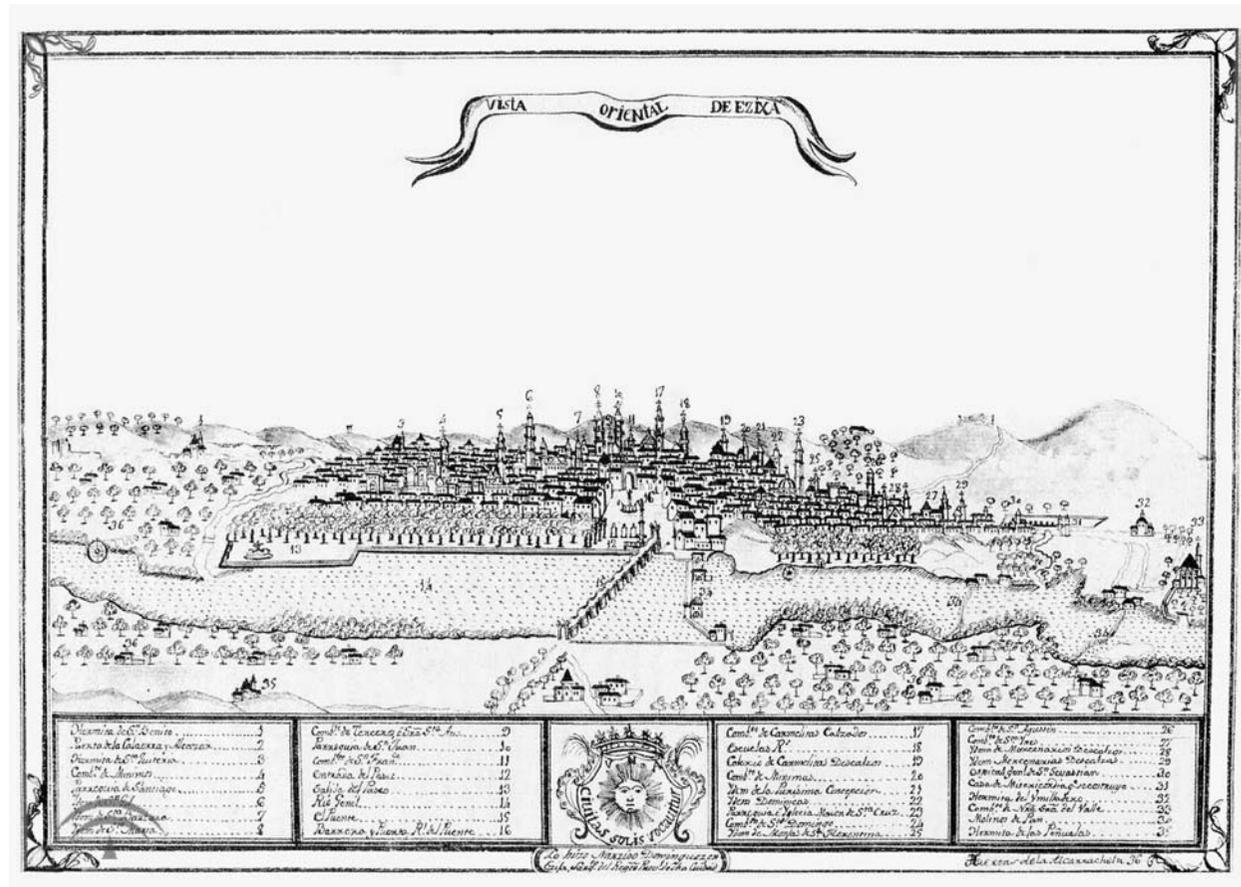


Figura 14.18: Écija, en la planicie de la campiña, sobre cuyo perfil resaltan únicamente las torres barrocas. Fuente: IAPH (2002), *Écija, una ciudad bajo el signo de la arquitectura*.

Caracterización socioeconómica

Écija es la única de las tres grandes ciudades medias del centro de Andalucía –junto con Lucena y Antequera– que mantiene, a día de hoy, su carácter agrícola como parte esencial de su caracterización no ya histórica e identitaria, sino como base fundamental de su economía. Un muy extenso término municipal unido a un clima favorable, una infraestructura de riego potente y un terreno de calidad para el cultivo hacen que, según el Censo Agrario de 1999²⁰⁸, 1902 empresas de explotaciones agrícolas de las casi 35000 de la provincia de Sevilla fueran ecijanas –como referente puede tomarse el caso de Sevilla capital, con 144– lo que da idea no sólo de la relevancia del mundo agrícola de Écija sino, además, de la representatividad social que tiene en cuanto al número de terratenientes de explotaciones de tamaño pequeño y medio.

Como corresponde a un paisaje de plena campiña, el cultivo de Écija es, en un 80% de su superficie, herbáceo, principalmente dedicado al trigo, el girasol y, en menor medida, el algodón. Un 65% de la superficie total cultivada del término lo hace en régimen de secano frente al regadío que, como se puede observar más adelante en el mapa de cultivos, gana paulatinamente terreno al primero. En cuanto al 20% de cultivos leñosos, éstos se refieren mayoritariamente al olivar, tanto en secano como en regadío, en su gran mayoría destinado a la producción de aceite y no de aceituna de mesa como ocurre en muchos municipios sevillanos cercanos al Valle del Guadalquivir²⁰⁹. Se caracteriza, así mismo, por un cierto volumen de ganadería, principalmente porcino, y que destaca además por la ganadería caballar, mular y asnal.

²⁰⁸ Dato obtenido de SIMA (Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía).

²⁰⁹ Plan General de Ordenación Urbana de Écija. (2009) *Memoria de Información. 2.8.5.1., Agricultura*. Écija: Excelentísimo Ayuntamiento de Écija. Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, Junta de Andalucía. Documento para la aprobación provisional.



En cuanto a la industria, Écija no destaca históricamente como una ciudad industrial, si bien es cierto que en los últimos años este sector ha experimentado algún crecimiento con la situación de cinco zonas industriales situadas, a modo de cinturón, en la periferia del suelo urbano. Este hecho está favorecido, como es natural, por la situación estratégica de la ciudad junto a una de las principales vías estructurantes del sur de la Península: la autovía de Sevilla a Madrid A-4.

De cualquier modo, si por algo se caracteriza el crecimiento de empleo y economía ecijano a nivel territorial es en el sector servicios. En este sentido, la situación de la ciudad como cabeza de un área considerablemente amplia de la campiña sevillana, en la que no existen otros municipios especialmente desarrollados en este sector, favorece que personas de las localidades cercanas acudan a Écija antes que a las capitales provinciales de Córdoba o Sevilla, lo que propicia el desarrollo del municipio y fomenta aún más si cabe su papel como centro secundario. La reciente aparición de centros comerciales, grandes superficies, una nueva estación de autobuses y otros servicios, especialmente en las entradas a la ciudad desde la autovía y en la antigua carretera nacional, que hoy discurre como una ronda urbana al sur de la ciudad.

Transportes y comunicaciones

Como ya comentábamos, el propio legado histórico de la ciudad de Écija está muy vinculado, tal y como ocurre en la mayoría de las ciudades medias del centro de Andalucía, a su vínculo con vías de tránsito que la han colocado en un punto territorial estratégico a lo largo de los siglos. En este caso, su colocación estratégica en la Via Augusta a medio camino entre Córdoba y Sevilla, le valieron su esplendor en la época de la colonia romana. El cruce con el camino histórico que estructura en dirección transversal esta parte de la campiña sevillana, hacia Palma del Río al norte y hacia Osuna

al sur, y que transcurre paralelo al Genil en el tránsito sobre la ciudad, provoca la encrucijada de caminos que corresponde, además, con las vías estructurantes de la ciudad romana.

No es menor la importancia que adquiere, una vez convertida la vía histórica en carretera de Madrid a Sevilla y, posteriormente, en la autovía A-4 –junto con la A-92, el gran eje estructural del territorio andaluz-, como bien muestra la proliferación de industrias a ambos lados de la misma y la situación, en la ciudad ya consolidada, de los principales elementos comerciales y de servicios a pie de la antigua carretera nacional.

Por otra parte, esta aparición no ha provocado ni que Écija desarrolle un tejido industrial que la señale como ciudad vinculada al sector secundario ni tan siquiera el establecimiento de un polo de distribución de mercancías como sí ocurre con la ciudad malagueña de Antequera, en situación similar. Además, la cercanía de la A-4 al tejido urbano consolidado es una de las más alarmantes –compartida, quizás, tan sólo por el caso de Estepa y el futuro caso de Lucena cuando la A-318 se encuentre totalmente en servicio-, pero sin embargo no ocurre con ella lo que con sus ciudades semejantes y la ciudad, si bien salta al otro lado de la carretera nacional en sus expansiones más recientes, se limita al sur al paso de la autovía y genera sus crecimientos, bien al norte y al oeste, bien prolongándose a ambos lados, ahora sí, de la vía rápida, pero a una distancia del núcleo principal. De este modo la autovía se convierte en un mirador de excepción sobre el paisaje urbano ecijano, siempre y cuando las ordenanzas pertinentes limiten las condiciones de edificación de los terrenos que se encuentran aún sin edificar en el extremo sur de la ciudad.

En cuanto al transporte ferroviario, Écija no cuenta actualmente con una estación de tren propia ni el trazado del AVE tiene impacto alguno sobre su paisaje, ya que el enlace Sevilla-Antequera se construirá más al sur, a la altura de Osuna, y el tramo Sevilla-Córdoba discurre hacia el norte, más cercano al curso del río Guadalquivir. Existió, desde el siglo XIX hasta los años 70 del siglo XX, una



Figura 14.19: Nuevo núcleo formado por grandes superficies y centro comercial en la antigua carretera de Sevilla a Madrid, cerca del enlace con la autovía A-4. Fuente: Francisco José García Fernández.



línea ferroviaria que unía Córdoba con Marchena apodada “La Marchenilla”, hoy convertida en la Vía Verde de la Campiña.

Écija en su planificación urbana

Écija es, junto con Antequera, una de las ciudades de estudio cuyo planeamiento y, más concretamente, el planeamiento que afecta al patrimonio histórico, ha gozado de un mayor grado de actualización y definición.

Así, el planeamiento urbanístico en vigor en cuanto a su ordenación urbana es el PGOU redactado en 2009 y aprobado definitivamente en 2010 y consta, además, de un Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico de Écija (PEPRICHA), redactado previamente al Plan General y aprobado en 2002 que, pese a la exhaustividad en su protección y su minucioso detalle ha tenido repetidas modificaciones y alegaciones puntuales. Desde el comienzo de su redacción en 1988²¹⁰, y a raíz de la publicación de la obligatoriedad de la misma en la LPHE de 1985, se elaboró un Plan que integraba 162 hectáreas como perímetro de acción y protegía un total de 1008 elementos del patrimonio inmueble, además de numerosos espacios urbanos, elementos aislados del patrimonio, jardines y el propio nomenclátor de las vías del tejido histórico²¹¹.

²¹⁰ Más información disponible en *Plan Especial de Protección* [En línea], de la página web Ciber Écija. <http://www.ciberecija.com/NOTICIAS/abril03/abr1_pag3.htm> Publicado en abril de 2003. [Última consulta el 13 de agosto de 2014]

²¹¹ Los redactores del Plan escriben un artículo con información exhaustiva sobre su composición y metodología en GONZÁLEZ BEVIÁ, F.; MARTÍN SANJUÁN, F.; ROMO SALAS, A.; GARCÍA DILS DE LA VEGA, S. (2002), La política municipal de protección del patrimonio histórico. En PH Boletín, nº 38, año 2002, pp.

Llama también la atención el hecho de que una ciudad media –con un centro histórico inusualmente amplio, lo que hay que tener en cuenta- cuente con siete categorías de protección en su Catálogo, y que los BIC integrados en el mismo no pertenezcan en su totalidad a la categoría máxima sino que estén distribuidos entre las tres primeras. También merece ser destacada la Carta Arqueológica, especialmente dada la relevancia de los restos arqueológicos del patrimonio astigitano en su contexto histórico e identitario.

Es posible que parte de la cantidad de alegaciones y modificaciones que un documento de actuación limitada como es el caso de un Plan Especial haya tenido proceda, precisamente, de el gran intento por proteger todos los eslabones del patrimonio –un 42,2% del total de las edificaciones gozan de algún grado de protección-, así como de la escasez de participación ciudadana en la redacción del mismo, lo que no ocurre en el Plan General de 2009, que consta de una amplia memoria de participación con la intervención de distintos agentes sociales. La propia representatividad del Conjunto Histórico de Écija en el total del suelo urbano de la localidad hace que, si bien la potestad de un Plan Especial de Protección tiene efectos, por lo general, en un ámbito mucho menor al que se considera representativo del suelo urbano y, por tanto, entra en menos conflicto con intereses particulares, comerciales, especulativos o económicos, en el caso de Écija la zona constituye más de la mitad del suelo de su núcleo principal, lo que provoca que las afecciones se extiendan a gran parte de la población y sus diferentes agentes, tendiendo más al nivel de participación necesario en la redacción de un Plan General que en un documento de planeamiento de desarrollo.

En cuanto al PGOU de 2009, incorpora un nutrido inventario de bienes protegidos, tanto dentro del Conjunto Histórico como fuera de él, así como de edificaciones singulares en el medio rural,



localizaciones arqueológicas en todo el término municipal y un anexo sobre los Bienes de Interés Cultural de la ciudad. Consta, además de la mencionada memoria de participación, de otros documentos que lo ponen al día en cuanto a los menesteres del planeamiento general actual, como es el caso de un completo estudio de impacto ambiental o una zonificación de sensibilidad acústica, algo que muy pocos planeamientos de su fecha evalúan y ninguno en el caso de las ciudades medias estudiadas. En cuanto al cuidado del paisaje y las previsiones de crecimiento o sustitución en la ciudad, el plan prevé áreas de intervención en el suelo urbano consolidado –algunas de ellas en el interior del Conjunto Histórico o en sus inmediaciones–, así como ciertos núcleos de crecimiento, tanto industrial como de vivienda, principalmente al norte y al oeste del núcleo principal, hasta llegar a la práctica colmatación del área vinculada a la Autovía A-4 hacia Sevilla, que ya cuenta con algunas bolsas industriales y de segunda residencia construidas.

La protección patrimonial en Écija y la caracterización de su centro histórico

A continuación se establece, mediante un cuadro, una síntesis de los datos existentes en documentos sintéticos oficiales acerca del centro histórico de Écija, además de una serie de datos adicionales considerados de interés y obtenidos mediante mecanismos propios.

Datos existentes sobre los centros históricos de Ciudades Medias ²¹²		Datos de interés sobre los centros históricos de Ciudades Medias ²¹³	
Superficie Centro Histórico	170 Ha	Superficie Suelo Urbano	246,4 Ha
Conjunto Histórico	Declarado 1966	Proporción CH / SU	0,69
Emplazamiento	En llanura	Topografía	Plana
Forma	Circular	Perímetro	2,976 km
Estructura urbana	Irregular de manzanas pequeñas	Factor de forma	5,71 (100*S / P)
Posición centro / núcleo	Excéntrica	Número de BIC en CH	10
Origen	Cruce de caminos / Recinto fortificado	Densidad BIC/Ha en CH	0,06

Tabla 14.3: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Écija

²¹² Fuente: AA.VV. (2001), *op. cit.*

²¹³ Fuente: Medición propia sobre planimetría, Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía.



Écija cuenta con un total de 17 elementos protegidos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía, todos ellos inscritos como BIC. Se trata, por tanto, de una de las ciudades medias del interior de Andalucía con mayor número de elementos declarados –detrás de Antequera y Loja- y, como se ha visto en el apartado sobre el planeamiento, también de una de las que goza con un mayor estado de protección sobre el patrimonio menor. De entre esos 17 elementos hay 11 que pertenecen a su centro histórico incluido él mismo, que goza de la categoría de Conjunto Histórico desde 1966 formando, junto con el de Osuna y otras ciudades sevillanas, parte de una serie de centros históricos de Andalucía de especial antigüedad en su declaración. La totalidad de elementos protegidos en él son los siguientes:

- Muralla urbana
- Palacio de los Marqueses de Benamejí
- Iglesia de Santiago
- Centro Histórico de Écija
- Iglesia del antiguo Hospital de la Concepción
- Palacio de los Marqueses de Peñaflores
- Convento de San José de las Teresas
- Convento de Las Marroquíes
- Rollo de justicia de Écija
- Rollo de justicia El Rolluelo
- Convento de los Descalzos: Iglesia y Portada del Convento

Mientras que los seis restantes corresponden a cinco estructuras defensivas dispersas en el territorio:

- Castillo de Alhocén

- Castillo de Alhonor
- Torre El Torreón
- Muralla de la Isla del Castillo
- Torre de Gallape

y a la Zona Arqueológica del Embalse del Judío.

La protección es, por tanto, moderadamente diversa: en total son siete elementos del patrimonio defensivos –todos ellos protegidos bajo el Real Decreto de 1979 y reconocida su declaración como Monumento bajo la LPHE de 1985-, uno de carácter urbano, cuatro ejemplares de la arquitectura civil –dos palacios y dos elementos escultóricos institucionales-, dos iglesias, tres conventos y un ejemplar del patrimonio arqueológico –aunque gran parte de los elementos defensivos pueden ser considerados también en esta tipología, si bien están protegidos como monumentos.

No existen, por otra parte, bienes protegidos ligados a patrimonios menores o emergentes, a pesar del fuerte vínculo histórico de la ciudad de Écija con el mundo agrario, lo que haría pensar en una posible revisión de la protección del patrimonio etnológico.

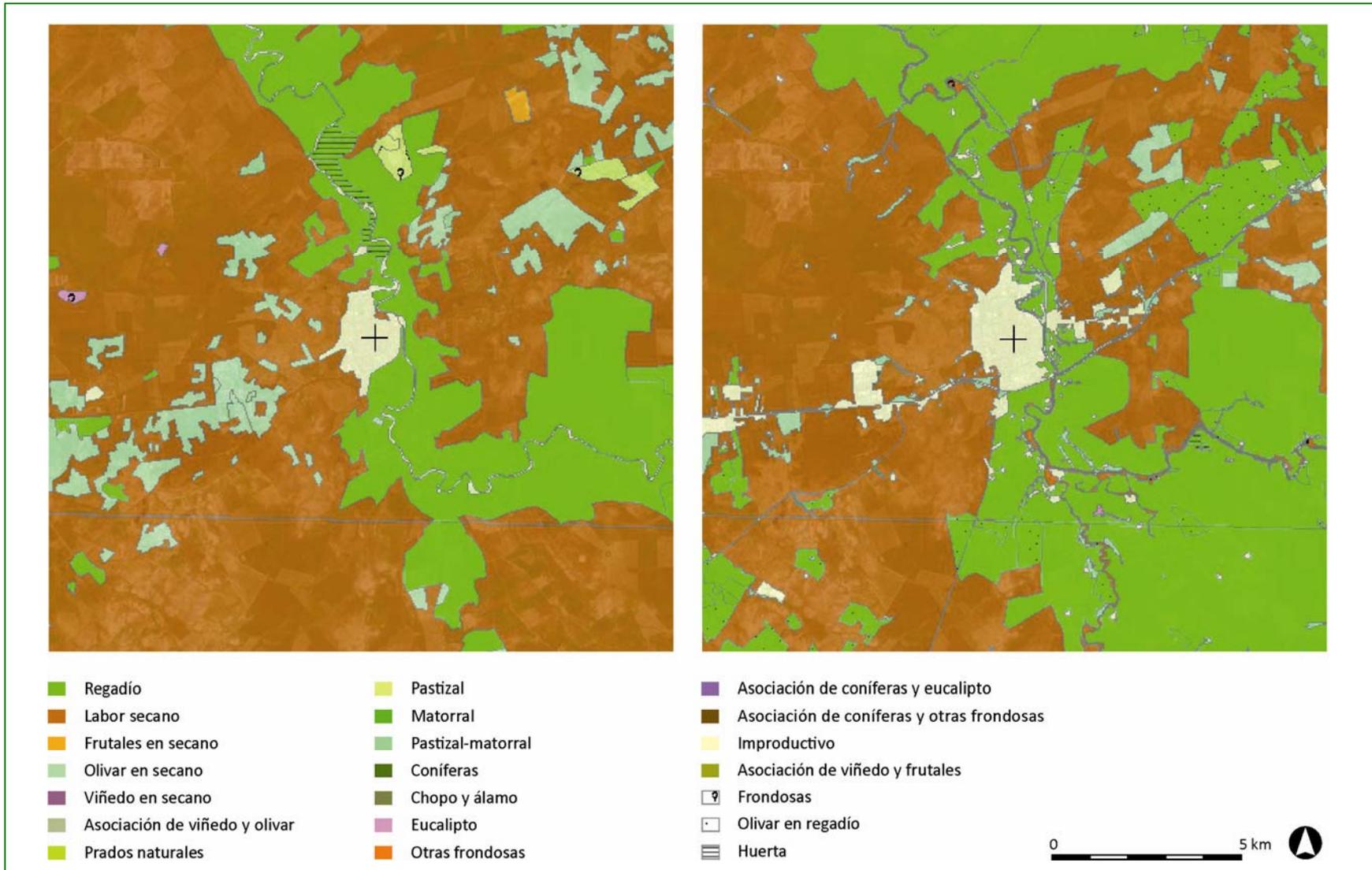


Figura 14.20: Las torres de Écija, siempre presentes y emergentes en su paisaje urbano.
Fuente: Pedro del Espino Gómez.

Hitos en el paisaje

- La propia disposición de Écija en el paisaje de la campiña sevillana, en una gran llanura sobre la que aparece el perfil de la ciudad y junto al Genil, es un fenómeno urbano con grandes cualidades paisajísticas desde un punto de vista holístico.
- Las torres de las iglesias de Écija, convertidas en un hito urbano y paisajístico al sobresalir sobre una ciudad plana que se asienta en un territorio con pocos accidentes topográficos, representantes también del esplendor de su patrimonio religioso, especialmente el barroco.
- El castillo de Alhonor, al sureste del término municipal, de origen medieval pero que contiene un importante yacimiento protohistórico, más vinculado al mundo de la sierra sur sevillana que al de la campiña pero que configura uno de los puntos de mayor interés patrimonial de su territorio.
- El resto de elementos defensivos de su territorio (Castillo de Alhocen, Torreón, Torre de Gallape, Isla del Castillo), que históricamente han sido puntos de referencia para la ordenación y la defensa del territorio de la campiña sevillana y aún hoy constituyen hitos en el paisaje ecijano.
- La muralla de la ciudad que, si bien hoy en día se encuentra inmersa en su trama urbana, cuenta con fragmentos y torres emergentes y tiene una gran relevancia histórica en la configuración de su trama urbana.

Vegetación y paisaje



Plano S3.5: Mapa de cultivos de los alrededores de Écija, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA



El estudio comparado de los planos de cultivos de la penúltima década del siglo XX y la primera del siglo XXI revela al entorno de la ciudad de Écija como uno de los que menos transformaciones han sufrido en cuanto a su paisaje agrario. No obstante, algunas cuestiones son claramente perceptibles, como es el crecimiento del suelo no productivo urbano -de la propia ciudad hacia el norte, oeste y sur, y el surgimiento de nuevos núcleos en torno a la carretera Sevilla-Córdoba, especialmente hacia el oeste-, así como la desaparición por completo de algunas zonas de huerta y de pastizal con presencia de frondosas.

Aparecen, por el contrario, masas de olivares en regadío y se produce, en general, un crecimiento de la superficie de cultivo en regadío –que en el primer mapa se limita a las parcelas naturalmente inundadas por el Genil- en detrimento de la de secano. Las pocas manchas de olivar que existían desaparecen prácticamente por completo. Otra cuestión que destaca a la hora de estudiar el mapa de cultivos de Écija en comparación con otras localidades cercanas es que el grano de fragmentación de los mismos es menor debido, posiblemente, a que se incrementa el tamaño de las parcelas con respecto a lo que ocurre en Estepa o incluso en algunas áreas de Osuna.



Plano S4.5: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Écija. Fuente: la autora



Plano S4.6: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Écija. Fuente: la autora

-  Bolsa de aparcamiento
-  Zona comercial
-  Información turística
-  Área monumental
-  Fortificación
-  Jardín
-  Viario principal
-  Curso fluvial
-  Perímetro Conjunto Histórico
-  Tejido urbano crecimiento
-  Tejido urbano histórico
-  Área de interés natural

14.3.4. ESTEPA

Caracterización histórico-patrimonial

Estepa es, en la actualidad, la menos poblada de las ciudades medias del centro de Andalucía. Con sus pocos más de 12000 habitantes censados en 2011, podría parecer que su presencia como parte de la selección de casos de estudio para este trabajo es, cuanto menos, atípica. Sin embargo, y dado el carácter patrimonial del estudio, la relevancia estratégica que la ciudad ha tenido en las distintas épocas, unida a su caracterización histórica y actual como hito territorial y referente paisajístico, además de un presente profundamente marcado por una actividad industrial que amenaza con transformar la identidad local al igual que ocurre con otras de las ciudades estudiadas, justifican una inclusión de pleno derecho como caso de estudio.

Se trata, de hecho, de un punto relevante como hecho urbano ya desde la protohistoria. Con presencia turdetana, como asevera la muralla del siglo VII a.C. que aún se conserva alrededor del Cerro de San Cristóbal²¹⁴, la ciudad de Ostippo –llamada Astapa por otros autores- respondía a la forma tradicional de asentamiento sobre un punto elevado del territorio –como ocurre con su vecina Urso-, llegando a convertirse en uno de los centros urbanos que estructuraban la campiña de Sevilla. Sin embargo, y a pesar de que la terminación –*ipo* es común a muchos de los asentamientos turdetanos de ese territorio (Ilipa, Oripo, etc.), hay autores que defienden el carácter púnico que tiene Astapa (su nombre púnico) a finales de la edad del hierro, a la llegada de los romanos.

²¹⁴ BERROCAL-RANGEL, Luis; MORET, Pierre (2007), *Paisajes fortificados de la Edad del Hierro: las murallas protohistóricas de la meseta y la vertiente atlántica en su contexto europeo: actas del coloquio celebrado en la Casa de Velázquez (octubre de 2006)*. Madrid: Real Academia de la Historia, p. 40.



Figura 14.21: El Cerro de San Cristóbal como mirador y puesto defensivo natural frente a la campiña de Sevilla. Vista en un día de nieve. Fuente: la autora.



La férrea resistencia a la ocupación romana, siempre del lado cartaginés (que acaba con un sacrificio colectivo ante la toma de la ciudad, tal y como narran Tito Livio y Apiano²¹⁵), además de la

²¹⁵ GARCÍA FERNÁNDEZ, Francisco José (2003), *El poblamiento turdetano en el Guadalquivir*. [En línea] Tesis doctoral con publicación digital. Universidad de Sevilla. <<http://fondosdigitales.us.es/tesis/tesis/157/el-poblamiento-turdetano-en-el-bajo-guadalquivir/>> [Última consulta el 12 de agosto de 2014]

presencia de relieves cercanos (de Tajo Montero²¹⁶), de clara influencia púnica, hacen pensar en una ciudad con probable presencia púnica, a pesar de ser de origen turdetano²¹⁷. Cerca de la misma, en Alhonor (al sur de Écija), se ha encontrado un santuario que se caracteriza a como púnico.

La Ostippo romana, que destruye completamente la ciudad protohistórica, vuelve a tener una fuerte presencia urbana, como muestran la entidad de los importantes restos hallados en la parte más elevada de la misma.²¹⁸

El Cerro de San Cristóbal fue el escenario también de la ocupación islámica de la ciudad, en la que adquiere el nombre de Istabba –existe, además, una necrópolis visigótica en el noroeste del núcleo, lo que da idea de la permanencia de su ocupación-, y de la misma se conservan algunos restos del alcázar, cuya posición funcionó como atalaya natural para la función defensiva. Contó, también, con una medina y su mezquita, y perteneció a la Cora de Écija durante la etapa califal, y posteriormente a las Taifas de Carmona y de Sevilla²¹⁹.



Figura 14.22: Restos de la alcazaba de la Estepa islámica, en el Cerro de San Cristóbal. Al fondo, la campiña sevillana. Fuente: la autora

²¹⁶ BLECH, Michael (1981), Esculturas de Tajo Montero (Estepa), una interpretación iconográfica. En *La legión romana en Hispania: Symposio organizado por el Instituto de Arqueología "Rodrigo Caro" del C.S.I.C.*, pp. 97-110.

²¹⁷ MORENO ALONSO, Eusebio; JUÁREZ MARTÍN, José María, CÁCERES MISA, Pilar (1998), Estepa tartésica. Excavaciones en el cerro de San Cristóbal. En *Revista de Arqueología*, Año 19, nº 208, pp. 16-23.

²¹⁸ Informe de excavaciones inédito. Puede consultarse más información en *Excavaciones arqueológicas en Mirasierra* (2007) [En línea], del blog *Devociones de Estepa*. <<http://devocionesdeestepa.blogspot.com.es/2010/08/excavaciones-arqueologicas-en.html>> Publicado el 11 de agosto de 2010. [Última consulta el 12 de agosto de 2014].

²¹⁹ TAHIRI, Ahmed (2013), Estepa y su entorno en la historia de al-Andalus. En *Cuadernos de Estepa -1. Actas de las VII Jornadas sobre Historia de Estepa (De la Antigüedad Tardía a la Encomienda Santiaguista. La*



Figura 14.23: Interior del Convento de Santa Clara, Estepa. Fuente: la autora

La ciudad es conquistada por el Fernando III en 1241, y entregada por Alfonso X a la Orden de Santiago²²⁰, convertida en sede de los maestros de la orden y en un importante punto defensivo durante casi dos siglos al quedar en la primera línea hasta la conquista de Antequera en 1410.

Posteriormente albergó la sede del Marquesado de Estepa, mientras que la ciudad desbordaba sus fronteras y se establecía en un callejero que se corresponde con el actual: calles dispuestas en paralelo a las curvas de nivel, con manzanas largas y estrechas que se disponen de forma aterrizada, con la aparición de vías transversales más cortas y de gran pendiente²²¹. Durante esta etapa -entre los siglos XV y XVIII- Estepa sigue siendo una importante sede a nivel religioso, contando con una vicaría propia -administrativamente independiente del obispado de Sevilla- heredada de los privilegios otorgados a la Orden de Santiago. Destaca, por tanto, su patrimonio religioso, entre el que destacan la Iglesia de Santa María y el Convento de Santa Clara, ambas sobre el Cerro de San Cristóbal, o la iglesia parroquial de San Sebastián.

Durante las épocas Moderna y Contemporánea Estepa sigue desarrollándose en paralelo a las faldas del cerro y, consecuentemente, a la antigua carretera de Sevilla a Málaga (actual A-92), en una condición de encrucijada de caminos que sirvió para su expansión y aún hoy la convierte en un punto estratégico del centro de Andalucía.

época medieval en el centro de Andalucía). Estepa: Ayuntamiento de Estepa, pp. 143-161.

²²⁰ RODRÍGUEZ BLANCO, Daniel (2014), La Encomienda Santiaguista de Estepa en la política del Reino de Sevilla. *Cuadernos de Estepa-3. V Coloquio Nacional sobre la Cultura en Andalucía. La Orden Militar de Santiago. Fortificaciones y Encomiendas*. Estepa: Ayuntamiento de Estepa, pp. 22-56.

²²¹ AYUNTAMIENTO DE ESTEPA (1985), *Memoria de Información. Normas Subsidiarias de Estepa*.

Caracterización socioeconómica

En efecto Estepa es hoy, junto con Lucena, una de las dos únicas ciudades o antiguas agrocidades del centro de Andalucía que tienen un carácter marcadamente industrial, y una de las pocas que en Andalucía cuentan con un Sistema Productivo Local reconocido.

El sector industrial está liderado de forma indiscutible por el campo de la alimentación, y muy especialmente en la repostería, cuyos dulces navideños son hoy en día parte esencial de la identidad local, así como de la organización de la rutina anual. Aunque emplea a más del 88% de los trabajadores del sector terciario, existen otras industrias complementarias entre las que destaca la producción de minerales no metálicos –basada en las canteras), así como la madera, el papel y, más recientemente, la fabricación de maquinaria industrial²²².

La industria del dulce tiene, por tanto, una clara consecuencia espacial: si bien las industrias más pequeñas y antiguas se sitúan, en su gran mayoría, en el lado norte –hacia la periferia- de la antigua carretera de Sevilla, algunas de ellas están insertas en el tejido urbano –las menos- y una buena parte en un polígono industrial planificado entre la ciudad del siglo XX y la autovía A-92.

Por otra parte, debe ser tenida en cuenta una fuerte componente histórico-patrimonial: algunas de las industrias aún activas datan del siglo XIX, si bien no coinciden con las de más presencia actual – La Estepeña y El Patriarca, entre otras- y forman parte del imaginario colectivo, con la figura de “La Colchona” que reside en la memoria popular como la fundadora de esta industria en una fábrica casera dentro de su propia vivienda.



Figura 14.24: Una de las grandes empresas de la industria del mantecado en Estepa. Fuente: JCáceres en Panoramio.

²²² CARAVACA, Inmaculada; GONZÁLEZ, Gema; MÉNDEZ, Ricardo y SILVA, Rocío (2002), *Innovación y Territorio. Análisis comparado de Sistemas Productivos Locales en Andalucía*. Sevilla: Consejería de Economía y Hacienda, Colección Pablo de Olavide, Junta de Andalucía, p. 140.



No debe olvidarse que, a pesar del vigor industrial, Estepa se mantiene como una importante productora de aceite andaluz y cuenta con su propia Denominación de Origen –que coincide con la totalidad de municipios históricamente pertenecientes a su marquesado- así como con un importante patrimonio industrial vinculado a la industria aceitera.

Transportes y comunicaciones

Como vemos, una buena parte del crecimiento de la ciudad de Estepa y su cambio en la identidad productiva de agrocuidad a ciudad industrial está en el desarrollo, en primer lugar, de pequeñas industrias en torno a la carretera de Sevilla y, más adelante, de la autovía A-92. El vínculo entre estos dos fenómenos es tal que, en el plano espacial del desarrollo urbano, se presenta con una de las mayores fierezas de entre los casos contemplados en este trabajo. Así, posteriormente a la construcción de la autovía, la zona industrial de Estepa, situada a su norte y tangente a la misma, se extiende y da el salto al otro lado de la gran infraestructura en una operación urbanística que, incluso gráficamente, trata de agarrarse al paso de la misma para el bien de su desarrollo económico (figura 14.25).

Esta estrecha relación no se limita, sin embargo, a una cuestión urbanística o espacial. Entre 1989 y 1998 el incremento en el número de contribuyentes en el IRPF en la ciudad fue mayor del 91%, mientras que las medias provincial y autonómica se situaban, respectivamente, en un 69 y un 63%. En términos parecidos se ha producido el incremento demográfico –inferior al provincial y andaluz pero superior al de la comarca-, así como las tasas de empleo.



Figura 14.25: El área industrial del sur de Estepa, saltando al otro lado de la autovía A-92. Fuente: Bing Maps

Esta situación tiene, a medio o largo plazo, una gran probabilidad de ser incrementada con la futura conexión de la Autovía A-318 en dirección a Jaén, que tendrá su enlace con la A-92, hacia Sevilla, en la propia ciudad de Estepa, y que además la comunicará mediante autovía con otros centros industriales, como Lucena, o de producción de aceite, como Martos. Por tanto, y a pesar de que la situación económica actual no haga pensar en un auge de creación de industrias y suelo urbano similar al de los años noventa, ni tan siquiera en una finalización cercana de las obras de la autovía, la estrecha relación entre la caracterización urbana y socioeconómica de Estepa con la presencia de las grandes vías de circulación debe ser tenida en cuenta de cara a la conservación de su patrimonio



urbano, paisajístico y territorial.

En cuanto a las infraestructuras ferroviarias, si bien el trazado de la línea, aún en pausa, de AVE entre Sevilla y Antequera para su posterior comunicación con Granada no está aún en obras ni cuenta con una estación en la propia ciudad de Estepa, debe tenerse en cuenta el alto impacto paisajístico que ésta tendrá sobre su entorno, así como la presencia de la vecina estación de Puente Genil-Herrera que, situada sobre el límite interprovincial y aislada físicamente de cualquier núcleo urbano cercano tiene una escasa influencia sobre la movilidad de esta área sevillana.

Estepa en su planificación urbana

Si hay algo que caracteriza al tejido urbano –tanto histórico como reciente– de Estepa es su estrecho vínculo con la topografía del territorio sobre el que se asienta y, como consecuencia de ella, con dos elementos que han configurado, desde la protohistoria hasta nuestros días, los límites y las líneas directrices para su crecimiento: el Cerro de San Cristóbal y, siguiendo sus líneas de nivel y bordeando sus faldas, la carretera que une Antequera con Sevilla, originalmente nacional y ahora, desplazada al norte y convertida en un nuevo límite, la autovía A-92.

En esta tesitura, descendiendo paulatinamente desde lo más elevado y sin un patrimonio civil representativo como ocurre en las localidades vecinas de Osuna o Écija, el parcelario estepeño y su arquitectura menor se han mantenido durante siglos en una suerte de inteligencia colectiva que ha entendido que la forma más natural de asentamiento y de generación del nuevo suelo urbano era la misma con la que éste se inició una vez que la ciudad saltó las murallas durante la época de estabilidad territorial bajo el Marquesado de Estepa. En este sentido, si bien el Conjunto Histórico

de Estepa no cuenta con el ya obligatorio Plan Especial de Protección según indican las leyes de protección del patrimonio podemos afirmar que, si bien existe cierto nivel de sustitución del caserío vernáculo, su configuración espacial y la de sus espacios públicos ha permanecido en el tiempo, así como la lógica de la distribución de servicios y comercios en la ciudad.

En cualquier caso, ya las Normas Subsidiarias aprobadas en 1988 marcan la importancia de este tratado y, si bien no ha existido dicho Plan Especial, incorporan medidas para la ordenación del suelo histórico, la delimitación del Conjunto Histórico, unas Normas Regulatoras para el patrimonio urbano –que corresponden a las ordenanzas para lo que se delimita como “Casco Histórico”- y un catálogo de elementos protegidos que consta de cuatro categorías –de protección integral a ambiental- y que incluye un total de 91 elementos en una estructura que, si no es piramidal, es bastante equilibrada en la cantidad de elementos catalogados en cada categoría.

Por otra parte, el último documento de planeamiento redactado en Estepa –la adaptación parcial a la LOUA de 2002, que no se ha producido hasta 2011- incorpora las novedades de crecimiento de la ciudad y las situaciones de planeamiento sobrevenidas entre la aprobación de las Normas Subsidiarias y ese momento, además de los tradicionales sistemas generales, calificación y clasificación del suelo y otros aspectos técnicos propios de la actualización documental. En cuanto a la protección del patrimonio, las cuatro categorías se reescriben sin ninguna modificación y se asume el catálogo anterior sin ningún tipo de actualización o revisión a pesar de los más que previsibles cambios que deben haberse producido en este fragmento temporal más aún teniendo en cuenta que coinciden con la época de mayor transformación en la estructura socioeconómica de la ciudad. Sería recomendable, por tanto, y dado que, al ser tan reciente la adaptación a la LOUA no se prevé la redacción de un PGOU con contenidos de Plan Especial, la preceptiva redacción del mismo y la actualización de sus criterios de protección.



La protección patrimonial en Estepa y la caracterización de su centro histórico

A continuación se establece, mediante un cuadro, una síntesis de los datos existentes en documentos sintéticos oficiales acerca del centro histórico de Estepa, además de una serie de datos adicionales considerados de interés y obtenidos mediante mecanismos propios.

Datos existentes sobre los centros históricos de Ciudades Medias ²²³		Datos de interés sobre los centros históricos de Ciudades Medias ²²⁴	
Superficie Centro Histórico	77 Ha	Superficie Suelo Urbano	132,8 Ha
Conjunto Histórico	Declarado 1965	Proporción CH / SU	0,58
Emplazamiento	En llanura	Topografía	Inclinada en ladera
Forma	Alargada / Redondeada	Perímetro	1608 m
Estructura urbana	Irregular con manzanas grandes	Factor de forma	4,79 (100*S / P)
Posición centro / núcleo	Ligeramente excéntrica	Número de BIC en CH	6
Origen	En caminos / Recinto fortificado	Densidad BIC/Ha en CH	0,08

Tabla 14.4: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Estepa

²²³ Fuente: AA.VV. (2001), *op. cit.*

²²⁴ Fuente: Medición propia sobre planimetría, Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía.

El patrimonio local estepeño cuenta, según los datos disponibles en las bases de datos de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, con 47 bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, de los cuales tan sólo 5 son Bienes de Interés Cultural. De entre todos ellos, 6 se encuentran dentro de su centro histórico –que cuenta con la declaración como Conjunto Histórico- y, naturalmente, uno de los mismos –la iglesia de Nuestra Señora de los Remedios- pertenece al régimen de Catalogación General, algo inusual en otras ciudades. Los seis mencionados elementos son los siguientes:

- Castillo-Palacio
- Iglesia de Santa María
- Palacio de los Marqueses de Cerverales
- Centro Histórico de Estepa
- Iglesia de Nuestra Señora de los Remedios
- Antiguo Convento de la Victoria: Torre de la antigua Iglesia de la Victoria

El resto de bienes protegidos en Estepa y correspondientes a la categoría de Catalogación General corresponden en su totalidad a yacimientos arqueológicos. Sin embargo, y a pesar de que aparezcan como tales en las bases de datos oficiales, todos los yacimientos inscritos en Estepa bajo esta categoría constan, junto con otros 23 en la localidad de Arahal en condiciones similares, con diversas alegaciones en su expediente, que son contestadas para finalmente inscribirlos en su totalidad. Sin embargo, con posterioridad, se han producido dos sentencias -la primera, en 2008, del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía y la segunda, en 2011, del Tribunal Supremo- en los que, en primer lugar, se anula la inscripción por fallos en el contenido y la forma de la documentación incorporada en su inscripción y, tras ésta, se responde a un recurso de casación pero

se mantiene la nulidad de la inscripción de los siguientes bienes²²⁵:

- Herrizas del Águila
- La Cañada
- Cortijo de Cañaveralejo
- El Cebadero
- Cerro del Chorlito
- Haza del Cojo de la Torre
- Cueva de la Arena
- Don Víctor
- El Duende
- El Espardillado
- Fontanilla
- Galfa
- Pozo de Galfa
- Cortijo de Arroyo Granado
- Heredad de los Picardía
- Cerro de la Higuera
- Hoyos de Churrasca
- La Lágrima
- La Salada
- Las Minas

²²⁵ Este hecho ya ha sido comprobado y comentado por QUERO MADRID, Adela (2014), *Propuesta de diagnóstico y valoración de yacimientos no catalogados de la provincia de Sevilla*. Trabajo Fin de Máster Inédito del Máster en Arqueología de la Universidad de Sevilla.

- Camino de las Monjas
- Cortijo de Moralejo Alto
- Pedro Cruzado I
- Pedro Cruzado II
- Huerta de Peña
- El Pilarejo
- La Platera
- Cortijo del Pozo del Villar
- El Puntal
- Raja de Gilena
- Cortijo de San Antonio
- Tajo Montero
- La Teodorilla
- Los Canterones
- Pulguita
- Segura
- Cerro de Flores
- Herrizas de la Cantera
- Rancho del Tuerto
- Cerro de los Villares
- Herrizas del Viso

El caso de los bienes en Catalogación General de Estepa supone una pérdida para una de las pocas iniciativas de inscripción de un número considerable de bienes en un régimen inferior al de Bien de Interés Cultural, lo que equilibraría, en cierto modo, la pirámide patrimonial. Por otra parte, el



hecho de que la totalidad de estos bienes propuestos perteneciesen al patrimonio arqueológico y no se haya hecho intención de poner en valor otros patrimonios menores y reconocidos como, por ejemplo, el industrial o el etnológico –que tienen fuerte presencia en la ciudad- se convierte, posiblemente y junto con la mala praxis en la incoación de los yacimientos arqueológicos, en una oportunidad perdida para la protección del patrimonio estepeño.

Hitos en el paisaje

Se incluye en este apartado una breve síntesis de los principales elementos del patrimonio estepeño –no ceñido únicamente al centro histórico, pero con la posibilidad de incluir elementos que estén en el mismo si son pertinentes- que tienen una influencia directa sobre su paisaje ya no urbano, sino periurbano y territorial.

- El castillo con su recinto amurallado, situado sobre el Cerro de San Cristóbal y constituyendo, junto con el propio cerro, un referente paisajístico no sólo a nivel local sino como auténtico hito territorial con visibilidad desde un amplio territorio circundante, especialmente hacia el noreste.
- La torre de la Victoria, perteneciente al antiguo –y destruido- Convento de la Victoria, que por su altura y situación –en la parte alta de la ciudad, al pie del recinto amurallado- constituye un hito en el paisaje como punto vertical, además de parte de una de las imágenes más significativas del conjunto urbano, desde el mirador del Balcón de Andalucía.
- La Cantera de Santa Ana, en el cerro contiguo al de San Cristóbal, que constituye un referente en la historia económica de la ciudad además de una huella de la actividad

humana sobre el territorio, en condiciones de visibilidad similares a las del conjunto monumental, si bien relativas a una época cultural y económica completamente distinta.

- El conjunto de cortijos, fuentes y otros elementos relativos al patrimonio agrario que salpica los olivares y las tierras de cultivo cercanas al núcleo urbano, que constituyen en sí mismos, y como conjunto, señas de identidad en el paisaje estepeño.
- El castillo de Alhonor, perteneciente al término municipal de Écija pero más ligado a la sierra sur sevillana desde un punto de vista paisajístico, situado en el límite entre ésta última y la vecina Herrera, fortaleza del siglo XIV relacionada con la época de frontera y que cuenta también con la presencia de un yacimiento turdetano.
- La Zona de Especial Protección para las Aves que incluye al territorio estepeño y a otras localidades de la campiña sevillana.



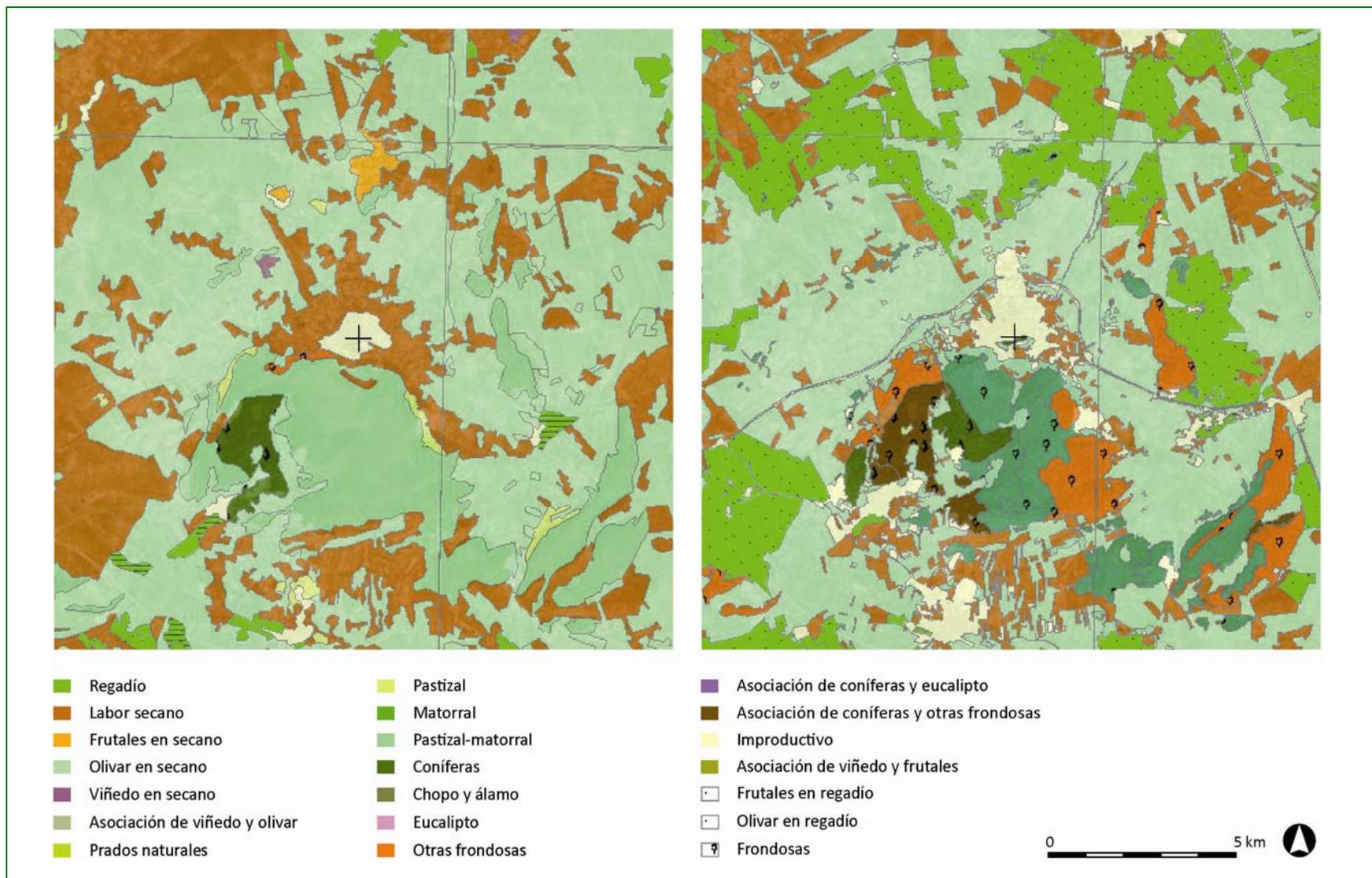
Figura 14.26: La Cantera de Santa Ana, junto al cerro de San Cristóbal, en Estepa. Fuente: la autora.



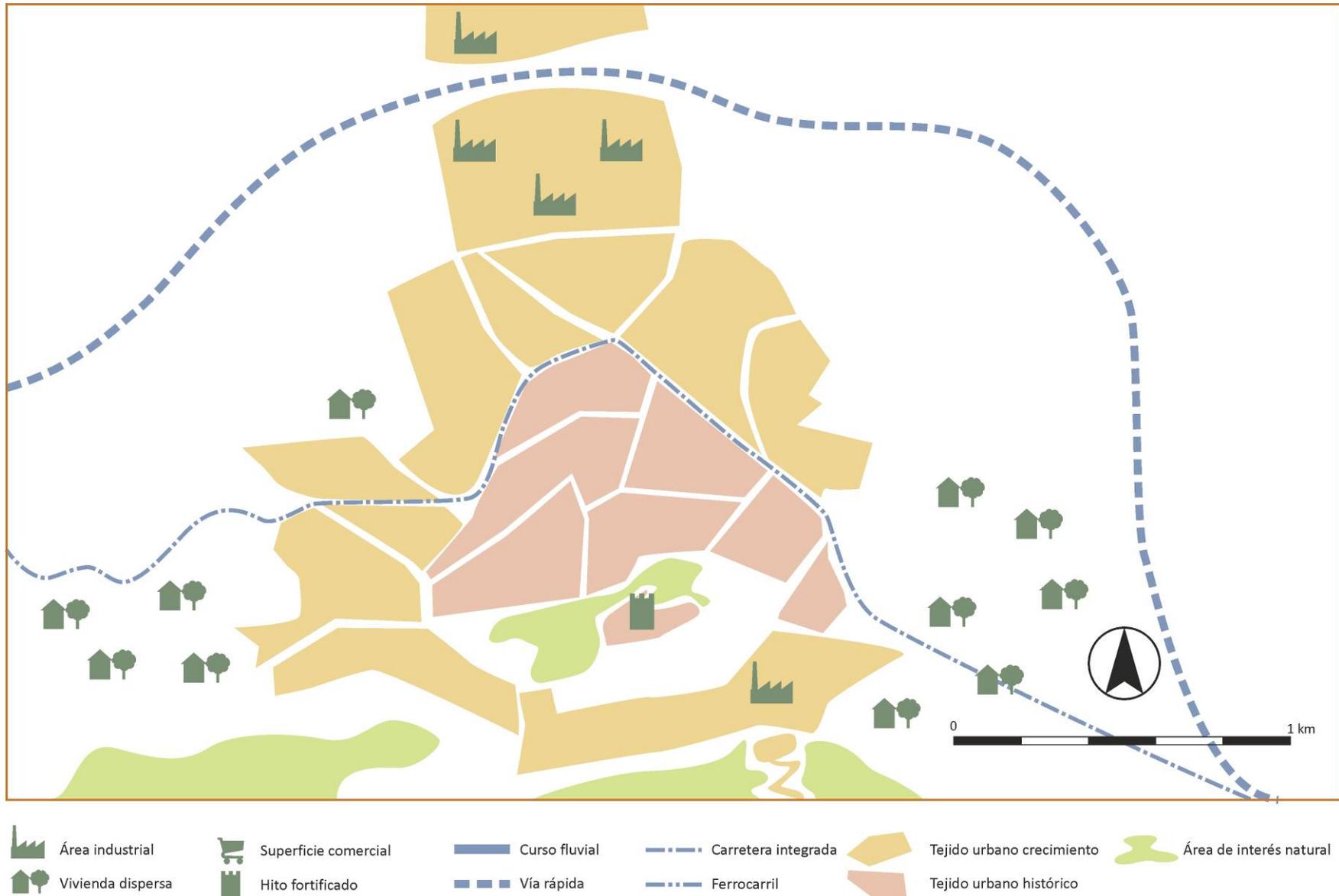
Vegetación y paisaje

La comparación entre el mapa de cultivos del entorno del núcleo urbano de Estepa en los años 80 y en la primera década del siglo XXI deja ver claramente la transformación de una agrocidad tradicional a una ciudad industrializada, en primer lugar, por el gran crecimiento del suelo improductivo que corresponde a su núcleo urbano principal, en el centro de ambas imágenes. Se observa, también, el paso de la Autovía A-92 en dirección este-oeste, que se curva para rodear a la ciudad, y cómo el crecimiento del suelo artificializado se produce, en forma de pseudópodo, buscando su cercanía hacia el norte, hasta el punto de que la supera. Otra cuestión a tener muy en cuenta en este crecimiento es que la tierra de labor de secano que funcionaba como ruedo en los años 80 es, en su mayoría, absorbida por el suelo urbano o sustituida por el olivar.

Por otra parte, la propia transformación del suelo cultivado se produce en términos semejantes que en otras ciudades estudiadas, con la particularidad de la dualidad que presenta la situación de Estepa, con campiña al norte y sierra al sur. En efecto, en la zona de campiña se introduce el cultivo de regadío sustituyendo, en gran parte, al olivar pero también a la labor de secano, y desaparecen cultivos menores de frutales o vid mientras que en el área de sierra el pastizal y matorral es sustituido por la plantación de diferentes especies leñosas (coníferas y otras).



Plano S3.6: Mapa de cultivos de los alrededores de Estepa, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA



Plano S4.7: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Estepa. Fuente: la autora



Plano S4.8: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Estepa. Fuente: la autora

-  Bolsa de aparcamiento
-  Zona comercial
-  Información turística
-  Área monumental
-  Fortificación
-  Jardín
-  Viario principal
-  Curso fluvial
-  Perímetro Conjunto Histórico
-  Tejido urbano crecimiento
-  Tejido urbano histórico
-  Área de interés natural



Figura 14.27: Loja y su paisaje inmediato desde el recinto fortificado. Fuente: la autora.

14.3.5. LOJA

Caracterización histórico-patrimonial

Loja es una ciudad cuya historia y caracterización patrimonial están marcadas por su papel defensivo y fronterizo en la Edad Media. No obstante, se ha tendido a pensar que debió constituir un importante enclave en la Antigüedad y algunos investigadores llegan a identificarla con la *Ilipula Laus* mencionada por Plinio²²⁶. En realidad, hay pocas evidencias de ocupación tanto de época protohistórica como romana. Hasta el momento, se han localizado en la Alcazaba algunos materiales de época orientalizante e ibérica, así como algunas estructuras aisladas de cronología iberorromana y romana asociadas a restos cerámicos, óseos y de bronce²²⁷²²⁸.

No obstante, sí es probable que *Ilipula Laus* se situara en sus proximidades, en un lugar aún indeterminado, y que fuera el cognomen de esta ciudad el origen del topónimo medieval *Lawsa*, de donde derivaría el actual de Loja²²⁹, a la que habría que añadir otros municipios de nombre conocido que debieron situarse en sus alrededores, como *Baxo*, *Vesci Faventia* o *Castra Vinaria*²³⁰. En efecto, dentro del área urbana de Loja, aunque no necesariamente relacionada con el primitivo enclave protohistórico, aparecen vestigios de otras unidades de ocupación, como es el caso de los restos hallados al sur del barrio de La Esperanza, interpretados como un establecimiento agrícola

²²⁶ PLINIO, *Naturalis Historia*, III, 3, 12

²²⁷ ADROHER AUROUX, A. M.; LOPEZ MARCOS, A.; PACHON ROMERO, J. A. (2002): *La Cultura Iberica*. Granada: Diputación Provincial de Granada.

²²⁸ GÓMEZ COMINO, David (2001). El territorio de Loja en época iberorromana. Nuevos datos para su estudio. *Florentia Iliberritana*, nº 22, Granada: Universidad de Granada, Granada, p. 57.

²²⁹ ROMÁN PUNZÓN, Julio M., *et alli* (2012). *La Cuenca Alta de Genil en Epoca romana: El Cerro de la Mora*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura y Deporte, p. 214.

²³⁰ ROMÁN PUNZÓN, Julio M., *et alli* (*op. cit.*).

romano y su necrópolis asociada, con una amplia perduración hasta época tardoantigua²³¹. En cualquier caso, el yacimiento arqueológico más relevante –el del Cerro de la Mora– de época protohistoria pone de manifiesto, por su similaridad con el de Alhonor, al sur de Écija, la relevancia del río Genil como elemento de distribución y control del territorio durante la época, lo que provoca la existencia de ciudades, como es el caso de Loja, que adquieren un rol de centro secundario tras la conquista romana, transformándose en una aglomeración rural con un importante papel económico pero dependiente de alguno de los centros de mayor rango²³², tal y como ocurre posteriormente con las agrocidades andaluzas.

Más conocida es, como decíamos, la etapa medieval de la ciudad. Aunque los documentos relativos al período anterior al nazarí son dispersos debido a los continuos expolios sufridos como ciudad fronteriza, se conoce que la invasión de las tierras de las provincias de Granada y Málaga se realiza en torno al año 713 o 714. La ciudad se funda al pie del Genil en el año 893. Durante el siglo X, bajo el periodo califal, el núcleo adquiere prosperidad y se refuerzan sus infraestructuras con la construcción de la noria de Genazar y un buen número de torres y atalayas que se distribuyen por todo su territorio –y que tienen su continuación en la de ciudades vecinas, como Huétor Tájar. Durante la época de taifas, la ciudad pasa al poder de los bereberes, y posteriormente los almorávides y los almohades.

En 1225 el rey Fernando III hace campañas bélicas en tierras granadinas con grandes saqueos en el núcleo que, sin embargo, permanece en el lado granadino y, ya en el siglo XVI, durante el reinado nazarí, se conoce como *Madina Lawsa* y se incluye en la cora de Elvira como capital del clima de *Tajara* –una vez más, como centro regional secundario de un centro principal. Ibn Al-Jatib la

²³¹ JIMÉNEZ PUERTAS, Miguel (2002). *El poblamiento del territorio de Loja en la Edad Media*. Granada: Universidad de Granada, pp. 76-80.

²³² ROMÁN PUNZÓN, Julio M., *et alli*, p. 231.



Figura 14.28: Referencia al pasado árabe en un mirador sobre el tejido histórico de Loja.
Fuente: la autora.



describe como una ciudad *de rostro risueño y aspecto fascinador, con ríos de copiosas corrientes y muchos arroyuelos; la de frondosas arboledas, cuyas ramas agitaba la brisa; la de jardines y fuentes de verdadera delicia; la de molinos volteadores y mujeres hermosas, que curaban los males del corazón; la de abundante caza y racimos de uvas que adornaban como sartales los cuellos e las vides; la de las minas de sal, molinos de aceite y copiosas hortalizas...*

Así, los principales elementos que definen hoy la identidad patrimonial de Loja –la presencia del río, la arquitectura del agua, la agricultura, la propia identidad árabe- pertenecen, en su totalidad, al legado de esta época, que se extiende hasta la ocupación de la misma por los cristianos en 1486. Se han heredado también de la Loja nazarí los principales rasgos de la estructura urbana²³³ –los barrios de la Alcazaba, el Jaufín y el Arrabal-, además de la fortaleza defensiva –con la torre del homenaje, el aljibe y el pequeño barrio militar a sus pies como principal legado²³⁴- y sus murallas, que constaban de 7 torres y 11 puertas²³⁵ que sería, posteriormente a la conquista, convertidas en 39 torres y 10 puertas²³⁶, si bien ninguna de ellas se ha conservado, aunque sí su trazado, que es claramente observable en la trama urbana actual del núcleo principal de la ciudad. Aunque se conoce la existencia de tres mezquitas –una en el barrio del Jaufín, la mayor o aljama en el barrio

²³³ Un buen resumen del legado urbano de las distintas épocas de Loja, especialmente del período Nazarí, puede consultarse en AYUNTAMIENTO DE LOJA (2011), *Plan Especial de Protección y Catálogo del Conjunto Histórico. Documento de aprobación inicial. Memoria de Información, Análisis y Diagnóstico*, pp. 70-72.

²³⁴ SÁNCHEZ MARTÍNEZ, J. A.; BUENDÍA MORENO, A. F.; CASTELLANO GÁMEZ, M. (1994). *El barrio de la Alcazaba de Loja: historia de una ciudad*. Loja: Ayuntamiento, Servicio de Investigación y Promoción Patrimonial.

²³⁵ HENRÍQUEZ DE JORQUERA (S. XVI). *Anales de Granada: Descripción del reino y ciudad de Granada*, 108.

²³⁶ DEL ROSAL PAULÍ, Rafael; DERQUI DEL ROSAL, Fernando (1987). *Noticias históricas de la ciudad de Loja. Pasado y presente monumental, leyendas, tradiciones y costumbres*. Tomo I. Loja: Ayuntamiento de Loja. Disponible en línea en <<http://digibug.ugr.es/handle/10481/19360>> [Última consulta el 20 de agosto de 2014]

del Arrabal y una menor cerca de ésta-, así como unos baños, no se han hallado restos conservados de la arquitectura doméstica de la época. Existen, no obstante, indicios de la ocupación nazarí en otros núcleos cercano al principal, como el Cortijo Calvillo, Cortijo de la Torre, Cerro de los Castillos, Cortijo del Aire, Arroyo Milano o Cortijo del Molino del Tercio, algunos de ellos declarados Bien de Interés Cultural debido a la presencia, también, de torres de control del territorio.

Tras la conquista cristiana, la Corona de Castilla hará un reparto para la instalación de nuevos colonos que, con el tiempo, harán de Loja una ciudad con una cierta entidad poblacional²³⁷. La mezquita del Jaufín se convertirá en parroquia mientras que se instalan, en otros puntos de la ciudad, conventos y ermitas. A esta operación la acompaña la implantación de espacios libres y construidos de representación de la autoridad civil²³⁸, como la apertura de la plaza de las Casas Consistoriales, la edificación de éstas mismas –de las que se conserva la planta baja, con arcos de medio punto-, la cárcel, el pósito o la alhóndiga²³⁹, además de elementos arquitectónicos para los espacios públicos entre los que destaca la Fuente de los 25 Caños o Fuente de la Mora, si bien el origen de este punto de recogida de agua se remonta a la época musulmana. En el siglo XVI, además, la ciudad sale de los límites amurallados y, con la instalación de un convento de franciscanos al otro lado del río, se da pie al barrio de San Francisco y se consolida la Loja que conocemos, dividida en dos y comunicada por el puente sobre el Genil.

²³⁷ MALPICA CUELLO, Antonio (2003). El territorio de Loja a finales de la Edad Media: Reflexiones sobre las transformaciones castellanas en el Reino de Granada. *Arqueología y territorio medieval*, nº 10, 2, pp. 233-254.

²³⁸ GALERA MENDOZA, María Esther (1994). *Arquitectura civil y urbanismo en Loja desde la conquista hasta el siglo XVIII*. Granada: Universidad de Granada.

²³⁹ AYUNTAMIENTO DE LOJA (2011), *op. cit.*, pp. 73-74.



Figura 14.29: Loja en el siglo XVI. Grabado de Hoefnagle. Fuente: historic-cities.huji.ac.il

Durante los siglos XVII y XVIII la ciudad sigue creciendo debido, fundamentalmente, a la pujanza económica experimentada por los sectores vinculados con la agricultura, que sigue siendo la base

fundamental de su economía. Se consolidan espacios civiles –entre los que destaca la aparición de una morfología de vivienda a medio camino entre la urbana y la rural, con dos plantas más soberado, patio trasero y fachada monumentalizada- y religiosos –entre los que merece ser mencionado el remate de la Iglesia Mayor de la Encarnación con la cabecera, la cubrición y la torre²⁴⁰.

El aburguesamiento de la ciudad se produce en el siglo XIX, en el que desaparecen o se expropián los principales elementos del control público. El paso de la carretera entre Málaga y Granada por la calle Real, en el centro de la ciudad, la convierte en el centro comarcal a nivel de mercado y referencia urbana que sigue siendo hoy y se construyen, también, los principales palacios –el de Aliatar o el de Narváez- así como importantes espacios públicos –destacan el Paseo de Narváez y los Jardines de Narváez. Esta tendencia se prolonga, con el consiguiente crecimiento urbano, demográfico y económico de la ciudad, hasta la primera mitad del siglo XX, tras la que la crisis del sistema agrario, que continúa como el principal pilar productivo, producirá un decrecimiento paulatino en Loja en términos económicos y demográficos, como se detalla en el siguiente apartado.

Caracterización socioeconómica

Loja comparte, en su caracterización socioeconómica, las características de algunas de las ciudades medias de estudio, especialmente aquellas que se sitúan en áreas predominantemente montañosas: a diferencia de las que se enclavan en campiñas, vegas o cerca de importantes



Figura 14.30: Ayuntamiento de Loja en el Palacio de Narváez. Fuente: la autora.

²⁴⁰ GALERA MENDOZA, María Esther (1997). *Loja, urbanismo y obras públicas: desde la conquista al siglo XVIII*. Granada: Universidad de Granada.



intersecciones de infraestructuras viarias, las industrias y servicios no han mermado la importancia de la agricultura como sector fundamental en la economía de la ciudad, así como imagen y referente de su identidad productiva. Otra característica que asimila a Loja a otra de las ciudades estudiadas –en este caso, a Alcalá la Real-, es la tendencia regresiva que ha experimentado la población desde su momento de mayor número de habitantes -1950, con 30261- hasta la actualidad contando, en el último catastro de 2013, con 21136 habitantes, en un nivel demográfico equiparable al de la década de 1930. La tendencia en las últimas décadas del siglo XX y la primera del siglo XXI ha sido, no obstante, de leve crecimiento, debido fundamentalmente a la prosperidad de las empresas dedicadas a la construcción durante la burbuja inmobiliaria, hecho que se comprueba por el descenso, también leve, de la población, durante los últimos años una vez consolidada la crisis. La estabilidad de población de este fragmento temporal es común, igualmente, a los municipios cuya base económica y de empleo está en el sector primario.

En este sentido, Loja destaca por el cultivo de olivar, que ocupa más del 80% de su superficie cultivada, en régimen de secano en su gran mayoría. En cuanto a los cultivos herbáceos destaca, en cuanto a su extensión, el del trigo en secano, si bien es cierto que la producción de espárrago verde de Loja, que cuenta con 440 hectáreas cultivadas de las más de 19000 en total, le otorga singularidad y significado propio como centro productivo²⁴¹. Existe, además, un cierto volumen ganadero, especialmente de ganado ovino. Por otra parte debe ser mencionada la cría de esturiones para la extracción del también conocido caviar en la localidad de Riofrío, la mayor de las más de 20 pedanías de Loja. El aprovechamiento de los cursos fluviales permitió también, durante algunas décadas, la existencia de una pequeña salina en el río Salado, si bien hoy se encuentra en estado de abandono.

²⁴¹ Fuente: SIMA. Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía.

Loja cuenta, asimismo, con dos núcleos industriales situados en los dos accesos a la ciudad desde la autovía A-92, si bien no constituyen en su conjunto un segmento especialmente relevante en su economía como sí ocurre con otras ciudades vinculadas a grandes infraestructuras como Estepa o Lucena. El sector de los servicios también tiene una presencia importante, especialmente teniendo en cuenta que la ciudad funciona como centro secundario para un buen número de pequeños núcleos habitados del noroeste granadino, por lo que el pequeño y mediano comercio tienen un peso considerable en el marco económico y laboral.

Transportes y comunicaciones

Loja es una de las ciudades medias del interior de Andalucía cuya presencia se encuentra marcada por el desarrollo de las vías de comunicación en su entorno inmediato. Instalada en un valle entre las sierras del noroeste de Granada y estrechamente vinculada al Genil –al que, como veíamos en su descripción histórico-patrimonial, le unen parte de su sentido identitario y de sus primeros poblamientos- se ve revalorizada en su potencia paisajística y territorial con el paso, a pocos metros de su núcleo urbano principal, de la autovía A-92 en su paso desde Antequera hacia Granada situándola, además, en un punto central del camino que sirve, a menudo, para la parada de transportes públicos o privados que cruzan la comunidad andaluza por la principal vía de este a oeste.

La imponente presencia de Loja vista desde el paso de la autovía, unida a la presencia de una importante cadena de restauración en carreteras que tiene en las inmediaciones del núcleo dos restaurantes –uno en cada sentido de la circulación- la sitúan, además, entre las referencias más conocidas por los viajeros lo que, sin duda, contribuye a su difusión tanto como ciudad de servicios



Figura 14.31: Construcción de nuevos servicios en la periferia de Loja (en este caso, en la margen norte del río Genil). Fuente: la autora.



como, desde luego, en su paisaje histórico urbano y el paisaje urbano-rural de sus alrededores, habida cuenta de la existencia de un núcleo menor cercano, Riofrío, que también funciona como parada natural en el tránsito por la autovía y que tiene su propio carácter por la presencia de criaderos de huevas de esturión y de truchas.

La existencia de la autovía A-92, como sabemos, no es histórica ni limita la asociación del crecimiento de la ciudad de Loja en su vínculo con las vías de comunicación sino que procede, como ocurre en tantas otras ciudades medias, de la mejora de vías estructurantes existentes: en este caso, la antigua nacional N-342 que hoy ha quedado integrada en el tejido urbano, convertida en Avenida de Andalucía, y que funciona como límite del suelo histórico y como eje de desarrollo de los principales servicios y grandes comercios, industrias o centros de distribución. Los mayores núcleos industriales se desarrollan, como es esperable, en ambos nodos de conexión de la misma con la A-92, y más especialmente en el situado al este de la ciudad.

Mención aparte merece la presencia del ferrocarril como medio de transporte en la ciudad de Loja. Cuenta con una estación de trenes en la parte de la ciudad que se sitúa al norte del Genil, el llamado barrio de San Francisco, y sirve a dos líneas de media distancia –de Algeciras a Granada y de Sevilla a Almería- además de una línea de larga distancia –el tren Altaria de Madrid a Granada-, lo que la sitúa, posiblemente, como la ciudad con un mejor posicionamiento en el transporte ferroviario de entre las consideradas para este trabajo. Por otra parte, la próxima incorporación de la línea de Alta Velocidad Española entre Antequera y Granada tiene previsto no sólo el paso por la ciudad de Loja sino, además, la creación de una estación en la misma. El paso del AVE por la ciudad no ha estado exento de polémica²⁴²²⁴³ dado que su trazado inicial –coincidente con la línea actual-

²⁴² RADIO GRANADA (2014). *No quieren que el AVE vuelva a “partir” su pueblo en dos mitades* [En línea]. Noticia publicada el 6 de marzo de 2014. <<http://www.radiogranada.es/2014/03/06/no-quieren-que-el-ave->

ha tenido que ser modificado y finalmente se realizará hacia el sur de la actual A-92, alejando la estación del núcleo urbano lo que, por una parte, reduce el riesgo de grandes afecciones tanto naturales como paisajísticas pero, por otro, adelanta la posibilidad de que la parada del AVE en Loja se convierta, tal y como ocurre en otras cercanas como la de Puente-Genil Estepa, en una gran infraestructura tan aislada de la vida urbana y ofrecida a una masa crítica de usuarios tan reducida que no tenga una presencia real como alternativa en el transporte público, además del consiguiente incremento de precios con respecto a los de las líneas que operan en la actualidad.

CAMBIOS EN LA VARIANTE DEL AVE EN LOJA

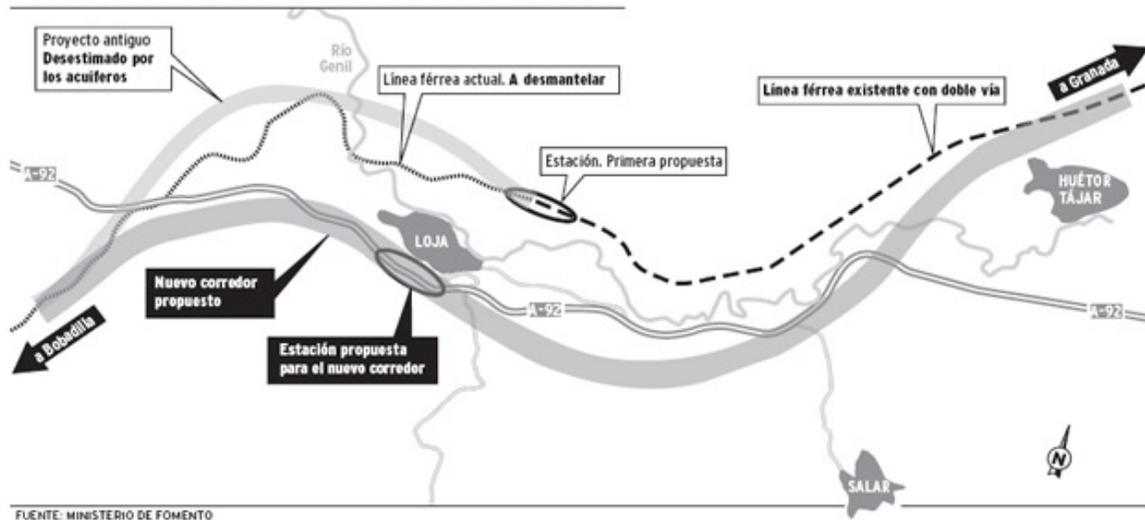


Figura 14.32: Cambio en el trazado del AVE a su paso por Loja, con reubicación de la estación.
Fuente: Ideal de Granada, 17 de diciembre de 2008

vuelva-a-partir-su-pueblo-en-dos-mitades/> [Última consulta el 19 de agosto de 2014].

²⁴³ IDEAL DE GRANADA (2008). *El único tramo acondicionado para el AVE no sirve porque hay que cambiar el trazado* [En línea]. Noticia publicada el 17 de diciembre de 2008.
<<http://www.ideal.es/granada/20081217/granada/unico-tramo-acondicionado-para-20081217.html>>
[Última consulta el 19 de agosto de 2014].



Loja en su planificación urbana

Aunque Loja no es una de las ciudades medias andaluzas de mayores dimensiones ni en su término municipal, ni en su tejido urbano ni en el de su centro histórico, es la que cuenta con el último Plan Especial de Protección, aprobado en noviembre de 2013. Su Plan General, sin embargo, data de 1993 y algunas de las modificaciones –concretamente las correspondientes a la modificación puntual en el paraje “Cerro de la Horca”- están actualmente bajo proceso de información pública. El Plan General tuvo, por otra parte, la obligatoria adaptación a la LOUA en el año 2009 –especialmente tardío, habida cuenta de que algunas localidades hicieron su modificación poco después de la aprobación de la ley en 2002- en las que se limita a adaptar las normas y disposiciones previas a la nomenclatura propia del nuevo contexto normativo.

En cuanto a la protección del patrimonio, hay que señalar que el Conjunto Histórico de Loja se declara en 1999, posteriormente a la redacción de su plan actual, por lo que la adaptación de 2009 incluye, entre sus determinaciones, la delimitación del mismo que se transcribe literalmente de la publicación oficial. En el mismo documento se expresa la necesidad de redactar un Plan Especial de Protección para el Conjunto Histórico de Loja que será aprobado, tal y como decíamos, cuatro años más tarde. Además del patrimonio propio del Conjunto Histórico, se menciona la necesidad de la actualización de un catálogo de bienes patrimoniales del patrimonio municipal –que había sido publicado, en 1992, incluyendo el llamado Patrimonio Monumental y escasos elementos patrimoniales dispersos en el territorio- y se relega la determinación de normas para la edificación o intervención en el tejido histórico a la futura redacción de un Plan de Protección específico, puesto que las condiciones de edificación se mantienen, sin excepciones, iguales a las preexistentes en el momento de la revisión.

El Plan Especial de Protección y Catálogo del Conjunto Histórico es, sin embargo, un documento que

incluye toda la información necesaria para una cuidadosa protección del patrimonio urbano y su tratamiento. En este sentido su catálogo, por ejemplo, incluye no sólo el patrimonio edificado (más de 350 elementos) o el propio Conjunto Histórico, sino una serie de conjuntos y espacios urbanos, patrimonio etnológico, escudos, patrimonio civil –elementos de ingeniería y arquitectura civil no habitable o defensiva, principalmente- o arqueológico. En cuanto al patrimonio etnológico, éste aparece asociado a los inmuebles que ostentan dichos valores en su correspondiente ficha de catálogo, hasta un total de 371 elementos protegidos.

Esta exhaustividad en el catálogo se ve acompañada del correspondiente detalle tanto en la fase de información, análisis y diagnóstico como en la redacción de determinaciones para la intervención en cada una de los tres grados de protección asignados: monumental, integral y estructural.

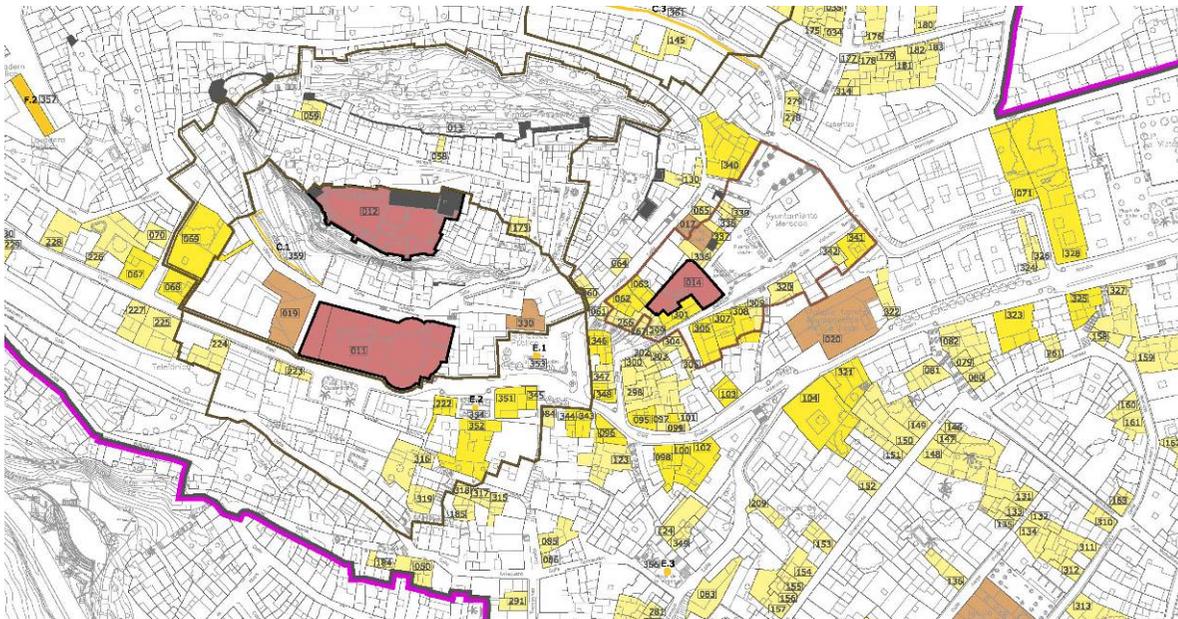


Figura 14.33: Fragmento del plano de protección del patrimonio edificado y civil. Fuente: Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Lora

La protección patrimonial en Loja y la caracterización de su centro histórico

A continuación se establece, mediante un cuadro, una síntesis de los datos existentes en documentos sintéticos oficiales acerca del centro histórico de Loja, además de una serie de datos adicionales considerados de interés y obtenidos mediante mecanismos propios.

Datos existentes sobre los centros históricos de Ciudades Medias ²⁴⁴		Datos de interés sobre los centros históricos de Ciudades Medias ²⁴⁵	
Superficie Centro Histórico	23,6 Ha	Superficie Suelo Urbano	84,29 Ha
Conjunto Histórico	Inscrito 2001	Proporción CH / SU	0,28
Emplazamiento	Elevado junto a río	Topografía	Escarpada
Forma	Alargada	Perímetro	1,533 km
Estructura urbana	Irregular con manzanas pequeñas	Factor de forma	1,54 (100*S / P)
Posición centro / núcleo	Excéntrica	Número de BIC en CH	8
Origen	En caminos / Pie de cerro	Densidad BIC/Ha en CH	0,33

Tabla 14.5: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Loja

²⁴⁴ Fuente: AA.VV. (2001), *op. cit.*

²⁴⁵ Fuente: Medición propia sobre planimetría, Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía.

Con un total de 25 elementos inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, Loja es una de las ciudades que consta, a priori, de un mayor reconocimiento patrimonial, al menos por parte de la administración cultural. De entre ellos 8 pertenecen al tejido histórico de su núcleo principal –incluyendo el propio Conjunto Histórico-, y son los siguientes:

- Alcazaba
- Centro Histórico de Loja
- Pósito
- Convento de Santa Clara
- Iglesia de San Gabriel
- Iglesia de la Encarnación
- Casa el Jardín de Narváez: Jardines
- Muralla Urbana

Los restantes 17 elementos se encuentran dispersos en el territorio y, al igual que ocurre con la ciudad de Alcalá la Real, similar en su configuración histórica y su situación sobre el territorio, están nutridos, principalmente, por un conjunto de torres y fortalezas que funcionaban como elementos defensivos en la época medieval:

- Torre de Agigampi
- Torre de la Martilla
- Torre del frontal
- Torre del Cortijo Viejo
- Torre del Aire
- Castillo del Cortijo del Aire



- Castillo de Turrus
- Torre de Abor
- Torre de la Palma
- Torre de Riofrío
- Torre de las Salinas
- Torre del Cerro Balcón
- Torre del Rayo

Además de ellas, existen otros tres elementos en el territorio del término municipal que están inscritos como Bien de Interés Cultural: son el Puente del Barrancón, un puente de hierro situado en el núcleo de Riofrío, la Ermita del Calvario y las pinturas rupestres de Tajos de Lillo, que se encuentran protegidas bajo la categoría de Monumento.

Como puede observarse, el tratamiento del patrimonio en Loja es tendente a la protección, que consta de cierta variación en sus tipologías, desde el consabido patrimonio defensivo inscrito como Monumento bajo la LPHE de 1985 hasta un Jardín Histórico (el de Narváez), pasando por tres elementos de la arquitectura religiosa y uno de la arquitectura civil. Resta, no obstante, la inclusión de arquitecturas menores o patrimonios emergentes en su lista.

Hitos en el paisaje

Se incluye en este apartado una breve síntesis de los principales elementos del patrimonio de Loja – no ceñido únicamente al centro histórico, pero con la posibilidad de incluir elementos que estén en el mismo si son pertinentes- que tienen una influencia directa sobre su paisaje ya no urbano, sino

periurbano y territorial.

- Como ocurre en otros casos de las ciudades medias andaluzas y, muy especialmente, en las que se encuentran sobre zonas escarpadas, el propio emplazamiento de la ciudad de Loja se convierte en un claro referente paisajístico y territorial. Además, el paso cercano de la Autovía A-92 al sur, que deja entrever a la ciudad en una hoya natural a los pies de su fortaleza, le añade un carácter de escenografía urbana notable.
- La Alcazaba de Loja, encaramada en el punto más alto de su centro histórico, funciona como hito de su paisaje urbano y como elemento singular en su panorama territorial. Alberga, además, el centro de interpretación del patrimonio de la ciudad, mientras que las calles que conducen a la misma integran pequeños miradores sobre el núcleo urbano y sus alrededores.
- La ciudad de Loja y, más concretamente, una de las vistas de su paisaje urbano, con el cerro de la Alcazaba al fondo, es conocida por aparecer en la conocida película *Sopa de Ganso* de los Hermanos Marx, y el mirador desde el que fue tomada la escena consta de una interpretación destinada a su puesta en valor, especialmente hacia el turismo.
- El resto de torres defensivas que, junto con la Alcazaba, constituyen un importante conjunto inmueble que refleja el pasado histórico de la ciudad.
- El río Genil, que transcurre junto a la ciudad y que consta de algunos puntos significativos desde el punto de vista paisajístico, en especial los puentes a la altura de la pedanía de Riofrío y los llamados Infiernos de Loja (saltos de agua muy próximos al núcleo principal, al noreste del mismo).

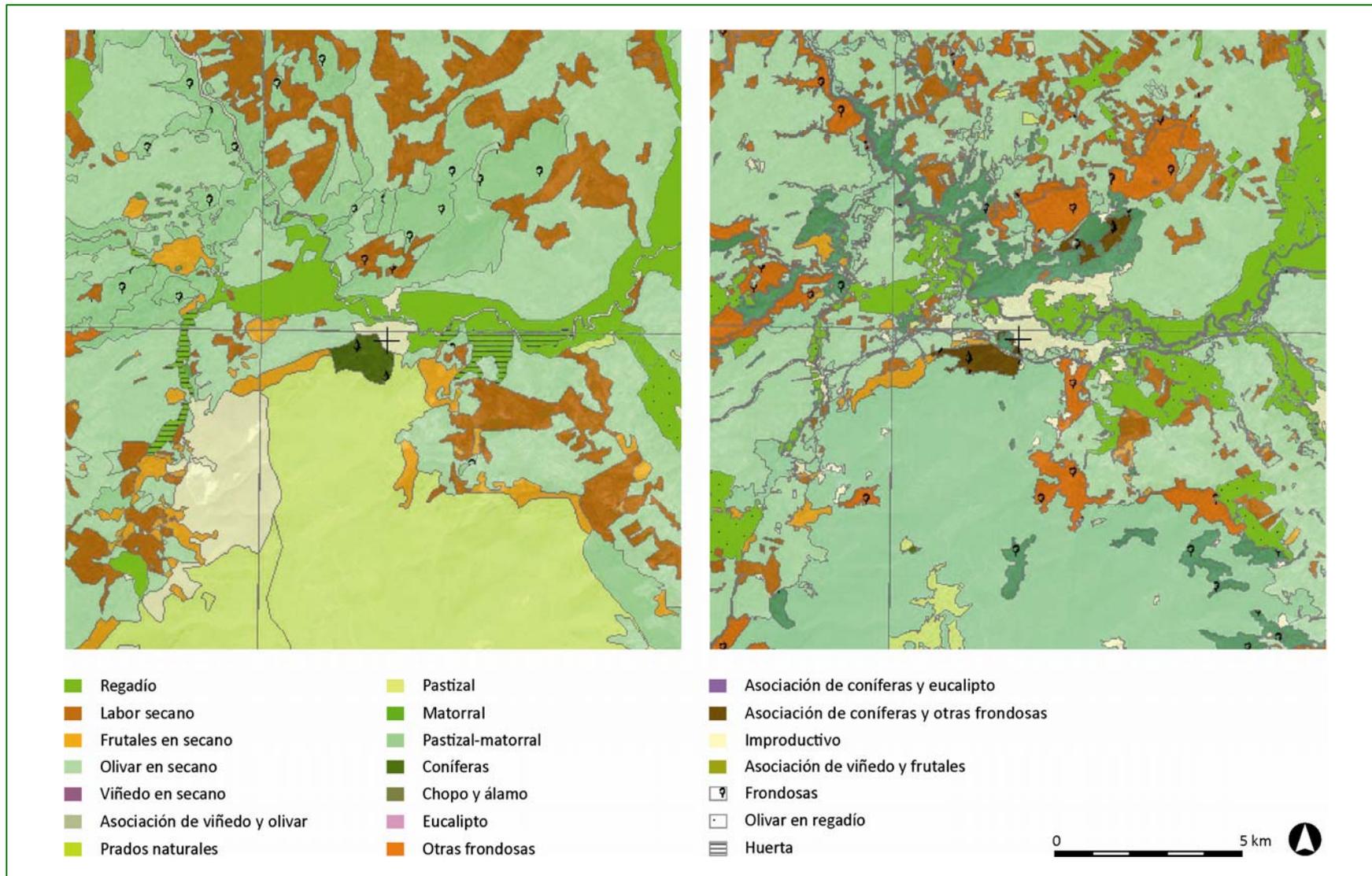


Figura 14.34: Perspectiva del centro histórico de Loja desde el punto donde fue filmada la toma de la película *Sopa de Ganso*. Fuente: la autora.

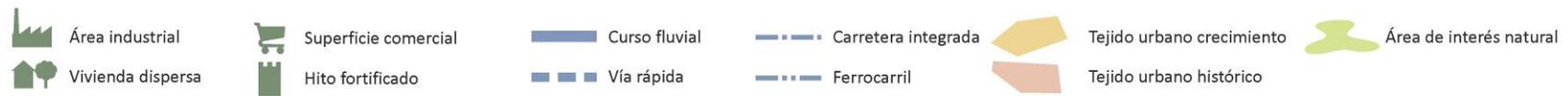
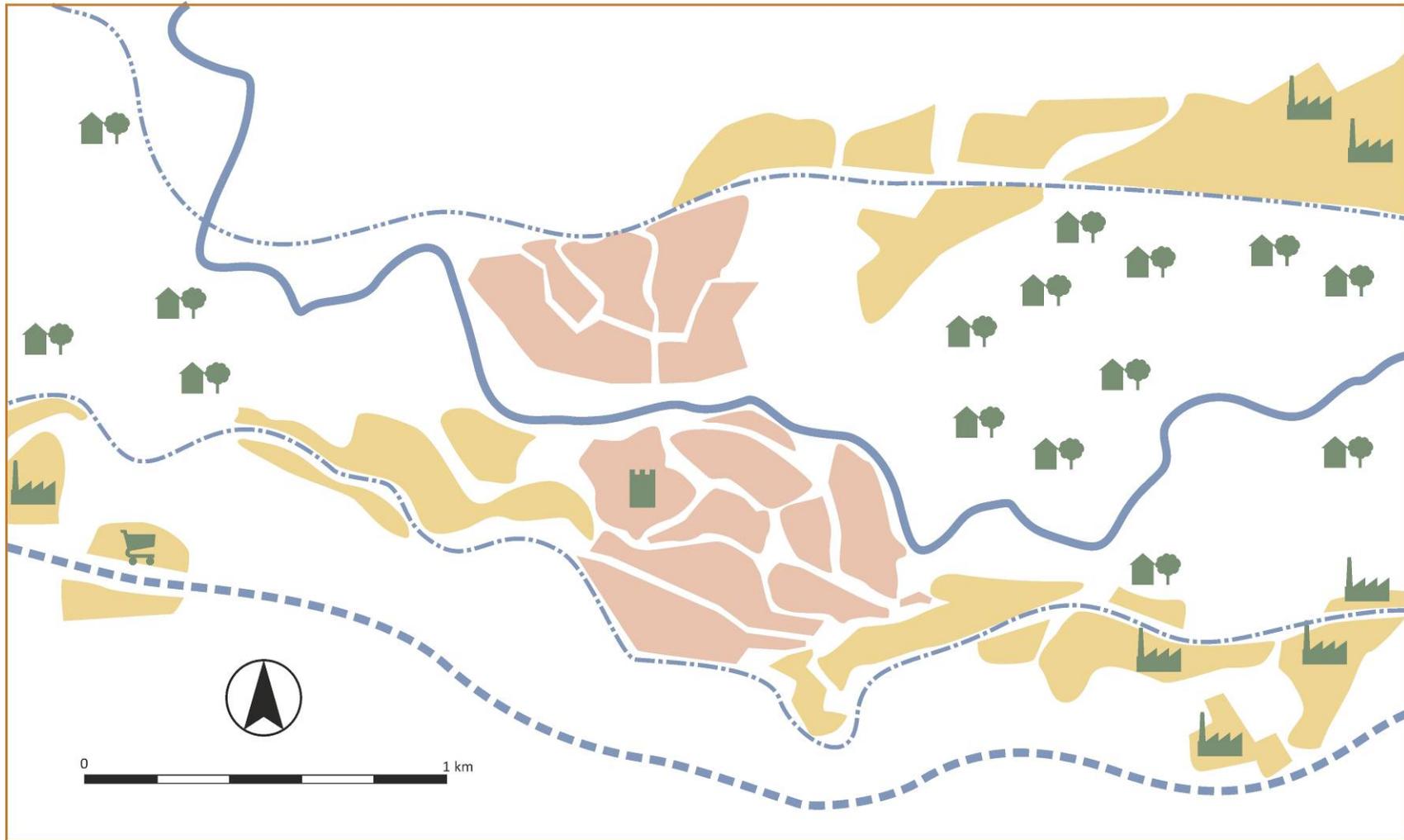
Vegetación y paisaje

El estudio de la evolución de los suelos cultivados en el área periférica del núcleo urbano de Loja arroja conclusiones similares a las de otras de las ciudades medias del centro de Andalucía, especialmente a aquéllas que se sitúan sobre o cerca de elevaciones significativas del terreno. En este caso se aprecia, además, un notable crecimiento del suelo no productivo vinculado al núcleo urbano principal (en el centro de ambas imágenes), especialmente hacia el este. Por otra parte, los terrenos más elevados, que originalmente carecían de productividad o estaban cubiertos de pastizal, al sur, se transforman en superficie cultivada de pastizal y matorral.

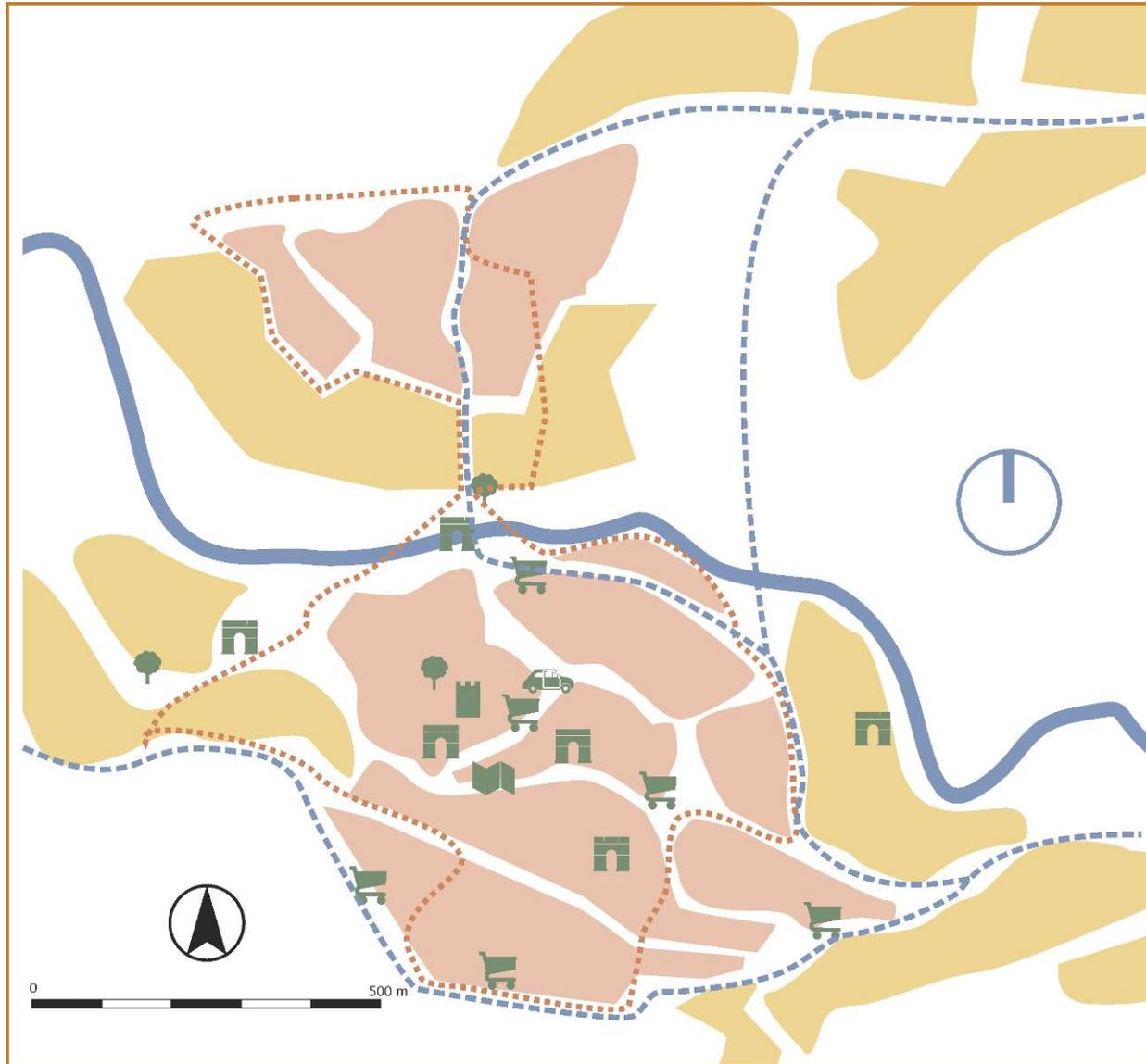
Al norte, sin embargo, los pastizales originales, que se combinaban con la aparición de especies frondosas, son sustituidos en su gran mayoría por una ampliación de las superficies de olivar en seco y de labor en seco que también, en algunos casos, se combina con especies frondosas. Aparecen, por otra parte, al norte, manchas de coníferas tanto en solitario como en combinación con otras arbóreas, mientras que las pequeñas islas que se destinaban al cultivo del frutal en seco desaparecen prácticamente por completo. La labor de regadío, al contrario de lo que ocurre con las ciudades de campiña y pre-campiña, se reduce, si bien no llega a desaparecer como franja cultivada notable en las cercanías al curso fluvial. Llama la atención, también, la tendencia a la fragmentación de los cultivos.



Plano S3.7: Mapa de cultivos de los alrededores de Loja, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA



Plano S4.9: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Loja. Fuente: la autora



Plano S4.10: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Loja.
Fuente: la autora

-  Bolsa de aparcamiento
-  Zona comercial
-  Información turística
-  Área monumental
-  Fortificación
-  Jardín
-  Viario principal
-  Curso fluvial
-  Perímetro Conjunto Histórico
-  Tejido urbano crecimiento
-  Tejido urbano histórico
-  Área de interés natural

14.3.6. LUCENA

Caracterización histórico-patrimonial

De forma análoga a la de otras ciudades medias de estudio, como es el caso de Antequera, Lucena es históricamente un enclave de paso entre el norte y el sur, el este y el oeste de la geografía andaluza. Existen evidencias de la existencia de asentamientos de gran importancia en el Paleolítico, entre las que destaca la presencia de la llamada Cueva del Ángel, una importante sima con acumulación de restos que van desde el Paleolítico Inferior a la transición hacia el Paleolítico Medio y que actualmente es objeto de un ambicioso programa de investigación y puesta en valor. Así mismo hay restos de la ocupación de áreas cercanas a la ciudad actual las edades de Cobre y Bronce.

Durante la etapa íbera se producen asentamientos en diversos puntos del territorio, especialmente en zonas alomadas al sur del núcleo urbano actual (Sierra de Aras), de las que se conservan los restos históricos de La Morana que, al contrario que los de la Cueva del Ángel, poseen una declaración como BIC pero no gozan de un estado general de reconocimiento, mantenimiento o tratamiento alguno. Estos núcleos tienen continuidad en época romana, produciéndose a partir del siglo I d.C. la implantación de villas de carácter agrícola vinculadas a los cursos de agua que dan lugar a la implantación actual del núcleo entre los siglos III y V²⁴⁶. Estos indicios de antropización del territorio no parecen, sin embargo, convertir a lo que conocemos como Lucena en una entidad urbana propiamente dicha.

Habrá que esperar a la Edad Media para encontrar las primeras referencias a Lucena como una ciudad, época en la que destaca por ser el principal núcleo habitado por judíos de Al-Andalus y, de



Figura 14.35: Judería de Lucena. Fuente: La autora

²⁴⁶ AYUNTAMIENTO DE LUCENA (2001) Plan General de Ordenación Urbana de Lucena. Memoria informativa.



hecho, habitada exclusivamente por ellos entre los siglos IX y XI –conocida entonces como *La Perla de Sefarad-* y que le dan el nombre de *Eli Ossana* (Dios nos salve), convirtiéndose en sede de una importante escuela de traductores llegados de la de Toledo²⁴⁷. La riqueza cultural de la ciudad en esta época ha quedado reflejada en los documentos históricos y literarios que se han conservado:

*El llanto de mis ojos, como llanto de avestruz, es por la ciudad de Eliossana; libre de tachas, aparte allí moró la cautiva comunidad, sin cesar hasta cumplir la fecha de mil setenta años; pero vino su día, huyó de su gente y ella quedó como viuda, huérfana de Ley, sin Escritura, sellada la Mishná, el Talmud estéril se tornó y todo su esplendor perdió...*²⁴⁸

Tras una siglo de ocupación por los almohades, en la que pasa a denominarse *Al-Yussana*, se convierte en una fortaleza cristiana en 1240 y su castillo -hoy denominado Castillo del Moral por la inscripción del emblema de la casa nobiliaria de los Mora siglos más tarde en una de sus torres- juega un importante papel en el proceso de conquista cristiana, pues es sede apresamiento final del Rey Boabdil tras la batalla de Lucena, en 1483, donde es derrotado por el Conde de Cabra, Diego III Fernández de Córdoba, conocido como el Gran Capitán. Durante toda la época cristiana la ciudad funciona como propiedad señorial que poderes eclesiásticos y nobles se donan entre sí a modo de regalos o permutas: Fernando III de Castilla, al conquistarla, la dona al obispo de Córdoba, que la permuta a Doña Leonor de Guzmán, que la pierde en enfrentamiento contra Enrique II, que la entrega a Juan Martínez de Argote siendo heredada, finalmente, por su yerno Martín Fernández de Córdoba, Alcaide de los Donceles, cuyo legado a través de los Marqueses de Comares sí constituye un linaje propietario de la ciudad durante algunos siglos.

Esto explica, en parte, el relativo poco vínculo que la ciudad mantiene, en el plano identitario, con

²⁴⁷ PÉREZ AZAUSTRE, Joaquín (2005), *Lucena sefardita: la ciudad de los poetas*. Barcelona: Andalucía Abierta.

²⁴⁸ Abraham ben MEIR IBN EZRA, leví. Extraído de PÉREZ AZAUSTRE, *op. cit.*

la época de los grandes señoríos cristianos, así como la ausencia de un colectivo patrimonial destacable de inmuebles palaciegos de casas nobiliarias, lo que sí ocurre en villas históricamente reconocidas como, por ejemplo, Osuna²⁴⁹. De este modo se produce, en el presente siglo, una reivindicación del pasado judío –del que sí existen evidencias de un pasado glorioso- que se ha conformado como uno de los recursos patrimoniales más representativos tanto a nivel de la creación de una identidad local como en el panorama de los programas de dinamización turística.

Entre los siglos XVI y XVIII Lucena se mantiene como ciudad fuertemente vinculada al mundo agrario, especialmente en el cultivo del olivar y la producción de aceite y vino, así como en una ciudad de importante presencia religiosa, convirtiéndose en el centro artístico del estilo barroco tardío cordobés²⁵⁰ (figura 14.36). Datan de esta época algunos de los ejemplos más sobresalientes de su patrimonio inmueble, como el Sagrario de la Iglesia Parroquial Mayor de San Mateo –cuyo inmueble principal es gótico-, el Convento de San Agustín, el Convento franciscano de la Madre de Dios o el camarín del Santuario de la Virgen de Araceli.

A partir del siglo XIX la ciudad adquiere su morfología actual y se consolida como centro productivo gracias al vigor de dos industrias alimentarias: la aceitera y la vitivinícola. En el caso de la primera, es fundamental el establecimiento de la red ferroviaria de la Subbética (Tren del Aceite), que conectaba en su momento los centros aceiteros jienenses (con partida en Martos) con las vías de transporte de mercancías que circulaban hacia el suroeste andaluz –fundamentalmente Málaga y



Figura 14.36: Sagrario de San Mateo. Fuente: La autora

²⁴⁹ Hace algún comentario en este sentido LÓPEZ SALAMCANCA, Francisco (sin fecha), Lucena bajo el señorío eclesiástico [En línea] <https://www.yumpu.com/es/document/view/15745818/lucena-bajo-el-senorio-eclesiastico-1241-1342>, perteneciente a *Historia de Lucena*, capítulo VII [Última consulta el 30 de julio de 2014].

²⁵⁰ RIVAS CARMONA, Jesús (1982), *Arquitectura barroca cordobesa*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.



Sevilla-, recorriendo una buena parte de los municipios de la Subbética. Este proceso de industrialización se incrementa en el siglo XX, en el cual se desarrolla también el sector servicios, que convive con los dos primeros hasta la actualidad. Tanto el legado aceitero como el del vino han dejado numerosos ejemplos de la agricultura agraria –cortijos dispersos en zonas de olivar y varias bodegas urbanas o periurbanas-, que se encuentran hoy en día en asimétrico estado de puesta en uso y conservación.

Otros aspecto relevante de su caracterización patrimonial, en este caso en el ámbito inmaterial, es su Semana Santa, que cuenta con manifestaciones únicas como la *santería* –un arte de portar los tronos o procesiones que no tiene casos similares en Andalucía y que cuenta con un lenguaje propio sobre los componentes de la cuadrilla, los puestos que ocupan o los diferentes pasos asignados a cada procesión-, o el *torralbo*, un toque de corneta propio que precede a los cristos que cuentan con mayor devoción popular.

En cuanto a la arquitectura contemporánea, pocos son los ejemplos que hayan sido conservados o valorados, destacando, quizás, su ayuntamiento, si bien el nivel de sustitución de una ciudad originalmente conventual²⁵¹ ha dado paso a la construcción de grandes núcleos de viviendas plurifamiliares en los puntos más significativos de su núcleo histórico, ninguno de ellos con valores arquitectónicos destacables.

²⁵¹ RODRÍGUEZ BECERRA, Salvador y HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Salvador (2009), Los conventos en la conformación de las ciudades medias andaluzas. *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, nº 31. San Sebastián: Euko Ikaskuntza, pp. 467-501.

Caracterización socioeconómica

Lucena es la segunda población de la provincia de Córdoba, tras la capital, en términos demográficos y de actividad económica. En el censo de 2011 contaba con 42560 habitantes, con una población que crece paulatinamente en los últimos diez años²⁵² –es una de las pocas ciudades que no ha perdido habitantes en los años de crisis económica-, y es la de mayor número de habitantes de entre todas las ciudades medias del centro de Andalucía –Antequera la superó durante algunos años, si bien ha sufrido un descenso importante de población recientemente. Muchos achacan el vigor económico de Lucena, cuya actividad principal es la industria, a una idiosincrasia propia de su pasado judío. De hecho, la primera industria lucentina conocida fue la de los velones de bronce que se empleaban para iluminar sinagogas²⁵³, sector que se mantiene hoy en día –el de los trabajos en bronce para velones y otros utensilios domésticos-, aunque destinado no ya al consumo local sino fundamentalmente a la decoración.

El análisis de la dinámica y el crecimiento económico que se produce en la actualidad de este municipio cordobés pasa necesariamente por el conocimiento de la idiosincrasia de sus habitantes [...]. En contra de lo que ha sido tradicionalmente considerado uno de los factores que ayudan a entender la atonía industrial de Andalucía, los habitantes de Lucena se consideran en general empresarios en potencia [...], por lo que tienen a gala su diferenciación del resto de los andaluces²⁵⁴.

Lo cierto es que, durante el siglo XX, y con la excepción de los años 60 y 70 en los que una crisis

*Tiene Lucena un sello de esmeralda
en regio engaste antiguo y agareno.
Una reminiscencia de guirnalda,
de nobles justas y de prado ameno.*

*Algo de entalladura, algo de espalda
oscura y tersa y casi de centeno.
Algo del aire y paso de una falda
que se moviera con andar moreno.*

*¿Algo de qué, Lucena? ¿En qué misterios
ardes sin consumirte ni inmutarte,
no sé en qué plenitud ni en qué armonía?*

*Alto perfume tú de cautiverios,
rosas entre cilicios de oro y arte.
¡Honda Lucena de mi Hondalucía!*

Vicente Núñez

²⁵² Fuente: SIMA, Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía.

²⁵³ CARAVACA, Inmaculada; GONZÁLEZ, Gema; MÉNDEZ, Ricardo y SILVA, Rocío (2002), Innovación y Territorio. Análisis comparado de Sistemas Productivos Locales en Andalucía. Sevilla: Consejería de Economía y Hacienda, Colección Pablo de Olavide, Junta de Andalucía.

²⁵⁴ CARAVACA *et. al.* (*op. cit.*)



fundamentalmente agraria produjo la salida masiva de gran número de trabajadores al norte de España –fundamentalmente Cataluña- o a otros países europeos –en especial a Francia-, el crecimiento económico de Lucena ha sido progresivo y sin etapas notables de retroceso, tendencia que se ha visto acompañada por un crecimiento demográfico que se intensificó en los años 90 en los que se produce la explosión de la que probablemente sea su industria más notable y que la caracteriza como Sistema Productivo Local, la producción y exportación del mueble de madera.

No obstante, y a pesar de que está considerada una de las pocas industriales de Andalucía²⁵⁵, el sector primario sigue representando una parte importante del panorama laboral, económico y productivo de la ciudad, ocupando a cerca de un 23% de la población activa (censo de 2011). No en vano, el 95% de la superficie de su término municipal está cubierto por tierras de cultivo, con un 75% de olivar, un 12% de herbáceas y un 8% de vid, perteneciente ésta última, en su gran mayoría, a la variedad de uva Pedro Ximénez, propia de la Denominación de Origen Montilla-Moriles, a la que los vinos generosos de la localidad pertenecen. El cultivo de regadío, de poca importancia, se localiza en la vega del río Genil, en las inmediaciones de la pedanía de Jauja.

De cualquier modo, si Lucena se caracteriza por haber experimentado un fuerte crecimiento de la industria en las últimas décadas, convirtiéndose en la segunda fabricante española de muebles tras Valencia y en la primera productora europea de tecnologías del frío industrial, esto ha producido, a su vez, un gran incremento del suelo urbano, con la creación de varias zonas industriales en su periferia y un buen número de áreas residenciales que, además de generar el ya consabido mercado inmobiliario de especulación que ha provocado que muchas de ellas queden a medias en su urbanización, edificación u ocupación, daban, especialmente en las primeras épocas, cabida a la

²⁵⁵ Pueden localizarse comentarios al respecto en CARAVACA *et. al.* (*op. cit.*), GÓMEZ y PAREJO (2009) o FERNÁNDEZ y ARIZA (2004), entre otros.

gran cantidad de nuevos ciudadanos llegados a la ciudad y procedentes tanto de áreas territorialmente cercanas –que decidían asentarse en Lucena donde tenían su puesto de trabajo– como de extranjeros, que ocupaban los puestos de trabajo en el sector primario que otros dejaban para marcharse a la industria o establecer sus propias iniciativas empresariales.

Es, por otra parte, el boom inmobiliario surgido no sólo en la comarca sino, muy especialmente, en la cercana Costa del Sol, el que alimenta la proliferación y productividad de la industria del mueble lucentino –prueba de ello es que los principales crecimientos de tejido industrial, una vez superadas las primeras fases de establecimiento de una industria consolidada, se produzcan al sur de la ciudad y tangentes a la antigua Carretera de Málaga, la N-331, convertida hoy en prácticamente un bulvar comercial temático del mueble.



Figura 14.37: Bulvar de empresas e industrias del mueble “Las Palomas”, en Lucena, sobre la antigua N-331. Fuente: Pedro del Espino Gómez

Aunque destaca, en los años de auge del sector, la presencia de algunas empresas del mueble por sus dimensiones y capacidad de exportación –podríamos citar Nasa, Jiménez Viso, Elizana o Grupo



Seys-, el panorama se veía complementado por un gran número de empresas de tamaño mediano y pequeño, dedicadas tanto a la fabricación de muebles de cocina como a la especialización en ciertas piezas concretas de mobiliario –es el caso de Hermanos Huertas, propietarios de la conocida *silla más grande del mundo*²⁵⁶- o productoras de muebles en crudo para su redistribución y acabado en otras empresas ya fuesen lucentinas, nacionales o incluso internacionales. Sin embargo, el inevitable vínculo de la venta de productos de mobiliario al sector inmobiliario y la quiebra de éste último ha provocado, en los últimos años, un importante descenso de la productividad que ha conllevado el cierre de muchas de las empresas, comenzando por las más pequeñas y llegando a algunas de las de mayor tamaño e índice de exportación. No ha ocurrido así con el otro gran sector local, el del frío industrial, que encuentra en conocidas marcas como Infrico –que es una de las 100 mayores empresas andaluzas y la única en el centro de la región según el Atlas Estadístico de Andalucía-, Coreco o Tecnicontrol un importante nicho laboral, en este caso bastante más centralizado que en el de la producción del mueble.

Algunas iniciativas innovadoras como la creación del CEMER (Consortio Escuela de la Madera de Encinas Reales), el CITMA (Centro Tecnológico de la Madera y el Mueble de Andalucía) o la innovación en procesos de diseño asistido por CAD, realidad virtual y mecanización de los procesos de fabricación han tratado de revitalizar el sector industrial que en la actualidad se encuentra en la búsqueda de soluciones alternativas en una nueva muestra de la capacidad emprendedora local. Mención aparte merece el papel de Lucena como centro secundario en lo relativo al sector terciario, en el que destaca una densa red de pequeño comercio que ha funcionado históricamente, y funciona aún en la actualidad, como polo de atracción de los habitantes de ciudades cercanas,

²⁵⁶ Información disponible en el siguiente enlace al periódico *20 minutos* [En línea] <<http://www.20minutos.es/noticia/97314/0/sill/lucena/guinness/>>, publicada el 7 de marzo de 2003 [Última consulta el 30 de julio de 2014]

además de la reciente implantación de franquicias, tanto en grandes superficies como en su Centro Comercial Abierto.



Figura 14.38: Centro Comercial Abierto de Lucena (en la imagen, calle El Peso), un punto de referencia del sector terciario en la comarca. Fuente: lucenahoy.

Transportes y comunicaciones

Lucena se sitúa a medio camino entre las ciudades de Córdoba y Málaga en un importante nudo de comunicaciones de la autovía A-45. Actualmente en construcción, la Autovía A-318 o Autovía del Olivar conecta la provincia de Jaén con Lucena de paso hacia la capital sevillana en un enlace con la A-92 a la altura de Estepa, convirtiéndose así en el segundo punto de intersección de las grandes vías estructurantes del transporte en Andalucía después de Antequera. No obstante, el hecho de haber sido, históricamente, una ciudad de paso más que una encrucijada –y a mitad de camino,



aproximadamente, entre Córdoba y Málaga-, le ha conferido parte del ya mencionado vigor económico y laboral. La nueva situación de cruce entre la A-318 –cuyo tramo de desvío de Lucena es, precisamente, uno de los pocos que se encuentran finalizados- y la A-45 ha provocado la creación de un gran nudo de carreteras hacia el noroeste de la ciudad, donde se ha emplazado una extensa área abierta para superficies comerciales y hacia el que se ha extendido una de las principales operaciones urbanísticas recientes, el Plan Parcial Oeste, compartiendo así con otras ciudades medias similares esa tendencia a acercar el suelo urbano hacia las grandes infraestructuras viarias.

En lo que respecta al transporte mediante tren éste no ha sido, ni es hoy, uno de los hitos en la caracterización de las infraestructuras y los transportes locales si bien, como ya se ha comentado, históricamente existió una red ferroviaria de media distancia, establecida entre el sur de las provincias de Córdoba y Jaén, actualmente desmantelada y convertida en una vía verde a modo de sendero. Aunque tuvo servicio de viajeros, su uso no fue intensivo salvo durante la Guerra Civil – como ruta alternativa a otras principales sin funcionamiento- y en 1985 fue definitivamente cerrada y desmantelada.

Por otra parte, el desvío de la línea de AVE Córdoba-Málaga hacia la estación Puente Genil-Herrera, cuya localización coincide exactamente con la división entre las dos provincias, no ha provocado la colocación de una estación en sus inmediaciones como ocurre con la vecina Antequera, y la ausencia de servicios de transporte regulares a las estaciones vecinas de Santa Ana o Puente-Genil Herrera provoca que la mayoría de viajes de larga distancia de los habitantes de Lucena se produzcan desde la estación de Córdoba que permite, además, el enlace entre las líneas de Sevilla y de Málaga. La cercana ciudad de Puente Genil, que sí cuenta con una tradición como núcleo ferroviario y cuenta con una línea en servicio de media distancia hacia Málaga tiene una relativa repercusión en el panorama del transporte lucentino.

Lucena en su planificación urbana

Decíamos que la caracterización productiva y económica de Lucena, especialmente en el sector del mueble, tenía una estrecha relación con la extensión de su suelo urbano principalmente por dos razones: la primera y más obvia, porque una parte importante del mobiliario producido en el sistema local iba destinado al amueblamiento de las nuevas viviendas construidas y, por otro, más dramático y de consecuencias radicalmente mayores, porque la rápida expansión de un tejido industrial precisaba, paulatinamente, de la disposición de nuevo suelo urbano en forma de polígonos industriales, luego la previsión del planeamiento en este sentido se formulaba como una necesidad clara.

Sin embargo, la primera actuación destinada a ordenar el crecimiento del suelo urbano lucentino – la delimitación de Suelo Urbano de 1977- realiza una previsión desmesurada de suelo tanto residencial como industrial sin ejercer ordenación previa del mismo ni disponer los instrumentos efectivos para su ejecución futura, lo que produce un crecimiento segmentado, en forma del diseño de áreas concretas y dispersas mediante la figura del Estudio de Detalle²⁵⁷, mientras que gran parte del suelo dispuesto no será colmatado hasta la década de los 90. A efectos de establecer ciertas condiciones de ordenación en las nuevas edificaciones, además de generar una trama urbana que vinculase los crecimientos generados y por efectuar –entre 1977 y 1983 sólo se ocupó un 10% del Suelo Urbano dispuesto-²⁵⁸, se aprueban, en 1989, unas Normas Subsidiarias que serían

²⁵⁷ CABRERA DE LA COLINA, Juan José (2005), Crecimiento urbano en ciudades pequeñas de las subbéticas centrales: Antequera y Lucena. [En línea], edición digital a partir de *Coloquio de Geografía Urbana* (3º. d 1996 e. Antequera), *La ciudad: tamaño y crecimiento* [actas del III Coloquio de Geografía Urbana], pp. 63-73. <http://www.cervantesvirtual.com/obra/crecimiento-urbano-en-ciudades-pequeas-de-las-subbticas-centrales---antequera-y-lucena-0/> [Última consulta el 30 de julio de 2014]

²⁵⁸ AYUNTAMIENTO DE LUCENA (1991): *Normas subsidiarias de planeamiento del término municipal de*



modificadas tres años después, en 1992, para modificar las condiciones de ordenación y edificación de cara al desarrollo de un Plan Parcial²⁵⁹, de lo que cabe apreciar la poca definición o adecuación de unas normas establecidas, para ese mismo efecto, con tan poca anterioridad. De la misma escasez de definición acusan dichas normas a la delimitación de suelo urbano de 1978 en lo relativo a la protección del patrimonio o al control y tratamiento de la edificación de su centro histórico, lo que produce una sustitución progresiva en gran escala del parcelario y la edificación tradicional a favor de grandes parcelas de viviendas plurifamiliares, en la mayoría de ocasiones con grandes patios de manzana o incluso galerías que conectan edificaciones abiertas y que aprovechan, en gran medida, el parcelario que legan las distintas estructuras conventuales preexistentes en el centro de la ciudad.

El Plan General de Ordenación Urbana, ya previendo la adaptación a la legislación urbanística que se aprobaría dos años después, se aprueba en el año 2000 y su texto refundido se publica en 2001 e incluye, por primera vez, un catálogo de protección y determinaciones propias para el centro histórico de la ciudad. No existe, sin embargo, un Plan Especial para el mismo –recordemos que, al haberse incoado su Conjunto Histórico en 1972 pero nunca haberse resuelto el expediente, no existía obligatoriedad legal como sí ocurría en otras ciudades medias de similar caracterización urbana y patrimonial- y, de hecho, nunca se ha redactado ni ha habido iniciativas para ello.

Lucena.

²⁵⁹ BOLETÍN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA (1992), *ANUNCIO de modificación de las normas subsidiarias de planeamiento de Lucena.* (PP. 1174/92). BOJA nº 80 de 18/8/1992, 5.2 Otros anuncios.



Figura 14.39: Antiguo Convento de Santa Clara y estado actual de la manzana. Fuente: Caligaverunt Oculi Mei (izquierda), Bing Maps 2014 (derecha).

A partir de el PGOU de 2000, y según figura en la página web de la propia Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Lucena, hasta el año 2008 –fecha de la última actualización del listado²⁶⁰- se habían iniciado 111 procedimientos de planeamiento entre Planes Parciales, Estudios de Detalle, Planes Especiales de Reforma Interior, Planes de Sectorización o Delimitaciones de Suelo Urbanizable, siguiendo una tendencia muy similar a la generada por una delimitación del suelo y unas Normas Subsidiarias insuficientes en sus determinaciones en las épocas previas a la publicación de un Plan General que, en principio, sí que integra los contenidos propios de un

²⁶⁰ Información disponible en la web del Área de Urbanismo del Excelentísimo Ayuntamiento de Lucena [En línea], <http://www.urbanismolucena.es/> [Última consulta el 30 de julio de 2014].



Figura 14.40: Crecimientos del Plan Parcial Oeste. Fuente: la autora.

instrumento de planeamiento que es capaz de manejar el crecimiento de una ciudad de medio tamaño. Este Plan General tiene hasta el día de hoy, no obstante, cinco modificaciones: una para la creación de un Sistema General compuesto por espacios abiertos y grandes dotaciones en torno al Río Lucena, de 2004; una para la creación de una nueva circunvalación al sur que permite una conexión más rápida entre los principales ejes de comunicación, en 2004; una para unir una serie de Modificaciones Puntuales de 2006; una para modificar las condiciones de protección y edificación de uno de los inmuebles patrimoniales de mayor superficie, las Bodegas Del Carmen en 2006, y la adaptación parcial a la LOUA de 2002, que no resulta de gran complejidad dada la reciente publicación del propio Plan cuando la ley se publica. Como ya mencionan Campos y Abarca,²⁶¹ los distintos niveles de crecimiento de la ciudad y ocupación del territorio por el Suelo Urbano, así como de sustitución del patrimonio del tejido histórico por nueva edificación contextualizada, coincide, de forma casi inequívoca, con los plazos de actuación de los distintos instrumentos de planeamiento local. Es por tanto el momento de reflexionar sobre las consecuencias y prever los próximos pasos a seguir para el respeto a una ciudad cuya sostenibilidad y carácter patrimonial han sido puestos en entredicho a favor de la prosperidad económica, más aún con las nuevas intenciones de elaborar un nuevo Plan General de Ordenación Urbana que limite el crecimiento desmedido de la ciudad²⁶².

²⁶¹ CAMPOS SÁNCHEZ, Francisco Sergio y ABARCA ÁLVAREZ, Francisco Javier (2013), Emplazamiento y localización en el origen y desarrollo de la forma urbana de las Ciudades Medias andaluzas de interior. En Cuadernos Geográficos, Vol. 52.

²⁶² Publicado por periódico digital Lucena Hoy el 20 de junio de 2014, *El ayuntamiento plantea la necesidad de revisar o redactar un nuevo PGOU* [En línea] <<http://www.lucenahoy.com/lucena/econom%C3%ADa/item/8056-el-ayuntamiento-plantea-la-necesidad-de-revisar-o-redactar-un-nuevo-pgou>> [Última consulta el 30 de julio de 2014]

La protección patrimonial en Lucena y la caracterización de su centro histórico

A continuación se establece, mediante un cuadro, una síntesis de los datos existentes en documentos sintéticos oficiales acerca del centro histórico de Lucena, además de una serie de datos adicionales considerados de interés y obtenidos mediante mecanismos propios.

Datos existentes sobre los centros históricos de Ciudades Medias ²⁶³		Datos de interés sobre los centros históricos de Ciudades Medias ²⁶⁴	
Superficie Centro Histórico	98,1 Ha	Superficie Suelo Urbano	265 Ha
Conjunto Histórico	Incoado 1972	Proporción CH / SU	0,37
Emplazamiento	En ladera	Topografía	Plana / Ligeramente inclinada
Forma	Circular	Perímetro	25300 m
Estructura urbana	Irregular con manzanas grandes	Factor de forma	4,66 (100*S / P)
Posición centro / núcleo	En el centro	Número de BIC en CH	5
Origen	Cruce de caminos / Recinto fortificado	Densidad BIC/Ha en CH	0,05

Tabla 14.6: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Lucena

²⁶³ Fuente: AA.VV. (2001), *op. cit.*

²⁶⁴ Fuente: Medición propia sobre planimetría, Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía.



El patrimonio local lucentino cuenta, en total, con 7 bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, todos ellos como Bien de Interés Cultural. De ellos, 6 se encuentran localizados en su conjunto histórico, aunque uno de ellos (el propio Conjunto Histórico), Incoado en 1972, nunca ha sido declarado:

- Alcazaba Castillo del Moral
- Centro Histórico de Lucena
- Palacio de los Condes de Santa Ana
- Antiguo Hospital de San Juan de Dios
- Iglesia de San Mateo Apóstol
- Iglesia de Santiago Apóstol

El único Bien de Interés Cultural situado fuera del tejido histórico urbano es el Sitio Arqueológico Laderas de Morana, con superposición de estratos ibéricos y medievales que cuenta, sin embargo, con escasa difusión y claras muestras de desprotección física frente al vandalismo o la expoliación.

Como puede observarse, la caracterización del patrimonio inmueble lucentino inscrito en Catálogo General es muy breve, en especial si la comparamos con las dimensiones del propio centro histórico y con la cantidad de elementos protegidos en otras ciudades medias de tamaño y caracterización patrimonial similares. Es, además, poco diversa, puesto que cinco de los seis elementos declarados son Monumentos –uno defensivo, tres religiosos y uno de arquitectura civil- y existe escasa atención a bienes culturales inmateriales o de patrimonios emergentes, como podría ser el caso del patrimonio etnológico o el industrial, dada la profunda caracterización que otorga a la ciudad su legado productivo.

Hitos en el paisaje

Se incluye en este apartado una breve síntesis de los principales elementos del patrimonio lucentino –no ceñido únicamente al centro histórico, pero con la posibilidad de incluir elementos que estén en el mismo si son pertinentes- que tienen una influencia directa sobre su paisaje ya no urbano, sino periurbano y territorial.

- Santuario de Araceli, en la cumbre de mayor altura de la Sierra de Aras. Funciona como hito territorial, centro de peregrinación y punto de observación de la geografía de seis de las provincias andaluzas. Además, la cúpula de su crucero y el camarín de la Virgen constituyen valiosas piezas del barroco cordobés.
- Reservas Naturales de las Lagunas del Sur de Córdoba (lagunas de Zóñar, del Salobral, de los Jarales, Amarga, Tíscar y del Rincón), lugares de invernada y nidificación de aves migratorias.
- Cueva del Ángel, yacimiento Paleolítico del Pleistoceno superior con dos simas y restos de asentamientos de una importante comunidad.
- Yacimiento arqueológico del Tejar, con siete hornos romanos junto al Río Lucena.
- Necrópolis judía de Lucena, del siglo XI, con 374 tumbas, en el límite sur del suelo urbano.
- Yacimiento Laderas de la Morana, con una doble muralla en torno a una atalaya ibérica y siete cisternas romanas.
- Cortijos y haciendas, enclavados en distintos puntos de la periferia urbana o el suelo



Figura 14.41: Sierra de Aras. Fuente: Real Archicofradía Ntra. Sra. De Araceli.



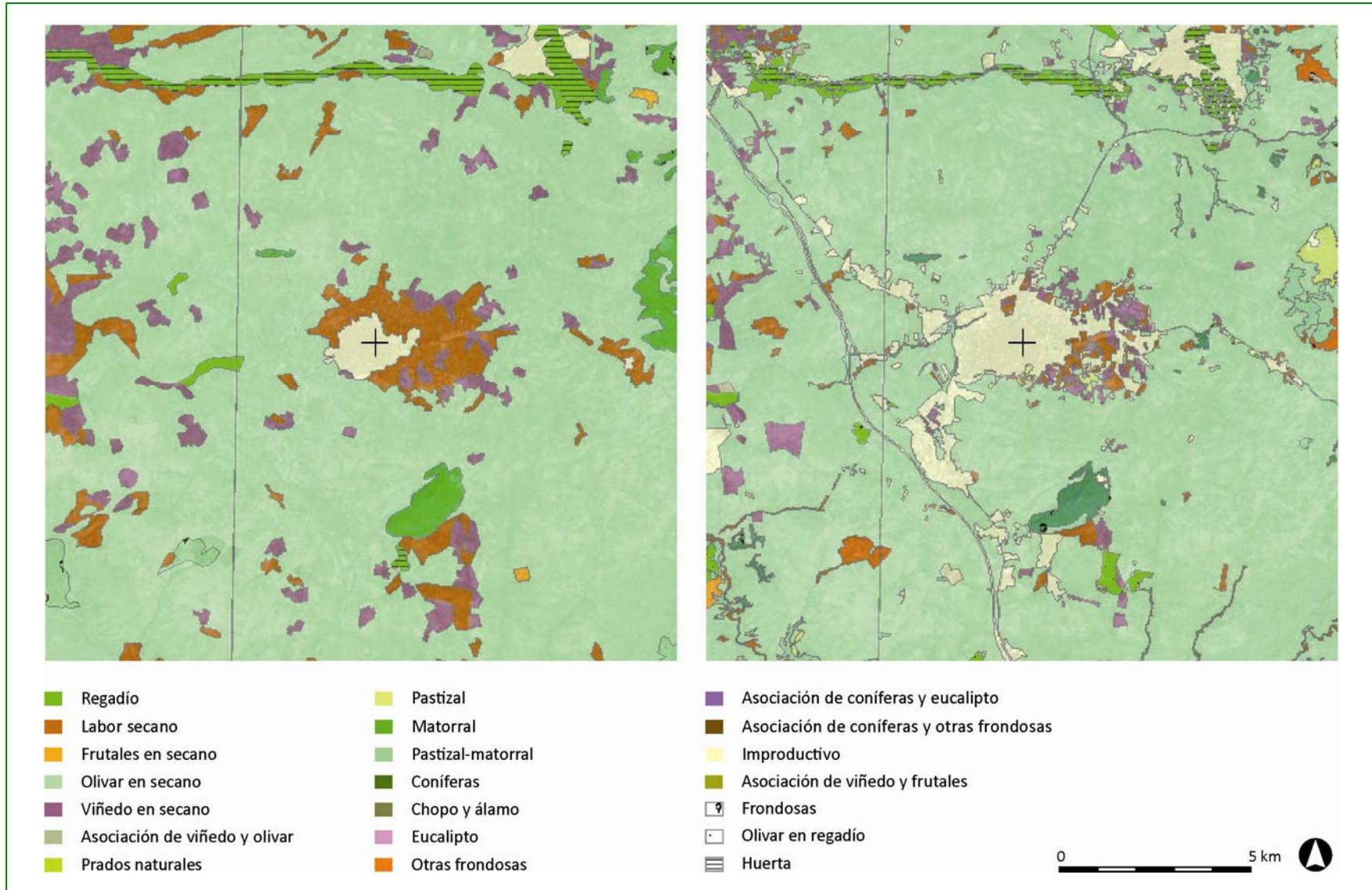
Figura 14.42: Laguna Amarga. Fuente: Junta de Andalucía. Medio Ambiente.

agrícola, algunos aún en uso y otros convertidos en recursos turísticos o culturales.

- Bodegas del Carmen, Víbora, Mora, Aragón o Torres Burgos, situadas en los bordes del centro histórico o en la periferia de la ciudad, algunas aún en uso y otras convertidas en locales de restauración.

Vegetación y paisaje

Mediante la comparación entre los mapas de vegetación del entorno de Lucena entre la década de 1980 y la presente, podemos extraer ciertas conclusiones acerca de la evolución de su paisaje: se aprecia un aumento significativo de suelo urbano al igual que ocurre en Antequera, principalmente hacia el este y hacia el sur, en conexión con la reciente autovía A-45. La labor de regadío se reduce casi al completo, mientras que el viñedo de la Denominación de Origen Montilla-Moriles sufre una reducción drástica, fragmentándose además la unidad de su paisaje. El crecimiento del núcleo urbano hacia el este provoca la práctica desaparición de terrenos de labor de secano y viñedos que actuaban como rueda agrícola hasta los años 80. En todos los casos salvo en el del crecimiento urbano, es el olivar el que absorbe al resto de cultivos.



Plano S3.8: Mapa de cultivos de los alrededores de Lucena, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA



Plano S4.11: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Lucena. Fuente: la autora



Plano S4.12: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Lucena. Fuente: la autora

-  Bolsa de aparcamiento
-  Zona comercial
-  Información turística
-  Área monumental
-  Fortificación
-  Jardín
-  Viario principal
-  Curso fluvial
-  Perímetro Conjunto Histórico
-  Tejido urbano crecimiento
-  Tejido urbano histórico
-  Área de interés natural



14.3.7. OSUNA

Caracterización histórico-patrimonial

El de Osuna es uno de los Conjuntos Históricos con más antigüedad de declaración de Andalucía – fue declarado Conjunto Histórico-Artístico en 1967, sólo tres años después del de Sevilla-, hecho que se debe, en gran parte, a un fuerte legado patrimonial que resulta de la superposición de una posición territorial relevante –como ciudad media- que se da por primera vez en la protohistoria, como ente ya urbano, y que volverá a darse repetidas veces en diversos momentos temporales de su historia. Quizás una buena descripción de este hecho se encuentra –aunque con las reservas propias de la posición patrimonialista y algunos mitos históricos propios de la época- en la propia publicación de la Declaración en el Boletín Oficial del Estado, que parcialmente se reproduce a continuación:

La ciudad de Osuna, de origen muy remoto –se habla incluso de su fundación once siglos antes de Jesucristo-, conserva restos de los distintos pueblos que la habitaron y que acudieron a ella atraídos por su fertilidad. Celtas, fenicios, cartagineses se disputaron su posesión, y jugó un papel importantísimo en la España romana.

Fue escenario de las guerras de Viriato contra los romanos, como lo demuestran inscripciones encontradas en la conocida Torre del Agua, participó en las guerras civiles e Roma, siendo la legión de Osuna una de las más poderosas que luchó al lado de Pompeyo contra Fabio Máximo, adicto a César [...], gozando, entre otros muchos privilegios, el de acuñar moneda.

En la época musulmana también fue escenario de numerosas batallas, siendo conquistada por el

*Rey don Fernando en mil doscientos treinta y nueve*²⁶⁵.

El documento continúa, antes de proceder a la delimitación del Conjunto, hablando de los principales elementos patrimoniales asociado al mismo, siempre teniendo en cuenta que, en el momento, lo patrimonial se asimila casi exclusivamente a valores monumentales, artísticos o arqueológicos:

*Entre los magníficos exponentes de su importancia monumental deben citarse: los restos de la época romana, tales como los llamados “Bronces de Osuna”, la necrópolis, monedas, etcétera; la Colegiata, construida en el mismo lugar que ocupara la iglesia del Castillo [...], que contiene gran número de obras maestras; la antigua Universidad, fundada en mil quinientos cuarenta y nueve y clausurada en mil ochocientos veinte, en la que se formaron nombres de gran fama universal; la Capilla del Santo Sepulcro [...]; el Convento de las Mercedarias Descalzas [...]; la iglesia de Nuestra Señora de la Merced con su preciosa torre barroca, pieza excepcional en la ciudad monumental, y un buen número de iglesias y conventos, poseedores todos de obras de arte de indudable mérito. También merecen destacarse en el Conjunto Monumental de la ciudad las calles de San Pedro –toda ella monumento de piedra y arte, donde los palacios y casas solariegas están tan ligadas a su historia- y la de Sevilla, paralela a la anterior, y que constituye un verdadero Museo*²⁶⁶.

Así pues, y como ya adelanta el texto oficial, existen evidencias de la primera ocupación de carácter urbano de la ciudad de Osuna en el Neolítico, entre finales de la Edad del Cobre y principios de la del Bronce, en el cerro que ocupa la actual zona monumental, donde se crea un poblado de

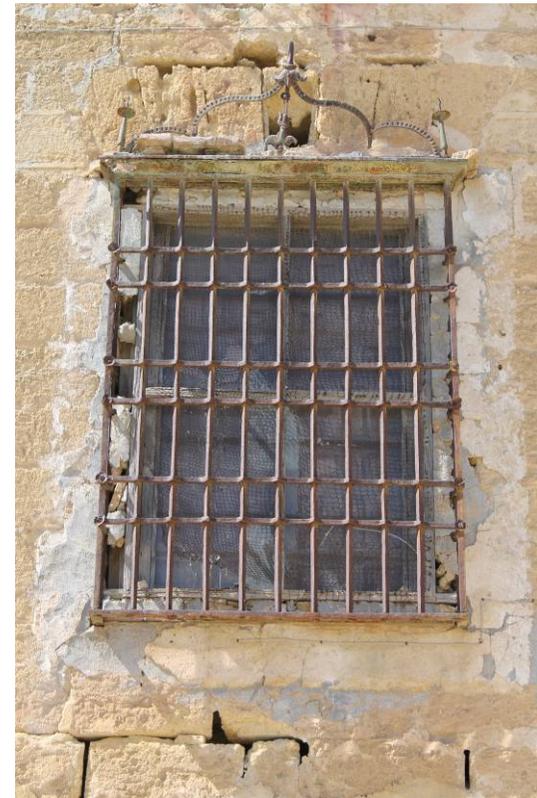


Figura 14.43: Ventana de la Colegiata de Osuna. Fuente: la autora.

²⁶⁵ BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO (1967), Decreto 1546/1967, de 6 de julio, por el que se declara Conjunto Histórico-Artístico a la Ciudad de Osuna. Publicado en el BOE nº 168, de 15 de julio de 1967.

²⁶⁶ BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO (1967), *op. cit.*

cabañas rodeado por un muro de mampostería²⁶⁷.



Figura 14.44: Antiguo oppidum, Osuna. Fuente: Francisco José García Fernández.

²⁶⁷ FERRER ALBELDA, E.; RUIZ CECILIA, J.I. y GARCÍA FERNÁNDEZ, F.J. (2002), Los orígenes de Osuna. Urso en el Bronce Final y en el Período Orientalizante. *Urso. A la búsqueda de su pasado*, Osuna, pp. 99-145

Sin embargo, la población ibérica asienta su *oppidum* en un cerro adyacente, coincidiendo con el punto más elevado de su topografía, y se da lugar en ella una rica cultura en la que conviven las tradiciones griega y oriental. Así, Osuna entra en las narraciones clásicas de la historia de la península ibérica: Estrabón, Plinio o Ptolomeo hablan de la *Urso* romanizada. Con anterioridad, Apiano y Diodoro narran la presencia de tropas procedentes de Italia, que se instalan en este territorio turdetano para combatir a los cartagineses.

Tomada por Julio César tras un asedio, *Urso* se transforma en uno de los centros más desarrollados de la bética. Tras una breve ocupación visigótica, la *Ūsuna* del Califato toma el trazado urbano que hoy se conserva.

Entre los siglos XIII y XV Osuna actúa, tal y como ocurre con otras muchas ciudades amuralladas de la campiña andaluza, como sede fronteriza cristiana, tras ser tomada en 1239. Desde ese momento Osuna se convierte en un núcleo cuya fortaleza y recinto amurallado la dotan de una especial relevancia territorial, además de su condición como villa, época de la que abundan las evidencias documentales sobre privilegios y honores a la ciudad fronteriza vinculada a la orden de Calatrava²⁶⁸. Más conocido, y con mayor reconocimiento en la identidad patrimonial local, es el período en el que, una vez permutada la ciudad a Pedro Girón, maestro de la orden, se conformará en 1562 como sede de un gran señorío de manos de su bisnieto, Pedro Téllez-Girón, conde de Ureña y duque de Osuna²⁶⁹. En esta época se produce el enriquecimiento del núcleo señorial y aristocrático, que dará



Figura 14.45: Detalle de torre de la Universidad de Osuna. Fuente: la autora.

²⁶⁸ GARCÍA FERNÁNDEZ, Manuel (2004), La villa de Osuna entre Pedro I y Enrique II. Algunas reflexiones sobre la guerra civil castellana en Andalucía (1366-1371). *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 31, pp. 211-226.

²⁶⁹ VIÑA BRITO, Ana (1990), Don Pedro Girón y los orígenes del señorío de Osuna. *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 17, pp. 267-285.



lugar a un proceso de construcción de arquitectura monumental de carácter civil y religioso en la que destaca la presencia de dos grandes elementos monumentales: en 1535 el edificio de la Colegiata de Nuestra Señora de la Asunción, sobre los restos de la iglesia del castillo, que había obtenido el privilegio colegial después de ser convertida en parroquia, y en 1548 el Colegio-Universidad de la Purísima Concepción, en el que hoy se emplaza la Universidad de Osuna.

Durante el período barroco el patrimonio inmueble de la ciudad sigue creciendo, además de en nuevos edificios religiosos, en las numerosas edificaciones civiles de gran calidad²⁷⁰ que se establecen, principalmente, en tres calles cercanas al promontorio sobre el que se asienta el conjunto monumental (San Pedro, Sevilla y la Huerta).

Durante el siglo XIX se produce el declive de la casa de Osuna mientras que la tradición agrícola y ganadera, bases actuales de su economía y parte de su caracterización patrimonial y productiva, crece. Contrariamente a lo que ocurre en otras de las grandes ciudades del centro de Andalucía, en Osuna no tiene lugar la fiebre desarrollista e industrial de mediados del siglo XX, produciéndose cierto despoblamiento pero permitiendo la conservación de la mayor parte de su patrimonio agrario y edificatorio²⁷¹.

²⁷⁰ MORENO DE SOTO, Pedro Jaime (2010), La Configuración Barroca de Osuna. *Cuadernos de los Amigos de los Museos de Osuna*, nº 12, pp. 39-47.

²⁷¹ LEDESMA, Francisco (1999) Osuna, enclave renacentista y barroco. En *Revista Aparejadores*, nº 55, mayo de 1999. Sevilla: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla.

Caracterización socioeconómica

Osuna es, posiblemente, y pese a su pasado como claro centro urbano del territorio circundante, la ciudad media del centro de Andalucía que mejor mantenga hoy las características productivas que dieron nombre a las llamadas agrocidades. Cuenta con la agricultura como el principal sector productivo en el plano económico –aunque en el laboral se mantengan los servicios como sector que genera más puestos de empleo- y, como decíamos, es la propia conservación del mundo agrario y sus estructuras territoriales asociadas la que ha permitido un muy buen estado de conservación del tejido urbano de su centro histórico, así como la mayoría de sus cualidades paisajísticas.

Así, 460 kilómetros cuadrados de los 592 que posee su término municipal se encuentran cultivados, al 45% en cultivos herbáceos (trigo en su mayoría) y al 55% en cultivos leñosos, olivares prácticamente en su totalidad. Osuna cuenta también con un sector ganadero de cierta importancia, especialmente notable en el ganado ovino²⁷². Esto repercute, también, en su carácter patrimonial y paisajístico, que cuenta con un gran número de edificaciones asociadas al mundo agrario –especialmente cortijos-, así como un silo y varios edificios de patrimonio industrial ligados al mundo ganadero que conforman el límite suroeste de la ciudad hacia el campo y la carretera y que definen su imagen urbana real y percibida.

Es, además, una de las ciudades medias con menos auge demográfico durante las décadas de expansión económica del conjunto. Contaba con 17932 habitantes según el censo de 2011, con una población que ha crecido muy paulatinamente en los últimos diez años sin experimentar el momento expansivo de otras ciudades medias. Aunque posee cierta actividad industrial,



Figura 14.46: Arquitectura civil en calle San Pedro, Osuna. Fuente: J. González Bueno.

272 Fuente: SIMA, Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía.

históricamente vinculada al paso de las grandes vías de comunicación al sur y, en la actualidad, desplazada hacia el norte, Osuna ha mantenido el sector agropecuario como su principal medio de vida, con un importante aumento en los últimos años del sector servicios gracias a, entre otras razones, la creación de un hospital comarcal que hoy se erige como otro gran hito paisajístico, elevado sobre los cerros, en el límite noreste en este caso.



Figura 14.47: Paisaje de olivares en Osuna.
Fuente: la autora.

Por otra parte, La aparición de el turismo cultural de interior ha tenido en Osuna una cierta repercusión con la aparición de una industria hotelera y de hostelería que tuvo su momento de desarrollo a principios del siglo XXI. Actualmente mantiene, además, su papel como núcleo central territorial en el sureste de la provincia de Sevilla, tanto por la presencia del Hospital de la Merced como por ser cabeza de Partido Judicial, así como por un centro de pequeño comercio que se encuentra inserto en su tejido histórico y funciona como referente para pequeñas ciudades vecinas.

Transportes y comunicaciones

Osuna se sitúa en un enclave que históricamente ha estado relacionado con importantes vías de comunicación terrestres. Su posición en un cruce natural de la campiña, entre los montes cercanos, provocó además su adyacencia al paso de la autovía Sevilla-Granada, A-92, que transcurre a escasos metros del suelo urbano y que, además, proporciona excelentes vistas del núcleo monumental y, en general, del paisaje histórico urbano de la ciudad.

Esta posición privilegiada ha favorecido, sin duda, el mantenimiento y crecimiento de su demografía en los últimos años, así como la implantación en ella de servicios de carácter supramunicipal, como es el caso del hospital o su mantenimiento como sede de un partido judicial. Sin embargo, tal y como comentábamos, no ha proliferado en ella la expansión de la industria como sí ocurre con otras ciudades cercanas al paso de las autovías, y el impacto de la propia vía rápida en el paisaje urbano es limitado debido a la topografía del propio asentamiento. Además, y una vez que la futura autovía A-318 conecte Sevilla con el noreste de Andalucía, el enlace con la autovía A-92 se producirá en la vecina localidad de Estepa, lo que incrementará la conectividad de la ciudad ursaonense



En cuanto a los transportes ferroviarios la ciudad cuenta, en la actualidad, con una estación de tren que le permite la conexión, mediante trenes de media distancia, con Sevilla, Málaga y Almería. Sin embargo, dentro de la planificación de la próxima línea de Alta Velocidad Española que conectará Sevilla con Antequera y Granada, y que ya ha sido comentada al estudiar la ciudad media malagueña, está previsto que el tramo Osuna-Marchena pase por la localidad, no muy lejos del conjunto urbano y con parada en el término municipal, lo cual podría provocar, por una parte, un detrimento paisajístico del conjunto y, por otra, el desmantelamiento de la red ferroviaria de media distancia. Más preocupante es, si cabe, la afección medioambiental a una ruta de aves que ya ha sido denunciada por parte de asociaciones medioambientales y de la Comisión Europea²⁷³.

Osuna en su planificación urbana

Solemos asociar un buen estado de conservación del patrimonio construido con la existencia de figuras de protección tempranas, adecuadas y efectivas. El caso de Osuna, tal y como se comenta previamente, es particular. En efecto, tiene una de las catalogaciones como Conjunto Histórico-Artístico más antiguas (desde 1967), si bien la obligatoriedad de redactar un Plan Especial de Protección para que la normativa urbanística responda a dicho estatus, tal y como dictan las últimas leyes de patrimonio, aún no ha sido efectivo.

Por otra parte, ya desde las primeras Normas Subsidiarias, aprobadas en 1985, se incluían

²⁷³ Más información en Diario de Sevilla [En línea], <<http://www.diariodesevilla.es/article/provincia/1006361/la/comision/europea/abre/expediente/por/las/obras/ave/entre/osuna/y/marchena.html>>, 24 de junio de 2011 [Última consulta el 8 de agosto de 2014] y en Ecologistas en acción [En línea], 10 de julio de 2011, <<http://www.ecologistasenaccion.org/article28324.html>>, [Última consulta el 8 de agosto de 2014]

ordenanzas referidas a el área histórica –que en la delimitación inicial, publicada en el BOE de 1967 y escrita, que no gráfica, incorpora la totalidad del núcleo urbano y un entorno de 500 metros adicionales-, así como un catálogo con elementos protegidos en cuatro categorías, con un nivel de precisión que es aún superior al que muchos Planes Especiales incorporan a día de hoy. Dichas Normas, que fueron adaptadas parcialmente a la LOUA de 2002, se encuentran aún hoy vigentes, y su catálogo protege un total de 208 inmuebles ursonenses, mientras que las Normas Urbanísticas están precisadas según cuatro sectores que, en palabras del propio documento, *se han delimitado en función de características histórico-ambientales homogéneas*²⁷⁴, es decir, siguiendo el procedimiento del establecimiento de áreas homogéneas que se aplica en los Planes Especiales de redacción actual.

Aunque ya existen menciones a la redacción de un Plan Especial, las actualizaciones más recientes del planeamiento urbano de Osuna pasan por los intentos de redacción de un Plan General de Ordenación Urbana. La primera fase de trabajo, en 2007, supuso la nueva delimitación de un núcleo urbano, mientras que la revisión de ésta, más una serie de documentos añadidos –sistemas generales, cuadros de superficies y viviendas, así como ordenanzas- han sido publicados en 2013, sin estar aún prevista su aprobación definitiva. No parece, sin embargo, que el nuevo PGOU vaya a incluir contenidos de Plan Especial –que es una posibilidad legalmente prevista-. La reciente delimitación en 2008 del Conjunto Histórico –que se reduce de forma gráfica a un área de tejido urbano y prescinde del entorno- supone, además, una oportunidad para la elaboración de un Plan Especial que recoja las buenas prácticas de conservación de las Normas Previas.

²⁷⁴ AYUNTAMIENTO DE OSUNA (1985), *Normas Subsidiarias. Parte III, Medidas de protección del patrimonio edificado. Catálogo*.

La protección patrimonial de Osuna y la caracterización de su centro histórico

A continuación se establece, mediante un cuadro, una síntesis de los datos existentes en documentos sintéticos oficiales acerca del centro histórico de Osuna, además de una serie de datos adicionales considerados de interés y obtenidos mediante mecanismos propios.

Datos existentes sobre los centros históricos de Ciudades Medias ²⁷⁵		Datos de interés sobre los centros históricos de Ciudades Medias ²⁷⁶	
Superficie Centro Histórico	89 Ha	Superficie Suelo Urbano	285 Ha
Conjunto Histórico	Declarado 1967	Proporción CH / SU	0,31
Emplazamiento	Punto elevado	Topografía	Inclinada
Forma	Circular irregular	Perímetro	12500 m
Estructura urbana	Irregular con manzanas grandes	Factor de forma	2,28 (100*S / P)
Posición centro / núcleo	Ligeramente excéntrica	Número de BIC en CH	7
Origen	Cruce de caminos / Recinto fortificado	Densidad BIC/Ha en CH	0,08

Tabla 14.7: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Osuna

²⁷⁵ Fuente: AA.VV. (2001), *op. cit.*

²⁷⁶ Fuente: Medición propia sobre planimetría, Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía.

El patrimonio local ursonense cuenta, en total, con 7 bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, todos ellos como Bien de Interés Cultural. Aunque en la delimitación inicial del Conjunto Histórico-Artístico uno de ellos, la torre del Castillo de los Paredones, se encontraba fuera del mismo –aunque dentro de los 500m de entorno que se establecían-, con la reciente modificación del perímetro del Conjunto Histórico –que es en sí mismo uno de los BIC-, todos se encuentran dentro de su delimitación actual, y son los siguientes:

- Castillo Los Paredones
- Ciudad romana de Urso
- Muralla urbana
- Torre del Agua
- Centro Histórico de Osuna
- Colegiata de Nuestra Señora de la Asunción
- Colegio Mayor de la Concepción de Nuestra Señora

Como puede observarse, el patrimonio inmueble de Osuna que se encuentra inscrito en Catálogo General es limitado, algo que llama la atención si tenemos en cuenta que su Conjunto Histórico es uno de los que cuenta con una declaración más antigua y mejor estado de conservación. Además, la diversidad de la protección es muy estrecha, pues cuenta con tres elementos defensivos, una Zona Arqueológica, el propio Centro Histórico, un edificio religioso y uno civil. Entre estos dos últimos cabe también destacar que el primero –la Colegiata- tiene su inscripción en 1931, siendo uno de los escasos elementos declarados previamente a la Ley de Patrimonio de 1933 en ciudades medias andaluzas, mientras que el segundo, situado en sus inmediaciones, obtiene su inscripción mucho más recientemente, en 2004, lo que traslada la idea de que la renovación hacia políticas patrimoniales que contemplen la protección de valores menos consolidados –pues no puede



considerarse que una universidad histórica constituya un patrimonio emergente- se está produciendo lentamente y de forma tardía.

Hitos en el paisaje

Se incluye en este apartado una breve síntesis de los principales elementos del patrimonio ursonense –no ceñido únicamente al centro histórico, pero con la posibilidad de incluir elementos que estén en el mismo si son pertinentes- que tienen una influencia directa sobre su paisaje ya no urbano, sino periurbano y territorial.

- El conjunto monumental formado por la Colegiata de Nuestra Señora de la Asunción y el antiguo edificio de la Universidad de Osuna, que destacan en la silueta de la ciudad.
- Yacimiento localizado en torno al Cerro de Paredones, en la Cuesta de los Cipreses, con muros de mampostería de un asentamiento de la Edad de Cobre.
- Restos del *oppidum* y la antigua Urso en el Cerro de las Canteras.
- Necrópolis rupestre de Las Cuevas, en el Cerro de la Quinta.
- Muralla urbana de origen medieval cristiano, de la que aún se conservan varias puertas.
- Castillo de Osuna, restos de la fortaleza árabe en mal estado de conservación.
- Numerosos cortijos vinculados al olivar, algunos aún en uso y otros reformados para la actividad hostelera.

- Cerros de Las Viñas al sur de la localidad que actúan como un referente territorial y un mirador sobre la ciudad, entre los que destaca el pico de La Gomera.

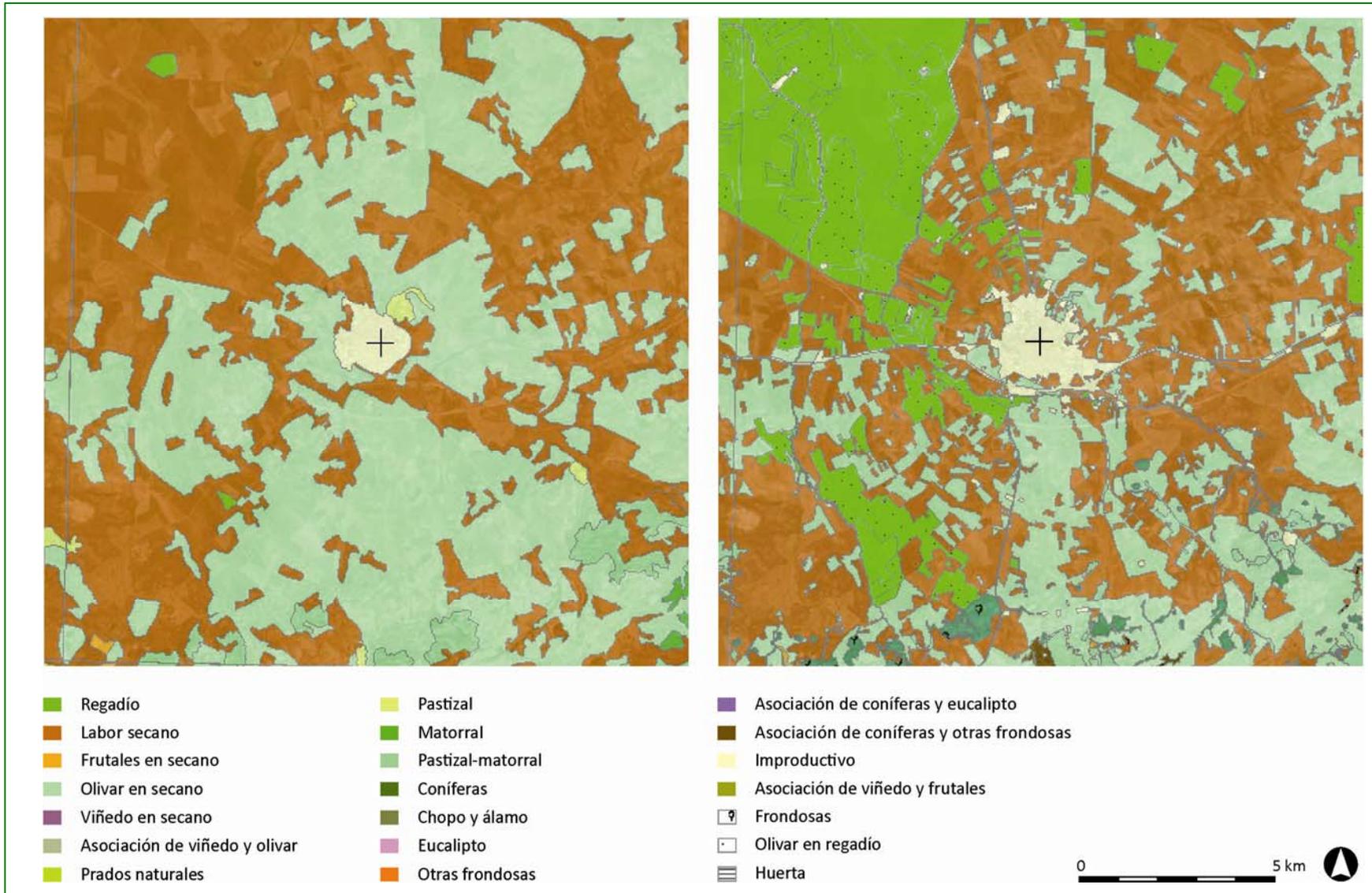
Vegetación y paisaje

Mediante la comparación entre los mapas de vegetación del entorno de Osuna entre la década de 1980 y la presente, podemos extraer ciertas conclusiones acerca de la evolución de su paisaje: el crecimiento del núcleo urbano es moderado, ostensiblemente menor que el de Antequera o Lucena, si bien se produce hacia el sur y en dirección este-oeste, paralelamente al desarrollo de la autovía A-92.

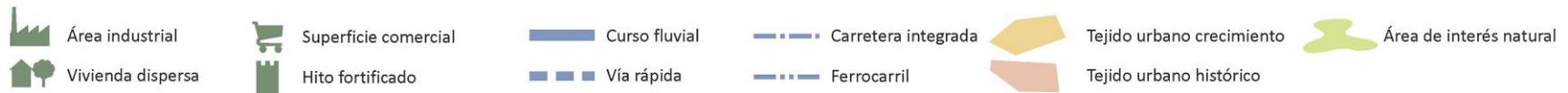
El cambio más destacable se produce con la aparición de una gran marcha de cultivo de regadío hacia el noroeste, que sustituye a tierras de labor de secano. Aparecen pequeñas parcelas de regadío en otras áreas, mientras que tanto éstas como las de secano van ganando terreno al olivar. Es significativa la fragmentación del parcelario agrícola con respecto a los ejemplos anteriores, lo cual denota una tendencia menor al latifundio tradicional. Al sur, en la zona más elevada, se sustituyen terrenos de pastizal por matorrales con cultivo de arbóreas frondosas.



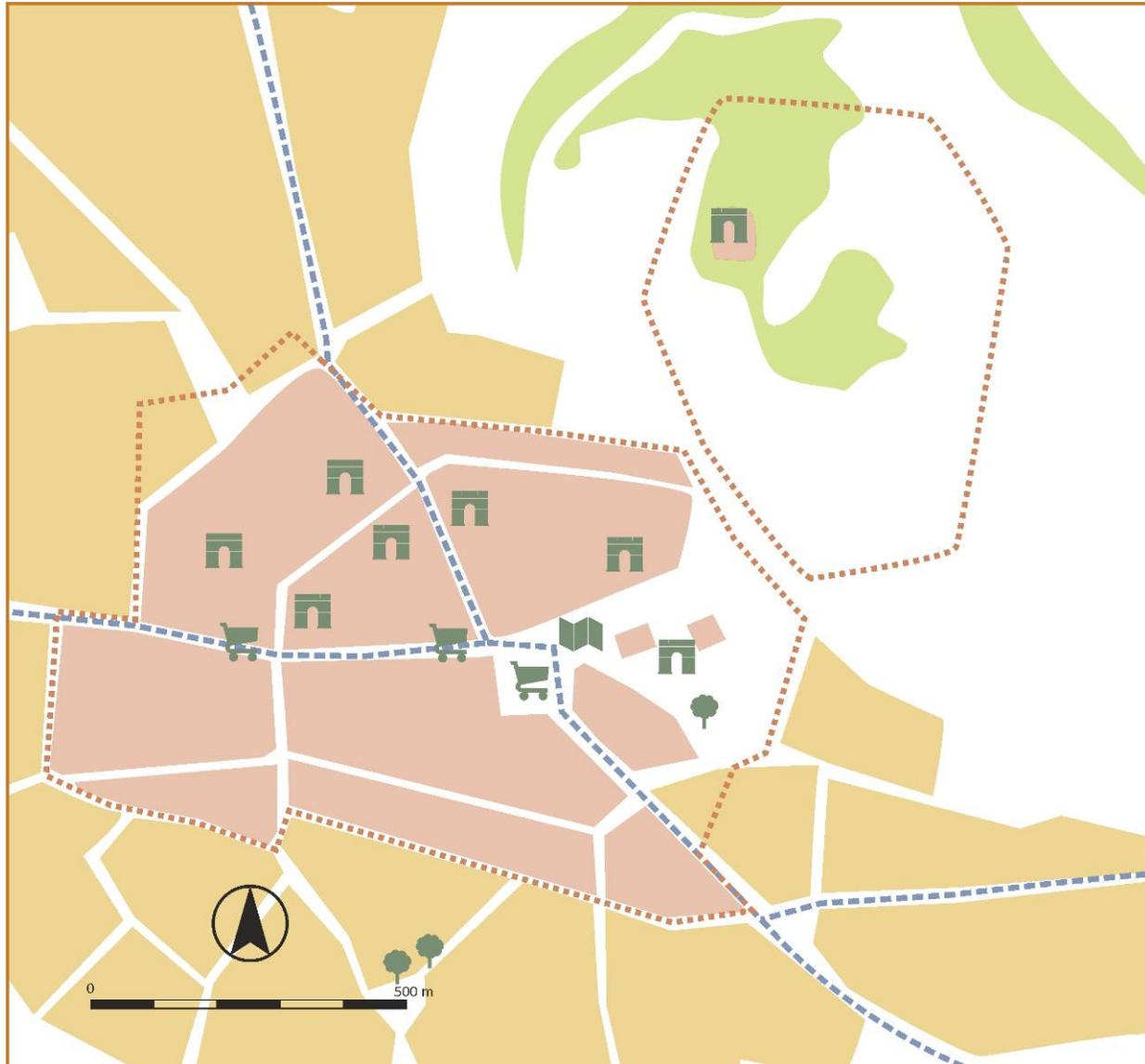
Figura 14.48: Colegiata y Universidad de Osuna.
Fuente: la autora.



Plano S3.9: Mapa de cultivos de los alrededores de Osuna, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA

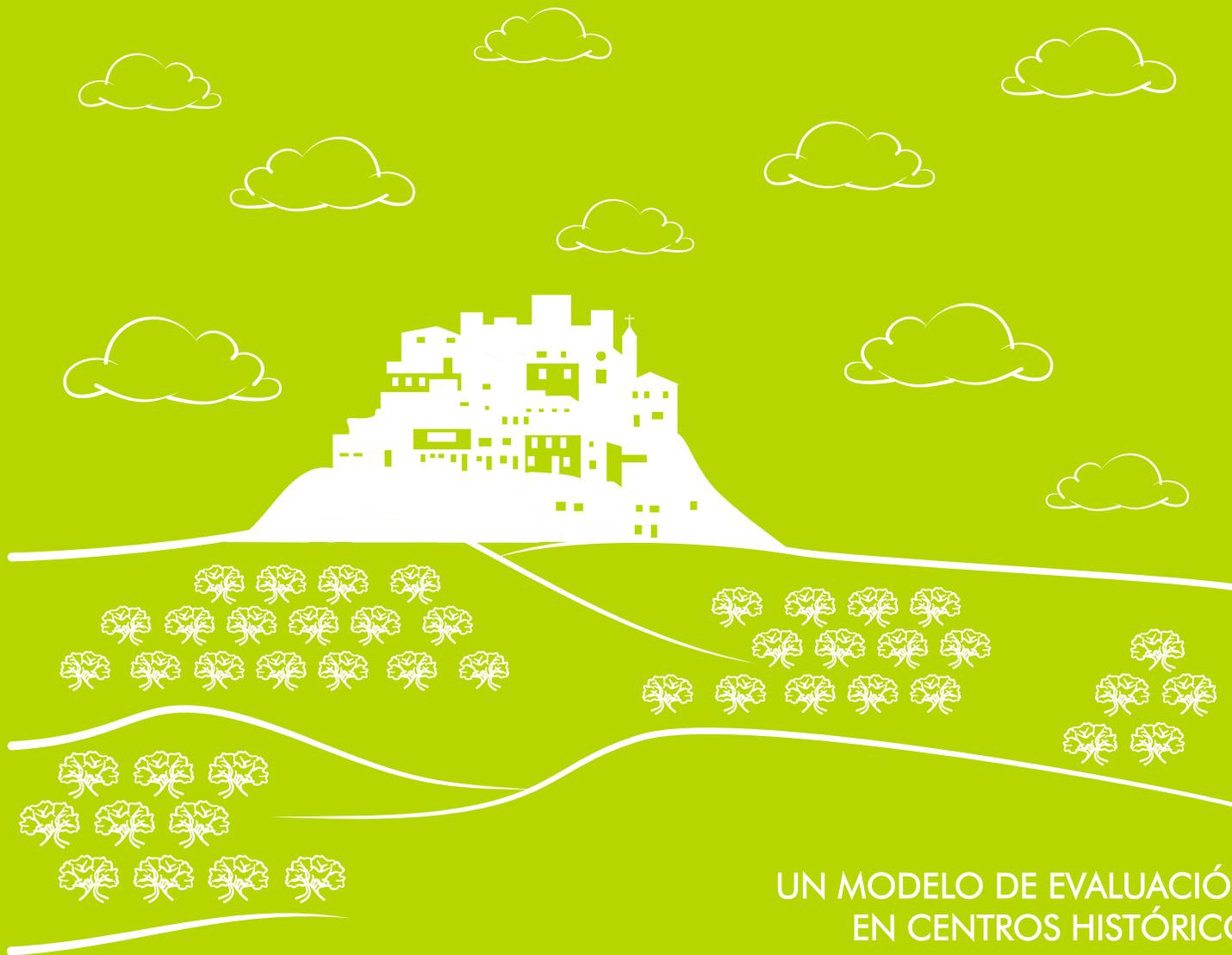


Plano S4.13: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Lucena. Fuente: la autora



Plano S4.14: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Osuna. Fuente: la autora

-  Bolsa de aparcamiento
-  Zona comercial
-  Información turística
-  Área monumental
-  Fortificación
-  Jardín
-  Viario principal
-  Curso fluvial
-  Perímetro Conjunto Histórico
-  Tejido urbano crecimiento
-  Tejido urbano histórico
-  Área de interés natural



PARTE IV.
UN MODELO DE EVALUACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD
EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS

**PARTE IV. UN MODELO DE EVALUACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD
EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS**



PARTE IV. UN MODELO DE EVALUACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS

Este trabajo, tal y como ya se explica en otros capítulos, pretende que la investigación sea una herramienta de construcción de futuro más allá de la profundización en el conocimiento de cualquier ente territorial, patrimonial o urbano. La responsabilidad que adquiere el científico de cara a la sociedad y la realidad física con la que trabaja; con respecto, también, a la toma de decisiones; nos conduce a huir de la divagación teórica sin una aplicación directa, así como del carácter propositivo sin función clara, lo que conduce a la combinación de un fondo reflexivo o de ampliación del conocimiento con una vocación operativa e instrumental.

De hecho, las principales directrices actuales para el tejido investigador, entre ellas el ya extinto 7º Programa Marco y el actual programa Horizonte 2020 de innovación y desarrollo europeos hablan, por lo general, de la necesidad de generar un tejido investigación aplicada a los retos de la humanidad, especialmente enfocados a cuestiones de desarrollo humano, social y cultural, si bien es cierto que, entre ellos, excluyen cuestiones literalmente patrimoniales que están implícitas, por otra parte, en muchos de los retos tanto sociales como ambientales y, por supuesto, urbanos.

Para este fin habrá que tratar de dilucidar cuál es el papel de la investigación sobre el patrimonio y, más concretamente, sobre el patrimonio urbano, para contribuir a los retos del mundo actual. En este sentido, necesitamos conocer la situación ambiental, económica y social de una ciudad, un territorio, una región, un país o incluso el globo terráqueo completo, a fin de facilitar a los responsables el establecimiento de medidas de protección, control y gestión de los recursos que permitan un futuro sostenible. La propia Agenda 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio ambiente y Desarrollo declara ya la necesidad de desarrollar indicadores para la toma de



decisiones en cuestiones de sostenibilidad, desarrollo y medio ambiente. Así pues, la finalidad de la elaboración de indicadores del por aquel entonces llamado *desarrollo sostenible* -este concepto sería revisado posteriormente por el de sostenibilidad al disociarse la idea de lo sostenible con la del desarrollo tal como lo entiende el mundo occidental- es la de ofrecer resultados concluyentes que proporcionen una base a la toma de decisiones sobre los distintos ámbitos.

Ahora bien, la información al respecto es tan compleja que pretender, por una parte abarcarla toda y, por otra, obtener una conclusión sintética y operativa acerca de la situación entraña gran dificultad. Ésta es en sí misma la gran contradicción de la sostenibilidad: por un lado, a medida que el conocimiento de los problemas avanza, se hace necesario el desarrollo de nuevas y más complejas estadísticas, de metodologías y equipos con objeto de producir una información especializada. Por otro, el creciente protagonismo social y político de la sostenibilidad exige que esta información tenga un formato sintético para la toma de decisiones en ámbitos de diferente escala o bien para la información pública en general. Es por ello que la tendencia actual es la de desarrollar indicadores para la medida de la sostenibilidad, especialmente en el ámbito ambiental pero también en los ámbitos social -que actualmente se encuentra en un estado creciente de investigación- y económico -en el cual es más común el uso de clasificaciones y ecuaciones financieras. En este sentido, se hace necesaria la elaboración de una herramienta que permita poner en práctica las conclusiones alcanzadas del cuerpo teórico y el análisis de datos obtenido en las partes I, II, y III, objeto que ocupa esta Parte IV del trabajo. Esta herramienta será, en concreto, un sistema de indicadores específico para el caso de estudio, que puede ser asimilado para otros casos semejantes ya sea por su caracterización urbano-territorial o por su ámbito temático.



15. COMPRENDER, SINTETIZAR, MEDIR. LOS INDICADORES COMO MÉTODO CIENTÍFICO PARA EL ESTUDIO DEL PATRIMONIO URBANO

Esta labor comienza, necesariamente, por la definición del concepto y la razón de ser de este tipo de herramienta. Un indicador es un índice que provee información agregada y sintética respecto a un fenómeno de relevancia social, más allá de su representación propia. A una variable normal se la dota de una función que tiene un carácter antropológico -es decir, está relacionada con algún hecho que ocurre a una comunidad de individuos en concreto²⁷⁷.

Herramientas para clarificar y definir, de forma más precisa, objetivos e impactos, [...] medidas verificables de cambio o resultado [...] diseñadas para contar con un estándar contra el cual evaluar, estimar o demostrar el progreso [...] con respecto a metas establecidas²⁷⁸.

Por tanto, un indicador es una variable que ha sido dotada de un significado añadido al derivado de su propio origen, y que refleja una preocupación social para insertarla en el proceso de toma de decisiones.

Cualquier proceso de medida y evaluación de la sostenibilidad ha de guiarse por una visión operativa del desarrollo sostenible basada en unos objetivos muy claros, sobre la base de un

Me interesa el proceso que siguen las cosas todas para pasar de un estado a otro. Crecimiento, evolución, desarrollo, etc. En general, todos los procesos en los cuales uno de los actores es el tiempo. Los resultados parciales no me interesan en sí, sino en función de las relaciones entre ellos.

Eduardo Chillida, *Escritos*

²⁷⁷ CONESA FERNÁNDEZ-VÍTORA, Vicente (2010) *Guía metodológica para la evaluación del impacto ambiental*. Madrid: Mundi-Prensa.

²⁷⁸ Organización de las Naciones Unidas-ONU (1999). *Integrated and coordinated implementation and follow-up of major United Nations conferences and summits*. [En línea] Nueva York, Estados Unidos, 10 y 11 de mayo de 1999, p. 18.

<www.un.org/documents/ecosoc/docs/1999/e1999-11>[Última consulta el 12/07/2014]



enfoque comprehensivo u holístico. ²⁷⁹

Además, los indicadores deben posibilitar la evaluación de la situación actual del medio y su evolución en el tiempo. En realidad, el valor de un indicador en sí mismo no tiene mucha utilidad, sino que se obtiene por comparación²⁸⁰: podemos comparar los resultados de un mismo sistema de indicadores entre realidades diferentes (centros históricos de ciudades, en nuestro caso) o bien aplicar un sistema de indicadores a una realidad determinada y repetir esta evaluación temporalmente para comprobar su evolución. El dato numérico o sintético de por sí ofrece una información poco relevante u operativa.

Existe en la actualidad una gran variedad de sistemas de indicadores de sostenibilidad, en su mayoría referidos a la evaluación ambiental, aunque en algunos casos se está evolucionando hacia el campo social. En el sector económico, el uso de índices (una agrupación sintética de un conjunto de indicadores) es el sistema de medida desde hace décadas. Por tanto, y aunque el estudio de los indicadores en sí no sea objeto de este trabajo, será necesario hacer un recorrido por los principales referentes así como su metodología o el modo en el que se organizan. Del mismo modo, para crear un sistema de indicadores que se adecue a las necesidades concretas de los centros históricos de las ciudades medias del centro de Andalucía, será preciso, por un lado, extraer cuáles son las claves y necesidades que se desean mensurar, por un doble procedimiento: estudio de la problemática - efectuado en los capítulos previos- y estudio de sistemas de indicadores existentes que, bien por la temática o por tratar de realidades similares, sean aplicables a este estudio, con el posterior establecimiento de un filtro.

²⁷⁹ HARDI, Peter Y ZDAN, Terrence (1997), *Assessing Sustainable Development: Principles in Practice*. Winnipeg, Manitoba: International Institute for Sustainable Development (IISD).

²⁸⁰ MONDRAGÓN PÉREZ, Angélica Rocío (2002), ¿Qué son los indicadores? *Notas. Revista de Información y análisis*, nº 19, pp. 52-58.



15.1. Las bases estadísticas y metodológicas

La mayoría de autores que tratan el problema de los indicadores coinciden en un problema –o posicionamiento, si preferimos un abordaje menos pesimista- de partida: el establecimiento de una propuesta de indicadores conlleva, irremediamente, la aportación de una determinada visión de la realidad a analizar. Esta condición, que puede generalizarse a cualquier otro sistema de análisis – incluso suele extenderse a cualquier actividad propositiva, en tanto en cuanto toda intervención nace de un posicionamiento previo al objeto intervenido-, se hace especialmente patente al hablar de un concepto tan discutido y cuestionado –o cuestionable- como la sostenibilidad: de este modo, cualquier proceso de medida y evaluación de la sostenibilidad ha de guiarse por una visión operativa basada en unos objetivos muy claros y, preferiblemente, desde un enfoque que aborde la mayor parte de componentes posible.

Podemos agrupar las principales aportaciones metodológicas en cuanto a indicadores relacionados en tres grandes grupos: los indicadores de variables simples, los de variables complejas y los índices.

Los primeros se refieren a cuestiones que, generalmente, se encuentran ya medidas o cuyos datos son fácilmente localizables y están sistematizados, ya sea en bases de datos estadísticos o en informes técnicos sobre aspectos, fundamentalmente, medio ambientales, sociales y económicos. Se utilizan, a menudo, para la creación de variables compuestas o para su inclusión dentro de un sistema de indicadores cuyos resultados se muestren de forma agregada. Con ellos, además, se constituyen las bases de datos de una gran cantidad de servicios de observación y análisis, como es el caso de los catastros, mapas digitales o sistemas de información geográfica, entre otros.

Los indicadores de variables complejas introducen un segundo grado de síntesis –y, por tanto, de



Figura 15.1: Sistema de información agregada y de utilidad gracias a los indicadores del Libro Blanco de la Sostenibilidad. Fuente: Libro Blanco de la Sostenibilidad.



subjetividad- en el análisis: en ellos suelen producirse interrelaciones entre los indicadores sociales, económicos y ambientales, lo cual enriquece el estudio y la obtención de conclusiones, a la vez que sesga, en función de las relaciones detectadas entre variables, los resultados del análisis y la evaluación. Por otra parte, permiten una visión más enfocada de cuestiones particulares a estudiar que podría resultar útil a la hora de tratar aspectos que no tengan una relación directa con las variables simples que, por lo general, se encuentran disponibles para su consulta y cuya definición está aceptada y estandarizada. Graciela Mariani²⁸¹ sintetiza las principales ventajas e inconvenientes de los indicadores compuestos. Entre sus ventajas incluye la capacidad de síntesis, la imagen de contexto –o imagen global-, la facilidad de su interpretación y la capacidad de captar la atención del público dada su capacidad de comparación entre variables o elementos. Entre sus desventajas cita la posible limitación en la claridad del mensaje que transmiten y su interpretación, la complejidad de su construcción, el exceso de simplificación, los problemas de aceptación o la escasez de información.

Por último, los índices de sostenibilidad permiten extraer conclusiones de la manera más sintética y directa, pues mediante cruces y correlaciones otorgan un valor final a la evaluación de la sostenibilidad, mediante una serie de procesos matemáticos: agregación objetiva, matemática, técnicas de análisis factorial, superposición gráfica de indicadores, medida directa de los componentes de los indicadores con un peso específico o selección de ponderaciones sobre los mismos.

Este concepto de agregación sucesiva de datos –variables simples que se combinan en variables integradas o interrelacionadas y que, a su vez, conforman índices que permiten establecer un orden

²⁸¹ MARIANI, Graciela (2010), Indicadores Urbanos y Ciudad (Parte 2). *La Ciudad Viva* [en línea], 26 de noviembre de 2010. <<http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=8012>> [Última consulta el 10/07/2014]



numérico simple a un conjunto amplio de factores determinantes iniciales- presenta, en sí mismo, una paradoja: cuanto más sintético sea el valor obtenido, más fácil será la comparación –en el tiempo o entre casos similares-, pero menos información acerca de las variables, las causas y, lo que es más importante, las posibles soluciones, estaremos obteniendo.

Por otra parte, no necesariamente todos los indicadores deben referirse a cuestiones mensurables mediante números –lo que se conoce como indicadores cuantitativos-, sino que cada vez más se atiende a la necesidad de establecer medidas cualitativas –no cuánto es, sino cómo es- a las distintas cuestiones que pueden formar parte de una evaluación urbana, social, cultural o, simplemente, sostenible. Jorge Galindo defiende la necesidad de establecer este tipo de parámetros para explicar, precisamente, el por qué ocurren los fenómenos que, por otra parte, estamos tratando de medir²⁸².

[...] nos hallamos ante la necesidad de sintetizar nuestro conocimiento para tomar decisiones y medir la evolución de las que hemos tomado. Por supuesto, esto tiene una base cuantitativa necesaria, que nadie pone en duda. De hecho, esta parte está más o menos asumida por los agentes implicados en el proceso (Administraciones, empresas asesoras, y ciudadanía). Sin embargo, si partimos de cualquiera de las divisiones clásicas del mundo urbano (por ejemplo: poder, administración y toma de decisiones – economía y gestión de recursos – medio físico – relaciones sociales – cultura y símbolos), es fácil darse cuenta de que en cualquiera de estas áreas superpuestas hay fenómenos clave, cuya comprensión es necesaria para explicar el funcionamiento de cada dimensión, que no son aprehensibles con cifras. “Cualitativo” puede ser definido simplemente como “aquello que no puede ser cuantificado”. Y ahí entra buena parte del por qué de

²⁸² GALINDO, Jorge (2010), Indicadores urbanos (I): la dimensión cualitativa. *La Ciudad Viva* [en línea], 13 de octubre de 2010. <<http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=7204>> [Última consulta el 10/07/2014]



las cosas.

El mismo identifica la principal dificultad que entraña el establecimiento y la medida de parámetros no cuantitativos –el establecimiento de una estandarización mínima para sistematizar los resultados, hacerlos comprensibles al político y la ciudadanía y darles una coherencia interna- cuyas posibles soluciones podemos resumir en las siguientes:

- Establecer claridad y acuerdo en los métodos para definir estos indicadores mediante, por ejemplo, la creación de grupos de trabajo, la entrevista a informadores clave, la observación –participante o no participante-, y la escucha activa mediante encuesta abierta y otros medios participativos.
- Establecer claridad y acuerdo para mostrar los resultados, una de cuyas posibles vías es la de crear un glosario que estandarice los conceptos utilizados y aplicados.
- Ofrecer los resultados en un formato que sea claro y adecuado a la acción siguiente, es decir, la toma de decisiones en base a los mismos.

Tal y como apunta García Fernández²⁸³ al tratar de establecer una herramienta de análisis mediante indicadores para el patrimonio arqueológico, este tipo de variables no directamente cuantificables pueden medirse mediante la aplicación de la lógica difusa, *una extensión de la lógica tradicional (booleana) que permite trabajar con información que no es exacta para poder definir evaluaciones convencionales utilizando conceptos de pertenencia a conjuntos (matemática de conjuntos) más parecidos a la forma de pensar humana*. Este tipo de estrategia ha sido usada ya para estudiar la distribución de datos espaciales²⁸⁴ y aplicada con anterioridad al patrimonio arqueológico²⁸⁵.

Benito y Durán²⁸⁶ la definen como *una técnica de la inteligencia computacional que ayuda o permite trabajar con información que es imprecisa y no está bien definida. Pertenece a la lógica multivaluada pero la lógica borrosa se diferencia de ésta en que nos permite introducir valores intermedios entre la afirmación completa o la negación absoluta que utiliza expresiones que no son totalmente ciertas ni totalmente falsas, es decir, es una lógica aplicada a conceptos que pueden tomar un valor indeterminado de veracidad dentro de un conjunto de valores cuyos extremos son la verdad absoluta o la falsedad absoluta*.

²⁸³ GARCÍA FERNÁNDEZ, Francisco José (2013) *Patrimonio arqueológico, territorio e identidad: el caso de Doñana y las Marismas del Guadalquivir*. Trabajo Fin de Máster en Ciudad y Arquitectura Sostenibles, Universidad de Sevilla. Inédito.

²⁸⁴ MORRIS, A. (2003) A framework for Modeling Uncertainty in Spatial Databases, en *Transactions in GIS 7* (1): 83-101 y LADNER, R. – COBB, M.A. – PETRY, F.E. (2003) Fuzzy Set Approaches to Spatial Data Mining of Association Rules, en *Transactions in GIS 7* (1): 123-138.

²⁸⁵ SÁNCHEZ GÓMEZ, F. (2009) *Sistema de información para la optimización de recursos en el estudio de las prospecciones* (Trabajo de Investigación inédito para DEA), Universidad de Sevilla.

²⁸⁶ BENITO MATÍAS, T. y DURÁN VICENTE, M^a.I. (s.f.) *Lógica borrosa* [En línea] Universidad Carlos III, Madrid.

< <http://ingtecnologia.files.wordpress.com/2011/06/logica-difusa2pdf.pdf> > [Última consulta el 19/07/2014]



Figura 15.2: La escala entre elementos como sistema de medida. Estepeños delante de la Torre de la Victoria, con la iglesia del mismo nombre aún sin derruir. Fuente: devocionesdeestepa.com



Además, en los últimos años su aplicación a la investigación sobre se ha incrementado, como muestra el trabajo de J. M. Macías, en la Universidad de Sevilla, en su blog *Patrimonio y Lógica Difusa*²⁸⁷.

Así pues, podemos establecer dos grandes grupos metodológicos en los indicadores, distinguiendo entre los cualitativos y los cuantitativos. En ambos conjuntos, aunque más comúnmente en el segundo, existen tres grados de aproximación sucesiva a un estado sintético de la evaluación: las variables simples, las variables compuestas o correlaciones entre variables simples y, en un último grado, los índices (Figura 12.2). En cuanto a las dificultades de establecer indicadores cualitativos o correlaciones entre indicadores, se puede señalar como uno de los grandes problemas el de su acotación y representación, por ser la capacidad de transmisión de los resultados de un análisis una de las principales razón de ser de este sistema de evaluación. Por tanto, una parte importante de este trabajo será, en primer término, la de seleccionar qué tipo de indicadores se van a establecer y, a continuación, proponer un sistema de representación que permita, de una forma clara, establecer conclusiones y, en última instancia, tomar decisiones con respecto a un futuro más sostenible de los centros históricos de estudio.

Para ello, habrá que comenzar por hacer un repaso de los principales sistemas de indicadores que anteceden a esta investigación.

²⁸⁷ MACÍAS, J. M. [Recurso en línea], *Patrimonio y lógica difusa*.
<<http://patrimoniolylogicadifusa.blogspot.com.es/>> [Última consulta el 19/07/2014]



15.1.1. Los modelos de indicadores en el sistema europeo

Las propuestas de sistemas de indicadores de sostenibilidad arrancan en la década de los ochenta y es a principios de la siguiente época cuando comienza su proceso de divulgación y disponibilidad pública. La Agenda 21 ya en 1992 expresaba la necesidad de crear indicadores que sirvieran de base para la toma de decisiones en su capítulo 40: *Es necesario desarrollar indicadores de desarrollo sostenible para proveer de bases sólidas a la toma de decisiones a todos los niveles y para contribuir a una sostenibilidad autorregulada de sistemas ambientales y de desarrollo integrados*²⁸⁸.

Posteriormente se sucedieron muchas iniciativas en torno al desarrollo sostenible, cuyo resultado fue el primer *Libro Azul* de las Naciones Unidas: *Indicators of Sustainable Development Framework and Methodologies*, publicado en 1996, que reúne 132 fichas con la definición, el marco metodológico y el interés que presenta cada uno de los indicadores elegidos²⁸⁹.

Este grupo de indicadores pertenece al modelo más extendido hasta el momento, el llamado **PER** (Presión-Estado-Respuesta). Fue desarrollado por primera vez por Frien y Rapport a finales de los ochenta y difundido por la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo económico) en los noventa. Estructura los indicadores en tres categorías, que son:

- Presión, referidos a aquellos parámetros que indagan en las causas de los problemas o

²⁸⁸ UNITED NATIONS Conference on Environment & Development (1992), *Agenda 21* [En línea], Río de Janeiro, Brasil, 3 al 14 de junio de 1992.

<<http://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>> [Última consulta el 11/07/2014]

²⁸⁹ La tercera edición y más actualizada de este documento data de 2007 y está publicada en UNITED NATIONS (2007), *Indicators of Sustainable Development: Guidelines and Methodologies – Third Edition*. New York: United Nations.



aspectos que afectan, desde el exterior, a la causa estudiada.

- Estado, que tratan de evaluar la situación en un momento determinado, en términos de cualidad o cantidad, del propio elemento estudiado.
- Respuesta, que evalúan la reacción respecto al diagnóstico obtenido de los dos anteriores o las acciones que en ese momento se están llevando a cabo para solucionar sus problemas.

Un derivado del anterior es el modelo FER (Fuerza motriz-Estado-Respuesta) o DFSR (Driving Force-State-Response), que sustituye al grupo de Presión por el concepto Fuerza motriz, extendiendo el PER a dimensiones consideradas no ambientales, aunque en un sentido metodológico no tenga ninguna diferencia con el anterior, cuyas siglas están más extendidas y aceptadas. Por otra parte, mientras que el término Presión tiene un significado negativo, el de Fuerza Motriz proyecta la idea de movimiento o cambio -que puede ser tanto positivo como negativo-. Responden a este modelo sistemas de indicadores de la UNESCO, la WWF o Greenpeace.

El modelo DPSIR (Fuerza motriz-Presión-Estado-Impacto-Respuesta) incluye un nivel más de complejidad a los anteriores. Fue adoptado por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA)²⁹⁰ a finales de los noventa e incorpora, además de la fuerza motriz, el impacto asociado al estado en el que se encuentra la variable del indicador, con lo que se incluye la dimensión social y económica en la medición de una forma más evidente.

Un último modelo, y cuyo uso se está extendiendo en la actualidad por considerarse una

²⁹⁰ Un resumen de los indicadores de la AEMA y de la metodología explicada puede encontrarse en su *Digest of Indicators*, publicado con periodicidad anual. El último es EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (2014), *Digest of EEA indicators 2014*. EEA Technical report Nº 8/2014. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

actualización a las teorías actuales del medio ambiente, es el MFC (Modelo-Flujo-Calidad). Entraña un cambio significativo con respecto a los anteriores en su organización y responde de manera muy específica a la evaluación de aspectos de sostenibilidad ambiental a nivel municipal, siendo poco aplicable, sin embargo, en los ámbitos social y económico. Se incluyen indicadores que reflejan las condiciones y los procesos del modelo municipal, los flujos municipales abordan los ciclos de materia y energía, y la calidad municipal queda definida por las condiciones finales²⁹¹.

Con posterioridad se han creado metodologías de organización de indicadores que son, realmente, combinaciones de los anteriores y cuyas incorporaciones responden a matices que corresponden, generalmente, a la intención final que está implícita en el propio diseño del sistema. Algunos ejemplos de esto son:

- FPEIR (Fuerza motriz – Presión – Estado – Impacto - Respuesta), que añade el impacto como campo de evaluación de aquellos factores en los que ha tenido influencia una modificación en la fuerza motriz.
- PEIR, que es una versión del anterior en el que la fuerza motriz es eliminada.
- PEIRG (Presión-Estado-Impacto-Respuesta-Gestión), que divide el campo Respuesta en dos: la respuesta propiamente dicha, que se reservaría a la población, y la respuesta política, instrumental o legal, que se entiende como gestión.

²⁹¹ POLANCO, Camilo (2006), Indicadores ambientales y modelos internacionales para la toma de decisiones [En línea]. En *Gestión y Ambiente*, vol. 9, núm. 2, agosto, 2006, pp. 27-41. Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
<http://www.redalyc.org/pdf/1694/169420986007.pdf> [Última consulta el 11/07/2014]



Figura 15.3: Indicadores de sostenibilidad en el medio rural del OSE. Fuente: OSE.org (desaparecida)



15.1.2. La evolución de los indicadores en el contexto español

En 1996 el Ministerio de Medio Ambiente español publica el primer sistema de indicadores español, titulado *Indicadores Ambientales. Una propuesta para España*. La propuesta incorporaba las guías y publicaciones de la AEMA, el cuestionario OCDE/EUROSTAT y otras publicaciones específicas europeas.

En el año 2000 aparece el *Sistema español de indicadores ambientales: área de medio urbano*, que según el consabido modelo de Presión-Estado-Respuesta aplica un total de catorce indicadores a ciudades de entre 50.000 y 250.000 habitantes.

En 2005 se crea el Observatorio de la Sostenibilidad en España (OSE), un organismo independiente, fruto de un convenio de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, la Fundación Biodiversidad y la Fundación General de la Universidad de Alcalá. Desde su creación viene publicando, además de documentos sobre temas específicos relativos a la sostenibilidad, informes anuales de sostenibilidad basados en un sistema de indicadores temático, abandonando una metodología clásica tipo PER y basando su clasificación en categorías que engloban lo ambiental, lo económico y lo social.

Otra aproximación a modo de indicadores al tema de la sostenibilidad urbana es la ofrecida en el Libro Blanco de la Sostenibilidad publicado en 2010 por el Ministerio de Vivienda. En él se elabora un minucioso estudio de la sostenibilidad urbana a través de la normativa aplicable y el planeamiento urbano a nivel nacional y autonómico. La división también es temática y aborda un muy numeroso conjunto de aspectos cuya importancia define y justifica previamente, si bien su posible limitación es que está destinado, únicamente, a evaluar cuestiones instrumentales o legales respectivas a la ordenación territorial urbana, y no tanto hechos evaluables en las ciudades o sus

centros históricos propiamente dichos.

Mención aparte merece un género de indicadores que, si bien se encuentran en una fase más cercana a la investigación académica que a la aplicación directa mediante organismos oficiales, están adquiriendo relevancia al abordar un tema que, de por sí, es poco objetivable: los paisajes, ya sea abordando su calidad, su fragilidad o previendo el impacto de ciertos elementos sobre los mismos.

En ellos, por lo general, se tiende a la distinción de factores directamente obtenibles (factores físicos), de otros que se determinan mediante la asignación de juicios de valor procedentes de una caracterización de los paisajes por parte de documentos oficiales (factores estéticos o psicológicos)²⁹².

En otros casos predomina el establecimiento de encuestas entre los observadores de los paisajes, en base a la frecuencia de su observación²⁹³, e incluso se han desarrollado estudios sobre percepción del paisaje desde una perspectiva de género²⁹⁴.

Por lo general, en esta investigación, y dado que la complejidad de hacer un estudio sobre cuestiones perceptivas entraña en sí una metodología que requiere de una dotación de tiempo y recursos elevada, se tenderá al uso de indicadores objetivos o, en el caso de cuestiones subjetivas si

²⁹² OTERO, I., CAÑAS, I., ESPARCIA, P., NAVARRA, M., MARTÍN, M.C. Y ORTEGA, E. (2006), La carretera como elemento de valor paisajístico y medioambiental. Captación del valor del paisaje a través de la carretera. *Informes de la Construcción* Vol. 58, nº 504, pp. 39-54.

²⁹³ CAÑAS GUERRERO, Ignacio (1993), Estimación del impacto paisajístico de las carreteras. *Informes de la construcción*, Vol. 45, nº 425-426, pp. 43-54.

²⁹⁴ OJEDA LEAL, Carolina (2011), Análisis de fragilidad paisajística desde una perspectiva de género. Campus Concepción, Universidad de Concepción, Chile. *GeoGraphos. Revista Digital para Estudiantes de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. 2, nº 4, pp. 1-22.



las hubiere, al recurso de documentos oficiales.

15.1.3. Las propuestas para Andalucía

En el caso andaluz la definición de indicadores a la cuestión urbana nació en época considerablemente temprana, gracias en gran parte a las aportaciones que se hicieron desde el ámbito del patrimonio. En 1999 se produce en Sevilla una reunión de expertos de la UNESCO con el motivo de la reflexión sobre indicadores para la evaluación del estado de la conservación de las ciudades Patrimonio Mundial. Esta reflexión se extiende al total de las Ciudades Históricas, sentando unas bases para la posterior redacción de indicadores, a su vez procedentes de lo prescrito en la Reunión de Expertos de Colonia del Sacramento, Uruguay, en 1998.²⁹⁵

La estructura de indicadores se desliga de las metodologías tradicionales tipo PER y opta por una metodología de categorías temáticas, en base a la supervisión del cuidado de de una serie de valores: territoriales, urbanos, arquitectónicos, ambientales-paisajísticos, sociales, culturales e históricos.

De otro lado en Andalucía se sigue investigando acerca de los indicadores urbanos para la sostenibilidad, desligados del mundo patrimonial o de centros históricos. Especialmente significativo es el trabajo de Juan Marcos Castro Boñano (figura 12.3) acerca de Indicadores de Desarrollo Sostenible Urbano en el caso de Andalucía.²⁹⁶ En este trabajo se aborda el problema de

²⁹⁵ AA.VV. (1999), Acta de Colonia de Sacramento sobre Indicadores para la evaluación del estado de conservación de Ciudades Históricas. *Indicadores para la evaluación del estado e conservación de Ciudades Históricas, Cuadernos ph*. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

²⁹⁶ CASTRO BOÑANO, J. Marcos (2004), *Indicadores de desarrollo sostenible urbano. Una aplicación para*

los indicadores de sostenibilidad en sus tres ámbitos: ambiental, social y económico, desde un punto de vista técnico y estadístico pero partiendo de una sólida base de análisis y detección de cuáles son las claves del problema en base a las que habrá que introducir indicadores.

El sistema propuesto por Castro se organiza así mismo en base a categorías temáticas denominadas subsistemas: ambiental, demográfico y económico; incluyendo en su definición una referencia a qué fase del sistema PER pertenece, calificando cada indicador como indicador de presión, estado o respuesta.

En 2007 la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona desarrolla el Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla (figura 15.4), un documento que propone una batería de indicadores que recogen, de manera transversal y sistemática, las tres dimensiones de la sostenibilidad.

El sistema se agrupa los indicadores en ocho grandes bloques: morfología, proporciones en el reparto y diseño del espacio público, movilidad y accesibilidad, complejidad, metabolismo urbano, biodiversidad, cohesión social y sostenibilidad.

El gran obstáculo encontrado por parte de la Agencia fue la escasa disponibilidad de datos a nivel municipal que sirvieran para llevar a cabo el tipo de evaluación sistémica que conllevaría la aplicación de este sistema de indicadores. Por tanto, esta batería de contadores puede ser considerada más como una guía metodológica ideal para definir las cuestiones relevantes en la evaluación de la sostenibilidad de los sistemas urbanos.

Acerca de los indicadores para la ciudad histórica propiamente dicha, merece ser destacado por

Figura 15.4: Indicadores propuestos por Castro Boñano. Fuente: Castro Boñano, 2004.

pionero y ambicioso el trabajo que realiza, desde el año 1999, el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico sobre Indicadores para la Evaluación del estado de conservación de Ciudades Históricas²⁹⁷. Este trabajo tiene como objetivo generar una base de conocimiento para el diseño y aplicación de indicadores de sostenibilidad en ciudades y lugares patrimonio mundial, así como asesorar al resto de miembros un grupo de trabajo creado por el IAPH/UNESCO para el inicio de experiencias piloto en este sentido.

Si bien el sistema de indicadores aún no está formalizado, los encuentros y seminarios efectuados posteriormente se han encaminado hacia el estudio en exclusiva de las ciudades Patrimonio Mundial y han dado como fruto, a día de hoy, dos publicaciones²⁹⁸²⁹⁹. En ellas se adelanta un compendio de posibles indicadores aportados por los participantes en las diferentes sesiones, distribuidos en seis categorías: caracterización; población y calidad de vida; políticas públicas; planificación urbana y paisajística; tejido urbano y patrimonio; y actividades económicas. Sin embargo, ni los valores deseables, asociados o medibles están lo suficientemente especificados ni los mismos se adaptan a ciudades o tejidos históricos con un nivel de reconocimiento patrimonial inferior al de Patrimonio Mundial, lo que limita la aplicabilidad de este sistema propuesto tanto por su procedimiento como por su objeto de análisis.

²⁹⁷ FERNÁNDEZ-BACA CASARES, Román; SALMERÓN ESCOBAR, Pedro y SANZ, Nuria (2009), *El paisaje histórico urbano en las ciudades históricas patrimonio mundial: indicadores para su conservación y gestión*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, IAPH.

²⁹⁸ FERNÁNDEZ-BACA CASARES, Román; SALMERÓN ESCOBAR, Pedro y SANZ, Nuria (2011), *El paisaje histórico urbano en las ciudades históricas patrimonio mundial: indicadores para su conservación y gestión II. Criterios, Metodología y estudios aplicados*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, IAPH.

²⁹⁹ INSTITUTO ANDALUZ DEL PATRIMONIO HISTÓRICO (2011), *El paisaje histórico urbano en las ciudades históricas patrimonio mundial: indicadores para su conservación y gestión II. Criterios, Metodología y estudios aplicados*. Editan: Román Fernández-Baca Casares, Pedro Salmerón Escobar, Nuria Sanz. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

En cuanto a indicadores de cuestiones relacionadas con el patrimonio andaluz, posiblemente sean los relativos al paisaje, analizado desde un punto de vista no estrictamente patrimonial, los más desarrollados. Destaca entre ellos el estudio realizado en equipo por el Centro de Estudios Paisaje y Territorio, de la Junta de Andalucía, y el Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional de la Universidad de Sevilla.

En este estudio se llega a la conclusión de que se puede hacer un seguimiento del estado de los paisajes andaluces a través de cuatro indicadores básicos que funcionan como índices:

- Índice de riqueza absoluta
- Índice de diversidad paisajística
- Índice de naturalidad o riqueza natural
- Índice de fragmentación paisajística

Para realizar el estudio, se dividen todos los paisajes andaluces en unidades fisionómicas (que coinciden aproximadamente con las unidades de paisaje ya detalladas en planes autonómicos como el POT) y categorías paisajísticas (subdesiertos, campiñas, litoral, serranías, valles, vegas y marismas).

Así pues, desde hace más de dos décadas se han venido desarrollando sistemas de indicadores que se han aproximado de forma sucesiva a las necesidades planteadas en este trabajo tanto por su acercamiento geográfico como temático. No obstante, el ya mencionado objetivo de esta parte de la investigación –proponer una herramienta que permita hacer una evaluación de la sostenibilidad en cuestiones patrimoniales de ciudades medias- requiere del establecimiento de ciertas premisas



Figura 15.5: Indicadores para Sevilla de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. Fuente: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.



para la configuración de un sistema propio. Para ello se comenzará por hacer un seguimiento de las temáticas concretas que se estudian por parte de los sistemas de indicadores existentes, así como de las posibles carencias a cubrir en los mismos.



15.2. Indicadores para el patrimonio en un modelo de sostenibilidad clásico: un problema de paradigma

Decíamos que hoy contamos con un buen número de precedentes en la elaboración de un sistema de indicadores de la sostenibilidad en ámbitos que, si bien no son completamente equiparables, constan de suficientes analogías para servir de una base modificable y ampliable.

No obstante, la mayoría de sistemas existentes cuentan con dos problemas básicos. El primero de ellos, ya comentado, es que están diseñados para analizar contextos urbanos o territoriales mucho más amplios que los centros históricos de ciudades medias. La mayoría de ellos está diseñada para grandes ciudades, principalmente capitales, muchos, especialmente los internacionales, crean índices aplicables a regiones o países completos o, como ocurre con los relativos al paisaje, a unidades paisajísticas completas.

El segundo problema, y no menos importante, es el del tratamiento temático que se ha dado a la sostenibilidad tradicionalmente y, por tanto, también a las herramientas de su evaluación. Así, la inmensa mayoría de indicadores que atañen a la sostenibilidad hoy tienen tres vertientes temáticas. Las dos más clásicas, la social y la ambiental, pertenecen por lo general a los organismos oficiales de mayor entidad, tales como la propia Organización de las Naciones Unidas –con indicadores para el bienestar social- o los observatorios nacionales o internacionales para el medio ambiente –con indicadores sobre cuestiones ambientales en distintas escalas y ámbitos- y los observatorios urbanos. En una etapa posterior del desarrollo de la metodología, agencias urbanas para la sostenibilidad y otros organismos similares han editado sistemas de indicadores encaminados al análisis del equilibrio social, ambiental y económico a nivel local, pero casi sin excepciones, y aunque a día de hoy temas tan inmediatos como la rehabilitación están presentes en la mayoría de corpus teóricos sobre la sostenibilidad urbana, el patrimonio histórico u otras cuestiones culturales

De acuerdo con la nueva física, lo que no se puede medir no existe físicamente.

William Pepperell Montague



–más allá de las que atañen directamente a la dinamización cultural de las ciudades- se excluyen de entre los parámetros estudiados.

15.2.1. El modelo social/ambiental y su evolución en los indicadores urbanos

Dado que la conformación de la Agenda21 supuso el pistoletazo de salida para la atención a la evaluación de la sostenibilidad por parte de organismos oficiales, parece lógico comenzar en esta síntesis de indicadores por aquellos que se propusieron en sus Líneas Directrices desde 1996³⁰⁰. Con respecto a ellos puede afirmarse que, en su mayoría, se trata de indicadores con una componente fundamentalmente social, tal y como la define Horn: *Los indicadores sociales (...) son estadísticas, serie estadística o cualquier forma de indicación que nos facilita estudiar dónde estamos y hacia dónde nos dirigimos con respecto a determinados objetivos y metas, así como evaluar programas específicos y determinar su impacto*³⁰¹, una segunda parte centrada, fundamentalmente, en cuestiones ambientales y, por último, una serie de epígrafes referentes a la economía.

Se incluyen un total de 96 indicadores que incluyen, en su mayoría, variables simples y de simple localización en estadísticas oficiales, divididos en 14 categorías:

- Pobreza
- Gobernanza
- Salud

³⁰⁰ Se incluyen los indicadores que aparecen en la versión de 2007: UNITED NATIONS (2007), *op. cit.*

³⁰¹ HORN, Robert V. (1993), *Statistical indicators for the economic and social sciences*. Hong Kong: Cambridge University Press, p. 147.

- Educación
- Demografía
- Amenazas naturales
- Atmósfera
- Suelo
- Océanos, mares y costas
- Agua
- Biodiversidad
- Desarrollo económico
- Colaboración global económica
- Consumo y patrones productivos

El sistema está pensado principalmente para su aplicación en el desarrollo de Agendas21 (nacionales, regionales o locales) y consta en él, de hecho, la relación entre los indicadores y los apartados específicos de la Agenda21 original a los que hace referencia. Además, la naturaleza de cada indicador está detallada, así como la relevancia del mismo, la línea temática en la que encuadrarlo y, por lo general, otras dos líneas temáticas con las que está relacionado de entre las previamente indicadas. Se comprueba que no existe ninguna línea enfocada directamente a la cultura –menos aún al patrimonio-, ni tampoco se ofrece tal posibilidad como línea temática transversal que pudiera conformarse con una serie de indicadores procedentes de otras categorías.

En una dirección similar apuntan los sumarios anuales de desarrollo humano³⁰² que la propia Organización de las Naciones Unidas publica y que incluye 14 parámetros relativos a aspectos

³⁰² UNITED NATIONS (2013), *Summary of the Human Development Report 2013. The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World*. New York: United Nations Development Programme.



sociales, demográficos, económicos y educacionales, casi todos agregados en forma de índices y destinados únicamente a la medida de parámetros con escala nacional para una comparación internacional exhaustiva:

- Índice de Desarrollo Humano
- Tendencia del Índice de Desarrollo Humano
- Desigualdad del Índice de Desarrollo Humano
- Índice de Desigualdad de Género
- Índice de Pobreza Multidimensional
- Control de recursos
- Salud
- Educación
- Integración Social
- Flujo internacional de comercio de bienes y servicios
- Flujo internacional de capital
- Innovación y tecnología
- Medioambiente
- Tendencias demográficas

En la misma línea, pero especialmente enfocados a conseguir unas metas preestablecidas, aparece la lista oficial de indicadores para los Objetivos de Desarrollo del Milenio, publicada en 2008³⁰³. En ella aparece un total de 58 indicadores que se relacionan con 21 metas que corresponden, a su vez,

³⁰³ UNITED NATIONS (2008), Lista oficial de indicadores para los Objetivos del Milenio [En línea] <http://unstats.un.org/unsd/mdg/Host.aspx?Content=Indicators/OfficialList.htm> [Última consulta el 12/07/2014]



a 8 objetivos básicos³⁰⁴:

- Erradicar la pobreza extrema y el hambre
- Lograr la enseñanza primaria universal
- Promover la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer
- Reducir la mortalidad de los niños menores de 5 años
- Mejorar la salud materna
- Combatir el SIDA, el paludismo y otras enfermedades
- Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente
- Fomentar una alianza mundial para el desarrollo

Entre los que, una vez más, cuestiones como la cultura o el patrimonio se manifiestan únicamente como líneas implícitas en temas educacionales, mientras que los 58 indicadores corresponden, sin excepciones, a alguno de los ya indicados por las líneas directrices de la ONU en sus documentos para la Agenda 21.

Otras propuestas con carácter más local han definido indicadores alternativos –y adaptados a las condiciones concretas del lugar de estudio- en un intento por medir cuestiones sociales, socioeconómicas y socioculturales. Es el caso, por ejemplo, de la experiencia piloto para la medición de la pobreza en Bangladesh³⁰⁵, que incorpora medidas separadas para ricos, clase media, pobres y

³⁰⁴ Anualmente la ONU publica un informe sobre los indicadores asociados a los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Puede encontrarse el más reciente en UNITED NATIONS (2014), Objetivos de Desarrollo del Milenio. Informe de 2014 [En línea] <http://www.un.org/es/millenniumgoals/pdf/mdg-report-2014-spanish.pdf> [Última consulta el 12/07/2014]

³⁰⁵ MUJERI, Mustafa K. (2004), *The use of qualitative and quantitative indicators for local-level poverty assessment: the experience of a pilot survey in Bangladesh*. Dhaka: MIMAP-Bangladesh Project.



muy pobres en las que intervienen, por ejemplo, la autopercepción del nivel de pobreza, la satisfacción con la alimentación o con el nivel cultural, así como indicadores específicos para familias regidas por el marido, por la esposa, monoparentales o equilibradas.

En un contexto sociocultural más cercano, autores como Manuel Fernández³⁰⁶ proponen indicadores alternativos para analizar cuestiones que tendrían que ver con un estilo de vida realmente equilibrado o sostenible desde un punto de vista social y ambiental:

- *Porcentaje de la población infantil menor de 8 años que se duerme escuchando un cuento contado por sus padres.*
- *Número de microscopios y telescopios vendidos en el último.*
- *Porcentaje de la población capaz de reconocer el sonido de más de cuatro especies de aves.*
- *Número de políticos que tienen Walden como libro de cabecera [...].*
- *Cantidad anual consumida de antidepresivos, tranquilizantes y somníferos.*
- *Número de quads y motos de agua matriculados.*
- *Cantidad de litros de agua embotellada consumida per capita.*
- *Porcentaje de la población que vive a menos de 20 kilómetros de distancia de cursos fluviales libres de regulación.*
- *Porcentaje de la población que en el último año ha echado una siesta debajo de un árbol.*
- *Distancia media recorrida por los productos frutícolas consumidos desde su lugar de producción.*
- *Relación entre legumbres consumidas y carne consumida per capita.*

³⁰⁶ FERNÁNDEZ, Manuel (2011), Indicadores para una sostenibilidad de lo cotidiano [En línea]. *La Ciudad Viva*, 22 de abril de 2011, <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=9994> [Última consulta el 09/07/2014]



Es precisamente la necesidad de comprender, como apunta Fernández, la sostenibilidad de la vida cotidiana más allá de parámetros o índices en persecución de una categorización internacional, lo que motiva la creación de los llamados indicadores urbanos.

Las ciudades son mosaicos de componentes difíciles de comprender. Favorecen la diversidad y el cambio, pero también provocan congestión, desigualdad y pobreza. Para que las políticas urbanas sean eficaces resolviendo esos problemas tienen que apoyarse en la comprensión de sus componentes. La persistencia de problemas urbanos lleva a pensar que nuestra comprensión actual de las ciudades es incompleta e ineficaz. Los indicadores urbanos pueden ayudarnos a una mejor comprensión de los problemas urbanos y sus causas³⁰⁷.

El abanico de sistemas de indicadores disponibles para esta escala de medida es amplio debido, entre otros aspectos, a la multitud de organismos que han desarrollado este tipo de herramienta de evaluación para participar en un programa local de Agenda21, además de las directrices dadas por observatorios y agencias de carácter nacional y que son extensibles a ciudades con una determinada caracterización, bien demográfica, bien geográfica o con una combinación de ambos criterios de aplicabilidad.

Habría que comenzar por mencionar al ya desaparecido Observatorio de la Sostenibilidad en España, que durante ocho años –desde 2005 hasta mayo de 2013- ofreció un conjunto sistematizado y digitalizado de indicadores en dos vertientes –rural y urbana-, cuya información era actualizada anualmente y recogida en anuarios³⁰⁸.

³⁰⁷ LAWRENCE, Roderick; ALEXANDRE, Ariel; EBBS, Richard (1997), *Mieux comprendre nos villes. Le rôle des indicateurs urbains*. Paris : Organización de Cooperación y de Desarrollo Económico.

³⁰⁸ Aunque la página web del Observatorio de la Sostenibilidad en España, en la que, durante su vigencia, se

Además, destacan dos publicaciones en las que se condensan los diferentes indicadores abordados por el OSE durante su vigencia:

En primer lugar, la publicación sobre los Cambios de ocupación del suelo en España, desarrollada en 2006 a partir de los datos del informe CORINE Land Cover, que trata fundamentalmente del crecimiento del tejido y urbano y el suelo artificializado por las nuevas agriculturas y se centra en cuestiones de sostenibilidad ambiental³⁰⁹.

Directamente relacionada con la cuestión de los indicadores urbanos, el desarrollo del sistema de indicadores a escala global en una doble publicación, que contiene una parte dedicada al mundo urbano y otra al mundo rural³¹⁰, que, si bien contiene las claves para la evaluación a escala local de una sostenibilidad urbana equilibrada, tiene la gran limitación de excluir, precisamente, a las ciudades medias entre sus casos de estudio.

Así, los indicadores urbanos están aplicados a la totalidad de las capitales de provincia españolas, lo cual ofrece buenas herramientas, por ejemplo, para la comparación de datos así como para las diferentes formas de representar los resultados, pero hacen referencia a núcleos urbanos que, por su centralidad de primer orden manifiesta, quedan lejos del papel de centralidad secundaria de las ciudades medias; mientras que los indicadores rurales se refieren a conjuntos de pequeñas

condensaban las noticias, acceso a los datos y publicaciones, se encuentra cerrada en la actualidad, es posible acceder a los informes anuales de 2005 a 2008, así como a sus publicaciones temáticas, en el siguiente atajo: <<http://193.146.56.6/Observatorio+Sostenibilidad/esp/servicios/publicaciones/>> [Última consulta el 13/07/2014].

³⁰⁹ Observatorio de la Sostenibilidad de España - OSE (2006): *Cambios de ocupación del suelo en España: implicaciones para la sostenibilidad*. Madrid: Ed. Mundiprensa.

³¹⁰ Observatorio de la Sostenibilidad de España - OSE (2007): *Sostenibilidad Local. Una aproximación urbana y rural*. Madrid: Ed. Mundiprensa.

localidades situadas en entornos geográficos muy localizados y con parámetros que afectan a situaciones que tampoco son aplicables directamente a las ciudades medias que, como ya comentábamos, han adquirido un perfil social, cultural y económico claramente urbano –algunos ejemplos de estos indicadores son el nivel de formación o el acceso a Internet en zonas rurales, aspectos superados en el caso de ciudades medias, en las que estos parámetros se asimilan a los de cualquier capital de provincia española- o que, en su caso, se refieren exclusivamente a problemas propios de las áreas forestales y/o agrícolas.

Para la sostenibilidad urbana se miden un total de 11 indicadores,

- Generación de residuos urbanos
- Consumo de Agua en los hogares
- Consumo de energía eléctrica por habitante estimado
- Superficie de zonas verdes urbanas por habitante
- Concentración Media Anual de PM10 y NOx
- Índice de actividad económica urbana
- Tasa de paro
- Índice de motorización
- Ratio viviendas principales/viviendas no principales
- Densidad Urbana (hab/ha)
- Aumento de superficie artificial

Mientras para el mundo rural la aproximación es significativamente más exhaustiva, con 49 indicadores divididos en 5 categorías:



Indicadores Generales

- Importancia de las áreas rurales
- Designación de áreas rurales
- Estructura económica
- Zonas desfavorecidas

Indicadores Económicos

- PIB per capita
- Valor Añadido Bruto del sector primario
- Valor Añadido Bruto en la industria alimentaria
- Tasa de empleo
- Tasa de actividad
- Tasa de desempleo
- Estructura del empleo
- Empleo desarrollado en el sector primario
- Empleo desarrollado en la industria alimentaria
- Desarrollo del autoempleo
- Productividad laboral en la agricultura (VAB/UTA)
- Productividad laboral en la industria alimentaria
- Infraestructuras turísticas en áreas rurales
- Acceso a banda ancha de Internet en el medio rural
- Extensión de infraestructuras para la conexión a Internet
- Infraestructuras de transporte

Indicadores Sociales

- Densidad de población
- Estructura de la población
- Estructura de la población en la agricultura
- Migración neta o saldo migratorio
- Servicios sanitarios
- Nivel de formación de la población en el medio rural
- Nivel de formación en la agricultura

Indicadores Ambientales

- Ocupación del suelo
- Red Natura 2000
- Biodiversidad: Espacios naturales protegidos
- Biodiversidad: población de aves agrícolas
- Diversidad de bosques
- Estado de salud de los ecosistemas forestales
- Usos del agua en el sector agrario
- Productividad del agua en la agricultura
- Superficie de cultivos de regadío
- Superficie de cultivos intensivos
- Capacidad de embalse
- Calidad del agua: excedente de nitrógeno en el abonado
- Calidad del agua. Contaminación por nitratos
- Nitratos en aguas subterráneas



- Consumo de fertilizantes
- Consumo de fitosanitarios
- Suelo. Áreas con riesgo de desertificación y erosión
- Cambio climático. Producción de energía renovable de origen agrícola y forestal
- Cambio Climático. Calidad del aire: emisión de gases de efecto invernadero de la agricultura y la ganadería

Indicadores Culturales

- Bienes y servicios culturales

Indicadores de Gobernanza

- Población cubierta por los Grupos de acción local
- Agenda 21 local en pueblos

En el caso de las áreas rurales aparece, como único indicador relativo a la cultura, el número de bienes y servicios culturales, y ninguno relativo al patrimonio histórico, aunque sí al patrimonio natural.

Por su parte, y con mayor incidencia en las ciudades medias, la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible, en colaboración con la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona publicaron, en 2010, un doble sistema de indicadores: el Sistema Municipal de Indicadores de Sostenibilidad³¹¹ y el

³¹¹ AA.VV. (2010), *Sistema municipal de indicadores de Sostenibilidad. IV Reunión del Grupo de trabajo de Indicadores de Sostenibilidad de la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible* [En línea]. Madrid, 25 de noviembre de 2010. Editan: Ministerio de Medio Ambiente, Agencia d'Ecología Urbana de Barcelona y Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible.

Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas³¹².

Ambos sistemas tienen estructuras muy semejantes, que oscilan en torno a siete puntos principales:

1. Ocupación del suelo
2. Espacio público y Habitabilidad
3. Movilidad y Servicios
4. Complejidad urbana
5. Espacios verdes y Biodiversidad
6. Metabolismo urbano
7. Cohesión social;

que a su vez se agrupan en cuatro ejes que son los definidores del modelo de ciudad: compacidad (1, 2 y 3); complejidad (4 y 5); eficiencia (6), cohesión social (7).

Este modelo es común, por lo general, a todos los sistemas de indicadores propuestos por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, que ha diseñado sistemas locales entre los que destaca, por ser pionero, por su profusión, su metodología y su grado de difusión y aceptación en el entorno científico, académico y profesional, el Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla³¹³.



Figura 15.6: Pilares básicos de la sostenibilidad urbana según la Agencia de la Ecología Urbana de Barcelona. Fuente: AA.VV. (2010), *Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas*.

<<http://www.ecourbano.es/imag/pdf/SISTEMA%20MUNICIPAL%20DE%20INDICADORES%20SOSTENIBILIDAD.pdf>> [Última consulta el 13/07/2014]

³¹² AA.VV. (2010), *op. cit.*

³¹³ Se encuentra disponible, en su versión de Avance en la web del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, actualizado a Enero de 2007. RUEDA, Salvador (Director) *et al.* (2007), *Plan Especial de Indicadores*



Son un total de 43 indicadores organizados según las categorías ya mencionadas y que distinguen a los trabajos de la Agencia de la Ecología Urbana de Barcelona.

1. INDICADORES RELACIONADOS CON LA MORFOLOGÍA URBANA

- 1.1. Densidad edificatoria
- 1.2. Compacidad absoluta
- 1.3. Compacidad corregida

2. INDICADORES RELACIONADOS CON EL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD

A. Las proporciones en el reparto del espacio público

- 2.1 Viario público para el tráfico del automóvil de paso y del transporte público de superficie
- 2.2 Viario público para el peatón y otros usos del espacio público
- 2.3 Continuidad de la calle corredor
- 2.4 Prohibición de condominios cerrados
- 2.5 Dotación de árboles según la proyección vertical de sombra en suelo
- 2.6 Potencial de habitabilidad térmica en espacios urbanos
- 2.7 Disposición de báculos sin contaminación lumínica
- 2.8 Diseño e introducción de las TIC en el espacio público

B. Movilidad y accesibilidad

- 2.9 Accesibilidad a las paradas de la red de transporte público de superficie. Red segregada.
- 2.10 Accesibilidad a la red de bicicletas. Red de carriles segregada
- 2.11 Accesibilidad a plataformas logísticas subterráneas
- 2.12 Reserva de espacios de estacionamiento: vehículos privados

de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla [En línea]

<http://www.sevilla.org/urbanismo/plan_indicadores/Index.html> [Última consulta el 13/07/2014].



2.13 Galerías de servicios

2.14 Reserva de espacios de estacionamiento: bicicletas

2.15 Accesibilidad de los ciudadanos con movilidad reducida

3. INDICADORES RELACIONADOS CON LA ORGANIZACIÓN URBANA: LA COMPLEJIDAD

3.1 La complejidad urbana (H)

3.2 El reparto entre actividad y residencia

3.3 Superficie mínima de los locales

3.3 La proporción de actividades de proximidad

3.4 Diversidad de actividades. Índice de especialización

3.5 La proporción de actividades densas en conocimiento. Actividades @

4. INDICADORES RELACIONADOS CON EL METABOLISMO URBANO

4.1 Autogeneración energética de las viviendas

4.2 Autosuficiencia hídrica de la demanda urbana

4.3 Minimización de los sistemas de recogida en el espacio público. Residuos sólidos urbanos

4.4 Minimización y recuperación de los residuos generados en la construcción y demolición

4.5 Uso de materiales reutilizados, reciclados y renovables

4.6 Reserva de espacios para los procesos de autocompostaje y huertos urbanos

4.7 Reserva de espacios para la instalación de puntos limpios

4.8 Nivel sonoro

5. INDICADORES RELACIONADOS CON EL AUMENTO DE LA BIODIVERSIDAD

5.1 Acceso de los ciudadanos a espacios verdes

5.2 Compensación a la impermeabilización y sellado: Índice de permeabilidad



5.3 Dotación de árboles en el espacio público

5.4 Corredores verdes

5.5 Una segunda capa de biodiversidad en altura: cubiertas verdes

5.6 Una segunda capa de biodiversidad en altura: enverdecimiento de fachadas

5.7 Reserva de espacio libre en interiores de manzana

5.8 Compacidad corregida ponderada

5.9 Requerimientos de espacios de estancia

6. INDICADORES RELACIONADOS CON LA COHESIÓN SOCIAL

6.1 Acceso a los equipamientos y servicios básicos

6.2 Mezcla de rentas en la edificación residencial: viviendas de protección pública

7. FUNCIÓN GUÍA DE LA SOSTENIBILIDAD

7.1 Eficiencia del Sistema Urbano

Otros sistemas de indicadores a nivel local que se han estudiado, y cuyo contenido resulta relevante para la medición de la sostenibilidad en ciudades de tamaño medio o grande, son:

- Los pertenecientes al documento Modelos e Indicadores para ciudades más sostenibles, procedentes del Taller sobre Indicadores de Huella y Calidad Ambiental Urbana de 1999 y que, coordinados por Salvador Rueda en colaboración con la Generalitat de Catalunya y la Agencia Europea del Medio Ambiente, sirven de precedente para sistemas como el de Sevilla³¹⁴, si bien tienen un claro sesgo hacia cuestiones más ambientales que sociales.

³¹⁴ RUEDA PALENZUELA, Salvador (1999), *Modelos e Indicadores para ciudades más sostenibles*. Barcelona: Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya.



- El Sistema de Indicadores Urbanos propuesto por el Gabinete de Estudios y Estadísticas del Departamento de Nuevas Tecnologías de Vitoria-Gasteiz³¹⁵
- El Sistema de Indicadores Urbanos que la ciudad de Málaga diseñó en 2008 para su Agenda21, que consta de un total de 20 indicadores referentes al Territorio y la configuración de la ciudad, la Gestión de los recursos naturales, la Cohesión social y desarrollo económico y el Gobierno de la ciudad, en una metodología que difiere ligeramente de la preestablecida tanto en su organización interna como en su representación, ya que cuenta con planimetría SIG en la que se verifica espacialmente el funcionamiento de los indicadores, un estudio anual comparado desde 1995 hasta 2007 y una presentación y grafía sencilla que puede ser fácilmente entendida tanto por los ciudadanos como por los políticos³¹⁶.

Deben ser también mencionados, aunque no constituyan indicadores de sostenibilidad urbanos propiamente dichos, los criterios de sostenibilidad del ya comentado Libro Blanco de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español³¹⁷, y muy especialmente su *Decálogo a favor de un urbanismo más sostenible*, que arroja importantes claves sobre el equilibrio urbano en lo referente a las decisiones sobre su planificación y que, aquí sí, menciona el uso del patrimonio y la rehabilitación del parque inmobiliario edificado como posibles parámetros a ser tenidos en consideración.

³¹⁵ AA.VV. (2006), *Un sistema de Indicadores Urbanos*. Vitoria: Gabinete de Estudios y Estadísticas. Departamento de Nuevas Tecnologías de Vitoria-Gasteiz.

³¹⁶ MARÍN COTS, Pedro (Director) *et al.* (2008), *Sistema de Indicadores Urbanos Agenda 21*. Málaga: Observatorio de Medio Ambiente Urbano y Servicio de Programas del Ayuntamiento de Málaga.

³¹⁷ FARIÑA TOJO, José *et. al.* (2010), *Libro Blanco de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español*. Madrid: Ministerio de Vivienda, Gobierno de España.



Por último, y dado que en la Parte II de este trabajo se constata el hecho de que, para estudiar los centros históricos de las ciudades medias es necesario dar un salto de escala y evaluar la sostenibilidad de su territorio y su paisaje, deben incluirse también en este estudio aquellos indicadores propuestos para cuestiones territoriales o paisajísticas que no estén incluidos en los sistemas urbanos o ambientales estudiados. A tal efecto, se ha efectuado un estudio que incluye publicaciones y herramientas tanto oficiales como académicas

- Publicación del Observatorio del Paisaje de Cataluña sobre *Indicadores de Paisaje: Retos y perspectivas*, especialmente las aportaciones de Yves Luginbühl sobre indicadores sociales del paisaje; de Jesús Rodríguez y Arsenio Villar sobre la evolución de los paisajes andaluces; la de Sergio Malcevschi y Giancarlo Poli sobre las propuestas italianas para la gestión sostenible del paisaje y la de Marta y Rizo y Jordi de San Eugenio sobre la teoría de la comunicación en el estudio transversal del paisaje³¹⁸.
- Publicación, en forma de recurso para SIG, de la Consejería de sobre la *Evolución de los paisajes de Andalucía entre 1956 y 1999*, con indicadores de resultados relativos a Riqueza paisajística, Naturalidad y Diversidad de los paisajes andaluces.³¹⁹

³¹⁸ NOGUÉ, Joan; PUIGBERT, Laura; BRETCHA, Gemma (eds.) (2009). *Indicadors de paisatge. Reptes i perspectives*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya; Barcelona: Obra Social de Caixa Catalunya. En la col·lecció Plecs de Paisatge; Eines; número 1.

³¹⁹ REDIAM - Red de Información Ambiental de Andalucía (2005), *Evolución de los indicadores paisajísticos de diversidad, naturalidad y riqueza paisajística en los diferentes ámbitos paisajísticos de Andalucía entre los años 1956 y 1999* [En línea], desde el Sistema Compartido de Información del Paisaje de Andalucía y el Informe de Medio Ambiente de Andalucía (IMA).
http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/rediam/menuitem.04dc44281e5d53cf8ca78ca731525ea0/?vgnextoid=a227e00e58db2410VgnVCM1000001325e50aRCRD&vgnnextchannel=ef1f54765d3c3410VgnVCM1000001325e50aRCRD&vgnnextfmt=rediam&lr=lang_es [Última consulta el 14/07/2014]



- Indicadores del Urban Audit (sistema de supervisión regional Inforegio), que ofrece datos para ciertas ciudades europeas sobre diversos ámbitos³²⁰, y cuya última versión corresponde al año 2011.

15.2.2 Referencias metodológicas para un modelo de sostenibilidad que incorpore a la cultura como factor decisivo

No obstante, y hecho este repaso por el ya prolífico universo de los indicadores de sostenibilidad urbana, no debe olvidarse que este trabajo pretende efectuar un estudio sobre la sostenibilidad del hecho patrimonial, materializado en el tejido histórico urbano. Ya se ha hecho referencia a la necesidad de incorporar a la cultura como cuarto pilar de la sostenibilidad o como contexto teórico en el que la sostenibilidad encuentre su equilibrio, así como en el estrecho vínculo que los conceptos de sostenibilidad y patrimonio guardan entre sí.

En primer lugar debe hacerse referencia a los indicadores que propone el que, hasta ahora, es el sistema más completo y geográficamente cercano de indicadores para cuestiones patrimoniales: los ya citados indicadores para el paisaje histórico urbano en ciudades patrimonio mundial del IAPH³²¹.

Aunque ya comentábamos que la obra carece de un desarrollo suficiente para su aplicabilidad en otros casos que los que han servido de partida para su desarrollo, ofrecen una amplísima propuesta de posibles indicadores estructurados en las siguientes categorías y subcategorías:

³²⁰ URBAN AUDIT (2011), *Urban Audit Data Collection* [En línea]
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/urban_audit_data_collect_ions> [Última consulta el 14/07/2014]

³²¹ FERNÁNDEZ-BACA *et. al.* (2009), *op.cit.*



1. Aspectos previos. Caracterización

- Caracterización del objeto patrimonial y su tutela. Tipología del objeto declarado.
- Tipología de la gestión de la tutela del bien.
- Naturaleza

2. Población y Calidad de vida

- Demografía
- Vivienda
- Diversidad Social
- Educación
- Sistemas de comunicación

3. Políticas públicas

- Legislación
- Desarrollo social

4. Planificación urbana y paisajística

- Tipos de planes y programas en proyecto/ejecución
- Recursos aplicados
- Control de riesgos

5. Tejido urbano y patrimonio

- Eficiencia básica del tejido urbano
- Espacio público
- Transformaciones del suelo. Patrimonio arquitectónico / arqueológico / inmaterial
- Arquitectura contemporánea



- Tejido urbano con vínculos importantes con espacios naturales
- Calidad del medio ambiente biofísico y urbano arquitectónico
- Equipamientos

6. Actividades económicas

- Empleo/ingresos
- Creatividad e innovación
- Originalidad
- Oferta turística
- Demanda turística
- Dinámica del sector turístico
- Indicadores relacionales del sector turístico

La principal diferencia entre este sistema –que, aunque hace referencia al paisaje histórico urbano, no cabe duda de que tiene una gran componente de estudio del tejido patrimonial urbano en sí mismo- y otros sistemas de evaluación de la sostenibilidad urbana no reside tan sólo en la inclusión de algunos indicadores específicos sobre elementos patrimoniales o el estado de su protección sino que, al contrario, es una herramienta cuyo contexto amplio es la búsqueda del equilibrio en el patrimonio urbano y, en este marco de acción, se escogen indicadores, muchos de ellos urbanos, sociales, ambientales o económicos, que pueden ayudar a la evaluación del mismo.

Pero la necesidad de incluir a la cultura y el patrimonio en la medición de la sostenibilidad fuera de cuestiones puramente patrimoniales ha sido ya puesta de manifiesto, y así lo pone de manifiesto la propia UNESCO en su Batería de Indicadores UNESCO en Cultura para el Desarrollo³²², en la que se

³²² UNESCO (2005), *Convención sobre la protección y la promoción de la diversidad de las expresiones*



declara que cuestiones como el empleo cultural, el marco normativo en cultura, la interculturalidad o el gasto de los hogares en cultura, por citar algunos indicadores, son componentes fundamentales en la medición del desarrollo. En el ámbito nacional, el Ministerio de Cultura y Educación viene publicando con periodicidad anual sus Cifras de la Cultura en España en las que se integran, además de cuestiones relativas a la educación o las industrias culturales, indicativos específicos sobre el patrimonio³²³.

Esta necesidad ha sido comentada con anterioridad y posterioridad a la publicación del texto de UNESCO por autores como Castro Arroyo³²⁴, que ya en 1999 realiza una reflexión sobre la necesidad de los indicadores culturales y que ya realiza una aproximación a un posible sistema sobre los datos existentes en España, o en el ámbito internacional S. Zouain³²⁵, que entiende el mismo patrimonio como cualquier otro bien sobre el que aplicar los principios establecidos por los sistemas de indicadores tradicionales con el consiguiente riesgo, a nuestro entender, de entrar en una dinámica de mercantilización del patrimonio.

Si abordamos el patrimonio como un sitio o un bien, los indicadores habituales de la economía industrial pueden aplicarse: análisis de rendimiento interno y de rendimiento externo, generación de ingresos, creación de empleos, número de noches pasadas en los hoteles, plazas de restaurantes,

culturales. París: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

³²³ Todos los anuarios pueden consultarse en el *Índice del Anuario de Estadísticas Culturales* [En línea], Ministerio de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de España. <<http://www.mecd.gob.es/servicios-al-ciudadano-mecd/estadisticas/cultura/mc/naec/portada.html>> [Última consulta el 13/07/2014].

³²⁴ CASTRO ARROYO, Salvador (1999), *Indicadores culturales: una reflexión*. Valencia: Econcult.

³²⁵ ZOUAIN, Gergoes S. (2006), El patrimonio cultural en la construcción de indicadores de desarrollo. *VI Jornada sobre la gestión del patrimonio sostenible: El patrimonio cultural en la construcción de indicadores de desarrollo* [En línea] Madrid, 24 de noviembre de 2006 <http://www.fundacioabertis.org/rcs_jor/zouain_1.pdf> [Última consulta el 13/07/2014].



billetes de avión, etc. Atribuibles al uso del sitio. Desafortunadamente en el caso del patrimonio, la estructura de la contabilidad actual, a la escala que lo estudiemos (nacional, regional, local o a nivel del sitio) es totalmente inadaptada para el análisis económico y del papel del patrimonio y de su funcionamiento.

Otros autores han propuesto indicadores para segmentos temáticos y geográficos más concretos del patrimonio, como es el caso del resto de los trabajos presentados a una jornada celebrada a tal efecto en la Fundación Albertis, en Madrid, en 2006³²⁶ -entre las que podemos destacar las aportaciones de Fernández Salinas sobre Andalucía³²⁷ o de Matamala sobre los itinerarios culturales- o el de Bucheli, en Colombia³²⁸.

En cualquier caso, y una vez analizado el abanico de indicadores disponibles que, si bien serán de utilidad, no pueden conformar ni en solitario ni en conjunto un sistema de análisis específico para centros históricos de ciudades medias andaluzas, el próximo paso será definir cuáles van a ser los criterios para la propuesta de una herramienta de análisis propia.

³²⁶ AA.VV. (2006), *VI Jornada sobre la gestión del patrimonio sostenible: El patrimonio cultural en la construcción de indicadores de desarrollo* [En línea] Madrid, 24 de noviembre de 2006 <http://www.fundacionabertis.org/racs_jor/resmenes_ponencias_jornada_patrimonio.pdf> [Última consulta el 13/07/2014].

³²⁷ FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor (2006), *Indicadores de gestión del patrimonio y su impacto en la economía local: el caso de Andalucía. VI Jornada sobre la gestión del patrimonio sostenible: El patrimonio cultural en la construcción de indicadores de desarrollo* [En línea] Madrid, 24 de noviembre de 2006 <http://www.fundacionabertis.org/racs_jor/fernandez_1.pdf> [Última consulta el 13/07/2014].

³²⁸ BUCHELI, María del Socorro (2009), *Medir el patrimonio cultural; un desafío para la Contabilidad*. En *Cuadernos de Contabilidad* [En línea], Colombia, nº 10, enero-junio 2009, pp. 51-65. <http://www.javeriana.edu.co/fcea/cuadernos_contab/vol10_n_26/vol10_26_2.pdf> [Última consulta el 13/07/2014].



15.3. Criterios para la selección de indicadores para la evaluación de la sostenibilidad en los centros históricos de las Ciudades Medias de Andalucía

A la hora de establecer las pautas de selección de indicadores para el caso concreto de estudio debe tenerse en cuenta que, con carácter general, existen ciertos criterios que, según la bibliografía especializada, debe cumplir un indicador, y éstos serán aplicados a todos los indicadores susceptibles de ser adoptados desde otras referencias:

- **Simplicidad:** uno de los principales objetivos de un sistema de indicadores es el de ser capaz de comunicar con facilidad, orientándose hacia un usuario que no necesariamente ha de estar cualificado, pero que ha de poder interpretar con facilidad aquello que se le quiere transmitir. Para ello, el sistema de indicadores debe evitar la inclusión de listas amplias de indicadores, pues empezaría entonces a asemejarse a un compendio de estadísticas y se perdería el carácter sintético que debe caracterizarlo. En consecuencia, el primer criterio ha de ser el de definición de un número reducido de indicadores.
- **Independencia:** si un indicador es independiente del resto de indicadores, al predecir los efectos se evitan duplicidades.
- **Exclusión:** los indicadores deben ser excluyentes unos respecto de los otros, de manera que no se incluyan otros de similar alcance, en cuanto a los efectos producidos sobre el medio.
- **Validez científica:** el indicador debe estar basado en un conocimiento científico del sistema o elementos del sistema ambiental estudiado, y sus atributos y significado estar bien fundamentados.
- **Representatividad:** la información que contiene el indicador debe ser representativa de la



condición del todo.

- Sensibilidad a cambios: el indicador debe señalar los cambios de tendencia en el medio o en las actividades humanas relacionadas con éste, preferiblemente a corto plazo.
- Significatividad: el indicador debe precisar su capacidad de generar alteraciones.
- Fiabilidad de los datos: los datos deben ser lo más fiables posibles y de buena calidad. La seguridad de los programas de control debe ser razonable para garantizar la futura comparabilidad de los datos.
- Relevancia: el indicador debe proveer información de relevancia para los interesados y para determinar objetivos y metas en el ámbito de formulación de políticas.
- Comprensibilidad: el indicador debe ser simple y claro, su significado debe ser prácticamente evidente y de fácil comprensión por no especialistas que vayan a hacer uso del mismo.
- Predictividad: el indicador debe proveer señales de alarma previa de futuras tendencias negativas en términos de la salud humana, la economía y los ecosistemas.
- Metas: el indicador ideal debe proponer metas a alcanzar, con las que poder comparar la situación actual.
- Comparabilidad: el indicador debe ser presentado de tal forma que permita comparaciones interterritoriales.
- Cuantificación: el indicador, dentro de lo posible, debe ostentar la posibilidad de ser



medido, al menos de forma cualitativa.

- Cobertura geográfica: el indicador debe adaptarse a su cobertura, ya sea global, nacional, regional, local o puntual.
- Coste-eficiente: el indicador debe ser eficiente administrativamente en términos de coste de obtención de datos y de uso de la información.

A continuación, y además de estos parámetros de carácter general, habrá que tener en cuenta una serie de consideraciones para establecer un filtro específico para el tema en base al cual se seleccionen indicadores procedentes de otros sistemas, o se incluyan nuevos si es necesario:

- Adecuación a la escala: muchos indicadores ofrecen datos representativos para capitales, grandes ciudades Patrimonio de la Humanidad o ámbitos regionales, nacionales e incluso globales. Habrá que seleccionar aquellos que sean pertinentes para el estudio de Ciudades Medias.
- Adecuación al tema: no debemos perder de vista que el estudio se lleva a cabo acerca de centros históricos, luego habrá que hacer hincapié en los factores que intervengan en los mismos, si bien es cierto que algunos datos acerca de la ciudad completa pueden afectar de forma muy significativa a su centro histórico.
- Disponibilidad de datos: uno de los principales problemas de la aplicación de un sistema de indicadores es la falta de datos en ciertos campos, sobre todo en el ámbito social. Es fundamental verificar la existencia y accesibilidad de los datos necesarios para la aplicación del indicador antes de incluirlo en el sistema, pues el hecho de ser un sistema para Ciudades Medias reduce la cantidad de informes y bases de datos disponibles.



- Autenticidad de los datos: además de existir fuentes para la verificación del indicador, deberá tratarse de una fuente objetiva: es importante huir de documentos tendenciosos como propaganda o difusión de programas municipales, por ejemplo.

En base a todos los sistemas de indicadores estudiados y a las condiciones establecidas para la selección en función de los requisitos del caso de estudio, pasamos a elaborar una propuesta de sistema de indicadores específico para las ciudades medias andaluzas.

16. EL MÉTODO DE ANÁLISIS: UN SISTEMA DE INDICADORES INTEGRADO PARA UNA REALIDAD COMPLEJA

Mide lo que se pueda medir; y lo que no, hazlo medible.

Galileo Galilei

En primer lugar, debemos acotar el alcance del sistema de indicadores a proponer de entre de las categorías de indicadores estudiadas, de cuyo estudio en el capítulo 15 podemos concluir una clasificación sintética tal como sigue:

- **Variables simples.** Se trata de datos que proceden directamente de la fuente o bien se obtienen del manejo aritmético de varios datos obtenidos directamente de la fuente. A su vez pueden tratarse de:
 - Variables cuantitativas. Expresadas en forma de número, fracción o porcentaje.
 - Variables cualitativas. Expresadas con un valor: bien-mal, sí-no, entre otras.
- **Variables correlacionales.** Estos indicadores implican un grado superior de complejidad, pues estudian la correlación entre dos o más indicadores simples del mismo sistema o de un sistema previo que sirve de referencia. Pueden ser expresados gráficamente mediante barras, mapas o vectores, entre otros.
- **Índices.** Constituyen el mayor grado de síntesis y complejidad que puede adoptar un indicador. Ofrecen una evaluación global del asunto estudiado mediante una única cifra o valor final. Este valor se obtiene mediante la evaluación ponderada de cada uno de los indicadores simples o correlacionales que comprende el sistema, para la obtención de una cifra final. Pueden citarse como ejemplo índices socioeconómicos como el índice de desarrollo humano. Sin embargo, la labor sintética conlleva una pérdida de información para aquél a quien vaya dirigido el índice.



De entre estos, y dado que un requisito indispensable para que un sistema de indicadores tenga validez y aplicación, tal como se establecía en el capítulo 12, es la capacidad de obtención y control de datos, se ha decidido plantear un sistema que contenga variables simples, tanto cualitativas como cuantitativas, dejando la obtención de correlaciones o incluso el establecimiento de un índice para futuras investigaciones.

En cuanto a la metodología de análisis propuesta, se ha optado por un sistema Presión – Estado – Respuesta dado que, por una parte, los sistemas tipo Modelo – Flujo – Calidad están demasiado encaminados a evaluar acciones políticas de carácter municipal y, por otro, todos los derivados del sistema PER responden a particularidades muy concretas de la temática o el ámbito en el que se apliquen los indicadores, ninguno de los cuáles son pertinentes en este estudio.

A tal efecto, para cada indicador se ha elaborado una ficha de definición en la que se incluyen los siguientes epígrafes:

- **Identificación:** cada indicador ha sido identificado mediante un número y un nombre. Este nombre intenta ser sintético y reflejar claramente el contenido y la intención del indicador.
- **Definición:** se indica la forma de cálculo o el sistema de evaluación para este indicador, pudiendo ser un valor cuantitativo o cualitativo.
- **Posibles fuentes:** se indican los documentos que será necesario consultar u otros procesos que deberían llevarse a cabo para la obtención de los datos, con el mayor grado de realismo posible.
- **Valoración:** se indica el rango de valores que se asignan a los posibles resultados del indicador, con el objeto de que todos los resultados sean equiparables entre sí en una



evaluación transversal por ciudades o por categorías. De esta forma, todos los indicadores se expresan en un rango formado por tres tramos (Valor 1, Valor 2 y Valor 3) que son señalados en cada ficha de definición y que corresponden, en las fichas de aplicación, a uno, dos o tres valores en forma de puntos, en función del tramo de valores aplicables y el valor de referencia en el caso de indicadores numéricos, y de la existencia o no de parámetros determinados en el caso de indicadores cualitativos y no cuantitativos.

- **Relevancia:** incluye la justificación de por qué se escoge este indicador y qué supone su valor o en qué áreas complementarias ejerce influencia.
- **Ámbito:** se especifica si el indicador afecta al centro histórico, a la totalidad del tejido urbano o al territorio en general.

Como consecuencia de lo anterior se propone un sistema formado por 68 indicadores divididos en las seis categorías mencionadas, y que son los siguientes:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1. CONDICIONES PATRIMONIALES | 1.9. Rehabilitación y reutilización |
| 1.1. Parcelas con catalogación específica | 1.10 Valor de uso del patrimonio |
| 1.2. Parcelas con catalogación sectorial | 1.11. Turismo patrimonial |
| 1.3. Conjunto Histórico | 1.12. Itinerarios patrimoniales |
| 1.4. Diversidad en la protección patrimonial | 1.13. Investigación sobre patrimonio |
| 1.5. Estado de los bienes | 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS |
| 1.6. Plan Especial de Protección | 2.1. Densidad de población |
| 1.7. Señalización del patrimonio | 2.2. Estructura de la población |
| 1.8. Dinamización del patrimonio | 2.3. Nivel de estudios |

- 2.4. Saldo migratorio
 - 2.5. Desempleo
 - 2.6. Actividad económica
 - 2.7. Actividad turística
 - 2.8. Movimiento asociativo
 - 2.9. Iniciativa privada
 - 2.10. Cooperación, desarrollo y patrimonio
 - 2.11. Demanda social
 - 2.12. Inserción social
 - 2.13. Dinamización cultural
 - 2.14. Preferencia al alquiler
 - 2.15. Estructura del empleo
 - 2.16. Fomento de la participación ciudadana
3. CONDICIONES URBANAS
- 3.1. Tamaño relativo del centro histórico
 - 3.2. Viviendas ocupadas
 - 3.3. Espacios libres
 - 3.4. Espacios verdes
 - 3.5. Peatonalización
 - 3.6. Accesibilidad
 - 3.7. Aparcamiento
 - 3.8. Aumento del espacio público
 - 3.9. Distribución de los servicios
- 3.10. Planificación estratégica
 - 3.11. Concentración urbana
 - 3.12. Diseño sostenible
4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES
- 4.1. Movilidad
 - 4.2. Transporte no motorizado
 - 4.3. Transporte público
 - 4.4. Índice de motorización
 - 4.5. Tren de Alta Velocidad
 - 4.6. Desmantelamiento de la red ferroviaria
 - 4.7. Vías rodadas de alta velocidad
5. CONDICIONES AMBIENTALES
- 5.1. Medio Ambiente
 - 5.2. Degradación medioambiental
 - 5.3. Contaminación acústica
 - 5.4. Gestión de residuos
 - 5.5. Gestión del agua
 - 5.6. Protección bioclimática
 - 5.7. Espacios naturales protegidos
 - 5.8. Aplicación de la Agenda 21 Local
 - 5.9. Producción de energía de origen agrícola y forestal
 - 5.10. Producción de energía de origen solar



y eólico

6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS

- 6.1. Cuidado del paisaje urbano
- 6.2. Evolución de la riqueza paisajística
- 6.3. Evolución de la diversidad paisajística
- 6.4. Evolución de la naturalidad paisajística
- 6.5. Reducción negativa de terrenos

naturales

- 6.6. Reducción de terrenos agrarios
- 6.7. Incremento de terrenos urbano-alterados
- 6.8. Aumento de superficie artificial
- 6.9. Bienes patrimoniales con incidencia en el paisaje
- 6.10. Patrimonialización de los paisajes

A continuación se define cada uno de los indicadores según los parámetros anteriormente descritos.

CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES**1.1. Parcelas con catalogación específica****DEFINICIÓN**

Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el catálogo del PGOU.

POSIBLES FUENTES

Catastro, PGOU, Plan Especial

VALORACIÓN

Valor 1: Menor a un 10%

Valor 2: Entre un 10 y un 50%

Valor 3: Mayor a un 50%.

Aunque no existen estándares sobre la protección de elementos patrimoniales en catálogo, los últimos y más completos Planes Especiales (es el caso de Écija) incorporan catálogos con un porcentaje de protección en torno al 50% de las parcelas, dado que se incorpora la arquitectura vernácula como elemento necesariamente protegible.

RELEVANCIA

La proporción de parcelas del centro histórico que aparecen en el catálogo de protección del Plan General de Ordenación Urbana o, en su caso, de algún Plan Especial, es un claro indicativo del nivel de vinculación que tiene la administración local sobre su patrimonio, si bien excluye bienes inmateriales y no construidos.

RELACIONES

La protección del patrimonio edificado influye directamente en el estado de conservación y puesta en valor del mismo, así como en la salvaguarda de sus valores patrimoniales y en la participación de éste en posibles programas de rehabilitación o puesta en uso.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Centro Histórico

**CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES****1.2. Parcelas con catalogación sectorial****DEFINICIÓN**

Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el CGPHA.

POSIBLES FUENTES

Catastro, CGPHA

VALORACIÓN

Valor 1: Menor a un 0,25 %

Valor 2: Entre un 0,25 y un 1%

Valor 3: Mayor a un 1%

El número de bienes catalogados en el CGPHA siempre es sustancialmente menor que los que aparecen en el catálogo municipal, lo cuál es razonable atendiendo a una pirámide patrimonial equilibrada. Los centros históricos con mayor número de elementos catalogados (Loja o Estepa) se sitúan en torno al 1%, valor que se ha considerado como el estándar superior.

RELEVANCIA

La proporción de parcelas del centro histórico que aparecen en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía o son Bien de Interés Cultural es un claro indicativo del nivel de vinculación que tiene la administración local sobre su patrimonio, si bien excluye bienes inmateriales y no construidos.

RELACIONES

La protección del patrimonio edificado influye directamente en el estado de conservación y puesta en valor del mismo, así como en la salvaguarda de sus valores patrimoniales y en la participación de éste en posibles programas de rehabilitación o puesta en uso.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Centro Histórico

CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES**1.3. Conjunto Histórico****DEFINICIÓN**

Incoación e inscripción del centro histórico como Conjunto Histórico en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía

POSIBLES FUENTES

CGPHA

VALORACIÓN

Valor 1: No se encuentra incoado, o su incoación está obsoleta
Valor 2: Se encuentra incoado o en proceso de incoación, o está inscrito pero su definición o entorno deben ser revisados.
Valor 3: Se encuentra inscrito y su delimitación y entorno han sido actualizados, o bien no precisan actualización.

RELEVANCIA

La declaración de Conjunto Histórico supone mucho más que el reconocimiento de los bienes patrimoniales del centro histórico de una ciudad: implica un mayor grado de control y protección del mismo, así como la obligatoriedad de redactar un Plan Especial de Protección, lo que potenciaría la catalogación de un mayor número de elementos.

RELACIONES

La inscripción de un centro histórico como Conjunto Histórico se relaciona con el estado de protección y de conservación de sus bienes, así como con la difusión y el reconocimiento del mismo.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Centro Histórico

**CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES****1.4. Diversidad en la protección patrimonial****DEFINICIÓN**

Grado de diversidad en tipologías y categorías de los bienes del centro histórico que aparecen en CGPHA y en el catálogo del PGOU

POSIBLES FUENTES

PGOU, CGPHA

VALORACIÓN

Valor 1: Incluye una clara mayoría de monumentos, patrimonio arqueológico o elementos pertenecientes a la arquitectura religiosa, nobiliaria o defensiva.

Valor 2: Incluye un número significativo de una de las siguientes tipologías: espacios públicos, arquitectura vernácula, patrimonio etnológico, patrimonio industrial.

Valor 3: Incluye un número significativo de más de una de las siguientes categorías: espacios públicos, arquitectura vernácula, patrimonio etnológico, patrimonio industrial.

RELEVANCIA

El patrimonio es un concepto amplio y diverso. La protección estará enriquecida si contiene patrimonio perteneciente a las diferentes categorías de Bienes Inmuebles, así como espacios públicos, ajardinados y elementos del patrimonio inmaterial.

RELACIONES

Está relacionado con cualquier indicador de carácter patrimonial, así como de algunos socioeconómicos, como el turismo, y de las condiciones urbanas que deben proporcionar una accesibilidad adecuada a los mismos.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Centro Histórico

CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES**1.5. Estado de los bienes****DEFINICIÓN**

Estado medio de los bienes patrimoniales del centro histórico

POSIBLES FUENTES

PGOU, Planes Especiales, Observación

VALORACIÓN

Valor 1: Existe un número significativo de bienes patrimoniales en mal estado, y no existen herramientas ni estrategias para su conservación.
Valor 2: Existe un número relativamente alto de bienes patrimoniales en mal estado, o existen estrategias para su conservación en el caso de que el número se alto.
Valor 3: El estado de conservación general de los bienes patrimoniales, incluyendo la arquitectura vernácula y otros patrimonios emergentes, es bueno.

RELEVANCIA

En este indicador se concentra información perteneciente al estado de conservación de los bienes, así como de la calidad de las intervenciones que sobre los mismos se han producido y otras características, como sus entornos.

RELACIONES

Bienes patrimoniales en buen estado favorecen el uso de los mismos para actividades diversas, entre ellas el uso de vivienda, edificios públicos o destinados al turismo.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Centro Histórico

**CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES****1.6. Plan Especial de Protección****DEFINICIÓN**

Existencia de un Plan Especial de Protección sobre el centro histórico o con incidencia explícita en el mismo

POSIBLES FUENTES

Planeamiento

VALORACIÓN

Valor 1: No consta de un Plan Especial de Protección, ni está en redacción.

Valor 2: Consta de un Plan Especial de Protección o redacción, o el que existe está desactualizado o es insuficiente.

Valor 3: Posee un Plan Especial de Protección con incidencia en el centro histórico, actualizado y con un nivel de protección y detalle suficiente.

RELEVANCIA

Dado que seis de los siete centros históricos tienen categoría de Conjunto Histórico, todos ellos tienen la obligación de tener un Plan Especial de Protección, y también sería recomendable para el que está incoado, dado el grado de protección y conservación de los bienes patrimoniales que supone un documento en detalle.

RELACIONES

Es consecuencia de la inscripción como Conjunto Histórico, y supone una mayor protección, mayor número de elementos catalogados y mejor conservación del patrimonio, así como otras cuestiones como la movilidad o la accesibilidad.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Centro Histórico

CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES**1.7. Señalización del patrimonio****DEFINICIÓN**

Caracterización de la señalización de los bienes patrimoniales del centro histórico.

POSIBLES FUENTES

Planes Estratégicos, Observación

VALORACIÓN

Valor 1: Los bienes patrimoniales no se encuentran correctamente señalizados, o la señalización es insuficiente o no tiene un grado adecuado de precisión o mantenimiento.

Valor 2: Los bienes patrimoniales más sobresalientes están correctamente señalizados pero no así patrimonios menores, o la señalización está desactualizada o es insuficiente.

Valor 3: Los bienes patrimoniales, mayores y menores, cuentan con una señalización actualizada y suficiente.

RELEVANCIA

Desde que surgiera el concepto de musealización “in situ”, las ciudades, y en concreto los entornos patrimoniales, se han convertido en la mejor muestra de los valores de los elementos históricos.

RELACIONES

La señalización del patrimonio está destinada, principalmente, al turismo, aunque también puede incidir en la cultura y el conocimiento de sus bienes por parte de la población local.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro Histórico

**CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES****1.8. Dinamización del patrimonio****DEFINICIÓN**

Caracterización de la dinamización de los bienes patrimoniales del centro histórico.

POSIBLES FUENTES

Planes Estratégicos, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existen actividades encaminadas a la dinamización del patrimonio.

Valor 2: Existen actividades aisladas encaminadas a la dinamización del patrimonio, si bien no son constantes en el tiempo o no están estructuradas dentro de un programa patrimonial.

Valor 3: Existen actividades continuadas encaminadas a la dinamización del patrimonio, y dentro de un programa patrimonial diseñado a tal efecto.

RELEVANCIA

Un patrimonio difundido para su uso y disfrute garantiza un patrimonio vivo y bien conservado, así como un vínculo de identidad para la población local y foránea.

RELACIONES

La dinamización cultural y social del patrimonio está relacionada, además de con el turismo, con los aspectos sociales de los habitantes de la ciudad.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro Histórico

CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES**1.9. Rehabilitación y reutilización****DEFINICIÓN**

Existencia de estrategias de fomento de la rehabilitación y la reutilización.

POSIBLES FUENTES

Observación, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: Existen iniciativas destinadas a la rehabilitación del patrimonio edificado, ni puntuales ni integrales.

Valor 2: Existen iniciativas puntuales destinadas a la rehabilitación del patrimonio edificado, o existen intenciones integrales sin una materialización.

Valor 3: Existen iniciativas integrales para la rehabilitación del patrimonio edificado, y se llevan a cabo con los medios necesarios para ello.

RELEVANCIA

Para que la ciudad siga viva es necesario que los elementos que la componen mantengan unas condiciones de habitabilidad, accesibilidad, seguridad y confort que deben pasar necesariamente por la rehabilitación de los mismos. Además, el agotamiento del sistema de desarrollo urbano actual conduce a la idea de la regeneración interior de la ciudad, más que la expansión de la misma.

RELACIONES

La rehabilitación y reutilización están relacionadas tanto con el uso del parque edificado del centro histórico como vivienda como con otros usos compatibles en ciertos elementos, como el sector servicios o el turístico. Además está relacionado, entre otros, con la calidad del patrimonio y con la parte de parcelario que es utilizada como primera vivienda en el parque construido.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro Histórico



CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES

1.10. Valor de uso del patrimonio

DEFINICIÓN

Preservación del uso original del patrimonio inmueble o, en el caso de que no sea posible, asignación de un uso compatible con sus valores patrimoniales.

POSIBLES FUENTES

Catastro, PGOU, Plan Especial, Observación

VALORACIÓN

Valor 1: La mayoría de elementos patrimoniales no tienen una continuidad de uso, y han sido abandonados o modificados drásticamente para albergar nuevos usos.

Valor 2: Existe un alto índice de conservación de uso, y los elementos que permitían una adaptación más inmediata han sido rehabilitados para nuevos usos compatibles.

Valor 3: Existe una política integral de conservación de usos originales y de adaptaciones y respetuosas con los valores patrimoniales de los elementos con cambio de uso.

RELEVANCIA

El patrimonio cuenta, entre innumerables valores, con el valor de uso como uno de los menos contemplados habitualmente pero, aún así, fundamental para preservar algunas de sus características físicas, así como acicate para la conservación del patrimonio etnológico, en cuanto a saberes y prácticas tradicionales.

RELACIONES

Está relacionado con el mantenimiento de los bienes patrimoniales y la conservación o destrucción del paisaje tanto urbano como natural o agrario.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro Histórico

CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES**1.11. Turismo patrimonial****DEFINICIÓN**

Existencia de un Plan de Turismo que incida sobre el centro histórico.

POSIBLES FUENTES

Planes turísticos, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No posee un plan de turismo para la dinamización y/o gestión del mismo en el centro histórico.

Valor 2: Existen estrategias de dinamización y gestión del turismo, si bien no están integradas o carecen de parámetros para que el uso del patrimonio sea sostenible y permita su conservación.

Valor 3: Existen estrategias de dinamización y gestión del turismo que incluyen la sostenibilidad del patrimonio entre sus parámetros, así como la integración de los ciudadanos en el mismo.

RELEVANCIA

En los últimos tiempos el patrimonio ha pasado a ser considerado como un recurso social, económico y cultural. En la mayoría de los casos, este hecho se materializa en el aprovechamiento de los elementos patrimoniales para el negocio turístico, lo cual conlleva, en pequeñas y medias ciudades, numerosas ventajas y algunas cautelas que tomar al respecto.

RELACIONES

Está relacionado con el estado socioeconómico del centro histórico, con la existencia de itinerarios patrimoniales, la conservación, señalización y dinamización del patrimonio.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro Histórico

**CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES****1.12. Itinerarios patrimoniales****DEFINICIÓN**

Existencia de itinerarios patrimoniales en el centro histórico.

POSIBLES FUENTES

Planes turísticos, consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existen itinerarios patrimoniales con incidencia en los bienes del centro histórico.

Valor 2: Existen itinerarios patrimoniales, si bien no están bien articulados o no cuentan con un sistema de gestión integral de los mismos.

Valor 3: Existe una serie de itinerarios patrimoniales integrados y gestionados.

RELEVANCIA

La tendencia a la musealización “in situ” de la ciudad ha generado una práctica turística común que se formaliza comúnmente en los llamados itinerarios patrimoniales, que permiten un registro eficaz y completo del centro histórico por parte del visitante.

RELACIONES

Los itinerarios patrimoniales están destinados principalmente al turismo. Los bienes situados en dichos itinerarios gozan de una buena señalización y generalmente una preferencia en la rehabilitación.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro Histórico

CATEGORÍA 1: CONDICIONES PATRIMONIALES**1.13. Investigación sobre patrimonio****DEFINICIÓN**

Fomento de la investigación sobre elementos patrimoniales del centro histórico.

POSIBLES FUENTES

Consulta, planes estratégicos.

VALORACIÓN

Valor 1: No existen proyectos ni intenciones que fomenten la investigación sobre el patrimonio.

Valor 2: Existen iniciativas aisladas que tienen entre sus objetivos el fomento de la investigación del patrimonio, si bien no están suficientemente desarrolladas.

Valor 3: Existe un plan de fomento de investigación del patrimonio, y se han puesto en marcha las iniciativas propuestas.

RELEVANCIA

La actividad investigadora ha evolucionado de ser una cuestión teórica a su aplicación al desarrollo, la innovación y la transferencia de conocimiento. Es por esto que la investigación sobre el patrimonio puede arrojar herramientas prácticas para su gestión y conservación.

RELACIONES

Está relacionada con las políticas de gestión sobre el centro histórico y todas aquellas actividades que intervengan sobre el mismo y precisen de un conocimiento en profundidad acerca de los bienes, sus orígenes o su gestión, entre otros.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro Histórico



CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

2.1. Densidad de población

DEFINICIÓN

Densidad de población, en habitantes/km², de la localidad.

POSIBLES FUENTES

INE, SIMA

VALORACIÓN

La densidad de población es un indicador cuya cifra no será asociada, en sí mismo, a un tramo de valor determinado. Su conocimiento será útil, no obstante para establecer comparaciones una vez efectuado el análisis completo, en las que pueda encontrarse alguna relación entre la densidad de población de la localidad y el valor de otros parámetros. A efectos de representación gráfica, todos se equiparán a un valor medio 2.

RELEVANCIA

Para hablar de los ciudadanos y extraer datos y conclusiones sobre ellos es fundamental, en un principio, conocer el volumen de habitantes que vive en la ciudad. No obstante, sería aún más interesante conocer la población efectiva o flotante del centro histórico que acude al mismo diariamente para su trabajo o gestiones, dato de difícil obtención.

RELACIONES

El dato de la población está relacionado, directamente, con todos los indicadores de carácter social, e indirectamente con la mayoría de indicadores del resto de categorías.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**2.2. Estructura de la población****DEFINICIÓN**

Porcentaje de personas dentro de cada intervalo de edad. Los intervalos considerados han sido: de 0 a 20, de 21 a 65 o mayor a 65 años.

POSIBLES FUENTES

INE, SIMA, Planes Estratégicos

VALORACIÓN

Valor 1: El tramo de mayores de 65 años supera al de menores de 20 y a la mitad del tramo entre 21 a 65.

Valor 2: El tramo de mayores de 65 años supera al de menores de 20 o a la mitad del tramo entre 21 a 65.

Valor 3: El tramo de mayores de 65 años es menor al de menores de 20 y a la mitad del tramo entre 21 a 65.

RELEVANCIA

Permite medir la población en edad laboral, así como el grado de envejecimiento de la misma en las zonas de ciudades medias. De la estructura poblacional también se desprende la tasa de dependencia de mayores.

RELACIONES

El rejuvenecimiento de la pirámide de población en las zonas de ciudades medias es fundamental para su sostenibilidad social y económica. Una estructura de edad más equilibrada garantiza la viabilidad de las actividades económicas de las zonas rurales.

P-E-R

Presión

E ÁMBITO

Ciudad



CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

2.3. Nivel de estudios

DEFINICIÓN

Nivel de estudios mayoritario en la población: Sin estudios, Primarios, Secundarios, Formación Profesional o Universitarios.

POSIBLES FUENTES

INE, SIMA

VALORACIÓN

Valor 1: El nivel de estudios mayoritario corresponde a personas sin estudios.
Valor 2: El nivel de estudios mayoritario corresponde a personas con estudios primarios, o a secundarios seguidos de sin estudios.
Valor 3: El nivel de estudios mayoritario corresponde a personas con estudios secundarios y/o formación profesional, seguido de primarios.

Nota: no se ha considerado la posibilidad de que el nivel de estudios mayoritario sea el de Universitarios, por no existir tal caso en las ciudades estudiadas y ser, en general, poco probable.

RELEVANCIA

Consecuencia, entre otros aspectos, de la elevada tasa de envejecimiento, las ciudades históricas han tenido a tener niveles bajos de estudios. Un nivel de estudios alto suele conllevar una actividad y demanda cultural por parte de los ciudadanos.

RELACIONES

El nivel de estudios puede estar relacionado con el movimiento cultural, la iniciativa ciudadana en torno al patrimonio, el envejecimiento de la población o el nivel socioeconómico, entre otros.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**2.4. Saldo migratorio****DEFINICIÓN**

Incremento de la población debido exclusivamente a los flujos de inmigración y emigración.

POSIBLES FUENTES

INE, SIMA

VALORACIÓN

Valor 1: Saldo negativo

Valor 2: Saldo positivo, entre 0 y 50

Valor 3: Saldo positivo y mayor a 50

RELEVANCIA

Una estructura de edad más joven es fundamental para la reactivación de la vida económica en los territorios rurales y, por tanto, la fijación de la población al territorio. En países con una baja natalidad como es España, la inmigración supone una oportunidad inmejorable para el rejuvenecimiento de la población.

RELACIONES

Una tasa de inmigración positiva esta relacionada con la sostenibilidad económica y social de los territorios rurales debido a un descenso de la tasa de dependencia de mayores y a un rejuvenecimiento de la fuerza de trabajo. Por el contrario, un saldo migratorio negativo tiene fuertes consecuencias para la fijación, a largo plazo, de la población en el territorio

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Ciudad

**CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS****2.5. Desempleo****DEFINICIÓN**

Tasa de desempleo. Relación que existe entre la población desempleada en edad legal de trabajar (16-64 años) y la población total en esa misma edad.

POSIBLES FUENTES

INE, SIMA

VALORACIÓN

Valor 1: Mayor del 16%

Valor 2: Entre el 8% y el 16%

Valor 3: Menor del 8%

En general, la tasa de desempleo de estas ciudades oscila en torno al 16%. Puesto que los valores deseables, según el Observatorio de la Sostenibilidad en España, están en torno a un 8%, se sitúa esta cifra como límite de un posible valor 3, que en ninguno de los casos estudiados se alcanza.

RELEVANCIA

Medida básica para interpretar la cohesión social, constituye un potente indicador para calibrar el grado de crecimiento económico, cohesión social y grado de bienestar social de un país, región o municipio.

RELACIONES

Está relacionado con la exclusión social, las tasas de pobreza, el grado de calidad del empleo, el nivel de crecimiento económico del país, región o área de estudio. En las zonas rurales la tasa de desempleo es un factor desencadenante de despoblación y éxodo a las ciudades acarreando consecuencias sociales, económicas, ambientales y culturales.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**2.6. Actividad económica****DEFINICIÓN**

Índice de actividad económica urbana, comparativo del conjunto de la actividad económica relativo por habitante.

POSIBLES FUENTES

INE, SIMA

VALORACIÓN

Valor 1: Menor que 25

Valor 2: Entre 25 y 50

Valor 3: Mayor que 50

El índice de actividad económica es un parámetro cuyo valor es muy relativo a la magnitud de la ciudad dentro del tejido industrial y empresarial de su territorio. Por tanto, los tramos se han establecido en función de los propios valores de las ciudades estudiadas y no con respecto a estándares nacionales o regionales.

RELEVANCIA

El valor del índice expresa la participación de la actividad económica (en tanto por 100.000) sobre una base nacional de 100.000 unidades equivalente a la recaudación del impuesto de actividades económicas, empresariales y profesionales, es significativo de la dinamización, en términos exclusivamente económicos, de la ciudad y, por extensión, de su centro histórico.

RELACIONES

En general, una ciudad con alta actividad económica es un símbolo de su valor como centro secundario y de la vitalidad de sus empresas, incluidas las de los servicios instalados en el centro histórico y, por tanto, provoca un mayor uso, mantenimiento y ocupación. Por otra parte, puede conformar un riesgo para un mayor ritmo en la destrucción del paisaje y el patrimonio.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Ciudad

**CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS****2.7. Actividad turística****DEFINICIÓN**

Índice turístico de la localidad.

POSIBLES FUENTES

Anuario La Caixa 2013

VALORACIÓN

Valor 1: Menor que 25

Valor 2: Entre 25 y 50

Valor 3: Mayor que 50

El índice de actividad turística es un parámetro cuyo valor es muy relativo a la magnitud de la ciudad dentro del tejido patrimonial y territorial en que se encuentre. Por tanto, los tramos se han establecido en función de los propios valores de las ciudades estudiadas y no con respecto a estándares nacionales o regionales.

RELEVANCIA

El turismo es uno de los motores de la economía en nuestro país. En el caso de los centros históricos, el turismo cultural en torno al patrimonio es, a la vez, fuente de ingresos y regeneración sociocultural, además de entrañar posibles riesgos como la excesiva tematización de los elementos patrimoniales y el centro histórico en su conjunto.

RELACIONES

Como fuente de afluencia de visitantes y consumidores está directamente relacionado con la actividad económica del centro histórico, así como en el estado y el rendimiento de los bienes patrimoniales.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**2.8. Movimiento asociativo****DEFINICIÓN**

Cociente entre el número de habitantes de la ciudad y el número de asociaciones ciudadanas en la misma.

POSIBLES FUENTES

Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: mayor que 1500

Valor 2: entre 500 y 1500

Valor 3: menor que 500

El movimiento asociativo es un parámetro cuyo valor es muy relativo a la magnitud de la ciudad y su dinamismo sociocultural. Por tanto, los tramos se han establecido en función de los propios valores de las ciudades estudiadas y no con respecto a estándares nacionales o regionales.

RELEVANCIA

La participación ciudadana se ha mostrado como uno de los motores de la regeneración de los centros históricos en todas sus dimensiones. La existencia de un elevado movimiento asociativo conlleva una población implicada en los problemas de la ciudad, lo cual se traduce de forma siempre positiva

RELACIONES

Está relacionado con todos los ámbitos que afecten directamente a la calidad de vida de los ciudadanos: cultura, patrimonio, economía, condiciones sociales, calidad del medio ambiente, calidad urbana, accesibilidad o movilidad, entre otros.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Ciudad



CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

2.9. Iniciativa privada

DEFINICIÓN

Fomento de la iniciativa privada en la gestión del patrimonio.

POSIBLES FUENTES

Observación, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existen políticas específicas que fomenten la iniciativa privada en el patrimonio del centro histórico.

Valor 2: Existen políticas específicas que fomenten la iniciativa privada en el patrimonio del centro histórico, con un bajo grado de aceptación.

Valor 3: Existen políticas específicas que fomenten la iniciativa privada en el patrimonio del centro histórico, con un alto grado de aceptación.

RELEVANCIA

En ocasiones las autoridades públicas no cuentan con fondos ni instrumentos suficientes para la gestión y puesta en valor de los elementos patrimoniales en todo el centro histórico. Por esto es interesante involucrar a la iniciativa privada en el mismo, ofreciéndoles el patrimonio como un recurso.

RELACIONES

El fomento de la iniciativa privada está relacionado con el uso de los bienes patrimoniales, los aspectos socioeconómicos del centro histórico y el estado de conservación de sus bienes.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro histórico

CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**2.10. Cooperación, desarrollo y patrimonio****DEFINICIÓN**

Existencia de un Plan de Cooperación y Desarrollo en materia de patrimonio.

POSIBLES FUENTES

Catastro, PGOU, Plan Especial

VALORACIÓN

Valor 1: No existen políticas específicas que fomenten la cooperación y el desarrollo en materia de patrimonio.

Valor 2: Existen iniciativas aisladas que fomentan la cooperación y el desarrollo en materia de patrimonio, o existe un plan cuyas estrategias se limitan al ámbito del territorio cercano.

Valor 3: Existe un plan de cooperación y desarrollo en materia de patrimonio con estrategias dentro y fuera del territorio cercano.

RELEVANCIA

El patrimonio es un instrumento de cooperación y desarrollo, tal como se ha demostrado en las últimas décadas, a nivel global pero también a nivel local y en pequeña escala. La aparición de nuevas categorías patrimoniales ha contribuido a un cambio en los objetivos de desarrollo, que deben estar basados en el equilibrio entre las necesidades sociales, la economía, el medio ambiente y el reconocimiento de la identidad y diversidad cultural.

RELACIONES

Está relacionado con el bienestar socioeconómico de los habitantes del centro histórico, y a la larga puede producir lazos de cooperación con otros centros históricos.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Ciudad



CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

2.11. Demanda social

DEFINICIÓN

Existencia de movimientos ciudadanos para la defensa del patrimonio.

POSIBLES FUENTES

Catastro, PGOU, Plan Especial

VALORACIÓN

Valor 1: No existe demanda social en la defensa del patrimonio.

Valor 2: Existe cierta demanda social, pero se limita a los elementos más sobresalientes o monumentales del patrimonio.

Valor 3: Existe demanda social en cuanto al estado de patrimonios débiles o emergentes, como la arquitectura vernácula, industrial o el patrimonio etnológico.

RELEVANCIA

El patrimonio es una construcción social y, como tal, tiene su sentido en la vinculación de los individuos con sus bienes. Si existe una demanda en torno a situaciones relacionadas con el patrimonio en el centro histórico, es síntoma de una buena salud y garantía de su permanencia.

RELACIONES

Los movimientos ciudadanos en defensa del patrimonio están relacionados, principalmente, con la dinamización y la conservación del mismo.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**2.12. Inserción social****DEFINICIÓN**

Existencia de programas de inserción social para habitantes del centro histórico.

POSIBLES FUENTES

Planes Estratégicos, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existen planes o programas para la inserción social de los habitantes del centro histórico.

Valor 2: Existen planes para la inserción social de los habitantes del centro histórico, pero con estrategias poco precisas o no aplicados.

Valor 3: Existen planes para la inserción social de los habitantes del centro histórico, cuyas estrategias concretas se aplican.

RELEVANCIA

Los habitantes del centro histórico se caracterizan por una mayor proporción de población envejecida e inmigrante, con índices de marginalidad y paro que superan a la media de las ciudades

RELACIONES

La existencia de programas de reinserción social está relacionada con la mayoría de parámetros de la sostenibilidad social y económica del centro histórico.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro histórico

**CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS****2.13. Dinamización cultural****DEFINICIÓN**

Existencia de programas o estrategias encaminadas a la dinamización cultural en el centro histórico.

POSIBLES FUENTES

Planes Estratégicos, Consulta, Observación

VALORACIÓN

Valor 1: No existen políticas específicas que fomenten la dinamización del patrimonio del centro histórico.

Valor 2: Existen políticas específicas que fomenten la dinamización del patrimonio del centro histórico, poco integradas o con un bajo grado de aceptación.

Valor 3: Existen políticas específicas que fomenten la dinamización del patrimonio del centro histórico, integradas y con un alto grado de aceptación

RELEVANCIA

La cultura es un factor a añadir a los parámetros de sostenibilidad que, en ocasiones, queda relegado a un segundo plano, tomando protagonismo, por este orden, las cuestiones económicas, sociales y ambientales.

RELACIONES

La dinamización cultural está relacionada con los aspectos socioeconómicos y con el uso de los elementos patrimoniales, que suelen ser buenos contenedores para actividades culturales de muy diversa índole.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro histórico

CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**2.14. Fomento del alquiler****DEFINICIÓN**

Programa de fomento del alquiler de viviendas en el centro histórico.

POSIBLES FUENTES

Planes Estratégicos, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existen planes o programas para el fomento del alquiler en la ciudad ni en centro histórico.

Valor 2: Existen planes para el fomento del alquiler a nivel local, aunque no tienen una especial incidencia en el centro histórico.

Valor 3: Existen planes para el fomento del alquiler en los bienes no ocupados del centro histórico.

RELEVANCIA

Debido al sistema económico actual es muy difícil que los jóvenes accedan a la compra de una vivienda, máxime en el centro histórico, donde los precios suelen ser elevados. Por tanto, la solución pasa por el fomento de que las viviendas sean rehabilitadas y puestas en alquiler.

RELACIONES

Está relacionada con el porcentaje del parque inmobiliario del centro histórico que se usa como primera vivienda, lo cual favorece las condiciones socioeconómicas y el mantenimiento de la ciudad y los bienes inmuebles.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro histórico

**CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS****2.15. Estructura del empleo****DEFINICIÓN**

Importancia relativa en una región de los distintos sectores económicos, en términos de empleo, en porcentaje desglosado.

POSIBLES FUENTES

INE, SIMA

VALORACIÓN

Valor 1: Existe un sector con más del 70% de porcentaje de empleo.
 Valor 2: Existe un sector con más del 50% de porcentaje de empleo.
 Valor 3: No existe ningún sector con más del 50% del porcentaje de empleo.

RELEVANCIA

La estructura en términos de ocupación, da cuenta de los procesos de reestructuración laboral además de los patrones de especialización económica claramente diferenciados por regiones.

RELACIONES

Relacionado con la estructura económica, el sistema de educativo, el desarrollo tecnológico, las tasas de inmigración, el abandono educativo temprano y la calidad del mercado laboral.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 2: CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**2.16. Fomento de la participación ciudadana****DEFINICIÓN**

Desarrollo de actividades encaminadas al fomento de la participación ciudadana en los procesos de planificación sobre el centro histórico.

POSIBLES FUENTES

PGOU, Agendas 21, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existen estrategias de participación ciudadana más allá de la exposición pública de los trámites que legalmente así lo requieren.
Valor 2: Existen estrategias de participación ciudadana que se basan en los debates abiertos o liderados por fuerzas locales sobre decisiones ya tomadas.
Valor 3: Existen estrategias de participación ciudadana a la hora de diseñar proyectos y tomar decisiones.

RELEVANCIA

Los procesos de participación están relacionados con una gestión sostenible del territorio: permiten, además de dar respuesta al mayor número de ciudadanos posibles, la afirmación de la identidad local y el vínculo con el propio patrimonio urbano y territorial, lo cual repercute en su preservación y cuidado. En una ciudad media, la necesidad de participación sobre aspectos del centro histórico se extiende a la totalidad de la ciudadanía local.

RELACIONES

Está relacionado con las condiciones socioeconómicas y socioculturales, y también con el grado de identificación de los ciudadanos con el patrimonio, lo que incide en su mantenimiento y relevancia.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 3: CONDICIONES URBANAS

3.1. Tamaño relativo del centro histórico

DEFINICIÓN

Cociente entre la superficie ocupada por el centro histórico y la superficie urbana.

POSIBLES FUENTES

Medición sobre planimetría, PGOU

VALORACIÓN

El tamaño relativo del centro histórico es un indicador cuya cifra no será asociada, en sí mismo, a un tramo de valor determinado. Su conocimiento será útil, no obstante para establecer comparaciones una vez efectuado el análisis completo, en las que pueda encontrarse alguna relación entre la proporción del centro histórico en el suelo urbano y el valor de otros parámetros. A efectos de representación gráfica, todos se equiparán a un valor medio 2.

RELEVANCIA

El tamaño del centro histórico en comparación con el tamaño de la ciudad en la que se inserta es un dato definitorio del propio concepto de ciudad media, y de las Ciudades Medias del centro de Andalucía en particular.

RELACIONES

El peso del centro histórico en el suelo de la ciudad está directamente relacionado con la parte de población que vive en el centro histórico. La relación con esta otra magnitud puede revelar claves acerca del pulso socioeconómico del centro, así como sobre su mantenimiento, problemas de tráfico y otras variables.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Centro histórico

CATEGORÍA 3: CONDICIONES URBANAS**3.2. Viviendas ocupadas****DEFINICIÓN**

Cociente entre el número de viviendas destinadas a uso principal y el total de viviendas.

POSIBLES FUENTES

SIMA, Atlas Digital de las Áreas Urbanas

VALORACIÓN

Valor 1: Menor al 60%

Valor 2: Entre el 60 y el 80%

Valor 3: Mayor al 80%

El porcentaje es un parámetro cuyo valor es muy relativo a la caracterización patrimonial y socioeconómica de la ciudad. Por tanto, los tramos se han establecido en función de los propios valores de las ciudades estudiadas y no con respecto a estándares nacionales o regionales.

RELEVANCIA

El crecimiento desenfrenado de la edificación en los últimos tiempos es uno de los principales problemas del medio ambiente urbano, cuyos centros históricos han sufrido el abandono progresivo debido al traslado de sus habitantes a áreas de nueva creación.

RELACIONES

El uso eficiente del stock de viviendas del centro histórico o el fomento del alquiler de las mismas favorece la no expansión del suelo urbano y garantiza el mantenimiento y el pulso socioeconómico del mismo de una forma natural y gratuita para el ente público.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Ciudad



CATEGORÍA 3: CONDICIONES URBANAS

3.3. Espacios libres

DEFINICIÓN

Porcentaje de la superficie de espacios libres (plazas y calles peatonales) de la ciudad.

POSIBLES FUENTES

Medición sobre planimetría, PGOU

VALORACIÓN

Valor 1: Menor al 0,8%

Valor 2: Entre el 0,8 y el 1,0%

Valor 3: Mayor al 1,0%

Aunque el 1,0% es un valor por debajo de los estándares que recomiendan las principales agencias de sostenibilidad urbana, se ha escogido como valor de referencia ya que es un valor medio-alto dentro del rango de las ciudades históricas de estudio, cuyo peso del tejido histórico es amplio y tiene una ratio de espacios libres mucho menor a un tejido urbano de nueva creación.

RELEVANCIA

Los espacios libres son lugares de socialización de las ciudades, característica especialmente relevante en los centros históricos, donde la escala de lo público con relación a lo privado ha sido determinada históricamente gracias a una intensa relación entre sus habitantes.

RELACIONES

Mayor superficie de espacios públicos implica, generalmente, un mayor disfrute y una diversidad de actividades en los espacios públicos, lo que se traduce en calidad de vida e influye también en otros aspectos como el menor uso del vehículo privado o la oferta del pequeño comercio de barrio.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 3: CONDICIONES URBANAS**3.4. Espacios verdes****DEFINICIÓN**

Porcentaje de la superficie de espacios verdes y/o ajardinados de la ciudad.

POSIBLES FUENTES

Catastro, PGOU, Plan Especial

VALORACIÓN

Valor 1: Por debajo del 0,1%

Valor 2: En un 0,1%

Valor 3: Por encima del 0,1%

Aunque el 1,0% es un valor por debajo de los estándares que recomiendan las principales agencias de sostenibilidad urbana, todas las ciudades caso de estudio presentan un valor, según el Atlas Digital de las Áreas Urbanas de 2013, del 0,1%. Por tanto, se asignan valores de referencia por encima y por debajo del mismo, aunque todos los casos tendrán un valor medio 2.

RELEVANCIA

La cobertura de zonas verdes en la ciudad es de gran importancia para mantener una buena calidad de vida, por su papel en el medio ambiente y la biodiversidad de la ciudad, además de por ser espacios para el paseo, el relax o el ocio, lugares donde el peso de la edificación se amortigua con los espacios naturales.

RELACIONES

Los espacios verdes son imprescindibles para la calidad ambiental del centro histórico, para la mejora de su paisaje urbano y para la salud y el bienestar físico y emocional de sus habitantes.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Ciudad



CATEGORÍA 3: CONDICIONES URBANAS

3.5. Peatonalización

DEFINICIÓN

Nivel de peatonalización de espacios singulares por su carácter patrimonial o urbano.

POSIBLES FUENTES

PGOU, Planes Especiales

VALORACIÓN

Valor 1: Existen problemas para el tránsito del peatón en áreas del centro histórico con especial valor patrimonial.

Valor 2: Existen iniciativas de peatonalización de espacios con especial valor patrimonial, si bien existen problemas para su implantación, hay falta de consenso entre los usuarios o el plan no se encuentra completamente aplicado.

Valor 3: Existe un plan de peatonalización con consenso de ciudadanos y partes interesadas, y está completamente aplicado.

RELEVANCIA

La cantidad y calidad del espacio peatonal es síntoma de buena salud en un centro histórico: permite desplazamientos lentos que a su vez fomentan las relaciones sociales entre ciudadanos, así como el fomento del pequeño comercio.

RELACIONES

Una red eficiente de espacios peatonales reduce el uso del tráfico rodado, solucionando problemas de movilidad y aparcamiento, entre otros. Además, tiene una influencia directa en la economía local al favorecer el acceso a los comercios, así como en las relaciones sociales de los habitantes del centro histórico.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Centro histórico

CATEGORÍA 3: CONDICIONES URBANAS**3.6. Accesibilidad****DEFINICIÓN**

Nivel de accesibilidad para personas de movilidad reducida en el centro histórico.

POSIBLES FUENTES

PGOU, Planes Especiales, Observación

VALORACIÓN

Valor 1: No existen medidas para mejorar la accesibilidad a los principales edificios y áreas de especial interés patrimonial.

Valor 2: Existen medidas para mejorar la accesibilidad a los principales edificios y áreas de especial interés patrimonial.

Valor 3: Existen medidas para mejorar la accesibilidad en la totalidad de los espacios patrimoniales del centro histórico.

RELEVANCIA

La accesibilidad es un aspecto fundamental en el diseño de nuestras ciudades. En el caso de los centros históricos, conformados en épocas donde éste no era un requisito básico, toma una especial importancia la revisión de la misma y adecuación de sus espacios, especialmente los públicos.

RELACIONES

Los centros históricos se caracterizan por alojar a una población especialmente envejecida, de modo que asegurar un nivel alto de accesibilidad es prioritario para el correcto funcionamiento de los mismos.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Centro histórico



CATEGORÍA 3: CONDICIONES URBANAS

3.7. Aparcamiento

DEFINICIÓN

Previsión de soluciones específicas para resolver los problemas de aparcamiento en el centro histórico y la contaminación visual y ambiental que conlleva.

POSIBLES FUENTES

PGOU, Plan Especial, Observación

VALORACIÓN

Valor 1: No existen soluciones para resolver problemas de aparcamiento.

Valor 2: Existen soluciones parciales o insuficientes para resolver los problemas de aparcamiento, o dichas soluciones conforman un problema para el tráfico o la contaminación visual.

Valor 3: Existen soluciones integrales y suficientes para resolver los problemas de aparcamiento, el tráfico y la contaminación visual que conllevan.

RELEVANCIA

La existencia de plazas de aparcamiento en el centro histórico garantiza grado de acceso mediante vehículo privado por parte de los habitantes del resto de la ciudad, así como de las posibilidades de sus habitantes de tener un vehículo si no disponen de plaza de estacionamiento propia. Por otra parte, una excesiva provisión de las mismas puede agudizar los problemas de movilidad, contaminación o afección del paisaje urbano.

RELACIONES

Está relacionada con la accesibilidad, movilidad, dinamización turística y económica, estado medioambiental o paisaje urbano del centro histórico, entre otros.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Centro histórico

CATEGORÍA 3: CONDICIONES URBANAS**3.8. Aumento del espacio público****DEFINICIÓN**

Existencia de planes de peatonalización o apertura de espacios públicos.

POSIBLES FUENTES

Catastro, PGOU, Plan Especial

VALORACIÓN

Valor 1: No existen planes ni iniciativas para la peatonalización o la apertura de espacios públicos, en la medida de lo posible.

Valor 2: Existen planes o iniciativas para la peatonalización o la apertura de espacios públicos, en la medida de lo posible.

Valor 3: Existen planes o iniciativas para la peatonalización y la apertura de espacios públicos, en la medida de lo posible.

RELEVANCIA

Un aumento de los espacios libres, ya sean plazas, zonas ajardinadas o calles peatonalizadas, supone una mayor calidad de vida urbana, permitiendo a la población el uso de la ciudad sin que para ello necesiten salir a dotaciones generales que suelen estar en zonas periféricas.

RELACIONES

Un aumento de los espacios libres, ya sean plazas, zonas ajardinadas o calles peatonalizadas, supone una mayor calidad de vida urbana, permitiendo a la población el uso de la ciudad sin que para ello necesiten salir a dotaciones generales que suelen estar en zonas periféricas.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro histórico



CATEGORÍA 3: CONDICIONES URBANAS

3.9. Distribución de los servicios

DEFINICIÓN

Distribución del sector terciario en el centro histórico.

POSIBLES FUENTES

PGOU, Planes Especiales, Observación

VALORACIÓN

Valor 1: Distribución central en un único núcleo.

Valor 2: Distribución policéntrica o dispersa.

Valor 3: Distribución entre policéntrica y dispersa.

Se ha asignado el mayor valor a una distribución que combine la existencia de varios núcleos principales con la convivencia de una red secundaria de pequeño comercio disperso.

RELEVANCIA

Una distribución excesivamente concentrada de los servicios provoca la polarización en el uso del centro histórico: zonas colapsadas durante ciertas horas del día y zonas en abandono, así como la existencia de áreas “fantasma” durante los fines de semana y las noches, dada la inexistencia de viviendas.

RELACIONES

Una distribución excesivamente concentrada de los servicios provoca la polarización en el uso del centro histórico: zonas colapsadas durante ciertas horas del día y zonas en abandono, así como la existencia de áreas “fantasma” durante los fines de semana y las noches, dada la inexistencia de viviendas.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Centro histórico

CATEGORÍA 3: CONDICIONES URBANAS**3.10. Planificación estratégica****DEFINICIÓN**

Existencia de mecanismos de planificación estratégica en el planeamiento sobre el centro histórico o de planes estratégicos con incidencia en él.

POSIBLES FUENTES

PGOU, Planes Especiales, Planes Estratégicos, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existen planes estratégicos para la ciudad ni para el centro histórico.

Valor 2: Existen planes estratégicos para la ciudad, sin acciones específicas para el centro histórico.

Valor 3: Existen planes estratégicos para la ciudad con acciones específicas para el centro histórico, o específicos para el centro histórico.

RELEVANCIA

En los últimos tiempos el planeamiento tradicional ha sido sustituido por la planificación estratégica, que atiende a las necesidades reales para conseguir el mayor rendimiento de la ciudad con un mínimo de recursos.

RELACIONES

Está relacionada con la calidad urbana y todos los indicadores que tengan que ver con ella.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro histórico



CATEGORÍA 3: CONDICIONES URBANAS

3.11. Concentración urbana

DEFINICIÓN

Existencia de estrategias contra la dispersión de edificación.

POSIBLES FUENTES

Planes Estratégicos, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existen estrategias contra la dispersión urbana y existen núcleos secundarios poco habitados.

Valor 2: No existen estrategias contra la dispersión urbana aunque no existen núcleos secundarios poco habitados, o existen y son débiles o cuentan con una implantación parcial, poco efectiva o deficiente.

Valor 3: Existen estrategias contra la dispersión urbana, la creación de segundas residencias dispersas y el aprovechamiento del patrimonio edificado.

RELEVANCIA

En una época de debilidad económica, en la que contamos con un excedente de viviendas, es una estrategia inteligente la ocupación de la edificación existente vacía, en su mayoría dentro del centro histórico.

RELACIONES

Está relacionada con el número de viviendas habitadas en el centro histórico, el mantenimiento del parque edificado y las condiciones socioeconómicas de los habitantes del mismo.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 3: CONDICIONES URBANAS**3.12. Diseño sostenible****DEFINICIÓN**

Existencia de estrategias que valoren o potencien el diseño sostenible en el centro histórico, tanto en el espacio público como en el privado.

POSIBLES FUENTES

Planes Estratégicos, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existen actividades encaminadas al fomento del diseño sostenible.

Valor 2: Existen iniciativas que hablan del fomento del diseño sostenible, si bien su aplicación es limitada o nula.

Valor 3: Existen iniciativas que hablan del fomento del diseño sostenible, con un alto grado de aplicación.

RELEVANCIA

La construcción es la responsable de la tercera parte de las emisiones de CO2 a la atmósfera. El diseño sostenible reduce estas emisiones mediante el ahorro de energía, el uso de materiales de baja emisión o reciclados, el uso de estrategias de acondicionamiento pasivo y la reducción de los residuos, entre otros.

RELACIONES

Está relacionado con las condiciones ambientales del centro histórico, tanto en la edificación como en los espacios públicos.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Ciudad

**CATEGORÍA 4: CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES****4.1. Movilidad****DEFINICIÓN**

Existencia de un plan de movilidad en el centro histórico.

POSIBLES FUENTES

Planes Estratégicos, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existe un plan de movilidad para el centro histórico.

Valor 2: Existen intenciones o iniciativas acerca de un plan de movilidad para el centro histórico, pero son débiles o cuentan con una implantación parcial, poco efectiva o deficiente.

Valor 3: Existe un plan de movilidad en el centro histórico, implantado y con un buen funcionamiento.

RELEVANCIA

Los centros históricos, por su configuración formal y sus condiciones de asentamiento y topografía, presentan una especial dificultad a efectos de movilidad.

RELACIONES

Está relacionada con la accesibilidad, la calidad ambiental y el paisaje urbano, entre otros.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Centro histórico



CATEGORÍA 4: CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES

4.2. Transporte no motorizado

DEFINICIÓN

Implantación de estrategias para el fomento del transporte no motorizado.

POSIBLES FUENTES

Planes Especiales, PGOU, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existen medidas específicas destinadas al fomento del transporte en vehículos no motorizados o el desplazamiento a pie.

Valor 2: Existen intenciones o iniciativas para el fomento del transporte en vehículos no motorizados o el desplazamiento a pie, pero son débiles o cuentan con una implantación parcial, poco efectiva o deficiente.

Valor 3: Existe estrategias específicas para el fomento del transporte en vehículos no motorizados o el desplazamiento a pie.

RELEVANCIA

El uso de transporte no motorizado, como bicicletas o patines, resta problemas de aparcamiento, soluciona atascos y otros problemas de movilidad y reduce las emisiones de CO2 a la atmósfera. Además, permite el disfrute del paisaje urbano mientras se viaja a baja velocidad.

RELACIONES

Está relacionado con la sostenibilidad ambiental del centro histórico y los problemas de accesibilidad y movilidad.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 4: CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES

4.3. Transporte público

DEFINICIÓN

Implantación de estrategias para el fomento del transporte público.

POSIBLES FUENTES

Catastro, PGOU, Plan Especial

VALORACIÓN

Valor 1: No existen medidas específicas destinadas al fomento del transporte público.

Valor 2: Existen intenciones o iniciativas para el fomento del transporte público, pero son débiles o cuentan con una implantación parcial, poco efectiva o deficiente.

Valor 3: Existe estrategias específicas para el fomento del transporte público.

RELEVANCIA

El uso del transporte público resta problemas de aparcamiento, soluciona atascos y otros problemas de movilidad y reduce las emisiones de CO2 a la atmósfera. Además, permite el establecimiento de relaciones sociales mientras se viaja y el disfrute del paisaje histórico.

RELACIONES

Está relacionado con la sostenibilidad ambiental del centro histórico y los problemas de accesibilidad y movilidad.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 4: CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**4.4. Índice de motorización****DEFINICIÓN**

Índice de motorización, expresado en vehículos por cada 100 habitantes.

POSIBLES FUENTES

INE, SIMA

VALORACIÓN

Valor 1: Mayor de 75
Valor 2: Entre 50 y 75
Valor 3: Menor de 50

Aunque no existe ningún caso que lo cumpla entre las ciudades medias estudiadas, se ha tomado 50 como el valor de referencia para un índice de motorización equilibrado.

RELEVANCIA

El índice de motorización es un indicador clásico de desarrollo que asociaba el nivel de desarrollo con la cantidad de vehículos por habitante. En el contexto de un análisis de sostenibilidad, este indicador toma un sentido contrario: una vez superado el déficit de vehículos en España, un índice de motorización excesivo es un indicador de congestión viaria y de sus múltiples impactos sociales y ambientales .

RELACIONES

Problemas derivados de las altas demandas de energía y materiales, emisiones de gases de efecto invernadero, enfermedades causadas por la mala calidad del aire, ruido, accidentes de tráfico urbanos, demanda de suelo urbano, la disminución del carácter socializador y comunicador del espacio público, los costes económicos y sociales de la congestión y los costes económicos directos del uso del transporte privado.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Ciudad

**CATEGORÍA 4: CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES****4.5. Tren de Alta Velocidad****DEFINICIÓN**

Incremento del trazado o las líneas del Tren de Alta Velocidad en el ámbito o un entorno inmediato, que conlleve detrimento del paisaje y/o desmantelamiento de la red ferroviaria existente.

POSIBLES FUENTES

POT

VALORACIÓN

Valor 1: Se han creado recientemente o están en proyecto de creación nuevas líneas o tramos de Tren de Alta Velocidad, con alto impacto en el paisaje y desmantelamiento de la red ferroviaria de media distancia.
 Valor 2: Se han creado recientemente o están en proyecto de creación nuevas líneas o tramos de Tren de Alta Velocidad, aunque no tienen un gran impacto en el paisaje y no han supuesto el desmantelamiento de otras.

Valor 3: No se han creado recientemente ni están en proyecto nuevos tramos de Tren de Alta Velocidad.

RELEVANCIA

Las líneas de tren de Alta Velocidad Española provocan, de un lado, un fuerte impacto paisajístico con la destrucción de sus valores naturales, sociales y económicos y, de otro, una gran segregación social si no se plantean estrategias para mantener la red ferroviaria existente o conservar el tejido paisajístico y social.

RELACIONES

Está relacionado con el incremento de la superficie artificial, la disminución de la riqueza, naturalidad y diversidad paisajísticas o la protección de los paisajes, entre otros.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Territorio

CATEGORÍA 4: CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**4.6. Desmantelamiento de la red ferroviaria****DEFINICIÓN**

Desmantelamiento de la red ferroviaria de media distancia en el ámbito paisajístico o su entorno.

POSIBLES FUENTES

POT

VALORACIÓN

Valor 1: La red ferroviaria de media distancia ha sido o va a ser desmantelada para dar lugar al Tren de Alta Velocidad.

Valor 2: La red ferroviaria de media distancia ha sido desmantelada, pero el patrimonio restante ha sido aprovechado o puesto en valor, o nunca ha existido una red ferroviaria en la zona.

Valor 3: La red ferroviaria de media distancia sigue en funcionamiento.

RELEVANCIA

La red ferroviaria de media distancia ha supuesto históricamente el desarrollo de un trazado de relaciones comarcales entre ciudades medias, fuertemente vinculado a los sistemas productivos del sector primario y a la creación de una economía de kilómetro cero con grandes cualidades de sostenibilidad.

RELACIONES

Está relacionado con la sustitución de una red ferroviaria de media distancia por líneas de alta velocidad, con el incremento del índice de motorización y con el cambio en los modelos productivos.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Territorio



CATEGORÍA 4: CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES

4.7. Vías rodadas de alta velocidad

DEFINICIÓN

Incremento del kilometraje de vías de tráfico rodado de gran impacto, especialmente autovías o autopistas, sin planes para el mantenimiento de vías secundarias o la preservación del paisaje.

POSIBLES FUENTES

POT

VALORACIÓN

Valor 1: Existen vías de tráfico rodado de gran impacto en las inmediaciones, y está en proceso el incremento de dichas vías.

Valor 2: Existen vías de tráfico rodado de gran impacto en las inmediaciones de la localidad, si bien no está en proyecto su incremento.

Valor 3: No existen vías de tráfico rodado de gran impacto en las inmediaciones de la localidad, o existen y no han tenido un impacto negativo en el paisaje o en la economía de las vías secundarias dado que no ofrecen recorridos redundantes.

RELEVANCIA

Las nuevas autovías trazadas entre las ciudades medias provocan, de un lado, un fuerte impacto paisajístico con la destrucción de sus valores naturales, sociales y económicos y, de otro, una polarización del crecimiento socioeconómico en los núcleos urbanos que quedan en contacto con las mismas.

RELACIONES

Está relacionado con la sustitución de una red viaria comarcal por vías de alta velocidad, con el incremento del índice de motorización y con el cambio en los modelos productivos.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Territorio

CATEGORÍA 5: CONDICIONES AMBIENTALES**5.1. Medio Ambiente****DEFINICIÓN**

Existencia de un programa de mejora del medio ambiente con incidencia en el centro histórico.

POSIBLES FUENTES

Planes Estratégicos, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existe un programa de mejora del medio ambiente ni a nivel local ni de centro histórico, ni acciones encaminadas a su protección.

Valor 2: Existe un programa de mejora de medio ambiente a nivel local o acciones concretas encaminadas a su protección.

Valor 3: Existe un plan de mejora del medio ambiente con incidencia en el centro histórico.

RELEVANCIA

La dimensión ambiental es una de las tres en las que consiste la sostenibilidad. Es necesario un plan de gestión para el agua, los residuos, la vegetación, la emisión de gases a la atmósfera o el reciclaje, entre otros.

RELACIONES

Está relacionado con la calidad ambiental y urbana del centro histórico.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro histórico



CATEGORÍA 5: CONDICIONES AMBIENTALES

5.2. Educación medioambiental

DEFINICIÓN

Existencia de programas de fomento de la educación medioambiental.

POSIBLES FUENTES

Planes Estratégicos, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existe un programa para la educación medioambiental, ni acciones específicas para la conciencia del medio ambiente en edad escolar.

Valor 2: No existe un programa para la educación medioambiental, pero se llevan a cabo acciones específicas para la conciencia del medio ambiente en edad escolar.

Valor 3: Existe un programa para el fomento de la educación medioambiental.

RELEVANCIA

El cuidado del medio ambiente local comienza por la conciencia de sus ciudadanos de su entidad como patrimonio a ser preservado y mejorado. Para ello, el trabajo en colegios y otros ámbitos educativos asegura no sólo una mejora inmediata sino un futuro más sostenible en el aspecto ambiental.

RELACIONES

Está relacionado con el cuidado del medio ambiente, del agua, de los residuos y de todos los aspectos ambientales en general.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 5: CONDICIONES AMBIENTALES**5.3. Contaminación acústica****DEFINICIÓN**

Existencia de un mapa de niveles acústicos y de estrategias para la mejora de la contaminación acústica en el centro histórico.

POSIBLES FUENTES

Mapas de Nivel Acústico, PGOU, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existe mapa de niveles acústicos ni estrategias para la mejora de la contaminación acústica en el centro histórico.

Valor 2: Existe mapa de niveles acústicos o estrategias para la mejora de la contaminación acústica en el centro histórico.

Valor 3: Existen mapa de niveles acústicos y se acompaña de estrategias para la mejora de la contaminación acústica en el centro histórico.

RELEVANCIA

La contaminación acústica es una de las variables ambientales cuya necesidad de estudio se incluye en las más recientes metodologías urbanas. Puede incidir muy negativamente en los niveles de confort del centro histórico.

RELACIONES

Está relacionada con el confort, la calidad del espacio público y el cuidado del paisaje urbano.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Centro histórico

**CATEGORÍA 5: CONDICIONES AMBIENTALES****5.4. Gestión de residuos****DEFINICIÓN**

Existencia de un plan de gestión de residuos local.

POSIBLES FUENTES

PGOU, Planes Estratégicos, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existe plan de gestión de residuos ni estrategias para reducir su cantidad o su impacto ambiental.

Valor 2: Existe plan de gestión de residuos o estrategias para reducir su cantidad o su impacto ambiental.

Valor 3: Existen plan de gestión de residuos y estrategias para reducir su cantidad o su impacto ambiental.

RELEVANCIA

Los residuos urbanos son una de las principales causas de la pérdida de calidad ambiental en las ciudades. Los planes de gestión de residuos son una herramienta cada vez más puesta en marcha para resolver este problema.

RELACIONES

Está relacionado con la calidad ambiental del centro histórico y con el cuidado del paisaje urbano.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Ciudad



CATEGORÍA 5: CONDICIONES AMBIENTALES

5.5. Gestión del agua

DEFINICIÓN

Existencia de un plan de gestión del agua local.

POSIBLES FUENTES

PGOU, Planes Estratégicos, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existe plan de gestión del agua ni estrategias para reducir su consumo o mejorar su sostenibilidad.

Valor 2: Existe plan de gestión del agua o estrategias para reducir su consumo o mejorar su sostenibilidad.

Valor 3: Existen plan de gestión del agua y estrategias para reducir su consumo o mejorar su sostenibilidad.

RELEVANCIA

El agua dulce adecuada para la bebida, el riego o el uso común es un bien cada día más escaso y, sin embargo, con un gran nivel de uso, la mayoría del cual se da en entornos urbanos. Planificar su gestión es un paso fundamental para su ahorro.

RELACIONES

Está relacionado, en general, con la calidad ambiental de la ciudad y, por extensión, del centro histórico, así como con su durabilidad.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Ciudad



CATEGORÍA 5: CONDICIONES AMBIENTALES

5.6. Protección del acondicionamiento pasivo

DEFINICIÓN

Protección expresa de los elementos patrimoniales que constituyen sistemas de acondicionamiento pasivo.

POSIBLES FUENTES

Planes Estratégicos, Planes Especiales, Consulta

VALORACIÓN

Valor 1: No existen medidas específicas que tiendan a la conservación de elementos del centro histórico que contribuyan a su acondicionamiento pasivo.

Valor 2: No existen medidas específicas que tiendan a la conservación de elementos del centro histórico que contribuyan a su acondicionamiento pasivo, aunque se fomentan en los nuevos diseños.

Valor 3: Existen medidas específicas que tiendan a la conservación de elementos del centro histórico que contribuyan a su acondicionamiento pasivo y se fomentan en los nuevos diseños.

RELEVANCIA

La arquitectura vernácula y los mecanismos tradicionales de construcción del espacio público y privado incorporan, por su propia inteligencia colectiva, mecanismos de control pasivo del acondicionamiento higrotérmico. Su conservación es una garantía de sostenibilidad ambiental y cultural.

RELACIONES

Está relacionada con la conservación del patrimonio, el cuidado del paisaje urbano, las condiciones ambientales, la gestión del agua o la economía de recursos, entre otros.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro histórico



CATEGORÍA 5: CONDICIONES AMBIENTALES

5.7. Espacios naturales protegidos

DEFINICIÓN

Número de hectáreas protegidas por ser espacios naturales en el entorno paisajístico.

POSIBLES FUENTES

RENPA

VALORACIÓN

Valor 1: No existen elementos protegidos por su valor natural en el entorno paisajístico.

Valor 2: Existen elementos protegidos por su valor natural en el entorno paisajístico, de superficie menor a 1000 hectáreas

Valor 3: Existen elementos protegidos por su valor natural en el entorno paisajístico, de superficie mayor a 1000 hectáreas

RELEVANCIA

La protección de parajes naturales es una de las garantías fundamentales para la calidad del paisaje –no agrario, no urbano-, así como para el mantenimiento de la flora y la fauna local o la preservación de otros recursos, entre ellos, los hídricos y los minerales.

RELACIONES

Está relacionado con el mantenimiento de la diversidad, naturalidad y riqueza paisajísticas, con el control del aumento de la superficie artificial o el cuidado del paisaje, entre otros, así como con el turismo en el caso de entornos de gran calidad natural.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Territorio

**CATEGORÍA 5: CONDICIONES AMBIENTALES****5.8. Aplicación de la Agenda 21 Local****DEFINICIÓN**

Estado de la aplicación de la Agenda 21 Local el municipio.

POSIBLES FUENTES

Agenda 21 Local

VALORACIÓN

Valor 1: No existe Agenda 21 Local

Valor 2: Existe Agenda 21 Local, pero se encuentra aún en fase de diagnóstico o elaboración de propuestas.

Valor 3: Existe Agenda 21 Local y se encuentra en fase de aplicación o aplicada.

RELEVANCIA

La Agenda21 Local es un buen precursor de la innovación en la gestión pública puesto que su adopción requiere buscar acuerdos sociales, racionalizar procesos, introducir criterios de calidad y ofrecer nuevos estándares en la prestación de servicios.

RELACIONES

Está relacionada con otras prácticas sostenibles, relacionadas o no con el ámbito paisajístico. La elaboración de una Agenda 21 Local obliga a los municipios a plantear una serie de objetivos y metas que se materializan en planes y prácticas con la sostenibilidad por objeto.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Ciudad

CATEGORÍA 5: CONDICIONES AMBIENTALES**5.9. Producción de energía de origen agrícola y forestal****DEFINICIÓN**

Existencia de plantas de generación de energía con residuos agrícolas o forestales (biomasa).

POSIBLES FUENTES

REDEJA

VALORACIÓN

Valor 1: No existen plantas de generación de energía con residuos agrícolas o forestales.

Valor 2: No existen plantas de generación de energía con residuos agrícolas o forestales, aunque están en proyecto o existen plantas de cogeneración.

Valor 3: Existen plantas de generación de energía con residuos agrícolas o forestales.

RELEVANCIA

La biomasa podría proporcionar energías sustitutivas a los combustibles fósiles, gracias a agrocombustibles líquidos, gaseosos o sólidos, pero todo depende de que no se emplee más biomasa que la producción neta del ecosistema explotado, de que no se incurra en otros consumos de combustibles en los procesos de transformación, y de que la utilidad energética sea la más oportuna frente a otros usos posibles.

RELACIONES

La energía de origen agrícola y forestal representa una alternativa renovable a la energía obtenida de combustibles fósiles, si bien las centrales de biomasa pueden alterar sustancialmente el paisaje de la ciudad estudiada.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Territorio

**CATEGORÍA 5: CONDICIONES AMBIENTALES****5.10. Producción de energía de origen solar y eólico****DEFINICIÓN**

Existencia de instalaciones de generación de energía solar (fotovoltaica) o eólica (molinos).

POSIBLES FUENTES

REDEJA

VALORACIÓN

Valor 1: No existen instalaciones de generación de energía solar o eólica.

Valor 2: Existen plantas instalaciones de generación de energía solar o eólica.

Valor 3: Existen plantas de generación de energía instalaciones de generación de energía solar y eólica.

RELEVANCIA

Las energías solar y eólica son energías renovables sustitutivas a los combustibles fósiles y ambas se están implantando como dos de los recursos energéticos más utilizados en las latitudes del ámbito de estudio dadas sus condiciones climáticas.

RELACIONES

Las energías de origen solar y eólico representan una alternativa renovable a la energía obtenida de combustibles fósiles, si bien tanto las instalaciones fotovoltaicas como las series de molinos para energía eólica pueden alterar sustancialmente el paisaje del ámbito estudiado

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Territorio

CATEGORÍA 6: CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**6.1. Cuidado del paisaje urbano****DEFINICIÓN**

Existencia de estrategias contra la contaminación visual o acciones encaminadas a la mejora o conservación del paisaje histórico urbano.

POSIBLES FUENTES

Observación, Consulta, Planes Estratégicos

VALORACIÓN

Valor 1: No existe un plan de descontaminación visual ni estrategias encaminadas a la mejora del paisaje histórico urbano.
Valor 2: No existe un plan de descontaminación visual pero se desarrollan estrategias encaminadas a la mejora del paisaje histórico urbano.
Valor 3: Existe un plan de descontaminación visual o estrategias que cuidan de forma coordinada e integrada el paisaje urbano.

RELEVANCIA

La contaminación visual es un tipo de contaminación que parte de todo aquello que afecte o perturbe la visualización de sitio alguno o rompan la estética de una zona o paisaje, y que puede incluso llegar a afectar a la salud de los individuos o zona donde se produzca el impacto ambiental.

RELACIONES

Está, por tanto, relacionada con la calidad de vida de los habitantes del centro histórico así como la de los posibles visitantes, e íntimamente vinculada con el concepto y la definición de los entornos patrimoniales.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Centro histórico



CATEGORÍA 6: CONDICIONES PAISAJÍSTICAS

6.2. Evolución de la riqueza paisajística

DEFINICIÓN

Índice de riqueza paisajística, por unidades fisionómicas del paisaje.

POSIBLES FUENTES

Red de Información Ambiental

VALORACIÓN

Valor 1: Entre -5 y -2

Valor 2: Entre -2 y +2

Valor 3: Entre +2 y +5

Los valores de riqueza paisajística fijados por REDIAM oscilan entre +5 y -5, de modo que se han fijado tramos equilibrados para establecer los tres valores posibles.

RELEVANCIA

Contabiliza el número de unidades fisionómicas por cada uno de los ámbitos paisajísticos, esto es, cuanto más tipos de unidades, mayor será la riqueza paisajística.

RELACIONES

La riqueza, naturalidad y diversidad se utilizan como valores que, acumulados, dan una idea de la evolución positiva o negativa de una unidad fisionómica del paisaje.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Territorio

CATEGORÍA 6: CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**6.3. Evolución de la diversidad paisajística****DEFINICIÓN**

Variación de la diversidad paisajística según índice de Shannon. Número de tipos de unidades fisionómicas presentes en un determinado ámbito y su distribución proporcional en el mismo.

POSIBLES FUENTES

Red de Información Ambiental

VALORACIÓN

Valor 1: Entre -0.5 y -0.2

Valor 2: Entre -0.2 y +0.2

Valor 3: Entre +0.2 y +0.5

Los valores de diversidad paisajística fijados por REDIAM (índice de Shannon) oscilan entre +0.5 y -0.5, de modo que se han fijado tramos equilibrados para establecer los tres valores posibles.

RELEVANCIA

Los mayores grados de diversidad aparecen en ámbitos con valores significativos de riqueza paisajística y en los que, además, las unidades fisionómicas presentan una distribución espacial más equitativa y homogénea.

RELACIONES

La riqueza, naturalidad y diversidad paisajísticas se utilizan como valores que, acumulados, dan una idea de la evolución positiva o negativa de una unidad fisionómica del paisaje.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Territorio



CATEGORÍA 6: CONDICIONES PAISAJÍSTICAS

6.4. Evolución de la naturalidad paisajística

DEFINICIÓN

Índice de evolución de la naturalidad paisajística.

POSIBLES FUENTES

Red de Información Ambiental

VALORACIÓN

Valor 1: Entre -25% y -10%

Valor 2: Entre -10% y +10%

Valor 3: Entre +10% y +25%

Los valores de naturalidad paisajística fijados por REDIAM oscilan entre +25 %y -25%, de modo que se han fijado tramos equilibrados para establecer los tres valores posibles.

RELEVANCIA

Grado de ocupación de unidades fisionómicas naturales en relación a la superficie total de cada ámbito paisajístico.

RELACIONES

La riqueza, naturalidad y diversidad se utilizan como valores que, acumulados, dan una idea de la evolución positiva o negativa de una unidad fisionómica del paisaje.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Territorio



CATEGORÍA 6: CONDICIONES PAISAJÍSTICAS

6.5. Reducción negativa de terrenos naturales

DEFINICIÓN

Porcentaje de reducción de terrenos naturales medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.

POSIBLES FUENTES

Red de Información Ambiental

VALORACIÓN

Valor 1: Entre +4% y +1.5%

Valor 2: Entre +1.5% y -1.5%

Valor 3: Entre -1.5% y -4%

Los valores de reducción de terrenos naturales fijados por REDIAM oscilan entre -4 %y +4%, de modo que se han fijado tramos equilibrados para establecer los tres valores posibles.

RELEVANCIA

La reducción negativa de terrenos naturales nos da una idea muy relevante de las modificaciones destructivas del paisaje natural.

RELACIONES

La reducción de terrenos naturales está relacionada con el aumento de terrenos de uso agrícola y el aumento de suelo artificial.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Territorio

**CATEGORÍA 6: CONDICIONES PAISAJÍSTICAS****6.6. Reducción de terrenos agrarios****DEFINICIÓN**

Porcentaje de reducción de terrenos agrarios medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.

POSIBLES FUENTES

Red de Información Ambiental

VALORACIÓN

Valor 1: Entre -4% y -1.5%

Valor 2: Entre -1.5% y +1.5%

Valor 3: Entre +1.5% y +4%

Los valores de reducción de terrenos agrarios fijados por REDIAM oscilan entre +4 %y -4%, de modo que se han fijado tramos equilibrados para establecer los tres valores posibles.

RELEVANCIA

La reducción negativa de terrenos naturales nos da una idea muy relevante de las modificaciones destructivas del paisaje natural.

RELACIONES

La reducción de terrenos agrarios está relacionada con el aumento de terrenos de suelo artificial.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Territorio

CATEGORÍA 6: CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**6.7. Incremento de terrenos urbano-alterados****DEFINICIÓN**

Porcentaje de incremento de terrenos urbano-alterados medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.

POSIBLES FUENTES

Red de Información Ambiental

VALORACIÓN

Valor 1: +Entre 4% y +1.5%

Valor 2: Entre +1.5% y -1.5%

Valor 3: Entre -1.5% y -4%

Los valores de incremento de terrenos urbano-alterados fijados por REDIAM oscilan entre +4 %y -4%, de modo que se han fijado tramos equilibrados para establecer los tres valores posibles.

RELEVANCIA

El incremento de terrenos urbano-alterados supone, si no se hace de forma medida y controlada, una destrucción progresiva del paisaje periférico y el paisaje agrario, los más cercanos al paisaje urbano.

RELACIONES

El incremento de terrenos urbano-alterados está relacionado con la reducción de terrenos agrarios está relacionada con el aumento de terrenos y el aumento de superficie artificial.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Ciudad

**CATEGORÍA 6: CONDICIONES PAISAJÍSTICAS****6.8. Aumento de superficie artificial****DEFINICIÓN**

Aumento de la superficie artificial, en porcentaje.

POSIBLES FUENTES

Red de Información Ambiental

VALORACIÓN

Valor 1: Aumento menor al 2%

Valor 2: Aumento entre el 2 y el 10%

Valor 3: Aumento mayor al 10%

Se ha establecido como valor de referencia un 2%, dado que es la media nacional en aumento de superficie artificial. Se considera un aumento grave aquél que sea superior a un 10%.

RELEVANCIA

El aumento de la superficie artificial destruye y fragmenta los hábitats, además de sellar e impermeabilizar el suelo, lo que altera sus propiedades, la mayoría de las veces, de forma irreversible.

RELACIONES

Está relacionado con los cambios en los índices de riqueza, naturalidad y diversidad paisajística.

P-E-R

Presión

ÁMBITO

Territorio

CATEGORÍA 6: CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**6.9. Bienes patrimoniales con incidencia en el paisaje****DEFINICIÓN**

Condiciones patrimoniales de los bienes patrimoniales con incidencia, bien formal, bien funcional, en el paisaje inmediato.

POSIBLES FUENTES

IAPH

VALORACIÓN

Valor 1: No existen elementos significativos en el paisaje inmediato, o existen y están en peligro.

Valor 2: Existen elementos significativos, pero sus valores no han sido protegidos.

Valor 3: Existen elementos significativos en el paisaje y cuyos valores han sido protegidos.

RELEVANCIA

El hecho de que existan bienes patrimoniales, de diversa índole, que provoquen cierta incidencia en el paisaje implica, por un lado, una mejora en el reconocimiento y la identidad del mismo y, por otra, la posibilidad de su utilización como recurso cultural y reclamo.

RELACIONES

Están relacionados con los usos del patrimonio y la patrimonialización de los paisajes.

P-E-R

Estado

ÁMBITO

Territorio



CATEGORÍA 6: CONDICIONES PAISAJÍSTICAS

6.10. Patrimonialización del paisaje

DEFINICIÓN

Puesta en valor de los paisajes del ámbito como bienes patrimoniales, reconocidos en documentos oficiales.

POSIBLES FUENTES

PGOU, IAPH

VALORACIÓN

Valor 1: No existe reconocimiento patrimonial de los paisajes del ámbito territorial.

Valor 2: Existe reconocimiento en documentos de planeamiento local o en los organismos andaluces de patrimonio.

Valor 3: Existe reconocimiento en documentos de planeamiento local y en los organismos andaluces de patrimonio.

RELEVANCIA

El tratamiento del paisaje como bien patrimonial con consideraciones de protección y catalogación es reciente. Este hecho es una garantía de su protección y conocimiento, por parte de los gestores y los usuarios.

RELACIONES

Está relacionado con la existencia de bienes patrimoniales en los paisajes, así como con la reducción de suelos naturales y agrarios o el aumento de la superficie urbana y artificial.

P-E-R

Respuesta

ÁMBITO

Territorio





17. APLICACIÓN DE UN SISTEMA DE INDICADORES ESPECÍFICO EN SIETE CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS

Para la comprobación del sistema de indicadores propuesto para la evaluación de la sostenibilidad en el paisaje de las ciudades medias de Andalucía es necesario aplicar dicho sistema al conjunto de casos que fueron seleccionados en el capítulo 14.

En este capítulo se desarrolla el modelo de indicador para su aplicación, en forma de una ficha-resumen que refleje cómo se pone a prueba cada indicador para cada caso de estudio, y se muestran los resultados obtenidos.

Asimismo, se hace constancia de las principales circunstancias que se han dado en el proceso de aplicación del sistema a los casos escogidos (Alcalá la Real, Antequera, Écija, Estepa, Loja, Lucena y Osuna), así como de las conclusiones extraídas de la comparación de resultados entre los distintos casos, así como el equilibrio de los resultados entre las diferentes áreas para una misma ciudad.



17.1. Proceso de aplicación y resultados obtenidos

A tal efecto, para cada indicador se ha elaborado una ficha análoga a la que corresponde a su definición, en la que se producen los siguientes cambios:

- **Fuentes:** se indica la fuente finalmente usada para la obtención de los datos necesarios, o fuentes en el caso de que haya sido necesario usar más de una.
- **Resultado:** se indica cuál ha sido el valor obtenido, bien cualitativo, bien cuantitativo, tras la aplicación del indicador para el caso de estudio concreto, a partir de los datos obtenidos de las fuentes señaladas.
- **Rango asignado:** en base a los rangos establecidos en el apartado Valoración de la ficha de definición del indicador, se obtiene un número de puntos igual al valor asignado: uno, dos o tres, lo que permite a golpe de vista la obtención de una conclusión sobre la afinidad de los datos obtenidos a lo esperable o deseable.
- **Ámbito:** la definición verbal del ámbito se sustituye por un icono en el que se marca el área de interés del indicador, en base a una delimitación espacial que antecede, sobre una base cartográfica sintética, a los indicadores relativos a cada uno de los casos de estudio.

A continuación aparecen todas las fichas de aplicación del sistema de indicadores elaborado para los siete casos de estudio escogidos.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL

SIMBOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE INDICADORES

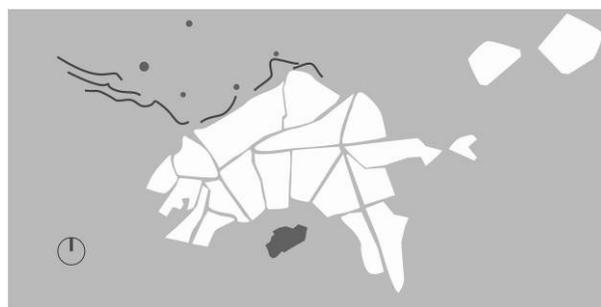
Ámbito: centro histórico



Ámbito: tejido urbano



Ámbito: territorial





CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL

CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES

1.1.	Parcelas con catalogación específica		P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el catálogo del PGOU		Fuentes	PGOU
Resultado	13%	Rango asignado	• •	Ámbito

Aunque el porcentaje de parcelas del centro histórico de Alcalá la Real es inferior al deseable en un Conjunto Histórico declarado con antigüedad, es significativamente superior al de otros centros históricos similares.

1.2.	Parcelas con catalogación sectorial		P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el CGPHA		Fuentes	CGPHA
Resultado	0,2%	Rango asignado	•	Ámbito

Aunque Alcalá la Real cuenta con 12 elementos inscritos en el CGPHA, sólo dos de ellos (la Fortaleza de la Mota y el propio Conjunto Histórico) pertenecen al centro histórico, siendo el resto torres defensivas protegidas por la LPHE de 1985.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.3.	Conjunto Histórico			P-E-R	Estado
Definición	Incoación e inscripción del centro histórico como Conjunto Histórico en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía			Fuentes	CGPHA
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El Conjunto Histórico de Alcalá la Real está inscrito como BIC desde 1967

1.4.	Diversidad en la protección patrimonial			P-E-R	Estado
Definición	Grado de diversidad en tipologías y categorías de los bienes del centro histórico que aparecen en CGPHA y en el catálogo del PGOU			Fuentes	CGPHA, PGOU
Resultado	Relativamente diverso	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aunque en el CGPHA se protegen sólo elementos defensivos y el Conjunto Histórico, la catalogación del planeamiento de protección incluye 6 espacios urbanos y varios elementos del espacio público, así como abundante arquitectura vernácula.



CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL

CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES

1.5.	Estado de los bienes			P-E-R	Estado
Definición	Estado medio de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Planeamiento, observación
Resultado	Bueno	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Los bienes inmuebles del centro histórico se encuentran generalmente en buen estado de conservación, con señales de permanecer en uso salvo raras excepciones.

1.6.	Plan Especial de Protección			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan Especial de Protección sobre el centro histórico o con incidencia explícita en el mismo			Fuentes	Planeamiento
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

El Plan Especial de Protección de Alcalá la Real se encuentra en proceso de elaboración desde el año 2009, si bien no se ha publicado ninguna de sus fases.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.7.	Señalización del patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Caracterización de la señalización de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Observación
Resultado	Buena	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Las recientes remodelaciones en los espacios públicos del centro histórico han dado lugar a una excelente señalización del patrimonio, integrada visualmente y coordinada con los elementos de divulgación y difusión para una fácil comprensión del mismo.

1.8.	Dinamización del patrimonio			P-E-R	Estado
Definición	Caracterización de la dinamización de los bienes patrimoniales del centro histórico.			Fuentes	Catastro, CGPHA
Resultado	Buena	Rango asignado	• • •	Ámbito	

En el marco del programa Tu Historia de las Ciudades Medias del Centro de Andalucía se han lanzado recientemente diversas actividades de dinamización del patrimonio que tienen una aceptación creciente entre la población local y foránea.



CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL

CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES

1.9.	Rehabilitación y reutilización			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias de fomento de la rehabilitación y la reutilización			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe una iniciativa de rehabilitación de patrimonio construido y espacio público de mano del programa para el Área de Rehabilitación Integral del Conjunto Histórico, promovido por la Junta de Andalucía.

1.10.	Valor de uso del patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Preservación del uso original del patrimonio inmueble o, en el caso de que no sea posible, asignación de un uso compatible con sus valores patrimoniales.			Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Uso de viviendas representativas y palacios como dependencias municipales y de Cultura.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.11.	Turismo patrimonial			P-E-R	Respuesta
Definición	Existe un Plan de Turismo que incida sobre el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El centro histórico de Alcalá la Real se encuadra dentro del programa de Ciudades Medias, de la ruta Caminos de Pasión, Ruta del Califato, Ruta de los Castillos y las Batallas, Camino Mozárabe de Santiago y Tierras de Romances y Leyendas de la sierra sur de Jaén.

1.12.	Itinerarios patrimoniales			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de itinerarios patrimoniales en el centro histórico			Fuentes	Planes Turísticos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen tres itinerarios patrimoniales en el centro histórico: el que registra la fortaleza de la Mota, el del Conjunto Histórico y el del Barrio de las Cruces y San Marcos.



CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL

CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES

1.13.	Investigación sobre patrimonio		P-E-R	Respuesta	
Definición	Fomento de la investigación sobre elementos patrimoniales del centro histórico.		Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta	
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

El Plan de Patrimonio de Alcalá la Real tiene como uno de sus objetivos prioritarios el fomento de la investigación sobre los elementos históricos y arqueológicos, si bien no existen acciones específicas.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.1.	Densidad de población			P-E-R	Estado
Definición	Densidad de población, en hab/km2, de la localidad			Fuentes	SIMA
Resultado	87,5	Rango asignado	• •	Ámbito	

Concentrada en el núcleo principal en un 96%, el resto en hábitat diseminado.

2.2.	Estructura de la población			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de personas dentro de cada intervalo de edad. Los intervalos considerados han sido: de 0 a 20 años, de 21 a 65 años o mayor a 65 años			Fuentes	SIMA
Resultado	20.06%, 58.58%, 21.36%	Rango asignado	• •	Ámbito	

El número de personas mayores es ligeramente superior al de jóvenes, si bien en conjunto es una estructura equilibrada.



CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL

CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

2.3.	Nivel de estudios			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de estudios mayoritario en la población: Sin estudios, Primarios, Secundarios, Formación Profesional o Universitarios			Fuentes	SIMA
Resultado	Sin estudios	Rango asignado	•	Ámbito	

El grupo de población mayoritario por nivel de estudios es el de personas sin estudios, seguido muy de cerca por el de estudios secundarios y ligeramente por debajo estudios primarios.

2.4.	Saldo migratorio			P-E-R	Estado
Definición	Incremento de la población debido exclusivamente a los flujos de inmigración y emigración			Fuentes	SIMA
Resultado	98	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El saldo migratorio en 2012 ha sido positivo en casi un centenar de inmigrantes, lo cual es un dato positivo dentro de su **categoría**.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.5.	Desempleo		P-E-R	Presión
Definición	Tasa de desempleo en la localidad. Relación que existe entre la población desempleada en edad legal de trabajar (16-64 años) y la total de esa edad		Fuentes	INE 2012
Resultado	16,5% (en 2012)	Rango asignado	•	

La tasa de paro de la localidad es alta, aunque menor que en los comienzos del siglo XXI y en la media de otras ciudades similares.

2.6.	Actividad económica		P-E-R	Presión
Definición	Índice de actividad económica urbana, comparativo del conjunto de la actividad económica relativo por habitante		Fuentes	INE 2012
Resultado	36	Rango asignado	••	

El IAE de Alcalá la Real es considerablemente alto dentro de su condición de ciudad media y atendiendo a su dimensión en sentido demográfico.



CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL

CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

2.7.	Actividad turística			P-E-R	Presión
Definición	Índice turístico de la localidad			Fuentes	Anuario La Caixa 2013
Resultado	2	Rango asignado	•	Ámbito	

El índice turístico es bajo con respecto a otras localidades del conjunto, si bien las principales iniciativas para su fortalecimiento están aún en su fase inicial.

2.8.	Movimiento asociativo			P-E-R	Presión
Definición	Cociente entre el número de habitantes del municipio y el número de asociaciones ciudadanas en el mismo			Fuentes	Registro de Asociaciones de Andalucía
Resultado	817	Rango asignado	••	Ámbito	

En Alcalá la Real existen 28 asociaciones registradas, algunas de las cuales están específicamente destinadas a la defensa de la cultura y el patrimonio.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.9.	Iniciativa privada			P-E-R	Respuesta
Definición	Fomento de la iniciativa privada en la gestión del patrimonio			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen políticas específicas que fomenten la iniciativa privada sobre el patrimonio del centro histórico.

2.10	Cooperación, desarrollo y patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan de Cooperación y Desarrollo en materia de patrimonio			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	••	Ámbito	

No existe un plan específico de Cooperación y Desarrollo en materia de patrimonio, si bien el Plan Turístico para las Ciudades Medias de Andalucía incluye estrategias de cooperación a nivel territorial.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.11.	Demanda social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de movimientos ciudadanos para la defensa del patrimonio			Fuentes	Observación, consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	••	Ámbito	

Aunque existe cierto movimiento social en torno a la defensa del patrimonio, se reduce principalmente a los elementos más sobresalientes (Castillo de la Mota).

2.12.	Inserción social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de inserción social para habitantes del centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen planes específicos para la inserción social de los habitantes del centro histórico.

**CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.13.	Dinamización cultural			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas o estrategias encaminadas a la dinamización cultural en el centro histórico			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Relacionados con cuestiones patrimoniales y en algunos casos conjuntos con los planes turísticos, existen planes de dinamización cultural.

2.14.	Preferencia al alquiler			P-E-R	Respuesta
Definición	Programa de fomento del alquiler de viviendas en el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen medidas destinadas al fomento del alquiler, ni en el centro histórico ni en el resto de la localidad.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.15.	Estructura del empleo		P-E-R	Estado
Definición	Importancia relativa en una región de los distintos sectores económicos, en términos de empleo, en porcentaje desglosado		Fuentes	SIMA
Resultado	64% comercio, seguido de industria con 19%	Rango asignado	• •	

Desequilibrada hacia el comercio, especialmente comercio minorista.

2.16.	Fomento de la participación ciudadana		P-E-R	Respuesta
Definición	Desarrollo de actividades encaminadas al fomento de la participación ciudadana en los procesos de planificación		Fuentes	Hemeroteca, Planeamiento
Resultado	NO	Rango asignado	•	

No se han producido actividades que propicien la participación más allá de los períodos obligatorios de exposición de planes.

**CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.1.	Tamaño relativo del centro histórico			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre la superficie ocupada por el centro histórico y la superficie urbana			Fuentes	Medición sobre planimetría, Planeamiento
Resultado	17,5%	Rango asignado	• •	Ámbito	

El centro histórico de Alcalá la Real ocupa 37 de las 212 hectáreas del núcleo urbano, lo cual es un poco más de la sexta parte de su superficie, siendo uno de los más reducidos en proporciones absolutas y relativas dentro de su categoría.

3.2.	Viviendas ocupadas			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre el número de viviendas destinadas a uso principal y el total de viviendas.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	53,2%	Rango asignado	•	Ámbito	

Aproximadamente la mitad del parque de viviendas de Alcalá la Real se encuentra habitado en primera residencia, uno de los datos más negativos dentro de su categoría, probablemente debido a la abundancia de viviendas de segunda residencia en entornos rurales y agrícolas.

**CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.3.	Espacios libres			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios libres (plazas y calles peatonales) de la ciudad.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	0,9%	Rango asignado	• •	Ámbito	

En la media de su categoría.

3.4.	Espacios verdes			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios verdes y/o ajardinados de la ciudad.			Fuentes	Medición sobre planimetría
Resultado	0,1%	Rango asignado	• •	Ámbito	

En la media de su categoría.

**CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.5.	Peatonalización			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de peatonalización de espacios singulares por su carácter patrimonial o urbano			Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Baja	Rango asignado	•	Ámbito	

Aunque existen espacios libres peatonales de tamaño significativo, las principales vías patrimoniales tienen preferencia para el tráfico rodado, con dificultades manifiestas para su cruce por parte del peatón.

3.6.	Accesibilidad			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de accesibilidad para personas de movilidad reducida en el centro histórico.			Fuentes	Observación
Resultado	Alta	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Los edificios patrimoniales, así como los espacios urbanos del núcleo histórico, cuentan con tratamientos específicos para mejorar la accesibilidad por parte de personas de movilidad reducida e invidentes.

**CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.7.	Aparcamiento			P-E-R	Estado
Definición	Previsión de soluciones específicas para resolver los problemas de aparcamiento en el centro histórico y la contaminación visual y ambiental que conlleva.			Fuentes	PLANEAMIENTO, Observación
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe una bolsa de aparcamiento situada en una de las principales vías de acceso al centro histórico, estando reducido el mismo al mínimo en las vías patrimoniales circundantes.

3.8.	Aumento del espacio público			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de peatonalización de calles o apertura de espacios públicos en solares sin uso.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

La rehabilitación del centro histórico no conlleva la peatonalización de calles aunque sí la apertura de algunos espacios públicos.

**CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.9.	Distribución de los servicios			P-E-R	Presión
Definición	Distribución del sector terciario en el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento
Resultado	Central	Rango asignado	•	Ámbito	

Los principales servicios y comercios están dispuestos en torno a un núcleo central compuesto por la Carrera de las Mercedes y el Paseo de los Álamos, lo cual acucia el problema del tráfico en estas vías.

3.10.	Planificación estratégica			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de mecanismos de planificación estratégica en el planeamiento sobre el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen planes estratégicos para el centro histórico o el núcleo urbano de Alcalá la Real.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.11.	Concentración urbana			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la dispersión de edificación.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

Alcalá cuenta con 21 núcleos de población diseminada en los que habita tan sólo el 4% de la población total, sin existencia de estrategias que limiten este problema.

3.12.	Diseño sostenible			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias que valoren o potencien el diseño sostenible en el centro histórico, tanto en el espacio público como en el privado			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen actividades encaminadas a la potenciación del diseño sostenible

**CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL****CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.1.	Movilidad			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un plan de movilidad para el centro histórico.			Fuentes	Consulta, Hemeroteca
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aunque existen iniciativas para considerar la movilidad del centro histórico de Alcalá la Real, ningún plan o medida específica han sido puestos en marcha aún.

4.2.	Transporte no motorizado			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte no motorizado.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

No existen medidas específicas destinadas al fomento del transporte en bicicleta o del peatón.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.3.	Transporte público			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte público.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	••	Ámbito	

Existe una red de transporte público con servicio en la localidad, sin embargo, no se llevan a cabo actividades o medidas para su difusión y fomento de su uso.

4.4.	Índice de motorización			P-E-R	Presión
Definición	Índice de motorización, expresado en vehículos por cada 100 habitantes			Fuentes	INE 2012, SIMA
Resultado	78	Rango asignado	•	Ámbito	

Es un índice de motorización elevado dentro de la media.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.5.	Tren de Alta Velocidad			P-E-R	Presión
Definición	Incremento del trazado o las líneas del Tren de Alta Velocidad en el ámbito o un entorno inmediato, que conlleve detrimento del paisaje y/o desmantelamiento de la red ferroviaria existente.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	NO	Rango asignado	• • •	Ámbito	

No se han creado recientemente ni están en proyecto de creación nuevas líneas o tramos.

4.6.	Desmantelamiento de la red ferroviaria			P-E-R	Presión
Definición	Desmantelamiento de la red ferroviaria de media distancia en el ámbito paisajístico o su entorno.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	No aplica	Rango asignado	• •	Ámbito	

No existen ni existían redes ferroviarias de media distancia en la zona.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.7.	Vías rodadas de alta velocidad		P-E-R	Presión	
Definición	Incremento del kilometraje de vías de tráfico rodado de gran impacto, especialmente autovías o autopistas, sin planes para el mantenimiento de vías secundarias o la preservación del paisaje.		Fuentes	POTA 2006	
Resultado	NO	Rango asignado	• • •	Ámbito	

No está en proyecto el trazado de una vía rodada de alta velocidad en la zona, si bien tanto la Autovía del Olivar como la A-92 tienen tramos que discurren no muy lejos.

**CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL****CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.1.	Medio Ambiente			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un programa de mejora del Medio Ambiente en el centro histórico.			Fuentes	Hemeroteca
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

No existe un plan de mejora del Medio Ambiente, aunque se desarrollan actividades de carácter concienciador.

5.2.	Educación medioambiental			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de fomento de la educación medioambiental.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Alcalá la Real cuenta con un programa Línea Verde en el que se incluyen actividades específicas para la educación medioambiental.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.3.	Contaminación acústica			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un mapa de niveles acústicos y de estrategias para la mejora de la contaminación acústica en el centro histórico.			Fuentes	Mapa de ruido
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

El mapa de ruido de Alcalá la Real aún no está en elaboración.

5.4.	Gestión de residuos			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión de residuos local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	••	Ámbito	

Aunque aún no existe un plan de residuos desarrollado, diversas iniciativas para su consideración han sido puestas en marcha, como un encuentro de expertos en gestión de residuos para ciudades de hasta 50000 habitantes.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.5.	Gestión del agua			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión del agua local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	••	Ámbito	

Aunque aún no existe un plan de residuos desarrollado, diversas iniciativas para su consideración han sido puestas en marcha, como un plan de concienciación sobre el ciclo del agua y las cuestiones medioambientales para escolares de la localidad.

5.6.	Protección del acondicionamiento pasivo			P-E-R	Respuesta
Definición	Protección expresa de los elementos patrimoniales que constituyen sistemas de acondicionamiento pasivo.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen medidas específicas que tiendan a la conservación de elementos del centro histórico que contribuyan a su acondicionamiento pasivo.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.7.	Espacios naturales protegidos			P-E-R	Estado
Definición	Número de hectáreas protegidas por ser espacios naturales.			Fuentes	RENPA
Resultado	0	Rango asignado	•	Ámbito	

Alcalá la Real no cuenta con espacios naturales protegidos por RENPA.

5.8.	Aplicación de la Agenda 21 Local			P-E-R	Respuesta
Definición	Estado de la aplicación de la Agenda 21 Local en el municipio.			Fuentes	Agenda21
Resultado	En agenda- Plan de Acción	Rango asignado	••	Ámbito	

La fase de análisis ha finalizado, y se encuentra en fase de agenda, con el Plan de Acción elaborado.

**CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL****CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.9.	Producción de energía de origen agrícola y forestal			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de plantas de generación de energía con residuos agrícolas o forestales (biomasa).			Fuentes	REDEJA
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen centrales de generación de energía a partir de biomasa.

5.10.	Producción de energía de origen solar y eólico			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de instalaciones de generación de energía solar (fotovoltaica) o eólica (molinos).			Fuentes	REDEJA
Resultado	SÍ	Rango asignado	••	Ámbito	

Existen pequeñas plantas de producción fotovoltaica, aunque no energía eólica.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.1.	Cuidado del paisaje urbano			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la contaminación visual o acciones encaminadas a la mejora o conservación del paisaje histórico urbano.			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El entorno de la zona con mayor densidad de bienes patrimoniales presenta un especial cuidado por la contaminación visual, tanto en la señalética del patrimonio como en la configuración de fachadas de comercios y oficinas.

6.2.	Evolución de la riqueza paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de riqueza paisajística por unidades fisionómicas del paisaje.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-1,5	Rango asignado	• •	Ámbito	

La sierra sur de Jaén ha experimentado un leve descenso de su riqueza paisajística.

**CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL****CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.3.	Evolución de la diversidad paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Variación de la diversidad paisajística según índice de Shannon. Número de tipos de unidades fisionómicas presentes en un determinado ámbito y su distribución proporcional en el mismo			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-0,5	Rango asignado	•	Ámbito	

La diversidad paisajística ha disminuido considerablemente con respecto a localidades cercanas y el total de los paisajes andaluces.

6.4.	Evolución de la naturalidad paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de evolución de la naturalidad paisajística.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-3%	Rango asignado	••	Ámbito	

La naturalidad paisajística ha disminuido levemente en esta zona.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.5.	Reducción negativa de terrenos naturales			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos naturales medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	0%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Los terrenos naturales se han mantenido prácticamente estables desde 2004.

6.6.	Reducción de terrenos agrarios			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos agrarios medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-0,1%	Rango asignado	• •	Ámbito	

La reducción de terrenos agrarios ha sido prácticamente nula.

**CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL****CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.7.	Incremento de terrenos urbano-alterados			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de incremento de terrenos urbano-alterados medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-0,3%	Rango asignado	• •	Ámbito	

El incremento de terrenos urbano-alterados ha sido muy leve.

6.8.	Aumento de superficie artificial			P-E-R	Presión
Definición	Aumento de la superficie artificial, en porcentaje.			Fuentes	Estudio Corine Land Cover
Resultado	3,8%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aumento de la superficie artificial de carácter leve en comparación con otras localidades intermedias.

CASO DE ESTUDIO: ALCALÁ LA REAL**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.9.	Bienes patrimoniales con incidencia en el paisaje			P-E-R	Estado
Definición	Existencia de bienes patrimoniales con incidencia, bien formal, bien funcional, en el paisaje inmediato.			Fuentes	IAPH
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe una compleja estructura defensiva, desde el Castillo de la Mota a las torres, que incide en el paisaje de forma significativa.

6.10.	Patrimonialización de los paisajes			P-E-R	Respuesta
Definición	Puesta en valor de los paisajes del ámbito como bienes patrimoniales, reconocidos en documentos oficiales.			Fuentes	Planeamiento, IAPH
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe constancia de protección o puesta en valor de los paisajes de forma específica.



CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA

SIMBOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE INDICADORES

Ámbito: centro histórico



Ámbito: tejido urbano



Ámbito: territorial



CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.1.	Parcelas con catalogación específica			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el catálogo del PGOU			Fuentes	PGOU
Resultado	3,6%	Rango asignado	•	Ámbito	

El Plan Especial de Protección y Reforma Interior y Catálogo del Centro Histórico de Antequera protege 145 parcelas en tres categorías: 37 tipo A, 35 tipo B y 73 tipo C, de las aproximadamente 4000 que comprende el área protegida.

1.2.	Parcelas con catalogación sectorial			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el CGPHA			Fuentes	CGPHA
Resultado	0,1%	Rango asignado	•	Ámbito	

Antequera cuenta con 29 bienes inscritos en el CGPHA, de los cuales el 40% son Zonas Arqueológicas fuera del conjunto histórico, todos ellos BIC. Los BIC del Conjunto Histórico son principalmente elementos defensivos y edificios religiosos.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.3.	Conjunto Histórico			P-E-R	Estado
Definición	Incoación e inscripción del centro histórico como Conjunto Histórico en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía			Fuentes	CGPHA
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El Conjunto Histórico de Antequera está inscrito como BIC desde 1973.

1.4.	Diversidad en la protección patrimonial			P-E-R	Estado
Definición	Grado de diversidad en tipologías y categorías de los bienes del centro histórico que aparecen en CGPHA y en el catálogo del PGOU			Fuentes	CGPHA, PGOU
Resultado	Diverso	Rango asignado	• • •	Ámbito	

En el CGPHA se protegen principalmente elementos defensivos, edificios religiosos y el propio Conjunto Histórico. La catalogación del planeamiento de protección incluye diversos espacios urbanos y vistas significativas. Es destacable la protección de los Verdiales como Actividad de Interés Etnológico.



CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA

CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES

1.5.	Estado de los bienes			P-E-R	Estado
Definición	Estado medio de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Planeamiento, observación
Resultado	Bueno	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El estado general de los bienes patrimoniales es bueno, tanto en los más monumentales como en el caserío vernáculo.

1.6.	Plan Especial de Protección			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan Especial de Protección sobre el centro histórico o con incidencia explícita en el mismo			Fuentes	Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Antequera cuenta con uno de los Planes Especiales de Protección más antiguo, que data de 1990, y necesita una revisión.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.7.	Señalización del patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Caracterización de la señalización de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Observación
Resultado	Media	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aunque la zona de Alcazaba y Colegiata cuenta con una buena señalética, el resto de la ciudad carece de la señalización de direcciones adecuada y los bienes patrimoniales sólo señalan su nombre y época, sin añadir más información.

1.8.	Dinamización del patrimonio			P-E-R	Estado
Definición	Caracterización de la dinamización de los bienes patrimoniales del centro histórico.			Fuentes	Catastro, CGPHA
Resultado	Buena	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen actividades de dinamización del patrimonio, en su mayoría englobadas en el programa de ciudades medias Tu Historia.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.9.	Rehabilitación y reutilización			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias de fomento de la rehabilitación y la reutilización			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen estrategias para el fomento de la rehabilitación, lo cual repercute en un buen estado general del patrimonio edificado.

1.10.	Valor de uso del patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Preservación del uso original del patrimonio inmueble o, en el caso de que no sea posible, asignación de un uso compatible con sus valores patrimoniales.			Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Uso de antiguos palacios como edificios administrativos y de cultura, y de restos agrícolas o religiosos con fines de restauración y ocio.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.11.	Turismo patrimonial			P-E-R	Respuesta
Definición	Existe un Plan de Turismo que incida sobre el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El centro histórico de Antequera se encuentra dentro del Plan de Ciudades Medias, en cuyo marco realiza actividades y fomenta el turismo patrimonial.

1.12.	Itinerarios patrimoniales			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de itinerarios patrimoniales en el centro histórico			Fuentes	Planes Turísticos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe un itinerario patrimonial en la zona monumental, y sugerencias para itinerarios alternativos en la ciudad y el territorio.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.13.	Investigación sobre patrimonio		P-E-R	Respuesta	
Definición	Fomento de la investigación sobre elementos patrimoniales del centro histórico.		Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta	
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

No existen iniciativas específicas destinadas a fomentar la investigación sobre el patrimonio.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.1.	Densidad de población			P-E-R	Estado
Definición	Densidad de población, en hab/km2, de la localidad			Fuentes	SIMA
Resultado	55,82	Rango asignado	• •	Ámbito	

Dividida en 11 núcleos de población.

2.2.	Estructura de la población			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de personas dentro de cada intervalo de edad. Los intervalos considerados han sido: de 0 a 20 años, de 21 a 65 años o mayor a 65 años			Fuentes	SIMA
Resultado	22.64%, 60.80%, 15.65%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El número de jóvenes es sensiblemente superior al de mayores, con un gran grueso de personas en edad activa, lo cual la convierte en una pirámide poblacional muy equilibrada.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.3.	Nivel de estudios		P-E-R	Estado
Definición	Nivel de estudios mayoritario en la población: Sin estudios, Primarios, Secundarios, Formación Profesional o Universitarios		Fuentes	SIMA
Resultado	Sin estudios	Rango asignado	•	

El grupo de población mayoritario por nivel de estudios es el de estudios de segundo grado, seguido muy de cerca por personas sin estudios y ligeramente por debajo estudios primarios.

2.4.	Saldo migratorio		P-E-R	Estado
Definición	Incremento de la población debido exclusivamente a los flujos de inmigración y emigración		Fuentes	SIMA
Resultado	-67	Rango asignado	•	

El saldo migratorio en 2012 ha sido negativo en una cantidad moderadamente elevada.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.5.	Desempleo		P-E-R	Presión
Definición	Tasa de desempleo en la localidad. Relación que existe entre la población desempleada en edad legal de trabajar (16-64 años) y la total de esa edad		Fuentes	INE 2012
Resultado	15,5% (en 2012)	Rango asignado	• •	Ámbito

La tasa de paro de la localidad es alta, en la media de las ciudades de la muestra.

2.6.	Actividad económica		P-E-R	Presión
Definición	Índice de actividad económica urbana, comparativo del conjunto de la actividad económica relativo por habitante		Fuentes	INE 2012
Resultado	58	Rango asignado	• • •	Ámbito

El IAE de Antequera es alto dentro de su condición de ciudad media y atendiendo a su dimensión en sentido demográfico.



CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA

CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

2.7.	Actividad turística			P-E-R	Presión
Definición	Índice turístico de la localidad			Fuentes	Anuario La Caixa 2013
Resultado	69	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El índice turístico es alto con respecto a otras localidades del conjunto, y contrasta por ser una de las pocas ciudades con mayor índice turístico que económico.

2.8.	Movimiento asociativo			P-E-R	Presión
Definición	Cociente entre el número de habitantes del municipio y el número de asociaciones ciudadanas en el mismo			Fuentes	Registro de Asociaciones de Andalucía
Resultado	1046	Rango asignado	• •	Ámbito	

En Antequera existen 40 asociaciones, muy pocas de las cuales están específicamente destinadas a la defensa de la cultura o el patrimonio.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.9.	Iniciativa privada			P-E-R	Respuesta
Definición	Fomento de la iniciativa privada en la gestión del patrimonio			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe un organismo de fomento de la iniciativa privada en el centro histórico, aunque no tiene un alto grado de implantación.

2.10	Cooperación, desarrollo y patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan de Cooperación y Desarrollo en materia de patrimonio			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

No existe un plan específico de Cooperación y Desarrollo en materia de patrimonio, si bien el Plan Turístico para las Ciudades Medias de Andalucía incluye estrategias de cooperación a nivel territorial.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.11.	Demanda social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de movimientos ciudadanos para la defensa del patrimonio			Fuentes	Observación, consulta
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe cierta demanda social con respecto al patrimonio, si bien se limita a sus bienes más monumentales.

2.12.	Inserción social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de inserción social para habitantes del centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen planes específicos para la inserción social de los habitantes del centro histórico.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.13.	Dinamización cultural			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas o estrategias encaminadas a la dinamización cultural en el centro histórico			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe una buena oferta de dinamización de la cultura.

2.14.	Preferencia al alquiler			P-E-R	Respuesta
Definición	Programa de fomento del alquiler de viviendas en el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen medidas destinadas al fomento del alquiler, ni en el centro histórico ni en el resto de la localidad.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.15.	Estructura del empleo			P-E-R	Estado
Definición	Importancia relativa en una región de los distintos sectores económicos, en términos de empleo, en porcentaje desglosado			Fuentes	SIMA
Resultado	60% comercio, seguido de construcción con 19%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Desequilibrada hacia el comercio y con una presencia de la construcción por encima de la industria.

2.16.	Fomento de la participación ciudadana			P-E-R	Respuesta
Definición	Desarrollo de actividades encaminadas al fomento de la participación ciudadana en los procesos de planificación			Fuentes	Hemeroteca, Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen ciertas medidas de fomento de la participación ciudadana, llevadas a cabo en los últimos años, especialmente en torno a los presupuestos participativos.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.1.	Tamaño relativo del centro histórico			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre la superficie ocupada por el centro histórico y la superficie urbana			Fuentes	Medición sobre planimetría, Planeamiento
Resultado	28,6%	Rango asignado	• •	Ámbito	

El centro histórico de Alcalá la Real ocupa 130 de las 470 hectáreas del núcleo urbano, lo cual más de la cuarta parte de su núcleo urbano, siendo uno de los centros históricos de mayores dimensiones en términos absolutos y relativos.

3.2.	Viviendas ocupadas			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre el número de viviendas destinadas a uso principal y el total de viviendas.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	72%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Casi las tres cuartas partes de las viviendas de Antequera están ocupadas como primera residencia, lo cual contribuye al buen mantenimiento de la arquitectura vernácula.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.3.	Espacios libres			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios libres (plazas y calles peatonales) de la ciudad.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	0,9%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Por encima de la media de la muestra, aunque aún lejos del nivel deseable.

3.4.	Espacios verdes			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios verdes y/o ajardinados de la ciudad.			Fuentes	Medición sobre planimetría
Resultado	0,1%	Rango asignado	• •	Ámbito	

En la media de su categoría.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.5.	Peatonalización			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de peatonalización de espacios singulares por su carácter patrimonial o urbano			Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Baja	Rango asignado	•	Ámbito	

Aunque existen espacios libres peatonales de tamaño significativo, las principales vías patrimoniales tienen preferencia para el tráfico rodado, especialmente complicadas en las zonas de mayor afluencia turística y calles comerciales.

3.6.	Accesibilidad			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de accesibilidad para personas de movilidad reducida en el centro histórico.			Fuentes	Observación
Resultado	Media	Rango asignado	••	Ámbito	

Los principales elementos monumentales están dotados de métodos para la accesibilidad, aunque esto no es extensible a la ciudad en general ni a las zonas más relevantes desde el punto de vista patrimonial.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.7.	Aparcamiento			P-E-R	Estado
Definición	Previsión de soluciones específicas para resolver los problemas de aparcamiento en el centro histórico y la contaminación visual y ambiental que conlleva.			Fuentes	PLANEAMIENTO, Observación
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe una gran bolsa de aparcamiento a la entrada de la ciudad, tangente al comienzo del centro histórico. Otra bolsa, de tamaño mucho menor, se encuadra en una de las vías comerciales del centro histórico.

3.8.	Aumento del espacio público			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de peatonalización de calles o apertura de espacios públicos en solares sin uso.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

La rehabilitación del centro histórico no conlleva la peatonalización de calles ni la creación de espacios públicos.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.9.	Distribución de los servicios			P-E-R	Presión
Definición	Distribución del sector terciario en el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento
Resultado	Policéntrica	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe una gran área comercial a las afueras de la ciudad, más un área comercial abierta en el centro histórico.

3.10.	Planificación estratégica			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de mecanismos de planificación estratégica en el planeamiento sobre el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe un plan estratégico de 2004, con regulación del turismo y el centro histórico entre otros asuntos.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.11.	Concentración urbana			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la dispersión de edificación.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

Antequera cuenta con 11 núcleos urbanos, y aunque el problema de las segundas residencias no es acuciante ni existe mucha residencia dispersa, no cuenta con estrategias específicas.

3.12.	Diseño sostenible			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias que valoren o potencien el diseño sostenible en el centro histórico, tanto en el espacio público como en el privado			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen actividades encaminadas a la potenciación del diseño sostenible.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.1.	Movilidad			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un plan de movilidad para el centro histórico.			Fuentes	Consulta, Hemeroteca
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen sucesivos planes de movilidad en Antequera, el último cerrado en 2013.

4.2.	Transporte no motorizado			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte no motorizado.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe una línea de carril bici estrenada en 2012.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.3.	Transporte público			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte público.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe una red de autobuses urbanos con tres líneas, si bien no se llevan a cabo iniciativas para el fomento de su uso.

4.4.	Índice de motorización			P-E-R	Presión
Definición	Índice de motorización, expresado en vehículos por cada 100 habitantes			Fuentes	INE 2012, SIMA
Resultado	80	Rango asignado	•	Ámbito	

Es un índice de motorización elevado respecto a la muestra y a los estándares deseables.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.5.	Tren de Alta Velocidad			P-E-R	Presión
Definición	Incremento del trazado o las líneas del Tren de Alta Velocidad en el ámbito o un entorno inmediato, que conlleve detrimento del paisaje y/o desmantelamiento de la red ferroviaria existente.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	Sí	Rango asignado	•	Ámbito	

Está en construcción la nueva línea de AVE Granada-Antequera, con la amenaza de desmantelamiento de la red de media distancia existente y gran impacto en el paisaje antequerano.

4.6.	Desmantelamiento de la red ferroviaria			P-E-R	Presión
Definición	Desmantelamiento de la red ferroviaria de media distancia en el ámbito paisajístico o su entorno.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	Sí	Rango asignado	•	Ámbito	

Está en proceso el desmantelamiento de la red ferroviaria existente con motivo de la implantación de la línea de AVE Granada-Antequera.



CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA

CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES

4.7.	Vías rodadas de alta velocidad		P-E-R	Presión
Definición	Incremento del kilometraje de vías de tráfico rodado de gran impacto, especialmente autovías o autopistas, sin planes para el mantenimiento de vías secundarias o la preservación del paisaje.		Fuentes	POTA 2006
Resultado	NO	Rango asignado	• • •	Ámbito

Aunque las autovías A-45 y A-92 discurren en el territorio local, se encuentran suficientemente alejadas del núcleo urbano, no han eclipsado el uso de las vías secundarias y no existen otras vías rápidas en planificación.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.1.	Medio Ambiente			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un programa de mejora del Medio Ambiente en el centro histórico.			Fuentes	Hemeroteca
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aunque no existe un plan integral de Medio Ambiente, se llevan a cabo medidas específicas para reducir los problemas relacionados con el mismo.

5.2.	Educación medioambiental			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de fomento de la educación medioambiental.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

No existe un plan de educación ambiental en Antequera, aunque se desarrollan algunas actividades, especialmente en torno al Torcal.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.3.	Contaminación acústica			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un mapa de niveles acústicos y de estrategias para la mejora de la contaminación acústica en el centro histórico.			Fuentes	Mapa de ruido
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aunque no existen datos sobre los niveles acústicos, existe una ordenanza ambiental contra la contaminación acústica.

5.4.	Gestión de residuos			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión de residuos local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aunque existe un plan de residuos de la construcción, no existe un plan integral para asegurar la sostenibilidad de la gestión de residuos.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.5.	Gestión del agua			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión del agua local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	••	Ámbito	

Existe un plan de ahorro para aguas del Torcal, si bien no se extiende a la totalidad de las aguas del municipio.

5.6.	Protección del acondicionamiento pasivo			P-E-R	Respuesta
Definición	Protección expresa de los elementos patrimoniales que constituyen sistemas de acondicionamiento pasivo.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen medidas específicas que tiendan a la conservación de elementos del centro histórico que contribuyan al acondicionamiento pasivo.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.7.	Espacios naturales protegidos			P-E-R	Estado
Definición	Número de hectáreas protegidas por ser espacios naturales.			Fuentes	RENPA
Resultado	3208	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Antequera cuenta con tres elementos naturales protegidos: el Parque Periurbano Pinar del Hacho, el Paraje Natural Torcal de Antequera y el Monumento Natural Tornillo del Torcal.

5.8.	Aplicación de la Agenda 21 Local			P-E-R	Respuesta
Definición	Estado de la aplicación de la Agenda 21 Local en el municipio.			Fuentes	Agenda21
Resultado	En agenda- Plan de Acción	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El Plan de Acción se encuentra elaborado y en aplicación.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.9.	Producción de energía de origen agrícola y forestal			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de plantas de generación de energía con residuos agrícolas o forestales (biomasa).			Fuentes	REDEJA
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

No existen plantas de generación con biomasa, aunque existe una planta de cogeneración.

5.10.	Producción de energía de origen solar y eólico			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de instalaciones de generación de energía solar (fotovoltaica) o eólica (molinos).			Fuentes	REDEJA
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen pequeñas plantas de producción fotovoltaica aunque no producción de energía eólica.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.1.	Cuidado del paisaje urbano			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la contaminación visual o acciones encaminadas a la mejora o conservación del paisaje histórico urbano.			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe un cuidado general por el paisaje urbano, evitando la contaminación visual, aunque en detrimento debido al abundante tráfico y aparcamiento en superficie presentes en zonas patrimoniales. El Plan Especial protege vistas urbanas y periurbanas.

6.2.	Evolución de la riqueza paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de riqueza paisajística por unidades fisionómicas del paisaje.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-4	Rango asignado	•	Ámbito	

La sierra de Antequera ha experimentado un fuerte descenso de su riqueza paisajística.

**CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA****CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.3.	Evolución de la diversidad paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Variación de la diversidad paisajística según índice de Shannon. Número de tipos de unidades fisionómicas presentes en un determinado ámbito y su distribución proporcional en el mismo			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-0,5	Rango asignado	•	Ámbito	

La diversidad paisajística ha disminuido considerablemente con respecto a localidades cercanas y el total de los paisajes andaluces.

6.4.	Evolución de la naturalidad paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de evolución de la naturalidad paisajística.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-1%	Rango asignado	••	Ámbito	

La naturalidad paisajística ha disminuido levemente en esta zona.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.5.	Reducción negativa de terrenos naturales			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos naturales medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	4%	Rango asignado	•	Ámbito	

Los terrenos naturales han disminuido considerablemente desde 2004.

6.6.	Reducción de terrenos agrarios			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos agrarios medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	3,5%	Rango asignado	•	Ámbito	

Los terrenos agrarios han aumentado considerablemente.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.7.	Incremento de terrenos urbano-alterados			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de incremento de terrenos urbano-alterados medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	2,5%	Rango asignado	•	Ámbito	

El incremento de terrenos urbano-alterados ha sido moderado con respecto a la muestra.

6.8.	Aumento de superficie artificial			P-E-R	Presión
Definición	Aumento de la superficie artificial, en porcentaje.			Fuentes	Estudio Corine Land Cover
Resultado	35%	Rango asignado	•	Ámbito	

Aumento de la superficie artificial de carácter muy notable en comparación con otras localidades intermedias.

CASO DE ESTUDIO: ANTEQUERA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.9.	Bienes patrimoniales con incidencia en el paisaje			P-E-R	Estado
Definición	Existencia de bienes patrimoniales con incidencia, bien formal, bien funcional, en el paisaje inmediato.			Fuentes	IAPH
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen numerosos bienes con incidencia en el paisaje de gran relevancia, como el Conjunto Dolménico, el Torcal o la Peña de los Enamorados.

6.10.	Patrimonialización de los paisajes			P-E-R	Respuesta
Definición	Puesta en valor de los paisajes del ámbito como bienes patrimoniales, reconocidos en documentos oficiales.			Fuentes	Planeamiento, IAPH
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

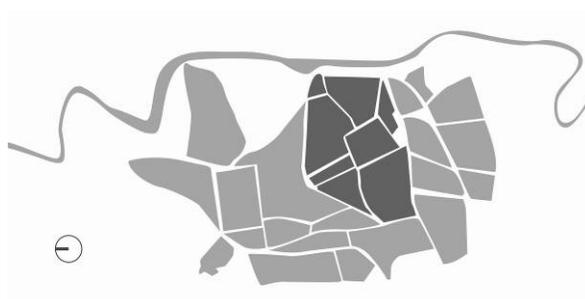
El PEPRICH de Antequera incluye la protección de paisajes singulares y vistas singulares. Los espacios del torcal y la zona de dólmenes han sido valorados desde los organismos andaluces de patrimonio.



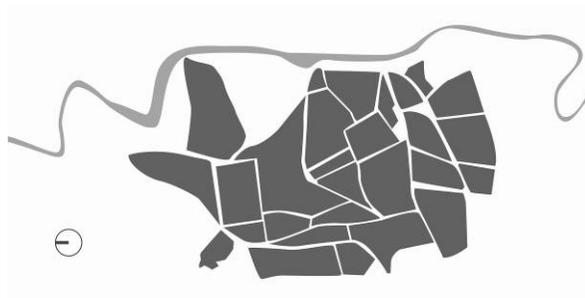
CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA

SIMBOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE INDICADORES

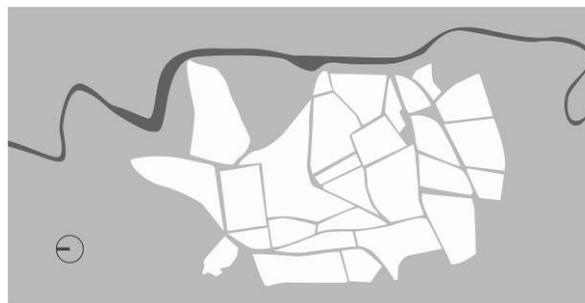
Ámbito: centro histórico



Ámbito: tejido urbano



Ámbito: territorial



CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.1.	Parcelas con catalogación específica			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el catálogo del PGOU			Fuentes	PGOU
Resultado	53%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Écija protege en su PEPRICCHA un total de 2388 elementos (tanto inmuebles como espacios urbanos), lo cual la convierte en la ciudad media con mayor grado de protección sectorial y uno de los mejores datos del patrimonio urbano andaluz en términos relativos.

1.2.	Parcelas con catalogación sectorial			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el CGPHA			Fuentes	CGPHA
Resultado	0,3%	Rango asignado	• •	Ámbito	

El centro histórico de Écija cuenta con 10 elementos inscritos en el CGPHA, entre los que se encuentran edificios religiosos, civiles y restos de fortificaciones.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.3.	Conjunto Histórico			P-E-R	Estado
Definición	Incoación e inscripción del centro histórico como Conjunto Histórico en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía			Fuentes	CGPHA
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El Conjunto Histórico de Écija está inscrito como BIC desde 1966.

1.4.	Diversidad en la protección patrimonial			P-E-R	Estado
Definición	Grado de diversidad en tipologías y categorías de los bienes del centro histórico que aparecen en CGPHA y en el catálogo del PGOU			Fuentes	CGPHA, PGOU
Resultado	Relativamente diverso	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen, como BIC, edificios tanto civiles como religiosos y defensivos, además del propio Conjunto Histórico, si bien no existen espacios públicos y escasa arquitectura vernácula protegida, más allá de palacios nobiliarios.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.5.	Estado de los bienes			P-E-R	Estado
Definición	Estado medio de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Planeamiento, observación
Resultado	Bueno	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El estado general de los bienes patrimoniales es bueno, en parte debido al fuerte plan de rehabilitación promovido por el PREPICCHA.

1.6.	Plan Especial de Protección			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan Especial de Protección sobre el centro histórico o con incidencia explícita en el mismo			Fuentes	Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Écija posee un completo Plan Especial con un gran índice de inmuebles protegidos y normas exigentes, que en ocasiones han tenido que ser revisadas para dar luz a proyectos de intervención.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.7.	Señalización del patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Caracterización de la señalización de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Observación
Resultado	Mala	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe un criterio uniforme de señalización del patrimonio. Algunos de los elementos más destacables, especialmente los religiosos, cuentan con un sistema de señalización perteneciente a una empresa de rutas turísticas.

1.8.	Dinamización del patrimonio			P-E-R	Estado
Definición	Caracterización de la dinamización de los bienes patrimoniales del centro histórico.			Fuentes	Catastro, CGPHA
Resultado	Mala	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe un programa específico de dinamización del patrimonio más allá de las rutas turísticas operadas por varias empresas.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.9.	Rehabilitación y reutilización			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias de fomento de la rehabilitación y la reutilización			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Desde el PREPRICCHA se ha hecho un especial hincapié en la rehabilitación y puesta en uso del patrimonio inmueble del centro histórico.

1.10.	Valor de uso del patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Preservación del uso original del patrimonio inmueble o, en el caso de que no sea posible, asignación de un uso compatible con sus valores patrimoniales.			Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

La mayoría de edificios que han cambiado su uso -especialmente civiles- tienen usos compatibles dedicados a los servicios públicos y la cultura.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.11.	Turismo patrimonial			P-E-R	Respuesta
Definición	Existe un Plan de Turismo que incida sobre el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Écija pertenece a la Red de Ciudades Medias, en cuyo Plan de Turismo participa, si bien no se han llevado a cabo actividades de dinamización asociadas.

1.12.	Itinerarios patrimoniales			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de itinerarios patrimoniales en el centro histórico			Fuentes	Planes Turísticos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen una serie de itinerarios patrimoniales diseñados y llevados a cabo por parte de empresas privadas, aunque se publicitan desde la oficina de turismo en el Museo Arqueológico.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.13.	Investigación sobre patrimonio		P-E-R	Respuesta	
Definición	Fomento de la investigación sobre elementos patrimoniales del centro histórico.		Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta	
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

Desde el Museo se fomenta la investigación del patrimonio, especialmente arqueológico.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.1.	Densidad de población			P-E-R	Estado
Definición	Densidad de población, en hab/km2, de la localidad			Fuentes	SIMA
Resultado	416	Rango asignado	• •	Ámbito	

Distribuida en ocho núcleos de población. Aunque es una de las ciudades estudiadas de más población (más de 40000 habitantes), las elevadas dimensiones de su término municipal le otorgan una densidad media.

2.2.	Estructura de la población			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de personas dentro de cada intervalo de edad. Los intervalos considerados han sido: de 0 a 20 años, de 21 a 65 años o mayor a 65 años			Fuentes	SIMA
Resultado	23,09% - 62,78% - 14,13%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

La población joven supera considerablemente a la población mayor, lo que lo convierte en una pirámide equilibrada.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.3.	Nivel de estudios			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de estudios mayoritario en la población: Sin estudios, Primarios, Secundarios, Formación Profesional o Universitarios			Fuentes	SIMA
Resultado	Secundarios	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El nivel mayoritario de estudios es el de estudios secundarios, seguido por estudios primarios y en tercer lugar personas sin estudios.

2.4.	Saldo migratorio			P-E-R	Estado
Definición	Incremento de la población debido exclusivamente a los flujos de inmigración y emigración			Fuentes	SIMA
Resultado	-196	Rango asignado	•	Ámbito	

El saldo migratorio es negativo y de una magnitud considerable dentro del rango de las ciudades medias.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.5.	Desempleo		P-E-R	Presión
Definición	Tasa de desempleo en la localidad. Relación que existe entre la población desempleada en edad legal de trabajar (16-64 años) y la total de esa edad		Fuentes	INE 2012
Resultado	19,4% (en 2012)	Rango asignado	•	

La tasa de desempleo es alta, aunque en la media de otras ciudades medias del entorno.

2.6.	Actividad económica		P-E-R	Presión
Definición	Índice de actividad económica urbana, comparativo del conjunto de la actividad económica relativo por habitante		Fuentes	INE 2012
Resultado	65	Rango asignado	• • •	

El índice de actividad económica es alto con respecto a la tónica general en las ciudades medias de su tamaño.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.7.	Actividad turística		P-E-R	Presión
Definición	Índice turístico de la localidad		Fuentes	Anuario La Caixa 2013
Resultado	5	Rango asignado	•	

El índice de actividad económica es inusualmente bajo dentro de las ciudades medias, máxime teniendo en cuenta la caracterización patrimonial de la ciudad.

2.8.	Movimiento asociativo		P-E-R	Presión
Definición	Cociente entre el número de habitantes del municipio y el número de asociaciones ciudadanas en el mismo		Fuentes	Registro de Asociaciones de Andalucía
Resultado	2141	Rango asignado	•	

Existen 19 asociaciones, lo cual supone una ratio baja en una población de más de 40000 habitantes. Entre ellas existe poca presencia de la defensa de la cultura o el patrimonio.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.9.	Iniciativa privada			P-E-R	Respuesta
Definición	Fomento de la iniciativa privada en la gestión del patrimonio			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen políticas específicas que fomenten la iniciativa privada sobre el patrimonio del centro histórico.

2.10	Cooperación, desarrollo y patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan de Cooperación y Desarrollo en materia de patrimonio			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	••	Ámbito	

Écija pertenece a la Red de Ciudades Medias del centro de Andalucía, que incorpora estrategias de cooperación territorial.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.11.	Demanda social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de movimientos ciudadanos para la defensa del patrimonio			Fuentes	Observación, consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe cierta demanda social ante las cuestiones patrimoniales, especialmente alentada con las decisiones tomadas a raíz de la elaboración del Plan Especial de Protección.

2.12.	Inserción social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de inserción social para habitantes del centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

Écija está adherida al programa de urgencia social de la provincia de Sevilla.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.13.	Dinamización cultural			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas o estrategias encaminadas a la dinamización cultural en el centro histórico			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	••	Ámbito	

Existe cierta dinamización cultural por parte del Ayuntamiento, aunque no cuenta con un programa unitario ni tiene excesiva repercusión en la puesta en valor del patrimonio.

2.14.	Preferencia al alquiler			P-E-R	Respuesta
Definición	Programa de fomento del alquiler de viviendas en el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen programas ni iniciativas de preferencia al alquiler en el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.15.	Estructura del empleo			P-E-R	Estado
Definición	Importancia relativa en una región de los distintos sectores económicos, en términos de empleo, en porcentaje desglosado			Fuentes	SIMA
Resultado	68% comercio, seguido de industria con 21%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Desequilibrada hacia el comercio. Destaca la fuerte presencia del sector terciario respecto a otros sectores.

2.16.	Fomento de la participación ciudadana			P-E-R	Respuesta
Definición	Desarrollo de actividades encaminadas al fomento de la participación ciudadana en los procesos de planificación			Fuentes	Hemeroteca, Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Se han puesto medios a disposición de los ciudadanos para agilizar los trámites de participación ciudadana.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.1.	Tamaño relativo del centro histórico			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre la superficie ocupada por el centro histórico y la superficie urbana			Fuentes	Medición sobre planimetría, Planeamiento
Resultado	46,4%	Rango asignado	• •	Ámbito	

El centro histórico de Écija, con sus 162 hectáreas, es uno de los mayores de las ciudades medias en dimensiones absolutas y relativas.

3.2.	Viviendas ocupadas			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre el número de viviendas destinadas a uso principal y el total de viviendas.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	72,9%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Menos de las tres cuartas partes de las viviendas de Écija son viviendas ocupadas en primera residencia, lo cual está en la media de este tipo de ciudades.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.3.	Espacios libres			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios libres (plazas y calles peatonales) de la ciudad.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	0,6%	Rango asignado	•	Ámbito	

La proporción de espacios libres es baja con respecto a las ciudades medias y la tónica general andaluza.

3.4.	Espacios verdes			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios verdes y/o ajardinados de la ciudad.			Fuentes	Medición sobre planimetría
Resultado	0,1%	Rango asignado	••	Ámbito	

La proporción de espacios verdes es baja con respecto a la media andaluza y del resto de ciudades estudiadas.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.5.	Peatonalización			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de peatonalización de espacios singulares por su carácter patrimonial o urbano			Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Media	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen iniciativas de peatonalización que se han llevado a cabo con un nivel medio de aplicación, debido entre otras causas a la reticencia de comerciantes y ciertos sectores de ciudadanos.

3.6.	Accesibilidad			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de accesibilidad para personas de movilidad reducida en el centro histórico.			Fuentes	Observación
Resultado	Media	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen soluciones para la accesibilidad a la mayoría de los principales edificios patrimoniales de la ciudad, y a algunos recintos abiertos del entorno monumental.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.7.	Aparcamiento			P-E-R	Estado
Definición	Previsión de soluciones específicas para resolver los problemas de aparcamiento en el centro histórico y la contaminación visual y ambiental que conlleva.			Fuentes	PLANEAMIENTO, Observación
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

La construcción del parking bajo la plaza El Salón, no exenta de riesgos por el valor patrimonial del entorno y el subsuelo, propone una solución para el aparcamiento en el centro histórico.

3.8.	Aumento del espacio público			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de peatonalización de calles o apertura de espacios públicos en solares sin uso.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Se han ejecutado significativas remodelaciones y algunas ampliaciones de espacios públicos.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.9.	Distribución de los servicios			P-E-R	Presión
Definición	Distribución del sector terciario en el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento
Resultado	Policéntrica a dispersa	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen varios polos de sector terciario, tanto en las vías principales como en el núcleo monumental, si bien hay pequeños comercios en todo el centro histórico.

3.10.	Planificación estratégica			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de mecanismos de planificación estratégica en el planeamiento sobre el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen planes estratégicos desde comienzos del siglo XXI para abordar diferentes cuestiones urbanas de la ciudad, incluido el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.11.	Concentración urbana			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la dispersión de edificación.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen medidas específicas para preservar la concentración urbana, con grandes núcleos de segunda residencia y vivienda dispersa no regulada.

3.12.	Diseño sostenible			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias que valoren o potencien el diseño sostenible en el centro histórico, tanto en el espacio público como en el privado			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen programas ni iniciativas de fomento del diseño sostenible en el centro histórico.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.1.	Movilidad			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un plan de movilidad para el centro histórico.			Fuentes	Consulta, Hemeroteca
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe un plan estratégico de movilidad en el centro histórico, que incluye la creación del parking de El Salón y la peatonalización de algunas vías.

4.2.	Transporte no motorizado			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte no motorizado.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe un plan de carril bici, si bien no está completamente ejecutado.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.3.	Transporte público			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte público.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

Cuenta con una línea de transporte urbano, aunque no existen medidas de fomento de su uso por parte de los ciudadanos.

4.4.	Índice de motorización			P-E-R	Presión
Definición	Índice de motorización, expresado en vehículos por cada 100 habitantes			Fuentes	INE 2012, SIMA
Resultado	72	Rango asignado	• •	Ámbito	

Es un índice elevado con respecto a la media andaluza y al resto de ciudades estudiadas.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.5.	Tren de Alta Velocidad			P-E-R	Presión
Definición	Incremento del trazado o las líneas del Tren de Alta Velocidad en el ámbito o un entorno inmediato, que conlleve detrimento del paisaje y/o desmantelamiento de la red ferroviaria existente.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	NO	Rango asignado	• • •	Ámbito	

No se han creado recientemente ni están en proyecto de creación nuevas líneas o tramos.

4.6.	Desmantelamiento de la red ferroviaria			P-E-R	Presión
Definición	Desmantelamiento de la red ferroviaria de media distancia en el ámbito paisajístico o su entorno.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existía una línea de ferrocarril que fue desmantelada a finales del siglo XX, cuyo trazado coincide hoy con una Vía Verde de Marchena a Valchillón, si bien se ha convertido en el Camino Natural de la Campiña Sevillana.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.7.	Vías rodadas de alta velocidad		P-E-R	Presión	
Definición	Incremento del kilometraje de vías de tráfico rodado de gran impacto, especialmente autovías o autopistas, sin planes para el mantenimiento de vías secundarias o la preservación del paisaje.		Fuentes	POTA 2006	
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

La autovía A-45 de Sevilla a Córdoba circula a pocos metros del centro urbano, si bien no existen extensiones previstas o nuevas vías.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.1.	Medio Ambiente			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un programa de mejora del Medio Ambiente en el centro histórico.			Fuentes	Hemeroteca
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen iniciativas destinadas a la mejora del Medio Ambiente en el centro histórico, como el Plan de Movilidad o la creación de rutas en bicicleta.

5.2.	Educación medioambiental			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de fomento de la educación medioambiental.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Écija cuenta con un plan Línea Verde con contenidos específicos sobre educación ambiental.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.3.	Contaminación acústica			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un mapa de niveles acústicos y de estrategias para la mejora de la contaminación acústica en el centro histórico.			Fuentes	Mapa de ruido
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aunque no está elaborado un mapa acústico pormenorizado, el PGOU de 2009 incluye un mapa de sensibilidad acústica por zonas en todo el suelo urbano de la ciudad.

5.4.	Gestión de residuos			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión de residuos local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

La Mancomunidad de Écija posee un plan de gestión de residuos, con recogida selectiva para reciclaje.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.5.	Gestión del agua			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión del agua local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	••	Ámbito	

Existe un Plan de Distribución de aguas y tratamiento, si bien no hay acciones específicas para el ahorro en su consumo.

5.6.	Protección del acondicionamiento pasivo			P-E-R	Respuesta
Definición	Protección expresa de los elementos patrimoniales que constituyen sistemas de acondicionamiento pasivo.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen programas ni estrategias de fomento ni protección de los elementos en el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.7.	Espacios naturales protegidos			P-E-R	Estado
Definición	Número de hectáreas protegidas por ser espacios naturales.			Fuentes	RENPA
Resultado	0	Rango asignado	•	Ámbito	

Écija no cuenta con espacios naturales protegidos por la RENPA.

5.8.	Aplicación de la Agenda 21 Local			P-E-R	Respuesta
Definición	Estado de la aplicación de la Agenda 21 Local en el municipio.			Fuentes	Agenda21
Resultado	En ejecución	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Algunos de los proyectos de la Agenda21 de Écija se encuentran ya en ejecución.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.9.	Producción de energía de origen agrícola y forestal		P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de plantas de generación de energía con residuos agrícolas o forestales (biomasa).		Fuentes	REDEJA
Resultado	NO	Rango asignado	•	

No existen centrales de generación de energía a partir de biomasa.

5.10.	Producción de energía de origen solar y eólico		P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de instalaciones de generación de energía solar (fotovoltaica) o eólica (molinos).		Fuentes	REDEJA
Resultado	SÍ	Rango asignado	••	

Existe abundancia de pequeñas plantas de generación de energía solar, aunque no energía eólica.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.1.	Cuidado del paisaje urbano			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la contaminación visual o acciones encaminadas a la mejora o conservación del paisaje histórico urbano.			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

El Plan Especial de Protección del centro histórico conlleva la ejecución de ciertas medidas de preservación del paisaje urbano.

6.2.	Evolución de la riqueza paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de riqueza paisajística por unidades fisionómicas del paisaje.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	1,5	Rango asignado	• •	Ámbito	

La riqueza paisajística ha aumentado, situación poco frecuente en el paisaje de otras ciudades medias andaluzas.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.3.	Evolución de la diversidad paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Variación de la diversidad paisajística según índice de Shannon. Número de tipos de unidades fisionómicas presentes en un determinado ámbito y su distribución proporcional en el mismo			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	0,2	Rango asignado	• •	Ámbito	

La diversidad paisajística ha aumentado levemente.

6.4.	Evolución de la naturalidad paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de evolución de la naturalidad paisajística.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-20%	Rango asignado	•	Ámbito	

La naturalidad paisajística ha disminuido considerablemente, al contrario que la riqueza y la diversidad, luego han sido introducidas especies foráneas.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.5.	Reducción negativa de terrenos naturales			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos naturales medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	2,5%	Rango asignado	•	Ámbito	

Los terrenos naturales han sufrido una disminución elevada, hecho que concuerda con la evolución negativa de la naturalidad paisajística.

6.6.	Reducción de terrenos agrarios			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos agrarios medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-1%	Rango asignado	••	Ámbito	

Los terrenos agrarios no han disminuido sino aumentado en la última década, ganando terreno a los naturales.

**CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA****CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.7.	Incremento de terrenos urbano-alterados			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de incremento de terrenos urbano-alterados medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	3,5%	Rango asignado	•	Ámbito	

Importante incremento de terrenos urbano-alterados, especialmente en la zona periurbana.

6.8.	Aumento de superficie artificial			P-E-R	Presión
Definición	Aumento de la superficie artificial, en porcentaje.			Fuentes	Estudio Corine Land Cover
Resultado	4,5%	Rango asignado	••	Ámbito	

Aumento de la superficie artificial de carácter moderado, sensiblemente superior al de otras ciudades medias de características similares. Probablemente debido a la posición estratégica entre las ciudades de Sevilla y Córdoba.

CASO DE ESTUDIO: ÉCIJA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.9.	Bienes patrimoniales con incidencia en el paisaje			P-E-R	Estado
Definición	Existencia de bienes patrimoniales con incidencia, bien formal, bien funcional, en el paisaje inmediato.			Fuentes	IAPH
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Aunque de topografía eminentemente plana, que impide la presencia de elementos como castillos o santuarios, las torres de las iglesias de Écija tienen un marcado protagonismo paisajístico, además de la presencia del río Genil.

6.10.	Patrimonialización de los paisajes			P-E-R	Respuesta
Definición	Puesta en valor de los paisajes del ámbito como bienes patrimoniales, reconocidos en documentos oficiales.			Fuentes	Planeamiento, IAPH
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe constancia de protección o puesta en valor de los paisajes de forma específica.



CASO DE ESTUDIO: ESTEPA

SIMBOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE INDICADORES

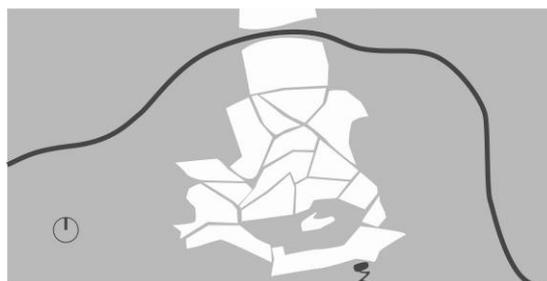
Ámbito: centro histórico



Ámbito: tejido urbano



Ámbito: territorial



CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.1.	Parcelas con catalogación específica			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el catálogo del PGOU			Fuentes	PGOU
Resultado	0%	Rango asignado	•	Ámbito	

La normativa urbanística vigente en Estepa es aún la Adaptación Parcial a la LOUA 2002 de las Normas Subsidiarias, que se efectuó en 20011, sin catálogo. Tampoco se ha redactado el Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico, declarado en 1965.

1.2.	Parcelas con catalogación sectorial			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el CGPHA			Fuentes	CGPHA
Resultado	1,2%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El centro histórico de Osuna cuenta con 48 elementos inscritos en el CGPHA, sobresaliendo de la tónica general del estado de protección de las ciudades medias andaluzas. Es de señalar también la proporción de elementos (43) que, sin ser BIC, están inscritos en el Catálogo General.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.3.	Conjunto Histórico			P-E-R	Estado
Definición	Incoación e inscripción del centro histórico como Conjunto Histórico en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía			Fuentes	CGPHA
Resultado	SI	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El Conjunto Histórico de Estepa está inscrito como BIC desde 1966.

1.4.	Diversidad en la protección patrimonial			P-E-R	Estado
Definición	Grado de diversidad en tipologías y categorías de los bienes del centro histórico que aparecen en CGPHA y en el catálogo del PGOU			Fuentes	CGPHA, PGOU
Resultado	Relativamente diverso	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen, como BIC, edificios tanto civiles como religiosos y defensivos, además del propio Conjunto Histórico, si bien no existen espacios públicos y escasa arquitectura vernácula protegida, en parte debido a la ausencia de Plan Especial de Protección.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.5.	Estado de los bienes			P-E-R	Estado
Definición	Estado medio de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Planeamiento, observación
Resultado	Medio	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aunque los principales inmuebles patrimoniales tienen un buen estado de conservación, en el caserío vernáculo se encuentran deficiencias.

1.6.	Plan Especial de Protección			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan Especial de Protección sobre el centro histórico o con incidencia explícita en el mismo			Fuentes	Planeamiento
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

Estepa no cuenta con Plan Especial de Protección, si bien posee Conjunto Histórico desde 1965, uno de los más antiguos.

**CASO DE ESTUDIO: ESTEPA****CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.7.	Señalización del patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Caracterización de la señalización de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Observación
Resultado	Regular	Rango asignado	••	Ámbito	

Los principales elementos patrimoniales cuentan con señalética descriptiva junto a los mismos, si bien carecen de señalización clara que permita trazar rutas o dirigirse con eficiencia a ellos.

1.8.	Dinamización del patrimonio			P-E-R	Estado
Definición	Caracterización de la dinamización de los bienes patrimoniales del centro histórico.			Fuentes	Catastro, CGPHA
Resultado	Mala	Rango asignado	•	Ámbito	

Si bien existe en la actualidad un programa de dinamización del patrimonio fomentado desde la oficina de turismo, tiene poca actividad y carece de organización de actividades específicas para la dinamización de su patrimonio.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.9.	Rehabilitación y reutilización		P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias de fomento de la rehabilitación y la reutilización		Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	•	

Aunque no existe un programa de rehabilitación integrado, se promueve la rehabilitación de edificios públicos y viviendas del centro histórico.

1.10.	Valor de uso del patrimonio		P-E-R	Respuesta
Definición	Preservación del uso original del patrimonio inmueble o, en el caso de que no sea posible, asignación de un uso compatible con sus valores patrimoniales.		Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	••	

Aunque la gran mayoría de los bienes patrimoniales han mantenido su uso, aquellos que lo han perdido mantienen usos destinados principalmente al turismo.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.11.	Turismo patrimonial			P-E-R	Respuesta
Definición	Existe un Plan de Turismo que incida sobre el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Estepa pertenece a la Red de Ciudades Medias, en cuyo Plan de Turismo participa, si bien no se han llevado a cabo actividades de dinamización asociadas.

1.12.	Itinerarios patrimoniales			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de itinerarios patrimoniales en el centro histórico			Fuentes	Planes Turísticos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen una serie de itinerarios patrimoniales diseñados desde la oficina de Turismo local, así como itinerarios integrados con otras ciudades (Barroco, entre otros).

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.13.	Investigación sobre patrimonio		P-E-R	Respuesta
Definición	Fomento de la investigación sobre elementos patrimoniales del centro histórico.		Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	

No existe ninguna estrategia destinada al fomento de la investigación sobre el patrimonio.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.1.	Densidad de población			P-E-R	Estado
Definición	Densidad de población, en hab/km2, de la localidad			Fuentes	SIMA
Resultado	667	Rango asignado	• •	Ámbito	

Distribuida en dos núcleos de población. Densidad elevada debido a las pequeñas dimensiones de su término municipal en comparación con otras ciudades medias.

2.2.	Estructura de la población			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de personas dentro de cada intervalo de edad. Los intervalos considerados han sido: de 0 a 20 años, de 21 a 65 años o mayor a 65 años			Fuentes	SIMA
Resultado	23,67% - 62,03% - 14,30%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

La población joven supera considerablemente a la población mayor, lo que lo convierte en una pirámide equilibrada.

**CASO DE ESTUDIO: ESTEPA****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.3.	Nivel de estudios			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de estudios mayoritario en la población: Sin estudios, Primarios, Secundarios, Formación Profesional o Universitarios			Fuentes	SIMA
Resultado	Secundarios	Rango asignado	• •	Ámbito	

El nivel mayoritario de estudios es el de estudios secundarios, seguido de cerca por personas sin estudios y en tercer lugar con estudios primarios.

2.4.	Saldo migratorio			P-E-R	Estado
Definición	Incremento de la población debido exclusivamente a los flujos de inmigración y emigración			Fuentes	SIMA
Resultado	24	Rango asignado	• •	Ámbito	

El saldo migratorio es positivo, aunque leve.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.5.	Desempleo		P-E-R	Presión
Definición	Tasa de desempleo en la localidad. Relación que existe entre la población desempleada en edad legal de trabajar (16-64 años) y la total de esa edad		Fuentes	INE 2012
Resultado	17,3% (en 2012)	Rango asignado	•	

La tasa de desempleo es alta, aunque en la media de otras ciudades medias del entorno.

2.6.	Actividad económica		P-E-R	Presión
Definición	Índice de actividad económica urbana, comparativo del conjunto de la actividad económica relativo por habitante		Fuentes	INE 2012
Resultado	14	Rango asignado	•	

El índice de actividad económica es bajo dentro de su categoría, menor que otras ciudades.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.7.	Actividad turística			P-E-R	Presión
Definición	Índice turístico de la localidad			Fuentes	Anuario La Caixa 2013
Resultado	4	Rango asignado	•	Ámbito	

El índice de actividad turística es bajo con respecto a la media de las ciudades estudiadas, considerando su caracterización patrimonial.

2.8.	Movimiento asociativo			P-E-R	Presión
Definición	Cociente entre el número de habitantes del municipio y el número de asociaciones ciudadanas en el mismo			Fuentes	Registro de Asociaciones de Andalucía
Resultado	316	Rango asignado	•••	Ámbito	

Existen 40 asociaciones, lo cual produce una ratio alta, aunque muy pocas de ellas están dedicadas al fomento o puesta en valor del patrimonio y la cultura.

**CASO DE ESTUDIO: ESTEPA****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.9.	Iniciativa privada			P-E-R	Respuesta
Definición	Fomento de la iniciativa privada en la gestión del patrimonio			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen políticas específicas que fomenten la iniciativa privada sobre el patrimonio del centro histórico.

2.10	Cooperación, desarrollo y patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan de Cooperación y Desarrollo en materia de patrimonio			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	••	Ámbito	

Estepa pertenece a la Red de Ciudades Medias del centro de Andalucía.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.11.	Demanda social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de movimientos ciudadanos para la defensa del patrimonio			Fuentes	Observación, consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

Existe escasa demanda social ante el patrimonio por parte de los ciudadanos, limitada a casos muy puntuales y acerca de los elementos más sobresalientes del patrimonio inmueble.

2.12.	Inserción social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de inserción social para habitantes del centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe un programa de urgencia social abierto a ciudadanos de todo el municipio.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.13.	Dinamización cultural			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas o estrategias encaminadas a la dinamización cultural en el centro histórico			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe cierta dinamización cultural por parte del Ayuntamiento, aunque no cuenta con un programa unitario ni tiene excesiva repercusión en la puesta en valor del patrimonio.

2.14.	Preferencia al alquiler			P-E-R	Respuesta
Definición	Programa de fomento del alquiler de viviendas en el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen programas ni iniciativas de preferencia al alquiler en el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.15.	Estructura del empleo		P-E-R	Estado
Definición	Importancia relativa en una región de los distintos sectores económicos, en términos de empleo, en porcentaje desglosado		Fuentes	SIMA
Resultado	59% comercio, seguido de industria con 29%	Rango asignado	• •	

Desequilibrada hacia el comercio. Destaca la poca presencia de la construcción.

2.16.	Fomento de la participación ciudadana		P-E-R	Respuesta
Definición	Desarrollo de actividades encaminadas al fomento de la participación ciudadana en los procesos de planificación		Fuentes	Hemeroteca, Planeamiento
Resultado	NO	Rango asignado	•	

No se han producido actividades que propicien la participación más allá de los períodos obligatorios de exposición de planes.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.1.	Tamaño relativo del centro histórico			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre la superficie ocupada por el centro histórico y la superficie urbana			Fuentes	Medición sobre planimetría, Planeamiento
Resultado	23,5%	Rango asignado	• •	Ámbito	

El centro histórico de Estepa ocupa 56 hectáreas de las 238 que ocupa el núcleo urbano completo. Es uno de los centros históricos de menores dimensiones, tanto en términos relativos como absolutos.

3.2.	Viviendas ocupadas			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre el número de viviendas destinadas a uso principal y el total de viviendas.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	86%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Es una de las mejores ratios de entre las ciudades similares.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.3.	Espacios libres			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios libres (plazas y calles peatonales) de la ciudad.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	1,5%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Aunque la proporción de espacios libres no alcanza el límite deseado, es sensiblemente superior a la de otras ciudades medias similares.

3.4.	Espacios verdes			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios verdes y/o ajardinados de la ciudad.			Fuentes	Medición sobre planimetría
Resultado	0,1%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Por encima de la media en las ciudades estudiadas, aunque claramente insuficiente.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.5.	Peatonalización			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de peatonalización de espacios singulares por su carácter patrimonial o urbano			Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Media	Rango asignado	• •	Ámbito	

No existe un plan de peatonalización junto con otros municipios de la provincia, si bien en Estepa tiene un nivel medio de implantación.

3.6.	Accesibilidad			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de accesibilidad para personas de movilidad reducida en el centro histórico.			Fuentes	Observación
Resultado	Baja	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen soluciones para la accesibilidad a algunos de los principales edificios patrimoniales de la ciudad, ni a algunos recintos abiertos del entorno monumental.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.7.	Aparcamiento			P-E-R	Estado
Definición	Previsión de soluciones específicas para resolver los problemas de aparcamiento en el centro histórico y la contaminación visual y ambiental que conlleva.			Fuentes	PLANEAMIENTO, Observación
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen soluciones específicas destinadas a solucionar el problema del aparcamiento en el Centro Histórico, lo cual provoca en muchos casos problemas de movilidad, accesibilidad y distorsión del paisaje urbano.

3.8.	Aumento del espacio público			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de peatonalización de calles o apertura de espacios públicos en solares sin uso.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	••	Ámbito	

Se han ejecutado pequeñas modificaciones, renovaciones y ampliaciones de espacios públicos.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.9.	Distribución de los servicios			P-E-R	Presión
Definición	Distribución del sector terciario en el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento
Resultado	Policéntrica	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen varios polos de sector terciario, principalmente en torno a las vías rodadas de mayor tránsito y alejados del centro patrimonial.

3.10.	Planificación estratégica			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de mecanismos de planificación estratégica en el planeamiento sobre el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen planes estratégicos para diferentes ámbitos (igualdad, economía, seguridad, entre otros) si bien no cuentan con una acción integrada desde el planeamiento y sobre el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.11.	Concentración urbana			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la dispersión de edificación.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	••	Ámbito	

Aunque no existen medidas específicas conducentes a la concentración urbana, la población está principalmente concentrada en su núcleo central, habiendo sólo un núcleo secundario de residencia dispersa.

3.12.	Diseño sostenible			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias que valoren o potencien el diseño sostenible en el centro histórico, tanto en el espacio público como en el privado			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen programas ni iniciativas de fomento del diseño sostenible en el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.1.	Movilidad			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un plan de movilidad para el centro histórico.			Fuentes	Consulta, Hemeroteca
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

Aunque diversos municipios sevillanos han puesto en marcha la elaboración de un plan de movilidad, Estepa no se encuentra entre ellos.

4.2.	Transporte no motorizado			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte no motorizado.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen carriles bici ni ningún dispositivo destinado al fomento del transporte no motorizado.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.3.	Transporte público			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte público.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen iniciativas destinadas al fomento del transporte público, ni existen un servicio de autobús urbano.

4.4.	Índice de motorización			P-E-R	Presión
Definición	Índice de motorización, expresado en vehículos por cada 100 habitantes			Fuentes	INE 2012, SIMA
Resultado	68	Rango asignado	• •	Ámbito	

Es un índice moderadamente elevado, aunque en la media del resto de ciudades analizadas.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.5.	Tren de Alta Velocidad			P-E-R	Presión
Definición	Incremento del trazado o las líneas del Tren de Alta Velocidad en el ámbito o un entorno inmediato, que conlleve detrimento del paisaje y/o desmantelamiento de la red ferroviaria existente.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	NO	Rango asignado	• • •	Ámbito	

No se han creado recientemente ni están en proyecto de creación nuevas líneas o tramos.

4.6.	Desmantelamiento de la red ferroviaria			P-E-R	Presión
Definición	Desmantelamiento de la red ferroviaria de media distancia en el ámbito paisajístico o su entorno.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	No aplica	Rango asignado	• •	Ámbito	

No existe una red ferroviaria de media distancia en la localidad, aunque sí en la cercana Pedrera, en funcionamiento, y en Herrera, de reciente construcción de Alta Velocidad.

**CASO DE ESTUDIO: ESTEPA****CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.7.	Vías rodadas de alta velocidad		P-E-R	Presión	
Definición	Incremento del kilometraje de vías de tráfico rodado de gran impacto, especialmente autovías o autopistas, sin planes para el mantenimiento de vías secundarias o la preservación del paisaje.		Fuentes	POTA 2006	
Resultado	Sí	Rango asignado	•	Ámbito	

Está en proyecto la unión en Estepa de la Autovía del Olivar con la ya existente A-92, lo cual la convertiría en una ciudad de primer orden a nivel de transporte andaluz.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.1.	Medio Ambiente			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un programa de mejora del Medio Ambiente en el centro histórico.			Fuentes	Hemeroteca
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen iniciativas destinadas a la mejora del medio ambiente en el centro histórico.

5.2.	Educación medioambiental			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de fomento de la educación medioambiental.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	••	Ámbito	

Estepa no cuenta con un plan de educación ambiental, aunque se realizan algunas actividades dirigidas a ello.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.3.	Contaminación acústica			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un mapa de niveles acústicos y de estrategias para la mejora de la contaminación acústica en el centro histórico.			Fuentes	Mapa de ruido
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe ni está en elaboración el mapa acústico de la ciudad de Estepa.

5.4.	Gestión de residuos			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión de residuos local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe un Plan de Gestión de Residuos ni está prevista su realización.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.5.	Gestión del agua			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión del agua local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe ni está prevista la existencia de un Plan de Gestión del Agua.

5.6.	Protección del acondicionamiento pasivo			P-E-R	Respuesta
Definición	Protección expresa de los elementos patrimoniales que constituyen sistemas de acondicionamiento pasivo.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen programas ni estrategias de fomento ni protección de los elementos que contribuyen al acondicionamiento pasivo en el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.7.	Espacios naturales protegidos			P-E-R	Estado
Definición	Número de hectáreas protegidas por ser espacios naturales.			Fuentes	RENPA
Resultado	0	Rango asignado	•	Ámbito	

Estepa no cuenta con espacios naturales protegidos por la RENPA.

5.8.	Aplicación de la Agenda 21 Local			P-E-R	Respuesta
Definición	Estado de la aplicación de la Agenda 21 Local en el municipio.			Fuentes	Agenda21
Resultado	No existe	Rango asignado	•	Ámbito	

No se ha iniciado la aplicación de la Agenda 21 Local en Estepa, en ninguna de sus fases.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.9.	Producción de energía de origen agrícola y forestal			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de plantas de generación de energía con residuos agrícolas o forestales (biomasa).			Fuentes	REDEJA
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen centrales de generación de energía a partir de biomasa.

5.10.	Producción de energía de origen solar y eólico			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de instalaciones de generación de energía solar (fotovoltaica) o eólica (molinos).			Fuentes	REDEJA
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

Sólo existe una pequeña plantas de producción fotovoltaica y ningún núcleo de producción de energía eólica.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.1.	Cuidado del paisaje urbano			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la contaminación visual o acciones encaminadas a la mejora o conservación del paisaje histórico urbano.			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

En la actualidad no se contemplan estrategias dirigidas al cuidado del paisaje urbano o a la eliminación de la contaminación visual.

6.2.	Evolución de la riqueza paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de riqueza paisajística por unidades fisionómicas del paisaje.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-1,5	Rango asignado	••	Ámbito	

La riqueza paisajística ha disminuido considerablemente, si bien no llega a los niveles de otras ciudades.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.3.	Evolución de la diversidad paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Variación de la diversidad paisajística según índice de Shannon. Número de tipos de unidades fisionómicas presentes en un determinado ámbito y su distribución proporcional en el mismo			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-0,3	Rango asignado	•	Ámbito	

La diversidad paisajística ha disminuido considerablemente.

6.4.	Evolución de la naturalidad paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de evolución de la naturalidad paisajística.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-15%	Rango asignado	•	Ámbito	

La naturalidad paisajística ha disminuido considerablemente en esta zona.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.5.	Reducción negativa de terrenos naturales			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos naturales medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	1,5%	Rango asignado	•	Ámbito	

Los terrenos naturales han disminuido considerablemente.

6.6.	Reducción de terrenos agrarios			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos agrarios medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-0,3%	Rango asignado	••	Ámbito	

La reducción de terrenos agrarios es negativa, luego han aumentado levemente, menos que en otras zonas cercanas.

**CASO DE ESTUDIO: ESTEPA****CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.7.	Incremento de terrenos urbano-alterados			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de incremento de terrenos urbano-alterados medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	2,5%	Rango asignado	•	Ámbito	

Importante incremento de terrenos urbano-alterados, especialmente en la zona periurbana.

6.8.	Aumento de superficie artificial			P-E-R	Presión
Definición	Aumento de la superficie artificial, en porcentaje.			Fuentes	Estudio Corine Land Cover
Resultado	4,8%	Rango asignado	•	Ámbito	

Aumento de la superficie artificial de carácter moderado, sensiblemente superior al de otras ciudades medias de características similares. Probablemente debido a la proliferación de áreas industriales cercanas a la A-92.

CASO DE ESTUDIO: ESTEPA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.9.	Bienes patrimoniales con incidencia en el paisaje			P-E-R	Estado
Definición	Existencia de bienes patrimoniales con incidencia, bien formal, bien funcional, en el paisaje inmediato.			Fuentes	IAPH
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen varios bienes patrimoniales con gran relevancia en el paisaje, especialmente los situados en la parte alta de la ciudad (el castillo) y los bienes religiosos debido a sus torres.

6.10.	Patrimonialización de los paisajes			P-E-R	Respuesta
Definición	Puesta en valor de los paisajes del ámbito como bienes patrimoniales, reconocidos en documentos oficiales.			Fuentes	Planeamiento, IAPH
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe constancia de protección o puesta en valor de los paisajes de forma específica.

CASO DE ESTUDIO: LOJA

SIMBOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE INDICADORES

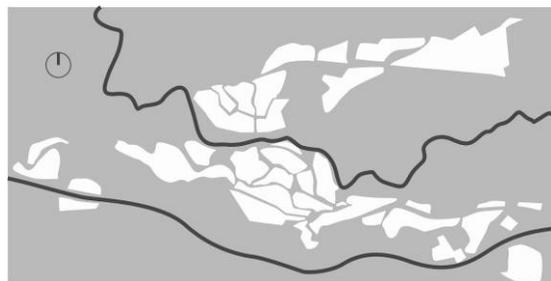
Ámbito: centro histórico



Ámbito: tejido urbano



Ámbito: territorial



CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.1.	Parcelas con catalogación específica			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el catálogo del PGOU			Fuentes	PGOU
Resultado	12%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Loja cuenta con 318 parcelas protegidas de las 2600 aproximadamente que tiene su centro histórico, lo cual supone cerca de la sexta parte de su parcelario, que es una de las mejores cifras de protección de la muestra.

1.2.	Parcelas con catalogación sectorial			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el CGPHA			Fuentes	CGPHA
Resultado	0,96%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Loja cuenta con 25 bienes inscritos en el CGPHA, todos ellos BIC. Su gran número responde, entre otros motivos, a la diversidad de elementos defensivos con los que cuenta, protegidos automáticamente por la LPHE de 1985.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.3.	Conjunto Histórico			P-E-R	Estado
Definición	Incoación e inscripción del centro histórico como Conjunto Histórico en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía			Fuentes	CGPHA
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El Conjunto Histórico de Loja está inscrito como BIC desde 2001.

1.4.	Diversidad en la protección patrimonial			P-E-R	Estado
Definición	Grado de diversidad en tipologías y categorías de los bienes del centro histórico que aparecen en CGPHA y en el catálogo del PGOU			Fuentes	CGPHA, PGOU
Resultado	Diverso	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Aunque en el CGPHA se protegen sólo elementos defensivos, edificios religiosos y el propio Conjunto Histórico, la catalogación del planeamiento de protección incluye diversos espacios urbanos, vistas significativas y un gran número de elementos de la arquitectura vernácula y la edificación civil.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.5.	Estado de los bienes			P-E-R	Estado
Definición	Estado medio de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Planeamiento, observación
Resultado	Malo a Medio	Rango asignado	•	Ámbito	

Aunque algunos inmuebles singulares cuentan con fondos específicos para su rehabilitación, las zonas populares del centro histórico cuentan con una gran proporción de inmuebles abandonados y en mal estado.

1.6.	Plan Especial de Protección			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan Especial de Protección sobre el centro histórico o con incidencia explícita en el mismo			Fuentes	Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El Plan Especial de Protección de Loja fue aprobado en 2013, doce años después de su declaración como Conjunto Histórico.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.7.	Señalización del patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Caracterización de la señalización de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Observación
Resultado	Buena	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Las recientes remodelaciones en los espacios públicos del centro histórico han dado lugar a una excelente señalización del patrimonio, integrada visualmente y coordinada con los elementos de divulgación y difusión para una fácil comprensión del mismo.

1.8.	Dinamización del patrimonio			P-E-R	Estado
Definición	Caracterización de la dinamización de los bienes patrimoniales del centro histórico.			Fuentes	Catastro, CGPHA
Resultado	Regular	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen actividades de dinamización del patrimonio promovidas desde la oficina de turismo, si bien no tienen una gran repercusión y no participan del plan de Ciudades Medias.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.9.	Rehabilitación y reutilización			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias de fomento de la rehabilitación y la reutilización			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe una oficina para la rehabilitación, si bien la incidencia de las estrategias no ha producido aún un estado aceptable en gran parte del patrimonio edificado.

1.10.	Valor de uso del patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Preservación del uso original del patrimonio inmueble o, en el caso de que no sea posible, asignación de un uso compatible con sus valores patrimoniales.			Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Uso de viviendas representativas y palacios como dependencias municipales y de Cultura.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.11.	Turismo patrimonial			P-E-R	Respuesta
Definición	Existe un Plan de Turismo que incida sobre el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

El centro histórico de Loja se encuentra dentro del Plan de Ciudades Medias, si bien no existen actividades específicas dentro de dicho marco.

1.12.	Itinerarios patrimoniales			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de itinerarios patrimoniales en el centro histórico			Fuentes	Planes Turísticos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen dos itinerarios patrimoniales en el centro histórico: un itinerario patrimonial y uno gastronómico.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.13.	Investigación sobre patrimonio		P-E-R	Respuesta
Definición	Fomento de la investigación sobre elementos patrimoniales del centro histórico.		Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	

No existen iniciativas específicas destinadas a fomentar la investigación sobre el patrimonio.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.1.	Densidad de población			P-E-R	Estado
Definición	Densidad de población, en hab/km2, de la localidad			Fuentes	SIMA
Resultado	48	Rango asignado	• •	Ámbito	

Dividida en 16 núcleos de población, uno de los municipios más diseminados de la muestra.

2.2.	Estructura de la población			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de personas dentro de cada intervalo de edad. Los intervalos considerados han sido: de 0 a 20 años, de 21 a 65 años o mayor a 65 años			Fuentes	SIMA
Resultado	22.20%, 60.85%, 16.95%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El número de jóvenes es sensiblemente superior al de mayores, con un gran grueso de personas en edad activa, lo cual la convierte en una pirámide poblacional muy equilibrada.



CASO DE ESTUDIO: LOJA

CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

2.3.	Nivel de estudios			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de estudios mayoritario en la población: Sin estudios, Primarios, Secundarios, Formación Profesional o Universitarios			Fuentes	SIMA
Resultado	Sin estudios	Rango asignado	•	Ámbito	

El grupo de población mayoritario por nivel de estudios es el de personas sin estudios, seguido muy de cerca por el de estudios secundarios y ligeramente por debajo estudios primarios.

2.4.	Saldo migratorio			P-E-R	Estado
Definición	Incremento de la población debido exclusivamente a los flujos de inmigración y emigración			Fuentes	SIMA
Resultado	-70	Rango asignado	•	Ámbito	

El saldo migratorio en 2012 ha sido negativo en una cantidad moderadamente elevada.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.5.	Desempleo		P-E-R	Presión
Definición	Tasa de desempleo en la localidad. Relación que existe entre la población desempleada en edad legal de trabajar (16-64 años) y la total de esa edad		Fuentes	INE 2012
Resultado	14,1% (en 2012)	Rango asignado	• •	Ámbito

La tasa de paro de la localidad es alta, aunque menor que en otros casos de la muestra.

2.6.	Actividad económica		P-E-R	Presión
Definición	Índice de actividad económica urbana, comparativo del conjunto de la actividad económica relativo por habitante		Fuentes	INE 2012
Resultado	30	Rango asignado	• •	Ámbito

El IAE de Loja es medio dentro de su condición de ciudad media y atendiendo a su dimensión en sentido demográfico.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.7.	Actividad turística			P-E-R	Presión
Definición	Índice turístico de la localidad			Fuentes	Anuario La Caixa 2013
Resultado	32	Rango asignado	• •	Ámbito	

El índice turístico es alto con respecto a otras localidades del conjunto, y contrasta por ser la única ciudad con índice turístico superior al índice económico.

2.8.	Movimiento asociativo			P-E-R	Presión
Definición	Cociente entre el número de habitantes del municipio y el número de asociaciones ciudadanas en el mismo			Fuentes	Registro de Asociaciones de Andalucía
Resultado	1194	Rango asignado	• •	Ámbito	

En Loja existen 18 asociaciones, algunas de las cuales están específicamente destinadas a la defensa de la cultura, si bien la mayoría son asociaciones deportivas.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.9.	Iniciativa privada			P-E-R	Respuesta
Definición	Fomento de la iniciativa privada en la gestión del patrimonio			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen políticas específicas que fomenten la iniciativa privada sobre el patrimonio del centro histórico.

2.10	Cooperación, desarrollo y patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan de Cooperación y Desarrollo en materia de patrimonio			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	••	Ámbito	

No existe un plan específico de Cooperación y Desarrollo en materia de patrimonio, si bien el Plan Turístico para las Ciudades Medias de Andalucía incluye estrategias de cooperación a nivel territorial.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.11.	Demanda social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de movimientos ciudadanos para la defensa del patrimonio			Fuentes	Observación, consulta
Resultado	NO	Rango asignado	••	Ámbito	

No existen indicios de un movimiento de defensa ciudadano en defensa del patrimonio, si bien el territorio de Loja pertenece a la zona de defensa de la Vega de Granada.

2.12.	Inserción social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de inserción social para habitantes del centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen planes específicos para la inserción social de los habitantes del centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.13.	Dinamización cultural			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas o estrategias encaminadas a la dinamización cultural en el centro histórico			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen varios programas de dinamización cultural, con incidencia en espacios históricos.

2.14.	Preferencia al alquiler			P-E-R	Respuesta
Definición	Programa de fomento del alquiler de viviendas en el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen medidas destinadas al fomento del alquiler, ni en el centro histórico ni en el resto de la localidad.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.15.	Estructura del empleo			P-E-R	Estado
Definición	Importancia relativa en una región de los distintos sectores económicos, en términos de empleo, en porcentaje desglosado			Fuentes	SIMA
Resultado	60% comercio, seguido de industria con 29%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Desequilibrada hacia el comercio, especialmente comercio minorista.

2.16.	Fomento de la participación ciudadana			P-E-R	Respuesta
Definición	Desarrollo de actividades encaminadas al fomento de la participación ciudadana en los procesos de planificación			Fuentes	Hemeroteca, Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe un Plan de Participación Ciudadana destinado a dar a conocer las gestiones de la ciudad y el planeamiento a los habitantes de la ciudad.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.1.	Tamaño relativo del centro histórico			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre la superficie ocupada por el centro histórico y la superficie urbana			Fuentes	Medición sobre planimetría, Planeamiento
Resultado	21,6%	Rango asignado	• •	Ámbito	

El centro histórico de Alcalá la Real ocupa 65 de las 300 hectáreas del núcleo urbano, lo cual es un poco más de la quinta parte de su superficie, lo cual lo convierte en uno de los más reducidos en términos relativos, debido en parte a la gran dispersión de su edificación en suelo urbano.

3.2.	Viviendas ocupadas			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre el número de viviendas destinadas a uso principal y el total de viviendas.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	42%	Rango asignado	•	Ámbito	

Más de la mitad de las viviendas de Loja se encuentran deshabitadas, lo cual explica tanto el abandono de muchas de las viviendas del centro histórico como la excesiva dispersión de su suelo edificado.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.3.	Espacios libres			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios libres (plazas y calles peatonales) de la ciudad.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	0,7%	Rango asignado	•	Ámbito	

Ligeramente por debajo de la media de su categoría.

3.4.	Espacios verdes			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios verdes y/o ajardinados de la ciudad.			Fuentes	Medición sobre planimetría
Resultado	0,1%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

En la media de su categoría.

**CASO DE ESTUDIO: LOJA****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.5.	Peatonalización			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de peatonalización de espacios singulares por su carácter patrimonial o urbano			Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Baja	Rango asignado	•	Ámbito	

Aunque existen espacios libres peatonales de tamaño significativo, las principales vías patrimoniales tienen preferencia para el tráfico rodado, con algunas dificultades para su cruce por parte del peatón.

3.6.	Accesibilidad			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de accesibilidad para personas de movilidad reducida en el centro histórico.			Fuentes	Observación
Resultado	Baja	Rango asignado	•	Ámbito	

Debido en parte a la dificultad del relieve en el que se inserta el centro histórico, las principales áreas patrimoniales tienen un bajo nivel de accesibilidad.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.7.	Aparcamiento			P-E-R	Estado
Definición	Previsión de soluciones específicas para resolver los problemas de aparcamiento en el centro histórico y la contaminación visual y ambiental que conlleva.			Fuentes	PLANEAMIENTO, Observación
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen dos pequeñas bolsas de aparcamiento en el centro histórico, una vinculada a la zona comercial y otra al área patrimonial.

3.8.	Aumento del espacio público			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de peatonalización de calles o apertura de espacios públicos en solares sin uso.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

La rehabilitación del centro histórico no conlleva la peatonalización de calles ni la apertura de espacios públicos.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.9.	Distribución de los servicios			P-E-R	Presión
Definición	Distribución del sector terciario en el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento
Resultado	Central	Rango asignado	•	Ámbito	

Los principales servicios y comercios están dispuestos en torno a una serie de vías con accesibilidad al tráfico rodado y vías circundantes, no coincidentes con la zona patrimonial.

3.10.	Planificación estratégica			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de mecanismos de planificación estratégica en el planeamiento sobre el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen planes estratégicos para el centro histórico o el núcleo urbano de Loja.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.11.	Concentración urbana			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la dispersión de edificación.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

Loja cuenta con 16 núcleos de población diseminada en los que habita tan sólo el 6% de la población total, sin existencia de estrategias que limiten este problema.

3.12.	Diseño sostenible			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias que valoren o potencien el diseño sostenible en el centro histórico, tanto en el espacio público como en el privado			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen actividades encaminadas a la potenciación del diseño sostenible.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.1.	Movilidad			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un plan de movilidad para el centro histórico.			Fuentes	Consulta, Hemeroteca
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

Aunque se ha hablado de la necesidad de la regulación del tráfico, no se ha elaborado ningún plan al respecto.

4.2.	Transporte no motorizado			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte no motorizado.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	••	Ámbito	

Aunque está en construcción un carril bici en la nueva ronda Norte, no existen medidas específicas para el fomento de su uso aún.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.3.	Transporte público			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte público.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe una red de autobuses urbanos que han sido recientemente actualizados, haciéndolos más accesibles y mejorando su recorrido, además de contar con aplicaciones digitales.

4.4.	Índice de motorización			P-E-R	Presión
Definición	Índice de motorización, expresado en vehículos por cada 100 habitantes			Fuentes	INE 2012, SIMA
Resultado	82	Rango asignado	•	Ámbito	

Es un índice de motorización considerablemente elevado respecto a la muestra y a los estándares deseables.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.5.	Tren de Alta Velocidad			P-E-R	Presión
Definición	Incremento del trazado o las líneas del Tren de Alta Velocidad en el ámbito o un entorno inmediato, que conlleve detrimento del paisaje y/o desmantelamiento de la red ferroviaria existente.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	Sí	Rango asignado	•	Ámbito	

Está en construcción la nueva línea de AVE Granada-Antequera, con la amenaza de desmantelamiento de la red de media distancia existente.

4.6.	Desmantelamiento de la red ferroviaria			P-E-R	Presión
Definición	Desmantelamiento de la red ferroviaria de media distancia en el ámbito paisajístico o su entorno.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	Sí	Rango asignado	•	Ámbito	

Está en proceso el desmantelamiento de la red ferroviaria existente con motivo de la implantación de la línea de AVE Granada-Antequera, si bien existen movimientos que demandan su mantenimiento.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.7.	Vías rodadas de alta velocidad		P-E-R	Presión	
Definición	Incremento del kilometraje de vías de tráfico rodado de gran impacto, especialmente autovías o autopistas, sin planes para el mantenimiento de vías secundarias o la preservación del paisaje.		Fuentes	POTA 2006	
Resultado	NO	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Aunque la autovía A-92 discurre en las inmediaciones del núcleo urbano, no entra en conflicto con sus vías secundarias y no existen otras vías rápidas en planificación.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.1.	Medio Ambiente			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un programa de mejora del Medio Ambiente en el centro histórico.			Fuentes	Hemeroteca
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe un plan de mejora del Medio Ambiente con motivo de la aplicación de la Agenda21 local, con algunas campañas asociadas e incidencia en el centro histórico.

5.2.	Educación medioambiental			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de fomento de la educación medioambiental.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

Loja cuenta con un programa medioambiental llamado Loja Ciudad 21 que incluye acciones educativas.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.3.	Contaminación acústica			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un mapa de niveles acústicos y de estrategias para la mejora de la contaminación acústica en el centro histórico.			Fuentes	Mapa de ruido
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

El mapa de ruido de Loja no está elaborado, si bien existen iniciativas para la aminoración de la contaminación acústica.

5.4.	Gestión de residuos			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión de residuos local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aunque existe un plan de residuos, el mismo no incorpora iniciativas para su gestión conducentes a mejorar su sostenibilidad.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.5.	Gestión del agua			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión del agua local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	••	Ámbito	

Aunque existe un plan de aguas, el mismo no incorpora iniciativas para su gestión conducentes a mejorar su sostenibilidad ni se incorporan estrategias que potencien su uso responsable.

5.6.	Protección del acondicionamiento pasivo			P-E-R	Respuesta
Definición	Protección expresa de los elementos patrimoniales que constituyen sistemas de acondicionamiento pasivo.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen medidas específicas que tiendan a la conservación de elementos del centro histórico que favorezcan el acondicionamiento pasivo.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.7.	Espacios naturales protegidos			P-E-R	Estado
Definición	Número de hectáreas protegidas por ser espacios naturales.			Fuentes	RENPA
Resultado	8,25	Rango asignado	• •	Ámbito	

En su territorio se encuentra el Monumento Nacional de los Cien Caños - Nacimiento del río Guadalhorce.

5.8.	Aplicación de la Agenda 21 Local			P-E-R	Respuesta
Definición	Estado de la aplicación de la Agenda 21 Local en el municipio.			Fuentes	Agenda21
Resultado	En agenda- Plan de Acción	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El Plan de Acción se encuentra elaborado y en aplicación.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.9.	Producción de energía de origen agrícola y forestal			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de plantas de generación de energía con residuos agrícolas o forestales (biomasa).			Fuentes	REDEJA
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

No existen plantas de generación con biomasa, aunque existe una planta de cogeneración.

5.10.	Producción de energía de origen solar y eólico			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de instalaciones de generación de energía solar (fotovoltaica) o eólica (molinos).			Fuentes	REDEJA
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen pequeñas plantas de producción fotovoltaica y algunos puntos de producción de energía eólica.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.1.	Cuidado del paisaje urbano			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la contaminación visual o acciones encaminadas a la mejora o conservación del paisaje histórico urbano.			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aunque el fuerte deterioro de gran parte del caserío vernáculo y la inexistencia de control del tráfico no beneficien al paisaje urbano, existe un plan cuidado de señalética y acondicionamiento de los espacios públicos patrimoniales.

6.2.	Evolución de la riqueza paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de riqueza paisajística por unidades fisionómicas del paisaje.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-1,5	Rango asignado	• •	Ámbito	

La sierra de Loja ha experimentado un leve descenso de su riqueza paisajística.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.3.	Evolución de la diversidad paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Variación de la diversidad paisajística según índice de Shannon. Número de tipos de unidades fisionómicas presentes en un determinado ámbito y su distribución proporcional en el mismo			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-0,5	Rango asignado	•	Ámbito	

La diversidad paisajística ha disminuido considerablemente con respecto a localidades cercanas y el total de los paisajes andaluces.

6.4.	Evolución de la naturalidad paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de evolución de la naturalidad paisajística.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-3%	Rango asignado	••	Ámbito	

La naturalidad paisajística ha disminuido levemente en esta zona.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.5.	Reducción negativa de terrenos naturales		P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos naturales medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.		Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	3%	Rango asignado	•	

Los terrenos naturales han disminuido considerablemente desde 2004.

6.6.	Reducción de terrenos agrarios		P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos agrarios medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.		Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	1%	Rango asignado	• •	

Los terrenos agrarios han disminuido levemente.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.7.	Incremento de terrenos urbano-alterados			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de incremento de terrenos urbano-alterados medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	3%	Rango asignado	•	Ámbito	

El incremento de terrenos urbano-alterados ha sido elevado en comparación con otras ciudades de la muestra, lo cual converge con los datos de disminución de terrenos naturales y agrícolas.

6.8.	Aumento de superficie artificial			P-E-R	Presión
Definición	Aumento de la superficie artificial, en porcentaje.			Fuentes	Estudio Corine Land Cover
Resultado	4,6%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aumento de la superficie artificial de carácter moderado en comparación con otras localidades intermedias.

CASO DE ESTUDIO: LOJA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.9.	Bienes patrimoniales con incidencia en el paisaje			P-E-R	Estado
Definición	Existencia de bienes patrimoniales con incidencia, bien formal, bien funcional, en el paisaje inmediato.			Fuentes	IAPH
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El propio emplazamiento de Loja, entre la sierra del mismo nombre y el monte Hacho, convierte a sus principales hitos verticales (campanarios y alcazaba) en bienes patrimoniales que conforman su paisaje.

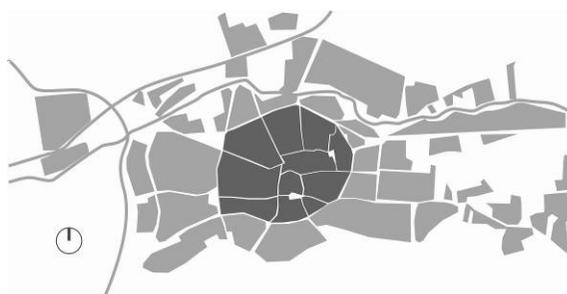
6.10.	Patrimonialización de los paisajes			P-E-R	Respuesta
Definición	Puesta en valor de los paisajes del ámbito como bienes patrimoniales, reconocidos en documentos oficiales.			Fuentes	Planeamiento, IAPH
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe constancia de protección o puesta en valor de los paisajes de forma específica.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA

SIMBOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE INDICADORES

Ámbito: centro histórico



Ámbito: tejido urbano



Ámbito: territorial



CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.1.	Parcelas con catalogación específica			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el catálogo del PGOU			Fuentes	PGOU
Resultado	6%	Rango asignado	•	Ámbito	

El PGOU establece tres categorías de protección: Tipo A, con 32 elementos, Tipo B, con 32 elementos y Tipo C, con 131 elementos.

1.2.	Parcelas con catalogación sectorial			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el CGPHA			Fuentes	CGPHA
Resultado	0,25%	Rango asignado	••	Ámbito	

El centro histórico de Lucena cuenta con 5 BIC catalogados como Monumento (un castillo, un palacio, dos iglesias y un antiguo hospital). Además, en el término municipal existe una Zona Arqueológica y el centro histórico tiene incoación como Conjunto Histórico desde 1972.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.3.	Conjunto Histórico			P-E-R	Estado
Definición	Incoación e inscripción del centro histórico como Conjunto Histórico en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía			Fuentes	CGPHA
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

El Conjunto Histórico de Lucena está incoado como BIC desde 1975, si bien el expediente está desactualizado y no ha llegado a inscribirse.

1.4.	Diversidad en la protección patrimonial			P-E-R	Estado
Definición	Grado de diversidad en tipologías y categorías de los bienes del centro histórico que aparecen en CGPHA y en el catálogo del PGOU			Fuentes	CGPHA, PGOU
Resultado	Poco diverso	Rango asignado	•	Ámbito	

Únicamente están catalogados bienes inmuebles en la categoría Monumento. No existen espacios públicos catalogados ni elementos de patrimonios emergentes.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.5.	Estado de los bienes			P-E-R	Estado
Definición	Estado medio de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Planeamiento, observación
Resultado	Medio	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe disparidad en el estado de conservación de los bienes patrimoniales: si bien los más simbólicos, especialmente los BIC, cuentan con un buen estado de conservación, determinados elementos de la arquitectura vernácula se encuentran en evidente estado de abandono.

1.6.	Plan Especial de Protección			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan Especial de Protección sobre el centro histórico o con incidencia explícita en el mismo			Fuentes	Planeamiento
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe obligatoriedad de redacción del Plan dado que no es Conjunto Histórico, aunque sería lo deseable, y tampoco existen intenciones de redactarlo.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.7.	Señalización del patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Caracterización de la señalización de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Observación
Resultado	Buena	Rango asignado	• • •	Ámbito	

La mayoría de los elementos patrimoniales de categoría A, especialmente los que son de propiedad pública o de la Iglesia, cuentan con señalización en diferentes puntos del centro histórico, así como un panel informativo en el que se hace un breve resumen de la historia, características y valores de los mismos.

1.8.	Dinamización del patrimonio			P-E-R	Estado
Definición	Caracterización de la dinamización de los bienes patrimoniales del centro histórico.			Fuentes	Catastro, CGPHA
Resultado	Buena	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe un programa de dinamización del patrimonio englobado en el proyecto Tu Historia de las ciudades medias andaluzas, y cuenta con una serie de actividades que se desarrollan de forma continuada y cuentan con público tanto local como foráneo.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.9.	Rehabilitación y reutilización			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias de fomento de la rehabilitación y la reutilización			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

El Plan de Turismo para las Ciudades Medias del Centro de Andalucía incluye la elección de elementos patrimoniales estratégicos para ser rehabilitados.

1.10.	Valor de uso del patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Preservación del uso original del patrimonio inmueble o, en el caso de que no sea posible, asignación de un uso compatible con sus valores patrimoniales.			Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Uso de elementos de la arquitectura agraria en desuso y de instalaciones ferroviarias como establecimientos hoteleros y de restauración, así como museo local, si bien algunos elementos siguen sin uso o están cerca de la declaración de ruina.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.11.	Turismo patrimonial			P-E-R	Respuesta
Definición	Existe un Plan de Turismo que incida sobre el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El centro histórico de Lucena forma parte del Plan Turístico para las Ciudades Medias del Centro de Andalucía, desde el cual se han desarrollado estrategias, recorridos y un programa de actuaciones concretas.

1.12.	Itinerarios patrimoniales			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de itinerarios patrimoniales en el centro histórico			Fuentes	Planes Turísticos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe un itinerario patrimonial propuesto a raíz del Plan Turístico para las Ciudades Medias de Centro de Andalucía, así como diferentes itinerarios vinculados a ciertos aspectos del patrimonio o a actividades artesanales y culturales que se dan lugar en el centro histórico. Forma parte de la Ruta del Califato.

**CASO DE ESTUDIO: LUCENA****CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.13.	Investigación sobre patrimonio		P-E-R	Respuesta
Definición	Fomento de la investigación sobre elementos patrimoniales del centro histórico.		Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	

Recientemente se han desarrollado estrategias para fomentar la investigación en los recientes hallazgos de carácter arqueológico.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.1.	Densidad de población			P-E-R	Estado
Definición	Densidad de población, en hab/km2, de la localidad			Fuentes	SIMA
Resultado	120	Rango asignado	• •	Ámbito	

Distribuida en 10 núcleos de población y concentrada en un 90% en su núcleo principal.

2.2.	Estructura de la población			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de personas dentro de cada intervalo de edad. Los intervalos considerados han sido: de 0 a 20 años, de 21 a 65 años o mayor a 65 años			Fuentes	SIMA
Resultado	24,84% - 61,73% - 13,43%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

La población es relativamente joven y bien distribuida, según la media española.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.3.	Nivel de estudios			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de estudios mayoritario en la población: Sin estudios, Primarios, Secundarios, Formación Profesional o Universitarios			Fuentes	SIMA
Resultado	Secundarios	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El nivel mayoritario de estudios en el centro histórico es el de estudios secundarios, seguido de primarios y en mucha menor medida personas sin estudios.

2.4.	Saldo migratorio			P-E-R	Estado
Definición	Incremento de la población debido exclusivamente a los flujos de inmigración y emigración			Fuentes	SIMA
Resultado	46	Rango asignado	• •	Ámbito	

El saldo migratorio, aunque positivo, es muy reducido, debido al descenso en la oferta de empleo.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.5.	Desempleo		P-E-R	Presión
Definición	Tasa de desempleo en la localidad. Relación que existe entre la población desempleada en edad legal de trabajar (16-64 años) y la total de esa edad		Fuentes	INE 2012
Resultado	17,9% (en 2012)	Rango asignado	•	

Es una tasa de desempleo elevada con respecto a la media nacional y a la andaluza

2.6.	Actividad económica		P-E-R	Presión
Definición	Índice de actividad económica urbana, comparativo del conjunto de la actividad económica relativo por habitante		Fuentes	INE 2012
Resultado	94	Rango asignado	• • •	

Lucena presenta uno de los mayores índices de actividad económica de su entorno.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.7.	Actividad turística			P-E-R	Presión
Definición	Índice turístico de la localidad			Fuentes	Anuario La Caixa 2013
Resultado	35	Rango asignado	• •	Ámbito	

El índice turístico es alto con respecto a otras ciudades de su entorno y características, si bien considerablemente menor que el de las principales ciudades patrimoniales.

2.8.	Movimiento asociativo			P-E-R	Presión
Definición	Cociente entre el número de habitantes del municipio y el número de asociaciones ciudadanas en el mismo			Fuentes	Registro de Asociaciones de Andalucía
Resultado	3824	Rango asignado	•	Ámbito	

El movimiento asociativo en el centro histórico de Lucena es muy bajo, lo cual es síntoma de falta de cohesión social, probablemente debida al tratarse de una ciudad y un centro histórico de dimensiones considerablemente grandes.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.9.	Iniciativa privada			P-E-R	Respuesta
Definición	Fomento de la iniciativa privada en la gestión del patrimonio			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe un plan de fomento de la iniciativa privada en el centro histórico, aunque se encuentra aún en sus primeras fases de aplicación.

2.10	Cooperación, desarrollo y patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan de Cooperación y Desarrollo en materia de patrimonio			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El Plan Turístico para las Ciudades Medias de Andalucía incluye estrategias de cooperación a nivel territorial y existen, además, iniciativas de cooperación con centros históricos judíos y marroquíes.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.11.	Demanda social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de movimientos ciudadanos para la defensa del patrimonio			Fuentes	Observación, consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe una asociación llamada Torre del Moral que se dedica a la defensa y protección del patrimonio, tanto mueble como inmueble. Además, existen en hemeroteca testimonios de movimientos ciudadanos motivados por la puesta en peligro de determinados elementos patrimoniales en los últimos años.

2.12.	Inserción social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de inserción social para habitantes del centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

El Plan Feder incluye estrategias para fomentar la reinserción social de los habitantes del centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.13.	Dinamización cultural			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas o estrategias encaminadas a la dinamización cultural en el centro histórico			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Desde la Delegación de Cultura se fomentan actividades culturales relacionadas con el ocio juvenil, las artes escénicas y las artes locales, con sede en espacios patrimoniales en la mayoría de los casos.

2.14.	Preferencia al alquiler			P-E-R	Respuesta
Definición	Programa de fomento del alquiler de viviendas en el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen programas ni iniciativas de preferencia al alquiler en el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.15.	Estructura del empleo			P-E-R	Estado
Definición	Importancia relativa en una región de los distintos sectores económicos, en términos de empleo, en porcentaje desglosado			Fuentes	SIMA
Resultado	Mayoría construcción (35%) seguido de comercio (21%) e industria (18%)	Rango asignado	...	Ámbito	

Se trata de una estructura equilibrada, inclinada hacia la construcción.

2.16.	Fomento de la participación ciudadana			P-E-R	Respuesta
Definición	Desarrollo de actividades encaminadas al fomento de la participación ciudadana en los procesos de planificación			Fuentes	Hemeroteca, Planeamiento
Resultado	Sí	Rango asignado	...	Ámbito	

Se llevan a cabo sesiones informativas con cierta difusión para la puesta en común y la recepción de sugerencias ante las principales gestiones.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.1.	Tamaño relativo del centro histórico			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre la superficie ocupada por el centro histórico y la superficie urbana			Fuentes	Medición sobre planimetría, Planeamiento
Resultado	27,9%	Rango asignado	• •	Ámbito	

El centro histórico de Lucena ocupa 98 hectáreas de las 351 que ocupa la población en total. Es uno de los mayores de la red de Ciudades Medias andaluzas, si bien en comparación la extensión urbana de la población, no llega a cubrir su tercera parte.

3.2.	Viviendas ocupadas			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre el número de viviendas destinadas a uso principal y el total de viviendas.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	53,2%	Rango asignado	•	Ámbito	

Aproximadamente la mitad del parque de viviendas de Lucena se encuentra habitado en primera residencia, uno de los datos más negativos dentro de su categoría, probablemente debido a la especulación inmobiliaria. La mayor concentración de viviendas deshabitadas se sitúa en las principales vías comerciales.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.3.	Espacios libres			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios libres (plazas y calles peatonales) de la ciudad.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	0,9%	Rango asignado	• •	Ámbito	

La proporción de espacios libres en la ciudad delata cierta carencia, especialmente en el sector suroeste del centro histórico que, sin embargo, se encuentra adyacente a la principal zona verde de la ciudad, tangente al mismo.

3.4.	Espacios verdes			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios verdes y/o ajardinados de la ciudad.			Fuentes	Medición sobre planimetría
Resultado	0,1%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Por encima de la media en las ciudades estudiadas (el doble), aunque sigue siendo insuficiente.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.5.	Peatonalización			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de peatonalización de espacios singulares por su carácter patrimonial o urbano			Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Alto	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existe un plan de peatonalización del centro histórico consensuado con habitantes y comerciantes cuya aplicación se encuentra a punto de finalizar.

3.6.	Accesibilidad			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de accesibilidad para personas de movilidad reducida en el centro histórico.			Fuentes	Observación
Resultado	Media	Rango asignado	• • •	Ámbito	

En el contexto de las recientes obras de peatonalización de las principales áreas patrimoniales se ha resuelto la accesibilidad a la práctica totalidad del centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.7.	Aparcamiento			P-E-R	Estado
Definición	Previsión de soluciones específicas para resolver los problemas de aparcamiento en el centro histórico y la contaminación visual y ambiental que conlleva.			Fuentes	PLANEAMIENTO, Observación
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Aunque existe un buen número plazas de aparcamiento en el centro histórico al aire libre, han sido eliminadas del área de especial interés patrimonial. La principal bolsa subterránea de aparcamientos se encuentra bajo la plaza central de la ciudad (Plaza Nueva), con 400 plazas.

3.8.	Aumento del espacio público			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de peatonalización de calles o apertura de espacios públicos en solares sin uso.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

El Plan Feder incluye el proyecto de peatonalización de varias calles en el centro histórico, con objeto de crear una red de espacios peatonales.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.9.	Distribución de los servicios			P-E-R	Presión
Definición	Distribución del sector terciario en el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento
Resultado	Policéntrico	Rango asignado	• •	Ámbito	

El centro histórico cuenta con una distribución policéntrica a céntrica, en torno al centro monumental y el área norte.

3.10.	Planificación estratégica			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de mecanismos de planificación estratégica en el planeamiento sobre el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Se ha desarrollado un Plan Estratégico para la ciudad con líneas específicas para el centro histórico y se encuentra en redacción el segundo Plan Estratégico.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.11.	Concentración urbana			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la dispersión de edificación.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen varios núcleos de hábitat disperso en segunda residencia y se están poniendo en marcha algunas iniciativas para su regularización o limitación, pero aún no son suficientemente efectivas.

3.12.	Diseño sostenible			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias que valoren o potencien el diseño sostenible en el centro histórico, tanto en el espacio público como en el privado			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen programas ni iniciativas de fomento del diseño sostenible en el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.1.	Movilidad			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un plan de movilidad para el centro histórico.			Fuentes	Consulta, Hemeroteca
Resultado	NO	Rango asignado	••	Ámbito	

En la actualidad se encuentra en desarrollo un plan de reestructuración de la movilidad en el centro histórico, si bien sus resultados aún no son evaluables.

4.2.	Transporte no motorizado			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte no motorizado.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen carriles bici ni ningún dispositivo destinado al fomento del transporte no motorizado.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.3.	Transporte público			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte público.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

No existen iniciativas destinadas al fomento del transporte público, si bien hay dos líneas de autobús público, una de las cuáles cruza el centro histórico.

4.4.	Índice de motorización			P-E-R	Presión
Definición	Índice de motorización, expresado en vehículos por cada 100 habitantes			Fuentes	INE 2012, SIMA
Resultado	68	Rango asignado	• •	Ámbito	

Es un índice moderadamente elevado.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.5.	Tren de Alta Velocidad			P-E-R	Presión
Definición	Incremento del trazado o las líneas del Tren de Alta Velocidad en el ámbito o un entorno inmediato, que conlleve detrimento del paisaje y/o desmantelamiento de la red ferroviaria existente.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	NO	Rango asignado	• • •	Ámbito	

No existen líneas ferroviarias construidas, en construcción ni en proyecto en las inmediaciones.

4.6.	Desmantelamiento de la red ferroviaria			P-E-R	Presión
Definición	Desmantelamiento de la red ferroviaria de media distancia en el ámbito paisajístico o su entorno.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

Desmantelamiento de la red ferroviaria de media distancia entre la Subbética y los Montes de Jaén, hoy puesta en valor como Vía Verde, así como los antiguos pabellones de estación, que albergan usos culturales o turísticos.

**CASO DE ESTUDIO: LUCENA****CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.7.	Vías rodadas de alta velocidad		P-E-R	Presión	
Definición	Incremento del kilometraje de vías de tráfico rodado de gran impacto, especialmente autovías o autopistas, sin planes para el mantenimiento de vías secundarias o la preservación del paisaje.		Fuentes	POTA 2006	
Resultado	Sí	Rango asignado	•	Ámbito	

Reciente construcción de un tramo de la autovía A-45, con resultado de carreteras secundarias redundantes en desuso, y construcción en curso de autovía A-318.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.1.	Medio Ambiente			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un programa de mejora del Medio Ambiente en el centro histórico.			Fuentes	Hemeroteca
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen ciertas iniciativas destinadas a la conciencia ambiental, aunque no existe un plan ni tienen incidencia expresa en el centro histórico.

5.2.	Educación medioambiental			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de fomento de la educación medioambiental.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Lucena cuenta con un plan Línea Verde con contenidos específicos sobre educación ambiental.

**CASO DE ESTUDIO: LUCENA****CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.3.	Contaminación acústica			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un mapa de niveles acústicos y de estrategias para la mejora de la contaminación acústica en el centro histórico.			Fuentes	Mapa de ruido
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

El mapa de ruido de la ciudad de Lucena aún no tiene datos disponibles, si bien está en elaboración.

5.4.	Gestión de residuos			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión de residuos local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe un Plan de Gestión de Residuos.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.5.	Gestión del agua			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión del agua local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe ni está prevista la existencia de un Plan de Gestión del Agua.

5.6.	Protección del acondicionamiento pasivo			P-E-R	Respuesta
Definición	Protección expresa de los elementos patrimoniales que constituyen sistemas de acondicionamiento pasivo.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen programas ni estrategias de fomento ni protección de los elementos que contribuyen al acondicionamiento pasivo en el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.7.	Espacios naturales protegidos			P-E-R	Estado
Definición	Número de hectáreas protegidas por ser espacios naturales.			Fuentes	RENPA
Resultado	11740	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Laguna Amarga (263-Reserva Natural), Embalse de Malpasillo (512-Paraje Natural), Laguna Dulce (8-Reserva Natural)

5.8.	Aplicación de la Agenda 21 Local			P-E-R	Respuesta
Definición	Estado de la aplicación de la Agenda 21 Local en el municipio.			Fuentes	Agenda21
Resultado	En aplicación	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Fases de análisis y agenda superadas. Estrategias en fase de aplicación.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.9.	Producción de energía de origen agrícola y forestal			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de plantas de generación de energía con residuos agrícolas o forestales (biomasa).			Fuentes	REDEJA
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Presencia de una planta de energía a partir de biomasa procedente de restos del olivar y la industria del aceite. Producción sostenible que no supera al abastecimiento natural de restos.

5.10.	Producción de energía de origen solar y eólico			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de instalaciones de generación de energía solar (fotovoltaica) o eólica (molinos).			Fuentes	REDEJA
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Presencia de pequeñas plantas de energía fotovoltaica. Sin presencia de energía eólica.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.1.	Cuidado del paisaje urbano			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la contaminación visual o acciones encaminadas a la mejora o conservación del paisaje histórico urbano.			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

En la actualidad no se contemplan estrategias dirigidas al cuidado del paisaje urbano o a la eliminación de la contaminación visual.

6.2.	Evolución de la riqueza paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de riqueza paisajística por unidades fisionómicas del paisaje.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-1,5	Rango asignado	••	Ámbito	

La subbética cordobesa ha experimentado un descenso leve en comparación con el medio andaluz, si bien existen ámbitos que han experimentado crecimientos.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.3.	Evolución de la diversidad paisajística		P-E-R	Estado
Definición	Variación de la diversidad paisajística según índice de Shannon. Número de tipos de unidades fisionómicas presentes en un determinado ámbito y su distribución proporcional en el mismo		Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-0.4	Rango asignado	•	

La subbética cordobesa es uno de los ámbitos andaluces con un descenso más acusado de diversidad paisajística.

6.4.	Evolución de la naturalidad paisajística		P-E-R	Estado
Definición	Índice de evolución de la naturalidad paisajística.		Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	Entre 0% y 5%	Rango asignado	• •	

La subbética cordobesa no se encuentra entre los ámbitos andaluces con menor descenso de naturalidad paisajística, si bien existen ámbitos con evolución positiva.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.5.	Reducción negativa de terrenos naturales			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos naturales medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-0,7%	Rango asignado	••	Ámbito	

No existe una reducción significativa de terrenos naturales.

6.6.	Reducción de terrenos agrarios			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos agrarios medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-4%	Rango asignado	•	Ámbito	

Reducción elevada de tierras de labor, especialmente por la sustitución por olivar y la creación de suelo urbanizable.

**CASO DE ESTUDIO: LUCENA****CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.7.	Incremento de terrenos urbano-alterados			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de incremento de terrenos urbano-alterados medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	1,2	Rango asignado	• •	Ámbito	

Es uno de los ámbitos con mayor incremento de terrenos urbano-alterados de su entorno, principalmente suelos urbanos y periurbanos.

6.8.	Aumento de superficie artificial			P-E-R	Presión
Definición	Aumento de la superficie artificial, en porcentaje.			Fuentes	Estudio Corine Land Cover
Resultado	2,3%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Se encuentra entre la media española de aumento de superficie artificial.

CASO DE ESTUDIO: LUCENA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.9.	Bienes patrimoniales con incidencia en el paisaje			P-E-R	Estado
Definición	Existencia de bienes patrimoniales con incidencia, bien formal, bien funcional, en el paisaje inmediato.			Fuentes	IAPH
Resultado	SÍ	Rango asignado	••	Ámbito	

Existen numerosos bienes patrimoniales con incidencia en el paisaje, como el Santuario de la Virgen de Araceli, las edificaciones agrícolas o diversos restos arqueológicos, aunque la integridad de algunos se encuentra en peligro o no están protegidos.

6.10.	Patrimonialización de los paisajes			P-E-R	Respuesta
Definición	Puesta en valor de los paisajes del ámbito como bienes patrimoniales, reconocidos en documentos oficiales.			Fuentes	Planeamiento, IAPH
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen acciones encaminadas específicamente a la protección o puesta en valor de los paisajes.



CASO DE ESTUDIO: OSUNA

SIMBOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE INDICADORES

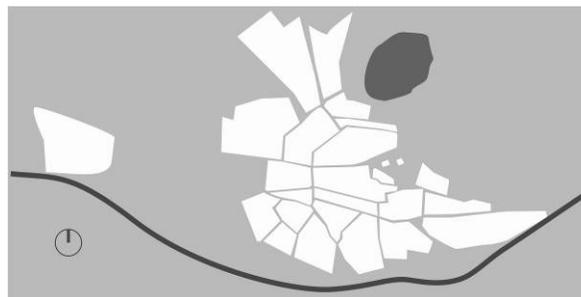
Ámbito: centro histórico



Ámbito: tejido urbano



Ámbito: territorial



CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.1.	Parcelas con catalogación específica		P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el catálogo del PGOU		Fuentes	PGOU
Resultado	35%	Rango asignado	• •	

La normativa urbanística vigente en Osuna es aún la Adaptación Parcial a la LOUA 2002 de las Normas Subsidiarias, que incluyen 208 elementos catalogados. El Plan Especial de Protección del Centro Histórico de Osuna, declarado en 1967, se encuentra aún en redacción.

1.2.	Parcelas con catalogación sectorial		P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de parcelas del centro histórico que aparecen en el CGPHA		Fuentes	CGPHA
Resultado	0,25%	Rango asignado	• •	

El centro histórico de Osuna cuenta con 7 elementos en el CGPHA: tres elementos defensivos, una Zona Arqueológica, un edificio universitario, un edificio religioso y el propio Conjunto Histórico.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.3.	Conjunto Histórico			P-E-R	Estado
Definición	Incoación e inscripción del centro histórico como Conjunto Histórico en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía			Fuentes	CGPHA
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El Conjunto Histórico de Osuna está declarado como BIC desde 1967, y su delimitación ha sido recientemente revisada.

1.4.	Diversidad en la protección patrimonial			P-E-R	Estado
Definición	Grado de diversidad en tipologías y categorías de los bienes del centro histórico que aparecen en CGPHA y en el catálogo del PGOU			Fuentes	CGPHA, PGOU
Resultado	Relativamente diverso	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existen, como BIC, edificios tanto civiles como religiosos y defensivos, además de restos arqueológicos y el Conjunto Histórico. Sin embargo, la ausencia de Catálogo no hace posible la evaluación sobre elementos de arquitectura vernácula o espacios públicos.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.5.	Estado de los bienes			P-E-R	Estado
Definición	Estado medio de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Planeamiento, observación
Resultado	Aceptable	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aunque existen elementos, principalmente de la arquitectura vernácula, que se encuentran en un estado deficiente, en general la conservación del patrimonio inmueble es aceptable, especialmente de los edificios representativos.

1.6.	Plan Especial de Protección			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan Especial de Protección sobre el centro histórico o con incidencia explícita en el mismo			Fuentes	Planeamiento
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

El Plan Especial está en redacción, y la adaptación de las Normas Subsidiarias contiene un catálogo de protección exhaustivo y directrices exigentes.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.7.	Señalización del patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Caracterización de la señalización de los bienes patrimoniales del centro histórico			Fuentes	Observación
Resultado	Media	Rango asignado	• •	Ámbito	

Los principales elementos patrimoniales cuentan con señalética descriptiva junto a los mismos, si bien carecen de señalización clara que permita trazar rutas o dirigirse con eficiencia a ellos.

1.8.	Dinamización del patrimonio			P-E-R	Estado
Definición	Caracterización de la dinamización de los bienes patrimoniales del centro histórico.			Fuentes	Catastro, CGPHA
Resultado	Media	Rango asignado	• •	Ámbito	

Si bien existe en la actualidad un programa de dinamización del patrimonio fomentado desde la oficina de turismo, carece de organización de actividades específicas para la dinamización de su patrimonio.



CASO DE ESTUDIO: OSUNA

CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES

1.9.	Rehabilitación y reutilización		P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias de fomento de la rehabilitación y la reutilización		Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	

No existen estrategias de fomento de la rehabilitación del patrimonio de Osuna.

1.10.	Valor de uso del patrimonio		P-E-R	Respuesta
Definición	Preservación del uso original del patrimonio inmueble o, en el caso de que no sea posible, asignación de un uso compatible con sus valores patrimoniales.		Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	SÍ	Rango asignado	••	

Uso de algunas estructuras de arquitectura agraria en desuso como establecimientos de hostelería y de elementos de arquitectura civil como instalaciones municipales y culturales.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.11.	Turismo patrimonial			P-E-R	Respuesta
Definición	Existe un Plan de Turismo que incida sobre el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• •	Ámbito	

Osuna pertenece al Plan Turístico de la Ruta Bética Romana, si bien no cuenta con un Plan de Turismo específico de su centro histórico.

1.12.	Itinerarios patrimoniales			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de itinerarios patrimoniales en el centro histórico			Fuentes	Planes Turísticos, Consulta
Resultado	Sí	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen una serie de itinerarios patrimoniales diseñados desde la oficina de Turismo local, si bien no engloban patrimonios territoriales o más allá de la ciudad a pesar de pertenecer a la Ruta Bética Romana.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 1. CONDICIONES PATRIMONIALES**

1.13.	Investigación sobre patrimonio		P-E-R	Respuesta
Definición	Fomento de la investigación sobre elementos patrimoniales del centro histórico.		Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	

No existe ninguna estrategia destinada al fomento de la investigación sobre el patrimonio.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.1.	Densidad de población			P-E-R	Estado
Definición	Densidad de población, en hab/km2, de la localidad			Fuentes	SIMA
Resultado	303	Rango asignado	• •	Ámbito	

Distribuida en dos núcleos de población.

2.2.	Estructura de la población			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de personas dentro de cada intervalo de edad. Los intervalos considerados han sido: de 0 a 20 años, de 21 a 65 años o mayor a 65 años			Fuentes	SIMA
Resultado	24,49% - 59,26% - 16,25%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Población eminentemente joven y estructura bien distribuida.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.3.	Nivel de estudios			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de estudios mayoritario en la población: Sin estudios, Primarios, Secundarios, Formación Profesional o Universitarios			Fuentes	SIMA
Resultado	Secundarios	Rango asignado	• •	Ámbito	

El nivel mayoritario de estudios es el de estudios secundarios, seguido de primarios y en tercer lugar personas sin estudios.

2.4.	Saldo migratorio			P-E-R	Estado
Definición	Incremento de la población debido exclusivamente a los flujos de inmigración y emigración			Fuentes	SIMA
Resultado	-39	Rango asignado	• •	Ámbito	

Se ha producido un saldo migratorio negativo, aunque leve, debido a la disminución de la oferta de empleo.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.5.	Desempleo		P-E-R	Presión
Definición	Tasa de desempleo en la localidad. Relación que existe entre la población desempleada en edad legal de trabajar (16-64 años) y la total de esa edad		Fuentes	INE 2012
Resultado	16% (en 2012)	Rango asignado	••	Ámbito

La tasa de desempleo es alta, mayor que la media española y en la media andaluza.

2.6.	Actividad económica		P-E-R	Presión
Definición	Índice de actividad económica urbana, comparativo del conjunto de la actividad económica relativo por habitante		Fuentes	INE 2012
Resultado	20	Rango asignado	•	Ámbito

El índice de actividad está en la media de Andalucía, siendo menor que otras ciudades medias.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.7.	Actividad turística			P-E-R	Presión
Definición	Índice turístico de la localidad			Fuentes	Anuario La Caixa 2013
Resultado	10	Rango asignado	• •	Ámbito	

El índice turístico es medio con respecto a otras ciudades de su entorno y características.

2.8.	Movimiento asociativo			P-E-R	Presión
Definición	Cociente entre el número de habitantes del municipio y el número de asociaciones ciudadanas en el mismo			Fuentes	Registro de Asociaciones de Andalucía
Resultado	544	Rango asignado	• • •	Ámbito	

El movimiento asociativo en Osuna presenta una ratio considerablemente mayor que el de otras ciudades medias. Algunas de las asociaciones, además, tienen un carácter marcadamente cultural y de valoración y difusión del patrimonio y la cultura.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.9.	Iniciativa privada			P-E-R	Respuesta
Definición	Fomento de la iniciativa privada en la gestión del patrimonio			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen políticas específicas que fomenten la iniciativa privada sobre el patrimonio del centro histórico.

2.10	Cooperación, desarrollo y patrimonio			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un Plan de Cooperación y Desarrollo en materia de patrimonio			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe un plan específico de Cooperación y Desarrollo en materia de patrimonio, ni a nivel local ni territorial.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.11.	Demanda social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de movimientos ciudadanos para la defensa del patrimonio			Fuentes	Observación, consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	• •	Ámbito	

Existe cierta demanda social ante actuaciones en elementos patrimoniales, si bien ésta se limita a los más significativos y ya protegidos de por sí.

2.12.	Inserción social			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de inserción social para habitantes del centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen iniciativas específicas para la reinserción social de los habitantes del centro histórico.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.13.	Dinamización cultural			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas o estrategias encaminadas a la dinamización cultural en el centro histórico			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	••	Ámbito	

Existe cierta dinamización cultural en el centro histórico, si bien cuenta con actividades aisladas y discretas, haciendo especial énfasis en las fiestas locales.

2.14.	Preferencia al alquiler			P-E-R	Respuesta
Definición	Programa de fomento del alquiler de viviendas en el centro histórico			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen programas ni iniciativas de preferencia al alquiler en el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS**

2.15.	Estructura del empleo			P-E-R	Estado
Definición	Importancia relativa en una región de los distintos sectores económicos, en términos de empleo, en porcentaje desglosado			Fuentes	SIMA
Resultado	51% comercio, seguido de construcción con 14%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Desequilibrada hacia el comercio.

2.16.	Fomento de la participación ciudadana			P-E-R	Respuesta
Definición	Desarrollo de actividades encaminadas al fomento de la participación ciudadana en los procesos de planificación			Fuentes	Hemeroteca, Planeamiento
Resultado	NO	Rango asignado	• • •	Ámbito	

No se han producido actividades que propicien la participación más allá de los períodos obligatorios de exposición de planes.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.1.	Tamaño relativo del centro histórico			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre la superficie ocupada por el centro histórico y la superficie urbana			Fuentes	Medición sobre planimetría, Planeamiento
Resultado	31,2%	Rango asignado	• •	Ámbito	

El centro histórico de Osuna ocupa 89 hectáreas de las 285 que ocupa el núcleo urbano completo. Es uno de los menores de la red de Ciudades Medias andaluzas si comparamos la extensión urbana de la población, tanto en dimensiones relativas como absolutas.

3.2.	Viviendas ocupadas			P-E-R	Estado
Definición	Cociente entre el número de viviendas destinadas a uso principal y el total de viviendas.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	76%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Aproximadamente las tres cuartas partes de las viviendas de Osuna están ocupadas como vivienda principal. Es una ratio moderada, en la media andaluza.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.3.	Espacios libres			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios libres (plazas y calles peatonales) de la ciudad.			Fuentes	Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2013
Resultado	0,9%	Rango asignado	• •	Ámbito	

La proporción de espacios libres delata cierta carencia, especialmente notable en el centro histórico. Además, algunos de los espacios considerados libres, como los alrededores de la zona monumental, no están acondicionados para el disfrute del ciudadano.

3.4.	Espacios verdes			P-E-R	Estado
Definición	Porcentaje de la superficie de espacios verdes y/o ajardinados de la ciudad.			Fuentes	Medición sobre planimetría
Resultado	0,1%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Por encima de la media en las ciudades estudiadas (el doble), aunque sigue siendo insuficiente.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.5.	Peatonalización			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de peatonalización de espacios singulares por su carácter patrimonial o urbano			Fuentes	Observación, Planeamiento
Resultado	Baja	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe un plan de peatonalización del centro histórico y el nivel de peatonalización de las principales vías patrimoniales es bajo.

3.6.	Accesibilidad			P-E-R	Estado
Definición	Nivel de accesibilidad para personas de movilidad reducida en el centro histórico.			Fuentes	Observación
Resultado	Baja	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen soluciones para la accesibilidad a algunos de los principales edificios patrimoniales de la ciudad, ni a algunos recintos abiertos del entorno monumental.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.7.	Aparcamiento			P-E-R	Estado
Definición	Previsión de soluciones específicas para resolver los problemas de aparcamiento en el centro histórico y la contaminación visual y ambiental que conlleva.			Fuentes	PLANEAMIENTO, Observación
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen soluciones específicas destinadas a solucionar el problema del aparcamiento en el Centro Histórico, lo cual provoca en muchos casos problemas de movilidad, accesibilidad y distorsión del paisaje urbano.

3.8.	Aumento del espacio público			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de peatonalización de calles o apertura de espacios públicos en solares sin uso.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No están previstas modificaciones o ampliaciones del espacio público.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.9.	Distribución de los servicios			P-E-R	Presión
Definición	Distribución del sector terciario en el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento
Resultado	Central	Rango asignado	•	Ámbito	

La mayoría de los servicios se encuentran concentrados en las inmediaciones de los elementos patrimoniales más singulares.

3.10.	Planificación estratégica			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de mecanismos de planificación estratégica en el planeamiento sobre el centro histórico.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen iniciativas para el planeamiento estratégico en Osuna ni en su centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 3. CONDICIONES URBANAS**

3.11.	Concentración urbana			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la dispersión de edificación.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

Existen diversos núcleos de viviendas sin urbanización reglada, siendo el mayor el de Las Cabezuelas, sin que se hayan llevado a cabo iniciativas o estrategias contra la dispersión.

3.12.	Diseño sostenible			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias que valoren o potencien el diseño sostenible en el centro histórico, tanto en el espacio público como en el privado			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen programas ni iniciativas de fomento del diseño sostenible en el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.1.	Movilidad			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un plan de movilidad para el centro histórico.			Fuentes	Consulta, Hemeroteca
Resultado	NO	Rango asignado	••	Ámbito	

Aunque se ha incluido Osuna entre las ciudades sevillanas destinadas a elaborar un plan de movilidad, no se han encaminado acciones específicas para su mejora.

4.2.	Transporte no motorizado			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte no motorizado.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen carriles bici ni ningún dispositivo destinado al fomento del transporte no motorizado.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.3.	Transporte público			P-E-R	Respuesta
Definición	Implantación de estrategias para el fomento del transporte público.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	• •	Ámbito	

No existen iniciativas destinadas al fomento del transporte público, si bien existe una línea de autobús urbano.

4.4.	Índice de motorización			P-E-R	Presión
Definición	Índice de motorización, expresado en vehículos por cada 100 habitantes			Fuentes	INE 2012, SIMA
Resultado	70	Rango asignado	• •	Ámbito	

Es un índice moderadamente elevado, aunque en la media del resto de ciudades analizadas.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES**

4.5.	Tren de Alta Velocidad			P-E-R	Presión
Definición	Incremento del trazado o las líneas del Tren de Alta Velocidad en el ámbito o un entorno inmediato, que conlleve detrimento del paisaje y/o desmantelamiento de la red ferroviaria existente.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	SÍ	Rango asignado	•	Ámbito	

Está en proyecto la creación del tramo Osuna-Marchena en las inmediaciones del núcleo urbano, para la línea del AVE que unirá Sevilla con Antequera y Granada. Además, se prevé la colocación de una parada en la localidad, y el proyecto ha sido sancionado por entrar en conflicto con corredores de protección de aves.

4.6.	Desmantelamiento de la red ferroviaria			P-E-R	Presión
Definición	Desmantelamiento de la red ferroviaria de media distancia en el ámbito paisajístico o su entorno.			Fuentes	POTA 2006
Resultado	NO	Rango asignado	• • •	Ámbito	

La red ferroviaria de media distancia sigue en funcionamiento.



CASO DE ESTUDIO: OSUNA

CATEGORÍA: 4. CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES

4.7.	Vías rodadas de alta velocidad		P-E-R	Presión	
Definición	Incremento del kilometraje de vías de tráfico rodado de gran impacto, especialmente autovías o autopistas, sin planes para el mantenimiento de vías secundarias o la preservación del paisaje.		Fuentes	POTA 2006	
Resultado	NO	Rango asignado	• • •	Ámbito	

No se han creado recientemente ni están en proyecto de creación nuevas autovías o autopistas.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.1.	Medio Ambiente			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un programa de mejora del Medio Ambiente en el centro histórico.			Fuentes	Hemeroteca
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen iniciativas destinadas a la mejora del medio ambiente en el centro histórico.

5.2.	Educación medioambiental			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de programas de fomento de la educación medioambiental.			Fuentes	Planes Estratégicos, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

Osuna no cuenta con un programa específico para la educación medioambiental, pero se organizan algunas actividades y talleres a tal efecto.



CASO DE ESTUDIO: OSUNA

CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES

5.3.	Contaminación acústica			P-E-R	Presión
Definición	Existencia de un mapa de niveles acústicos y de estrategias para la mejora de la contaminación acústica en el centro histórico.			Fuentes	Mapa de ruido
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe ni está en elaboración el mapa acústico de la ciudad de Osuna.

5.4.	Gestión de residuos			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión de residuos local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	SÍ	Rango asignado	•	Ámbito	

Existe un Reglamento de Gestión de Residuos Sólidos para la ciudad de Osuna, aunque no se acompaña de estrategias para la gestión de los residuos en general.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.5.	Gestión del agua			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de un plan de gestión del agua local.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe ni está prevista la existencia de un Plan de Gestión del Agua.

5.6.	Protección del acondicionamiento pasivo			P-E-R	Respuesta
Definición	Protección expresa de los elementos patrimoniales que constituyen sistemas de acondicionamiento pasivo.			Fuentes	Planeamiento, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen programas ni estrategias de fomento ni protección de los elementos que contribuyen al acondicionamiento pasivo en el centro histórico.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.7.	Espacios naturales protegidos			P-E-R	Estado
Definición	Número de hectáreas protegidas por ser espacios naturales.			Fuentes	RENPA
Resultado	956	Rango asignado	• •	Ámbito	

Complejo Endorreico de la Lantejuela (956-Reserva Natural)

5.8.	Aplicación de la Agenda 21 Local			P-E-R	Respuesta
Definición	Estado de la aplicación de la Agenda 21 Local en el municipio.			Fuentes	Agenda21
Resultado	En agenda.	Rango asignado	•	Ámbito	

La fase de análisis ha finalizado, y se encuentra en fase de agenda, sin aplicar medidas.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 5. CONDICIONES AMBIENTALES**

5.9.	Producción de energía de origen agrícola y forestal			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de plantas de generación de energía con residuos agrícolas o forestales (biomasa).			Fuentes	REDEJA
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existen centrales de generación de energía a partir de biomasa.

5.10.	Producción de energía de origen solar y eólico			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de instalaciones de generación de energía solar (fotovoltaica) o eólica (molinos).			Fuentes	REDEJA
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen pequeñas plantas de producción fotovoltaica y un núcleo de producción de energía eólica.



CASO DE ESTUDIO: OSUNA

CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS

6.1.	Cuidado del paisaje urbano			P-E-R	Respuesta
Definición	Existencia de estrategias contra la contaminación visual o acciones encaminadas a la mejora o conservación del paisaje histórico urbano.			Fuentes	Observación, Consulta
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

En la actualidad no se contemplan estrategias dirigidas al cuidado del paisaje urbano o a la eliminación de la contaminación visual.

6.2.	Evolución de la riqueza paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de riqueza paisajística por unidades fisionómicas del paisaje.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	0	Rango asignado	••	Ámbito	

La riqueza paisajística no ha aumentado ni disminuido en el ámbito de Osuna.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.3.	Evolución de la diversidad paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Variación de la diversidad paisajística según índice de Shannon. Número de tipos de unidades fisionómicas presentes en un determinado ámbito y su distribución proporcional en el mismo			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-0.3	Rango asignado	•	Ámbito	

La diversidad paisajística ha disminuido considerablemente, si bien en menor cantidad que otras zonas cercanas.

6.4.	Evolución de la naturalidad paisajística			P-E-R	Estado
Definición	Índice de evolución de la naturalidad paisajística.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-3%	Rango asignado	••	Ámbito	

La naturalidad paisajística ha disminuido levemente en esta zona.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.5.	Reducción negativa de terrenos naturales			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos naturales medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-0,5%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Los terrenos naturales han disminuido levemente, especialmente el breñal y el pastizal.

6.6.	Reducción de terrenos agrarios			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de reducción de terrenos agrarios medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	-0,3%	Rango asignado	• •	Ámbito	

La reducción de terrenos agrarios es leve, menor que en otras zonas cercanas.

**CASO DE ESTUDIO: OSUNA****CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.7.	Incremento de terrenos urbano-alterados			P-E-R	Presión
Definición	Porcentaje de incremento de terrenos urbano-alterados medido por unidad fisionómica, entre 1956 y 1999.			Fuentes	Red de Información Ambiental
Resultado	0,5%	Rango asignado	• •	Ámbito	

Leve incremento de terrenos urbano-alterados, urbanos y periurbanos principalmente.

6.8.	Aumento de superficie artificial			P-E-R	Presión
Definición	Aumento de la superficie artificial, en porcentaje.			Fuentes	Estudio Corine Land Cover
Resultado	1,8%	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Aumento de la superficie artificial de carácter leve.

CASO DE ESTUDIO: OSUNA**CATEGORÍA: 6. CONDICIONES PAISAJÍSTICAS**

6.9.	Bienes patrimoniales con incidencia en el paisaje			P-E-R	Estado
Definición	Existencia de bienes patrimoniales con incidencia, bien formal, bien funcional, en el paisaje inmediato.			Fuentes	IAPH
Resultado	SÍ	Rango asignado	• • •	Ámbito	

Existen numerosos bienes patrimoniales con incidencia en el paisaje, como el conjunto Colegiata-Universidad, o los yacimientos arqueológicos del antiguo oppidum, entre otros.

6.10.	Patrimonialización de los paisajes			P-E-R	Respuesta
Definición	Puesta en valor de los paisajes del ámbito como bienes patrimoniales, reconocidos en documentos oficiales.			Fuentes	Planeamiento, IAPH
Resultado	NO	Rango asignado	•	Ámbito	

No existe constancia de protección o puesta en valor de los paisajes de forma específica.

17.2. Conclusiones de la aplicación de un sistema de indicadores específico a siete casos de estudio

A continuación se establece un cuadro comparativo con los resultados obtenidos para las siete ciudades estudiadas, representados según el valor obtenido (uno, dos o tres) en cada una de las categorías (Tabla 17.1). Esto nos permite una comprensión rápida de los resultados de la aplicación del sistema y del estado general de la sostenibilidad en los paisajes de las muestras de estudio tratadas.

Tabla 17.1: Síntesis de valores obtenidos para el sistema de indicadores en cada uno de los casos de estudio.

1	PATRIMONIO	Alcalá la Real	Antequera	Écija	Estepa	Loja	Lucena	Osuna
1.1.	Parcelas con catalogación sectorial	••	•	•••	•	••	•	••
1.2.	Parcelas con catalogación específica	•	•	••	•••	•••	••	••
1.3.	Conjunto Histórico	•••	•••	•••	•••	•••	•	•••
1.4.	Diversidad en la protección patrimonial	••	•••	••	••	•••	•	••
1.5.	Estado de los bienes	•••	•••	•••	••	•	••	••
1.6.	Plan Especial de Protección	••	••	•••	•	•••	•	••



1.7.	Señalización del patrimonio	•••	••	•	••	••••	••••	••
1.8.	Dinamización del patrimonio	•••	••••	•	•	••	••••	••
1.9.	Rehabilitación y reutilización	•••	••••	••••	•	••	••	•
1.10.	Valor de uso del patrimonio	••	••••	••••	••	••	••	••
1.11.	Turismo patrimonial	•••	••••	••	••	••	••••	••
1.12.	Itinerarios patrimoniales	•••	••	••	••••	••	••••	••••
1.13.	Investigación sobre patrimonio	••	•	••	•	•	••	•

2	SOCIEDAD Y ECONOMÍA	Alcalá la Real	Antequera	Écija	Estepa	Loja	Lucena	Osuna
2.1.	Densidad de población	••	••	••	••	••	••	••
2.2.	Estructura de la población	••	••••	••••	••••	••••	••••	••••
2.3.	Nivel de estudios	•	•	••••	••	•	••••	••



2.4.	Saldo migratorio	•••	•	•	••	•	••	••
2.5.	Desempleo	•	••	•	•	••	•	••
2.6.	Actividad económica	••	•••	•••	•	••	•••	•
2.7.	Actividad turística	•	•••	•	•	••	••	••
2.8.	Movimiento asociativo	••	••	•	•••	••	•	•••
2.9.	Iniciativa privada	•	••	•	•	•	••	•
2.10.	Cooperación, desarrollo y patrimonio	••	••	••	••	••	•••	•
2.11.	Demanda social	••	••	••	•	••	•••	••
2.12.	Reinserción social	•	•	••	•••	•	••	•
2.13.	Dinamización cultural	•••	•••	••	••	•••	•••	••
2.14.	Preferencia al alquiler	•	•	•	•	•	•	•
2.15.	Estructura del empleo	••	••	••	••	••	•••	••



2.16.	Fomento de la participación ciudadana	•	••	•••	•	•••	•••	•
--------------	--	---	----	-----	---	-----	-----	---

3	URBANISMO	Alcalá la Real	Antequera	Écija	Estepa	Loja	Lucena	Osuna
3.1.	Tamaño relativo del centro histórico	••	••	••	••	••	••	••
3.2.	Viviendas ocupadas	•	••	••	•••	•	•	••
3.3.	Espacios libres	••	••	•	•••	•	••	••
3.4.	Espacios verdes	••	••	••	••	••	••	••
3.5.	Peatonalización	•	•	••	••	•	•••	•
3.6.	Accesibilidad	•••	••	••	•	•	•••	•
3.7.	Aparcamiento	•••	•••	•••	•	•••	•••	•
3.8.	Aumento del espacio público	••	•	••	••	•	••	•
3.9.	Distribución de los servicios	•	••	•••	••	•	••	•

3.10.	Planificación estratégica	•	•••	•••	••	•	•••	•
3.11.	Concentración urbana	•	••	•	••	•	••	•
3.12.	Diseño sostenible	•	•	•	•	•	•	•

4	INFRAESTRUCTURAS	Alcalá la Real	Antequera	Écija	Estepa	Loja	Lucena	Osuna
4.1.	Movilidad	••	•••	••	•	•	••	••
4.2.	Transporte no motorizado	••	••	••	•	••	•	•
4.3.	Transporte público	••	••	••	•	•••	••	••
4.4.	Índice de motorización	•	•	••	••	•	••	••
4.5.	Tren de Alta Velocidad	•••	•	•••	•••	•	•••	•
4.6.	Desmantelamiento de la red ferroviaria	••	•	••	••	•	••	•••
4.7.	Vías rodadas de alta velocidad	•••	•••	••	•	•••	•	•••



5	AMBIENTE Y ENERGÍA	Alcalá la Real	Antequera	Écija	Estepa	Loja	Lucena	Osuna
5.1.	Medio Ambiente	••	••	••	•	••••	••	•
5.2.	Degradación mediambiental	••••	••	••••	••	••	••••	••
5.3.	Contaminación acústica	•	••	••	•	••	•	•
5.4.	Gestión de residuos	••	••	••••	•	••	•	••
5.5.	Gestión del agua	••	••	••	•	••	•	•
5.6.	Protección bioclimática	•	•	•	•	•	•	•
5.7.	Espacios naturales protegidos	•	••••	•	•	••	••••	••
5.8.	Aplicación de la Agenda 21 Local	••	••••	••••	•	••••	••••	•
5.9.	Producción de energía de origen agrícola y forestal	•	••	•	•	••	••••	•
5.10.	Producción de energía de origen solar y eólico	••	••	••	•	••••	••	••••

6	PAISAJE Y TERRITORIO	Alcalá la Real	Antequera	Écija	Estepa	Loja	Lucena	Osuna
6.1.	Cuidado del paisaje urbano	•••	••	••	•	••	•	•
6.2.	Evolución de la riqueza paisajística	••	•	••	••	••	••	••
6.3.	Evolución de la diversidad paisajística	•	•	••	•	•	•	•
6.4.	Evolución de la naturalidad paisajística	••	••	•	•	••	••	••
6.5.	Reducción negativa de terrenos naturales	••	•	•	•	•	••	••
6.6.	Reducción de terrenos agrarios	••	•	••	••	••	•	••
6.7.	Incremento de terrenos urbano-alterados	••	•	•	•	•	••	••
6.8.	Aumento de superficie artificial	••	•	••	•	••	••	•••
6.9.	Bienes patrimoniales con incidencia en el paisaje	•••	•••	•••	•••	•••	••	•••
6.10.	Patrimonialización de los paisajes	•	•••	•	•	•	•	•



Así, pueden extraerse algunas conclusiones:

- La muestra estudiada presenta un estado que difiere notablemente entre distintas áreas: si bien el área patrimonial es una de las que obtiene mejores resultados, las de resultados más negativos son el área paisajística, en sus factores más relacionados con el paisaje natural, así como las áreas de situación socioeconómica y de infraestructuras en menor medida.
- En el área patrimonial, precisamente, y aunque la existencia y el uso de los bienes patrimoniales tienen un balance positivo, la patrimonialización de los paisajes es muy negativa en prácticamente todos los casos salvo el de Antequera.
- En términos generales, la ciudad con mejores resultados es Lucena, seguida de Antequera y de Écija. Las ciudades de peores resultados globales son Estepa y Osuna, si bien en algunos aspectos estas ciudades destacan por sus buenos resultados, como es el caso de Osuna en la categoría de paisaje o Estepa en la de urbanismo.
- Por otra parte, hecho de que Osuna presente un resultado ostensiblemente mejor que otras ciudades en cuestiones de transformación del paisaje, reducción de suelos naturales y agrícolas, entre otros, responde, consecuentemente, a un menor índice de actividad económica urbana y a un menor aumento de terrenos urbano-alterados así como un índice de motorización menor y una ratio mayor de viviendas principales, lo cual nos da idea que a mayor progresismo económico se produce un estilo de vida y de hacer ciudad que provoca, a la larga, una mayor destrucción del paisaje.
- Existen indicadores que presentan un resultado negativo para toda la muestra: es el caso de

la preferencia al alquiler, el fomento del diseño sostenible, la evolución de la diversidad paisajística, o la protección de elementos patrimoniales que favorezcan el acondicionamiento pasivo, lo que muestra una cierta reticencia a aplicar medidas contemporáneas de fomento de la sostenibilidad en tramas urbanas consolidadas.

- Presenta valores positivos en relación con otros entes urbanos a nivel autonómico y nacional el indicador de estructura de la población. Las ciudades medias estudiadas presentan una población joven, lo cual se debe, posiblemente, a un balance entre una forma de vida saludable, y unas condiciones socioeconómicas adecuadas dado al fácil acceso a los servicios.
- Presentan también valores positivos, en la mayoría de los casos, los indicadores relativos a las iniciativas sostenibles, módulo en el cual destaca Lucena. Sin embargo, resulta contradictorio el hecho de que, pese a las iniciativas mostradas, el estado de de los parámetros relacionados con el medio ambiente sea negativo, lo cual puede dar una idea de la poca eficiencia de las medidas adoptadas en cuanto a la sostenibilidad ambiental.



Para ofrecer una imagen aún más clara y sintética del funcionamiento de cada caso en las diferentes áreas de estudio y para cada indicador se han elaborado una serie de gráficos radiales que permiten, además, asimilar el área englobada por cada línea de color –que representan a cada una de las ciudades o, en el primer gráfico de medias, a la línea del valor medio en cada una de ellas- al éxito obtenido por la ciudad estudiada, así como su mayor o menor aproximación al valor máximo en cada uno de los ámbitos considerados.

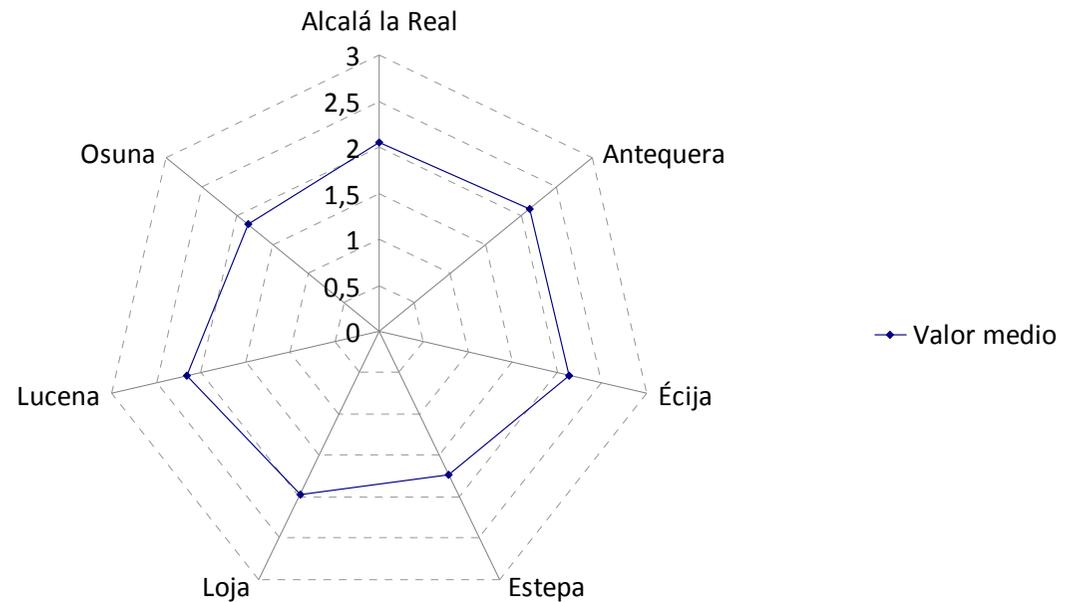


Figura 17.1.: Valor medio obtenido en el total de los indicadores para cada una de las ciudades.

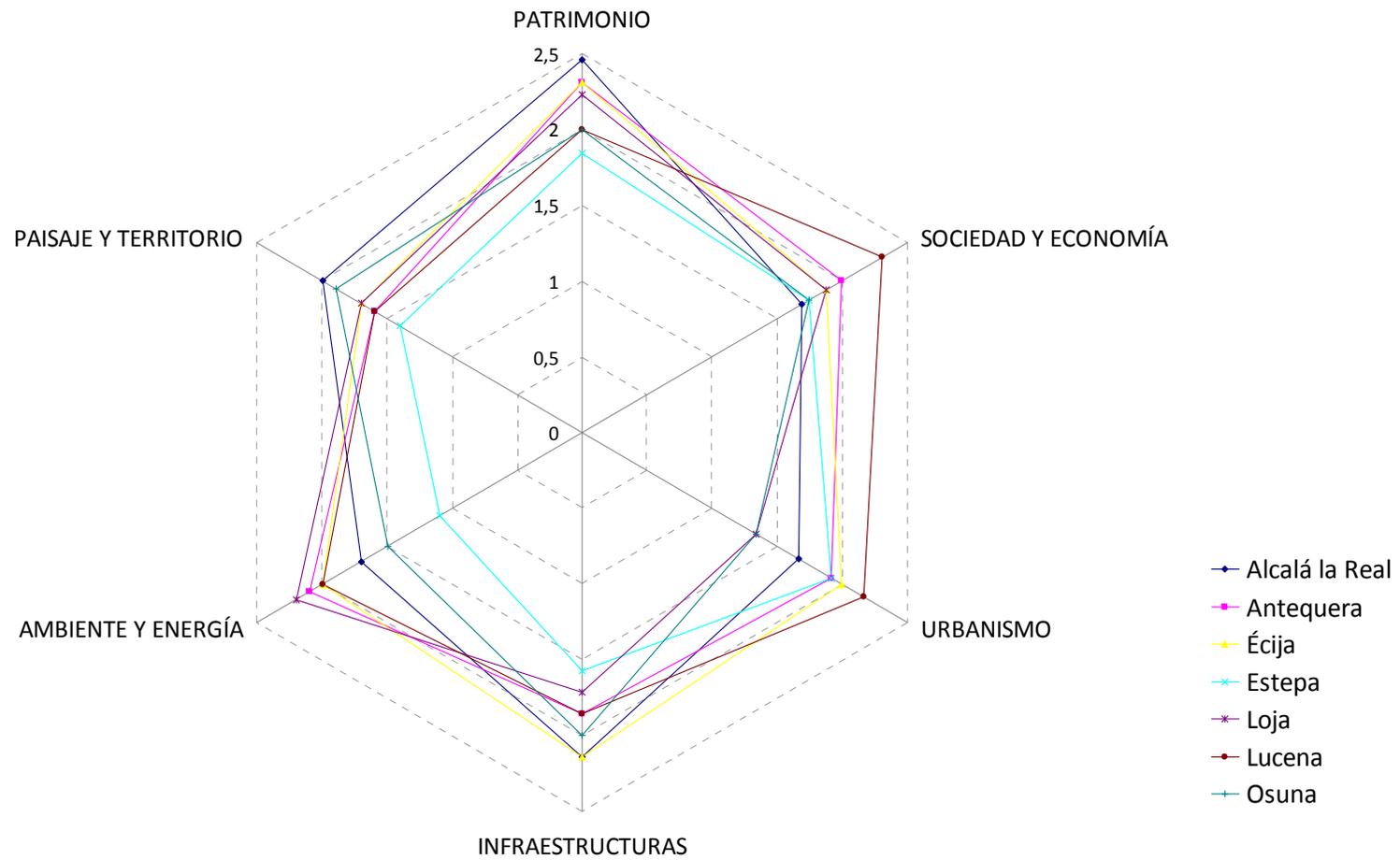


Figura 17.2: Valor medio obtenido en los indicadores, por categorías, para cada una de las ciudades.

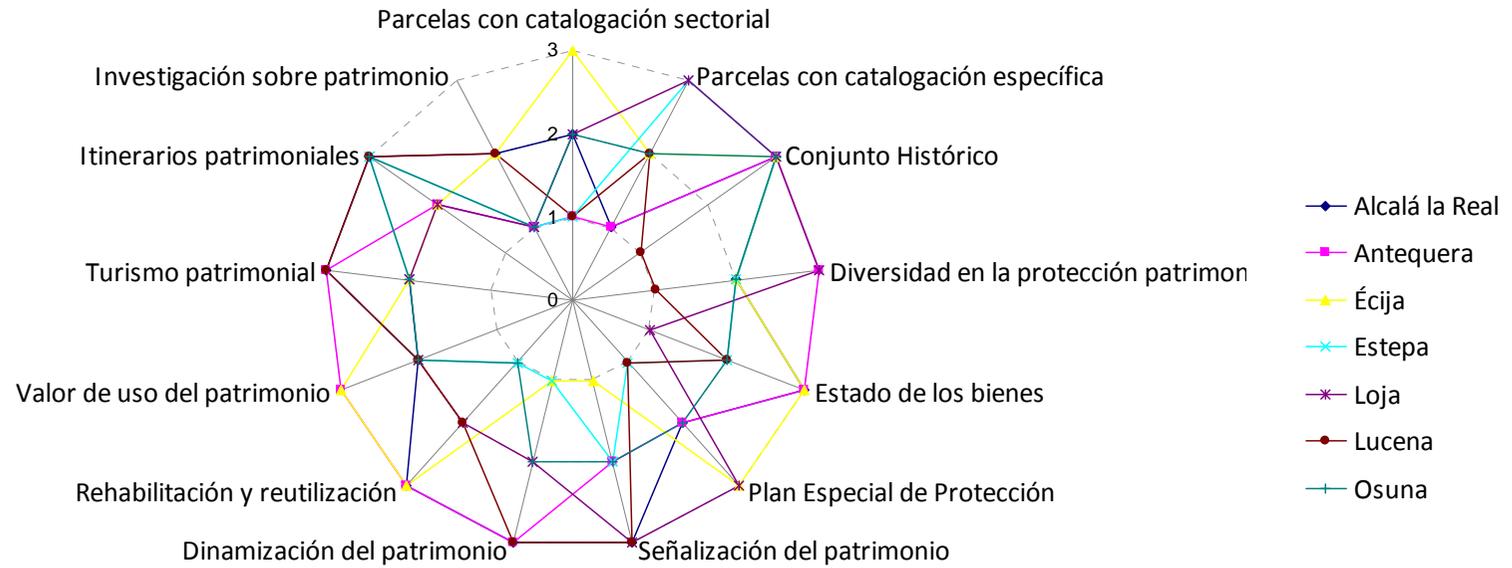


Figura17.3: Valor para los indicadores correspondientes a la Categoría 1.Patrimonio, para cada ciudad.

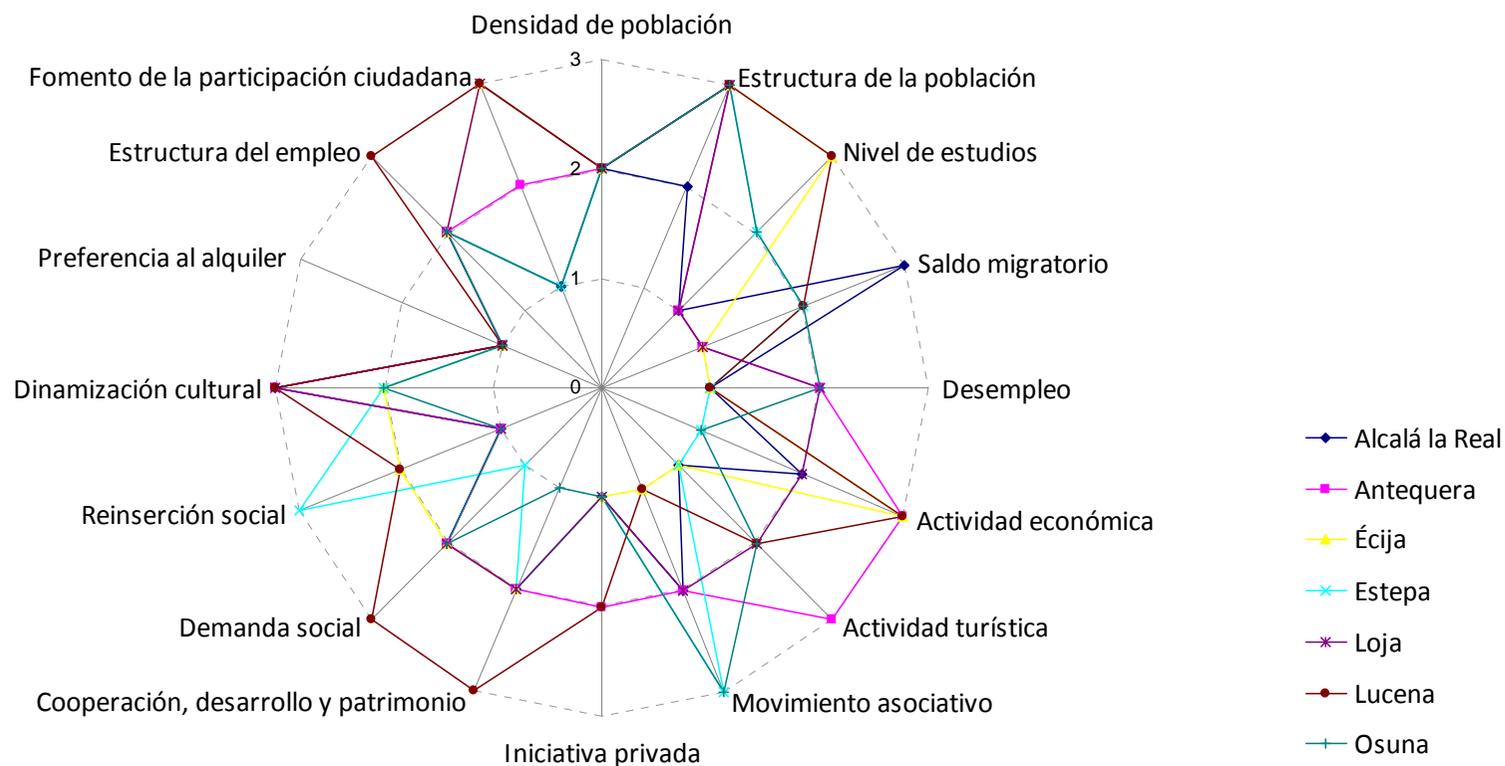


Figura 17.4: Valor para los indicadores correspondientes a la Categoría 2.Sociedad y Economía, para cada ciudad.

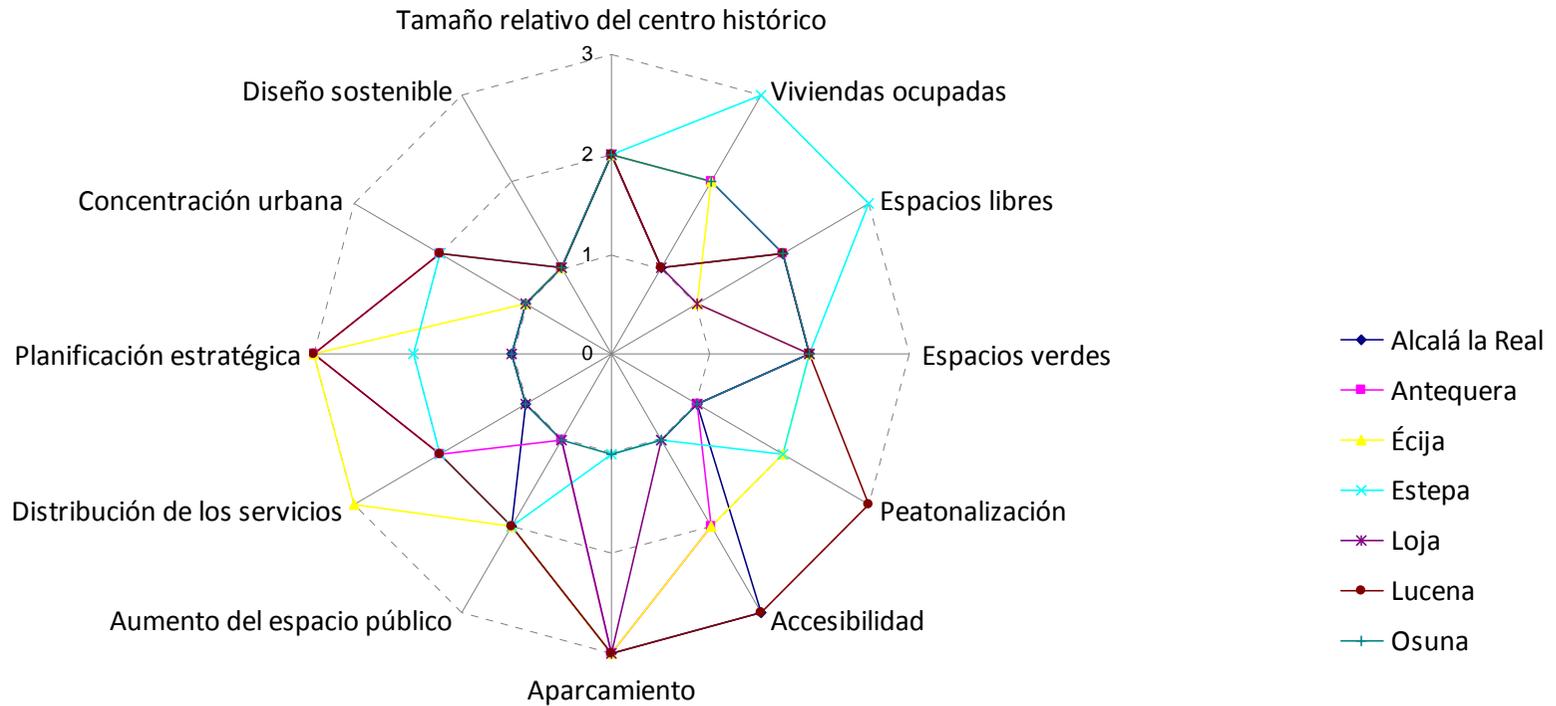


Figura 17.5: Valor para los indicadores correspondientes a la Categoría 3.Urbanismo, para cada ciudad.

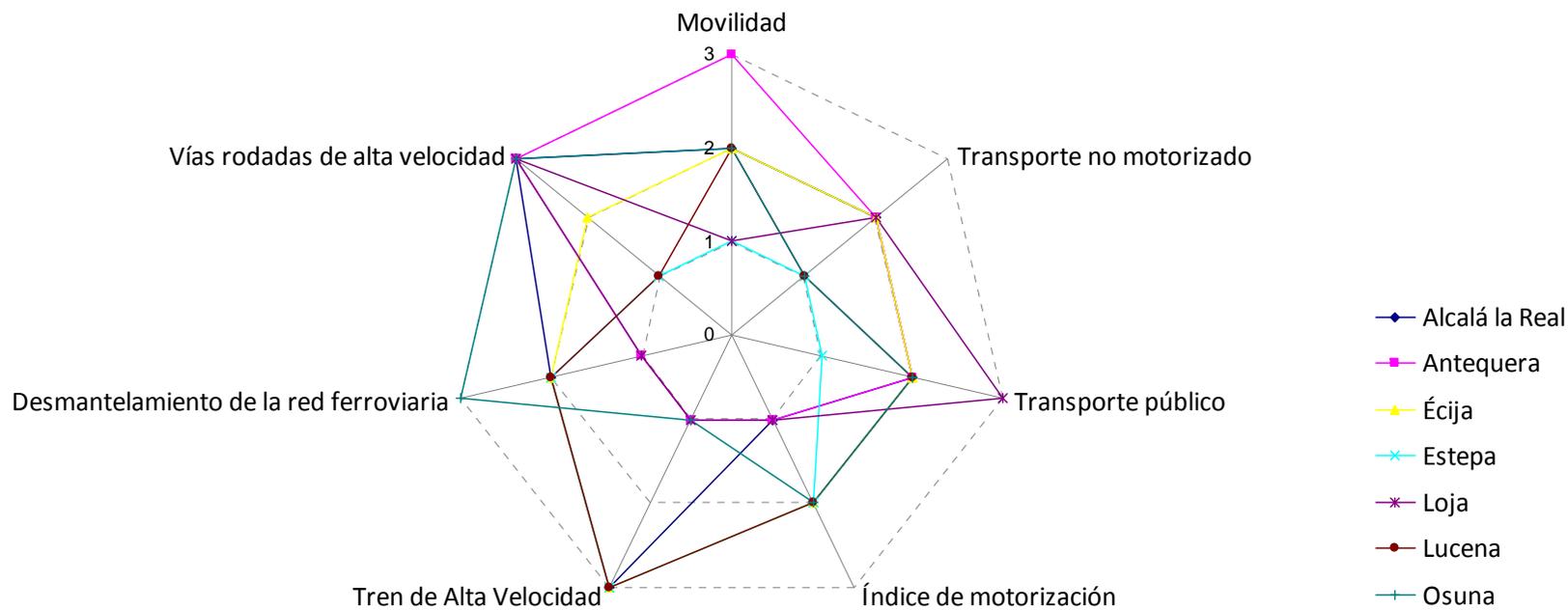


Figura 17.6: Valor para los indicadores correspondientes a la Categoría 4. Infraestructuras, para cada ciudad.

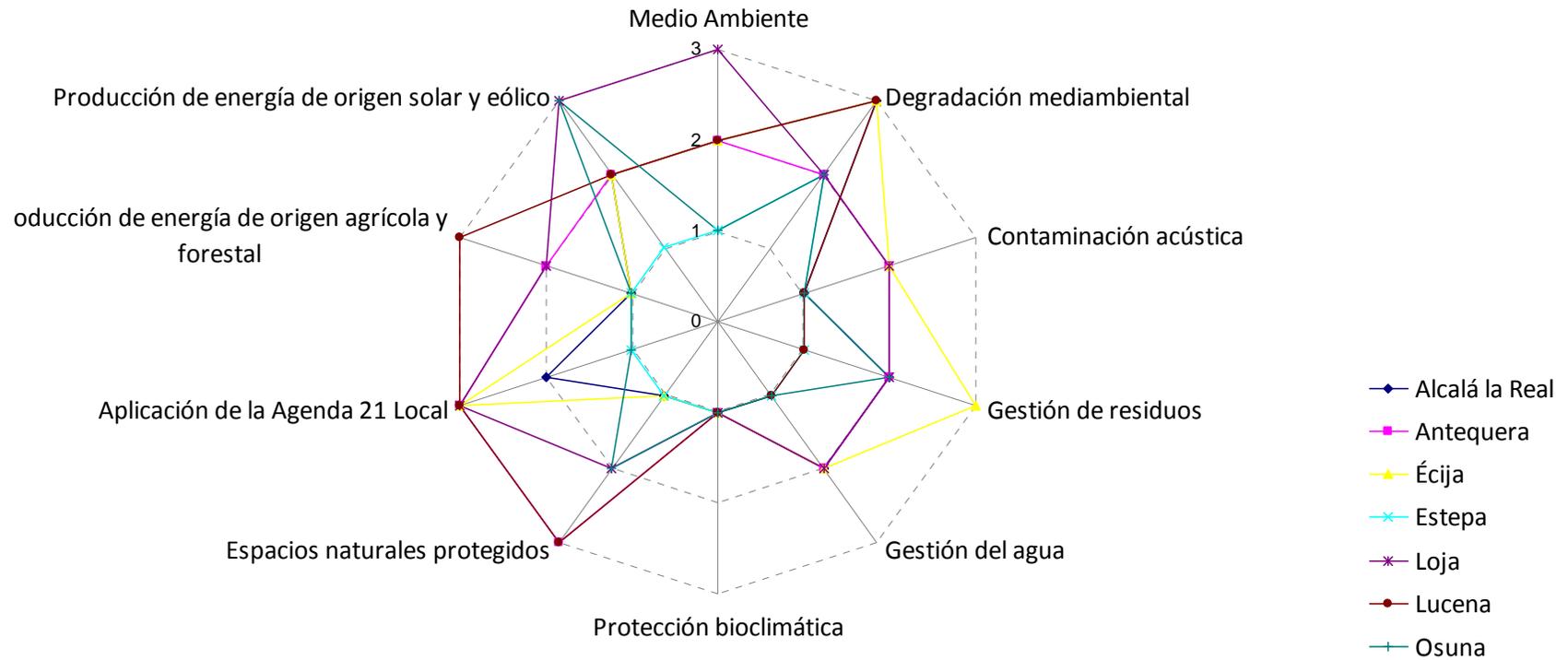


Figura 17.7: Valor para los indicadores correspondientes a la Categoría 5. Ambiente y energía, para cada ciudad.

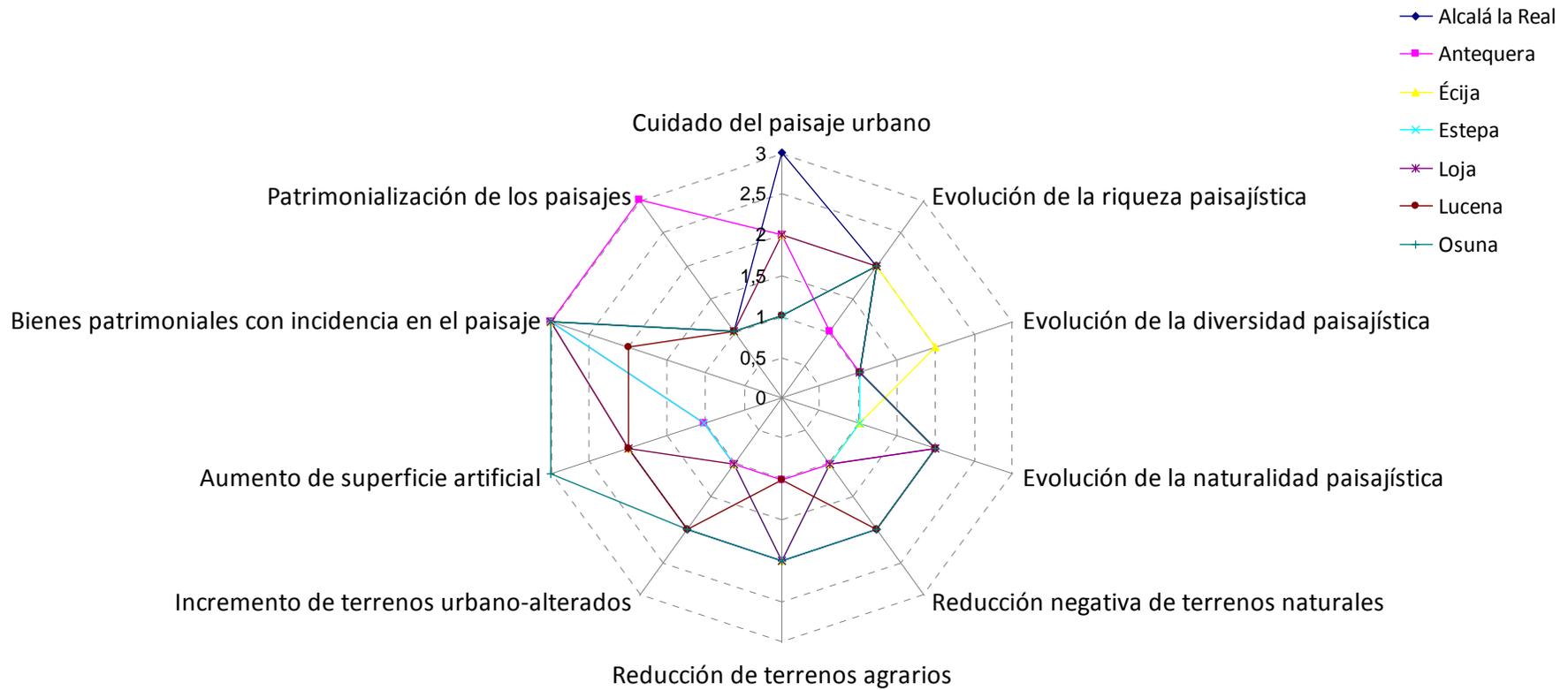


Figura 17.8: Valor para los indicadores correspondientes a la Categoría 6.Paisaje y Territorio, para cada ciudad.

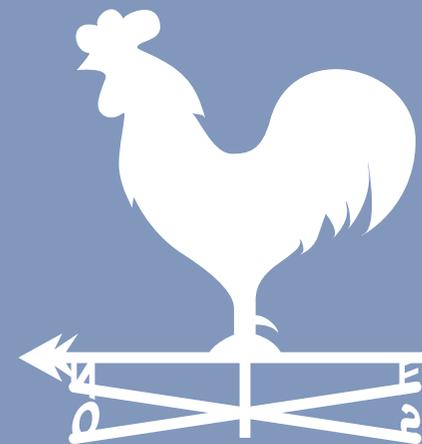
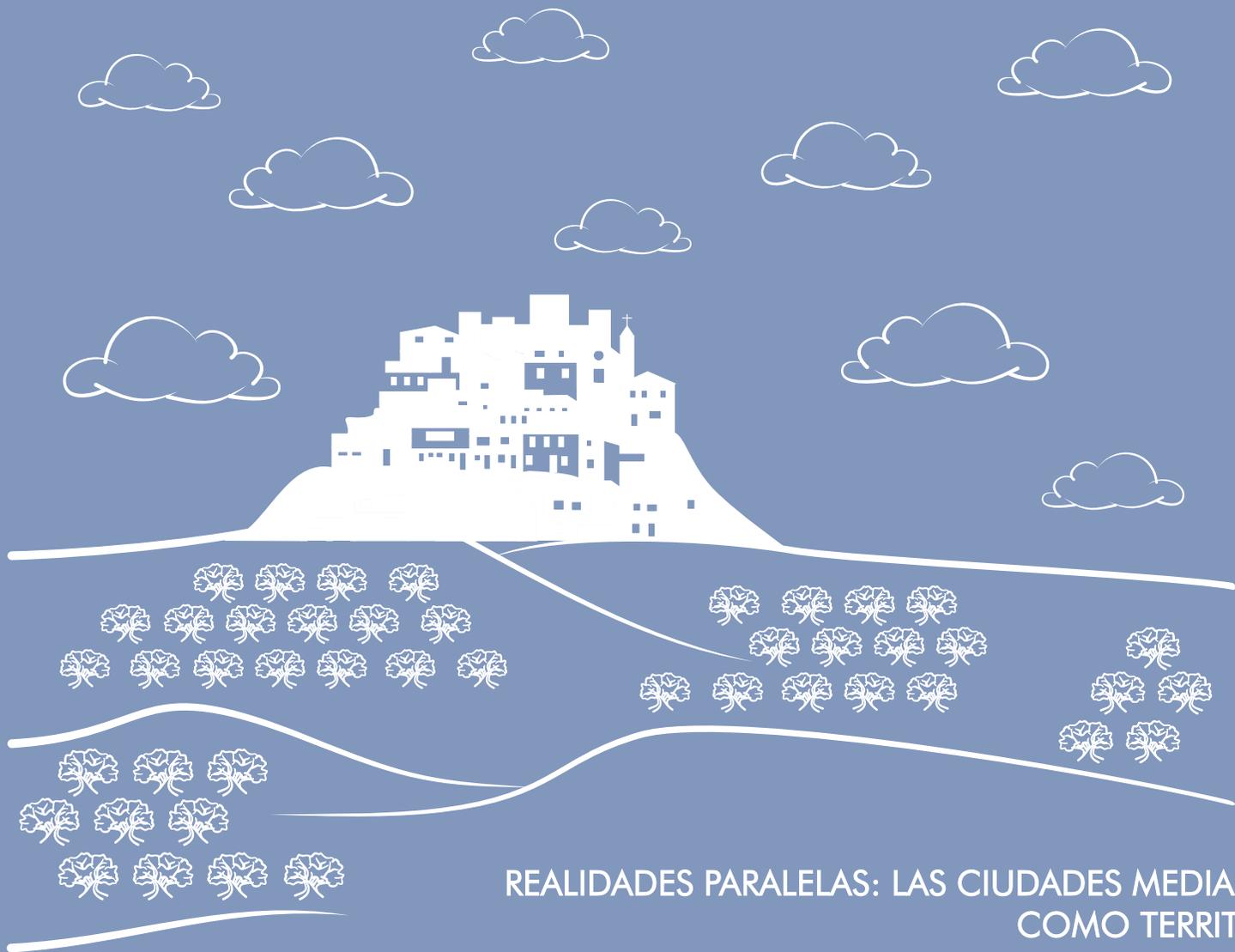


Atendiendo al diagrama total podemos observar que, en cuanto al área cubierta por cada ciudad, los comportamientos son sensiblemente análogos, si bien hay comportamientos significativos como el de Osuna en cuanto a paisaje e infraestructuras, el de Antequera en sus condiciones patrimoniales, el de Lucena en cuando a prácticas sostenibles, el de Estepa y Écija en urbanas, el de Loja en cuestiones ambientales y energéticas; y una mayor uniformidad en el de cuestiones socioeconómicas, si bien destacan ligeramente Antequera y Lucena.

El ámbito más cubierto es el de condiciones patrimoniales, debido posiblemente a la riqueza del legado patrimonial de estas ciudades medias, mientras que los ámbitos que presenta peores resultados son los relativos a cuestiones urbanas, de infraestructuras y de paisaje, lo que denota la gran presión que el crecimiento de la urbe ha ejercido sobre la sostenibilidad de sus paisajes y territorios.

Las mayores desigualdades entre los distintos indicadores de la misma categoría se dan en los apartados de condiciones ambientales –con un abanico de más de un punto y medio entre el mejor resultado –Loja- y el peor –Estepa-, mientras que el ámbito con mayor afinidad es precisamente uno de los peor valorados: paisaje y territorio, seguido del mejor valorado: condiciones patrimoniales.

Estamos, por tanto, ante un panorama diverso pero que cuenta con ciertas pautas de comportamiento, en el que las cuestiones paisajísticas, urbanas y de infraestructura son los puntos especialmente críticos, suplidos parcialmente con una riqueza en valores patrimoniales y una situación socioeconómica fuerte que se extiende a la práctica totalidad de los municipios.



PARTE V.
REALIDADES PARALELAS: LAS CIUDADES MEDIAS DEL SUR DE PORTUGAL
COMO TERRITORIALIDAD COMPARADA

**PARTE V. REALIDADES PARALELAS: LAS CIUDADES MEDIAS DEL SUR DE PORTUGAL
COMO TERRITORIALIDAD COMPARADA**





PARTE V. REALIDADES PARALELAS: LAS CIUDADES MEDIAS DEL SUR DE PORTUGAL COMO TERRITORIALIDAD COMPARADA

Dado que una de las principales conclusiones del trabajo realizado hasta el momento consiste en la estrecha vinculación de la sostenibilidad de los centros históricos con su territorio y su paisaje, y teniendo en cuenta que el conjunto de ciudades de tamaño medio localizadas en el centro de Andalucía se ha revelado como un ejemplo único en cuanto a densidad y funcionamiento, se hace necesaria la comprobación de la hipótesis de investigación sobre un caso de estudio que cuente, por una parte, con un paralelismo claro en cuanto a las condiciones urbanas y patrimoniales y, por otra, con unas condiciones territoriales y paisajísticas complementarias.

En este sentido, la aglomeración de ciudades medias que tiene lugar en el sur de Portugal –entre las regiones de Algarve y Alentejo, en torno a las ciudades de Faro, Portimão, Lagos, Évora, Beja, Elvas, Estremoz o Portalegre, se postula como el ejemplo más pertinente para una aplicación de la hipótesis propuesta teniendo en cuenta diversos factores, como son: el tamaño de los municipios, tanto en población como en superficie; la distancia entre los distintos núcleos; la morfología urbana y la relación del núcleo histórico con el resto de la ciudad; la relación con sistemas de infraestructuras fuertes o la inclusión de diversas unidades de paisaje en una demarcación territorial relativamente pequeña.

Otra de las bazas que sustenta la elección del sur portugués como caso es la oportunidad para la investigación que su pone el estudio de un caso en el que aún no se ha producido el crecimiento derivado del desarrollo de infraestructuras viarias lineales, condición que ha provocado una fuerte desarticulación patrimonial en las ciudades medias andaluzas durante las últimas décadas. De este modo, y teniendo en cuenta que en la actualidad dichas infraestructuras se encuentran en

*Ó mar salgado, quanto do teu sal
são lágrimas de Portugal!
Por te cruzarmos, quantas mães choraram,
quantos filhos em vão rezaram!
Quantas noivas ficaram por casar
para que fosses nosso, ó mar!*

Fernando Pessoa



construcción en las regiones alentejana y algarvia, el caso portugués podría funcionar como una suerte de laboratorio en el que comprobar el funcionamiento de unas ciudades que aún conservan su caracterización patrimonial tradicional y plantear posibles escenarios futuros, previendo los riesgos del desarrollo y provocando el planteamiento, en el contexto social y económico actual, de estrategias sostenibles a escala territorial.



18. LAS CIUDADES MEDIAS EN EL SISTEMA TERRITORIAL PORTUGUÉS

Si este trabajo parte, en su globalidad, del hecho de que el asentamiento humano mediante ciudades medias es uno de los caracteres definitorios del patrimonio territorial andaluz, es necesario determinar en qué condiciones la estructura territorial portuguesa otorga a la ciudad media un papel que, estratégicamente, resulta comparable con el panorama andaluz.

En adelante se estudia, por tanto, el caso de las ciudades medias portuguesas, y más concretamente las alentejanas y algarvias, dentro del sistema urbano-territorial portugués, tratando de hacer hincapié en las particularidades locales y relacionales que inciden especialmente en la sostenibilidad de su patrimonio.

18.1. *Distritos, concelhos, freguesias: cidades*. De la dispersión al equilibrio en un modelo urbano-territorial propio

Hablar de ciudades (o *cidades*) en el territorio portugués implica el uso de una terminología que hace alusión a un sistema de implantación en el territorio que no corresponde literalmente al concepto más común en la geografía española y, más concretamente, en la andaluza. En Andalucía se entiende como ciudad un conjunto continuo y discreto de espacios construidos y espacios vacíos, con unos límites determinados que coinciden, generalmente, con el límite del suelo urbano y que constituyen el núcleo principal y claramente diferenciado de un término municipal.



La ciudad portuguesa hace alusión a una categoría administrativa propia³²⁹ que representa el mayor escalafón, sobre la villa³³⁰, y ésta a su vez sobre la aldea³³¹, sin jurisdicción administrativa propia.

Sin embargo, y aunque la definición estandarizada de ciudad corresponde con el concepto aplicado a la realidad andaluza, el hecho urbano y sus repercusiones tanto administrativas como físicas plantean diferencias sustanciales debido, entre otras cuestiones, a la aparición de una categorización administrativa estrechamente jerarquizada que añade un nivel extra a la concepción general de ciudad a través de la denominada *freguesia*³³².

³²⁹ **cidade** (ciudad) (*latim civitas, -atis*, condición de ciudadano, derecho de ciudadanos, conjunto de ciudadanos, ciudad, estado, patria) s. f. 1. Población que corresponde a una categoría administrativa (en Portugal, superior a villa), generalmente caracterizada por un número elevado de habitantes, por una elevada densidad poblacional y por determinadas infraestructuras, cuya mayoría de la población trabaja en la industria o en los servicios. (Novo Dicionário Lello da Língua Portuguesa. Porto, Lello Editores, 1996 y 1999. Traducción propia.)

³³⁰ **vila** (villa) s. f. 1. Población, de categoría inferior a la de ciudad y superior a la de aldea. (Novo Dicionário Lello da Língua Portuguesa. Porto, Lello Editores, 1996 y 1999. Traducción propia.)

³³¹ **aldeia** (aldea) s. f. 1. Localidad pequeña sin jurisdicción propia. (Novo Dicionário Lello da Língua Portuguesa. Porto, Lello Editores, 1996 y 1999. Traducción propia.)

³³² **freguesia** |frè| s. f. 1. Subdivisión administrativa del *concelho*. 2. Territorio que corresponde a la *freguesia*. 3. Habitantes de la *freguesia*. 4. Conjunto de los *fregueses* de un establecimiento o de un párroco. 5. Concurrencia (a un establecimiento). 6. Iglesia parroquial. (Novo Dicionário Lello da Língua Portuguesa. Porto, Lello Editores, 1996 y 1999. Traducción propia.)



La *freguesia* es un ente administrativo de categoría inferior al municipio³³³ (o concejo³³⁴), que a su vez se agrupa formando distritos³³⁵, que conforman las cinco regiones que componen el Estado. Si bien la difusión de los límites entre ciudad, concejo y distrito sólo se da en el caso de las áreas metropolitanas -el topónimo Lisboa se usa como denominación para fragmentos territoriales de las tres categorías, no coincidentes entre ellos- la existencia de la *freguesia* -que, etimológica e históricamente, procede de una organización de base religiosa mediante feligresías de sedes parroquiales, que podrían asimilarse a las antiguas collaciones españolas- como nivel inferior al de ciudad tiene su reflejo en un acceso más cercano e inmediato del ciudadano a los órganos administrativos en las gestiones simples -movilidad y servicios básicos, entre otras- pero también en una forma de asentamiento que tiende a un *policentrismo dentro del policentrismo*.

Se produce, por tanto, una organización nuclear dentro de la propia ciudad, que en el caso del Alentejo se estructura, generalmente, mediante un núcleo principal dividido en *freguesias* urbanas, rodeado de ciertos núcleos secundarios que conforman *freguesias* rurales claramente diferenciadas; y a su vez un sistema policéntrico en todo el territorio, ejercida por ciudades de tamaño medio que ejercen papeles de centralidad secundaria o de intermediación con respecto a las pequeñas localidades de carácter rural y a las dos grandes ciudades portuguesas -Lisboa y Oporto.

³³³ **município** s. m. 1. Circunscripción territorial en que se ejerce la jurisdicción de una cámara edilicia. 2. Concejo.

³³⁴ **concelho** (concejo) (*latim concilium, -ii, associação, reunião, assembleia*) s. m. 1. Subdivisión del distrito administrativo compuesta de una o más *freguesias*.

³³⁵ **distrito** s. m. 1. División territorial administrativa o judicial, a cargo de determinada autoridad. 2. División territorial administrativa portuguesa de categoría superior a la de concejo.



El policentrismo a escala regional es, de hecho, una de las principales bases territoriales defendidas institucionalmente como la virtud y la potencialidad de los territorios del Alentejo³³⁶ y el Algarve³³⁷. *Hay una clara y definitiva apuesta en el potencial competitivo de las ciudades, valorizando el policentrismo en sus diversas escalas*³³⁸.

Como muestra, se extraen varios fragmentos del Plan Regional de Ordenación del Territorio del Alentejo (en adelante, PROT Alentejo) en los que la apuesta por el policentrismo como estrategia prioritaria en la ordenación del territorio queda patente:

*Finalmente, se refuerza la afirmación del policentrismo soportado en un conjunto de centros urbanos capaces de articular redes regionales, promover su integración funcional y generar altos niveles de cooperación estratégica y de desarrollo rural basado en la coordinación intermunicipal de recursos y equipamientos capaces de sostener la cohesión territorial*³³⁹.

*Promover el desarrollo policéntrico de los territorios y reforzar las infraestructuras de soporte a la integración y la cohesión territoriales*³⁴⁰.

*El policentrismo y la integración territorial a múltiples escalas son fundamentales para el desarrollo de los territorios*³⁴¹.

³³⁶ PROT Alentejo, 2010

³³⁷ PROT Algarve, 2007

³³⁸ GASPAR, Jorge (2000), *Ciudades medias e ciudades intermedias. Novas funções territoriais e novas formas urbanas em Portugal. Cidades Intermédias: Urbanización y Sostenibilidad*, Carme Bellet e Josep M. Llop (ed.), Lleida: Milénio, p. 83.

³³⁹ PROT Alentejo, 2010, Introducción. Traducción propia

³⁴⁰ PROT Algarve, 2007, 1.2. Programa Nacional de la Política de Ordenación del Territorio. Traducción propia

³⁴¹ PROT Alentejo, 2010, OEBT I.2. Traducción propia



Se propone la consolidación de un sistema policéntrico, apoyado en las complementariedades entre los diversos centros urbanos, de forma que se creen aglomeraciones que permitan un elevado nivel de competitividad y una buena inserción en las redes urbanas nacional y europea. La diferencia existente entre el conjunto urbano polinucleado actual y el policentrismo propuesto radica, precisamente, en el grado de complementariedad e interacción entre áreas urbanas distintas, de forma que se generen sinergias calificadoras y de refuerzo de la competitividad del conjunto³⁴².

Todas las iniciativas de la administración pública –central y local- con incidencia en la movilidad regional y en el sistema de transportes y accesibilidad deberán tener siempre como principios generales:

- a) Estructurar adecuadamente el territorio regional y mejorar su apertura al exterior, promoviendo la afirmación del policentrismo del sistema urbano³⁴³.*

Sin embargo, desde el ámbito académico se ha puesto en tela de juicio el valor del policentrismo como característica infalible de un territorio equilibrado y próspero debido, entre otras cuestiones, a los riesgos que entraña la apuesta por ciudades medias para el despoblamiento de poblaciones rurales en un territorio ya de por sí despoblado como es el Alentejo:

“no parece que la instauración de un sistema urbano policéntrico [...] pueda conducir a una alteración estructural efectiva. A decir verdad, es fundamental que la ciudad adquiera un papel o una función propulsora no sólo en relación con el aumento de la circulación, sino también en cuanto a la densificación demográfica de las zonas rurales envolventes. En el fondo, entendemos que parte

³⁴² PROT Algarve, 2007, 2.3.1. Sistema Urbano. Traducción propia

³⁴³ PROT Alentejo, 2010, Artículo 200. Traducción propia



de la centralidad de las ciudades medias depende y nace de su consolidación territorial concretamente de la relación que puedan desarrollar con las zonas rurales”³⁴⁴.

Así, el policentrismo corre el riesgo de ser una estrategia que se auto reduce: si para que se produzca policentrismo a escala regional es necesario fortalecer el peso de los centros regionales secundarios, este proceso se produce a costa de la reducción del equilibrio a escala local –las ciudades medias funcionan como fagocitadoras de los núcleos rurales circundantes-, es decir, contra un policentrismo a escala inferior a la regional. Este efecto negativo local ocurre en una dirección diferente cuando hablamos de grandes ciudades o incluso áreas metropolitanas. Tanto en el caso portugués como en el andaluz, los pequeños núcleos rurales que rodean a una gran ciudad en proceso de crecimiento sufren un crecimiento paralelo aunque ligeramente retardado en el tiempo, hasta llegar a convertirse en ciudades suburbanas. Éste no parece, sin embargo, el caso más deseable, y desde luego no el más esperable cuando se reproduce el efecto en ciudades medias.

Este proceso de “depredación territorial”, que captó para las ciudades parte de la población que abandonó las aldeas, no tuvo por base ningún sistema que se asemejase a una lógica policéntrica [...], por el contrario, en el caso de Beja y de la mayor parte de las ciudades de la región, fue esencialmente monocéntrica³⁴⁵.

Resulta pertinente, por tanto, realizar un estudio acerca de la estructura de ciudades medias del sur portugués a una doble escala: desde la posible red policéntrica de ciudades medias a la red de estructura centrípeta que ejercería una ciudad con sus freguesias rurales o aldeas. Este estudio,

³⁴⁴ CARMO, Renato Miguel do (2008), “Da escala ao território: para uma reflexão crítica do policentrismo”, *Análise Social*, vol.XLIII, nº 189, p. 788. Traducción propia.

³⁴⁵ CARMO, *op. cit.*



además, para una mayor comprensión del caso, se realiza de forma comparada con un fragmento de la red de ciudades medias del centro de Andalucía, así como entre una ciudad alentejana y una andaluza con sus núcleos rurales cercanos correspondientes.



Figura 18.1: Ciudades medias del Alentejo (más de 10000 habitantes) y distancias relativas. Elaboración propia.



Al analizar el sistema de ciudades que podría funcionar como una red equilibrada en el Alentejo, salta a la vista que la propia disposición y comunicación de estas ciudades no favorece en exceso una relación complementaria y fluida. La fuerte presencia que adquiere el eje Elvas-Vendas Novas (que coincide física y funcionalmente con el eje Badajoz-Madrid) marca una estructura predominantemente lineal con ejes transversales que, además, se lanzan en direcciones contrapuestas (Sines y Beja hacia el sur y Portalegre, una de las capitales de Distrito, hacia el norte).



Figura 18.2 : Ciudades medias del Algarve (más de 10000 habitantes) y distancias relativas. Elaboración propia.



Algo similar ocurre con el Algarve, si bien en este caso la linealidad está motivada, además de por la presencia de las infraestructuras –no en vano la autovía A-22 discurre entre el este y el oeste, a pocos kilómetros del frente litoral, y funciona como el gran eje estructurante del extremo sur de Portugal-, por la propia fisionomía de la región, cuyos principales núcleos, si bien están más vinculados a la presencia de estuarios y desembocaduras de grandes cursos fluviales que a la construcción de un frente marítimo –al menos en el concepto histórico del desarrollo de sus asentamientos-, se encuentran alineados, bien en la misma línea de la costa algarvia, bien a pocos kilómetros hacia el interior, sin muchas más posibilidades reales de establecer una red triangulada.

Esta organización lineal, además de la disparidad en las distancias físicas –y también temporales, aunque las infraestructuras de comunicación no se encuentren reflejadas en los gráficos- son dos de las principales diferencias que entrañan las redes portuguesas con respecto a la andaluza. Pero hay una tercera diferencia que marca una diferencia sustancial: la densidad en la presencia de estas ciudades en el territorio.

El hecho de que el territorio andaluz se encuentre fuertemente marcado por la presencia de, cada 30 kilómetros de media, una ciudad de medio tamaño con capacidades centralizadoras favorece la complementariedad y reduce uno de los principales problemas a los que se enfrenta el policentrismo a escala regional en el sur de Portugal: la desruralización del territorio, en tanto que la presencia de pequeñas aldeas rurales es ya, a día de hoy, mucho menos habitual en el caso andaluz.

Pero para comprobar cuál es realmente la incidencia del policentrismo local en uno y otro caso, será necesario reducir la escala del estudio y elaborar una síntesis de la evolución de los núcleos principales y secundarios en ciudades de una y otra región.

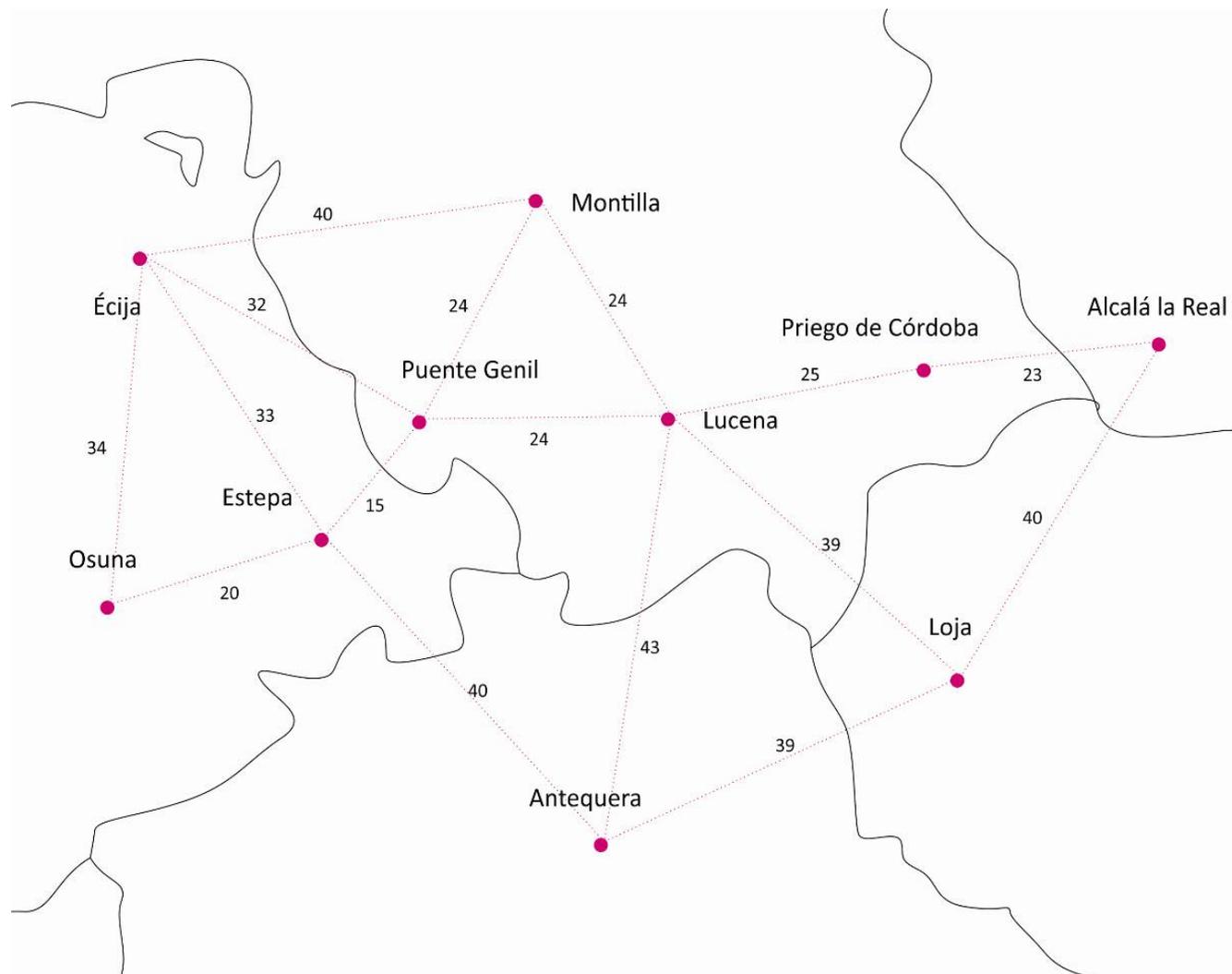


Figura 18.3: Ciudades medias de Andalucía (selección) y distancias relativas. Elaboración propia. Nota: se han establecido relaciones kilométricas sólo entre las ciudades que tienen una conexión funcional de facto, obviando las distancias Puente Genil-Antequera y Priego de Córdoba-Loja, por estar supeditadas al paso por otras ciudades medias.



Por tanto, en un primer nivel de acercamiento, se estudia la relación entre la evolución demográfica de un núcleo de primer orden entre las ciudades medias estudiadas y los núcleos secundarios que, de alguna manera, se sirven funcionalmente del primero, en cada uno de los casos.

Los núcleos escogidos para ello han sido Évora, en el Alentejo, y Lucena, en Andalucía, por considerarse comparables tanto en términos poblacionales como de relevancia, así como en centralidad geográfica con respecto al sistema de ciudades medias. El estudio de evolución demográfica se ha centrado en la década de 2001 a 2011, al tratarse de un período de tiempo clave para las transformaciones urbanas y territoriales en los dos ámbitos, así como años en los que existen censos oficiales tanto en Portugal como en España.

Nótese que existe una diferencia sustancial entre los papeles a escala regional de Évora, que es capital de su concejo y de toda la región del Alentejo, y de Lucena, que ni tan siquiera es una capital de provincia. Sin embargo, debido, por un lado, a la propia caracterización de las ciudades medias portuguesas, que tienen una categoría administrativa claramente superior a las andaluzas dada la caracterización demográfica del espectro urbano del país y, por otro lado, a que este estudio no se centra en repercusiones a gran escala sino de las relaciones entre un núcleo intermedio y otros de menor relevancia en distancias muy próximas, podemos considerar que Évora y Lucena cumplen roles semejantes para establecer esta comparación.

En el caso de Évora (49252 habitantes)³⁴⁶, se han seleccionado como núcleos secundarios los

³⁴⁶ Datos: INE Portugal, 2011



definidos por Elsa Caeiro³⁴⁷ en su obra sobre los conjuntos urbanos del área de influencia de Évora, en la que apunta ideas sobre la relación entre el crecimiento de la ciudad principal y las afecciones de los núcleos perimetrales que se encuentran más fuertemente unidos a la misma. Las ciudades escogidas son: Montemor-o-Novo (18485), Arraiolos (7616), Viana do Alentejo (5615) y Reguengos de Monsaraz (7100), situadas a una distancia de Évora comprendida entre los 18 y los 36 kilómetros de Évora.

Se observa cómo la ciudad central ha experimentado un crecimiento casi nulo, mientras que tres de las ciudades menores han sufrido decrecimientos poblacionales significativos de entre el 3% y el 6%, con Viana do Alentejo como excepción, con algo más de un 2% de incremento, que en ningún caso compensa, en términos absolutos, las pérdidas de población de Arraiolos, Montemor-o-Novo y Reguengos de Monsaraz, con una reducción total, sumando los cinco núcleos, de cerca de 2000 habitantes.

Este proceso sólo puede explicarse desde una situación general de despoblamiento del área de Évora y de una clara desconexión funcional y demográfica entre el núcleo central y los más cercanos, cuyos habitantes habrán emigrado, probablemente, a las grandes áreas metropolitanas (principalmente Lisboa, y tras ella Oporto y el Algarve), los únicos conjuntos urbanos portugueses con un claro crecimiento en esa franja temporal, o en muchos casos al extranjero.

³⁴⁷ CAEIRO, Elsa Maria Moreira (1995), *Estudo comparativo de conjuntos urbanos situados na área de influência de Évora*, Tese de Mestrado inédita. Depositada en la biblioteca de la Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa.

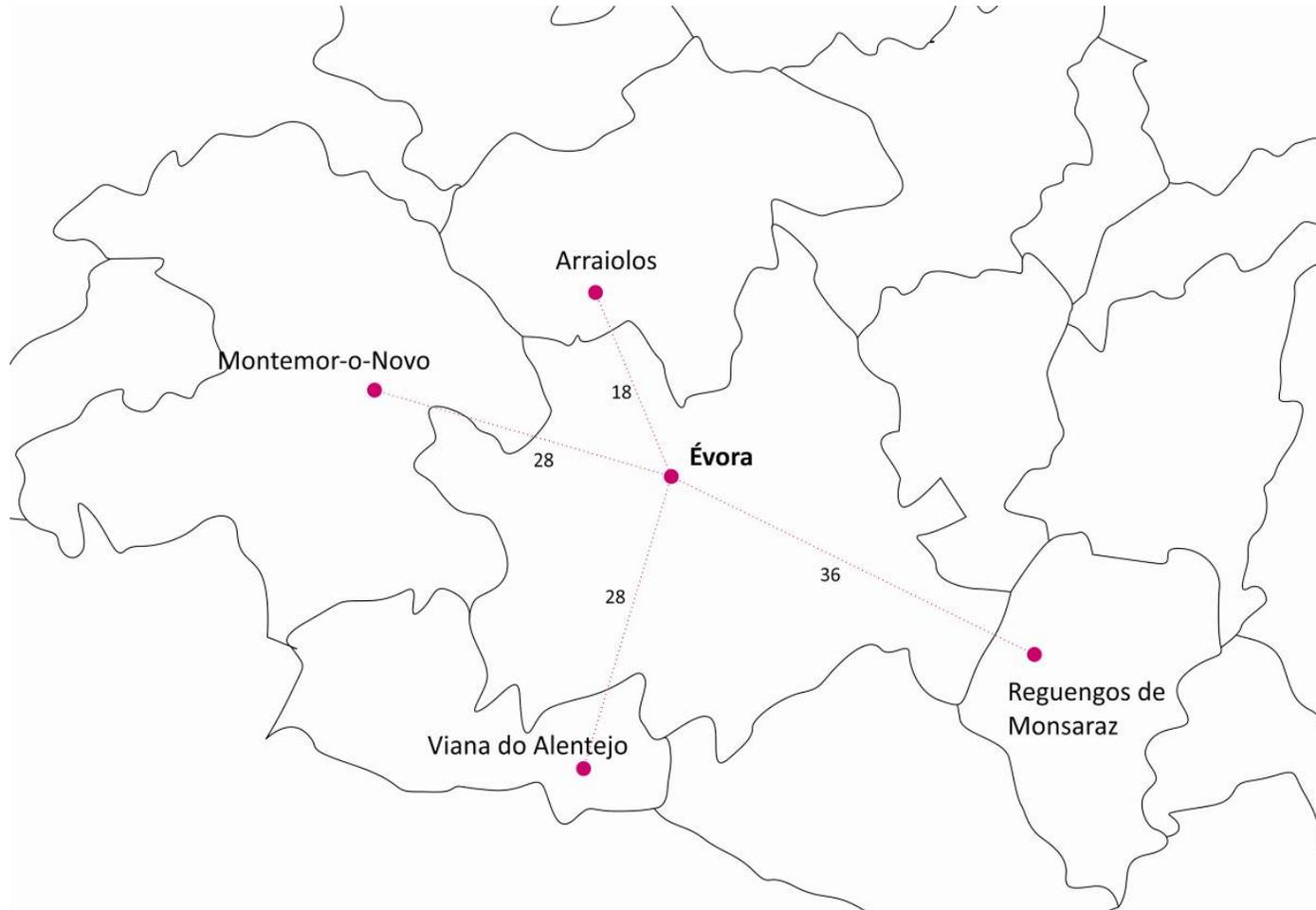
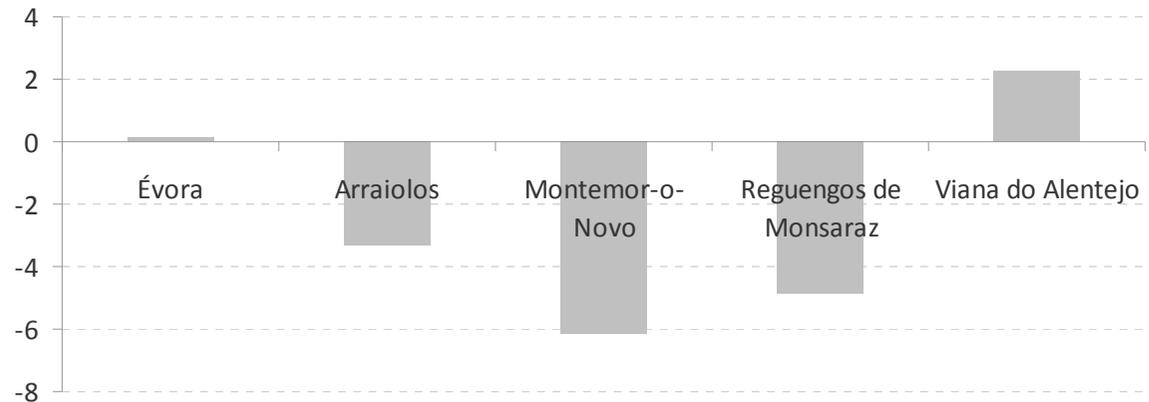


Figura 18.4: Núcleos directamente influidos por la centralidad de Évora y distancias relativas. Elaboración propia.



Figura 18.5: Evolución de la población de los núcleos cercanos a Évora entre 2001 y 2011, en tantos por ciento. Datos: INE Portugal, Censos 2001 y 2011



Atendiendo a una operación similar en el caso de Lucena (42754 habitantes)³⁴⁸, se han elegido cinco municipios periféricos a la misma que, según el POTA y el propio conocimiento del área de estudio, mantienen una relación funcional clara con el primero: Moriles (3907), Monturque (1990), Cabra (20835), Rute (10560) y Encinas Reales (2407).

En la gráfica se observa cómo, en general, el crecimiento demográfico de estas localidades ha sido sensiblemente superior al de las homólogas portuguesas, destacando el de Lucena, con un incremento de un 15% de su población en la misma década. Todos los núcleos secundarios han crecido, en índices menores que el principal, especialmente bajos en los casos de Cabra (2,3%), Encinas Reales (1%) y Monturque(1%), y más señalables en Moriles (4,2%) y Rute (6,6%).

³⁴⁸ Datos: INE España, 2012

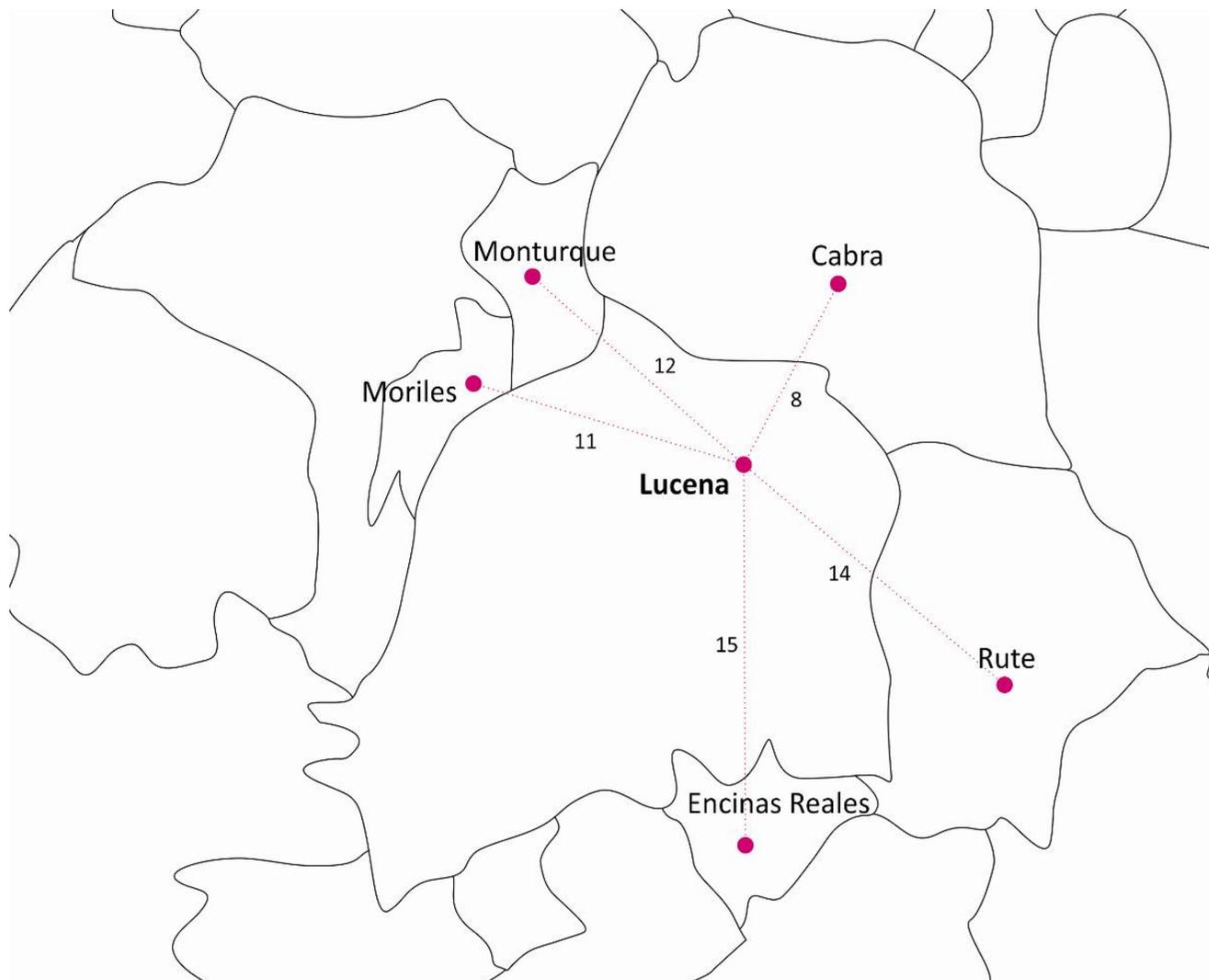
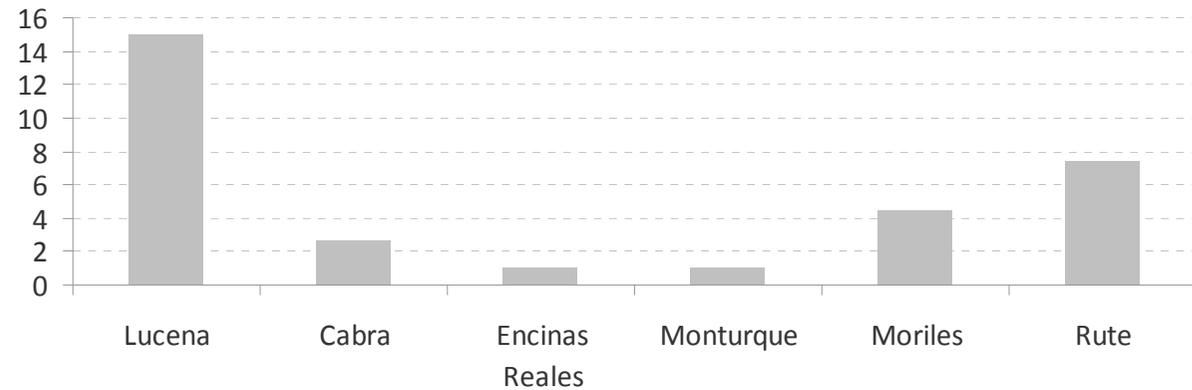


Figura 18.6: Núcleos directamente influidos por la centralidad de Lucena y distancias relativas. Elaboración propia.



Figura 18.7: Evolución de la población de los núcleos cercanos a Lucena entre 2001 y 2011, en tantos por ciento. Datos: INE España, Censos 2001 y 2011



Las diferencias de equilibrio territorial a nivel interurbano entre los casos alentejano y andaluz son, en vista de los resultados, notables, y reflejan la situación de desarticulación que ya se advertía en el estudio del funcionamiento del sistema de ciudades medias alentejanas en escala de conjunto.

A continuación se establece un nivel superior de acercamiento a la distribución demográfica de los núcleos centrales escogidos: Évora y Lucena. Para ello, se atiende no ya a centros urbanos secundarios y funcionalmente interdependientes con los primeros, sino a los núcleos rurales que pertenecen al propio término municipal de estudio, para entender no sólo la interrelación urbano-urbano, sino la dependencia poblacional entre los centros urbanos y sus periferias rurales.

Así pues, para Évora, se han establecido unidades de estudio que coinciden con las distintas freguesías rurales del municipio, y se han agrupado en una sola las dos freguesías urbanas que componen el núcleo central. Las distintas freguesías rurales están situadas a una distancia entre los 10 y los 26 kilómetros de la ciudad, y son las siguientes: Nossa Senhora da Graça do Divor (480



habitantes)³⁴⁹ Nossa Senhora de Guadalupe(458), São Sebastião da Giesteira (720), Nossa Senhora da Boa Fé (324), Nossa senhora da Tourega (680), Torre de Coelheiros (657), São Manços (904), São Vicente do Pigeiro (351), NossaSenhora de Machede (1115), São Miguel de Machede (826) y São Bento do Mato (1106). La gráfica de variaciones de población en tantos por ciento resulta reveladora del gran índice de despoblamiento que el concejo de Évora ha sufrido en la década estudiada. Mientras que, en términos relativos a las freguesías rurales, la población de la ciudad ha permanecido prácticamente estable, los distintos núcleos diseminados tienen una tendencia generalizada a la baja, en algunos casos significativa como en São Vicente do Pigeiro, que ha perdido a una quinta parte de su población en una década. Solamente una de las freguesias, Nossa Senhora da Graça do Divor, ha experimentado un leve crecimiento de un 2%.

En estudio homólogo sobre Lucena, y debido a las ya mencionadas diferencias en la forma del poblamiento entre una y otra región, la recogida de datos se ha efectuado sobre la ciudad principal y cuatro núcleos secundarios situados a una distancia de entre 3 y 19 kilómetros: dos de ellos, Arroyuelos (843 habitantes)³⁵⁰ y Campo de Aras (441), son lugares de residencia diseminada, originalmente no legalizada y en vías de legalización, que por su población residente pueden ser considerados como conjuntos rurales con entidad propia; los otros dos, Jauja (949) y Navas del Selpillar (657), son pedanías de Lucena administrativamente reconocidas. Todos ellos cuentan con datos oficiales de censo tanto en 2001 como en 2011.

³⁴⁹ Datos: INE Portugal, 2011.

³⁵⁰ Datos: INE España, 2011

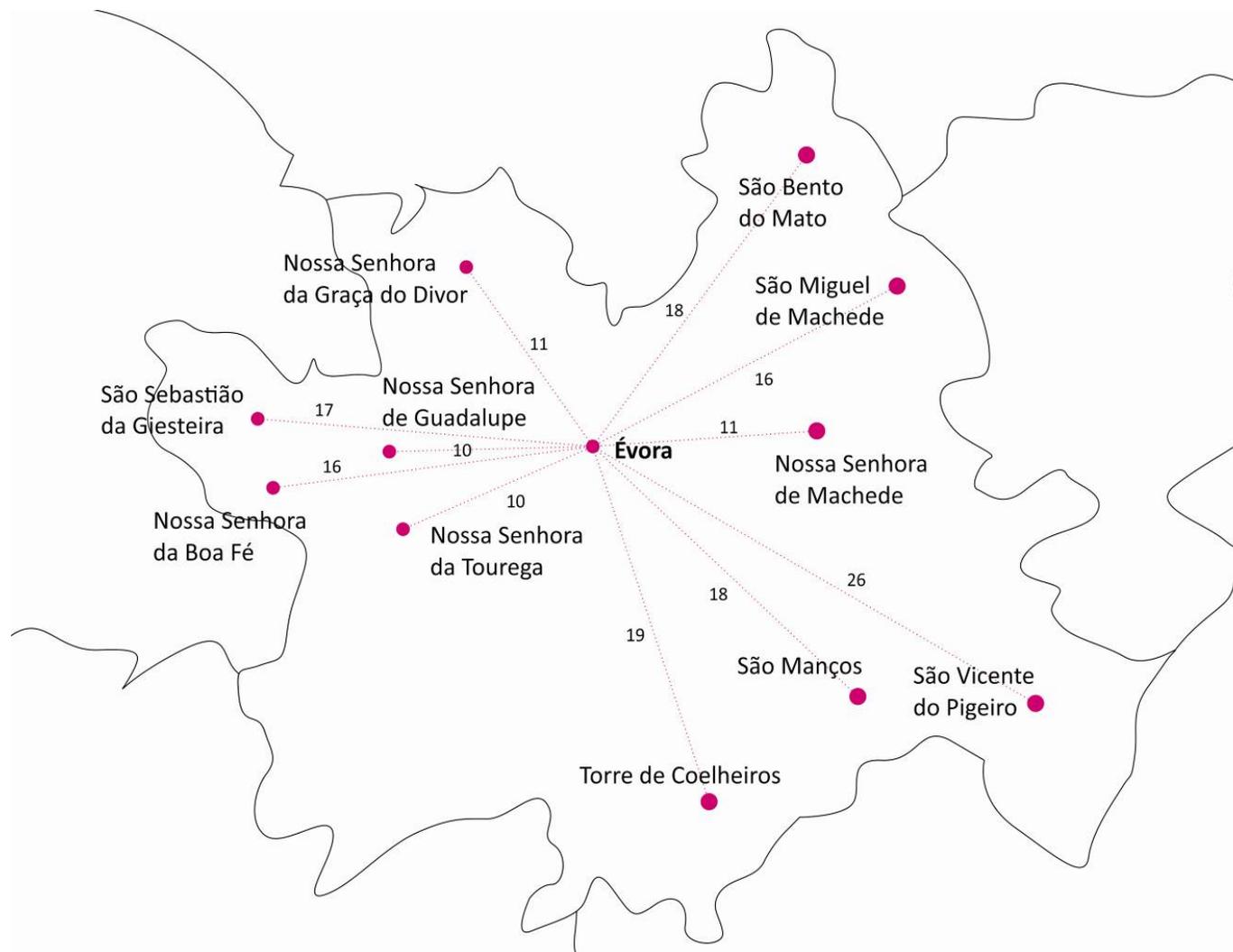


Figura 18.8: Freguesias rurales de Évora y distancias relativas. Elaboración propia.

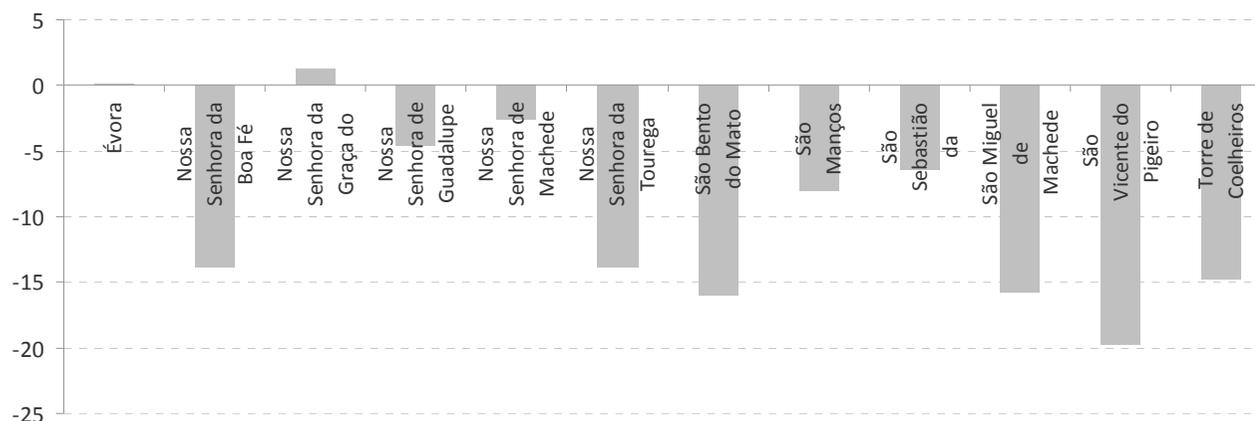


Figura 18.9: Evolución de la población de las freguesias rurales de Évora entre 2001 y 2011, en tantos por ciento. Datos: INE Portugal, Censos 2001 y 2011

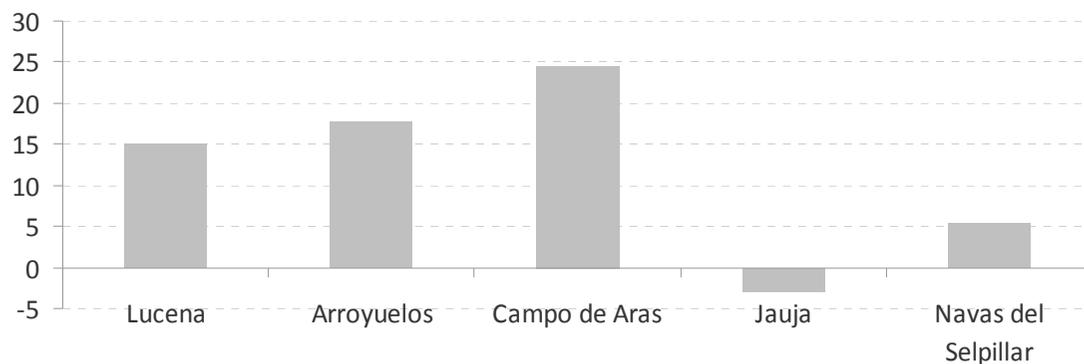


Figura 18.10: Evolución de la población de pedanías y los núcleos diseminados de Lucena entre 2001 y 2011, en tantos por ciento. Datos: INE España, Censos 2001 y 2011

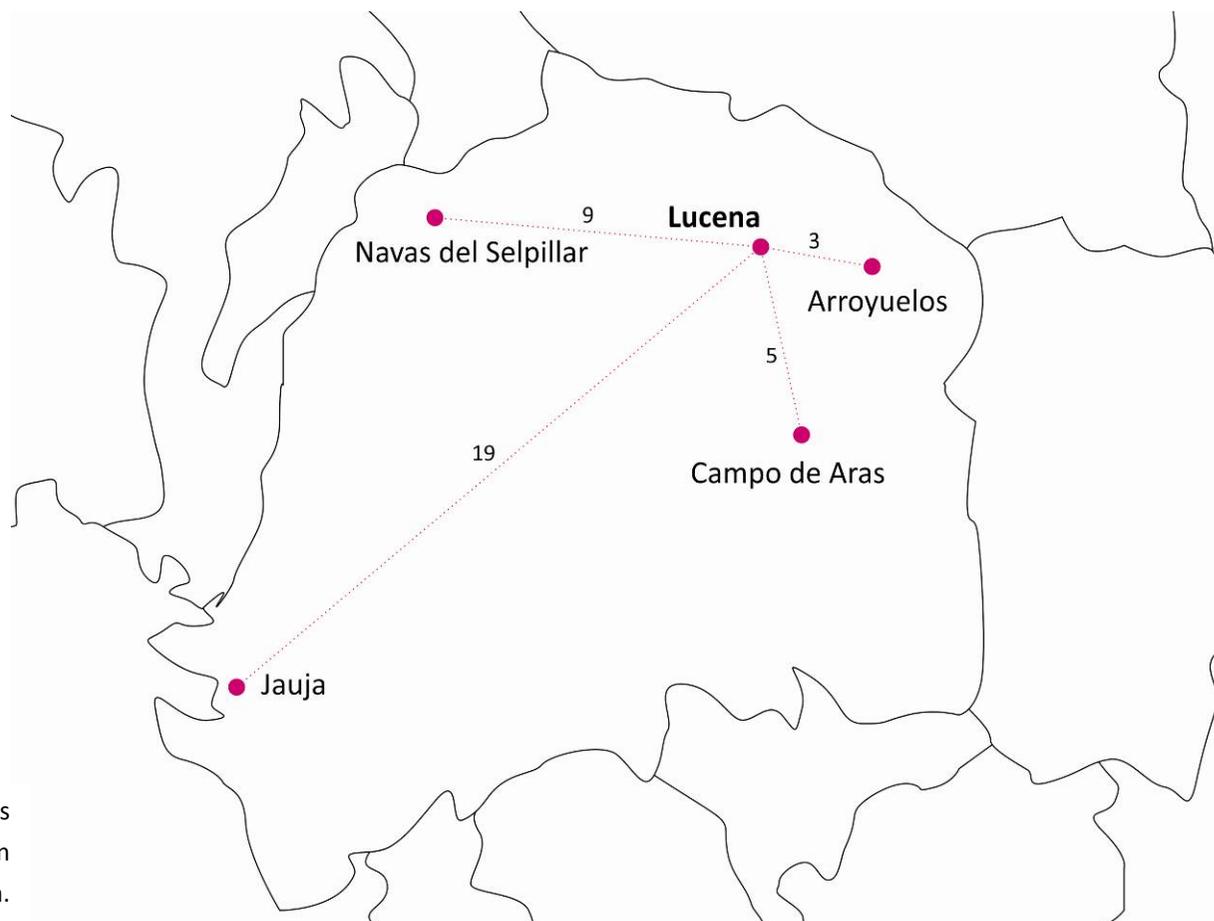


Figura 18.11: Pedanías y núcleos diseminados de Lucena y distancias relativas. Elaboración propia.



En este caso hay una notable diferencia entre los núcleos diseminados pertenecientes administrativamente a la propia ciudad, que crecen incluso más en proporción con respecto al núcleo principal (en un 17% y un 24,5% respectivamente, mientras que Lucena lo hace en cerca de un 15%) y las dos pedanías, especialmente en el caso de Jauja, que decrece en casi un 3%, mientras que Navas del Sempillar sólo crece en un 5%.

Posiblemente, el hecho de haber comenzado a regularizar los suelos ilegalmente urbanizados en Arroyuelos y Campo de Aras haya conllevado una mayor afluencia de población permanente declarada en censos oficiales. También es algo a señalar el hecho de que el decrecimiento o bajo crecimiento de la población estén ligados directamente a la lejanía del conjunto urbano de la ciudad central, lo que nos lleva a pensar en una desruralización progresiva de los territorios circundantes a las ciudades medias andaluzas.

Esta comparativa a tres escalas del sistema urbano territorial de las ciudades medias del sur de Portugal y Andalucía deja entrever las particularidades de un sistema de asentamiento disperso y muy polarizado, y sus incidencias en la variación de la población.

Más adelante en este capítulo, y una vez se hayan estudiado las claves del patrimonio de las ciudades medias alentejanas y algarvías, podrán establecerse correlaciones entre la evolución del estado patrimonial de estas ciudades, principalmente de sus centros históricos, y sus cambios demográficos, para extraer conclusiones acerca de cómo un modelo territorial puede afectar al estado y la sostenibilidad del patrimonio urbano.



18.2. El Sistema Urbano Nacional y su concepción del territorio

No es posible entender la razón y condiciones de las ciudades medias del sur de Portugal sin hacer un ejercicio de acercamiento, necesariamente conciso, a su territorio, no delimitado físicamente al territorio que ocupan o estructuran dichas ciudades sino haciendo una extensión a escalas nacional e incluso continental que permita establecer claves para el posterior análisis patrimonial y urbano.

Hablar del territorio portugués pasa, necesariamente y sin la intención de profundizar en tópicos, por la mención de su condición eminentemente lineal: a un lado el océano, punto de conexión intercontinental con la generación consiguiente de grandes y pequeñas ciudades portuarias que a día de hoy siguen siendo protagonistas de la estructura urbana portuguesa; al otro lado, la frontera con un único país, que tras nueve siglos de estabilidad³⁵¹ ha dado lugar a uno de los Estados más viejos de Europa y a una red de patrimonio defensivo de calidad y cantidad muy altas.

A nivel urbano, el territorio portugués está marcado por una distribución de núcleos predominantemente dispersa: cuenta con dos áreas metropolitanas (Lisboa y Oporto), 40 ciudades medias y un total de 210 de las llamadas “aglomeraciones de la red complementaria”, esto es, pequeños municipios de baja densidad que conforman núcleos menores, por lo general, de 10000 habitantes³⁵².

Este hecho produce una situación tremendamente polarizada: más del 50% de la población nacional vive en una de las dos áreas metropolitanas, mientras que sólo 11 de las 40 ciudades

³⁵¹ SOEIRO DE BRITO, Raquel (2002), A terra que habitamos. En SOEIRO DE BRITO, Raquel (coord.) (2002), *Atlas de Portugal*. Lisboa: Instituto Geográfico Português.

³⁵² MARQUES, Teresa Sá, et al. (1997), *Sistema Urbano Nacional. Cidades Médias e Dinâmicas Territoriais*, Vol. I e II, Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.



medias superan los 50000 habitantes y la mayoría de las aglomeraciones menores cuentan con una población entre los 2000 y los 5000. Así, el desarrollo urbano ha estado tradicionalmente vinculado a las grandes ciudades o a las vías que proporcionaban un acceso rápido a las mismas, con grandes diferencias en la densidad de población a escala territorial en el contexto nacional.

La segmentación del sistema urbano, unida a los grados insuficientes de cualificación, especialización y organización entre ciudades cercanas, impiden una complementariedad funcional entre ciudades que se ve impedida, además, por una conectividad física y funcional por lo general muy débil.

El sistema urbano de Portugal se asemeja actualmente a un inmenso archipiélago, en el interior del cual las dualidades estructurales conocen una especie de regionalización. En cierto sentido, podemos decir que la oposición entre territorios urbanos (o en urbanización) y territorios marginales (o en marginalización acentuada) pasó a establecerse principalmente entre espacios contiguos pertenecientes a las mismas regiones, en especial a las que se constituyen mayoritariamente por territorios y localidades rurales y agrícolas³⁵³.

El aparente carácter discreto de la población urbana portuguesa está complementado, no obstante, por ciertas redes territoriales que los documentos oficiales distinguen en tres categorías³⁵⁴: regiones metropolitanas, que corresponden a las ciudades situadas a menos de una hora de un área metropolitana; constelaciones urbanas de proximidad, formadas por ciudades pequeñas o medias con vínculos internos no lineales; y redes urbanas de proximidad, conformados por pequeñas ciudades con un vínculo lineal, por lo general coincidente con una vía de comunicación tradicional.

³⁵³ CARMO, Renato Miguel do (2006), Cidades médias. Do crescimento demográfico à consolidação territorial, en *Cidades- Comunidades e Territórios*, Lisboa: Diciembre. 2006, nº 12/13, pp. 69-82.

³⁵⁴ MARQUES et. al. (1997), *op. cit.*



Además de las lógicas de agrupación y conexión interna, la estructura bifronteriza (con el océano y con España) del territorio portugués ha potenciado la búsqueda permanente de lazos materiales y virtuales de unión con el ámbito internacional. Así describen los documentos sintéticos del Sistema Urbano Nacional las presiones externas del territorio urbano portugués³⁵⁵:

- *Integración de las ciudades principales en jerarquías y redes de ámbito global;*
- *Integración de las ciudades medias en segmentos particulares de los mercados internacionales, con base en especializaciones que les permitan adquirir un protagonismo superior al que sería esperable de su dimensión geográfica;*
- *Participación en lógicas de interacción transfronteriza desarrolladas en un escenario de abolición de fronteras y de movilidad creciente;*
- *Participación en redes temáticas y de cooperación de ámbito supranacional.*

En este sentido, destaca la creación y el impulso de las llamadas euro-regiones como elementos territoriales transfronterizos que presentan una cohesión física e identitaria evidente, con las consecuentes posibilidades en materia de cooperación internacional. Es conocida la euro-región Región del Norte – Galicia, con vínculos históricos ampliamente manifestados y aprovechados a nivel del ciudadano y el turista, si bien nuevas propuestas como la euro-región Alentejo – Algarve – Andalucía profundiza en las relaciones de frontera con el río Guadiana como eje protagonista y elemento divisorio y comunicación a un mismo tiempo.

Esta dualidad norte-sur en las relaciones internacionales es un reflejo de la gran diferencia que existe entre estos ámbitos en términos socioeconómicos y socioculturales: por lo general, las dos

³⁵⁵ MARQUES, Teresa Sá, et al. (2003), *Sistema Urbano Nacional. Síntese*. Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.



aglomeraciones urbanas (situadas en el centro y en el norte, y ambas al borde del océano) concentran los mayores índices de juventud, cualificación profesional y educación, mientras que en la mitad sur sólo algunas ciudades principales del Algarve y las grandes ciudades medias del Alentejo tienen unos niveles medios de cualificación, juventud y cultura en sus habitantes. En el caso de las pequeñas aglomeraciones, más frecuentes en la mitad norte que en la sur, presentan mayores grados de desarrollo social cuanto más cerca se sitúan del área metropolitana de Oporto, que ejerce una influencia territorial mucho más amplia que el área de Lisboa, con un grado de concentración claramente mayor y más segregado de su entorno.

En esta tesitura, cabe preguntarse qué papel juegan las ciudades medias dentro del sistema urbano portugués.



18.3. Las ciudades medias del Alentejo y el Algarve como casos singulares

El hecho de que la demografía portuguesa se encuentre profundamente polarizada es, como se comenta en el apartado anterior, una de las características de su sistema urbano. Las ciudades medias son, por lo tanto, casos excepcionales en su territorio si nos atenemos a las consideraciones cuantitativas habituales en el contexto europeo y, más aún, en el mundial, si bien guardan una cierta relación de escala si las comparamos con las ciudades medias españolas y, más aún, con las andaluzas.

El concepto de ciudad media fue introducido en Portugal en 1994 a raíz del programa Prosiurb (Programa de Consolidación del Sistema Urbano y Apoyo a la Ejecución de los Planos Directores Municipales). El programa designaba 40 ciudades, de población entre los 10000 y los 50000 habitantes, y tenía como principal objetivo el desarrollo de estos centros urbanos intermedios de una forma independiente de las grandes aglomeraciones urbanas de Lisboa y Oporto, y también de los procesos de crecimiento de aglomeraciones urbanas costeras: *“apoyar, especialmente, el desarrollo de centros urbanos que desempeñen un papel estratégico en la organización del territorio nacional, dotándolos de equipamientos e infraestructuras de apoyo al dinamismo económico y social³⁵⁶”*. Sin embargo, estas ciudades constituyen un paradigma claro de la ciudad media si la interpretamos, tal como defendían Bellet y Llop, como un elemento de transición e intermediación en una estructura urbano-territorial compleja.

En este sentido, la mayoría de las ciudades medias consideradas como tales desde el año 1994 hasta la actualidad funcionan como núcleos de concentración de recursos a nivel de infraestructuras, equipamientos, instituciones o empleo para la multitud de pequeñas poblaciones

³⁵⁶ Programa PROSIURB, 1994, Preámbulo del Despacho 6/94



o concentraciones urbanas rurales a su alrededor y son, por lo tanto, fundamentales para la calidad de vida del territorio portugués: *Así, las ciudades medias deben ser vistas como espacios atractivos de iniciativas y empleo, como anclas fundamentales para el desarrollo de los territorios de proximidad e influencia, como refuerzo de la transversalidad de las relaciones en el espacio nacional*³⁵⁷.

En este sentido, las políticas nacionales y regionales portuguesas buscan en la actualidad los modos de reforzar este papel de centralidad en las ciudades medias con el objeto de aumentar su masa crítica, y lo hacen fundamentalmente mediante el establecimiento de marcos en los que se trata de unir esfuerzos y crear redes de ciudades medias que adquieran, mediante un reparto proporcional de recursos e iniciativas, una posición más relevante en el sistema urbano nacional³⁵⁸. Es curioso, sin embargo, el contraste entre la apuesta portuguesa y las conclusiones de este trabajo de investigación sobre las ciudades medias andaluzas.

En los documentos oficiales sobre el Sistema Urbano Nacional, se defiende que una excesiva generalización de recursos y motores socioeconómicos en las ciudades medias es negativa, proponiendo que se tienda a la especialización de ciudades medias en sus sistemas productivos. La experiencia reciente de las ciudades medias andaluzas muestra el rápido crecimiento económico y urbano nacido de la especialización de industrias y servicios, pero también el impetuoso declive una vez que el sistema económico en cuestión queda obsoleto.

Con respecto a los papeles de centralidad de las ciudades medias del Alentejo y el Algarve, resulta

³⁵⁷ RODRIGUES, Ana Mafalda Flórido Trindade de Cristo (2006), *Regulação urbanística e forma da nova expansão urbana: o caso de Évora*. Disertación de Mestrado inédita. Disponible en <http://hdl.handle.net/10316/6003> (Consultado el 24/09/2013).

³⁵⁸ MARQUES et. al. (2003), *op. cit.*, Questão 4

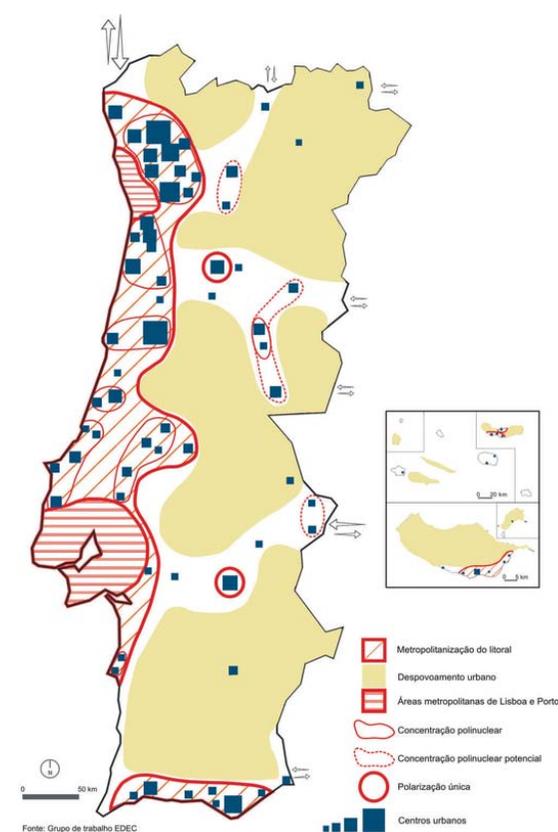


Figura 18.12: Sistema Urbano Nacional. Centros urbanos. Fuente: Sistema Urbano Nacional – Síntese, 2003.



relevante el mapa elaborado en la síntesis del documento del Sistema Urbano Nacional (Figura 18.12). En él observamos un gran desequilibrio no sólo en la dimensión y densidad de ciudades de tamaño medio –que es sustancialmente mayor en la mitad norte del país-, sino también en su influencia y magnitud como centros secundarios, ya que hemos destacado esta segunda cualidad como la verdaderamente definitoria de las ciudades intermedias tanto andaluzas como portuguesas.

Hallamos en la región alentejana únicamente tres ciudades que desempeñan papeles centralizadores importantes -Portalegre, Évora y Beja-, más dos ciudades medias con papeles centralizadores débiles -Sines y Elvas-, y una pequeña ciudad que, sin embargo, tiene una influencia relativa en algunos núcleos de alrededor –Serpa. De hecho, sólo las tres primeras eran marcadas como ciudades medias ya en el Prosiurb, y siguen siendo las únicas estudiadas profundamente en los documentos sobre ciudades medias del Sistema Urbano Nacional.

Con respecto al Algarve, la principal diferencia radica en que el área de influencia de las ciudades medias –representadas en la figura anterior mediante un cuadrado azul, y bajo la nomenclatura de “Centros urbanos” se entiende como una unidad que abarca, desde Tavira hasta Lagos, la práctica totalidad del territorio algarvijo más cercano a la costa. No obstante, a efectos de esta investigación se considerarán ciudades medias todas aquellas ciudades del Alentejo y el Algarve que jueguen un papel como centro secundario en un territorio próximo, y como tales deben entenderse en lo sucesivo (Tabla 18.1).



Évora	49252	Lagos	22095
Portimão	45431	Montemor-O-Novo	18485
Faro	44578	Tavira	15133
Beja	35854	Estremoz	14811
Albufeira	26742	Sines	12495
Portalegre	24930	Vila-Real de Santo Antonio	11946
Loulé	24791	Vendas Novas	11846
Elvas	23078	Vila Nova de Santo André	10647

Tabla 18.1. Población de las ciudades consideradas medias en el Alentejo y el Algarve. Datos: INE Portugal, 2011. Se refleja sólo la población de las freguesías urbanas del núcleo principal, no del concelho.

Sobre cuáles son las condiciones que han posibilitado o favorecido la aparición y el crecimiento de algunas ciudades medias en el territorio del Alentejo, es preciso advertir que, en una situación similar a la andaluza, éstas se encuentran enclavadas junto a las principales vías de comunicación de la mitad sur de Portugal. La conectividad es, de hecho, una de las grandes cuestiones tenidas en cuenta en la organización del sistema urbano portugués, hasta el punto de que uno de los factores considerados en su tratamiento y análisis es el de su accesibilidad, entendida en una gran proporción como la cercanía a una de las áreas metropolitanas. Así, cinco de las nueve ciudades señaladas previamente se encuentran al borde del eje Badajoz-Lisboa (Elvas, Estremoz, Évora, Montemor-O-Novo y Vendas Novas), mientras que Beja está situada en la carretera nacional N-250, que conecta con Andalucía mediante la N-433, y Portalegre, Sines y Vila Nova de Santo André son casos quizá excepcionales pero bien comunicados, al situarse el primero cerca de la frontera con Cáceres y al borde de la carretera IP-2 que une dos de las grandes autovías transversales, y los dos



últimos en relación estrecha con el transporte marítimo. En un contexto nacional, sin embargo, las ciudades alentejanas destacan por tener los índices de conectividad más bajos de Portugal, entendidos como la suma de la cercanía a una ciudad media, la cercanía al área de Oporto ponderada por tres y la cercanía al área de Lisboa ponderada por cinco.

En el caso del Algarve la situación es similar, si bien está estrechamente relacionada con dos cuestiones: la primera, de naturaleza histórica, es la presencia de antiguas ciudades cuyos puertos tenían una importancia estratégica dentro del arco formado por la costa atlántica desde el Estrecho de Gibraltar hasta el Cabo de San Vicente. En este sentido, ciudades como Vila-Real de Santo Antonio, Faro, Tavira, Portimão o Lagos tienen su sentido como puertos históricos, siempre vinculados más a cursos de aguas tranquilas –ya sean la Ría Formosa, el estuario del Guadiana o las Ribeiras del Río Arade o el Bensafrim- que al océano abierto, tal y como ocurre con la Bahía de Cádiz, la Ría de Huelva o tantas otras en el la costa atlántica andaluza. La segunda es, al igual que en el caso alentejano, respectiva a las infraestructuras y, en concreto, a la presencia de la carretera N-125 –hoy duplicada por la Autovía A-22- como nexo de unión natural entre Andalucía y el sur de Portugal. Existe una tercera cuestión, que en este trabajo pierde peso debido a la caracterización patrimonial de la detección de redes de ciudades medias, pero que no puede ser obviada al estudiar los centros urbanos algarvios: el desarrollo del turismo en la costa ha provocado la aparición de nuevas ciudades con cierto poder centralizador –es el caso, por ejemplo, de Albufeira-, o la sustitución de núcleos urbanos históricos por una masa ininterrumpida de nuevas edificaciones, con la consecuente pérdida de los valores patrimoniales de estas ciudades medias – puede verificarse, sin duda, en el caso de Portimão.

La propia definición de los territorios del Alentejo y el Algarve, aunque se encuentran espacialmente inmediatos, es diferente. La delimitación del Alentejo es una cuestión difusa, y diferenciada dependiendo de los fines con que se considere. A efectos administrativos –más



coincidentes con los identitarios-, ocupa un área geográfica de más de 27000 kilómetros cuadrados – casi un tercio de la superficie de todo el país, aunque sólo alberga al 5% de su población-, incluyendo los distritos de Évora, Beja y Portalegre además de cuatro *concelhos* del distrito de Setúbal al sur del río Sado (Alcácer do Sal, Grândola, Santiago do Cacém y Sines). Está delimitada, por tanto, por España al este, el Algarve al sur, el mar al oeste y la cuenca del Tajo al norte (Alentejo significa, etimológicamente, más allá del Tajo). Está dividida, además, en cuatro sub-regiones que corresponden al Alto Alentejo, Alentejo Central, Bajo Alentejo y Alentejo Litoral, que no corresponden literalmente con los distritos marcados, aunque guardan cierta relación geográfica y dimensional. A nivel estadístico, sin embargo, el Alentejo constituye una NUTS2 (unidad regional de la estadística en Portugal) y comprende tierras al norte del Tajo (conocidas como Ribatejo), aunque no al área metropolitana de Lisboa.

- Cambissolos* solos castanhos relativamente móveis, produto de complexos rochosos antigos
- Litossolos* solos pedregosos muito pouco espessos e muito pouco evoluídos, estabelecidos sobre rochas-mãe duras
- Luvissolos* solos argilosos com elevado grau de saturação em bases
- Podzois* solos ácidos cuja evolução é condicionada pela presença de um húmus caracterizado por mineralização lenta da matéria orgânica fresca; são característicos de florestas degradadas de resinosas
- Fluviossolos* solos formados sobre depósitos fluviais recentes
- Regossolos* solos muito pouco evoluídos, estabelecidos sobre rochas-mãe moles
- Vértissolos* solos negros e argilosos de regiões quentes com estação seca
- Raukers* solos pouco evoluídos, principalmente em áreas montanhosas de regiões temperadas
- Solonchacks* solos ligados à existência de toalhas de água salgada
- Planossolos* solos fracamente permeáveis, com características hidromorfas

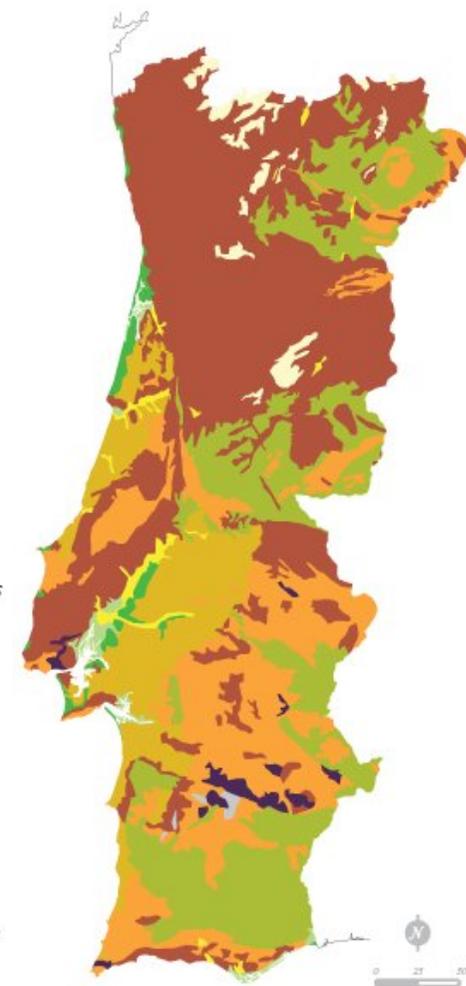


Figura 18.13: Mapa de sustrato geológico. Fuente: Atlas de Portugal, 2005

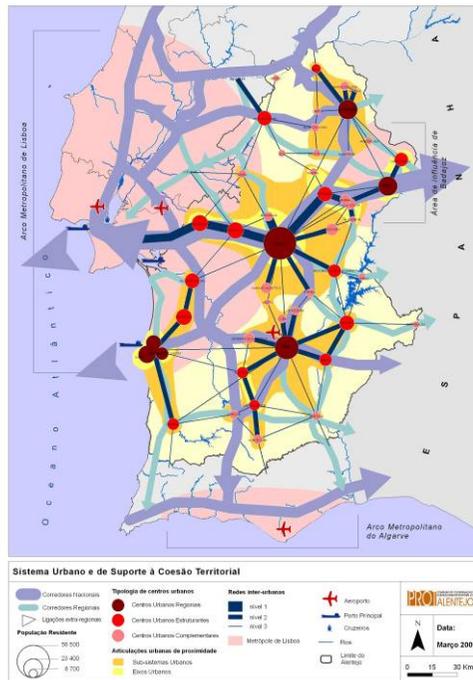


Figura 18.14: Sistema Urbano y de Soporte a la Cohesión Territorial.

Fuente: Plan Regional de Ordenación del Territorio de Alentejo, 2009.

Se trata de una región relativamente uniforme en sus condiciones geográficas: generalmente plana (penillanura) con ondulaciones leves, cuya altitud media ronda los 200m, cuenta con algunos afloramientos montañosos si bien poco acentuados. Está definida por tres grandes cuencas hidrográficas –la del Tajo, la del Guadiana y la del Sado-, y desde el punto de vista geológico pertenece, en su gran mayoría, al macizo antiguo Ibérico, con las excepciones de la parte sur de las cuencas del Tejo y el Sado y de los depósitos terciarios que cubren algunas franjas de la penillanura. En cuanto al clima, presenta características mediterráneas y continentales, con poca precipitación que predomina en los meses de invierno, variando entre los 400 y los 600 mm.

Los suelos tienen un aprovechamiento agrícola en el 35% de la superficie, con predominio de cereales de secano (trigo, cebada y avena), seguidos del olivar y la viticultura. Otro de los grandes aprovechamientos del terreno es el de la producción de corteza para corcho, del cual Portugal es el primer productor mundial, contribuyendo el Alentejo con un 60% de producción nacional.

Estas características infieren a la región de una identidad propia que se traduce, necesariamente, en un patrimonio rico y muy vinculado a la estructura sociocultural alentejana, el cual será pertinentemente estudiado en apartados posteriores de este capítulo.

El sentido y la influencia que estas características tienen en la ordenación del territorio han sido puestos de manifiesto por primera vez, y de forma independiente del estudio conjunto del sistema urbano portugués, en el ya mencionado Plan Regional de Ordenación del Territorio del Alentejo, publicado en el año 2010. En el plano de la ordenación urbano-territorial, el PROT Alentejo no incide en el concepto de ciudad media –de hecho, sólo lo menciona como tal en una ocasión-, sino que opta por estructurar su sistema regional de ciudades en una escala adaptada a la propia, estableciendo tres categorías: centros urbanos regionales, estructurantes y complementarios. En la primera categoría incluye cinco polos: Portalegre, Elvas, Évora, Beja y el conjunto formado por



Sines, Santiago do Cacém y Vila Nova de Santo André.

Este plan hace un especial hincapié en el funcionamiento de las redes secundarias que pendulan, generalmente, en torno a dichas ciudades principales, en un funcionamiento “en estrella” que bien recuerda a los diagramas establecidos en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (Figura 18.14). Se observa, además, la fuerza que ejerce el eje rodoviario Badajoz-Lisboa en el desarrollo urbano regional, así como la aparición de un segundo eje transversal que conectaría la aglomeración urbana de Sines con Beja, y a su vez con el noroeste andaluz. Llama la atención que el principal eje rodoviario norte-sur -la autovía A2, que une el Algarve con el área metropolitana de Lisboa- no se destaque como línea estructurante y que, de hecho, las ciudades tangentes a dicha vía -Alcácer do Sal o Grândola, entre otras- no se hayan desarrollado como núcleos urbanos relevantes ni en su tamaño ni en su aspecto funcional.

El marco estratégico del Plan elabora un modelo territorial de desarrollo basado en cuatro opciones estratégicas que se desarrollan en nueve líneas fundamentales de trabajo.

Bases estratégicas:

- La integración territorial con España y Europa.
- El patrimonio natural
- La diversificación de la base económica
- La afirmación del policentrismo

Líneas fundamentales de actuación:

- El desarrollo de la plataforma portuaria de Sines
- La implantación de una línea de alta velocidad Lisboa-Madrid y una línea ferroviaria de

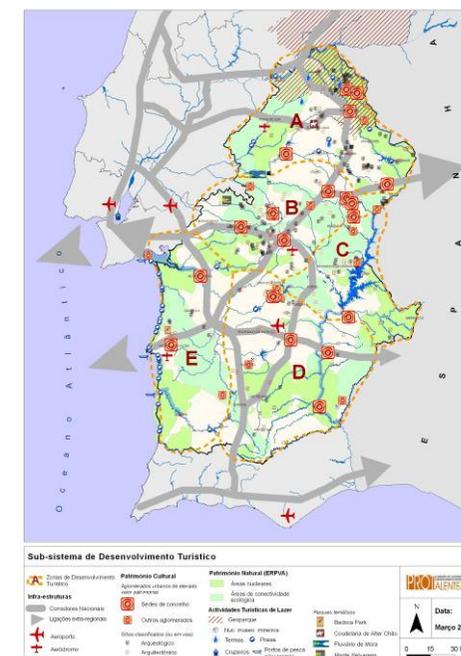


Figura 18.15: Sub-sistema de Desenvolvimento Turístico. Fuente: Plan Regional de Ordenación del Territorio de Alentejo, 2009



mercancías Sines-Madrid

- El desarrollo de la agricultura en el entorno del embalse de Alqueva
- El refuerzo de la relación con el Área Metropolitana de Lisboa
- El refuerzo de la complementariedad entre los diferentes centros urbanos.
- La promoción de la producción de energías renovables.
- El desarrollo turístico del litoral alentejano
- El aeropuerto de Beja
- La racionalización en el uso del suelo rural

La simple enumeración de unas bases –que podemos considerar objetivos generales del Plan- y de unas líneas estratégicas de actuación refleja de una forma sintética pero relevante el motor general del mismo, que realiza una fuerte apuesta por el desarrollo económico basado, en gran parte, en la generación de infraestructuras de transporte (aéreo, marítimo y ferroviario) e incide en la relación con el área metropolitana de Lisboa, a pesar de que incluye la potenciación del policentrismo de las ciudades estructurantes del Alentejo como uno de sus puntos de partida. Otros puntos, como la relegación del suelo rural al último lugar de las líneas de actuación, el tratamiento del turismo como un factor de desarrollo ligado a uno de los pocos litorales preservados actualmente en el sur de Europa o la incidencia en el aprovechamiento de la agricultura mediante técnicas intensivas de regadío y artificialización del suelo marcan una línea profundamente desarrollista.

Por otra parte, destaca la ausencia absoluta del patrimonio cultural dentro de los principios del Plan, frente a la relativa frecuencia del mismo en el resto del documento. Aparece generalmente asociado a la oportunidad de su desarrollo como base económica de la región, haciendo especial hincapié en su dimensión paisajística. El cuarto objetivo estratégico de base territorial (OEBT IV) menciona, en su apartado tercero, textualmente:



[...] *debe procurarse preservar el modelo urbano compacto del Alentejo y tratar de encontrar respuestas urbanísticas que valoricen las expansiones urbanas y mejoren la cualidad del paisaje urbano. Es importante conseguir el equilibrio dinámico entre la defensa y la conservación del patrimonio histórico, arquitectónico y arqueológico, la salvaguarda y la promoción del patrimonio cultural, inmaterial y oral y la creación artística contemporánea*³⁵⁹.

Así, queda patente el valor del patrimonio urbano como hecho significativo de las formas de asentamiento de la región –un modelo urbano compacto, en contraposición con el modelo fundamentalmente disperso del norte– así como la intención general de preservación del patrimonio alentejano en sus más diversas manifestaciones. Sin embargo, estas intenciones están asociadas en la práctica totalidad de los casos a un tratamiento del patrimonio como motor de desarrollo económico basado en el turismo (Figura 18.15) sin hacer hincapié en los valores del mismo como elemento de cohesión territorial, de desarrollo social o cultural.

Decíamos que, si bien existe una continuidad espacial entre las regiones portuguesas de Alentejo y Algarve, en los planos paisajístico, territorial, histórico e, incluso, identitario, no ocurre igual, en primer lugar, porque la elevación natural del terreno que, desde Sierra Morena, avanza en sentido noreste-suroeste hasta llegar a la propia Costa Vicentina, delimita físicamente ambas regiones. Además, desde un punto de vista histórico, el reino de Algarve funcionó, durante siglos, como territorialidad independiente del de Portugal (hasta la instauración de la República, eran llamados *Reino de Portugal e dos Algarves*), lo que profundiza en el distanciamiento identitario entre ambas regiones, una perteneciente al territorio histórico castellano y, la otra, al árabe (Figura 18.16).

Así, el territorio algarvio se caracteriza por su linealidad, confinado entre dos líneas que, situadas a

³⁵⁹ PROT Alentejo (2010), OEBT IV.3



Figura 18.16: Portugal en 1561. Mapa reproducido en el atlas *Theatrum Orbis Terrarum*, en 1570, sobre el primer mapa conocido de Portugal, bajo el título *Portugalliae que olim Lusitania, novissima & exactissima descriptio*. Fuente: Fuente: *Theatrum Orbis Terrarum*.



poca distancia una de la otra, marcan su funcionamiento, su identidad y sus comunicaciones: la costa atlántica y las sierras al norte, que articulan el paso desde éste hacia el Alentejo. Así, los cursos fluviales son abundantes y cortos –exceptuando el Guadiana, que al funcionar como frontera, queda fuera de esta consideración- y general, tal y como comentábamos, la presencia de asentamientos históricos cerca de sus desembocaduras, la mayoría de ellos de origen fenicio y púnico³⁶⁰. La dualidad sierra-mar provoca, además, una combinación de patrimonio productivo basado en la pesca y conserva de pescados y mariscos con la tradición hortofrutícola, que se producen, a menudo, simultáneamente dentro del mismo *concelho*. El clima es suave como corresponde a su frente oceánica, con pequeñas oscilaciones de temperatura –la oscilación media anual es de 18°C-, con valores de precipitación muy bajos con respecto a otras regiones portuguesas, lo que sin duda influye en el éxito y el desarrollo de la región como destino turístico, uno de los elementos que rigen hoy tanto su economía como su identidad cultural y social.

El Plan Regional de Ordenación del Territorio del Algarve (PROT Algarve) refleja, en su revisión de 2007 –propiciada por una Resolución de 2001 en el que se insta a actualizar los contenidos del anterior Plan, de 1990³⁶¹- de forma sistemática y en distintos anexos a su Volumen II, todas las características territoriales, climáticas, productivas, demográficas y urbanas, entre otras cuestiones, que definen su territorio, después de los cuáles establece una serie de objetivos estratégicos:

- a) Traducir para el Algarve los objetivos nacionales de calificación territorial y desarrollo sostenible
- b) Atenuar las asimetrías de desarrollo intra-regional
- c) Definir estrategias diversas para la especificidad de cada área y fenómeno

³⁶⁰ ARRUDA, Ana Margarida (2007). A Idade do Ferro do sul de Portugal. Estado da investigação. *Madrider Mitteilungen*, nº 42. Madrid, pp. 114-139

³⁶¹ Resolução do Conselho de Ministros nº 126/2001



- d) Articular las políticas de turismo, agricultura, accesibilidad, transportes, ciudades, protección del patrimonio y ambiente
- e) Encuadrar el turismo como factor central de desarrollo
- f) Articular el desarrollo con la protección de los sistemas ecológicos regionales
- g) Definir las políticas de protección de las áreas ecológicamente sensibles y los recursos naturales y culturales
- h) Integrar los dictámenes de las leyes de conservación de la naturaleza
- i) Definir orientaciones estratégicas para el espacio rural
- j) Promover la integración y el control de las áreas de interior, sierra y entornos rurales
- k) Integrar las orientaciones de los últimos estudios, planes sectoriales y especiales
- l) Contribuir a la reformulación de la política nacional de ordenación del territorio y de planes especiales, intermunicipales y municipales (PROT Algarve, 2005, Vol. 1, Capítulo 1, Enquadramento.)

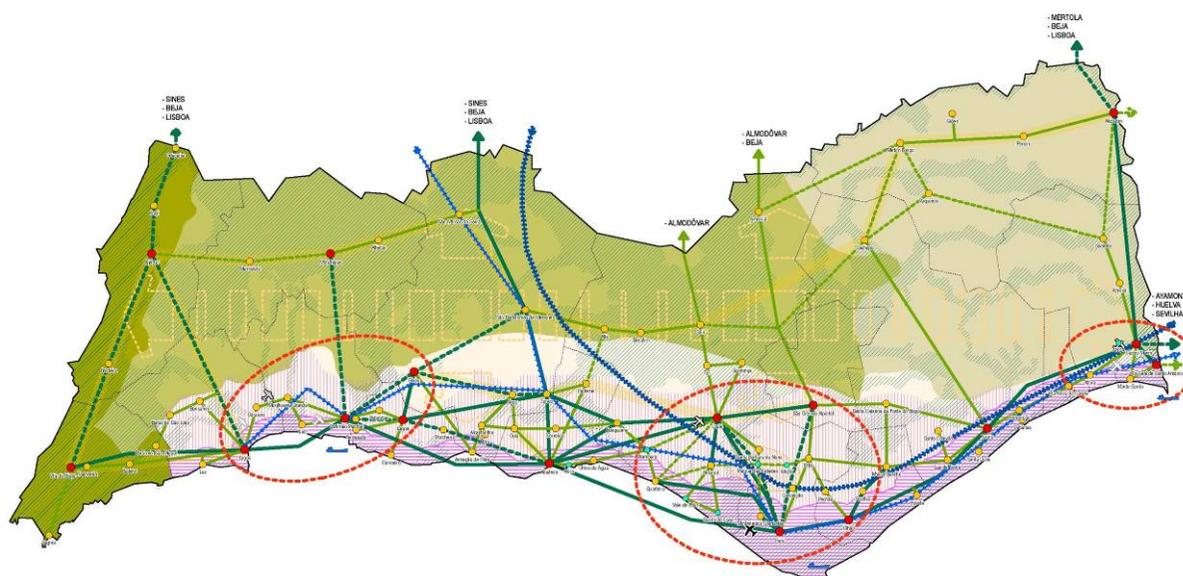


Figura 18.17: Pieza gráfica 1. Modelo territorial propuesto. Fuente: Plan Regional de Ordenación del Territorio del Algarve, 2007.



Como consecuencia del estudio sectorial de múltiples factores, las líneas directrices propuestas de este Plan Regional no se formulan de forma unitaria, sino que se dividen, a modo de un análisis DAFO, en diecisiete áreas territoriales, para cada una de las cuales se establecen: Potencialidades, Problemas y Amenazas –con sus posibles causas y sus posibles efectos- y Propuestas de Actuación. Como no es el objeto de esta parte del trabajo hacer un desglose de la problemática concreta de cada una de las áreas, sino servir de introducción a los condicionantes del patrimonio urbano de las ciudades medias del Alentejo, bastará hacer referencia a algunos puntos clave de los supuestos que dicho Plan plantea, y que pueden advertirse ya desde la observación de los Objetivos Estratégicos anteriormente reflejados.

Así, se advierte una presencia constante de la referencia a directrices nacionales, lo que revela la conciencia del territorio algarvio como parte de un sistema nacional en los ámbitos medioambiental, económico y productivo. Son, precisamente, estos tres temas los que se tratan con mayor asiduidad en los objetivos del documento, entre los que destacan las reiteradas menciones a cuestiones relativas al medio ambiente, áreas naturales de valor y protección de los ámbitos rurales. Por otra parte, existe un objetivo estratégico destinado exclusivamente al turismo, del que se menciona su relevancia como el principal elemento de desarrollo de la región. Se hace alusión, aunque más esporádica, a cuestiones relacionadas con la cultura y el patrimonio, especialmente en la defensa de las áreas rurales y menos pobladas, así como las de interior, lo que contrasta con el énfasis en el desarrollo del turismo como motor, que generalmente y en el caso del Algarve, se concentra en los ámbitos costeros.

En cualquier caso, tanto Alentejo como Algarve marcan, en sus directrices regionales de Ordenación



del Territorio, la importancia de las infraestructuras, del mundo rural, de los principales recursos económicos y, de forma mucho más sucinta, el patrimonio. Las siguientes partes de este trabajo tratan, por tanto, de desvelar las claves desde las cuales defender el valor del patrimonio de las ciudades medias del sur de Portugal como fuente de un habitar sostenible y un sistema equilibrado de implantación territorial y urbana.





19. EL PATRIMONIO URBANO EN LAS CIUDADES MEDIAS PORTUGUESAS

El patrimonio de las ciudades medias del Alentejo constituye, y puede constituir en el futuro, uno de los pilares de la generación de una identidad que permita un crecimiento equilibrado de los aspectos sociales y culturales, así como un replanteamiento responsable de los principios generadores de riqueza económica y ambiental. De su estudio y de la consideración de sus riesgos y potencialidades se ocupan los siguientes apartados.

19.1. Legislación y tradición. El tratamiento del patrimonio urbano en Portugal

Los criterios de valoración y rehabilitación del patrimonio urbano portugués tienen raíz común con la tradición española y, como tales, pueden ser comprendidos en términos similares y en un desarrollo temporal paralelo, pues beben de las directrices europeístas surgidas a partir de la Carta de Atenas de 1931 y de los posteriores instrumentos internacionales, así como de una aplicación material de los mismos encabezada por Italia.

Así, de una situación de postguerra centrada en la recuperación de la dimensión monumental de los elementos aislados se pasa a cierto interés por la integración urbana de mano de la Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico de 1975, para pasar a las políticas de progreso económico a través del patrimonio, y por último a la búsqueda de nuevos conceptos y estrategias aplicadas a lo patrimonial, como sería el caso de la sostenibilidad³⁶².

³⁶² PINHO, Ana Cláudia da Costa (2009), *Conceitos e políticas europeias de reabilitação urbana. Análise da*



No obstante, las características, por un lado, de la identidad urbana y socioeconómica portuguesa y, por otro, de la estructura orgánica y legislativa en materias de cultura y patrimonio, confieren al tratamiento del patrimonio urbano en Portugal unas condiciones singulares que deben ser tratadas previamente al estudio de los casos concretos que competen a esta investigación.

Existen, de hecho, vestigios de las primeras ideas de conservación de monumentos de la antigüedad clásica desde el siglo XVI³⁶³, si bien podemos hablar de protección del patrimonio desde el punto de vista legislativo a partir del siglo XIX, concretamente mediante la aprobación, el 30 de diciembre de 1880, de la “Lista de los edificios monumentales del reino” por la Real Asociación de los Arquitectos Civiles y los Arqueólogos Portugueses. Esta primera lista de protección incluye seis criterios, llamados clases, cuya revisión puede hacernos entender cuáles son los valores patrimoniales que dan lugar a la protección del patrimonio portugués en sus inicios³⁶⁴.

- *Primera clase: Monumentos históricos y artísticos que se recomiendan por la grandeza de su construcción, magnificencia o por contener antigüedades del arte;*
- *Segunda clase: Edificios importantes para el estudio de la historia del arte en Portugal o solamente históricos pero no grandiosos, o simplemente recomendables por cualquier excelencia artística;*

experiência portuguesa dos Gabinetes Técnicos Locais. Tesis doctoral inédita. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, Traducción propia.

³⁶³ Se mencionan exaltaciones de los monumentos clásicos en obras de André de Resende (c. 1500-1573 y de Francisco D’Holanda (c. 1517-1585). En SOROMENHO, Miguel y SILVA, Nuno Vassallo (1993), *Salvaguarda do património. Antecedentes históricos. Da Idade Média ao século XVIII*, en *Dar futuro ao passado*, pp. 21-71. Lisboa: IPPAR.

³⁶⁴ CUSTÓDIO, (2010) *Os amigos dos monumentos e o elitismo patrimonial em 100 anos de património: Memória e identidade*. Catálogo de exposição, IGESPAR, 2010, Lisboa. Traducción propia.



- *Tercera clase: Monumentos de arte militar antiguo. Castillos y torres;*
- *Cuarta clase: Monumentos levantados en lugares públicos por la gratitud nacional a hombres merecedores de la honra de la patria;*
- *Quinta clase: Patronos de muy diferentes géneros importantes para la historia y para las artes;*
- *Sexta clase: Monumentos prehistóricos. Dólmenes, menhires, túmulos, etc.*

De esta enumeración se desprende una escala de valores encabezada por lo monumental y por la antigüedad como garantía de monumentalidad en un segundo término, tal y como ocurre en las principales corrientes que se están desarrollando de forma paralela en el resto del continente europeo³⁶⁵.

El hecho urbano como patrimonio o la consideración de conjuntos monumentales es una realidad que tendrá que esperar siglos para ser reconocida de pleno derecho. Sin embargo, en 1924 la República publica la Ley nº 1700, que organiza los Servicios de Bellas Artes del Ministerio de Instrucción Pública, creando los primeros preceptos legales para la protección de los entornos de monumentos nacionales³⁶⁶, indicando la posibilidad de expropiar *cuantas construcciones o instalaciones que perjudiquen la buena conservación de los monumentos, ofendan o desvirtúen sus características dentro de la zona de protección fijada para cada uno de los inmuebles clasificados*³⁶⁷.

³⁶⁵ RIEGL, Alois [2007(1903)], *El culto moderno de los monumentos, su carácter y sus orígenes*, Edición antológica y comentada en español por Aurora Arjones Fernández. Sevukka; Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.

³⁶⁶ LOPES, Flávio (2012), *Património arquitetónico e arqueológico. Noção e normas de Proteção*, Casal de Cambra: Caleidoscópico_Edição e Artes Gráficas. Traducción propia.

³⁶⁷ Ley nº 1700, 1924, Artículo 49, Apartado 2. Traducción propia.



Es de señalar que los criterios que dicha ley establece para la consideración de afección a inmuebles monumentales coinciden en gran medida con los que a día de hoy contienen las Normas Urbanísticas de los instrumentos de planeamiento de la mayoría de ciudades y Conjuntos Históricos españoles:

- El primer criterio se destina a evitar la presencia de construcciones o instalaciones que perjudiquen la adecuada conservación de los monumentos.
- El segundo criterio pretende evitar la existencia de construcciones o instalaciones en las proximidades de los monumentos, que perjudiquen la apreciación estética de sus características más singulares.
- El tercer criterio indica que es necesario delimitar la zona de protección para cada monumento, puesto que sólo en esta zona será posible la expropiación³⁶⁸.

Para efectuar esta delimitación, sin embargo, no se aplica un criterio diferenciado para cada inmueble o tipo de inmueble, sino que se establece una medida de 50 metros de distancia a cualquier inmueble clasificado como monumento nacional, dentro de la cual el estado puede intervenir en las alineaciones de terrenos y edificios, además de concedérsele derecho de preferencia en la expropiación³⁶⁹. Ocho años más tarde se determinará, mediante un decreto adicional, la posibilidad de fijar zonas especiales de protección independientemente del límite de 50 metros³⁷⁰. En España, un año más tarde, la Ley sobre defensa, conservación y acrecentamiento

³⁶⁸ Ley nº 1700, 1924, Artículo 49, Apartado 2.

³⁶⁹ Ley nº 1700, 1924, Artículo 50

³⁷⁰ Decreto nº 20985 de 7 de marzo de 1932



del Patrimonio histórico-artístico nacional de 1933 determinará la posibilidad que se reserva el Estado de expropiar los bienes que impidan la correcta observación o alteren la integridad de los Monumentos, si bien no se establecerá una distancia mínima.

Sin embargo, y a pesar de las alusiones a conceptos como el perímetro de protección de entorno desde las primeras décadas del siglo XX, la valoración del patrimonio urbano como tal –salvando los monumentos nacionales y los edificios de gran valor histórico, siempre descontextualizados- comienza a partir de 1974, fecha en la cual finalizan las directrices de mano de la DGEMN, el antiguo SNI y la DGSU. Hasta este momento, las intervenciones en patrimonio ligadas al cuidado del paisaje urbano pasan por la eliminación de elementos añadidos a los grandes monumentos por no pertenecer a su traza original, restitución de partes perdidas o nunca ejecutadas según las planimetrías originales o, incluso, el añadido de elementos decorativos o arquitectónicos siguiendo un estilo que se considera “tradicional portugués”³⁷¹.

A partir de la segunda mitad de los años setenta surgen algunas iniciativas que, además, trasladan al ámbito del planeamiento urbanístico el cuidado del paisaje urbano, como la creación de la sección de Defensa y Recuperación del Paisaje Urbano o la División de Renovación y Rehabilitación, en los años ochenta.

Con el nacimiento, en 1979, de los Planes Integrados de Rehabilitación y Revitalización de Centros Históricos se realizan planes que, por primera vez, integrarán las corrientes de rehabilitación urbana y arquitectónica en los tejidos históricos existentes de las ciudades portuguesas. Posteriormente se suceden otros programas de valorización del patrimonio urbano, acompañados de las primeras

³⁷¹ AGUIAR, José; Cabrita, ANTÓNIO Manuel Reis; APPLETON, João (1998), *Guião de apoio à reabilitação de edifícios habitacionais*, Lisboa: LNEC. Traducción propia.



regularizaciones u ordenanzas sobre centros históricos, efectuadas de forma particular y a nivel local por los diferentes planes urbanos.

Serán, sin embargo, los planes nacidos a partir del Programa de Rehabilitación Urbana (PRU), en 1985, seguido del Programa de Recuperación de Áreas Urbanas Degradadas (PRAUD), los que lideren la transformación del patrimonio urbano portugués con principios y consecuencias que perduran hasta las ciudades históricas portuguesas tal y como las conocemos hoy, con la generación de equipos locales de apoyo técnico como principal novedad, en contra de la centralización de permisos y técnicos de patrimonio en la administración estatal. Otra de las innovaciones introducidas fue la de considerar que estos equipos técnicos locales debían tener un carácter pluridisciplinar.

En este contexto se producen algunas de las intervenciones más interesantes en ciudades medias patrimoniales de Portugal, concretamente en Évora y Beja. En el caso de Évora, debe mencionarse la efectividad del carácter participativo e integrado de su modelo de protección, ejercido como proyecto piloto en el área de Chão das Covas y generalizado desde la publicación del Plan Director Municipal de 1985 (PDM, 1985), haciéndolo coincidir con los preparativos para la declaración de Patrimonio Mundial por la Unesco, en 1986. Uno de los grandes logros consiste en haber protegido cerca del 70% de la superficie del centro histórico mediante las áreas de protección de los monumentos clasificados, lo cual asegura un cuidado del patrimonio urbano mediante la supervisión técnica en una gran parte de su superficie, siempre en consulta con los residentes en el centro histórico.

El caso de Beja, si bien menos ambicioso, es pionero en la redacción de su Plano de Salvaguarda y Recuperación del Centro Histórico, de 1979, en tanto que combina escalas de intervención –de la



rehabilitación de elementos arquitectónicos puntuales a la reforma y el desarrollo de áreas urbanas de tamaño significativo- en un mismo documento. Prueba del carácter novedoso de este plan es el hecho de que tardase una década en ser aprobado y puesto en marcha, con el consecuente detrimento que el patrimonio urbano tuvo durante ese período de tiempo. Pese a las dificultades añadidas por una ausencia de trayectoria en técnicas de construcción modernas adaptadas a las técnicas tradicionales, y a la existencia de intereses encontrados debida a la tendencia general a la demolición de edificios en mal estado, los planes sobre el patrimonio de Beja han reconocido el patrimonio urbano y la arquitectura vernácula, favoreciendo la preservación de la imagen urbana tradicional y de las tipologías, los sistemas estructurales y constructivos originales.

Este cambio en la consideración del patrimonio desde el planeamiento urbano coincide temporalmente con la publicación de la Ley nº 13/85, de 6 de julio, de Bases del Patrimonio Cultural Portugués, con la que se establece una vez más el paralelismo de valores y de tiempos que existe entre la protección del patrimonio portuguesa y la española.

Así, la ley portuguesa de 1985 reconoce tres tipologías (que no categorías) de bienes muebles reconocidos –monumentos, conjuntos y sitios- que pueden ser protegidos por uno o varios de los siguientes criterios que se establecen en 1994 y se publican en 1996, once años más tarde de la publicación de la ley³⁷².

Criterios generales:

- Histórico-Cultural
- Estético-Social

³⁷² MAIA, Maria Augusta (1996), *Critérios. Classificação dos ben imóveis. Informar para proteger*, IPPAR, Lisboa. Traducción propia.



- Técnico-Científico

Criterios complementarios:

- Criterio de Integridad
- Criterio de Autenticidad
- Criterio de Ejemplaridad

De cualquier modo, la comprensión de la protección del patrimonio hoy en Portugal pasa por comprender cómo se organiza su dimensión administrativa. En primer lugar, debe ser tenida en cuenta en primer lugar la circunstancia de que las competencias en patrimonio en Portugal están centralizadas en el Ministerio de Cultura, si bien ciertas competencias están derivadas a las Direcciones Regionales de Cultura, que son servicios periféricos de administración directa del Estado y tienen autonomía administrativa:

Las Direcciones Regionales de Cultura tienen por misión, en la respectiva circunscripción territorial y en articulación con los organismos centrales del Ministerio de Cultura, la creación de condiciones de acceso a los bienes culturales, el acompañamiento de las actividades y la fiscalización de las estructuras de producción artística financiadas por el Ministerio de Cultura, el acompañamiento de las acciones relativas a salvaguarda, valorización y divulgación del patrimonio arquitectónico y arqueológico, y también el apoyo a los museos...³⁷³.

Es decir, concentran la mayoría de acciones relativas a la salvaguarda del patrimonio (las competencias específicas se desarrollan en ese sentido en los apartados posteriores al citado), si bien no tienen una autonomía absoluta reconocida como ocurre en España con la descentralización de las competencias de Cultura en las distintas Comunidades Autónomas y su potestad reconocida

³⁷³ DECRETO REGULAMENTAR Nº 35/2007, artículo 2º, apartado 1. Traducción propia.



desde la Constitución Española de 1978³⁷⁴. Este hecho, que puede parecer banal a priori, tiene lógicas consecuencias en la gestión del patrimonio, así como en el equilibrio territorial en cuestiones de criterios y presupuestos, entre otras.

Una de las consecuencias más significativas es, de hecho, la presencia de una ley y un reglamento de desarrollo únicos a nivel nacional, que provocan la uniformidad de criterios frente a la valoración del patrimonio y la homogeneidad en las figuras de protección. Esto genera, sin duda, una mayor claridad en el entendimiento de la tutela del patrimonio así como una concentración de esfuerzos y recursos que repercute en la eficiencia de las acciones emprendidas, si bien comprende un riesgo de excesiva generalización en una cuestión tan vinculada a la identidad cultural como es la patrimonial dado que, aunque el territorio portugués sea significativamente más reducido que el español, incorpora regiones significativamente diferenciadas en términos urbanos, culturales, socioeconómicos e históricos.

Con el objeto de establecer las bases para una correcta comprensión de las alusiones a elementos patrimoniales protegidos en apartados posteriores, se incorpora a continuación un resumen de las figuras de protección de bienes inmuebles según la ley actual³⁷⁵.

1 — Los bienes inmuebles pueden pertenecer a las categorías de monumento, conjunto o sitio, en los términos en que tales categorías se encuentran definidas en el derecho internacional [...].

2 — Los bienes muebles e inmuebles pueden ser clasificados como de interés nacional, de interés público o de interés municipal.

³⁷⁴ RODRÍGUEZ MORATÓ, Arturo (2012), El análisis de la política cultural en perspectiva sociológica. Claves introductorias al estudio del caso español. *Revista de Investigaciones Políticas y Sociológicas RIPS*, Volumen 11, nº 3, Universidade de Santiago de Compostela.

³⁷⁵ LEI nº 107/2001, título IV, artículo 15º y siguientes. Traducción propia



- 3 — *Para los bienes inmuebles clasificados como de interés nacional, sean monumentos, conjuntos o sitios, se adoptará la designación “monumento nacional” [...].*
- 4 — *Un bien se considera de interés nacional cuando la respectiva protección y valorización, ya sea del todo o de una parte, represente un valor cultural significativo para la Nación.*
- 5 — *Un bien se considera de interés público cuando la respectiva protección y valorización represente también un valor cultural de importancia nacional, pero para lo cual el régimen de protección inherente a la clasificación como de interés nacional sea desproporcionado.*
- 6 — *Se consideran de interés municipal los bienes cuya protección y valorización, ya sea del todo o de una parte, representen un valor cultural significativo para un determinado municipio.*
- 7 — *Los bienes culturales inmuebles incluidos en la lista de patrimonio mundial pertenecen, a todos los efectos y en la respectiva categoría, a la lista de los bienes clasificados como de interés nacional.*
- 8 — *La existencia de las categorías y designaciones referidas en este artículo no impide la aparición eventual de otras, a saber, las previstas en el derecho internacional.*

Podría entenderse en esta estructura una secuencia similar a la de la legislación andaluza: monumento nacional equiparado a Bien de Interés Cultural, interés público equiparado a Catalogación General e interés municipal asimilado con la catalogación en planeamiento urbano. Sin embargo, una revisión somera de la lista de elementos protegidos en cualquier área de la geografía portuguesa revela una estructura mucho más equilibrada en la pirámide patrimonial que la andaluza, en la que los elementos de Catálogo General pero no BIC son realmente escasos en el caso del patrimonio inmueble.

La creación de la figura de bien de interés público tiene su nacimiento, además, en un documento muy anterior a las leyes que rigen la protección del patrimonio tal como la entendemos hoy, concretamente en la ya mencionada Ley nº 1700 de 1924. Nace esta categoría como un conjunto de



monumentos con un nivel de protección ligeramente inferior al del monumento nacional, considerando que pueden ser registrados en un régimen especial del catastro *aquellos inmuebles que, sin merecer la clasificación de monumento nacional, ofrezcan algún interés sobre el punto de vista artístico, histórico o turístico*³⁷⁶, con condiciones de protección casi idénticas a las de los monumentos nacionales.

Por otra parte, la catalogación de un inmueble como de interés municipal en la legislación portuguesa no puede ser entendida como una catalogación que a efectos de tutela corresponde a la administración local (como resultaría de los bienes catalogados en el planeamiento urbanístico español), sino que supone el reconocimiento y la tutela del estado portugués en una categoría de valorización inferior a los intereses nacional y público, así como obligaciones y cargas idénticas a estos niveles en todo cuanto sea equiparable.

Una vez establecidas, pues, las bases para una mejor comprensión de los términos de protección y tutela del patrimonio portugués, será necesario efectuar una caracterización patrimonial del caso concreto que ocupa este capítulo, esto es, el patrimonio –y en especial el patrimonio urbano- de las ciudades medias del Alentejo y el Algarve.

³⁷⁶ Ley nº 1700, 1924, Artículo 54. Traducción propia.

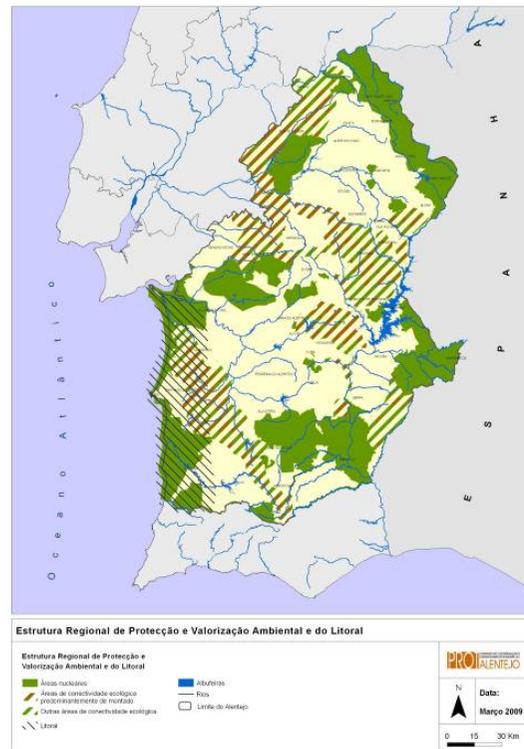


Figura 19.1: Estructura Regional de Protección y Valorización Ambiental y del Litoral. Fuente: Plan Regional de Ordenación del Territorio de Alentejo, 2009

19.2. Caracterización patrimonial de las ciudades medias alentejanas

Una base territorial diversa y un sólido pasado histórico convierten al Alentejo en una región rica en patrimonio de diferentes caracteres y escalas: desde los paisajes naturales a los pequeños monumentos, desde el patrimonio mueble al inmaterial, la región alentejana conjuga valores patrimoniales relevantes a escala nacional e internacional, que encuentran una especial concentración en algunas de sus ciudades medias y sus entornos.

Se realiza a continuación un recorrido por los principales elementos del patrimonio de las ciudades medias del área de estudio, que comenzará con cuestiones territoriales, desde lo paisajístico a lo agrario, continuará por itinerarios patrimoniales de escala regional o interregional y terminará en el patrimonio urbano como conjunto y en los elementos individuales más sobresalientes, agrupados en bloques tipológicos, de uso o de origen.

19.2.1. Patrimonio de escala territorial

El territorio alentejano cuenta con importantes elementos patrimoniales cuya escala le confiere una capacidad de generar identidades que es difícilmente superable considerando patrimonios urbanos aislados o bienes singulares.

Tal es el caso, por ejemplo, del patrimonio natural, que se establece en una red de espacios ambientalmente relevantes formando una trama que tiene presencia en la amplia mayoría de municipios de la región (Figura 19.1).



De entre ellos, son destacables los tres Parques Naturales existentes:

- Parque Natural de la Sierra de São Mamede, situado en el extremo nororiental de la región, entre la ciudad de Portalegre y el límite con la provincia de Cáceres, con 55524 ha.
- Parque Natural del Valle del Guadiana, envolviendo el tramo inmediatamente anterior a la conversión del Guadiana en frontera, que envuelve a la ciudad de Mértola con 69700 ha.
- Parque Natural del Suroeste Alentejano y Costa Vicentina, franja costera que se extiende desde Sines hasta el extremo occidental de la costa del Algarve, con 74415 ha.

Este sistema se ve complementado, no obstante, por toda una serie de espacios naturalmente valiosos que son consecuencia, entre otros aspectos, del aspecto segregado y nuclear del sistema de poblamiento urbano del Alentejo que ya se resaltaba en apartados anteriores, y que ha dado como consecuencia una cultura eminentemente agrícola y una razonablemente buena conservación de áreas extensivas forestales, directa o indirectamente relacionadas con sistemas productivos básicos.

Esta dualidad agro-forestal, que tiene presencia en la práctica totalidad de la extensión del Alentejo, junto a la uniformidad topográfica de la región, confieren a este territorio de una fuerte caracterización paisajística que puede ser considerada, en un primer acercamiento, unitaria: suaves lomas onduladas en las que prevalece el paisaje de montado (dehesa), doradas en verano y surcadas por zonas de encinar o por alcornoques que presentan sus troncos invariablemente desnudos hasta cierta altura, por la extracción del corcho.



Figura 19.2: Sub-sistema Unidades de Paisaje. Fuente: Plan Regional de Ordenación del Territorio de Alentejo, 2009



Figura 19.3: monte tradicional, en uso, en el entorno de Évora. Fuente: la autora



Figura 19.4: Mujeres ataviadas con el traje típico del montado. Fuente: Luis Calado Fotografía.

Sin embargo, un estudio más detallado permite identificar hasta quince unidades paisajísticas en la gran unidad del paisaje -entre las que el montado ocupa una posición central (Figura 19.2) pero en ningún caso única- fuertemente marcadas por la presencia de los principales cursos fluviales y del litoral.

Según el propio PROTA, sin embargo, el montado no está reducido a la mancha central, sino que se encuentra diseminado por toda la región en grandes manchas que adquieren especial relevancia en los concejos de Mora, Ponte de Sôr, Avis y Arronches en el Alto Alentejo; Arraiolos, Montemor-o-Novo, Portel y Vendas Novas en el Alentejo Central; Alcácer do Sal, Grândola y Santiago do Cacém en el Alentejo Litoral y Barrancos en el Bajo Alentejo, siendo en éste concejo donde se registra el mayor porcentaje de área ocupada con encina³⁷⁷.

La práctica totalidad de los documentos oficiales sobre cuestiones territoriales, naturales, económicas y paisajísticas, así como una amplia mayoría de los documentos académicos o científicos que incluyen el montado como una cuestión central mencionan su importancia como uno de los principales motores socioeconómicos de la zona centro-sur de Portugal, especialmente en el Alentejo³⁷⁸, e incluyen sus características paisajísticas como el segundo de sus valores, en un concepto de paisaje fuertemente inclinado a lo visual: onduladas colinas doradas salpicadas por encinas y/o alcornoques, bajo los que se refugia el ganado que pasta plácidamente. Estas cualidades de un paisaje eminentemente rural y evocador se han convertido, de hecho, en un reclamo turístico en una situación en la que proliferan las iniciativas de hostelería rural e, incluso, ecológica.

³⁷⁷ PROT Alentejo, 2010, OEBT III.2

³⁷⁸ FERREIRA, Denise de Brum (2001), *Evolução da paisagem de montado no Alentejo Interior ao longo do século XX: Dinâmica e incidências ambientais* en en *Finisterra*, XXXVI, 72, pp.179-193, Lisboa.



Pero los riesgos que entraña la excesiva recreación turística de un paisaje histórico urbano –de sobra estudiada en los últimos años y presente en anteriores capítulos de este trabajo- son similares a los que entrañaría la musealización de un paisaje de raíz agrícola que está en permanente receso en cuanto a la naturalidad de sus suelos y la superficie agrícola (Ferreira, *op.cit.*). Es más, el montado en el Alentejo constituye un patrimonio que va más allá del ámbito paisajístico: incorpora un conjunto de saberes, vestimentas, expresiones artísticas y, en definitiva, una forma de vida, que podría encajarse fácilmente en los ámbitos del patrimonio etnológico o, en algunos de sus aspectos, en el patrimonio inmaterial.

Así, una de las últimas iniciativas llevadas a cabo en torno al patrimonio territorial Alentejano es, de hecho, la presentación de la candidatura del montado como Patrimonio Mundial. En palabras del Presidente de Turismo del Alentejo, *no sólo valorando esta expresión paisajística sino también su unión a la gastronomía, a la manera de ser alentejana, a la hospitalidad y vestimenta, sin olvidar las tradiciones culturales típicas de esta región*³⁷⁹.

El hincapié que se manifiesta, no obstante, en la importancia del montado alentejano como sistema productivo por parte de documentos oficiales y académicos responde a una característica de este territorio que se convierte, precisamente, en el último de los patrimonios a tratar en esta escala territorial: el agrícola, que en los últimos años se impone como uno de los patrimonios emergentes en la comunidad andaluza y en el territorio ibérico en general, es uno de los puntos definitorios del territorio alentejano en términos cualitativos y cuantitativos: no sólo tiene una dimensión simbólica en cuanto al protagonismo en su paisaje, sino que constituye el principal sector productivo³⁸⁰ en la región y tiene una presencia notablemente mayor en esta área que en el resto del territorio

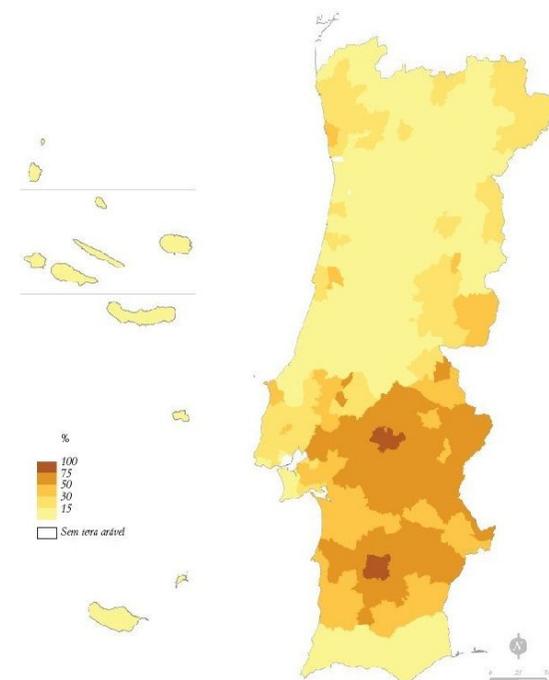


Figura 19.5: Porcentaje de tierra cultivable en Portugal. Fuente: Atlas de Portugal, 2004.

³⁷⁹ Publicado en Diario *Boas Notícias*, 8 de septiembre de 2010.

³⁸⁰ RIBEIRO MARTINS, Fernando (2004), *Actividades da Terra*. En SOEIRO DE BRITO, Raquel (coord.) (2002), *Atlas de Portugal*. Lisboa: Instituto Geográfico Português, pp. 138-167.



Figura 19.6: Mapa de la Ruta de los Vinos del Alentejo. Fuente: Comisión Vitivinícola Regional Alentejana

<http://www.vinhosdoalentejo.pt/static/img/mapa-alentejo-final2.jpg> (Consultado el 10/10/2013)

portugués (Figura 19.7).

Además de los productos agrícolas directamente ligados al montado –es la primera productora mundial de corcho y la primera productora nacional de carne de cerdo, productos lácteos de oveja, carne de ganado ovino, miel y charcutería) merecen ser destacados como patrimonio agrario del Alentejo los cultivos y sistemas dedicados a otros productos mediterráneos como el cereal – presente en casi todo el territorio, conviviendo con los pastos para animales-, el aceite –con denominaciones de origen en el Alentejo Interior y en Moura- los cultivos de regadío – especialmente en la zona central- y, como uno de los productos más demandados a nivel nacional e internacional, el vino –especialmente en las áreas orientales, vinculado al Guadiana).

Existen también iniciativas para la patrimonialización de los vinos del Alentejo, si bien están encaminadas principalmente al fenómeno turístico de interior. Tal es el caso de la Ruta de los Vinos del Alentejo, desarrollada por la Comisión Vitivinícola Regional Alentejana, compuesta por 66 bodegas que ofrecen visitas guiadas, catas y comidas, distribuidas a lo largo de toda la región (Figura 19.8).

Otros elementos gastronómicos relacionados con el sistema agrario alentejano, como los derivados del cerdo (porco *alentejana*, embutidos) y del cereal (pan alentejano, migas, sopa *açorda*), evidencian la profunda unión entre el patrimonio agrario y el intangible de esta región.

Este complejo sistema de ocupación y tratamiento del territorio tiene su inevitable reflejo en el patrimonio construido. El propio sistema de asentamientos urbanos y rurales, esbozado en su dimensión geográfica en apartados anteriores pero que entraña valores únicos como patrimonio territorial, será estudiado con detenimiento en la última parte de este capítulo. No debe olvidarse, no obstante, el papel de la arquitectura rural, diseminada en forma de pequeñas casas o grandes



aglomeraciones a modo de haciendas o *montes* en todo el territorio.



Figura 19.7: El montado alentejano en el entorno de Évora. Fuente: la autora



- Puente Medieval sobre la Ribeira de Figueiró. De Interés Público.
- Puente Viejo del Prado. De Interés Público.
- Puente del Chocanal. De Interés Público.
- Puente Romano de Vila Formosa. Monumento Nacional.
- Puente de N. Sra da Enxara, sobre el Río Xévora. De Interés Público.
- Puente Romano de Monforte. De Interés Público.
- Puente Viejo de Terena sobre la Ribeira de Lucefecit. En clasificación.
- Puente Antiguo de la Carretera de Pavia sobre la Ribeira del Divôr. En clasificación.
- Puente de la Varge sobre la Ribeira de S. Matias. En clasificación.
- Ruinas del Puente Antiguo del Xarrama. En clasificación.
- Puente Antiguo de Guadalupe sobre la Ribeira de Valverde. En clasificación.
- Puente del Lagar da Boa Fé sobre la Ribeira de S. Brissos. En clasificación.
- Puente de S. Brás del Regedor sobre la Ribeira de Peramanca. En clasificación.
- Puente de Vila Ruiva. Monumento Nacional.
- Puente sobre el Río Brenhas. De Interés Público.
- Puente sobre la Ribeira del Enxoé. En clasificación.
- Puente Romano de Miróbriga. De Interés Público.
- Puente de Mértola / Torre del Río. Monumento Nacional.
- Puente Antiguo sobre la Ribeira de Cobres. De Interés Público.
- Puente de Santa-Clara-a-Velha. De Interés Municipal.



Figura 19.9: Mapa de los puentes del Alentejo.
Fuente: IGESPAR

La existencia de un itinerario patrimonial destinado específicamente a los puentes, así como su reconocimiento desde los organismos oficiales (IGESPAR) ponen de manifiesto, una vez más, la gran presencia de los cursos fluviales en la caracterización patrimonial del Alentejo.



*El Alentejo siempre me recuerda
un enorme reloj de sol
cuando el hombre hace de puntero del tiempo*

Miguel Torga

Otros itinerarios, sin embargo, no ostentan una especial carga patrimonial en la región, como es el caso de los Itinerarios del Císter –con un único elemento en el Alentejo, el monasterio de São Bento de Castris en Évora-, el inventario de Patrimonio Industrial –sin presencia en la región, a pesar de los numerosos inmuebles de origen industrial existentes- o el inventario de Arquitectura Industrial Moderna, que tampoco cuenta con ningún elemento en el Alentejo.

19.2.3. El patrimonio defensivo como leitmotiv

Si hay un hito patrimonial que destaca como hilo conductor del sistema patrimonial del territorio alentejano, es sin duda el patrimonio defensivo. De cronologías muy diversas –desde la prehistoria a la edad moderna-, es especialmente conocido como legado de la larga relación fronteriza entre España y Portugal, si bien los castillos, fortalezas y ciudades amuralladas se extienden a lo largo de todo el territorio Alentejano, convirtiéndose en puntos de referencia de su paisaje.

Podemos calificar, sin embargo, al conjunto de elementos fortificados del Alentejo con Extremadura y Andalucía como el patrimonio defensivo más reconocido y estudiado de la región. No en vano, a pocos kilómetros de Badajoz se sitúa el mayor conjunto de fortificaciones del mundo, en la ciudad de Elvas, declarado Patrimonio Mundial en junio de 2012.



Figura 19.10: Ciudad fortificada de Elvas, fotografía aérea. Fuente: <http://balneariodealange.com/images/ciudades/ciudad4g.jpg> (Última consulta el 23/10/2013)

La Ciudad Fronteriza y de Guarnición de Elvas y sus Fortificaciones –nombre completo tal como figura en la Base de Datos del Patrimonio de Portugal (IGESPAR), así como en los documentos de Patrimonio Mundial- se asientan sobre dos líneas de murallas de época musulmana (siglos X y XI) adaptadas a la estructura militar medieval en el siglo XII, época en la que se data su castillo), si bien las murallas tal como las conocemos actualmente tienen sus principales períodos de construcción a partir de mediados del siglo XVII, cuando las intensas guerras de frontera convierten el lugar en un punto estratégico del paso natural entre Madrid y Lisboa.

Estas estructuras, mejoradas y aumentadas hasta el siglo XIX rodean un conjunto histórico mediante doce Fuertes que se insertan en un polígono irregular, que apoya su sentido defensivo en



el sistema topográfico natural, adaptándose al terreno de la colina sobre la que se asienta el núcleo principal, rodeado por baterías, un foso seco, contraescarpes y revellines. El sistema se completa con dos fuertes exteriores al núcleo principal: el fuerte de Santa Lucía, contemporáneo al resto de murallas, y el fuerte de Gracia, construido en el siglo XVIII con la aparición de artillería de alto alcance.



Figura 19.11: Fortaleza de Graça en Elvas. Fuente: <http://atalayadelviajero.files.wordpress.com/2012/07/fortificaciones-de-elvas-portugal.jpg> (Última consulta el 23/10/2013)



Aunque Elvas está considerada como el gran elemento protagonista del patrimonio defensivo portugués y, más concretamente, de la línea defensiva de la frontera hispano-lusa, existe un gran número de fortificaciones fronterizas de menor tamaño que constituyen una de las señas identitarias del este del Alentejo. De norte a sur, el patrimonio defensivo de las ciudades fronterizas del Alentejo comprende los siguientes núcleos, muchos de los cuales tienen una fortificación paralela en el lado español:

- Montalvão, frente a Herrera de Alcántara.
- Castelo de Vide, frente a Valencia de Alcántara.
- Portalegre y Campo Maior, frente a Alburquerque.
- Elvas, frente a Badajoz.
- Vila Viçosa y Juromenha, frente a Olivenza.
- Alandroal y Monsaraz, frente a Alconchel.
- Moura, frente a Oliva de la Frontera y Jerez de Iso Caballeros.
- Noudar, frente a Fregenal de la Sierra y Encinasola.
- Serpa, frente a Aroche.
- Mértola, frente a Paymogo y Puebla de Guzmán.

En la actual tesitura de iniciativas transfronterizas que caracteriza las políticas territoriales tanto de Portugal como de España, el conjunto de fortalezas –conocido como la *Raya* o *Raia*, en portugués– se ha convertido en objeto de investigación y difusión cultural, adquiriendo un valor incluso simbólico que transforma un elemento de división y lucha entre los dos países vecinos en una sutura de carácter patrimonial.

No obstante, la silueta alargada de Portugal ofrece una larga frontera hacia un elemento no continental: el océano Atlántico. Así, una serie de inmuebles defensivos, menos conocidos y

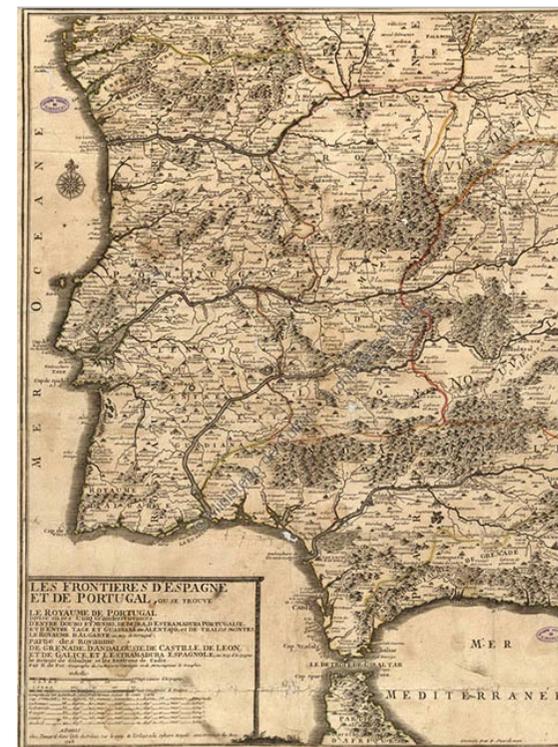


Figura 19.12: Las Fronteras de España y Portugal. Nicolas de Fer, 1742. Fuente: Vintage Maps



Figura 19.13: Castillo de Evoramonte. Fuente: la autora

divulgados que los anteriores, salpica la costa alentejana y pueden ser reconocidos de igual forma como conjunto defensivo. Lo forman los siguientes elementos, de norte a sur:

- Castillo de Alcácer do Sal
- Castillo de Santiago de Cacém
- Forte de Nossa Senhora das Salvas en Sines
- Castillo de Sines
- Forte del Pessegueiro
- Castillo de Milfontes
- Murallas del antiguo castillo de Odemira

La escasez de torres vigía y otros elementos defensivos típicamente costeros en la costa alentejana, al contrario de lo que ocurre en las costas atlánticas de Cádiz o Huelva, por ejemplo, se debe entre otros aspectos a la dificultad de esta franja costera para amarrar embarcaciones, lo que produjo, por un lado, una defensa natural del territorio Alentejano en su lado oeste y, por otro, la importancia estratégica del único punto portuario en el mismo –el área de Sines junto con Ilha do Pessegueiro- que ha dado como consecuencia un rico patrimonio en esta zona, no exento de las amenazas de un patrimonio ligado a una zona de relevancia portuaria y, por tanto, industrial y logística.

Sería ingenuo, por último, hacer un repaso del patrimonio defensivo como elemento distintivo del Alentejo mencionando únicamente las líneas fronterizas con España o el Atlántico: uno de los rasgos significativos del paisaje del Alentejo interior es, precisamente, la aparición de torres, castillos y ciudades amuralladas en la práctica totalidad de las ciudades, generalmente alzándose sobre las colinas más altas.



Figura 19.14: Emplazamiento del castillo de Odemira, atalaya natural de protección hacia el río Mira. Actualmente sólo se conservan algunos fragmentos de muralla incorporados a los muros de las viviendas de la colina.
Fuente: la autora.

Es el caso, sin ir más lejos, de la ciudad de Évora, cuyas murallas rodean todo el núcleo histórico – que conforma una buena parte del tejido urbano de la ciudad- y son uno de los elementos más valiosos de esta ciudad, Patrimonio de la Humanidad desde 1985, y ocurre con el resto de ciudades que aparecen a lo largo de la línea Elvas-Lisboa: Estremoz, Montemor-o-Novo o Vendas Novas, así como en multitud de pequeñas villas y aldeas circundantes: Alandroal, Arraiolos, Evoramonte, Campo Maior, Viana do Alentejo o Beja.



16.2.4. El patrimonio religioso

Junto con algunos ejemplos puntuales de arquitectura civil, el patrimonio religioso es uno de los conjuntos más valorados y reconocidos por la sociedad alentejana y foránea y, seguramente, de más tradición en su monumentalización. El hecho de que sea el grupo más común y documentado en las primeras fases de protección del patrimonio en Portugal no lo exime de ser merecedor de mención en este repaso por los patrimonios más relevantes del Alentejo, si bien será tratado en sus aspectos generales, dejando de lado detalles o casos excesivamente particulares que serán objeto de estudio en el análisis pormenorizado de algunas de las ciudades medias.

Existen pocos ejemplos de arquitectura románica en el Alentejo, más común en la zona norte y central de Portugal. Podemos resaltar la Sé de Évora como su ejemplo más significativo en la región, si bien se trata de una arquitectura de tránsito entre el románico y el gótico. De estilo gótico es su claustro, si bien el gótico pre-manuelino aparece en el Alentejo generalmente asociado a la influencia mudéjar, como ocurre en la Ermita de San Blas, extramuros en Évora, o en la Iglesia Matriz de Santa Maria da Feira en Beja.

Sin embargo, la gran etapa arquitectónica distintiva de Portugal, y de algunos de los elementos más sobresalientes de la arquitectura religiosa alentejana, es la manuelina. Está considerada como una de las variantes del gótico tardío, si bien la presencia de su decoración –quizás el rasgo más distintivo de este estilo- se extiende hasta algunos ejemplos renacentistas y, en el Alentejo, bebe también del mudejarismo, dando origen a curiosos ejemplares de manuelino-mudéjar, presentes en algunos de los monumentos más relevantes de Évora como la iglesia de San Francisco o el Convento dos Loios. Otros buenos ejemplos del manuelino en Portugal son la iglesia principal de Viana do Alentejo o la Catedral de Elvas.



En el marco renacentista, si bien menos característico de la región, existen piezas relevantes como la loggia de la iglesia de la Misericordia de Beja, concebida originalmente como una lonja de carne al modo de la loggia de la Signoría de Florencia pero destinada finalmente a convertirse pórtico de entrada de la iglesia. También de este periodo, muy marcado por la construcción de las iglesias-salón, destacan la Iglesia del Buen Jesús, en Valverde (Évora) y la Capilla de las Once Mil Vírgenes de la Iglesia de San Antonio, en Alcácer do Sal.

El estilo barroco, marcado en Portugal por la aparición del azulejo en las grandes construcciones religiosas y civiles, da lugar a elementos arquitectónicos sobresalientes como la Capilla mayor de la catedral, la Capilla del Calvario de la Iglesia de S. Francisco o las iglesias de San Juan Evangelista, de la Misericordia y de las Mercedes, así como la iglesia de los Placeres en Beja.

19.2.5. Patrimonio civil: forma y color como elementos identitarios del caserío vernáculo

El patrimonio civil de origen noble en Portugal tiene grandes ejemplos equiparables al patrimonio religioso, previamente comentado, y muy similares en cuanto a la distribución y naturaleza de los principales estilos y fases en él reconocibles. Existen, sin embargo, en la región alentejana, algunas singularidades en cuanto al patrimonio civil que deben ser identificadas y reconocidas como elementos clave en la consideración del paisaje urbano de las ciudades medias del Alentejo.

El primero de ellos es la presencia del elemento vertical como hito del espacio público. Los *pelourinhos*, y en menor medida los *cruzeiros* –que son más comunes en el norte en una tradición que confluye con la gallega–, están presentes en ciudades, villas y aldeas de toda la región y marcan algunos de los puntos más significativos de su espacio urbano –los *cruzeiros* enclaves religiosos y los



Figura 19.15: Pelourinho de Beja, uno de los símbolos de la ciudad, invadido por el mobiliario de un velador en la Praça da República. Fuente: la autora

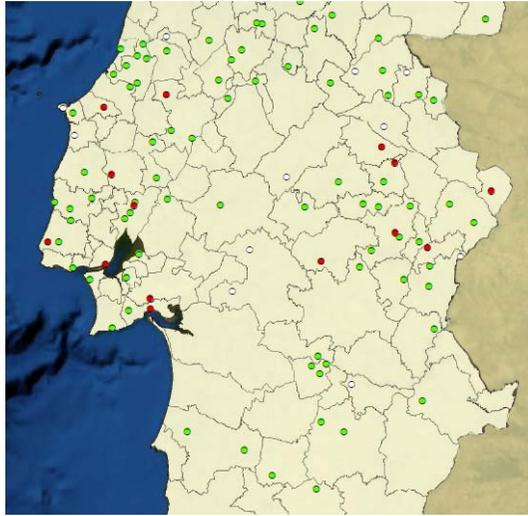


Figura 19.16: Pelourinhos en la zona del Alentejo y su clasificación como Monumento Nacional (rojo) o Inmueble de Interés Público (verde). Fuente: SIPA Portugal

pelourinhos, generalmente, el espacio urbano de representatividad civil de la ciudad.

Los *pelourinhos* o picotas son columnas de piedra que se colocan en las plazas de las ciudades con el objetivo original de mostrar las cabezas o los cuerpos de los delincuentes ajusticiados, suponiendo una deshonra para los mismos y al mismo tiempo amedrentando al resto de la población. Sin embargo, a partir del siglo XVII pasaron, simplemente, a marcar la existencia de una ciudad como un hito en su espacio público.

El Alentejo cuenta con un total de veinte *pelourinhos*, mucho más abundantes al norte que al sur de la región (Figura 19.18). Algunos de ellos, como los de Arraiolos o Estremoz, están catalogados como Monumento Nacional desde 1910, siendo algunos de los primeros monumentos reconocidos oficialmente por su valor patrimonial.

Un patrimonio menos relevante o reconocido pero, posiblemente, más distintivo del paisaje urbano del Alentejo, es el caserío vernáculo en sus tipologías y ornamentos.

Sus principales características constructivas tienen su arraigo en materiales y sistemas autóctonos como el empleo de la cal, el tapial y el ladrillo. Mientras que la cal y el ladrillo son elementos característicos de prácticamente la totalidad del caserío vernáculo portugués, el tapial se reduce a las construcciones más antiguas de la zona meridional. El ladrillo hace uso de la arcilla local –que varía enormemente en color y propiedades- y se usa tanto en construcción de paramentos, por lo general autoportantes y generalmente estructurales –ya sea macizo o hueco-, como a modo de pavimento o en la formación de bóvedas.

La piedra se reserva, por lo general, al refuerzo de zonas especialmente débiles –zócalos de muros portantes, marcos de huecos y generación de esquinas- y empleando el granito salvo en la zona de



Marmores, en la que el uso del mármol se extiende a las fachadas, los pavimentos y cualquier elemento del mobiliario urbano.

Elementos vegetales como vigas de madera o techumbres de caña son escasos dada la condición generalmente seca y yerma del territorio, salvo en algunas zonas de sierra como São Mamede.

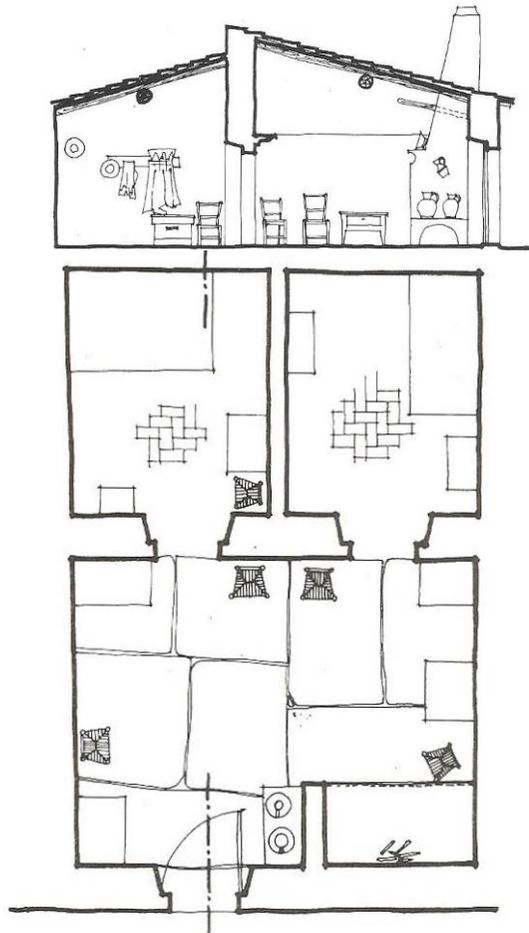
Sin embargo, es en el aspecto compositivo y formal donde encontramos los elementos más llamativos de la arquitectura vernácula alentejana. El catálogo de Arquitectura Popular em Portugal los resume en los siguientes puntos:

- *Un franco sentido de horizontalidad domina en la arquitectura meridional del país, los elementos se presentan nítidos, bien recortados, la lechada de cal concede a los volúmenes definición bien acentuada; las manchas del caserío se recortan con nitidez en el horizonte o los fondos de las sierras.*
- *Los tejados de una o dos aguas confieren a la composición general un gran valor, con su color terroso reverdecido por el musgo, haciendo más vivos los blancos y los naranjas que el sol les concede.*
- *Raras veces los tejados se intersectan.*
- *La chimenea característica, bastante común en la arquitectura meridional del país, toma un gran valor en la composición espontánea de la casa alentejana³⁸¹.*



Figura 19.17: Museu Etnográfico e Arqueológico, em Santa Clara-a-Nova (Almodôvar). Fuente: patrimonio.pt

³⁸¹ GEORGE, Frederico; ACEVEDO, António; DA MATA, Alfredo (2004), *Zona 5: Alentejo en Arquitectura Popular em Portugal* (4ª ed.), Ordem dos Arquitectos, Lisboa.



Figuras 19.19, 19.20: Vivienda tradicional alentejana: planta y sección. Fuente: GEORGE, Frederico; ACEVEDO *et al.*, *op. cit.*

La importancia otorgada a la chimenea, de proporciones importantes y de planta eminentemente alargada, coincide con la que se le da a la cocina en la composición de la vivienda. Generalmente la zona de fuego se coloca hacia la fachada, de forma que el volumen de la chimenea sobresale, sólido y sin huecos, en la propia composición de las plantas inferiores y sobre el plano del tejado. La cocina bajo la chimenea se convierte, así, en una auténtica pieza habitable, usada también para calentar la vivienda en invierno o como secadero de embutidos en verano.



Figura 19.18: Viviendas con cocina en la fachada en Évora. Fuente: Pedro del Espino Gómez.



Mención aparte merece el uso del color en la arquitectura popular de la región. Junto con el blanco de la lechada de cal, elemento unitario –es escasa la presencia de muros de ladrillo visto, incluso en las arquitecturas más monumentales- aparecen el amarillo ocre, el azul, el rojo caldera y el gris como pinceladas que cubren el zócalo de la vivienda y remarcan la puerta y las ventanas principales. Como sustitutos de la piedra vista o como simples señas de identidad, los colores tienden a agruparse por calles, por barrios o incluso por ciudades: así, Évora es fundamentalmente amarilla como las colinas de sus alrededores mientras que en Sines, junto al océano, la mayor parte de la decoración es azul. A esta tónica general hay que añadir dos apuntes: el primero, la presencia del esgrafito como técnica decorativa paramental coloreada que, paulatinamente, ha ido desapareciendo de la arquitectura habitacional y monumental alentejana, bien eliminada, bien oculta bajo morteros o capas sucesivas de pintura³⁸². El segundo, el hecho de que la omnipresencia del color blanco en la arquitectura popular de Alentejo se debe hoy, en parte, a la propia redacción de las normas de protección, que obligaron durante décadas a mantener la mayor parte de las fachadas de las áreas históricas sin colorear, salvo por un pequeño porcentaje que se reservaba, precisamente, al zócalo y el recercado de huecos.

19.2.6. El patrimonio industrial y sus posibilidades futuras

Como se expone en el apartado dedicado a los itinerarios patrimoniales, el patrimonio industrial del Alentejo se excluye de los catálogos y proyectos que identifican a los ejemplos más significativos de esta categoría en el panorama nacional. Existen, sin embargo, conjuntos patrimoniales de carácter industrial enormemente significativos en la región alentejana, lo cual ha propiciado iniciativas



Figura 19.21: Posible encuadre territorial de la Ruta del Patrimonio Industrial de Alentejo

³⁸² AGUIAR, José; SALEMA, Sofia (2009). Sgraffito and colour in Alentejo. *Conservar Património*, 9, pp. 13-25.



propias como, por ejemplo, la creación de una Ruta de Patrimonio Industrial del Alentejo, integrada por los municipios de Borba, Alandroal, Vila Viçosa, Estremoz y Sousel, vinculados a la industria del mármol en la zona conocida como *Mármoles*.

Otro conjunto de patrimonio industrial con una unidad significativa en la región es el relacionado la producción y el tratamiento de cereales. La molienda, realizada en los molinos de agua fluviales y en los molinos de viento, fue definitivamente sustituida por las molineras mecánicas a partir de los años 60 del siglo XX. Quedan ruinas de algunos molinos junto al Guadiana, mientras que otros han sido recuperados como galerías de arte o museos in situ, como en los casos de Castro Verde, São Miguel do Pinheiro (Mértola) y Santiago do Cacém. Al conjunto de molinos se suma, como marca territorial industrial, el buen número de silos que constituyen, en algunos casos como Estremoz o Beja, verdaderos vértices del paisaje periurbano.

En lo que respecta a la explotación minera, además de los mármoles del entorno de Estremoz destacan las minas de pirita entre las que destacan la de Aljustrel y la de Lousal. Las minas de Aljustrel, explotadas desde el periodo romano, momento en el que la villa era conocida como Vipasca, han sufrido varias fases de explotación y de cierre hasta que fueron puestas en valor como Museo Municipal con un proyecto basado en un recorrido minero que incluye diversos enclaves locales. La mina de Lousal, actualmente propiedad de la Fundación Frederic Velge, comenzó y finalizó su actividad en el siglo XX y actualmente es objeto de un proyecto de revitalización que asocia la arqueología industrial y la tecnología punta mediante el desarrollo de un viaje virtual a las profundidades de la mina, a la vez que iniciativas más comunes en el tratamiento del patrimonio industrial como la instalación de un pequeño museo de la electricidad.



19.3. Caracterización patrimonial de las ciudades medias algarvias

Con un legado histórico propio que condiciona incluso su delimitación territorial, el Algarve cuenta con valores patrimoniales singulares y diversos, condicionados también por la dualidad de sus grandes unidades paisajísticas –entre la costa y la sierra- y por una división este-oeste (barlovento y sotavento) que provoca, en un fragmento territorial relativamente estrecho, una pluralidad de identidades y valores que tratan de condensarse a continuación.

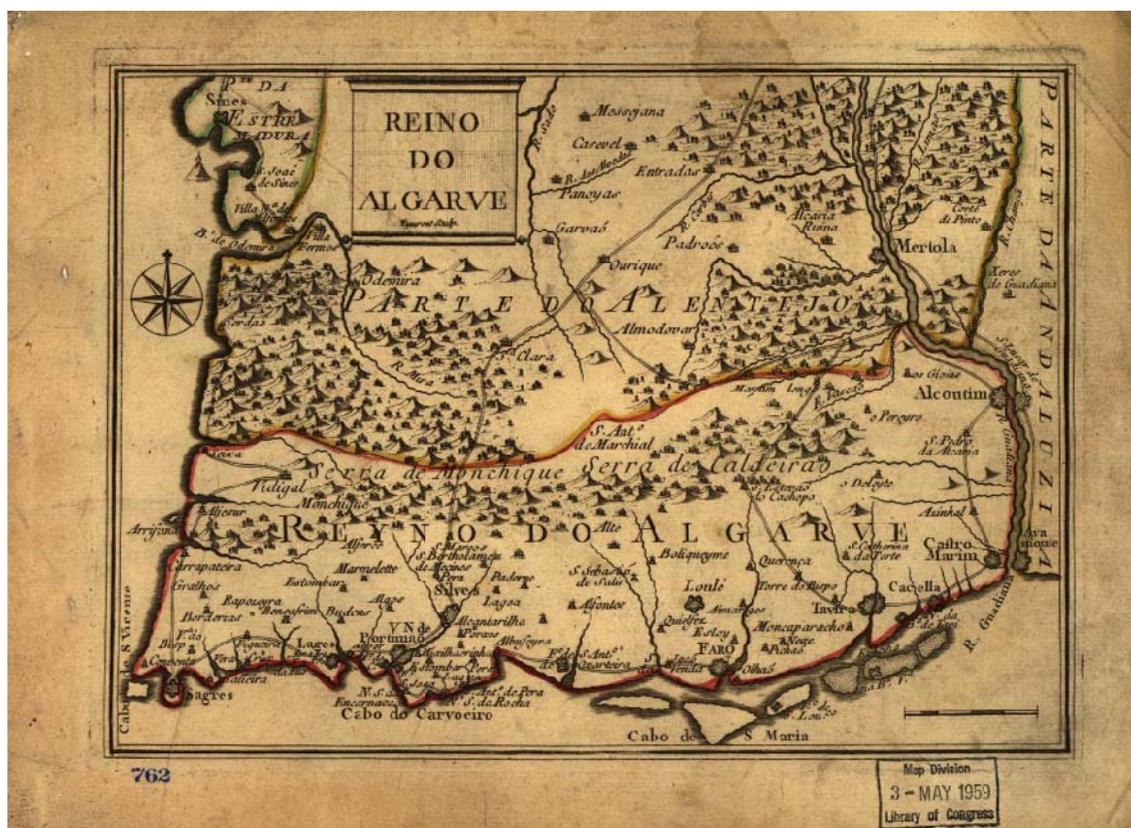


Figura 19.22: Mapa del Reino do Algarve en el siglo XVIII, reeditado en el siglo XIX por el grabador Laurent para un atlas francés. Fuente: Biblioteca Digital Mundial <<http://www.wdl.org>>.



Los espacios naturales protegidos de la región se extienden tanto en la costa como en el interior, y configuran una red que ocupa una parte que, en proporción a la totalidad de su territorio, es sensiblemente superior al caso de otras regiones de la Península Ibérica (Figura 19.23).

Destacan, entre estos espacios, los siguientes:

- Cinco Áreas protegidas: la Costa Vicentina, al oeste; la Ría Formosa, en el extremo sur; la Fonte Benemola y la Rocha da Pena, al norte, y el Sapal de Castro Marim, al sureste.
- Nueve Sitios de Importancia Comunitaria y Zonas de Protección Especial de la Red Natura 200: la Costa Sudoeste, la sierra de Monchique, la Ria do Alvor, los pantanos de Odelouca y Arade, la sierra de Caldeirão, la zona entre sierra y litoral de Barrocal, el Cerro da Cabeça y **Ó meu ardente** la ribera del Guadiana.
- interior, principalmente aquellos vinculado a cursos fluviales: el Costero, el Meridional, el Serrano y el del Guadiana.

Sin embargo, y a pesar de lo intensivo de la protección natural, el PROT Algarve no incluye, entre sus determinaciones, la delimitación de unidades paisajísticas ni a efectos de su protección ni tan siquiera de su delimitación y gestión, más allá de las delimitaciones territoriales efectuadas tanto para su gestión como para el desarrollo de los análisis de diagnóstico de cara a la toma de decisiones –para este fin, se divide el Algarve en diecisiete unidades territoriales-. Se toma, no obstante, para la evaluación de impacto ambiental, una división de unidades paisajísticas de carácter nacional que distingue, en el Algarve, diez delimitaciones (Figura 19.24):

- Sub-unidad Valle del Bajo Guadiana y Afluentes

Algarve impressionista e mole (...)

*Para te adormecer, Deus pôs-te perto o mar,
E, para fecundar a tua fantasia,
No vasto palco azul, erguido nos espaços,
Fez mais belo p'ra ti o drama em oiro - o Dia*

David Mourão-Ferreira



- Litoral Alentejano y Vicentino (en continuación con la unidad del Alentejo)
- Punta de Sagres y Cabo de San Vicente
- Sierra de Caldeirão
- Sierra de Monchique y Alrededores
- Barlovento Algarvio
- Barrocal Algarvio
- Litoral del Centro Algarvio
- Ría Formosa
- Hoz del Guadiana

El hecho de que exista una delimitación paisajística a nivel nacional que revela algunas claves del territorio del Algarve y que ésta no conste de una mención expresa o una plasmación planimétrica en su principal instrumento de ordenación del territorio se ve agravado por la cantidad de veces que el paisaje es citado como recurso territorial en dicho documento –principalmente, refiriéndose a sus propiedades naturales y medioambientales y, también con frecuencia, al paisaje rural y/o agrario-, sin que exista mención expresa a una estrategia paisajística propia ni a la necesidad del desarrollo de instrumentos para su protección, conservación o gestión como paisaje natural o hecho patrimonial. Aparece una definición del mismo, no obstante, al hablar de las potenciales territoriales relacionadas con las condiciones naturales.

El paisaje [...] no es entendido aquí sólo como escenario o marco de las actividades humanas en el territorio, sino en su concepción más orgánica de las relaciones entre el medio ambiente y la ocupación humana, en una perspectiva de “inserción en el cuadro natural”. La cobertura vegetal, principalmente en las áreas donde la mancha forestal tiene más expresión, fue igualmente entendida más como un recurso escénico (sin olvidar su función de protección) que como recurso



para la explotación económica. La diversidad del paisaje, dentro de cada unidad territorial considerada, mereció igualmente la atención de los participantes, entendiendo que contribuyó significativamente para la afirmación del mismo, en sus diversas vertientes, como fortísimo atractivo de la Región. (PROT Algarve, Vol. II, 6. Ensayo de interpretación territorial.)

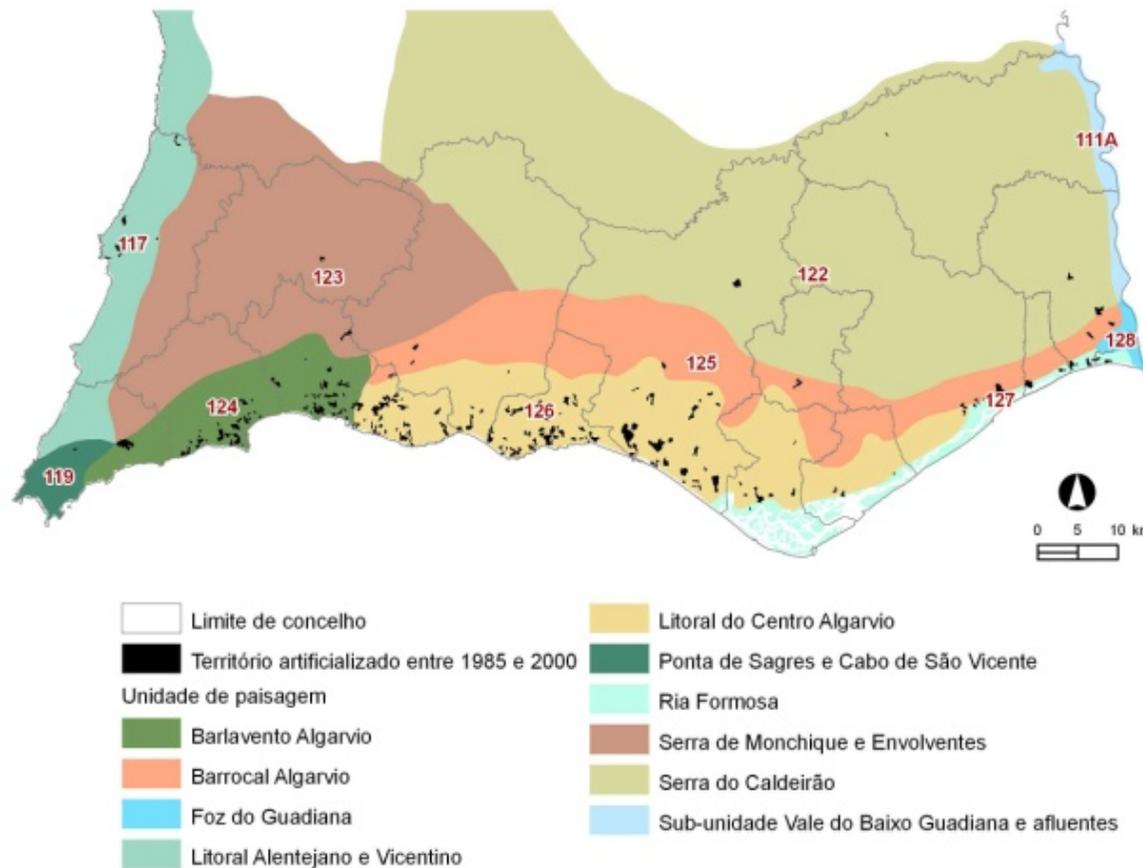


Figura 19.24: Área artificializada por unidades de paisaje, entre 1985 y 2000. Sistema de Indicadores de Desarrollo Sostenible del Algarve, 2005.



Podría entenderse, por tanto, que el paisaje aparece implícito en todas las consideraciones territoriales, sin dedicación explícita en ninguna de ellas. Por otra parte, decíamos, la dualidad mar-interior que caracteriza a la región hace que sea notable también, a nivel territorial, la presencia de dos sistemas patrimoniales que tienen que ver con el paisaje, pero también con los sistemas productivos: el patrimonio marítimo-pesquero y el patrimonio agrario.

En cuanto al primero, cabe destacar, además de la presencia de las industrias relativas a la manufactura de productos del mar –de las cuales se ocupará el apartado relativo al patrimonio industrial de esta región-, la presencia de sistemas de asentamiento vinculados al mar que, si bien sus restos inmuebles han sido, en la mayoría de los casos, sustituidos por la edificación dedicada a un crecimiento basado en el turismo de masas, aún constan de un reconocimiento en la memoria colectiva y de algunos bienes o conjuntos de bienes edificados, algunos de los cuáles pueden ser destacados:

- Los poblados pesqueros de Alvor y Ferragudo, los dos asentamientos con carácter marítimo mejor conservados, dado que no han desarrollado un tejido urbano o turístico excesivo.
- Los barrios pesqueros de algunas ciudades de mayor tamaño, como Faro, Olhao, o Portimao.
- Los mercados locales, algunos de ellos vinculados históricamente a las lonjas de pescado y que aún hoy funcionan como hitos territoriales en la venta de productos marítimos, especialmente los de Olhao y Lagos.
- Los pequeños puertos pesqueros, que aún hoy conservan sus características patrimoniales, con infraestructuras más vinculadas a las barcas de pescadores que a la presencia de



embarcaciones deportivas o turísticas –entre los que destaca la Marina de Faro, junto a la Ría Formosa- y puertos históricos vinculados a la gran industria pesquera –como el de Portimão- o a la conquista de las Américas –como el de Lagos-.

- Edificaciones vinculadas al control y la defensa del mar, como diques, espigones, faros –llamados *faroles* y entre los que destaca el de la Ilha do Farol en Faro, el del Cabo de San Vicente en Sagres, el de la Ponta da Piedade o el de la Ilha de Culatra, en Olhao.
- Patrimonio defensivo vinculado a la costa, que será tratado en el apartado correspondiente.

En cuanto al patrimonio agrario, y a pesar de la clásica concepción del Algarve como un territorio eminentemente costero, éste tiene una gran presencia en la mayor parte de la región, combinando fuertes recursos tanto agrícolas como pecuarios y forestales. En efecto, el Algarve es una de las áreas con mayor peso en el sector agrario nacional, especialmente en la producción de productos hortofrutícolas y cítricos. También se cultiva, en menos proporción, el olivar para la producción de aceite, y existen zonas muy concretas de viña para la producción de algunas variedades de vino que, en los últimos tiempos, cobran cierta presencia en el sector. En cuanto a la productividad forestal, destaca la encina y el alcornoque (para la producción, respectivamente, de bellota y de corcho), y en el mundo pecuario el ganado ovino, seguido de cerca por el porcino y, en menos cantidad, el caprino y el bovino³⁸³.

El patrimonio agrario, por su parte, está acompañado de una componente construida, en forma de las abundantes construcciones –llamadas quintales- que, distribuidas en un territorio en el que abunda la edificación dispersa como regente de una pequeña parcela para el cultivo de la huerta o los frutales conllevan, además de una tipología arquitectónica propia, la presencia de una serie de



Figura 19.25: La imponente presencia del Farol en la isla del mismo nombre.

Fuente: ilhadofarol.wordpress.com

³⁸³ PROT Algarve (2007), Volumen II, Anexo 7 – Agricultura e Desenvolvimento Rural.



elementos relacionados con el agua –acequias, ingenios, molinos, pozos, norias- que salpican el paisaje periurbano de los principales núcleos. Algunos municipios, como es el caso de Faro, se encuentran en el proceso de la identificación y puesta en valor de estos elementos, si bien su presencia es cada vez más escasa y el estado de su conservación, débil.

Como último elemento a analizar del patrimonio territorial algarvío, y dentro del capítulo de infraestructuras –cuyo protagonismo en el desarrollo patrimonial e identitario queda patente en este trabajo- merece la pena destacar la aparición del *caminho do ferro* –el ferrocarril- y cómo éste condiciona el desarrollo urbano-territorial de la región. Así, la llegada de la línea *do Algarve* en 1889 supuso una renovación en la estructura social y económica, pues permitía no sólo la conexión con algunos de los polos industriales y de servicios –Beja al noreste y Lisboa al noroeste- sino que, fundamentalmente, favorecía la movilidad entre el oriente y el occidente algarvíos, al recorrer prácticamente toda su longitud a excepción, solamente, de su extremo occidental: el final del trayecto se situaba en Lagos, dejando aislada el área de Vila do Bispo que, aún hoy, cuenta con un grado de desarrollo urbano mucho menor a las ciudades vecinas³⁸⁴.

Así pues, la componente territorial del patrimonio algarvío está presente tanto en sus condiciones naturales como en sus formas de vida. Resta, no obstante, la puesta en valor de dicho patrimonio tanto en los documentos estratégicos regionales como locales, así como el fomento de la puesta en marcha de redes, de índole tanto pública como privada, que permitan un desarrollo sostenible de los sistemas patrimoniales basados en los recursos territoriales de la región.

³⁸⁴ MARQUES, Maria da Graça Maia et al. (1999) *O Algarve Da Antiguidade aos Nossos Dias: Elementos para a sua História*. Lisboa: Edições Colibri.



19.3.2. Itinerarios patrimoniales destacados

Pese a su fuerza como destino turístico, y la apuesta que por el mismo hacen las distintas administraciones, los itinerarios patrimoniales –que, si bien no son inherentes turismo, suelen estar retroalimentados por él, especialmente en su vertiente cultural- no abundan en el Algarve. Sólo existe uno reconocido oficialmente por la administración de patrimonio, y es el que se comparte con la región alentejana, ya mencionado en el apartado homólogo para el caso anterior: el Itinerario Arqueológicos del Alentejo y el Algarve, que cuenta con tres elementos en la región:

- Ruinas de Milreu (Faro, Algarve). Monumento Nacional.
- Villa Romana de Cerro da Vila (Loulé, Algarve). De Interés Público.
- Monumentos Megalíticos de Alcalar (Portimão, Algarve). Monumento Nacional.

Por otra parte, existen propuestas de recorridos –o *roteiros*- desde la administración dedicada al Turismo, destinados a promocionar las visitas al Algarve rural. Se plantean un total de seis recorridos que, con diferentes longitudes, requisitos de desplazamiento y características, recorren el interior algarvijo abarcando la gran mayoría de su territorio, mientras ponen en valor los elementos naturales y paisajísticos más sobresalientes, la arquitectura popular, el patrimonio agrario o la gastronomía:

- La Costa Vicentina
- Del Berrocal a la Sierra
- La Sierra de Monchique
- La Sierra de Caldeirão
- El Nordeste Interior
- El Valle del Guadiana



Figura 19.26: Mapa de *roteiros* del Algarve Rural.
Fuente: www.visitalgarve.pt



Además, desde las distintas sedes locales de turismo, se ofrecen rutas temáticas en torno a los aspectos históricos de los principales asentamientos urbanos: Caminhos do Algarve Romano y Caminhos do Gharb, y desde el PROT Algarve se ha propuesto, también, la organización de redes para la puesta en valor de centros históricos islámicos, arquitectura de la época de los descubrimientos, sistemas defensivos del litoral, patrimonio del mundo rural y barroco en el Algarve³⁸⁵.

Llama la atención que del resto de itinerarios e inventarios temáticos propuestos por el IGESPAR, ninguno tiene presencia en el Algarve. Ni los relativos a arquitectura civil, ni a patrimonio religioso – a pesar de la profunda presencia de órdenes religiosas en la región, como se verá más adelante- ni al propio patrimonio industrial, que también cuenta en la zona con notables referentes arquitectónicos y de ingeniería.

19.3.3. El patrimonio defensivo y su relación con el mundo de la navegación

Al igual que ocurre en muchas otras regiones costeras, la necesidad de la defensa de los territorios de posibles ataques desde el mar provocó durante siglos en el Algarve la generación de un rico patrimonio defensivo que, entre castillos, ciudades amuralladas, baluartes y torres vigía, conforma una de las redes patrimoniales más consistentes, mejor conservadas y más valoradas de la región.

³⁸⁵ OLIVEIRA, Catarina (sin fecha) *Que significados para as paisagens culturais? Experiências de interpretação do património do Algarve*. [Recurso en línea] Artículo publicado en la web de Agecal, Associação de Gestores Culturais do Algarve, <<http://agecal.pt/artigos/catarina-oliveira1.pdf>> [Última consulta el 10 de septiembre de 2014]



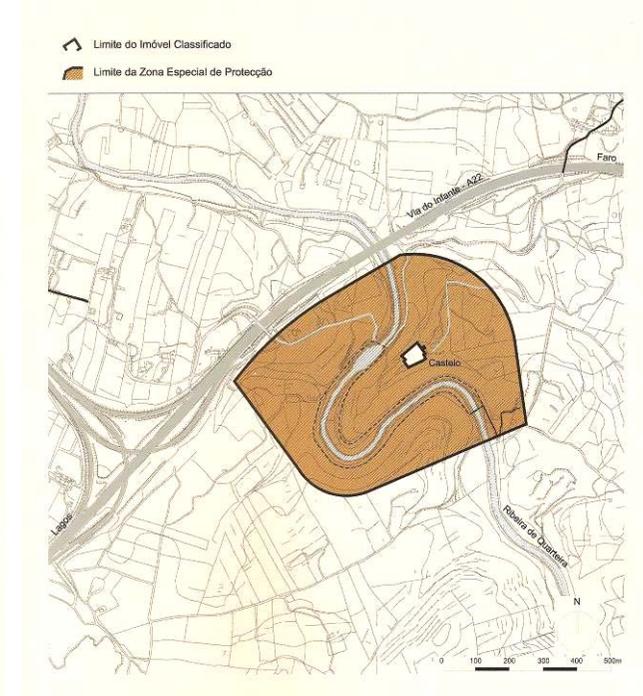
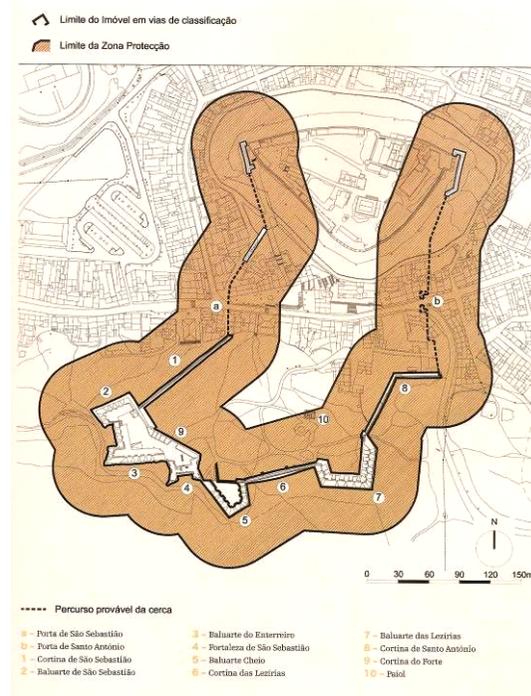
Figura 19.27: Castillos, Fortalezas y Torres de la Región de Algarve. Fuente: Comisión de Coordinación de la Región de Algarve, Centro de Informática y Estadística, extraído de COUTINHO, Valdemar Fernando Da Silva (1997). *Castelos, Fortalezas e Torres da região do Algarve*. Faro: Algarve em Foco Editoria.

Diversas obras monográficas sobre estructuras defensivas del territorio algarvio han sido producidas en los últimos años, y destaca entre ellas, por el carácter técnico de su tratamiento de los bienes –incluye el estado de la protección, planimetría original y levantamientos, así como delimitación gráfica de los elementos protegidos y su entorno- la de Natércia Magalhães, producida en colaboración con la Dirección Regional de Cultura del Algarve y el Ministerio de Cultura de



Portugal³⁸⁶. En ella se desglosa, concelho por concelho, un total de 35 elementos del patrimonio amurallado, entre castillos, fortalezas, murallas urbanas y revellines:

Figuras 19.28: Forte de San Sebastián y Cerca Abaluartada, Cerro do Cabeço, Castro Marim (izquierda) y Castillo Almohade de Paderne, Albufeira (derecha). Definición gráfica de límite del inmueble, zona de protección y elementos más significativos. Fuente: MAGALHÃES, Natércia (2008). *Algarve – Castelos, Cercas e Fortalezas (As Muralhas como Património Histórico)*. Faro: Letras Várias.



³⁸⁶ MAGALHÃES, Natércia (2008). *Algarve – Castelos, Cercas e Fortalezas (As Muralhas como Património Histórico)*. Faro: Letras Várias.



Concelho de Albufeira

- Castillo Almohade de Paderne

Concelho de Alcoutim

- Castillo tardo-medieval, fortaleza y cerca seiscentista
- Castillo Viejo de Alcoutim (Sitio Arqueológico)

Concelho de Aljezur

- Castillo de Aljezur

Concelho de Castro Marim

- Castillo tardo-medieval de Castro Marim
- Forte de São Sebastião y Cerca Abaluartada
- Revellín de Santo António

Concelho de Faro

- Cerca seiscentista
- Murallas de Faro

Concelho de Lagoa

- Castelo de São João do Arade
- Fortaleza de N^a S^a da Encarnação
- Fortaleza de la Senhora da Rocha

Concelho de Lagos

- Bateria do Burgau
- Fortaleza da Senhora da Luz

- Forte da Meia Praia
- Forte da Ponta da Bandeira
- Murallas y Torreones de Lagos

Concelho de Loulé

- Castillo de Loulé
- Castillo de Salir

Concelho de Monchique

- Castillo do Alferce

Concelho de Portimão

- Castillo do Alvor
- Fortaleza de Santa Catarina
- Murallas de Portimão

Concelho de Silves

- Castillo de Alcantarilha
- Castillo de Silves, Alcazaba Murallas
- Fortaleza de Santo António de Pêra

Concelho de Tavira

- Castillo y Murallas de Tavira
- Forte de Santo António de Tavira

- Fortaleza de São João de Cabanas

Concelho de Vila do Bispo

- Fortaleza de Cabo de São Vicente
- Fortaleza de Sagres
- Fortaleza de Santo António do



Figura 19.29: Murallas de Faro junto al actual Largo de São Francisco (antigua zona inundable). Fuente: la autora.



- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Beliche • Fortaleza de São Luís de Almádena • Forte de N^a S^a da Guia de Baleeira | <ul style="list-style-type: none"> • Concelho de Vila Real de Santo António |
|--|--|

A este catálogo habría que sumar la presencia de las torres-vigía, no incluidas en él por no considerarse “elementos amurallados” sino construcciones con un carácter defensivo o estratégico en sí mismas. Existe otra obra monográfica sobre el patrimonio defensivo portugués³⁸⁷ que, si bien es más antigua, incluye tanto las torres vigía como la mención a algunos elementos desaparecidos – entre ellos, murallas urbanas destruidas pero de las que se conserva su trazado o noticia del mismo como es el caso de las de Portimão o Albufeira, y que coinciden con los núcleos en los que la renovación urbana producida por la agresividad del turismo ha sido más patente-. Así pues, pueden añadirse al anterior listado los siguientes elementos:

- Torre de Ares o Aires
- Torre de Bias
- Torre de Marim
- Torre de Santo António do Alto, en Faro
- Torre de la Medronheira
- Torre Velha
- Torre de la Lapa o la Marinha, en Ferragudo
- Torre del Aspa, en Vila do Bispo

³⁸⁷ COUTINHO, Valdemar Fernando Da Silva (1997). *Castelos, Fortalezas e Torres da região do Algarve*. Faro: Algarve em Foco Editoria.



Así se conforma el panorama de un conjunto patrimonial que, de origen heterogéneo y tipología diversa, constituye un bien con presencia en todo el territorio y que, al igual que ocurre con el patrimonio religioso –que se desarrolla en el siguiente apartado- otorga cierta unidad a la caracterización patrimonial de las ciudades del sur de Portugal con las ciudades medias andaluzas de estudio en este trabajo.

19.3.4. El patrimonio religioso

El patrimonio religioso es uno de los más antiguos de cara a su reconocimiento –fundamentalmente, considerados como monumentos- y, como ocurre en muchos otros territorios tanto fuera como dentro de la Península Ibérica, una de las señas de identidad de cada una de las épocas en la historia de la Arquitectura.

En efecto, todas las ciudades y los pequeños municipios algarvios cuentan, entre su patrimonio más destacable, con varias muestras de la arquitectura eclesiástica, además de buenos ejemplos de arquitectura conventual que se distribuyen a lo largo de la región. Su ejemplar de más antigüedad y mayor relevancia a nivel territorial es la Sé de Faro (la Iglesia Catedral), construida en estilo gótico tras la conquista de la ciudad a los árabes en 1249 y con modificaciones y ampliaciones en los siglos XV, XVI, XVII y XVIII. Existen, en general, pocos ejemplos de arquitectura anterior al siglo XVI –si bien hay ermitas del siglo XIV y varias iglesias tardogóticas-, y la inmensa mayoría sufrieron grandes daños en el terremoto de Lisboa de 1755, por lo que fueron reconstruidas en el siglo XVIII, modificando en ocasiones tanto su naturaleza estructural como su distribución espacial y, mucho más a menudo, adaptando su decoración y aspecto externo al gusto propio de la época. El estilo manuelino es menos abundante en esta región que en el Alentejo, relegándose a ciertos casos



Figura 19.30: Igreja Matriz de Portimão.
Fuente: la autora.



como la Iglesia Matriz de Alte o la Iglesia de la Misericordia de Loulé.

En cuanto al patrimonio mueble religioso, es destacable la aportación del barroco a las iglesias renacentistas –lo que enlaza con la tradición de las ciudades medias del centro de Andalucía-. Los ejemplos de decoración barroca de capillas laterales, altares mayores o interiores completos de iglesias son numerosos, la mayoría abigarrados y con un uso predominante de la madera dorada, así como del revestimiento en azulejos –en la tradicional combinación de azul y blanco- que reflejan vidas de santos, acontecimientos históricos relacionados con el edificio, escenas de la Pasión o motivos celestes, y más ocasionalmente motivos florales o geométricos³⁸⁸.

Mención aparte merece la arquitectura conventual –entendida como el conjunto de la arquitectura de las órdenes religiosas y que integraría a los conventos y monasterios, pero también a colegios, hospitales, hospicios, retiros u oratorios- que tiene una gran presencia en las ciudades del Algarve debido a su uso como herramienta para la cristianización y la generación de ciudad durante los siglos XIV al XVII. Así, Tavira cuenta con cinco instituciones conventuales, Faro con cuatro y Lagos, Lagõa o Loulé con tres cada una, conformando los lugares de aglomeración principal de un total de 31 conventos algarvios de instituciones como los franciscanos –sin duda, la que adquiere una mayor presencia-, los capuchos, los trinitarios, los jesuitas, los jerónimos, los carmelitas, los hospitalarios, los camilos, un caso de los cistercienses –poco habitual en latitudes meridionales de la península- y algunas comunidades de eremitas, si bien la mayoría está conformada por órdenes mendicantes. Menos presencia tienen en la región las órdenes monásticas y las militares³⁸⁹.

³⁸⁸ LAMEIRA, Francisco I. C. (1988). *Itinerário do Barroco no Algarve*. Portimão: Delegação Regional do Sul da Secretaria de Estado da Cultura.

³⁸⁹ MARADO, Catarina Almeida (2006). *Antigos conventos do Algarve. Um percurso pelo património da região*. Lisboa: Edições Colibri.



19.3.5. Patrimonio civil: la chimenea, la casa y la quinta

Si existen patrimonios que unifican territorios transfronterizos –comentábamos antes el defensivo y el religioso–, los hay que marcan el carácter nacional de los bienes construidos. Es éste el caso del patrimonio civil algarvio que, como puede comprobarse en adelante, comparte muchas de sus características con otros casos portugueses y, muy especialmente, con el alentejano. Sea por la proximidad física o, porque tratándose de bienes construidos cuyo carácter, en muchas ocasiones, está marcado más por la vivencia personal de sus habitantes que por acontecimientos históricos o de su gobernación, la arquitectura popular algarvia comparte sus raíces con la alentejana, aunque se diferencia de la anterior en algunos detalles.

Para empezar, y si bien los materiales usados son muy similares –abunda la construcción en tapial, así como en ladrillo, y en las edificaciones más tradicionales se utiliza la madera en rollizo, y hasta la techumbre de paja en algunas construcciones costeras cerca de Faro–, el uso del color que caracteriza a la arquitectura vernácula alentejana, y que puede llegar a configurarse como un elemento distintivo de algunos municipios o partes de los mismos, se sustituye en el Algarve por un claro predominio, en sus bienes más humildes, del color blanco –debido tanto a motivos de acondicionamiento climático como a la facilidad de extracción de cal en la zona–, lo que provoca recuerdos de su pasado árabe al igual que ocurre con algunas pequeñas ciudades andaluzas. Los elementos fundamentales de la arquitectura doméstica, en los casos de mayor calidad edificatoria, no son generalmente pintados sino que utilizan la piedra –en su mayoría, caliza autóctona– para formar las jambas, dinteles y alféizares, mientras que el color aumenta su uso en los paños de fachada conforme la arquitectura asciende en su calidad o en el nivel de inserción urbana, reservándose el blanco, en este caso, para los elementos decorativos, cornisas, balaustradas y recercados de huecos.

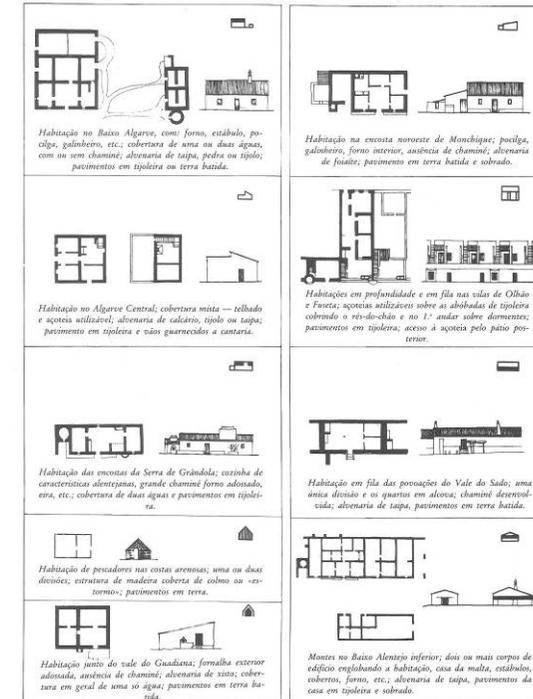


Figura 19.31: Tipologías de la Arquitectura Popular en Algarve. Fuente: MARTINS, Artur Pires; DE CASTRO, Celestino; TORRES, Fernando; (1998). *Arquitetura Popular em Portugal. Zona 6: Algarve* (3ª edición). Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses.



Las viviendas populares o rurales tienen una tipología muy diversa, que se adapta tanto a las condiciones climáticas –que varían enormemente del interior a las zonas costeras- como a las bases productivas locales –las viviendas de los pueblos vinculados al mundo marítimo y pesquero diferencian notablemente de las ligadas al trabajo en el campo o a la vida urbana-. Así, existen pequeñas viviendas para pescadores formadas por una o dos estancias con techumbre de caña a dos aguas, viviendas de una sola planta o de varias, con cubiertas planas en las zonas de menor pluviometría que van tomando parte de ellas a un agua, o su totalidad, conforme se acercan a las áreas de sierra o más cercanas a la costa –donde las precipitaciones abundan más-, así como la presencia o no de patios y de quintales –o jardines-, según contengan hornos, establos, pocilgas, gallineros o pequeños huertos para la producción privada de alimentos.

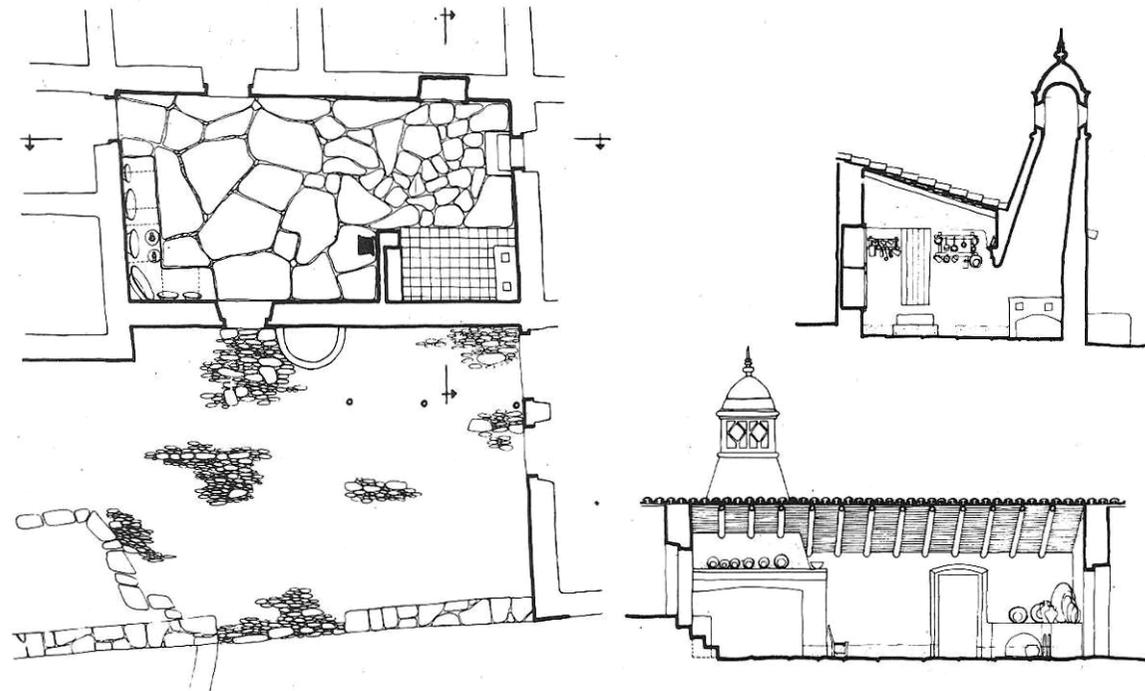


Figura 19.32: Vivienda tradicional algarvia: planta y secciones. Fuente: MARTINS, Artur Pires; DE CASTRO, Celestino; TORRES, Fernando; (1998). *Arquitectura Popular em Portugal. Zona 6: Algarve* (3ª edición). Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses.



Las viviendas son de composición simples y de un solo piso; la chimenea siempre se utiliza; los establos, los gallineros, las pocilgas, los hornos, etc., acompañan a la vivienda y se le adosan o, a veces, se agrupan aparte. Los interiores aparecen normalmente encalados, los pavimentos son térreos o revestidos a ladrillo; y los vanos correspondientes a divisiones interiores quedan reducidos, en algunos casos, apenas a la puerta de entrada. [...] En una visión limitada y simplista, la casa algarvia se distingue de la vivienda de las sub-regiones alentejanas en la importancia y significación que en el Algarve se da a la función de recibir visitas en casa, la entrada a la casa se hace directamente a través del recibidor, [...] y la cocina raramente es flanqueada o bien cuidada³⁹⁰.

En las viviendas urbanas también se advierten peculiaridades que varían de una a otra ciudad, como el predominio de casas de una sola planta o de dos, la presencia de pequeños patios longitudinales que, a modo de adarves, separan edificaciones en parcelas colindantes o la aparición paulatina de viviendas plurifamiliares que respetan la fisonomía tradicional de las unifamiliares o que, en otros casos, adoptan materialidades absolutamente ajenas al paisaje histórico existente. Se conserva, no obstante, cierta uniformidad en los elementos decorativos. Además del mencionado recercado de huecos, el uso y el color de la carpintería tiende a repetirse, siempre en madera, con el premarco en verde oliva y el marco y la palillería interior –cuyos juegos y geometrías otorgan a cada fachada una personalidad propia-, indefectiblemente blancos, y con menos presencia de contraventanas que en la región alentejana. Otra diferencia con la arquitectura popular del Alentejo se basa, precisamente, en uno de los elementos más significativos de ambas: la presencia de la chimenea, que delata a su vez la de la cocina –siempre de dimensiones que la acercan más a una estancia habitable de la casa que a un simple mueble-, en este caso no aparece siempre en el lienzo de fachada, sino muy a menudo en uno de los laterales o como adición al cuerpo principal de la

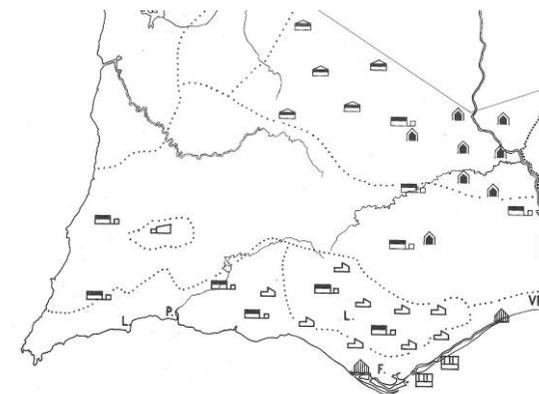


Figura 19.33: Distribución de Tipologías de la Arquitectura Popular en Algarve. Fuente: MARTINS, Artur Pires; DE CASTRO, Celestino; TORRES, Fernando; (1998). *Arquitectura Popular em Portugal. Zona 6: Algarve* (3ª edición). Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses.

³⁹⁰ MARTINS, Artur Pires; DE CASTRO, Celestino; TORRES, Fernando; (1998). *Arquitectura Popular em Portugal. Zona 6: Algarve* (3ª edición). Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, p. 191.



vivienda, su geometría deja de ser de planta marcadamente longitudinal para acercarse más a formas regulares como el cuadrado o hasta el círculo, y el remate se aleja de las composiciones a base de piezas planas de cerámica prensada para adoptar formas muy elaboradas y con un tallado menudo, que recuerdan una vez más al legado de la arquitectura islámica, al igual que ocurre con la profusa decoración de los pretilos, bien como antepecho para una azotea sobre cubierta plana, bien como remate de cubiertas inclinadas de teja.

Es en los pretilos y en las chimeneas donde se manifiesta la más rica exuberancia decorativa de lo algarvio, pudiéndose considerar algunos ejemplos auténticos motivos de arte popular. [...] Pero lo que más populariza el pretil algarvio es la riqueza que [...] está íntimamente relacionada con la ostentación que el algarvio imprime a su casa en determinadas regiones³⁹¹.

Al igual que en el Alentejo y en el resto de Portugal, el *pelourinho* constituye, por otra parte, el elemento protagonista del patrimonio mueble de carácter civil. Sin embargo, en el Algarve son menos abundantes –recordemos que en el propio Alentejo eran más frecuentes cuanto más al norte de la región-, y se reducen a la siguiente lista:

- Pelourinho de Castro Marim (Inmueble de Interés Público).
- Pelourinho de Lagos (Inmueble de Interés Público, se conservan algunos fragmentos).
- Pelourinho de Loulé (es realmente un cruzeiro).
- Pelourinho de Monchique (Inmueble de Interés Público).
- Pelourinho de Silves (Inmueble de Interés Público).
- Pelourinho de Faro (desaparecido).
- Pelourinho de Tavira (es un monumento construido a mediados del siglo XX).

³⁹¹ MARTINS *et al.*, *op. cit.*, p. 230.



- Pelourinho de Vila Real de Santo António (de época pombalina).
- Pelourinho de Alcoutim (desaparecido).
- Pelourinho de Cacela Velha, Vila Real de Santo António (desaparecido).

En cuanto a la arquitectura civil de carácter representativo, puede destacarse la de los distintos Paços Municipales –sedes de municipios-, que siguen, no obstante, los principios de composición de la arquitectura residencial en cuanto a forma y decoración de los huecos, uso del color y de los materiales o alturas de edificación, así como los Paços Episcopales, especialmente el de Faro y el de São Brás de Alportel.

19.3.6. El mar, la tierra y el patrimonio industrial

Tal y como ocurre con el resto de elementos patrimoniales relacionados con el territorio en el que se asientan, el patrimonio industrial del Algarve está íntimamente ligado a la dualidad tierra-mar. De la primera se obtienen las minas de sal-gema que, situadas en el concelho de Loulé, permiten la extracción, a una profundidad de entre 230 y 270 metros, de sal con un 90% de pureza, constituyendo un patrimonio natural, etnológico e industrial que es insólito en el país portugués (España cuenta con minas de sal en Alicante, en Barcelona y en Cantabria), lo que ha provocado la intención de instalar un centro de recepción de visitantes, de interpretación de las minas y hasta un hotel subterráneo, proyecto que no ha sido desarrollado desde su propuesta en 2009.

Otras industrias extractivas de la zona interior es la del corcho –ya se ha mencionado la presencia del alcornoque para la producción del mismo-, que cuenta con su propia ruta –la Rota da Cortiça-, con sede en São Brás de Alportel, al norte de la ciudad de Faro; y las canteras de minerales, como es



Figura 19.34: Museu de Portimão (antigua Fábrica de Conservas La Rose Feu Hermanos), en su fachada hacia la Rua Dom Carlos I. Fuente: la autora.

el caso de las existentes en Monchique, que entran en conflicto con la conservación de los valores naturales de algunas de las áreas protegidas.

Más conocido es el patrimonio industrial ligado al mar, no sólo el de la propia producción de sal desde las salinas –especialmente las de la Ria Formosa, en las cercanías de Faro- sino, mucho más sobresaliente, el de la industria manufacturera, conservera y salazonera de las industrias de pescados y mariscos procedentes de la propia ría y de la costa algarvia. Merece ser destacada la presencia del Museu de Portimão que, convertido en uno de los pocos recursos patrimoniales y culturales que quedan en una ciudad arrasada por el turismo de sol y playa, se instala en la antigua *Fábrica de Conservas La Rose Feu Hermanos*, en la que varias salas de producción y enlatado han sido restauradas y permiten la difusión de la historia de la industria conservera, además de otros aspectos del patrimonio y la identidad del territorio del frente occidental de la costa de Algarve. En la misma ciudad, y cercanos a este edificio, existen numerosos inmuebles patrimoniales de carácter industrial que, bien han sustituido su uso por el de áreas comerciales, bien se encuentran en estado de abandono, por lo que el patrimonio industrial resulta una buena oportunidad para rescatar la memoria de una ciudad cuyo legado urbano ha sido prácticamente destruido.

Profundizando en este hecho debe ser mencionado también el proyecto *Fronteiras* –gestionado en colaboración entre los municipios de Ayamonte y Vila Real de Santo Antonio-, que viene organizando seminarios, exposiciones, encuentros y talleres de aprendizaje para el fomento de la identidad patrimonial a ambos lados de la frontera que constituye el río Guadiana, basada en la industria conservera y salazonera, con participación de los habitantes de ambas ciudades y trabajadores de las antiguas fábricas.



20. CUATRO CIUDADES ALENTEJANAS Y DOS ALGARVIAS PARA SEIS PARADIGMAS DEL PATRIMONIO

El conjunto de características, condicionantes y procesos que han sido detallados en los capítulos anteriores refleja una definición patrimonial de un fragmento territorial -el sur portugués-, una serie de hechos urbanos individuales -sus ciudades medias- y, de forma sucinta o explícita, ciertos fragmentos específicos de los mismos -sus centros históricos.

Sin embargo, y a pesar de la aparente uniformidad y sentido global que acompaña a cualquier reflexión académica sobre una serie de objetos que forman parte de una red, cada una de estas ciudades, con su sistema patrimonial y su núcleo histórico correspondiente, ha tenido un papel distinto y ha sufrido procesos y transformaciones únicos en el territorio estudiado y, por tanto, podría constituir un objeto de estudio en sí misma.

Para concluir la parte de este documento referida al caso portugués se elabora una aproximación que trata de invertir el acercamiento de lo global a lo particular, de modo que, mediante la elección de seis ciudades que explican fenómenos patrimoniales y tienen experiencias muy concretas, se establecen paradigmas del patrimonio urbano y territorial que, desde lo individual, se pueden extender a fenómenos generales del tratamiento y la vida del patrimonio en ciudades de medio tamaño tanto alentejanas como andaluzas, y de sus efectos a niveles territoriales paisajísticos. Las ciudades elegidas han sido las siguientes:

- Évora, por funcionar como una ciudad media a pesar de ser la capital de la región de Alentejo, lo que convierte a su centro histórico, Patrimonio Mundial desde 1985 y de considerables dimensiones, en un elemento especialmente sensible a los procesos de crecimiento de la ciudad y a la turistización de la zona monumental.



- Beja, por ser objeto en la actualidad de crecientes iniciativas para su reactivación como centro secundario alentejano, pese a lo cual gran parte de su patrimonio edificado se encuentra en estado de abandono mientras que los esfuerzos se centran en su crecimiento como polo industrial y de transportes, especialmente tras la construcción de su nuevo aeropuerto de pasajeros.
- Elvas, por preservar sus características urbano-patrimoniales en una gran proporción, debido en parte a su propia concepción como ciudad defensiva, lo que le ha valido la reciente declaración como Patrimonio Mundial en 2012, pese a lo cual aún conserva el tejido sociocultural endógeno del centro histórico de una ciudad media de frontera.
- Sines, probablemente el caso más peculiar, porque su tejido histórico de pequeña ciudad portuaria ha permanecido impasible ante el exponencial crecimiento de su puerto -hoy uno de los principales puntos estratégicos del Atlántico-, la instalación en su territorio cercano de un enorme polo químico y la creación de una ciudad ex-novo, a pocos kilómetros, durante la segunda mitad del siglo XX.
- Faro, por constituir un raro ejemplo de conservación del tejido urbano histórico en el Algarve, lo que conjuga con la condición de ser capital de región, con las consecuentes tensiones entre el patrimonio y el desarrollismo que han sido especialmente patentes en las últimas décadas.
- Lagos, por formar parte, junto con Portimão, de un centro secundario regional algarvio y que, a pesar de eso, conserva grandes cualidades patrimoniales y bienes muy relevantes, legado de su pasado como ciudad portuaria de salida hacia las colonias portuguesas en el Nuevo Mundo.



20.1. Évora: la joya embalsamada

Introducir a Évora y a su centro histórico entre los paradigmas seleccionados como caso de estudio para este epílogo es, al mismo tiempo, evidente y paradójico. Evidente porque el centro histórico de Évora está considerado como uno de los más representativos y valiosos de Portugal, lo que convierte en casi una obviedad el hecho de introducirlo en una selección de tejidos históricos del territorio alentejano y, por extensión, de cualquier estudio sobre centros históricos portugueses. Paradójico, también, porque la ciudad de Évora es la capital de una región y, muy probablemente, la ciudad de mayor importancia a niveles demográficos y funcionales en un área relativamente extensa, lo cual la aleja, en un primer momento, de las condiciones de intermediación que se le atribuyen a los casos estudiados en esta investigación.

Sin embargo, basta una sola visita al centro histórico de Évora para entender por qué constituye un caso significativo del estudio de la sostenibilidad del patrimonio urbano y, más concretamente, de las ciudades medias de interior: a pesar de la centralidad y la representatividad, su crecimiento demográfico ha sido controlado. Las calles más céntricas conservan su configuración y, fuera de los recorridos especialmente turísticos, a su entramado de habitantes, relaciones y procesos originales.

El concejo de Évora contaba en el censo de 2011 con 57053 habitantes, de los cuáles 49252 vivían en su núcleo principal. Tal y como se ha estudiado previamente, cuenta con importantes freguesías rurales que complementan su patrimonio en términos tanto monumentales como paisajísticos y territoriales. Además, la ciudad ha experimentado un importante crecimiento de tejido urbano periférico en las últimas décadas, hasta conseguir que uno de los conjuntos históricos más importantes de Portugal adquiriera un peso relativo en el conjunto del suelo urbano, con datos tan ilustrativos como que en la ciudad intramuros, con una superficie aproximada del 30% del suelo edificado, habite menos del 18% de la población, que además supone un 40% menos de la que la

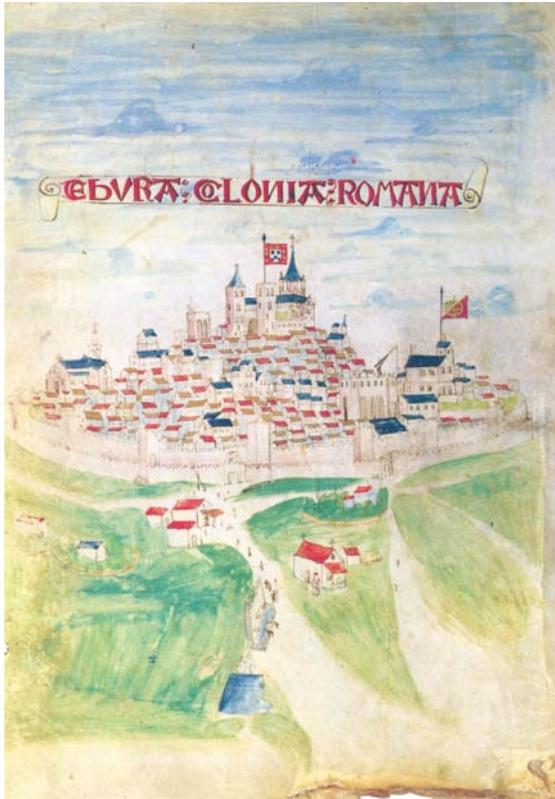


Figura 20.1: Foral manuelino de Évora, 1501.
Fuente: Página web de la cámara municipal de Évora. www.cm-evora.pt (Consultado el 15/10/2013)

habitaba en 1940.

Évora fue, durante siglos, una ciudad de gran importancia en la Península Ibérica. Capital de Lusitania en los planos político y religioso, perdió su influencia con la anexión de Portugal a España en 1580, y acentuó su decaimiento a mediados del siglo XVIII, con la expulsión de los jesuitas por parte del Marqués de Pombal y la consiguiente desarticulación de la Universidad, que funcionaba como su principal reactor de vida urbana y cultural y que no volvió a abrirse hasta bien avanzado el siglo XX, en la década de los 70³⁹².

El crecimiento demográfico fue muy limitado, cuando no regresivo, y se mantuvo dentro de la ciudad amurallada hasta finales del siglo XIX, cuando la población burguesa de la ciudad se hace eco de las corrientes ilustradas e inicia un movimiento de recuperación del antiguo esplendor de Évora. Así, a mediados del XIX se restaura uno de los monumentos más significativos de la ciudad, el llamado Templo de Diana, y posteriormente se acometen otras acciones destinadas, por un lado, a la recuperación de los inmuebles más monumentales y, por otro, a la accesibilidad del centro histórico, actitudes que, en ciertos aspectos, dan lugar a decisiones y reacciones antagónicas y que envuelven al centro histórico en una situación de tensión entre actores que continúa hasta nuestros días.

A lo largo del siglo XX se produce la mayor curva de crecimiento demográfico y espacial de la ciudad, que aún no contaba con un planeamiento de ordenación ni desarrollo, lo que da lugar al hacinamiento de familias en viviendas del centro histórico o a la construcción de barriadas fuera de

³⁹² Una buena síntesis de la historia del núcleo principal de Évora y su tratamiento patrimonial puede encontrarse en SAMA ACEDO, Sara (2006), *Vivir en una ciudad museo: Évora*. Abad González, Luisa (coord.), *El patrimonio cultural como factor de desarrollo: estudios multidisciplinares*. Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha y Ayuntamiento de Almonacid del Marquesado.



la legalidad y de una ordenación previa, situación que se ve agravada por la gran depresión que sufre el mundo rural entre los años 30 y 50, y que provoca un éxodo de campesinos alentejanos hacia una capital que aún no contaba con el tejido residencial ni dotacional necesario para darles cabida.

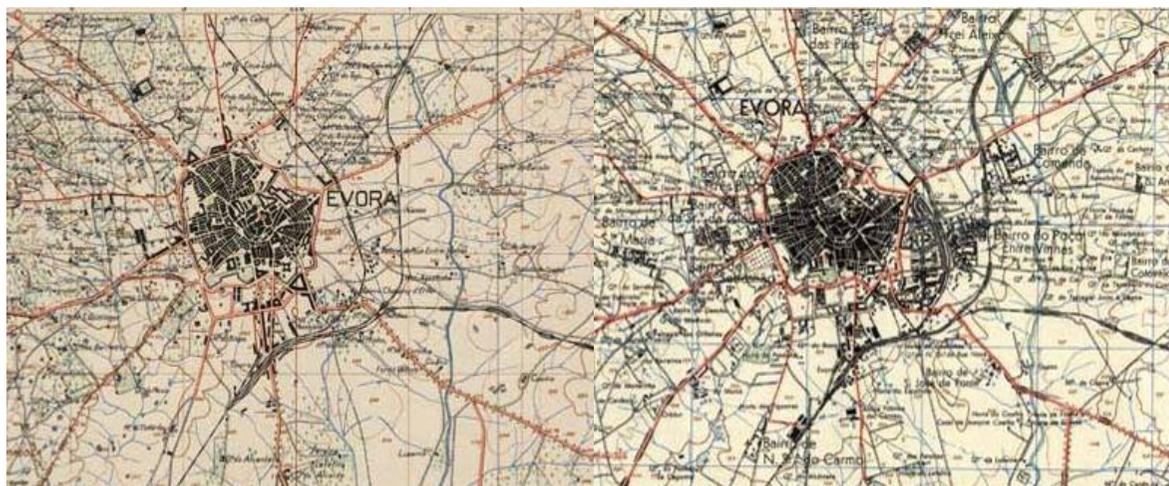


Figura 20.2: Évora en 1941 (izquierda) y 1965 (derecha). Fuente: Instituto Cartográfico do Exército, Portugal. Disponibles en <http://www.igeoe.pt/cartoteca/cartoteca.asp> (Consultado el 16/10/2013).

A partir de los años 60 la llegada de campesinos es sustituida por la de las nuevas industrias, con una nueva oleada de trabajadores que se instalan en la ciudad y para los que se desarrolla una serie de barriadas de vivienda social de renta baja (Figura 20.2). Posteriormente, con la legitimación del poder de la ciudad como centro administrativo territorial, el sector servicios será el principal potenciador de su crecimiento, acompañado de un afán por convertir la monumentalidad del centro histórico en un polo de atracción para el turismo, situación dicotómica que perdura hasta hoy.

Este proceso ha dado lugar a un centro histórico con importantes problemas pero también con



grandes potencialidades. En el plano urbano, el principal problema es el del despoblamiento, y posterior abandono, del centro histórico a favor del crecimiento de barrios periféricos. A nivel social, esta cuestión se refleja en una estructura demográfica que, si bien en la totalidad del municipio es relativamente joven y equilibrada, en las freguesías intramuros presenta altos índices de envejecimiento, desempleo y exclusión social.

Sin embargo, la propia existencia de barriadas sociales habitadas y vivas, junto con la excelencia patrimonial de su centro histórico y la existencia de un tejido universitario con una masa crítica académica relativamente importante, son considerados en la actualidad elementos clave para la mejora de la calidad de vida urbana y el acometimiento de actuaciones destinadas a la actualización con parámetros sostenibles del espacio urbano del centro histórico de la ciudad³⁹³.

El énfasis en el centro histórico de Évora y en su capacidad de generación de riqueza desde las esferas tanto académicas como administrativas ha sido una constante que derivó en un proceso que acentuaría aún más este hecho, como fue su propuesta como Patrimonio de la Humanidad y la posterior declaración en 1986. La etapa anterior y posterior a la declaración, que fue promovida por la Cámara Municipal al Instituto Nacional de Patrimonio y, por éste, a la UNESCO, se acompaña desde las políticas patrimoniales de una estrategia para mejora del estado del parque edificado del centro histórico que produce, a mediados de los años 90, una ciudad intramuros en un estado de conservación razonablemente bueno³⁹⁴.

Así, se lanza en 1980 el llamado Programa de Recuperação do Centro Histórico (PRCHE), en un

³⁹³ MARQUES, Teresa Sá, *et al.* (1997), *op. cit.*

³⁹⁴ Un diagnóstico comparado entre el estado del centro histórico en 1985 y en 1994 puede encontrarse en DOMINGAS SIMPLICIO, María (2001), *Évora: estructura y renovación urbana en el sector intramuros*. Universidade de Évora, accesible en <http://hdl.handle.net/10174/2670> (Consultado el 16/10/2013)



contexto en el que el objetivo principal era el de *promover la recuperación e preservación del patrimonio del Centro Histórico de Évora y su revitalización económica, social y cultural, creando condiciones de integración de la población respectiva*³⁹⁵.

Tres sistemas específicos para potenciar la rehabilitación se solapan en el tiempo: el acuerdo económico entre la Cámara Municipal de Évora y la Caja General de Depósitos para promover el financiamiento de rehabilitaciones entre 1985 y 1993, el Régimen Especial de Coparticipación en la Recuperación de Inmuebles Alquilados, entre 1988 y 1991 y, de mayores repercusiones, el Programa de Recuperación de Áreas Urbanas Degradadas, que comenzará en 1990 y cuya actividad, combinada con la de un Programa Municipal de Rehabilitación de Edificios, se extiende hasta hoy, de carácter nacional y promovido en la actualidad por la Dirección General de Ordenación del Territorio y Desarrollo Urbano.

El descubrimiento de las estrategias de intervención en el patrimonio del centro histórico de Évora por parte de los organismos de gestión va acompañado, no obstante, de un cuerpo académico regeneracionista que se encarna, principalmente, en la trayectoria del grupo Pro-Évora, aún hoy uno de los principales agentes del patrimonio local.

Con una intención investigadora y científica pero una perspectiva eminentemente práctica, este grupo se funda en 1919 con el objetivo de frenar el deterioro del patrimonio edificado de la ciudad de mano de la modernización, haciendo visible su papel relevante dentro del territorio no sólo en el plano económico, sino por sus características monumentales e históricas. Sus primeras actuaciones se dirigen a la identificación, protección y recuperación de monumentos históricos como la muralla,

³⁹⁵ VENTURA, T. y SILVA, J. (1983) Recuperação do Centro Histórico de Évora - uma Metodologia de Intervenção. *Poder Local*, nº 35, Lisboa, p. 55.



la Praça do Giraldo y el Aceducto da Agua da Prata, y más tarde se convierten en los propulsores de la clasificación de Monumento Nacional de una buena parte de las edificaciones históricas más relevantes para protegerlas de posibles ataques en forma de intervenciones renovadoras.

La puesta en valor del patrimonio no se limita, desde el principio, a elementos edificados de forma aislada, sino que parten de la concepción del centro histórico de Évora como una ciudad-museo³⁹⁶, e incluyen aspectos urbanos, paisajísticos e incluso inmateriales del patrimonio local.

Con respecto a las actuaciones desde el campo de la ordenación urbana, con la llegada de la democracia y la dotación de organismos y financiación propia al urbanismo se da comienzo a una serie de actuaciones sobre el centro histórico que pueden resumirse, hasta el final del siglo XX, en las siguientes³⁹⁷:

- Plan Director Municipal de 1979, de carácter general para todo el municipio pero con las principales directrices para el centro histórico.
- Plan de Circulación y Transportes de 1980, que incluía las condiciones para la descongestión del tráfico rodado en el centro histórico.
- Programa de Recuperación del Centro Histórico de 1981.
- Creación del Núcleo del Centro Histórico dentro de los servicios municipales, en 1983.
- Propuesta del centro histórico como Patrimonio de la Humanidad a la UNESCO, en 1984.
- Creación del SITE (Sistema Integrado de Aparcamientos y Transportes) en Évora, con repercusiones importantes en el centro histórico.

³⁹⁶ SAMA ACEDO, Sara (2006), *op. cit.*

³⁹⁷ OLIVEIRA, Manuela Souza Constantino (1998), Una estrategia para Évora. *Vivir las ciudades históricas: recuperación integrada y dinámica funcional* / coord. por Miguel Angel Troitiño Vinuesa, Joaquín Saúl García Marchante, pp. 205-228.



- Plan Estratégico de 1995, con orientaciones aplicables de inmediato e influencias en las políticas posteriores para el centro histórico.
- Plan General de Urbanización de Évora, publicado en 2000.

Actualmente, los instrumentos de planeamiento en vigor sobre el centro histórico de Évora siguen siendo de carácter municipal, aunque con cierto nivel de detalle sobre la almendra central:

- El Plan Director Municipal de 1979 fue revisado y actualizado en 2008, con rectificaciones en 2009, 2010 y 2013, e incluye normas de protección sobre el centro histórico y sobre conjuntos patrimoniales específicos que tienen gran importancia en éste, como el conjunto amurallado o el acueducto de Agua de Plata, así como zonificación de zonas con interés y que precisan de reformas o perímetros de protección para algunos elementos, como los restos de murallas. Su catálogo incluye 1776 elementos protegidos en todo su concejo.
- El Plan de Urbanización del año 2000 fue revisado y actualizado en 2011, con líneas directrices similares al primero pero adaptadas a la nueva situación, e incluye determinaciones en el centro histórico acerca de inmuebles protegidos, espacios urbanos, espacios verdes, fachadas y elementos puntuales (Figura 20.3).

El resultado de este proceso de intervenciones y políticas de restauración, renovación, protección y actualización de un centro histórico grande y complejo es el de una ciudad eminentemente monumental y que cuenta con el turismo patrimonial como uno de sus principales motores de desarrollo, si bien es cierto que actúa, por lo general, en consonancia con un sistema de turismo de interior que abarca a toda la región del Alentejo y que, especialmente en la zona central, se ofrece de la mano de rutas culturales del turismo rural, gastronómico y de evasión.

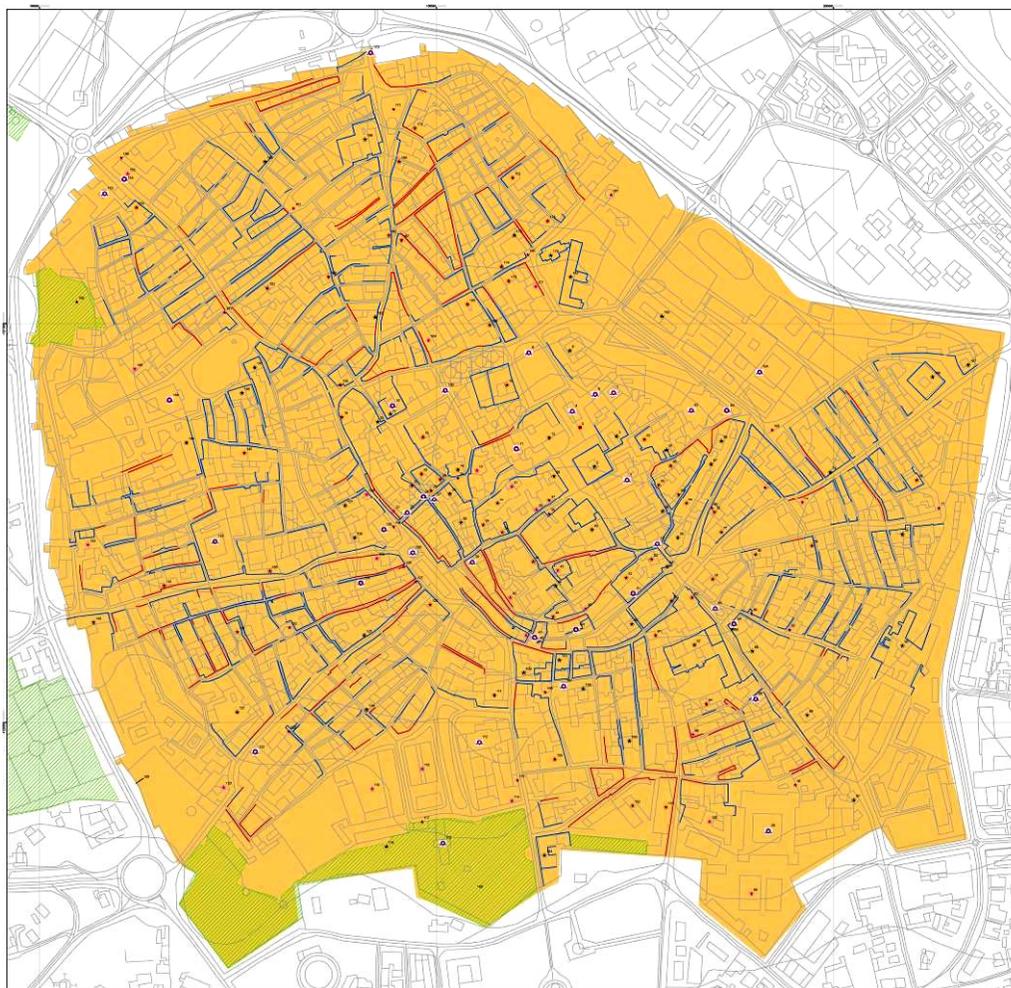


Figura 20.3: Planta de Patrimonio Intramuros. Fuente: Plan de Urbanización de Évora, 2011. Plano 4.



La musealización del centro histórico y su consecuente turistización es un proceso que, aún estando presente, se limita a ciertos espacios urbanos muy determinados, que podríamos resumir en los siguientes:

- Las murallas, sus puertas, los espacios urbanos inmediatamente colindantes y algunas de las principales vías que conducen a las puertas.
- Los principales espacios públicos de representación, destacando entre ellos el Rossio do Giraldo.
- El entorno del núcleo monumental principal: Templo romano, Sé Catedral, Palacio dos Loios y jardines de Diana.
- El núcleo patrimonial sureste, formado por la Iglesia de San Francisco y el Jardín Público de Évora.
- Las principales calles comerciales, especialmente las destinadas al comercio turístico y la restauración, en el entorno del Rossio do Giraldo y las van de éste a la zona de la Sé Catedral.
- En menor medida, otros espacios y conjuntos urbanos representativos, como los alrededores del Acueducto da Agua da Prata, el conjunto de la Universidad o la Plaza de Joaquim Augusto de Aguiar.

El resto del área intramuros carece, sin embargo, de un tratamiento especialmente musealizado o enfocado al turismo, y prueba de ello es la práctica carencia de establecimientos hoteleros en las áreas históricas no monumentales, con la excepción de un núcleo en las cercanías de la Rua do Raimundo que se está instalando en los últimos años. Por lo general, la infraestructura hotelera se encuentra ubicada extramuros, cercana a la ronda de circunvalación del centro histórico o en las principales vías de conexión, lo cual potencia la idea de un turismo enfocado más a la movilidad



Figura 20.4: Templo de Diana (Évora), y tratamiento del espacio público perimetral.

Fuente: la autora



Figura 20.5: Estacionamiento de vehículos en pequeños adarves, Évora. Fuente: la autora.

territorial que a la consideración de Évora como una ciudad-museo.

El paisaje urbano es, no obstante, una de las cuestiones que más caracteriza al centro histórico de Évora y que más potencia las diferencias entre las áreas más y menos valoradas por su potencial turístico. La ordenación y regulación del tráfico, que ha sido un tema central en varios de los planes de reforma y preservación del área central, está limitada en las vías turísticas y comerciales, y cuidadosamente tratada en las transiciones de zonas de tráfico rodado a peatonales o a espacios de estacionamiento (ver figura 20.4); pero al alejarse unos metros de la senda transitada las condiciones de tráfico y aparcamiento resultan, especialmente en los espacios más reducidos, un elemento extremadamente llamativo en el blanco conjunto del paisaje histórico urbano (ver figura 20.5). Por poner un ejemplo concreto, algunos de los elementos más característicos del sistema de espacios públicos del centro histórico de Évora, como es el caso de los pequeños callejones que, generalmente, rematados por un arco que une las fachadas opuestas en el extremo, son utilizados sistemáticamente como plazas de aparcamiento para los vecinos de las inmediaciones.

La contaminación visual no causada por el tráfico funciona de manera opuesta: las vías más turísticas quedan invadidas por elementos de reclamo comercial de tiendas y restaurantes para turistas, y los comercios instalan sus escaparates en bienes inmuebles históricos sin un especial cuidado por la integración –llegando a situaciones dramáticas como en los situados bajo los arcos del tramo del acueducto más cercano a la iglesia de Santo Antão-, mientras que la trama homogénea de casas encaladas con marcos de huecos y zócalos, generalmente, amarillos, se mantiene en las vías que aún conservan a su población original, muchas de ellas, no obstante, con grandes índices de abandono. En algunos casos el abandono del patrimonio edificado va acompañado de un escaso mantenimiento del espacio público, con problemas de asfaltado, delimitación de espacios peatonales o gestión de residuos sólidos (ver figura 20.6).



La ordenación del espacio público es, sin embargo, uno de los objetivos primordiales de las actuaciones más recientes en los espacios de representatividad del centro histórico. Algunas de ellas han sido objeto, de hecho, de polémicas por parte de los ciudadanos y de algunos grupos patrimonialmente activos –como es el caso, especialmente, del mencionado grupo Pro-Évora-, concretamente en el área del entorno del Templo Romano. Una de estas actuaciones es la ordenación del espacio público llevada a cabo con objeto de la rehabilitación del Palacio de la Inquisición como centro expositivo perteneciente a la Fundación Eugénio de Almeida. Conjuntamente con la restauración del palacio y la reordenación de la zona trasera, el jardín romántico que originalmente se encontraba delante de su puerta principal se ha convertido en un podio escalonado de granito sobre el que descansa la fachada delantera.

Esta actuación –según los informes proporcionados por el grupo Pro-Évora-, *constituye una descaracterización de una singularidad de Évora: el espacio abierto, directamente accesible y sin afirmaciones simbólicas de poder, es un elemento unificador de la diversidad de las fachadas y de las funciones que desempeña, atenuando las jerarquías. Sólo la Sé y el Templo Romano, en esa zona monumental, tienen protagonismo en la relación con el espacio público, con plinto y, en el caso de la Sé Catedral, con escalinatas.* Además, y más allá de las importantes consideraciones de inadecuación en el orden del patrimonio urbano de Évora, el jardín sustituido por el nuevo podio de acceso al Palacio de la Inquisición aparece en el Plan de Urbanización de Évora como elemento verde estructurante del municipio, esto es, como el equivalente a un Sistema General – Espacio Verde del Sistema de Espacios Públicos de la ciudad (ver figura 20.7).



Figura 20.6: Abandono del espacio público en áreas no representativas del centro de Évora.

Fuente: la autora

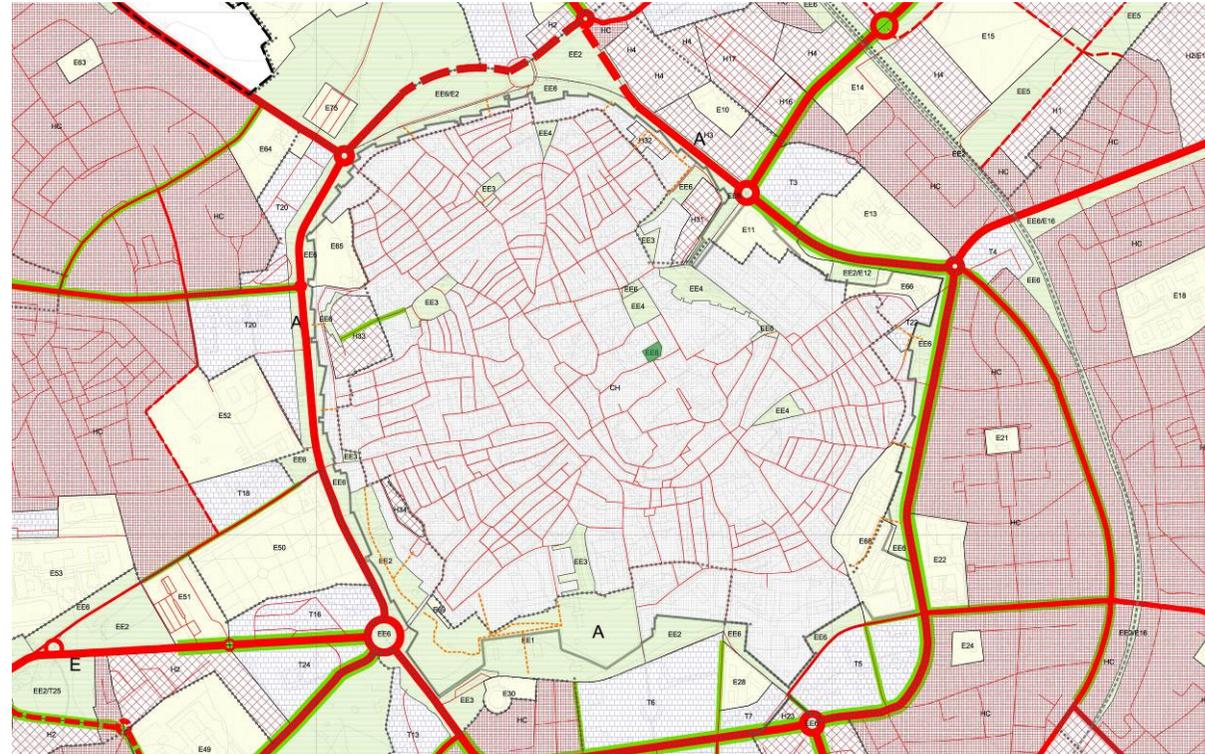


Figura 20.7: Detalle de Plano 1 – Planta de Zonamento del Plano de Urbanización de Évora, 2011. En verde más oscuro, en el centro del plano, el desaparecido jardín del Palacio de la Inquisición.

El gran proyecto actual de remodelación del centro histórico de Évora también tiene lugar en las inmediaciones de la zona monumental, y se localiza en el llamado jardín de Diana, contiguo al recinto del Templo Romano –de cuya supuesta divinidad de culto toma el nombre- y el Palacio dos Loios, situado sobre un tramo de la muralla interior de la ciudad.

El proyecto se engloba dentro de la iniciativa llamada *Acropole XXI* –dentro de la cual se suscribe la actuación previamente descrita frente al Palacio de la Inquisición-, un acuerdo entre la Cámara Municipal de Évora y otras diez instituciones locales que pretende *revitalizar esta zona de la ciudad*



a través de la promoción de acciones de regeneración urbana, acompañadas de la dinamización de la actividad económica del comercio tradicional, el turismo, el patrimonio y la cultura (Relatorio de actividades de la Cámara Municipal de Évora, 2008). Dentro de este marco teórico se propone la actualización de los espacios libres que se encuentran entre el Templo Romano y el lienzo de muralla, eliminando la estructura del jardín romántico de Diana y sustituyéndolo por un jardín minimalista de carácter pétreo, que termina en un pabellón de atención al turista y una lámina de agua, claramente inspirados por la estética del Pabellón de Barcelona de Mies van der Rohe. Bajo éste se introduce un aparcamiento subterráneo, con entrada a ras del suelo desde el nivel inferior de la muralla, pertrechando en ella serias modificaciones (Figura 20.8).

A pesar de que el centro histórico de Évora es el núcleo central de la carga patrimonial de la ciudad y, por ende, el objetivo principal en la misma por parte de esta investigación, existe un elemento que, por ser extremadamente significativo en la propia Évora y en el desarrollo de este trabajo, debe ser analizado y puesto en cuestión: el paisaje periurbano, es decir, la conexión entre la ciudad intramuros, la ciudad extramuros y el territorio circundante.

El crecimiento, descontrolado en un principio y ordenado después, de las barriadas periféricas de viviendas que supuso el desarrollo demográfico de la ciudad provocó, en la mayor parte de la misma, una desconexión absoluta entre el perímetro amurallado y el paisaje agrario, típicamente alentejano, que la rodeaba originalmente, así como de los caminos que confluían en sus puertas y que acumulan a sus lados una muestra más que significativa de patrimonio agrario, religioso y civil.

Esta conexión es, en sí, un patrimonio urbano y paisajístico, y el único punto en el que el paisaje periurbano sigue estando en contacto con la muralla en la actualidad es el que corresponde al tramo de la llegada del Acueducto da Agua da Prata a la misma, al noroeste, desde el antiguo camino de Arraiolos (hoy carretera R-114) a la Porta de Avis. Este tramo tiene, además, una especial



Figura 20.8: Infografía de la actuación planeada para el Jardín de Diana. Obtenida de la web del grupo Pro-Évora, <http://www.pro-evora.org/pt/index.php/comunicados/info-11> (Consultado el 16/10/2013).



carga simbólica al contener en sus inmediaciones algunos de los ejemplos más singulares del patrimonio extra-muros de la ciudad: además del acueducto se encuentran, a ambos lados del camino de Arraiolos, el antiguo baluarte, la Cartuja o el Monasterio de São Bento do Castris, en cuyas huertas nace el propio acueducto.

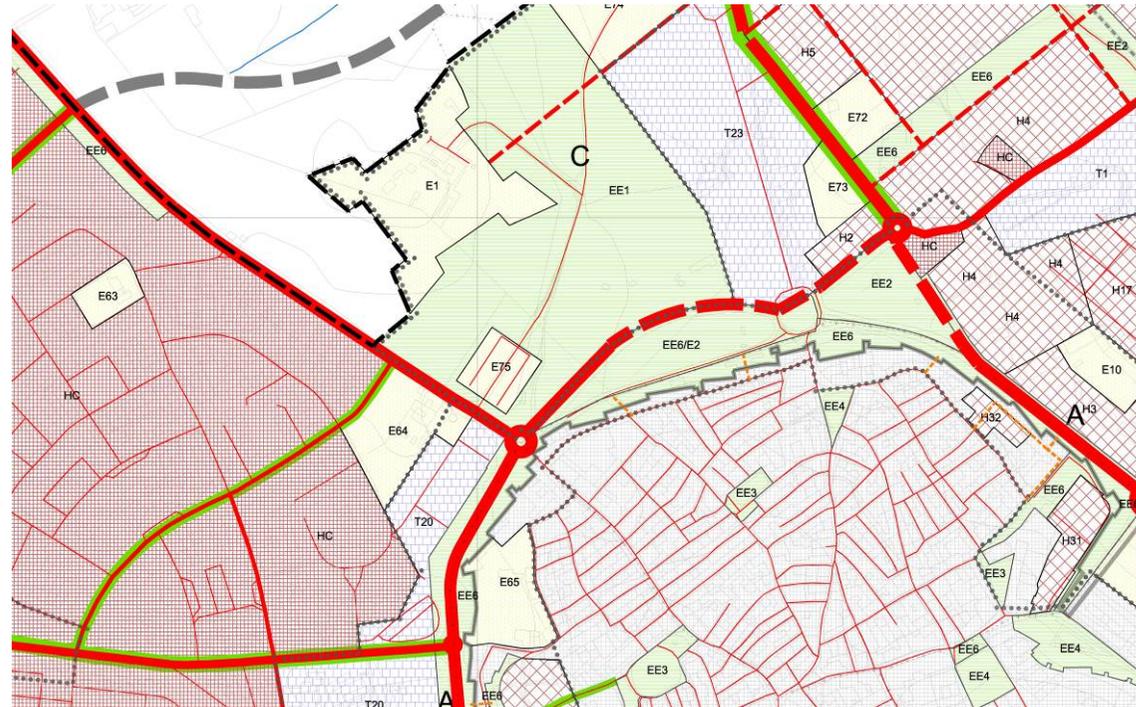


Figura 20.9: Detalle de Plano 1 – Planta de Zonamento del Plano de Urbanización de Évora, 2011. Junto a la rotonda a la izquierda, dos equipamientos (en amarillo) y un área de terciario (en azul), en las inmediaciones de la muralla histórica y cerrando el frente paisajístico.

Las previsiones del actual planeamiento ponen, sin embargo, el peligro este valioso patrimonio paisajístico, al prever a ambos lados del nacimiento del camino histórico la colocación de sendos equipamientos urbanos, además de un área de sector terciario (Figura 20.9).



El hecho de que, probablemente, el primer factor de las diferencias entre el centro y la periferia en Évora sea la diferencia de densidad de habitantes entre uno y otra, hace pensar, por último, y una vez más en este trabajo, en la importancia del ciudadano en el tratamiento y el mantenimiento del patrimonio.

Si los primeros planes de reforma de áreas del centro histórico a principio de los 80 tenían la participación ciudadana como uno de sus ejes clave, los últimos instrumentos de planteamiento han contado con medios de participación que se limitan a las exigencias legales de exposición y a debates con agentes muy concretos y seleccionados del patrimonio en el centro histórico. Existen iniciativas para involucrar al ciudadano en su centro histórico –la más notable sea, probablemente, la denominada *évoraé*, que surge como un complemento de dinamización del centro histórico conjunto con el proyecto *Acropole XXI* y se dirige a diferentes grupos socioculturales: los habitantes, los turistas, los comerciantes, los jóvenes o los amantes de la cultura. Este tipo de acción, sin embargo, incluye al habitante de la ciudad como espectador o invitado, y no como actor de la transformación del centro histórico tal y como recomiendan las experiencias de participación en la realidad actual de la gestión y la planificación de la ciudad.

El paradigma del centro histórico de Évora es el de haber sido la joya de la corona, preparada expuesta para representar y protagonizar el valor de un tesoro de dimensiones territoriales, pero cuya manutención se ha limitado a limpiar el expositor del primer día, sin renovar su proyecto museográfico ni adaptarlo a las nuevas condiciones. La falta de actualización de los principios que la erigieron como la gran apuesta patrimonial del sur de Portugal en los años 80, y que valieron su declaración como Patrimonio Mundial, se une a la escasez de planes que vayan más allá de reformas puntuales y que escapen de los designios del mercadeo económico con la cultura; para dar como resultado un centro histórico que sigue envejeciendo, despoblándose y que corre el riesgo de convertirse en un fondo escenográfico de dimensiones difícilmente manejables.



Figura 20.10: Sistema de Accesibilidad y Conectividad Internacional del PROTA. Señalada con un círculo rojo, la posición estratégica de Beja.

20.2. Beja: una nube de progreso en suspensión

Si hay una ciudad alentejana que reúne las condiciones para ser considerada como un ejemplo equiparable al de las ciudades medias del centro de Andalucía, ésta es Beja. Con una población de 35854 habitantes en el concejo según el censo de 2011 (de ellos, 25024 en su núcleo principal), su importancia a nivel demográfico y como centro funcional del territorio del Bajo Alentejo se remonta a la época romana, si bien existen otras ciudades pequeñas, aunque con cierta representatividad territorial, en sus alrededores (Serpa, Ferreira do Alentejo o Ajustrel). El hecho de su enclave territorialmente estratégico y de que esta condición le venga de siglos atrás, hace que confluyan en ella dos situaciones que convierten a su centro histórico en el gran paradigma de la ciudad media: cuenta con un rico patrimonio histórico, si bien el crecimiento derivado de su encuadre territorial lo ha relegado a un plano insignificante en la planificación de su desarrollo y su futuro.

Beja se encuentra en un cruce de caminos de dos de las vías estructurantes del Alentejo Medio, Bajo y Litoral: la N18 norte-sur y la N260 este-oeste, a media distancia entre el importante puerto de Sines y la frontera con España en el área de la Sierra de Aracena. Su cercanía a una zona de la frontera española con la que no existen vínculos viarios especialmente poderosos – se centran, en la mitad sur de Portugal, en la conexión de Elvas con Badajoz y del Algarve con la costa onubense – ha provocado que aparezca en el actual PROTA como uno de los enclaves fundamentales de desarrollo a nivel infraestructural.

Esta consideración se ve acompañada por dos fuertes apuestas: por un lado, la puesta en marcha de la base aérea militar existente al noroeste del núcleo principal como un aeropuerto de pasajeros y, por otro y como actuación de refuerzo a la primera, la construcción de una autopista que uniese dicho aeropuerto con Sines, incluyendo un enlace al importantísimo eje norte-sur de la autopista A2.



La importancia histórica de Beja está comprobada, no obstante, desde la época romana. Aunque existen evidencias arqueológicas de una ciudad de la Edad del Hierro, de la que excavaciones recientes han recuperado un tramo de muralla y utensilios cerámicos, es con la fundación de la ciudad de Pax Iulia por parte de Augusto cuando adquiere –al menos hasta donde se conoce de los datos existentes- una especial relevancia a nivel territorial. Fue capital de una de las tres regiones que componían la provincia de Lusitania, junto con Santarém y Mérida, y ostentaba la categoría de Civitas, es decir, ciudad responsable de la administración de región, así como la de Colonia. Estos hechos la erigen como un punto fundamental del funcionamiento de la regionalización romana, además de ser objeto de la construcción de espacios y edificios importantes, de los cuáles sólo se mantiene el trazado –por ejemplo, en la actual Plaza de la República, que debió coincidir con el Foro romano-³⁹⁸.

Su importancia a nivel regional permaneció en época visigoda, cuando fue cabeza de obispado – como patrimonio queda la Iglesia de Santo Amaro, hoy Núcleo Visigótico del Museo Regional- y comenzó a disminuir, probablemente, en la época árabe, de la que existen pocos vestigios, coincidiendo con el comienzo del crecimiento de Évora en tamaño e importancia. En este momento se produce, por primera vez, el despoblamiento de la ciudad histórica, cuyas murallas serían prácticamente destruidas, y vueltas a construir, junto con el castillo, entre los siglos XIII y XIV. A partir de entonces, las crecidas y decrecidas de Beja como centro territorial perduran hasta el siglo XX y tienen en común, por lo general, un crecimiento de la periferia que deja vacío el núcleo central³⁹⁹.

El centro histórico de Beja es hoy, de hecho, de una representatividad relativamente pequeña en

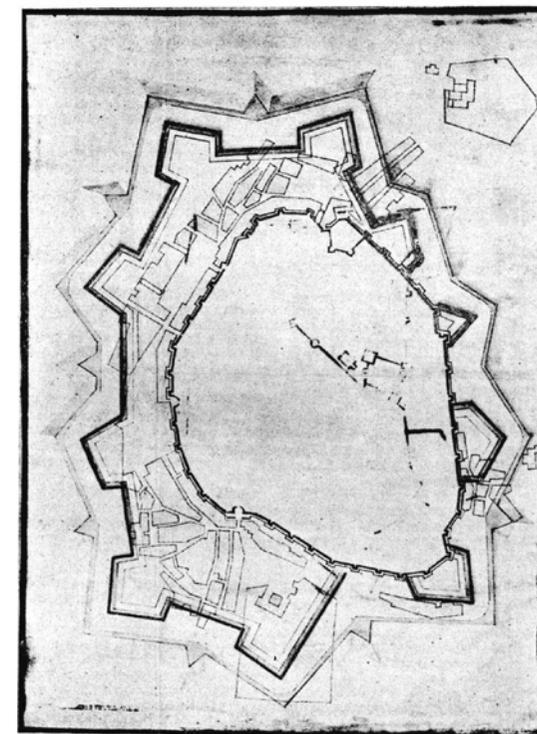


Figura 20.11. Mapa de las Fortificaciones de Beja de Nicolau de Langres, entre 1657 y 1658. Fuente: de Mello de Mattos, Gastão (1944), *Uma planta de Beja no século XVII*, en *Arquivo de Beja*, Vol. 1, Fasc. III, Minerva Comercial, Beja.

³⁹⁸ VIANA, Abel (1944), *Origem e evolução histórica de Beja*. Beja: Minerva Comercial.

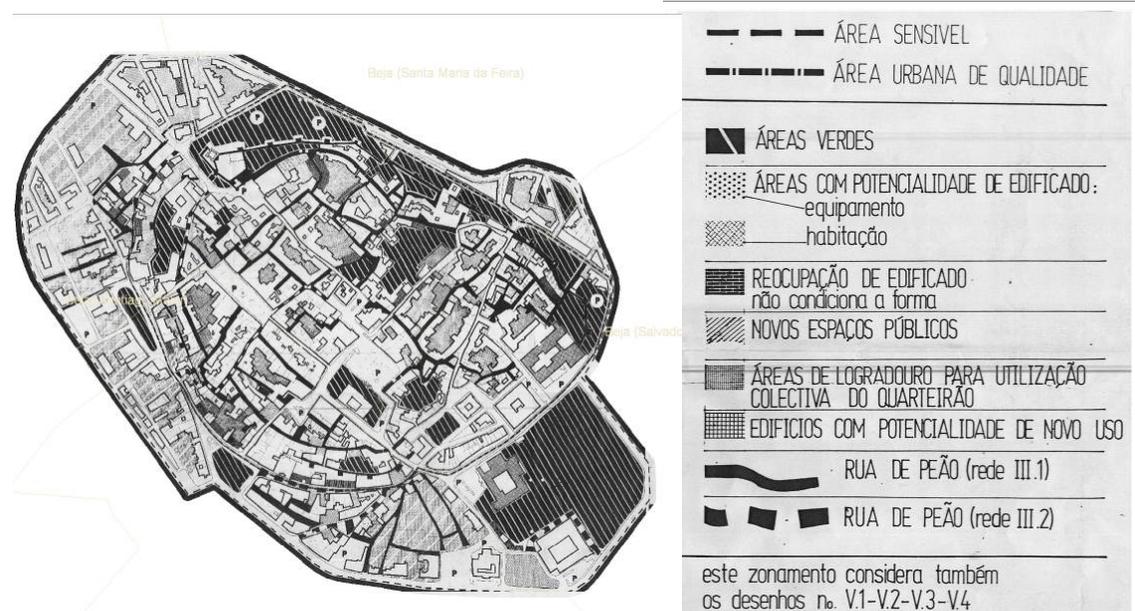
³⁹⁹ MELLO DE MATTOS, Gastão (1944), *Uma planta de Beja no século XVII*. *Arquivo de Beja*, Vol. 1, Fasc. III.



términos de dimensiones, en comparación con la proporción que constituye en otras ciudades medias patrimoniales, tanto andaluzas como alentejanas. Cuenta, no obstante, con 16 elementos clasificados y protegidos, de los cuales 8 son Monumento Nacional, uno Inmueble de Interés Municipal y el resto Inmuebles de Interés Público. Llamativo es el dato de que, además, cinco expedientes de protección fueron iniciados y no han resultado en protección, tres de ellos caducados y dos cerrados sin proteger.

Los esfuerzos por la protección de los inmuebles de carácter patrimonial no se extienden, por otra parte, al patrimonio urbano en cuanto a sus espacios libres o su carácter como conjunto. Esto es especialmente evidente si atendemos al historial del planeamiento que atañe a la ciudad y, más concretamente, al centro histórico de Beja.

Figura 20.12: Plan Parcial de Urbanización del Núcleo Histórico de Beja, 1986. Planta Síntesis.





Así, ni el Plan Director Municipal (revisado en el año 2000) ni el Plan Parcial de Urbanización del Núcleo Histórico (publicado en 1986 y revisado en 1995) contienen un catálogo de elementos protegidos ni determinaciones específicas para las distintas áreas homogéneas del centro histórico, sino que consisten en una delimitación doble –por una parte la denominada Área Urbana de Calidad, que correspondería con una zona de especial monumentalidad patrimonial, y por otra, ligeramente mayor y rodeándola, el Área de Acompañamiento, que podría corresponder con lo que entendemos como un entorno o zona de transición, de forma que juntas constituyen el Área Sensible, que funciona a efectos prácticos como el ámbito de aplicación del Plan.

Por lo demás, tanto el Plan Parcial de 1986 como su revisión centran la actuación en el área histórica en la detección de una serie de ámbitos con viabilidad para su construcción, entre los que distinguen áreas con potencialidad de edificación (de equipamiento o de vivienda, reocupación de edificación, nuevos espacios públicos, áreas para uso colectivo de manzana y edificios con potencialidad de nuevo uso.

Ante la ausencia de determinaciones con mayor detalle, cabe destacar que, con carácter general, se hace referencia a las que aparecerán en los Planes de Pormenor que serán elaborados posteriormente, complementando así el Plan Parcial. (Plano Parcial de Urbanización del Núcleo Central Histórico de Beja, Artículo 2º). En cuanto al contenido de estos planos, se especifica que deberán prever la recuperación o sustitución de aquellos edificios que no presenten condiciones de seguridad, así como mantener las condiciones de forma y volumen determinadas, pero no incluye indicaciones acerca de la protección o catalogación de elementos o áreas urbanas singulares. Tampoco añade nuevas condiciones la revisión de 1995, que tan sólo incluye un plano de síntesis que por error había sido omitido en la publicación de 1986.

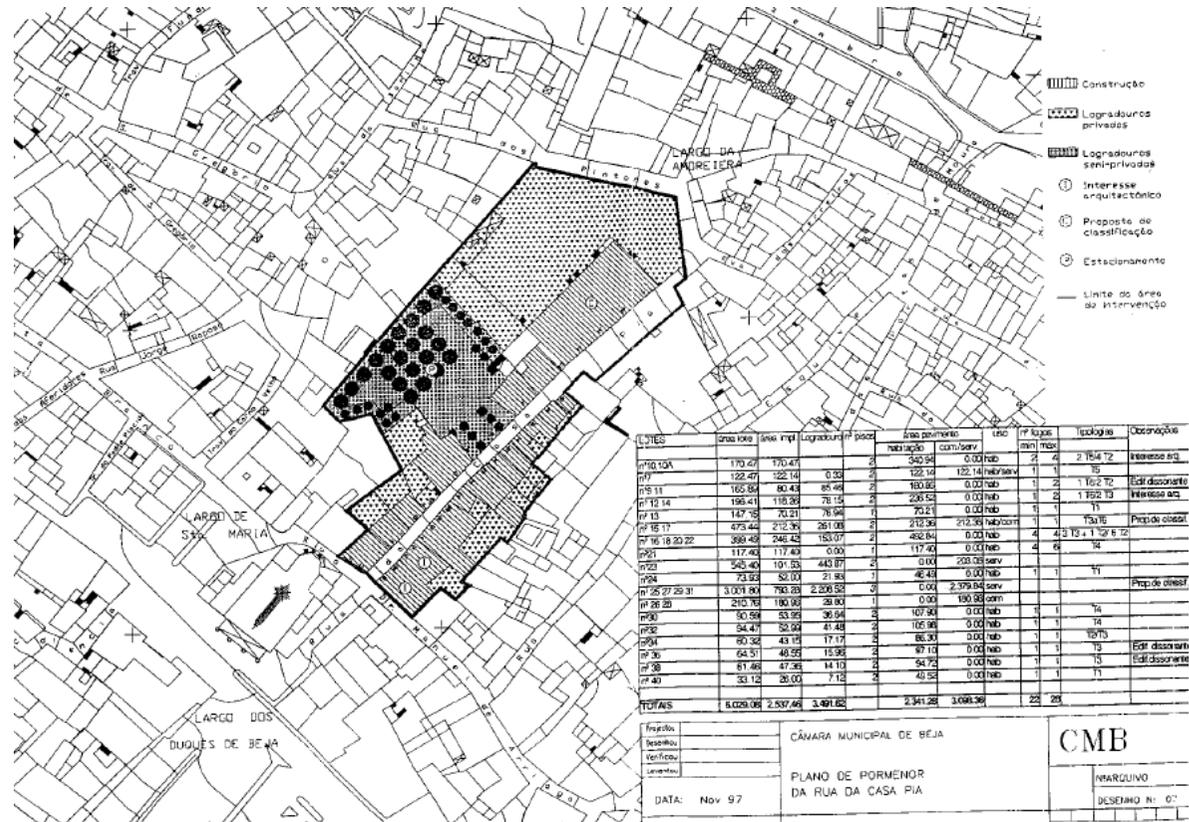


Figura 20.13: Plan de Pormenor de Rua Casa Pia, año 2000. Planta de Síntesis

El planeamiento de desarrollo del Plan Parcial se extiende en numerosos Planes de Pormenor, que datan desde 1991 hasta 2008. Estos Planes, cuyo ámbito de actuación es de reducidas dimensiones –suele abarcar dos o tres manzanas contiguas–, tienen además un elevado nivel de detalle, hasta el punto de definir condiciones de volumen y líneas de edificación en las propias parcelas, así como



condiciones de ajardinamiento de espacios interiores (ver Figura 20.13). Su carácter correspondería, por tanto, más al equivalente al Estudio de Detalle de la normativa andaluza que al del Plan Parcial, y generan una ordenación urbana muy puntual y, a la vez, desarticulada, de forma que a día de hoy quedan muchas áreas del centro histórico –y del resto de la ciudad, que se ordena mediante un procedimiento similar- en las que no existen determinaciones específicas y ajustadas a sus condiciones urbanas.

Esta concepción desagregada del planeamiento, unida al hecho de que, desde mediados de la década de los 90, no se haya producido una actualización completa del planeamiento del centro histórico, provoca que sus principios –que, en cierto modo, pueden ser entendibles dentro de las dinámicas desarrollistas de los 80, especialmente enfocadas a la construcción y renovación del parque inmobiliario de centros históricos más que en políticas conservadoras o de integración social- estén completamente desactualizados hoy en relación con las directrices que rigen, al menos en el plano teórico, el planeamiento de áreas históricas de ciudades medias europeas.

Así, desde el punto de vista de un visitante observador sin una información previa sobre los procesos de planificación urbana o de gestión del patrimonio de Beja, la impresión general es de un gran crecimiento periférico que ha conllevado el despoblamiento general del centro histórico. Este estado de abandono no se reduce, como ocurría por ejemplo en el caso de Évora, a sectores concretos y recónditos del tejido histórico, sino que alcanza, incluso, a los espacios urbanos más protagonistas.

Es éste el caso, por ejemplo, de una gran parte de los inmuebles que circundan a la Praça da República –que alberga al Pelourinho y a uno de los edificios más sobresalientes, la loggia renacentista de la Santa Casa da Misericórdia-, que aparecen deshabitados, con falta de rehabilitación e incluso, en ocasiones, con anuncios de reformas o nuevos usos para los mismos que



no han llegado a materializarse.



Figura 20.14: inmueble deshabitado y en visible estado de degradación en la Praça da República, Beja. Fuente: la autora

La profusión de proyectos e iniciativas de desarrollo es, posiblemente, otra de las grandes señas de identidad de la gestión urbana y patrimonial de Beja en la actualidad. Cuenta, de hecho, con una estrategia promovida desde la Câmara Municipal para fomentar el movimiento cultural, económico y las iniciativas ambientales, bajo la marca “de Beja”, que se publicita desde Internet, a través de



videos promocionales y mediante diversos proyectos que se destinan, en su mayoría, a dar facilidades para la inversión en distintos sectores locales, con un espíritu de fondo eminentemente emprendedor que bien recuerda al vigor característico de las ciudades medias del centro de Andalucía.

Una forma interesante de acercarse a la caracterización y las principales inquietudes de la Beja institucional actual pasa por la lectura y el análisis de las diez razones que, a modo de decálogo, se publicitan como atractivos para invertir en Beja:

1. Situación. Se entiende como un gran potencial el hecho de que Beja se encuentre en un punto medio entre Sines, el gran polo portuario portugués, y la ciudad de Sevilla. Sin embargo, las conexiones por carretera entre Beja y Sevilla se hacen mediante vías secundarias y de montaña, lo que dificultaría la prevista conexión entre Sines y Europa a partir de la capital andaluza.

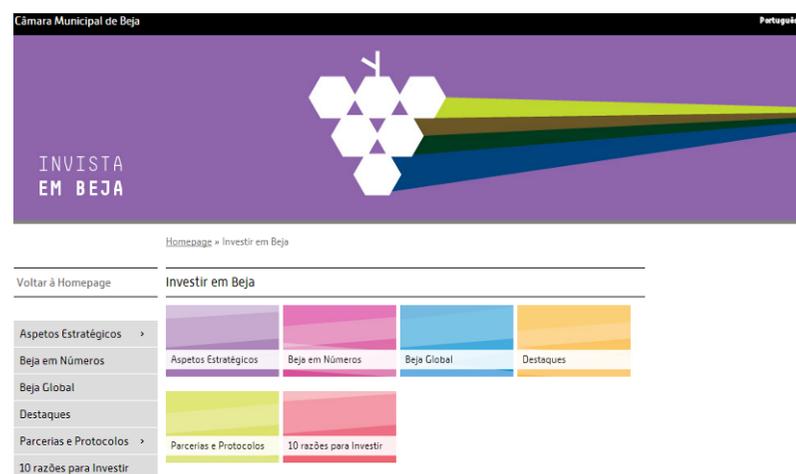


Figura 20.15: Captura de pantalla del proyecto “de Beja”, en su área de apuesta por la inversión.



2. Infraestructuras. Una de las grandes apuestas del Alentejo y, más concretamente, de la zona de Beja, es el desarrollo infraestructural. Por una parte, se fortalece el vínculo con Sines, su gran puerto y su plataforma logística mediante el trazado de una autopista rápida y, por otra parte, se pone en funcionamiento el Aeropuerto de Beja, a partir del antiguo aeródromo, como aeropuerto de pasajeros. Sin embargo, ambos proyectos se encuentran a día de hoy paralizados y sin uso: la autopista tiene algunos tramos construidos y la mayor parte en obra paralizada, con enormes superficies acondicionadas mediante el movimiento de tierras, algunas asfaltadas, grandes soportes de hormigón con esperas de acero degradándose a la intemperie o tubos pasantes de instalaciones depositados en el campo abierto. En cuanto al aeropuerto, fue abierto al público durante algunos meses con algunas compañías de bajo coste operando en el mismo, para ser posteriormente cerrado por una falta de usuarios que, por otra parte, es fácilmente comprensible si se tienen en cuenta las condiciones demográficas de la región y su cercanía a los aeropuertos de Lisboa, Faro, Badajoz y Sevilla.

Figura 20.16: Aeropuerto de Beja, a lo lejos, entre el paisaje de dehesa y olivar.

Fuente: la autora





3. Inversión pública. En los últimos años ha crecido sustancialmente la inversión pública en el área y la ciudad de Beja, especialmente en la innovación, el sector servicios y las nuevas actividades económicas: exportación, actividades culturales, tecnologías de la información, biotecnología, movilidad sostenible o aeronáutica. Desde la propia cámara municipal se insiste en que, a pesar de ello, el comercio tradicional, la logística, los servicios médicos y otras actividades tradicionalmente locales siguen teniendo un fuerte peso en la economía. Sin embargo, no se realizan inversiones en conservar los sistemas productivos existentes o tradicionales, haciéndolos compatibles con las industrias emergentes, ni en fortalecer su patrimonio.

4. Inversión privada y extranjera. La cámara municipal está especialmente interesada en favorecer la llegada de capital privado, especialmente extranjero, a la ciudad, por lo que ha abierto la posibilidad a la creación de nuevas instalaciones y licencias para nuevas actividades permitidas, haciendo un gran hincapié en el sector olivarero y vitivinícola. Al igual que ocurre con la inversión pública, el principal interés es el de la transformación de los sectores productivos locales hacia industrias más competitivas o diferentes de las existentes.

5. Beja EcoPólis Otra de las grandes apuestas actuales es la de mejorar los aspectos ecológicos y ambientales de la ciudad. El proyecto Beja EcoPólis se desarrolla en conjunto con un proyecto sobre ciudades inteligentes que integra a distintas localidades portuguesas para el progreso en materia de inteligencia urbana. El proyecto ecológico, por su parte, incide en la necesidad de transformar Beja en una ciudad sostenible en cuestiones de eficiencia energética, energías renovables, planeamiento estratégico, transferencia de conocimiento o movilidad alternativa, entre otros. Llama la atención la ausencia de acciones destinadas a la materia sociocultural como parte de un concepto de sostenibilidad fuerte.

6. Polos de investigación científica. Existen dos en la actualidad: el CEBAL – Centro de



Biotecnología Agrícola y Agro alimentario del Bajo Alentejo y Litoral, y la Red de Laboratorios Tecnológicos del Concelho de Beja, ambos con sede en la ciudad. La apuesta por la investigación puede ser una oportunidad local, especialmente teniendo en cuenta la tendencia actual europea de ligar la investigación a la aplicación y la perspectiva empresarial.

7. Disponibilidad de espacios para la inversión. Se ofertan diferentes espacios para la creación de nuevas empresas en distintas escalas: desde un parque industrial a un pabellón de micro-empresas, la planificación de un área de expansión para el parque industrial existente, las empresas asociadas al aeropuerto y varios nidos de empresas.

8. Calidad de vida. Se mencionan diferentes equipamientos que bajo este lema, la mayoría destinados a la cultura: la biblioteca José Saramago, la Casa de la Cultura, el Museo Regional de Beja, la Casa de las Artes Jorge Vieira, la Galería de los Escuderos, el Archivo Distrital; otros equipamientos deportivos como la Piscina Municipal, el Complejo Deportivo Fernando Mamede; y la unidad local de salud. Llama la atención el hecho de que todos los servicios al ciudadano de interés social o cultural sean reunidos en un solo epígrafe y en simple enumeración, sin profundizar en ellos y sus posibilidades como sí ocurre en otros puntos.

9. Recursos humanos. Se confía en el desarrollo del Instituto Politécnico de Beja como fuente de recursos humanos cualificados para la ejecución de proyectos en la ciudad.

10. Apoyo al inversor/promotor. Se ha creado un Gabinete de Estrategia y Desarrollo con el objeto de captar, apoyar y acompañar a los inversores. Además, se han dispuesto mecanismos y herramientas para la optimización de inversiones aunque no se especifica de qué tratan, sino que se remite al posible inversor a ponerse en contacto con el gabinete correspondiente de la Cámara Municipal.



De todo lo anterior se extrae una gran apuesta por la renovación y el progreso, desde un ecologismo que deja de lado las partes social y cultural de la sostenibilidad y que reclamara una nueva marca que, como diversas fuentes de opinión locales han manifestado, trata de establecer un vínculo con una identidad local que, sin embargo, no aparece en la publicidad ni en los mecanismos de difusión de la misma.⁴⁰⁰

El hecho de que la gran mayoría de iniciativas actuales estén destinadas a una tendencia altamente desarrollista, encabezando Beja este movimiento dentro del panorama general que ya anunciaba el Plan Territorial del Alentejo, contrasta con una serie de recursos específicos, muchos de ellos procedentes de fondos económicos europeos, que fueron creados en torno a la cultura y el patrimonio en los años previos: una serie de rutas patrimoniales temáticas, entre las que destacan las rutas arqueológicas, un proyecto de musealización y dinamización del castillo de Beja con la instalación en su interior de la oficina de turismo, la creación del Núcleo Arqueológico de la Rua do Sembrano, o el más reciente Proyecto Estela, que ha contado con la participación de los ciudadanos en las distintas fases de reconocimiento del megalitismo en la región, con resultados muy satisfactorios en cuanto a la capacidad identitaria del patrimonio arqueológico para la población local.

Parece concluirse que una doble problemática ha impedido que el desarrollo urbano e infraestructural de Beja se haya visto acompañado de una revitalización patrimonial, social y cultural de su centro histórico: por un lado, la ya comentada ausencia de un plan integral o estratégico que aunase los esfuerzos empleados en las distintas iniciativas patrimoniales que sí tuvieron lugar; por otro, un excesivo énfasis en la actualización de las industrias emergentes sin

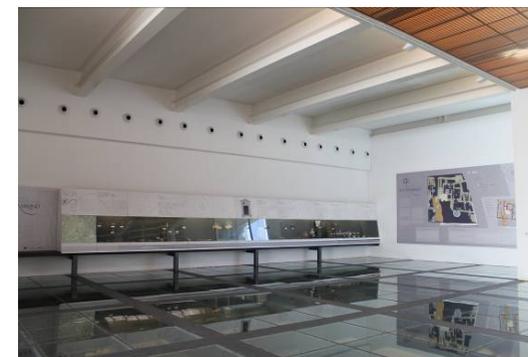


Figura 20.17: Núcleo Museológico de la Rua do Sembrano, Beja. Fuente: la autora

⁴⁰⁰ Pueden encontrarse comentarios interesantes al respecto en el blog “Praça da República”, <http://www.pracadarepublicaembeja.net/2013/07/a-minha-cidade/de-beja-a-marca/> (Consultado el 14/01/2014).



contar con los saberes tradicionales, el patrimonio o, incluso, el turismo cultural, como grandes fuentes de sostenibilidad a escala social y territorial.

El drama de Beja es haber confiado en un progreso de matiz exclusivamente económica y desarrollista sin contar con el patrimonio como fuente de riqueza social, cultural y, por qué no, también económica desde una perspectiva de sostenibilidad, más aún teniendo en cuenta que se trata de uno de los enclaves con mayor historia del sur de Portugal y, por tanto, de un potencial patrimonial inusual en otros puntos de la región y, concretamente, de las ciudades medias alentejanas.



20.3. Sines: una burbuja de inmunidad al desarrollismo

La estrecha y dicotómica relación de Portugal con el océano atlántico encuentra un ejemplo único en el caso de la bahía de Sines: situada en un pequeño saliente de la costa, a medio camino entre el Cabo de Sagres y el Estuario del Sado, de aguas calmas y protegida por el cabo de Sines, constituyó históricamente un enclave estratégico no sólo para la actividad pesquera sino como punto central de las rutas del comercio atlántico entre la región del Algarve y la capital, Lisboa.



Figura 20.18: Caleta de Sines en 1607-1617.
Fuente: Archivo Histórico Torre de Tombal Online.

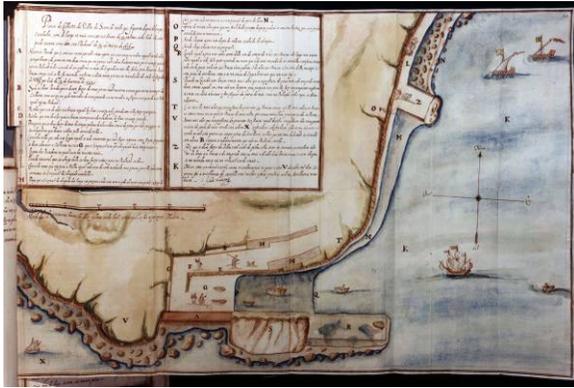


Figura 20.19: Puerto de Sines en 1607-1617.

Fuente: Archivo Nacional Torre do Tombo online.

Esta situación potenció, además, el desarrollo de actividades no directamente ligadas al mar como la agrícola o la forestal, debido, por un lado, a las condiciones geográficas del territorio, cercano a una sierra y con amplias llanuras fértiles y, por otro lado, a las posibilidades comerciales que el enclave portuario de la bahía ofrecía para los productores.

En el siglo XX este hecho se ve acentuado por la necesidad de modernización industrial del comercio marítimo en Portugal: los estudios batimétricos muestran que Sines es el único punto de la costa portuguesa capaz de abrigar barcos de gran calado, posibilidad de la que carecían los grandes puertos de la mitad sur del país, Lisboa y Setúbal. A partir de la segunda mitad del siglo XX el potencial del puerto, que se convierte en establecimiento imprescindible para el tráfico pesado mundial en Portugal, acentúa el desarrollo comercial, industrial y urbanístico de la región hasta llegar a la situación actual⁴⁰¹.

Sines había sido, hasta ese momento, una pequeña ciudad de interior al borde del océano más que una ciudad portuaria: de hecho, sus principales edificios y espacios públicos no están situados atendiendo a la posición o a las vistas del océano –salvo el castillo, que por su función defensiva debe tener necesariamente un control de la bahía– sino más bien con respecto a caminos y enclaves que proceden del interior de la península (Figura 20.20).

⁴⁰¹ CARVALHO, A.F. (2005), *Porto de Sines: Porta Atlántica da Europa*, APS, S.A., Sines, p. 79.



las actividades comerciales del puerto colocaban el territorio perimetral de la ciudad de Sines en una posición clave para el emplazamiento de nuevas áreas urbanizadas para la industria y la logística.

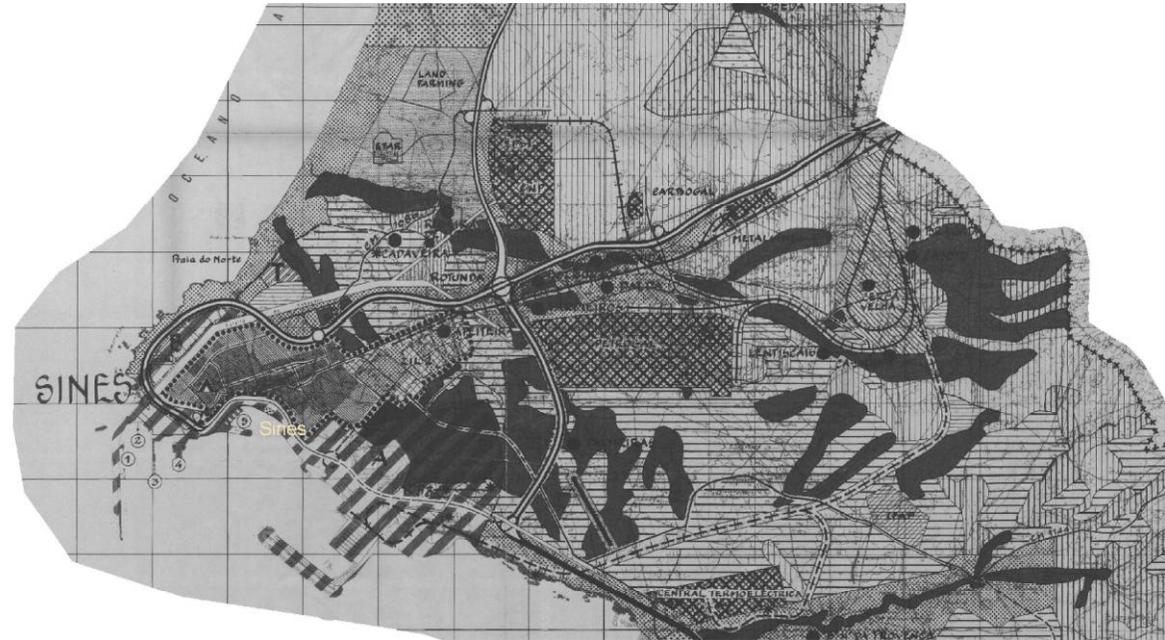


Figura 20.21: Plano Director Municipal de Sines, 1987. Previsión a corto plazo.

Sin embargo, la ampliación del suelo urbano en Sines en la segunda mitad del siglo XX se realiza mediante un proceso fuera de lo convencional: en lugar de establecer ampliaciones mediante la adquisición de grandes parcelas agrarias y/o el establecimiento de cinturones de infraestructuras que provocarían una zonificación de usos a gran escala, como ocurre en la mayoría de ciudades



tanto alentejanas o andaluzas en tesituras semejantes, la creación de suelo urbanizable de viviendas es contenida en pequeñas áreas y se crean grandes bolsas de suelo industrial que, salvo excepciones, no se adhieren al tejido urbano sino que están rodeadas por espacios boscosos o agrarios casi en su totalidad. Las infraestructuras de acceso, por su parte, rechazan la creación de rondas de circunvalación, potenciando el carácter de final de eje propio de un punto frente al océano y creando una vía rápida de acceso que, en lugar de rodear el suelo urbano, recoge los flujos de las distintas áreas industriales aisladas (Figura 20.21).

Pero la verdadera apuesta innovadora en el crecimiento de la bahía de Sines es, precisamente, la consideración de la bahía portuaria como un hecho territorial y no local, es decir, comprender que la potencialidad de un nuevo centro estratégico puede ser entendida como una oportunidad para el desarrollo territorial y el trabajo conjunto de una red urbana. Para este cometido se cuenta, en primer lugar, con la ya existente ciudad de Santiago do Cacém, muy próxima a Sines –a 17 km por la carretera tradicional de acceso a la ciudad portuaria- y con una entidad urbana ya consolidada e, incluso, ligeramente superior en términos demográficos y de servicios.

El siguiente paso es insólito en su contexto espacial y temporal: en la década de 1970 se crea la única ciudad ex-novo de Portugal, Vila Nova de Santo André, a tan sólo 3 km del antiguo núcleo rural de Santo André, a 15 km de Sines y 12 km de Santiago do Cacém. El nuevo núcleo, que en su momento nace como freguesía de Santiago do Cacém, está concebido desde un primer momento como ciudad-dormitorio de una proyectada área metropolitana de la bahía de Sines, y estrechamente conectada mediante una nueva carretera con los polos industriales emergentes. Su urbanismo está concebido según las directrices del Movimiento Moderno, predominando la edificación abierta y los jardines comunes en torno a un núcleo centralizado de servicios, y cada área de viviendas cuenta con un carácter propio y un proyecto de diseño y urbanización que es otorgado a un único arquitecto.



Figura 20.22: Plano Director Municipal de Sines, 1987. Previsión a largo plazo.

Los objetivos iniciales de este proyecto –que preveía una ciudad para 100.000 habitantes no se vieron en absoluto alcanzados, pues contaba en 2011 con algo menos de 10.500 habitantes. La estructura urbana permite, no obstante, un crecimiento sencillo en el futuro, si bien no está previsto en un plazo breve. Estas expectativas de crecimiento fueron otorgadas de forma paralela a las propias áreas industriales del entorno de Sines: el propio Plan de Ordenación de 1990 recoge una previsión de suelo urbanizable en dos tiempos: el suelo industrial a corto plazo incluye la formación de ciertas bolsas rodeadas por suelo forestal que coinciden, casi literalmente, con las existentes a día de hoy (Figura 20.21). Pero el proyecto incluye una previsión a largo plazo en la que



el suelo industrial llega a colmatar el perímetro de Sines en tierra, dejando como islas algunas manchas de suelo especialmente valioso por su carácter natural, invirtiendo así el sentido de la urbanización actual de la ciudad y sus alrededores (Figura 20.22).

Este proceso de apropiación del territorio y trabajo en red para formar un complejo portuario e industrial no se extiende, sin embargo, al resto de la región. A día de hoy, es más cómodo –y rápido– viajar desde Sines a Setúbal o Lisboa que hacerlo, por poner un caso geográficamente cercano, a Beja, tanto en transporte público como privado. Lejos de suponer una ventaja para la propia área el hecho de alejarse de las otras ciudades “mayores” de la región para conectarse a la principal área metropolitana, parece que el gran puerto de mercancías para el Alentejo sigue siendo Lisboa, mientras que Sines queda relegado a funciones muy específicas relacionadas con las industrias de gas y energía presentes en los alrededores.

En otros aspectos, como la oferta de Sines en clave de turismo de sol y playa, ésta se encuentra más en consonancia con otros puntos costeros del Alentejo y el Algarve occidental, destinados a un turismo relativamente minoritario, alternativo y respetuoso con el medio ambiente, más que con las grandes aglomeraciones costeras cercanas a Lisboa, que satisfacen esta necesidad en los habitantes del Área Metropolitana en una distancia mucho más reducida y con un buen sistema de transporte público, especialmente en las temporadas altas.

Las repercusiones que un proyecto de esta envergadura han tenido sobre un pequeño núcleo histórico como Sines son, en cierto modo, ambiguas. Es razonable pensar que una gran expansión de suelo urbanizable periférico crea –y así ocurre en la mayoría de ciudades medias andaluzas y alentejanas– un despoblamiento del núcleo histórico y, a su vez, una relegación de las cuestiones patrimoniales a un segundo plano, circunstancias que provocan en poco tiempo un manifiesto deterioro de los bienes inmuebles y espacios públicos, ya sea a través de la degradación por falta de



mantenimiento, por sustitución del caserío y el parcelario o mediante la realización de intervenciones social y culturalmente destructivas como la gentrificación o la musealización banal de la ciudad.

Sin embargo, una visita al centro histórico de Sines transmite la sensación de pasear por el pequeño núcleo urbano alentejano que fue hace algo más de medio siglo, manteniendo los estratos socioculturales, con un nivel aceptable de conservación del patrimonio inmueble y carente de una excesiva transformación turística, hostelera o comercial.

Así lo reflejan los datos del estudio sociológico desarrollado por el equipo encargado dentro del Relatório provisional de Antepian de Pormenor de Salvaguarda da Zona Histórica de Sines, en los que se da cuenta del alto nivel de uso que tiene el centro histórico por los habitantes de la ciudad, ya sean residentes en el mismo o en las áreas periféricas. No obstante, algunas de las acciones llevadas a cabo en los años previos al encargo y redacción del Plan de Pormenor tuvieron un efecto negativo sobre la sostenibilidad sociocultural en el área, especialmente aquellas que condujeron a una descentralización paulatina de los servicios y a la falta de accesibilidad a buenas partes de la misma por medio del vehículo privado motorizado. En un centro histórico pequeño como el de Sines, la peatonalización de vías estructurantes y la creación de bucles incómodos para el tráfico produjeron un ligero despoblamiento del mismo, en un intento de imitar a los grandes planes de otras ciudades de carácter patrimonial cuyos supuestos no se aplicaban a la escala de ésta.

Otras intervenciones recientes han tenido efectos similares, como es el caso de la creación del Centro de las Artes de Sines, su ubicación en el perímetro del área patrimonial y el encargo de la misma a equipo de arquitectos estrella –el proyecto de Aires Mateus fue finalista del premio Mies Van der Rohe en 2007 y apareció en las más prestigiosas publicaciones sobre arquitectura-, que interrumpió al tráfico rodado una de las principales vías de acceso a la almendra histórica y que



funciona como un atractivo para turistas y visitantes con un éxito relativo, y no como un servicio cultural para los habitantes del barrio o la ciudad, que lo entienden como algo ajeno y prácticamente impuesto.

En el otro límite del área, el borde costero, la principal actuación destinada a la adecuación y accesibilidad del centro patrimonial es la creación de un elevador desde la playa hasta las cercanías de la zona de mayor concentración de inmuebles y espacios de interés. Tras convocar un concurso de ideas para su diseño, se opta por una artificialización de las laderas, llamadas falésias –en grave riesgo de colapso- mediante la creación de un sistema de rampas y jardines que culmina en el objeto del elevador, que sobresale visual y espacialmente de la línea del acantilado.

La alteración del patrimonio paisajístico dentro y fuera de la zona de estudio es, por otra parte, evidente: alejándose unos metros de la almendra histórica puede advertirse, desde casi cualquier punto, la presencia imponente de las dos chimeneas de la central térmica, establecida a pocos kilómetros al sur, en la línea costera. Ocurre de forma similar con los polos químicos situados junto a las principales vías de acercamiento y contemplación del núcleo histórico: las áreas de Petrogal, Carbogal o Repsol, agrupadas bajo la ZILS (Zona Industrial y Logística de Sines), perteneciente a la plataforma Aicep Global Parques, emergen entre masas de coníferas que consiguen mitigar, tanto visual como ambientalmente, el duro impacto de los grandes centros energéticos. Estas carreteras se cruzan, puntualmente, con auténticas autopistas de la energía que introducen una brecha en la continuidad paisajística y generan, en los tramos más cercanos a la zona portuaria, una barrera infranqueable entre la ciudad de Sines, su paisaje periférico, los terrenos cultivables y el océano (Figura 20.23).



Figura 20.23: Recreación virtual del futuro proyecto de elevador desde el paseo marítimo hasta el centro histórico. Fuente: <http://www.sinesregenera.com/operacoes/av-enida-falesia-elevador/> (Consultado el 21/01/2014)



Figura 20.24: Vista desde la autovía y ortofotografía de la autopista de la energía en su intersección con una vía de cuatro carriles. Fuente: Google Earth

El propio paisaje forestal del entorno de Sines es, de hecho, un elemento eminentemente antrópico tal y como lo es en la mayoría de las regiones del sur del Península Ibérica. En el caso concreto de Sines, las transformaciones del paisaje y la introducción de la industria forestal comienza en los años 30, con el Plano Forestal Portugués de 1938, que comienza por desarrollar conversión a bosque de las tierras que ya eran de dominio público, especialmente dunas del litoral y terrenos no productivos.

Este proceso se acelera a partir de la década de los 60, cuando la práctica se hace extensiva a la



propiedad privada, lo que conlleva no sólo un profundo cambio en las especies vegetales y en el propio paisaje sino, lo que es aún más peligroso, un cambio en la estructura del catastro, que pasa de la pequeña finca rústica dominante en las cercanías de Sines a grandes propiedades que, gracias al Programa Forestal del Banco Mundial, se convierten en enormes núcleos productivos de recursos forestales en forma de manchas de pino y eucalipto que se extienden casi ininterrumpidamente desde el Cabo de Sines a la Península de Setúbal.

Es, precisamente, este cambio en la estructura de la parcelación agraria, el que propicia en la década de los 70 la conversión de grandes fincas en núcleos industriales, de una forma mucho más inmediata y fácil de lo que hubiera sido la expropiación, uno por uno, de pequeños propietarios con terrenos agrícolas.

En el borde costero, la transformación de los terrenos forestales en industriales coincide temporal y estratégicamente con la conversión del puerto de Sines en un complejo megalómano, con la construcción de muelles especializados para cada una de las actividades: industriales, petroquímicas, de pasajeros y de mercancías. Las inversiones para el crecimiento del puerto siguen vigentes hasta hoy, con la publicación reciente de un concurso para la ampliación de la Terminal XXI, una macro terminal para contenedores de mercancías regentada por las autoridades del Puerto de Singapur, que se prevé alcance en 2014 cerca de 1 km de longitud y capacidad para 1500000 contenedores.

Ante estas vertiginosas cifras, el patrimonio urbano de Sines parece permanecer impertérrito. El contraste entre el paisaje urbano –casi rural- y el paisaje periurbano, cada vez más convertido en una gran superficie portuaria e industrial –por suerte y contra los planteamientos iniciales, no colmatado- evidencia la gran separación que existe, en el caso de Sines, entre el desarrollo periférico y la conservación del tejido histórico. Sines cuenta con un patrimonio discreto, más



valioso en su conjunto como histórica ciudad pesquera en buen estado de conservación que en la monumentalidad de sus elementos aislados. Los inmuebles que cuentan con un proceso de protección son los siguientes:

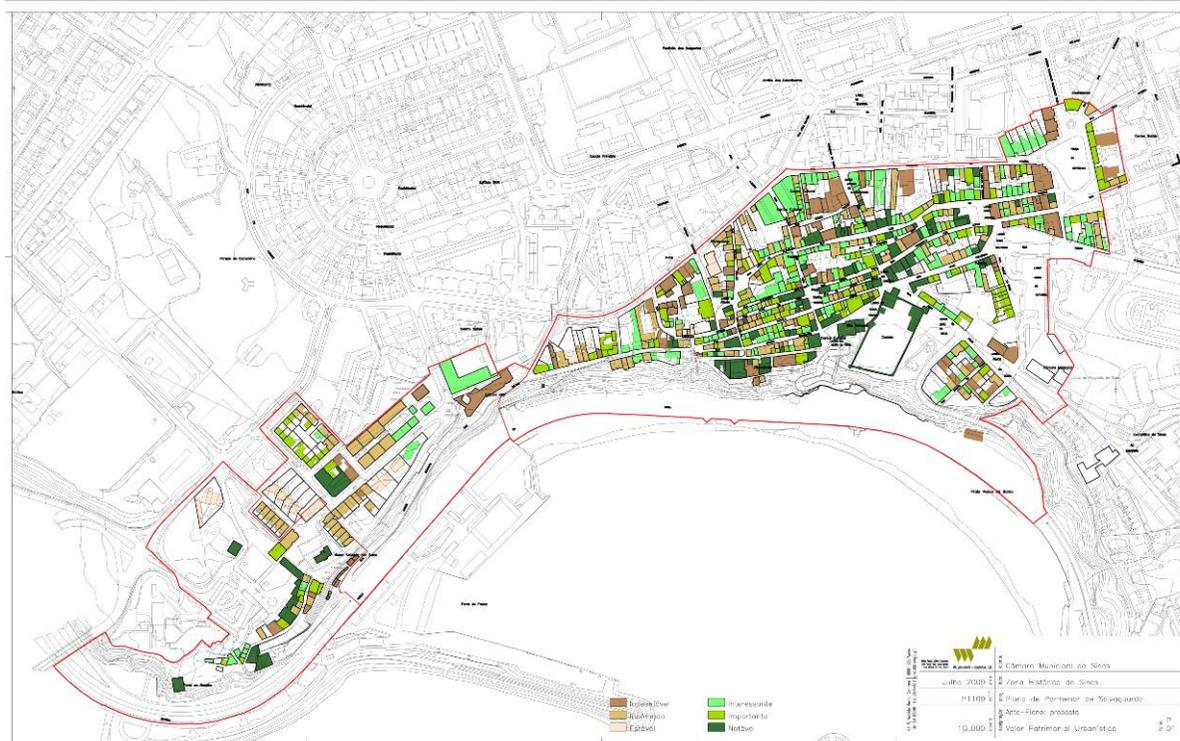


Figura 20.25: Ante Plan de Pormenor de Salvaguardia da Zona Histórica de Sines. Valor Patrimonial Urbanístico

- Capilla de Nossa Senhora das Salvas. Clasificado como Monumento Nacional.
- Castillo de Sines. Clasificado como Inmueble de Interés Público.



- Fuerte de Nossa Senhora das Salvas. Clasificado como Inmueble de Interés Público.
- Fuerte do Pessegueiro. Clasificado como Inmueble de Interés Público.
- Plaza del Marqués de Pombal. Clasificado como Conjunto de Interés Público.
- Iglesia Matriz de São Salvador. En vías de clasificación como Inmueble de Interés Público.
- Edificio de la Misericordia de Sines. Procedimiento archivado sin protección legal.

Grau I	As intervenções deste Grau de actuação são aquelas que não se traduzem em alterações estruturais, físicas e compositivas do edifício, cujo propósito é o da sua conservação, restauro ou recuperação do existente.
Grau II	As intervenções deste Grau de actuação correspondem a intervenções que têm como objectivo a reutilização integrada de um edifício, a sua adaptação a usos distintos do original ou a adequação ou melhoramento das suas condições funcionais, com a possibilidade de alteração da organização espacial, embora mantendo a imagem global exterior e a sua lógica urbanística.
Grau III	As actuações de Grau III correspondem a: <ol style="list-style-type: none"> Intervenções em edifícios que apresentam elementos e características que perturbam a unidade e coerência formal próprias, ou do conjunto urbano em que estão inseridos, devendo, por isso, ser substituídos por outros; Intervenções em parcelas expectantes ou vazias integradas na malha urbana, no sentido de as colmatar com edificação.
Grau IV	As actuações de Grau IV correspondem às obras de demolição de um edifício com o objectivo de dar origem a um novo desenho urbano integrado numa Unidade de Execução.

Figura 20.26: Valor patrimonial urbanístico.

Fuente: Antepian de Pormenor de Salvaguardia da Área Histórica de Sines.

El Ante-Plan de Pormenor de Salvaguardia de la Zona Histórica de Sines, redactado en 2009, incluye, no obstante, un buen número de inmuebles de la arquitectura doméstica. De especial



interés es la metodología empleada a la hora de clasificar el nivel patrimonial de los distintos elementos, que parte de la base de que el sistema habitual de catalogación, en el que nivel de valorización y grado de actuación permitido suelen ir asociados de forma inequívoca, es insuficiente para abordar la sensibilidad de los inmuebles de arquitectura vernácula que se pretenden proteger. De este modo se determina, por una parte, el valor patrimonial urbanístico –se ha evitado hablar de grados de interés o valor patrimonial arquitectónico, sino dentro de su conjunto urbano- entre Especial, Relevante, Integrado, con Potencial o Incómodo; y por otra parte el grado de actuación permitido entre cuatro niveles progresivos.

Especial	Edifício que se distingue pela sua presença, identidade e/ou programa. A sua presença é indiscutível e irreversível. Por regra trata-se de um monumento ou equipamento público, com lógicas próprias não enquadráveis em outras categorias;
Relevante	Edifício que de alguma forma se distingue pela sua qualidade, cuja integridade é real ou facilmente reconhecível e recuperável e que é um elemento destacável e de grande contribuição para a caracterização e identidade do conjunto. Incluem-se exemplares de tipos recorrentes e em risco de desaparecer;
Integrado	Edifício com interesse e que está bem inserido no contexto urbano actual ou no que se pretenda reabilitar. De uma forma geral mantém uma razoável integridade, nele se reconhecendo traços compositivos e formais dos tipos característicos das diversas épocas da consubstanciação urbanística do conjunto, podendo ou não ter adulterações reversíveis;
c/ Potencial	Edifício cuja inserção urbana não é estável, mas ao qual se reconhece capacidade de evoluir nesse sentido, quer do ponto de vista da composição formal da(s) fachada(s), quer do ponto de vista volumétrico;
Incómodo	Edifício cuja inserção no conjunto é forçada, resultante de uma acção de renovação, de reabilitação ou foi objecto de adulterações significativas, quer na volumetria, quer de composição, consideradas dificilmente recuperáveis, mas que poderão ser corrigidas;
Indesejável	Edifício cuja falta de qualidade formal e/ou construtiva e uma aberrante inserção no conjunto, tornam indesejável a sua presença, independentemente da racionalidade ou viabilidade da sua efectiva substituição ou desaparecimento.

Figura 20.27: Grados de intervención permitidos. Fuente: Anteplan de Pormenor de Salvaguardia da Área Histórica de Sines.



El plan ha tenido una gran repercusión a nivel local, planteándose sucesivas mesas de debate en la que los distintos agentes sociales implicados han tenido la oportunidad de dar su opinión y plantear sus dudas ante las ideas planteadas, si bien no han surgido contextos de negociación o sinergias con la ciudadanía para la toma de decisiones. El excesivo retraso en la aprobación y puesta en funcionamiento definitivas del mismo han provocado, por otra parte, que algunos de los inmuebles con mayor nivel de protección prevista por el catálogo del antepiano hayan sido modificados por los propietarios previamente a la aprobación y entrada en vigor legal del plano definitivo, lo que ha mermado su eficacia y deteriorado el paisaje urbano en algunos lugares especialmente estratégicos, lo que pone en alerta sobre la complejidad de los procesos de participación y publicidad de los planes sobre patrimonio en relación a la eficacia de sus medidas de protección durante los trámites para su aprobación definitiva.

El paradigma patrimonial de Sines destaca entre las ciudades medias alentejanas por la enorme distancia planteada, desde un comienzo, entre el proyecto megalómano de transformación de la región y la consideración de la propia ciudad, y aún más de su patrimonio urbano, como parte del proceso. La instalación del puerto y la zona industrial y logística no benefició a los ciudadanos: destruyó sus formas de vida asociadas a la agricultura o la pesca, ofreció los puestos de empleo a personas venidas de fuera con mayor calificación e instaló el crecimiento urbano lejos de su núcleo histórico, estableciendo barreras sociales, culturales y espaciales entre la cultura local y el progreso.

Posiblemente parte de su drama haya provocado su redención: el tejido social y urbano de la zona histórica de Sines conserva gran parte de su paisaje, de sus habitantes, de su entramado cultural y económico, de su patrimonio inmueble; como si en una burbuja de inmunidad al desarrollismo hubiese estado protegido, son posibles en su centro histórico estrategias de reactivación del patrimonio que quisiésemos aún estuviésemos a tiempo de aplicar en muchas ciudades medias de Andalucía o del Alentejo.



20.4. Elvas: el patrimonio defensivo que defendió al patrimonio

La ciudad de Elvas, paradigma de la arquitectura defensiva que ha obtenido su más reciente reconocimiento mediante la declaración de Patrimonio de la Humanidad el 30 de junio de 2012 cuenta, sin embargo, con una dilatada tradición de protección del patrimonio. No en vano, el Castillo de Elvas formó parte del conjunto de los primeros edificios declarados Monumento Nacional en Portugal mediante el Decreto de 27 de septiembre de 1906.

Elvas dispone, de hecho, de uno de los conjuntos históricos mejor conservados en su unidad del Alentejo y, especialmente, de las ciudades medias de la región. A la protección reglamentada y la conciencia sociocultural de mantenimiento del carácter patrimonial de su tejido histórico y su patrimonio defensivo se une, como se observa a simple vista en una aproximación a la ciudad, una posición privilegiada en una elevación topográfica que convierte a la totalidad del núcleo principal en una auténtica plaza fuerte.

Esta condición natural –una colina claramente definida rodeada de tierras fértiles- unida a su gran cercanía a la frontera con España (dista tan sólo 8 kilómetros de la ciudad de Badajoz) fue aprovechada como lugar de estrategia defensiva desde la época islámica –existía un pequeño núcleo constituido por la Alcazaba y la Medina-, aunque fue a partir de 1229, con la conquista a los moros, cuando empieza su transformación hasta convertirse en ciudad, título que le fue concedido en 1513 durante el reinado de Don Manuel I, lo que la consagró definitivamente como centro urbano. Durante ese proceso se establecieron tres líneas de muralla defensiva que en su última ampliación no fue absolutamente colmatada hasta el siglo XVI, y que ha encerrado en su interior un tejido edificado que ha permanecido inalterable en extensión y prácticamente en trazado hasta nuestros días.

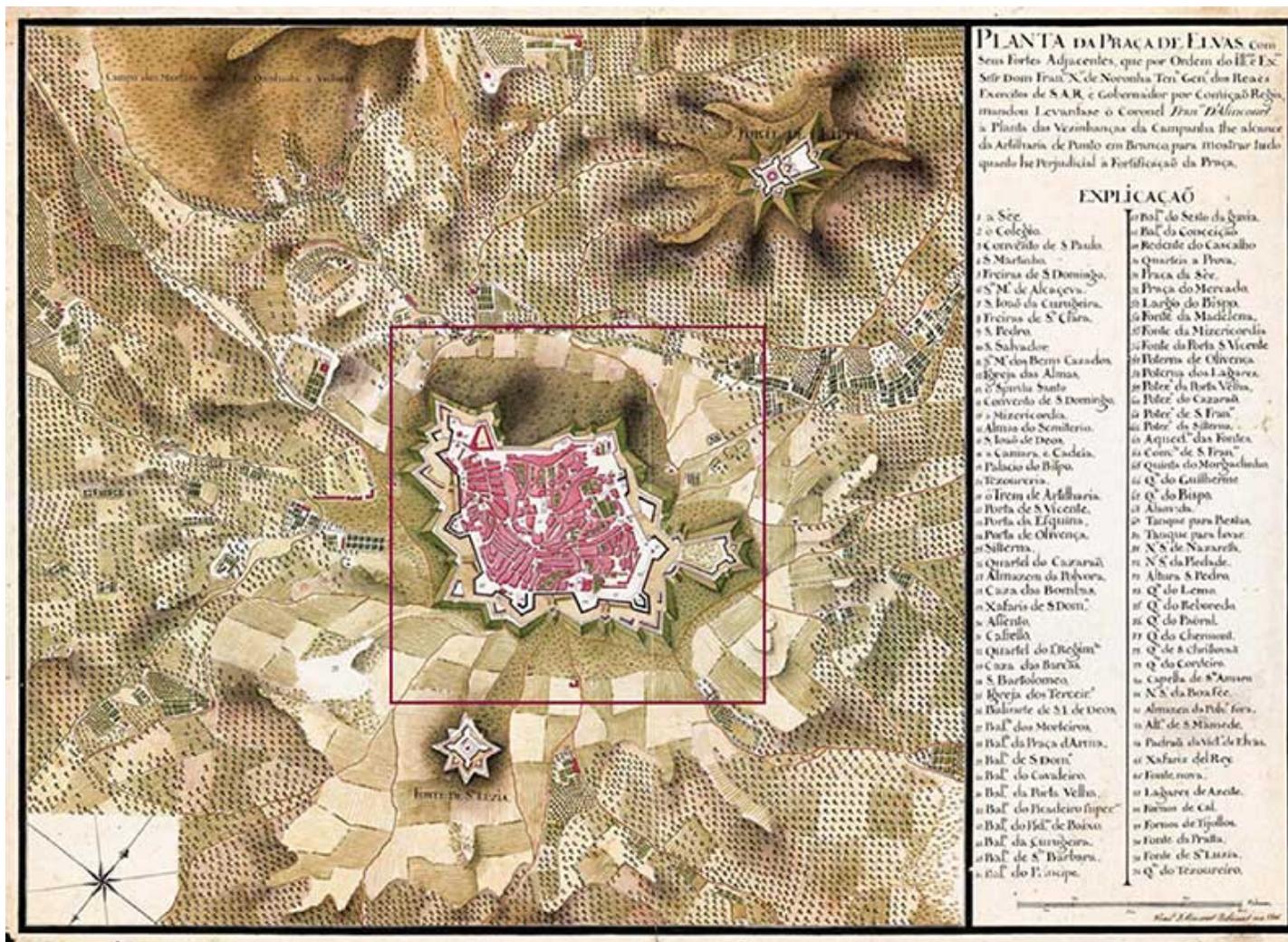


Figura 20.28: Planta da Praça de Elvas com seus fortes adjacentes, de Francisco D'Alincourt.

Fuente: http://www.igeoe.pt/ExposicoesVirtuais/portugalliae_civitates/civitates/civitates.swf Instituto Geográfico do Exército, Portugal. (Consultado el 21/01/2014).



Figura 20.29: Acueducto da Amoreira. Fuente: la autora.

Este límite fue reforzado por el que posiblemente sea el principal reclamo patrimonial, urbanístico y arquitectónico de la ciudad: las murallas fernandinas del siglo XVII, cuya extensión aumentó el área militar y alteró la relación de la ciudad con el territorio⁴⁰². Manteniendo casi literalmente los límites de la muralla del siglo XIV y situándose en la charnela entre la colina y la llanura en un eminente ejercicio de poliorcética, la gran inversión realizada tanto en el sistema defensivo como en los distintos equipamientos militares provistos demuestra la importancia de la ciudad de Elvas como pieza clave de la frontera del reino de Portugal.

El segundo gran elemento edificado que se destaca dentro del patrimonio arquitectónico, urbano y territorial de Elvas es el Acueducto de la Amoreira, construido entre 1537 y 1622 por mandato del rey Juan III para satisfacer las necesidades de agua de la ciudad, que no obtenía abastecimiento suficiente con el único pozo existente⁴⁰³.

El acueducto tiene una extensión de casi 8 kilómetros, partiendo de la localidad vecina de Amoreira, y comienza en una serie de galerías subterráneas que al alcanzar la cota del terreno se transforma en una serie de arcadas hasta un máximo de cuatro niveles de arcos superpuestos, apoyados en pilares cuadrangulares con contrafuertes semicirculares que le aportan su característica imagen.

La construcción de la muralla del siglo XVII puso, precisamente, en peligro la integridad del acueducto, cuya presencia obstaculizaba la construcción de las fortificaciones previstas. La población de Elvas se opuso a esta medida y solicitó al monarca que desistiese de su demolición,

⁴⁰² VALLA, Margarida (2008), *A Praça-Forte de Elvas: a cidade e o território*, en *Monumentos* nº 28, Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Lisboa, pp. 34-43.

⁴⁰³ MORGADO, Amílcar F. (1992), *O Acueducto e a água em Elvas - Fontes Antigas*, en *Caderno Cultural* n.º 5, Elvas.



añadiéndose al sistema de abastecimiento de aguas, de forma preventiva en caso de daños en el acueducto, la construcción de una cisterna según un modelo abovedado y a prueba de bombas, ligada al acueducto a través de una galería subterránea⁴⁰⁴.

El tercer elemento a señalar del patrimonio construido de Elvas pertenece, al igual que las murallas fernandinas, al ámbito defensivo. Se trate del Forte de Graça, un conjunto construido a poco más de un kilómetro de distancia del núcleo principal de la ciudad en 1763, con el que Elvas reforzó su papel inequívoco de símbolo del poder militar del Estado. Este fuerte fue construido para afianzar la defensa del reino de Portugal por orden del Marqués de Pombal por un ingeniero francés, Guilherme de Schaumbourg-Lippe, que empleó una lógica similar a la de Neuf-Brisach, una plaza fuerte ideal construida en la frontera de Francia, y cuyo título nobiliario le valió al conjunto el sobrenombre de Forte de Lippe.

Su localización sobre una pequeña colina elevada a poca distancia del centro de Elvas y su cuidadísima distribución geométrica lo convierten en una estructura de un poder visual fascinante y en un hito paisajístico que puede ser contemplado desde muy diversos puntos de la ciudad.

Al contrario de lo que ocurre con las Murallas Fernandinas y el Acueducto de la Amoreira, el Forte de Graça se encuentra actualmente en estado de abandono, si haber sido provisto de un nuevo uso una vez perdidas sus funciones como arquitectura militar. Si bien los elementos estructurales y defensivos son sólidos, sus elementos más frágiles –especialmente cubiertas, particiones y elementos decorativos- se degradan, siendo este edificio uno de los más necesitados de un



Figura 20.30: el Forte de Graça desde las murallas del núcleo principal de Elvas.
Fuente: la autora

⁴⁰⁴ RODRIGUES, Jorge y PEREIRA, Mario (1996), *Elvas*. Colección *Cidades e Vilas de Portugal*, Editorial Presença, Lisboa, p. 44.



proyecto de consolidación y reutilización del conjunto de Elvas⁴⁰⁵.

Además de estos tres elementos, que pueden ser considerados como sobresalientes dentro del panorama patrimonial de la ciudad, Elvas cuenta con un alto número de elementos reconocidos por las herramientas oficiales de protección: un total de 53 inmuebles con diferente grado de protección y de carácter no sólo militar, sino también religioso, civil y arqueológico:

- Castillos y fortificaciones: Fuerte de Nuestra Señora de Gracia, Murallas y obras anexas de la Plaza de Elvas, Castillo de Elvas, Castillo de Barbacena, Castillo de Fontalva, Terreno de la Batalla de las Líneas de Elvas.
- Arquitectura religiosa: Iglesia del antiguo Convento de las Hermanas Dominicas, Iglesia de San Pedro, Iglesia de Santo Domingo, Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción, Pasos de la Via Sacra, Cerca del Convento de San Francisco, Santuario del Señor Jesús de la Piedad, Capilla de la antigua Iglesia del Salvador, Iglesia de Nuestra Señora de la Concepción, Iglesia de la Orden Tercera de San Francisco.
- Arquitectura civil: Casa de Antonio Sardinha, Hotel San Juan de Dios, Escuela Industrial y Comercial de Elvas, Posada de Santa Lucía, Oficina de Correos de Elvas, Puente de Nuestra Señora de la Ayuda, Pelourinho de Elvas, Pelourinho de Barbacena, Edificio del Padrón de Elvas, Acueducto de la Amoreira.
- Restos arqueológicos: Anta de Don Miguel, Anta del Olivar de Monte Velho, Anta de la Cortada de Barbacena, Anta de la Torna del Palacio Pereira, Anta del Alto de Miraflores,

⁴⁰⁵ GUERRA, Sofia (2008), *O Forte de Nossa Senhora da Graça*, en Monumentos nº 28, Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, pp. 44-51, Lisboa.



Anta del Puerto de Cima de Don Miguel, Anta de Cabeza Gorda, Anta de Torrão, Anta de la Venta, Anta del Sobral, Anta de la Quinta del Fuerte de , Área Arqueológica del Torrão, Antas de los Serrones, Anta del Monte Ruivo, Anta del Monte de los Frailes, Antas de las Defesinhas, Anta de Valmor, Antas de San Rafael.

Destaca, además de su número, la compensada proporción de elementos protegidos de diversas tipologías, incluyendo un buen número de elementos de la arquitectura civil como estación, edificios de instituciones públicas o incluso negocios privados. No obstante, el gran hito temporal en el proceso valoración y protección del patrimonio urbano de Elvas se produce con un doble acontecimiento: la redacción del Plan Director Municipal en 2010, que coincide con la preparación del dossier para la candidatura del Conjunto Fortificado de Elvas como Patrimonio mundial, título concedido dos años más tarde.

El nuevo Plan Director Municipal inicia la tramitación de protección 78 inmuebles, 31 de los cuales es además, propuesto, como Inmueble de Interés Municipal ante la administración de patrimonio portuguesa. La protección pormenorizada y el establecimiento de un catálogo con niveles de valoración e intervención permitida se reserva, sin embargo, al desarrollo posterior de una serie de Planos de Pormenor, definidos ya desde el Plan Director Municipal. Los principios de protección y valoración del patrimonio que, sin ser objeto específico de este documento, están implícitos en sus directrices y explícitos mediante la protección de los distintos inmuebles señalados son una buena baza ante la proposición del expediente ante la UNESCO de la Propuesta para la Inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial de la Guarnición fronteriza y fortificaciones de la ciudad de Elvas. Sin embargo, la principal aportación que hace el dossier de candidatura a la protección del patrimonio del centro histórico de la ciudad es, posiblemente, la protección del paisaje urbano y periurbano de la misma. El hecho de que el cinturón de las Murallas Fernandinas esté protegido mediante un entorno de protección que lo vincule, además, a los dos fuertes extramuros (Graça y Santa Lúcia),

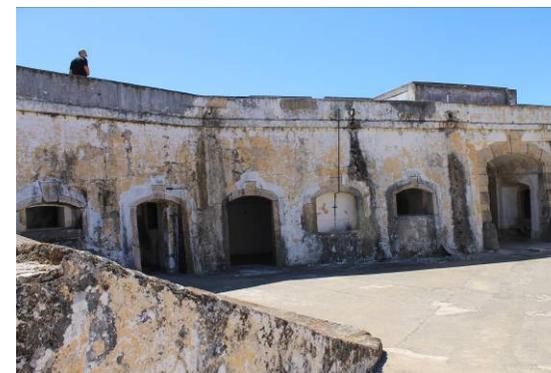


Figura 20.31: deterioro de los edificios interiores del Forte de Graça. Fuente: la autora



supone un cambio de paradigma en el entendimiento de la ciudad amurallada: el hecho de que, aunque lo que realmente se está poniendo en valor por la UNESCO sean los elementos defensivos, desde un principio se entiende el conjunto como una gran fortificación, una ciudad cuya topografía, integración en el territorio y terrenos circundantes no edificados se integran en lo fortificado, una auténtica plaza fuerte, por lo que la protección no se limita a elementos edificados aislados de carácter militar o defensivo sino que se considera el conjunto, arquitectónico-urbano-territorial-paisajístico, como una unidad, incluyendo una buena parte del Acueducto de Amoreira como integrante del sistema defensivo de abastecimiento a la ciudad.

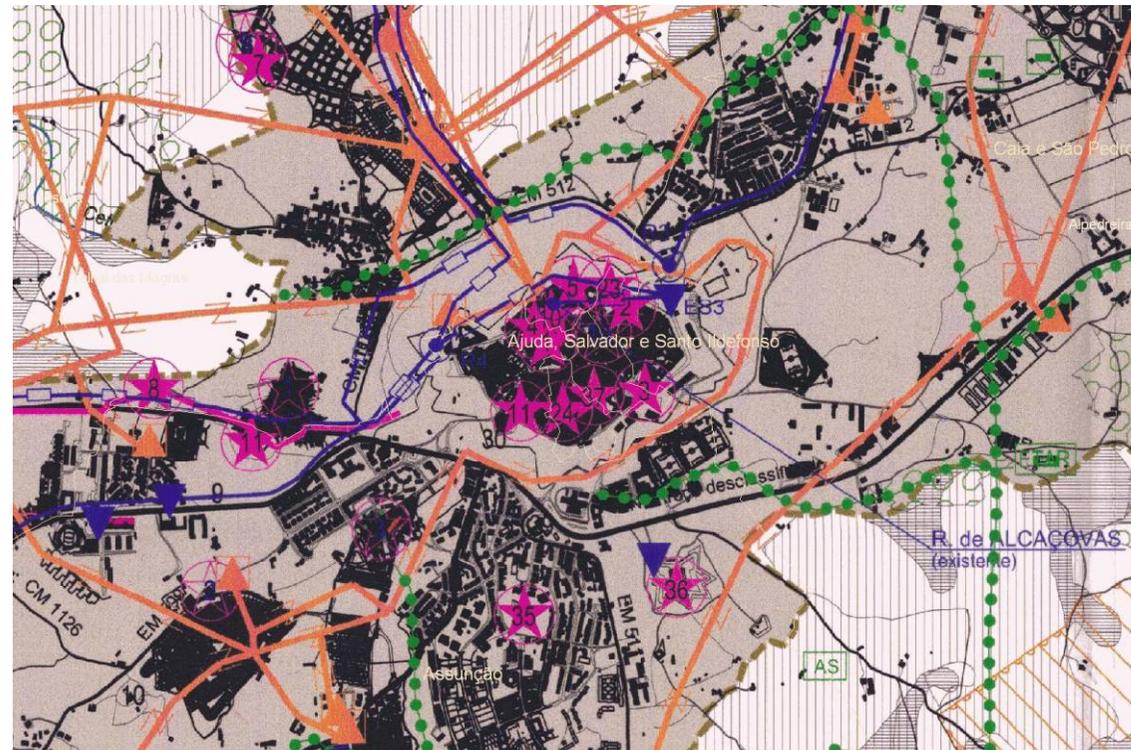


Figura 20.32: Elvas. Mapa de condicionantes. Plan Director Municipal de Elvas, 2010. Marcados con una estrella en color magenta, los elementos protegidos.

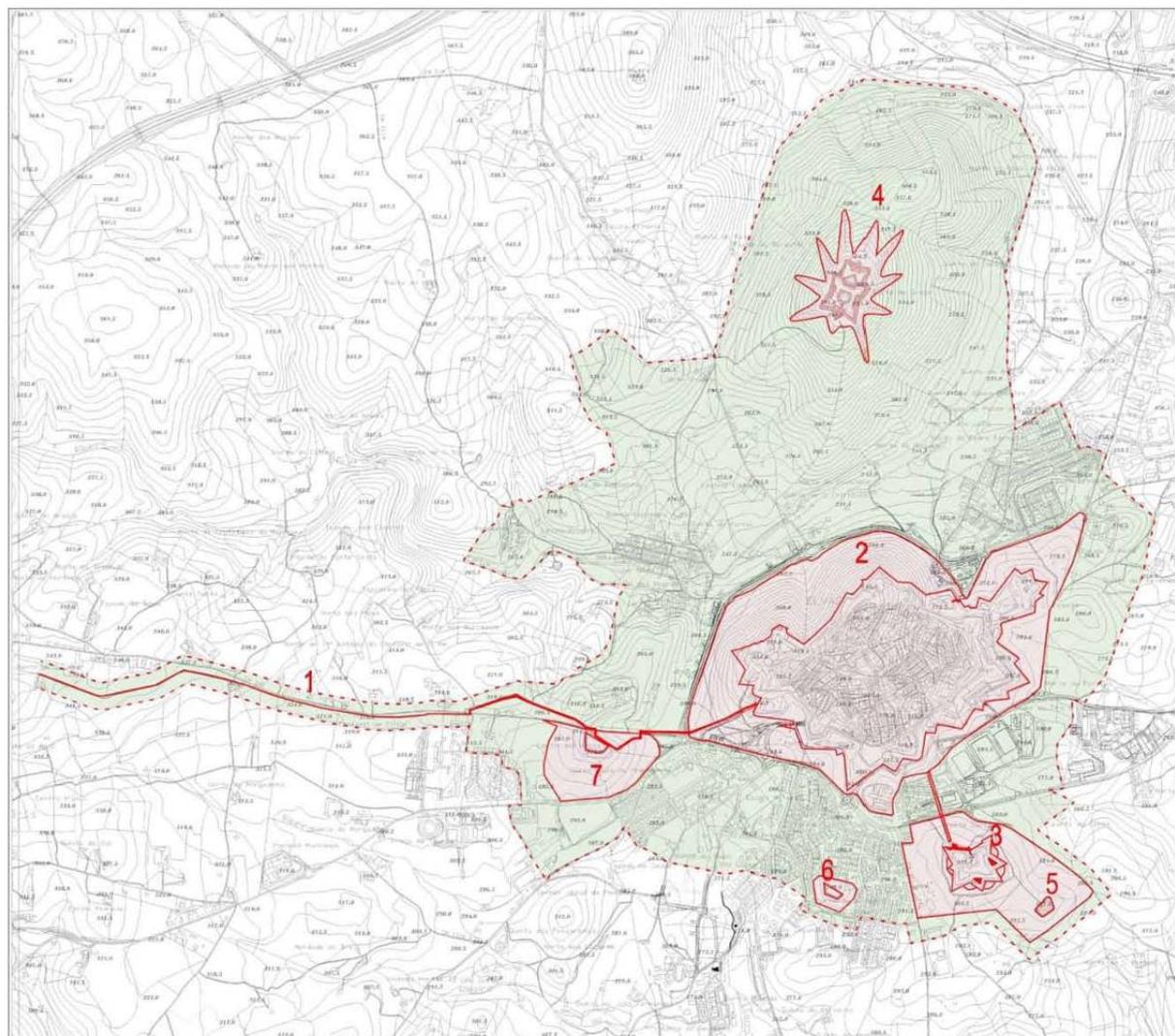


Figura 20.33: Mapa de inscripción de las zonas protegida, en rojo, y buffer (entorno), en verde, de la Propuesta para la Inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial de la Guarnición fronteriza y fortificaciones de la ciudad de Elvas (UNESCO, 2012). Disponible en <http://whc.unesco.org/en/list/1367/documents/> (consultado el 16/01/2014).



La gestión del suelo periurbano que se encuentra en este cinturón o entorno es, posiblemente, uno de los principales retos a los que se enfrenta el urbanismo de Elvas en el futuro. Por ejemplo, durante la redacción del documento se licitó y comenzó la edificación de un núcleo de oficinas situado, exactamente, en la línea de fuego entre el fuerte de Santa Lúcia y la ciudad principal amurallada, lo que llegó a poner en peligro la declaración del conjunto como Patrimonio Mundial (la zona, por estar destinada a un uso general deportivo, no contaba con edificaciones significativas hasta el momento). Este hecho, según los propios redactores del dossier de propuesta, no sólo no fue óbice para la declaración del conjunto con la protección de los terrenos intersticiales y periféricos sino, es más, como acicate para el establecimiento de condiciones más duras en la protección, y prueba de ello es la revisión de las zonas buffer que se efectuó dos años después de la declaración inicial: *Las vistas de las fortificaciones desde la distancia y desde una hacia la otra son vulnerables a los nuevos desarrollos y la integridad visual del conjunto debe ser protegida por un entorno ligeramente aumentado con los controles adecuados*⁴⁰⁶.

La salvaguarda del paisaje agrario periurbano es un hecho procedente de la decisión estratégica del siglo XVII, en el que junto con la construcción de las nuevas murallas se prohíbe sobrepasar las murallas y construir absolutamente nada en el exterior de las mismas, de forma que los pocos arrabales que existían en ese momento son destruidos y toda la ciudad se repliega hacia el recinto fortificado –al contrario de lo que ocurre en Évora, que también cuenta con murallas fernandinas que fueron rápidamente rodeadas por las extensiones de suelo construido-, lo que provoca una redensificación del tejido urbano y una liberación del espacio exterior que, progresivamente, irá cultivándose para, siglos más tarde, contar con algunas ampliaciones de suelo urbano que respetan,

⁴⁰⁶ World Heritage Committee's inscription Decision 36COM 8B.34 (Sant Petersburgo, 2012). Traducción libre. Disponible en <http://whc.unesco.org/en/list/1367/documents/> (consultado el 16/01/2014).



no obstante, un perímetro básico libre de edificación.

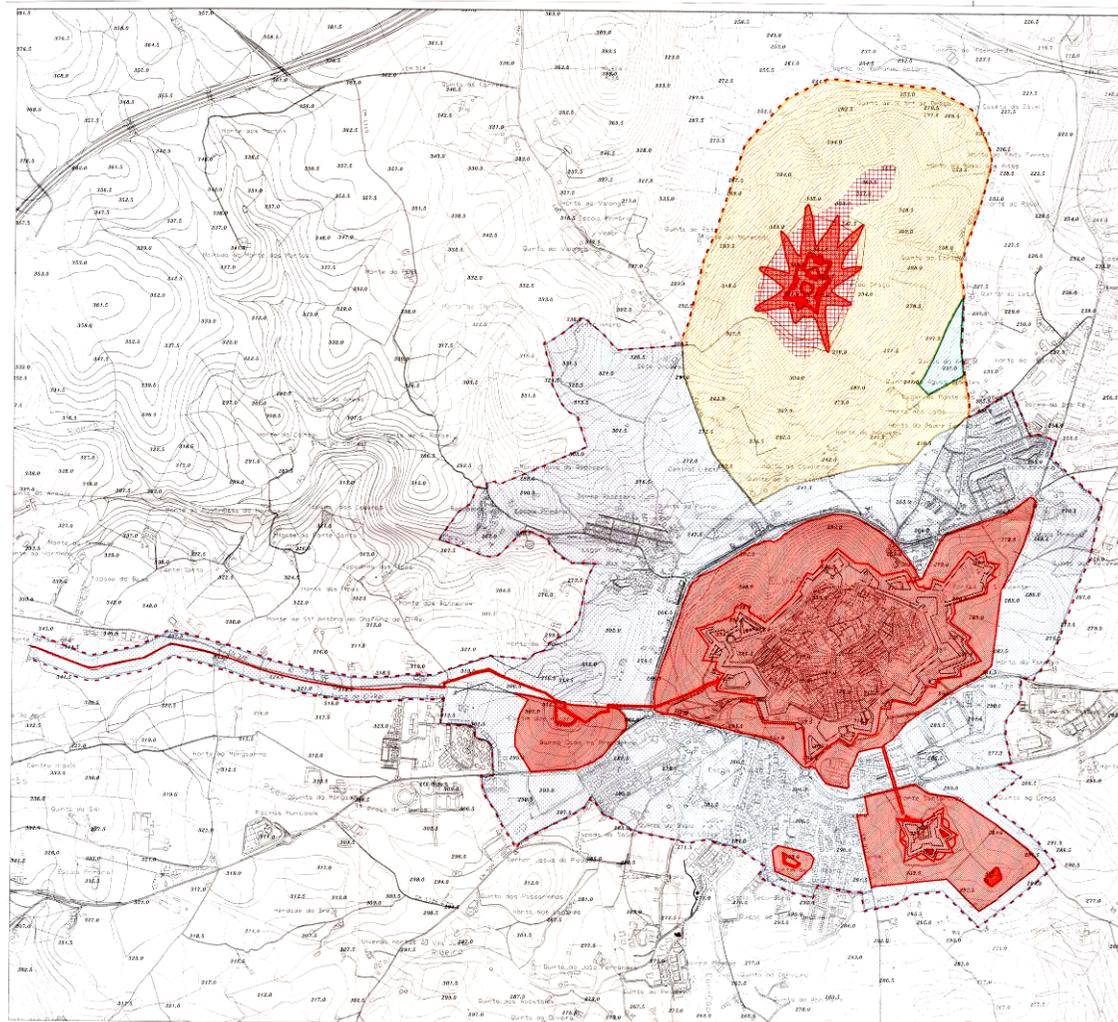


Figura 20.34: Mapa de revisión de las zonas protegida, en rojo, y buffer (entorno), en azul, amarillo y rosado, de la Propuesta para la Inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial de la Guarnición fronteriza y fortificaciones de la ciudad de Elvas (UNESCO, 2013). Disponible en <http://whc.unesco.org/en/list/1367/documents/> (consultado el 16/01/2014).



Por esta razón es paradójico el hecho de que la protección de este tejido agrario no se ponga, sin embargo, de manifiesto ni en el Plan Director Municipal ni en el dossier de propuesta a Patrimonio Mundial, aunque es una realidad consumada que la continuidad del tejido cultivado se prolonga hasta casi prácticamente el borde de las distintas murallas, llegando incluso a introducirse en el interior de las mismas mediante la colmatación de los pequeños espacios entre líneas fortificadas que dejan como residuos las diferentes disposiciones de baluartes, revellines y fosos. En cuanto a los crecimientos periféricos de la ciudad, éstos han venido produciéndose de forma paulatina desde los años 60, momento en el que comenzó una lenta pérdida de población del centro histórico. A este efecto, el dossier de candidatura hace un análisis muy oportuno sobre las diferencias entre los cambios de población de Portugal, del Alentejo y del municipio de Elvas, en el que concluye que la despoblación del centro histórico ha ido de la mano de la creación de un gran área de expansión urbana que ha causado presión en el tejido agrario y ha amenazado la cohesión del paisaje⁴⁰⁷.

Sin embargo, la ciudad histórica no ha entrado en desuso y aunque a día de hoy gran parte de los ciudadanos de Elvas viven en las nuevas urbanizaciones de la periferia –alguna, como la del entorno de la ermita del Cristo de la Piedad, de una extensión que ya casi iguala a la de la original ciudad fortificada-, las gestiones diarias y la vida urbana siguen haciéndose en el centro histórico. La principal razón para ello es, posiblemente, el hecho de que los edificios administrativos se han mantenido en la ciudad intramuros, y algunos de los que quedaron vacíos (principalmente edificios militares), se han recuperado en forma de grandes dotaciones. Esto ha conseguido vincular de alguna manera a la población residente en la periferia con el núcleo central de forma que, aunque

⁴⁰⁷ ICOMOS (2010), *Propuesta para la Inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial de la Guarnición fronteriza y fortificaciones de la ciudad de Elvas*. Disponible en <http://whc.unesco.org/en/list/1367/documents/> (Consultado el 16/01/2014).



los arrabales del siglo XX estén físicamente muy alejados del centro histórico, hay cierto vínculo en la vida diaria de sus habitantes, lo que impide que el conjunto patrimonial se transforme en un organismo muerto.

La actividad comercial y administrativa se ve acompañada, además, de una serie de dotaciones culturales que se aglutinan en la ciudad histórica y que son fruto no de una reestructuración con motivo del Plan Director Municipal de 2010 o de la candidatura a Patrimonio Mundial, sino que se han ido estableciendo en esta parte de la ciudad a lo largo de las décadas, especialmente con la reconversión del gran número de edificios de carácter militar que fueron perdiendo su uso. Así, hay un buen número de museos, además de un auditorio, un Instituto Superior Politécnico o un centro de artesanos.

Otro de los factores para la integración del centro histórico en la vida urbana de los habitantes de la ciudad es, como se puso especialmente de manifiesto en el caso de Sines, la accesibilidad al mismo mediante vehículo privado y su posibilidad de estacionamiento en el interior. Elvas cuenta con una gran bolsa de aparcamiento en la plaza central de la ciudad y existen más pequeñas bolsas en diversos enclaves cercanos a las murallas o incluso en el interior de las mismas, aprovechando las explanadas internas que genera la geometría de los baluartes. Esto provoca una invasión por parte del tráfico de los pocos accesos que tiene el recinto amurallado –no olvidemos que nos encontramos ante una de las mejores ciudades fortificadas de la Península Ibérica y que cada acceso coincide con una puerta original de la misma, su doble lienzo, su foso interior y su puente- .

Aunque en general la tendencia del centro histórico es a la peatonalización, la colocación del aparcamiento en la Praça da República genera, por una parte, una gran tensión en las vías de acceso a la misma desde las distintas puertas y, por otra, una contradicción con la existencia de una gran superficie de aparcamientos al pie de la muralla. Una buena solución habría sido la de generar



Figura 20.35: Colmatación del interior de baluartes mediante pequeños cultivos. Fuente: la autora.



en este punto extramuros un intercambiador de vehículos privados a pequeños vehículos públicos, de poca contaminación, que registraran de forma satisfactoria y a menudo las distintas áreas del interior de la muralla, para no causar menoscabo en la facilidad para los usuarios de realizar gestiones cotidianas dentro de ella. Una vez más, los límites de la sostenibilidad en cuestiones de movilidad y accesibilidad se hacen visibles al encontrarse con el tejido patrimonial de las ciudades medias.

Existe un riesgo adicional que requiere de la planificación y la gestión de Elvas para un futuro sostenible de su tejido histórico: la posibilidad de que, dada la visibilidad generada por la reciente declaración como Patrimonio Mundial, el centro se vea inmerso en un proceso de turistización creciente, lo que lo lleve a expulsar a sus habitantes y a convertirse en una ciudad-decorado. Este proceso, que en Évora ha ocurrido tan sólo en las áreas más monumentales, sería especialmente dramático en un núcleo de las dimensiones del de Elvas, en el que además los elementos más atractivos para el turista no se encuentran concentrados en una zona central sino que se distribuyen en distintos puntos de la misma y se densifican, si acaso, especialmente en la zona más sensible: su perímetro.

El caso de Elvas es, por tanto, el de una ciudad cuyo patrimonio natural y defensivo protegió, de forma casi espontánea, a su patrimonio construido y sus tejidos histórico, social y cultural. Se enfrenta en un futuro lejano a retos tanto en su conservación como en su gestión: asegurar el sostenimiento económico de un patrimonio abundante cuyo mantenimiento es siempre costoso, encontrar fórmulas que permitan que el turista y el ciudadano convivan de forma, si no simultánea, complementaria, o adaptar una estructura urbana compleja a las necesidades de las nuevas condiciones de vida de los habitantes actuales y futuros.



20.5. Faro: una gema engarzada en hormigón o el milagro de la Ria Formosa

Décadas de proliferación del turismo de masas en el Algarve portugués han provocado que el imaginario colectivo acerca de sus ciudades se componga de un maremágnum de edificaciones plurifamiliares, destinadas principalmente al alquiler vacacional, que se asoman peligrosamente a las *falésias* que separan el infierno de hormigón y asfalto de playas de aguas cristalinas salpicadas de escultóricas formaciones rocosas.

Sin embargo, un acercamiento a la ciudad de Faro ya sea desde un punto de vista técnico como del mero visitante, proporciona una realidad bien distinta. Por una parte, se produce el descubrimiento del conjunto de ciudades parcialmente costeras de la Ría Formosa –Tavira, Olhão o la propia Faro-, con las considerables diferencias entre los paisajes del barlovento y el sotavento algarvios. Por otra, en la propia fisonomía de la ciudad, se descubre una cierta distancia a la línea de costa –en este caso, el frente hacia la Ría- en los crecimientos urbanos más recientes, junto con la innegable traza de un tejido urbano histórico consolidado y mantenido, que envuelve a la asombrosa presencia de uno de los centros históricos mejor conservados del sur del país.

Faro es, además, capital de distrito y de región, condición que comparte con su homóloga alentejana, Évora. Este estatus conlleva la integración en el tejido urbano de funciones propias de una gran ciudad: administración tanto local como de distrito y las correspondientes Direcciones Regionales de los servicios nacionales, un sector terciario privado muy activo, con polos comerciales tanto integrados en el tejido urbano histórico como condensados en áreas periurbanas específicas, una universidad (la Universidade do Algarve, con tres polos en la ciudad y un núcleo adicional en Portimão) y una oferta cultural amplia, con la presencia de dos teatros –uno incorporado en un edificio histórico y otro de reciente creación y moderna arquitectura- y una agenda de actividades siempre nutrida.



El pulso urbano es, por tanto, muy lejano al de ciudades estrechamente vinculadas al turismo de sol y playa –caracterizado por la presencia de turistas con poco interés por el patrimonio y una población que oscila considerablemente entre los meses de estío y el resto del año–, lo que refuerza la idea de una ciudad media sostenible, no ya a efectos materiales, sino desde los ámbitos social y cultural. Cuenta, según los censos de 2011, con 44578 habitantes en su núcleo urbano principal – formado por la unión de las freguesias de Sé y São Pedro–, y 65019 en el total del concelho, que integra las freguesias rurales de Santa Bárbara de Nexe, Montenegro y la reciente unión de Conceição y Estoi.

No obstante, desde el punto de vista del patrimonio, Faro destaca por tener un legado amplio que, en cierta medida, ha tomado el pulso al crecimiento de una ciudad referente en el sur portugués, de modo que las desapariciones de grandes valores y bienes se compensan con el mantenimiento de otros y permiten, además, enriquecer la ya tradicional oferta de turismo costero con una buena dosis de turismo cultural, patrimonial y de interior.

Las primeras evidencias de ocupación de la ciudad de Faro datan de la segunda Edad de Hierro del sur de Portugal (a mediados del siglo V a. C.), como también lo muestra la etimología de su nombre en época romana, Ossonoba (que comparte con otros núcleos de origen turdetano, acabados en – oba), aunque algunos autores han defendido su ocupación durante el Bronce Final⁴⁰⁸, si bien no existe documentación arqueológica referente a la época. Las investigaciones realizadas sitúan la posición de Ossonoba como una ciudad-estado similar a la de Balsa (Tavira) o Lacobriga (Lagos), estatus que tiene continuidad en la época romana, en la que dada su importancia como una ciudad

⁴⁰⁸ GAMITO, Teresa Júdice (1997), *A Cidade de Ossonoba e o seu Território Envolvente. Noventa Séculos entre a Serra e o Mar*, pp. 343-359. Ministério da Cultura, IPPAR.



de origen indígena llega a acuñar moneda a mediados del siglo I a.C.⁴⁰⁹

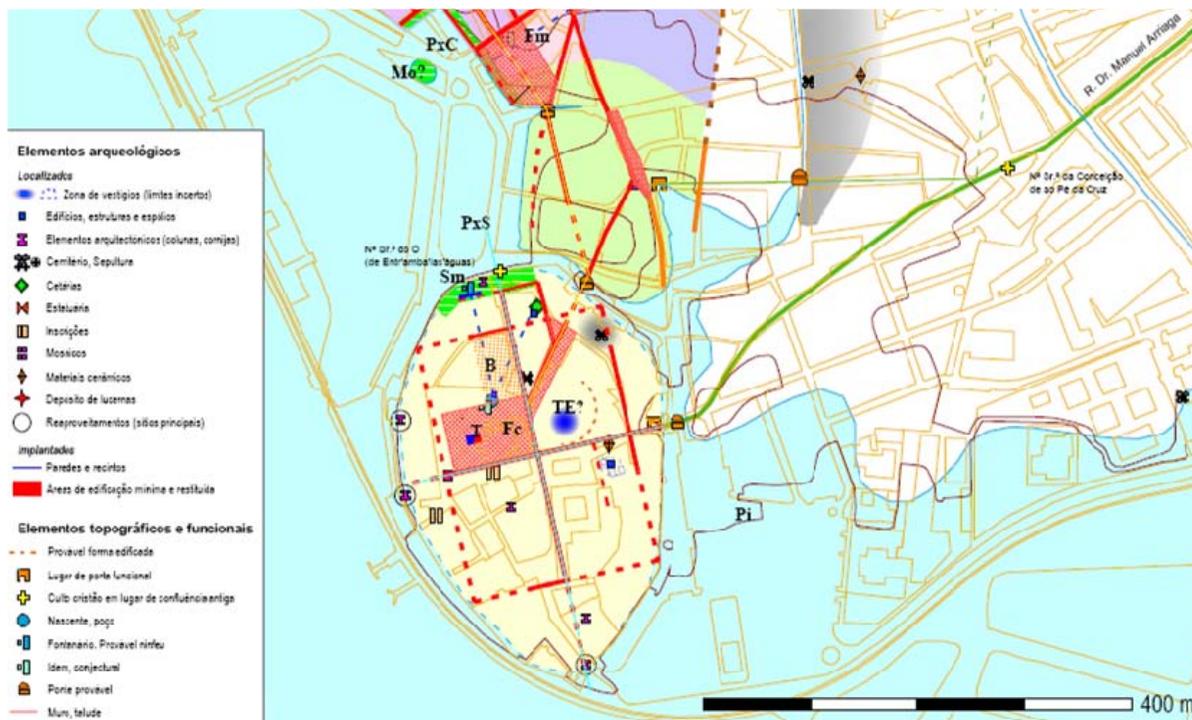


Figura 20.36: Reconstrucción de la Ossonoba Romana según Luis Fraga da Silva (2006), del Campo Arqueológico de Tavira. Fuente: www.arkeotavira.com [Último acceso el 2 de noviembre de 2014].

La época romana sienta las bases de la estructura urbana actual, cuyo núcleo de mayor antigüedad se sitúa sobre dos ejes perpendiculares (los originales *cardo* y *decumanus*), entre los cuales se erige

⁴⁰⁹ AA.VV.(2001). Documentos previos para la propuesta del *Plano de Urbanización de Faro*. Documento inédito cedido por la Cámara Municipal de Faro, Departamento de Rehabilitación del Patrimonio, División del Centro Histórico. I. Análise e Diagnóstico. C. História da evolução urbana, p. C3.



el monumento principal de la ciudad y el foro⁴¹⁰. Se han identificado como *cardo* las *Ruas do Castelo y do Município*, como *decumanus* la *Rua do Repouso* y como foro el recinto formado por el *Largo da Sé* y sus alrededores, además del trazado de una muralla tardo-romana, un área industrial (al noroeste) y una necrópolis (al noreste del núcleo histórico actual), en torno al teatro Lethes⁴¹¹.

Con escaso impacto de los períodos bizantino y visigótico –además de algunos restos de muralla y la referencia al hallazgo de un cementerio–, la etapa islámica perpetuará en Faro su importancia a nivel estratégico dentro de la estructura territorial de la Península Ibérica. Así, la ciudad se integra en la muralla tardo-romana y cuenta con la construcción de una alcazaba o castillo –que, aunque ha sufrido muchas remodelaciones, conserva partes de la época–, las puertas *Porta Árabe*, *Arco do Repouso* y *Porta do Mar* y, posiblemente, una mezquita bajo la actual Iglesia Catedral (*Igreja da Sé*). Fruto del aumento paulatino de la importancia de la comunidad cristiana existente pasa a denominarse, en el siglo IX, Santa Maria de Ibn Harun –de ahí Santa María de Faro, y posteriormente Faro– en honor al fundador de la dinastía de los Banu Harun, emires de la Taifa de Santa Maria do al-Gharb (Algarve), momento en el que el nombre de Ossónoba desaparece. Después de la reconquista en 1249 la ciudad crece y se forman, a ambos lados de la ciudad amurallada, los arrabales de la Mouraria –al que los moros son expulsados– y la Ribeira –en el que se condensa la actividad pesquera, mariscadora y mercantil–. Surgen, también, los principales edificios públicos –la *Igreja da Sé*, los *Paços do Concelho* y el *Pelourinho*.

A partir del siglo XVI la ciudad comienza a experimentar crecimientos y transformaciones. En un primer momento, la creación de numerosos edificios religiosos, la mayoría de los cuáles se conservan. En el siglo XVII se instalan también las primeras órdenes religiosas –la Compañía de

⁴¹⁰ BERNARDES, João Pedro (2006). Faro romana: Ossonoba e Milreu. En *Monumentos, nº 24. Dossiê: Faro, de vila a cidade*. Lisboa: Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, pp. 12-17.

⁴¹¹ VIANA, A. (1951), O Cemitério Luso-Romano do Bairro Lethes (Faro), En Lisboa: *Brotéria*, 53, pp. 145-165.



Jesús y los Capuchos- y posteriormente los Franciscanos y los Terceros, ya entrando en el XVIII. Sucesivamente irá creciendo también el número y la calidad de los edificios civiles construidos –con la aparición de nuevos palacios e inmuebles administrativos-, así como la implementación de la arquitectura y la decoración barrocas en las iglesias y ermitas existentes, si bien el terremoto de 1755 marcará un antes y un después en el patrimonio inmueble, dando lugar a la reconstrucción, a menudo según los nuevos códigos estilísticos y tipológicos, de una buena parte del mismo.

Con la llegada del liberalismo del siglo XIX la ciudad se expande hasta la segunda línea defensiva, mucho más amplia que la original muralla de Vila-Adentro, denominada cerca seiscentista⁴¹² – del siglo XVII, aún visible en algunos puntos de la ciudad-. El sistema fortificado y abaluartado es muestra, una vez más, de la relevancia de la ciudad en su marco territorial. En esta fase se afianza el tipo de construcción de dos plantas, con fachadas rectilíneas enmarcadas por basamentos, cornisas y frisos, huecos enmarcados y decorados, a veces en voladizo en las plantas superiores, propia de la arquitectura más noble de la época. A finales de siglo aparecen algunos de los grandes edificios públicos que aún conocemos –el cuartel de bomberos, el gobierno civil o el matadero municipal-, y otros tantos son renovaos –como los Paços do Concelho, sobre el lugar en que fueron originalmente construidos tras la conquista cristiana-. La ciudad comienza a crecer considerablemente y rompe los límites de la cerca, y se crea la vía de circunvalación que, junto a la apertura de nuevas calles radiales, conforman la actual fisionomía de la ciudad, formada por ejes hacia el núcleo histórico y radios concéntricos que sostienen los sucesivos crecimientos de la misma. Surgen, también, los dos grandes elementos urbanos que definen el oriente y el poniente de la ciudad: la Avenida 5 de Outubro (entonces D. Amélia), terminada en el Liceu Central, y la estación de ferrocarril, que crea, además, un muelle fluvial y un barrio de industrias, viviendas y

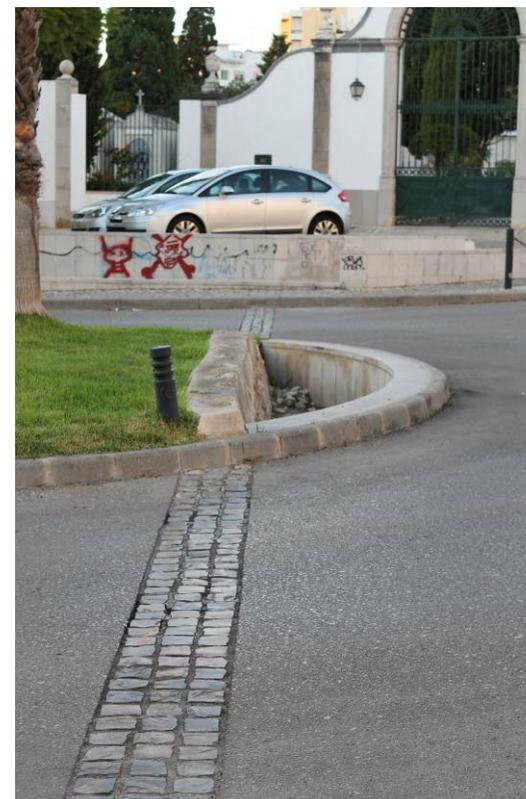


Figura 20.37: Restos de la cerca seiscentista en Faro (junto al cementerio), e interpretación de su trazado original sobre el pavimento. Fuente: la autora.

⁴¹² LOBO, Francisco Sousa (2006). O sistema defensivo da cidade. En *Monumentos, nº 24. Dossiê: Faro, de vila a cidade*. Lisboa: Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, pp. 42-49.



servicios⁴¹³.

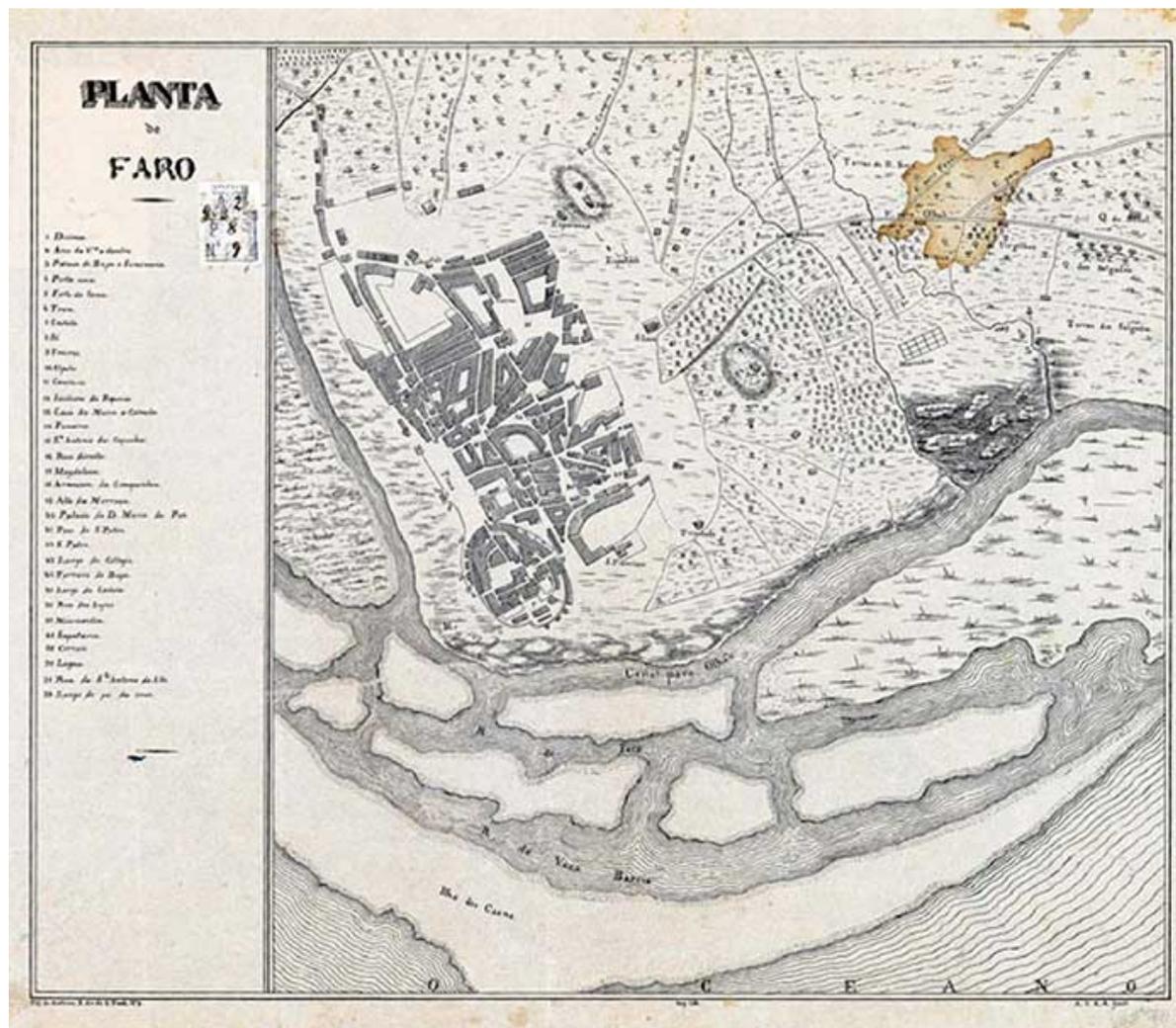


Figura 20.38: Planta de Faro antes de la expansión de finales del siglo XIX. Fuente: João Batista da Silva Lopes, *Corografia do Reino do Algarve*, 1848, p. 86.

⁴¹³ LAMEIRA, F.I. (1999), *Faro, a arte na história da cidade*. Faro: Câmara Municipal de Faro, p. 104.



A comienzos del siglo XX la mayoría de huertas pertenecientes a los conventos se transforman en nuevas urbanizaciones que redensifican la trama urbana de la ciudad⁴¹⁴. A mediados de siglo llega el primer instrumento urbanístico a la ciudad –el Plano de Urbanización de 1945, que tendrá una revisión veinte años más tarde– que propone una profusa intervención en la trama urbana existente –que ya se encontraba consolidada en su crecimiento entre el tejido histórico y la vía de circunvalación–, eliminando trazados históricos y numerosas manzanas edificadas para dar lugar a avenidas rectilíneas y plazas circulares que se abrían entre el tejido urbano– así como en nuevos crecimientos planificados a la manera de una ciudad ilustrada, con abundancia de ejes, plazas y exedras con un gran rigor formal. Algunas de estas operaciones se llevan a cabo con la consiguiente destrucción de una buena parte del patrimonio arquitectónico urbano, mientras que otras nunca llegan a consolidarse y son desechadas en la revisión del plan y en los instrumentos posteriores de planeamiento, que aceptan un crecimiento más natural y casi espontáneo, en la línea de la dinámica tradicional de la propia ciudad⁴¹⁵.

En el contexto del Estado Novo se construyen, además, numerosos edificios, los más notables de los cuáles corresponden a grandes edificios públicos y dotacionales, algunos de los cuáles sustituyen inmuebles de cierto valor patrimonial, pero también una buena parte del patrimonio

⁴¹⁴ MARADO, Catarina Almeida (2006). O “destino” dos antigos espaços conventuais da cidade. En *Monumentos, nº 24. Dossiê: Faro, de vila a cidade*. Lisboa: Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, pp. 32-41.

⁴¹⁵ Las claves de la evolución urbana de la ciudad de Faro, desde la época romana hasta el siglo XX, han sido explicadas y grafadas por PAULA, Rui M.; PAULA, Frederico (1993). *Faro. Evolução urbana e património. Livro I: Evolução urbana*. Faro: Câmara Municipal de Faro. No obstante, el documento previo para el Plano de Urbanización de 2001 ofrece una visión más sintética y aprehensible desde el punto de vista narrativo, que se complementa con los grafismos de la obra de los Paula. Otro resumen, más sintético aún, puede ser localizado en RODRIGUES, Tânia (2006), A evolução urbana da cidade, *Monumentos, nº 24 (Dossiê: Faro, de vila a cidade)*, pp. 24-31.



residencial actual, en forma de barriadas periféricas o pequeños edificios plurifamiliares de varias plantas que sustituyen el tejido residencial tradicional de la ciudad, además de edificios industriales y comerciales tanto en la ciudad consolidada como en la periferia. El vigor urbano de la ciudad se ve reforzado por la aparición de las primeras urbanizaciones turísticas en el litoral –fruto del crecimiento del sector turístico en la región- y la instalación del Aeropuerto de Faro en 1965, que provocan una nueva presión inmobiliaria tanto en la ciudad como en la región.

Entre todas las acciones propias de una época marcada por el desarrollismo económico y urbano destaca, por su singularidad, la única que se destina a la protección del patrimonio, fruto precisamente del vigor urbano que provoca la nueva situación turística de la región y que comenzaba a destruir buena parte de su identidad y su patrimonio, no ya sólo en la capital, sino en muchas otras de las pequeñas y medianas ciudades algarvias. Se trata del “Estudo de Prospecção, Preservação e Recuperação de Elementos Urbanísticos e Arquitectónicos Notáveis, em Áreas Urbanas e Marginais Viárias, na Região do Algarve”, promovido por el Ministerio de Obras Públicas y que en el caso de Faro, bajo la dirección de Cabeça Padrão, constituye el primer documento de protección⁴¹⁶, si bien su repercusión fue limitada en la práctica.

Paralelamente se estaba produciendo, en la periferia del núcleo principal de la ciudad, un proceso de loteamiento y creación de nuevos núcleos residenciales aislados y desagregados respecto al tejido consolidado urbano, como son São Luís o Penha, debido a una legislatura laxa en el control de la especulación privada⁴¹⁷, situación que se prolonga hasta el final de la década de los 70⁴¹⁸.

⁴¹⁶ Se publica en 1970

⁴¹⁷ Decreto Ley 46673, de 29 de Noviembre de 1965, que Concede às autoridades administrativas responsáveis os meios legais que as habilitem a exercer eficiente intervenção nas operações de loteamento urbano.



A final de la década de los 80, ya con la República instaurada, se concluye la segunda circular, uniendo piezas clave en el conjunto urbano: el Liceu, el Hospital y el punto de unión hacia la N-125, en dirección al aeropuerto. La descentralización de competencias a favor de las autarquías municipales provoca la redacción de un nuevo Plano de Urbanización, publicado en 1981, que consolida la ciudad existente junto con el crecimiento de nuevos núcleos –Montenegro y Gambelas-, así como la protección de masas forestales intermedias a modo de colchón. En este contexto se construyen, además, los dos polos universitarios –en Penha y Gambelas-, y nuevas infraestructuras viarias que tratan de coser los crecimientos descontrolados e inconexos de las décadas anteriores. El documento deja a un lado, sin embargo, el tratamiento del área patrimonial de la ciudad, hasta que en 1989 se proponen los Estudios de Rehabilitación Urbana para las áreas de Vila-a-Dentro, Mouraria y Bairro Ribeirinho. Durante el final del pasado siglo y el principio del actual, nuevos equipamientos y edificios públicos han sido construidos, así como numerosas acciones destinadas a la recualificación de la ciudad a través del planeamiento y de la protección de su patrimonio.

En este sentido, merece ser destacado, por su vigencia, el Plan Director Municipal⁴¹⁹, que ordena, en líneas generales, la totalidad del municipio y data, en su primera publicación, del año 1995, y en su última modificación del 2012. Estamos, por tanto, ante un documento con una notable continuidad –lleva veinte años en vigor- y que, curiosamente y a pesar de la magnitud de la ciudad, no cuenta con grandes instrumentos de desarrollo posteriores –aunque hubo intentos de redactar el Plano de Urbanización del núcleo completo, nunca fue concluido-, salvando los Planos de Urbanización de Vale de Amoreira y Penha, dos de las urbanizaciones construidas en base al Decreto Ley de 1965, y los Planos de Pormenor de Conceição de Faro, Horta dos Pardais, Largo de



Figura 20.39: Vista de los alrededores de Vale das Amoreiras, uno de las áreas residenciales construidas sin una articulación urbana previa con el resto de la ciudad, y aún hoy inconexa. Fuente: la autora.

⁴¹⁸ AA.VV.(2001). Documentos previos para la propuesta del *Plano de Urbanización de Faro*, pp. C28-C29.

⁴¹⁹ Resolución del Consejo de Ministros nº 174/95 por la que se aprueba el Plano Director Municipal de Faro. Diário Da República, nº 291, 19/12/1995, pp. 7989-8007.

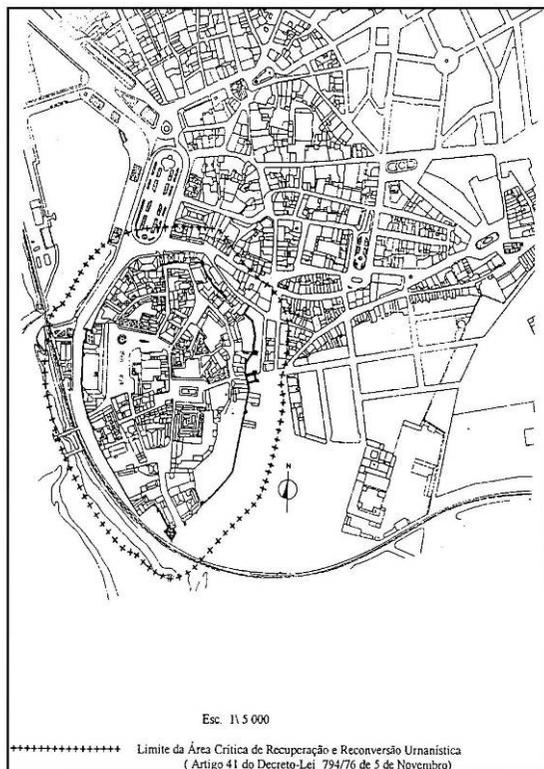


Figura 20.40: Área Crítica de Recuperación y Reversión Urbanística de Vila-Adentro, Faro. Fuente: Diário da República, 13/2/1997.

São Luís y Parque das Cidades, que corresponden a áreas muy concretas, bien de nueva urbanización, bien de regulación de urbanizaciones periféricas desarrolladas sin directrices claras desde el planeamiento. En sus sucesivas modificaciones, el Plan Director contempla criterios de protección tanto del tejido histórico como de las áreas naturales –especialmente la Ria Formosa- o la franja costera, así como instrumentos de control de la edificación dispersa.

En lo que respecta al patrimonio, sin embargo, no es especialmente explícito –reserva el Artículo 54 de su Reglamento a ciertas directrices sobre la edificabilidad y condiciones de edificación en el mismo-, sino que la protección del tejido histórico urbano se ha realizado, tradicionalmente, mediante pequeñas acciones promovidas por la Cámara Municipal. Puede citarse, en primer lugar, la declaración en 1997 del Núcleo Histórico Intra-Muros o Vila-Adentro de Faro como Área Crítica de Recuperación y Reversión Urbanísticas (ACRRU), que limitaba su actuación al área amurallada por la Cerca Moura y a los 50 metros reglamentarios de protección perimetral de su entorno⁴²⁰. Nótese que éste es el primer momento en el que, de forma oficial, se procede a la delimitación del fragmento urbano dentro de las murallas árabes de Faro para su protección (además de la propia protección de las murallas como elemento defensivo por la legislación patrimonial portuguesa). La conservación de su arquitectura religiosa, civil y, muy especialmente, el caserío popular histórico, responde más a una suerte de inteligencia colectiva, a un entendimiento de la naturaleza y los valores patrimoniales del área más antigua de una ciudad, que a criterios de protección procedentes de determinaciones normativas o de gestión tanto municipal como nacional.

⁴²⁰ Decreto nº 9/97 del Ministerio de equipamiento, planeamiento y administración del territorio. Diário da República nº 37, 13/2/1997, pp. 690-691.



Este cuidado de carácter cercano, casi doméstico⁴²¹, viene caracterizando desde entonces a la protección del patrimonio urbano de Faro, promovido desde la propia división de patrimonio de la Cámara Municipal y en contraste con lo que puede ocurrir en otras ciudades medias patrimoniales del sur de Portugal, más vinculadas a grandes operaciones tanto de planeamiento como de defensa y puesta en valor de sus bienes. Ocurre de igual manera con la gestión de los mencionados estudios de rehabilitación, que viene siendo puesta en marcha por el propio personal de la Cámara que gestiona, una por una, las posibilidades de mejora de las viviendas pertenecientes a cada uno de los tres recintos delimitados -Vila-Adentro dentro de las murallas árabes, Mouraria coincidiendo con la actual Baixa Comercial y Ribeirinha en los alrededores de la antigua Alfândega (alhóndiga)-, así como con la propuesta de nuevos bienes como Edificación Notable -el tercer y menor grado de protección, después de Monumento Nacional (que sólo ostentan el Convento de Nossa Senhora da Assunção y el Arco da Vila) e Inmueble de Interés Público (que corresponde a una buena parte de los elementos protegidos más significativos, entre ellos el Castillo con sus murallas árabes o la cerca seicentista)- y la propuesta de dos Conjuntos Históricos: el centro histórico de Estoi -freguesía rural de Faro que alberga, además de un centro histórico bien conservado y consolidado, las ruinas de una importante villa rural romana⁴²²- y la novedosa propuesta en torno al eje que vincula el Mercado Municipal con la Escola Secundaria João de Deus que, con un conjunto de viviendas, en su mayoría unifamiliares, de una arquitectura moderna de los años 70, representa la primera intención de proteger el patrimonio del Movimiento Moderno del sur de Portugal de manera colectiva, como ente urbano y no como acumulación de edificaciones sobresalientes a nivel individual.

En total, el concelho de Faro cuenta con 52 registros de incoación de elementos patrimoniales por

⁴²¹ Que venía iniciándose desde que en 1989 se encargasen a los arquitectos Rui y Frederico Paula los “Estudos de Reabilitação Urbana”, ya mencionados.

⁴²² MALOBBIA, Patricia Mimoso Vairinhos (2010). Estoi, identidade e transformação. Faro: Câmara Municipal de Faro, Divisão de Património.



Figura 20.41: Una de las viviendas del Eje Mercado-Liceu, Conjunto Histórico en vías de protección en Faro. Fuente: la autora.

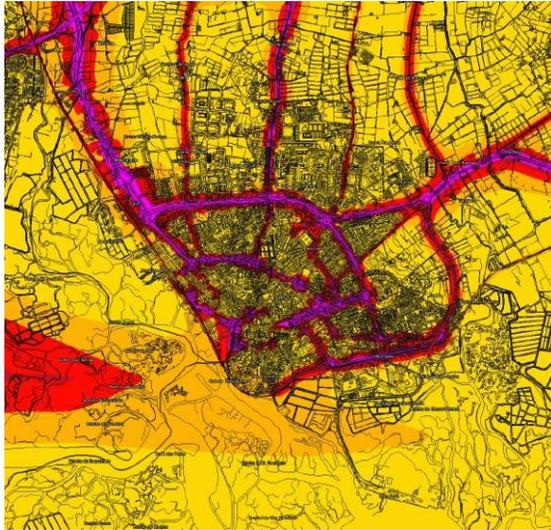


Figura 20.42: Mapa do Ruido Diurno, Faro.
Fuente: Câmara Municipal de Faro, sistema SIG de consulta de mapas: <http://mapas.cm-faro.pt/>. Se observa la estructura radio-céntrica de la ciudad a través del ruido en los principales ejes viarios, así como el corredor que forma la ruta de aterrizaje hacia el aeropuerto, al suroeste.

la protección patrimonial nacional, 15 de cuyos expedientes han caducado sin protección alguna y 4 tienen el procedimiento abierto y se encuentran en vías de clasificación. Llama la atención no sólo el número de elementos protegidos o con intentos de protección, sino el cuidado por el equilibrio en su pirámide patrimonial –quizá de perfil demasiado esbelto, ya que sólo cuenta con tres Monumentos Nacionales, dos de ellos en el recinto amurallado de Faro, más las ruinas romanas de Estoi- ya que el número de Inmuebles de Interés Público y de Interés Municipal son similares, y la revisión constante del estado de la protección, como prueba la adaptación paulatina de los entornos automáticos -50 metros en suelo urbano y 200 en suelo rural, al igual que en España- por entornos adaptados a cada caso y definidos a límite de parcela. Mención aparte al patrimonio más emblemático, recientemente se ha elaborado desde la propia Cámara un inventario de los bienes inmuebles dispersos en las fincas rurales de todo el concelho –que integra acequias, molinos, norias, ingenios, pozos y demás elementos relacionados con el patrimonio agrario de Faro-, y existe el proyecto de transformarlo en un catálogo exhaustivo de cara a su publicación.

Otras iniciativas se han llevado a cabo para la sostenibilidad de la ciudad, como la publicación del Mapa de Ruido tanto diurno como nocturno o la redacción del Plano Estratégico Faro 2025, que reemplaza al elaborado en 1996 –una época temprana en la cronología del planeamiento estratégico de la Península Ibérica- y que integra retos relativos al medio ambiente, el turismo, el patrimonio, el desarrollo socioeconómico, el paisaje, la movilidad o, incluso, la identidad como herramienta para el marketing territorial.

En definitiva, la ciudad de Faro, como capital del distrito de Algarve portugués, vive la dicotomía entre el crecimiento de una urbe en un contexto en que la sustitución de la identidad y el patrimonio algarvios han sido la nota dominante y la conservación de un legado histórico que, de manera insólita, ha mantenido sus valores materiales, identitarios y paisajísticos, como excepción en un mundo tendente a la banalización derivada del turismo masivo de sol y playa.



20.6. Lagos: la difícil defensa del patrimonio en un enclave estratégico para el turismo

Un mes después del terremoto de noviembre de 1755, que afectó muy negativamente al patrimonio construido de Lagos, el gobernador del Reino de Algarve escribía, en una carta al Rey D. José, que *este lugar era la llave del reino, por estar situado en la costa del mar, con una bahía donde podían fondear más de doscientas naves de guerra y que tenía a su lado una playa de mas de una legua donde en pocas horas podía desembarcarse un gran ejército*⁴²³. Este extracto ilustra a la perfección la localización estratégica de una ciudad habitada como tal desde la protohistoria hasta la época moderna, condición que ha entrado, en las décadas más recientes, en conflicto con su localización que, también en un lugar clave, la sitúa en torno a uno de los puntos de mayor aglomeración del fenómeno turístico algarvivo, junto a la masa edificada de Portimão.

Lagos era, en efecto, el último puerto en el que atracar antes de salir del ámbito enmarcado por el arco atlántico definido desde el estrecho de Gibraltar al cabo de San Vicente, por lo que también era lugar de parada obligada para las rutas marítimas que se adentraban en el Mediterráneo o salían de éste. Según las referencias historiográficas⁴²⁴, en el año 2161 a.C. Brigo, el nieto de Túbal y tataranieta de Noé, fundaría la población en torno a un lago –de ahí el nombre de Lacóbriga, Lago de Brigo-, y junto a la desembocadura del río Lagos o Moleão (hoy llamada Ribeira de Bensafrim). Otros autores defienden el origen de la palabra Brigo en el término céltico para denominar una fortaleza o un lugar alto fortificado, lo que también haría referencia a su posición como plaza



Figura 20.43: El puerto histórico de Lagos en la actualidad. Imagen: la autora.

⁴²³ Carta del gobernador del Reino do Algarve al Rey D. José en diciembre de 1755. Extracto de PAULA, Rui M. (1992). *Lagos, Evolução Urbana e Património*. Lagos: Câmara Municipal.

⁴²⁴ Esta información aparece señalada en el manuscrito “*Fundação de Lagos*” hallado en la biblioteca del *Convento da Senhora da Gloria*, en Lagos.



estratégica, desde un punto de vista defensivo o militar⁴²⁵.

Lo más probable es que Lacóbriga –la ciudad romana a la que se refieren los autores clásicos– tuviera su centro urbano en el entorno de Monte Molião, un cerro que dista, aproximadamente, dos kilómetros de la actual Lagos⁴²⁶. En cualquier caso, en todo el ámbito circundante existen indicios de la presencia en el lugar de fenicios, griegos y cartagineses, principalmente atraídos por las posibilidades de comercio y exportación hacia los puertos del Mediterráneo de productos del mar, especialmente atún y sardinas en salmuera. Su territorio, constituido por tres colinas que separan dos riberas (la de los Touros y la de las Naus), es definido por los romanos con la construcción de la primera línea de murallas en el año 76 a.C., época en la que además se construye un acueducto para servirla de agua corriente, lo que pone en evidencia la entidad del asentamiento en su contexto territorial. Existen restos de este acueducto, además de un puente sobre la ribera de Bensafrim, termas y balnearios en la freguesía de Senhora da Luz, y otros yacimientos arqueológicos de mayor y menor importancia que atestiguan la relevancia de Lacóbriga en el contexto de la Lusitania romana.

En el período árabe, existió un asentamiento –conocido como Zawiya o Zauia– que formaba parte de la Kora de Ossónoba, con referencia territorial Silves –Xilb– y situado entre ésta y Sagres –Saqrax⁴²⁷ que, posteriormente, bajo la dinastía Omeya, se convierte en un importante centro cultural,

⁴²⁵ Las distintas creencias en torno a la fundación y primera ocupación de la ciudad son mencionadas en ROCHA, Manuel João Paulo (1991), *Monografia de Lagos. As forças militares de Lagos nas Guerras da Restauração e Peninsular e nas pugnas pela liberdade*. Reedición del original de 1909. Faro: Algarve em foco.

⁴²⁶ ARRUDA, Ana Margarida (2007). *Laccobriga. A Ocupação Romana na Baía de Lagos*. Lagos: C.M.L., pp. 24-40.

⁴²⁷ PARREIRA, Rui (1961). *As Muralhas de Lagos*. Reedición facsímil del Boletín nº 104 de la Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais. Lagos: Câmara Municipal de Lagos, 2008, p. 12.



relegando a Zawiya a una posición secundaria, lugar que mantiene bajo los reinos de Taifas, en los que las dos capitales se sitúan en Santa Maria de Ibn Harun –Faro- y Xilb. Pocos restos materiales se conservan de esta época, ni muebles ni inmuebles, si bien se supone que los elementos más significativos de su trazado urbano –el alcázar donde luego se localizó el castillo, la situación de la mezquita bajo la actual Iglesia de Santa Maria de Graça y el puerto donde luego se instaló el muelle viejo- determinaron la estructura de la Lagos histórica que evolucionó durante los siglos siguientes. Conquistada por los cristianos en 1241, el primitivo castillo de origen árabe es reconstruido por completo, y de este período datan las primeras obras en las murallas y torreones que han llegado a nuestros días, si bien fruto de numerosas ampliaciones, reconstrucciones y mejoras a lo largo de los siglos- clasificados como Monumento Nacional.

Lagos se separa del término municipal de Silves en el año 1361, donde D. Pedro I le otorga jurisdicción propia en un territorio que abarcaba, desde la propia ciudad al este, hasta el Cabo de San Vicente, incluyendo Raposeira, Aldeia do Bispo –posteriormente Vila do Bispo y otros asentamientos menores. Mantendría esta extensión hasta 1519, cuando el obispo de Évora crea el priorato de Sagres y segrega el extremo oriental, hoy presidido por Vila do Bispo⁴²⁸. Durante esa época, Lagos pasa de ser aldea a Vila, lo que provoca la creación de numerosos edificios religiosos –principalmente, ermitas-, así como varios edificios civiles –sobre todo hospitales- y militares, fruto, por otra parte, de su importancia comercial derivada de sus privilegios forales y la posibilidad de servir como base para la exportación marítima⁴²⁹.

Es, precisamente, entre los siglos XV y XVI, cuando Lagos experimenta su momento de mayor crecimiento y relevancia, debido a su vínculo con el período de los Descubrimientos y la expansión



Figura 20.44: Murallas de Lagos. Imagen: la autora.

⁴²⁸ CORRÊA, Fernando Cecílio Calapez (1994). *A cidade e o termo de Lagos no período dos Reis Filipes*. Lagos: Centro de Estudos Gil Eanes.

⁴²⁹ PAULA, Rui M. (1992). *Lagos, Evolução Urbana e Património*. Lagos: Câmara Municipal, pp. 34-38.



marítima de Portugal, como testimonia la presencia de las casas de Arguim y de Guinea. Concide también este período con el de la construcción del que hoy es, probablemente, su bien patrimonial inmueble más notable: las murallas, ampliadas desde la primera cerca hasta su posición actual, según proyecto de 1554.

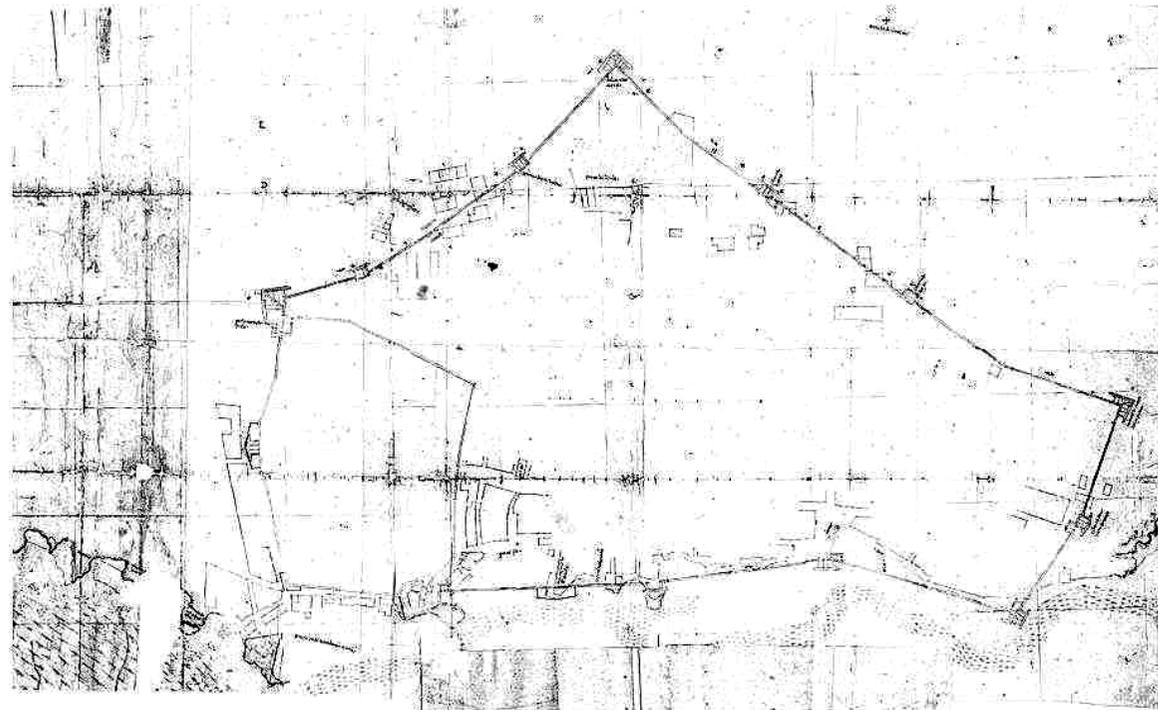


Figura 20.45: Diseño de las Murallas de Lagos, (c. 1554). Original depositado en el Archivo Militar de Estocolmo (Krigsarkivet), Referencia 0406:18:006:001A. Fuente: PEREIRA (2012), *op. cit.*

La circulación de bienes (esclavos y especias) atrajo a la piratería, convirtiéndose, por ello, en una necesidad la construcción de una estructura fortificada que fuese capaz de defender a la población de las embestidas enemigas. De todo el Algarve, es la primera villa en ser completamente provista



*de extensos muros abaluartados, totalmente adecuados a las armas de fuego de la época*⁴³⁰.

Previa y posteriormente a la decisión de establecer una muralla, edificios tanto religiosos como civiles iban, paulatinamente, determinando la fisonomía urbana: ermitas, iglesias, sedes municipales y de instituciones relacionadas con el comercio marítimo, factorías de salazones, alhóndiga, sisa y, por supuesto, viviendas, dispuestas en parcelas largas y estrechas que permitían, bien la disposición de un patio al fondo, bien la construcción de una segunda vivienda a las espaldas, formando así manzanas de doble entrada. En general, el nuevo espacio intramuros se desarrollará lentamente pero a base de intervenciones bien planificadas tanto en el espacio privado como en el público: de la época manuelina data el establecimiento de los dos espacios libres principales (la plaza de la fuente o Praça do Cano y la plaza dos Paços do Concelho o do Pelourinho⁴³¹), en torno a las cuales se articulan a lo largo de dos siglos los ejes viarios principales (Rua Direita, ahora 25 de Abril, y Rua da Barroca). Paralelamente a éstos se forma, más tarde, la rua Candido do Reis, que articula de forma longitudinal la zona central del área amurallada. En la parte alta, alejándose de la línea de costa, se instalan establecimientos religiosos –tanto iglesias como conventos-, barrios residenciales y, al borde de las murallas, sedes militares.

El asentamiento de la ciudad amurallada conlleva también el surgimiento de los primeros arrabales en el siglo XVII, en torno a las principales puertas: la *Porta da Vila*, la *Porta dos Quartos* y la *Porta do Postigo*. Por otra parte, se propone, al sur, construir una nueva fortificación de planta pentagonal, para reforzar la defensa de la bahía, con una superficie equivalente a la de la ciudad amurallada. Sin embargo, el declive de la importancia comercial de Lagos –derivado de la

⁴³⁰ PEREIRA, Daniela Nunes (2012). A evolução urbana de Lagos. En *Promontoria*, año 10, nº 10, pp. 137-177.

Artículo extraído de una Tese de Mestrado de la Universidade do Algarve, y que supone el documento más actualizado y completo sobre la evolución urbana de la ciudad desde un punto de vista histórico y urbano.

⁴³¹ PEREIRA (2012), *op. cit.*



Figura 20.46: Paços do Concelho actuales, en la Praça Gil Eames. Fuente: la autora.

centralización de poderes en Lisboa-, junto con la decadencia urbana provocada por la devastación del terremoto de 1755 en la ciudad, hará que la idea nunca sea materializada.

El terremoto de Lisboa tiene en Lagos uno de sus puntos de mayor devastación de toda la Península, no debido sólo a los temblores de tierra, sino al maremoto que se produce quince minutos después y que, según las crónicas de la época, destruye la mayor parte de su patrimonio oficiado en sucesivas oleadas de gran tamaño⁴³². Después de estos hechos, los principales bienes patrimoniales corren distinta suerte: algunos son reconstruidos en lugar que ocupaban originalmente –es el caso de la Igreja Matriz de Sta. Maria de Graça, cuya reconstrucción fue, sin embargo, paralizada, y donde hoy se erige el oratorio de São José-, otros cambiaron de ubicación – como los Paços do Concelho, que abandonaron la Praça do Pelourinho para instalarse en la Praça Gil Eames- y, muchos de ellos, desaparecen completamente –como el Forte do Pinhão, las Ermitas de São Brás y São Roque⁴³³.

Durante el siglo XVIII, perdido el vigor comercial y destruido el soporte urbano, toman fuerza como claves de la economía de la ciudad los sectores relacionados con el mundo agrario, tanto con el cultivo para la producción de pan y vino como con la ganadería y la pesca⁴³⁴ –si bien el propio maremoto había causado cambios en las corrientes marinas que provocaron una disminución de los

⁴³² SOUSA, Francisco Luiz Pereira de (1919). Transcripción del texto referente a la ciudad de Lagos en el terremoto del 1º de Noviembre de 1744 en Portugal: “Efeitos do megasismo nos concelhos de Lagos, loulé, Monchique, Olhão, Silves, Tavira, Vila do Bispo, Vila Nova de Portimão e Vila Real de Santo António. Concelho de Lagos”. Publicado en *Distritos de Faro, Beja e Évora. Serviços Geológicos*. Volumen 1. Lisboa: Tipografia do Comércio.

⁴³³ ROCHA (1991), *op. cit.*, describe los efectos de la catástrofe en muchos de los edificios devastados y desaparecidos.

⁴³⁴ PAULA, Glória de Santana (2001). *Lagos (1745-1792). Dinâmicas económicas e elites do poder*. Lisboa: Estar, Coleção Thesis.



bancos de peces en la bahía-. La recuperación de la ciudad se pospondrá hasta mediados del siglo XIX, cuando la fuerza de la industria conservera, con su polo central en Portimão, provoca la expansión del tejido urbano hacia el este, buscando abrazar la bahía, y se culmina con la llegada del ferrocarril a Lagos y la instalación de la estación al otro lado de la Ribeira de Bensafrim, como último punto de la línea que estructuraba, cercana a la costa, el Algarve de este a oeste.

Ya entrado el siglo XX, el paso de la carretera nacional EN-125, bordeando el centro histórico, provoca un nuevo reposicionamiento de la ciudad dentro de la estructura viaria del extremo suroccidental del país. La aparición de la carretera supone, por otra parte, el distanciamiento de la relación histórica de la ciudad abaluartada con el mar, mientras que hacia el sur se fomenta la construcción de estructuras relacionadas con el turismo de playa, cercanas a las calas caracterizadas por caprichosas formaciones rocosas. En los extramuros de la ciudad histórica se producen, también, crecimientos del tejido urbano, tanto en forma de grandes bloques plurifamiliares como a base de urbanizaciones de unifamiliares aisladas y adosadas, si bien este crecimiento nunca adquiere la magnitud de otras ciudades que sufren procesos similares como Albufeira, Quarteira o Portimão, y en ningún caso la destrucción o sustitución de su patrimonio urbano o su identidad histórica.

El mencionado crecimiento de áreas residenciales y turísticas coincide con la época de redacción de la mayoría de planes urbanísticos en Portugal. Así, en 1978, se redacta el Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lagos, que prevé y regula el crecimiento del suelo urbano en consonancia con la reserva de ciertas áreas protegidas y libres, a saber: un perímetro de protección básico en torno a la parte de la muralla cuya cara exterior aún no había sido edificada –que coincidía con el arco occidental, tampoco colmatado en su cara interior-, las áreas libres en torno a la Ribeira de Bensafrim río arriba, el territorio más inmediato a las calas, puntas y playas meridionales y la ribera que desembocaba en la Praia de Porto de Mós. Entre ellas, se distinguen tres zonas con



Figura 20.47: Nuevas urbanizaciones al otro lado de la Ribera de Bensafrim. Fuente: la autora.



régimen de edificación distinguido: alrededor del tejido histórico, con predominio de la residencia permanente y, alejadas de éste, las dos caracterizadas, una con predominio de residencia turística combinada con residencia permanente y la tercera con la totalidad de residencia turística. Se prevé, además, la localización de un buen número de equipamientos y edificios de servicios comunitarios en las nuevas urbanizaciones, lo que contribuiría a descentralizar la vida urbana, que ejercía una presión desmesurada sobre las áreas patrimoniales más características del centro histórico –las cercanas al frente ribeirinho y en relación con las dos plazas pombalinas-. Por último, junto al puerto comercial existente al otro lado del Bensafrim, originalmente destinado a la actividad marítima-industrial por su localización junto a la Estación Terminal de Ferrocarril, el Plan prevé la construcción de un puerto de recreo que hoy complementa, junto a una urbanización de alto nivel económico, el panorama de las Marinhas del Algarve portugués.

Con respecto al planeamiento y protección del patrimonio urbano las primeras acciones son la encomienda, al igual que ocurría con Faro, de un estudio de evolución urbana, patrimonio y establecimiento de posibles estrategias al equipo de Rui M. Paula, que incluye la publicación por la Cámara Municipal de un completo libro cuya información y planimetrías fundamentan gran parte del discurso de este apartado. Este estudio propone, además del perímetro de protección a la muralla ya propuesto por el Plan de Urbanización, la apertura local de pasos peatonales que comunicasen la ciudad extramuros con la intramuros, el establecimiento de tres centros fundamentales –uno administrativo y uno cultural en las dos plazas históricas, y uno tercero de carácter recreativo en el extremo occidental de la muralla- y la protección, en un punto concreto de la misma, del cono visual hacia la ciudad amurallada desde uno de los puntos más elevados de la nueva ciudad, condición no del todo cumplida a pesar de la instalación de un pequeño balcón-mirador adosado a la circunvalación de la EN-125.



Este Plano de Urbanización ha tenido su revisión completa en septiembre del año 2012 –con una rectificación por un problema de incongruencia en los planos en septiembre de 2013-, adecuando sus preceptos a la evolución del tejido urbano durante los últimos 30 años, así como a los nuevos documentos legislativos y de planeamiento promulgados, así como al propio PROT-Algarve. Se incluyen en él algunos preceptos relativos a la protección patrimonial, que abarcan las zonas de protección de los inmuebles clasificados, en vías de clasificación y en estudio de clasificación por la normativa cultural, en total, tres Monumentos Nacionales clasificados -las murallas y torreones de la ciudad, la Iglesia de São Sebastião y la Iglesia de Santo António-, cuatro Inmuebles de Interés Público –la estación arqueológica de Monte Molião, el pantano romano de Fonte Coberta, el Forte da Ponta de Bandeira y el Pelourinho de Lagos-, dos Inmuebles de Interés Municipal –el Armazem do Espingardeiro y la Casa Corte Real-, un Inmueble en Vías de Clasificación –el Mercado de Esclavos- y seis Inmuebles en estudio de clasificación –un edificio del siglo XVII, el Armazém Regimental, el Convento de Nossa Senhora do Loreto, el edificio de los Paços do Concelho, la Igreja de Santa María y el Tren de Artillería de Lagos, que incluye a la Capilla de Santa Bárbara. Con 16 elementos con un proceso de incoación de su protección por vías oficiales, el centro histórico de Lagos no cuenta con una especial densidad de elementos patrimoniales relevantes y protegidos, especialmente en comparación con el buen estado de conservación de su tejido urbano histórico y con la relevancia que éste tiene en comparación con la totalidad del suelo urbano –especialmente si lo comparamos con Faro, la única ciudad patrimonial del Algarve cuya conservación de un perímetro amurallado es comparable a la de Lagos-. No obstante, el hecho de ser una ciudad estratégicamente planteada y delimitada de cara a su protección y cuyo recinto amurallado en la edad moderna ha llegado a nuestros días, hace que el proceso de planificación ex profeso no se remonte a la redacción del primer Plano de Urbanización, sino que forme parte de la propia génesis del recinto histórico.



Figura 20.48: Igreja de Santo António, rodeada de equipamientos para el turismo y la restauración. Fuente: la autora.



Figura 20.49: Una de las calles del centro histórico, invadida por los veladores a pesar de los esfuerzos por la descontaminación visual. Fuente: la autora.

Aunque las normas urbanísticas contemplan un apartado específico para el recinto histórico, sí que incluyen, en sus determinaciones generales, indicaciones expresas de mantener los materiales y las formas de construcción de las edificaciones originales, en el caso de sustituciones y rehabilitaciones, y la imitación de éstas en el caso de obras de nueva planta. Se reserva también a la aprobación por parte de la Cámara Municipal la colocación de elementos publicitarios y otros objetos que puedan entorpecer la configuración del espacio público, lo que puede ser entendido como una forma de control de la contaminación visual desde el planeamiento. En lo que respecta al área intra-muros y sus disposiciones particulares, se restringen condiciones de uso, incorporación de aparcamientos, voladizos, revestimientos, color, dimensión y orden de los vanos, oscurecimiento de huecos, chimeneas, fijación de objetos en fachadas, terrazas sobre la vía pública o vegetación, con lo que constituye un documento sólido en la protección del patrimonio urbano.

Por otra parte, la relevancia del asentamiento de la ciudad a través de las distintas épocas históricas provoca que, muy especialmente en su caso, el patrimonio arqueológico constituya uno de los conjuntos más valiosos de la misma y, además, una de las estructuras condicionantes para la posible renovación de su tejido urbano. En este sentido, en 2012 se realizó una carta arqueológica de riesgo en la que se establecen, para toda la ciudad amurallada y su entorno más inmediato, hasta cinco grados de sensibilidad arqueológica con el objeto de orientar sobre las posibilidades del hallazgo de restos arqueológicos de cara a la sustitución de edificaciones bajo la cota del suelo o la posibilidad de ejecutar plantas subterráneas. Se encuentra, además, en proceso de aprobación durante la redacción de este capítulo, el Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação, que aunará las condiciones de edificación del patrimonio urbano y arqueológico y preverá, de cara a intervenciones en el subsuelo de Lagos, la aparición de elementos arqueológicos y la obligatoriedad de tomar medidas al respecto, desde el acompañamiento de las obras a la excavación integral.



En cuanto al planeamiento estratégico, Lagos cuenta también con un Plan de Desarrollo Estratégico del año 2005, que cuenta con directrices específicas para el desarrollo a partir de la cultura y el patrimonio y que entiende, como punto fuerte, la existencia de un patrimonio histórico edificado de gran riqueza, especialmente el ligado a la época de los Descubrimientos, y como oportunidad la potencialidad de la marca basada en los Descubrimientos y la tradición marítima. En este sentido, el turismo es entendido como un arma que, si bien ha amenazado la franja costera en ciudades cercanas a Lagos, en esta localidad se entiende más encaminado a actividades culturales y patrimoniales que a alternativas de descanso y placer, por lo que se fomenta la creación de museos, rutas culturales, participación en redes y proyectos patrimoniales de carácter nacional o internacional y la propia investigación sobre el patrimonio, en colaboración con Universidades y fundaciones culturales y científicas⁴³⁵. Otra operación recientemente puesta en marcha, y relacionada con el hallazgo de esclavos africanos de los siglos XV-XVI en el vertedero de la ciudad, tenemos un proyecto, integrado en el proyecto Unesco “*Ruta del Esclavo*” para desarrollar el museo de la esclavitud, integrándolo en un circuito con el itinerario de los esclavos en Lagos. Debe mencionarse, por último, la estrategia para el equilibrio social desarrollada por el Plano de Desarrollo Social de Lagos, que introduce acciones específicas para la puesta en valor del patrimonio local en términos de rehabilitación de inmuebles y recuperación de tradiciones, saberes y oficios.

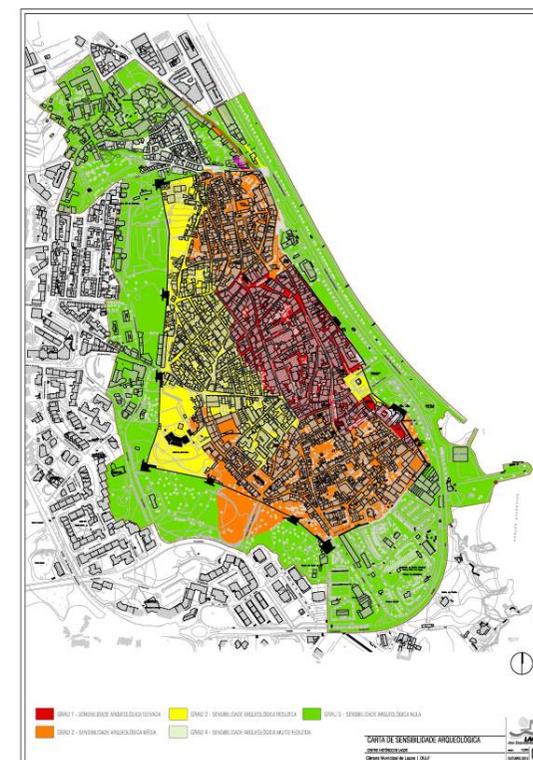


Figura 20.50: Carta de riesgo arqueológico del centro histórico de Lagos. Fuente: Cámara Municipal de Lagos, división de Planeamiento.

⁴³⁵ Cámara Municipal de Lagos (2005), *PEL, Plano Estratégico do Município de Lagos*. Capítulos 5. Orientações no domínio da cultura y 7. Estratégia de desenvolvimento do turismo para o Concelho de Lagos.

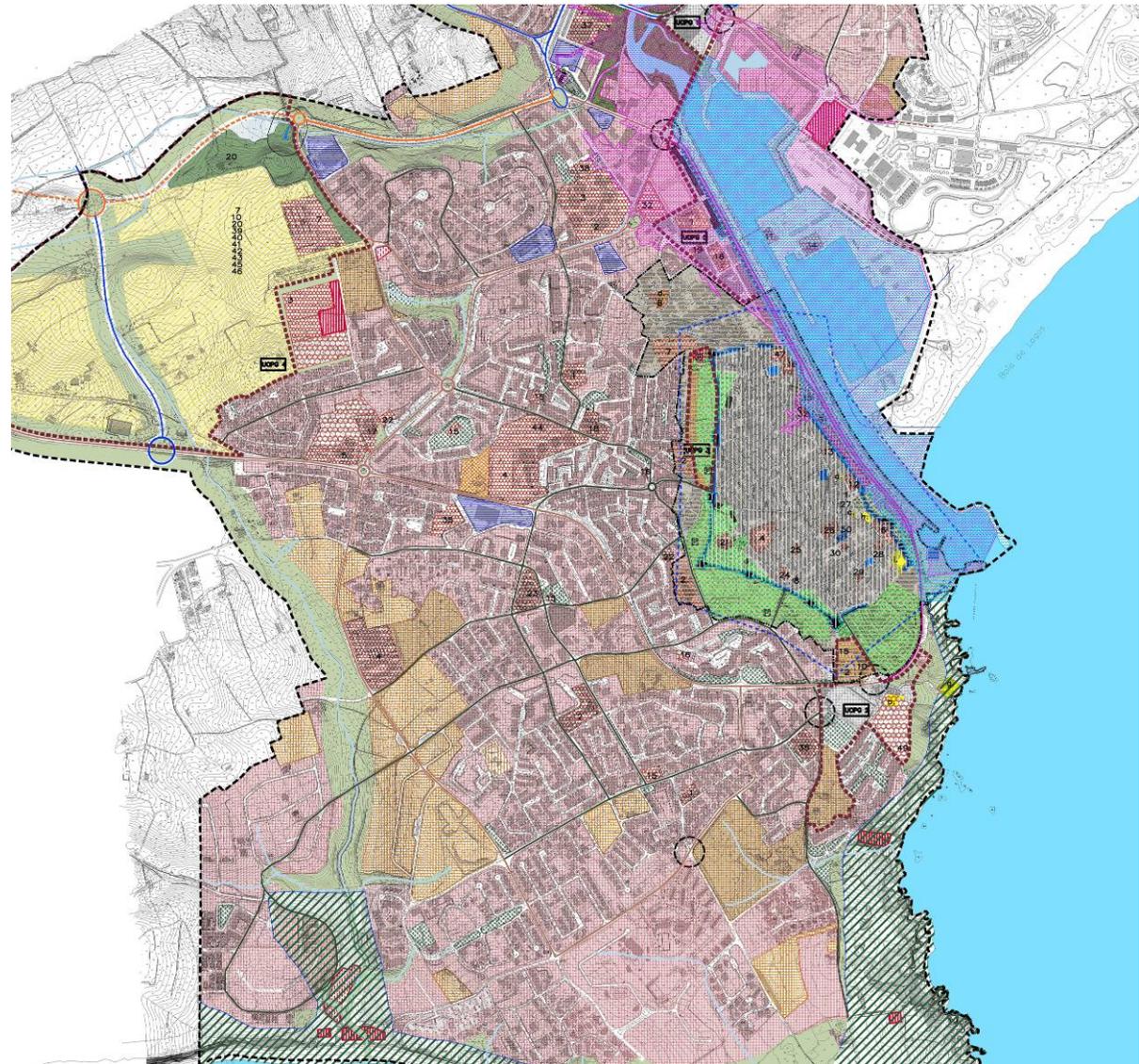


Figura 20.51: Fragmento de la Planta de Zonamento del Plano de Urbanización de Lagos, actualizada en 2013. Fuente: Plano de Urbanização de Lagos, Alteración de septiembre de 2013.



El patrimonio histórico de Lagos, concentrado en su centro histórico amurallado y la zona perimetral intermedia goza, de una buena salud derivada, por una parte, de la ausencia de presión urbanística sobre el mismo y, por otra, de una política de gestión del suelo urbano que, sin grandes intervenciones para la protección del patrimonio o la ordenación de los crecimientos de nuevos tejidos residenciales, industriales o de servicios, ha permitido el mantenimiento de una ciudad media con unas dimensiones controlables y, a su vez, el respeto tanto por sus valores ambientales como patrimoniales, en un contexto territorial en el que la ferocidad del turismo de masas, en la búsqueda de rincones pintorescos y de experiencias exclusivas de sol y playa, ha banalizado la mayoría de los tejidos históricos de las ciudades del barlovento algarvío.



20.7. Reflexiones hacia la sostenibilidad de los centros históricos de algunas ciudades medias del sur de Portugal

El análisis de estas seis ciudades medias del sur de Portugal supone, como apuntábamos, el reflejo de diferentes procesos que caracterizan la situación patrimonial de los centros históricos de las ciudades medias de esta área portuguesa.

Herederas de un sólido pasado, aunque más conocida por ser las regiones “pobres” del territorio portugués, tanto Alentejo como Algarve encuentran en la red de ciudades medias descrita un patrimonio urbano y territorial que es único en el país condición que comparten, sin duda, con las ciudades medias del interior de Andalucía que centran el objeto global de este trabajo y que, además, otorga de cierta unidad a dos regiones que, desde un punto de vista geográfico, poseen una clara diferenciación que se asienta en su propia identidad histórica.

Salvando las distancias que provocan las indudables diferencias en la posición geográfica, demográfica y socioeconómica entre ambas regiones, éstas también encuentran similitudes con la andaluza en condiciones que afectan negativamente a su patrimonio. Entre éstas destaca, por tener una capacidad especialmente fuerte de generar procesos urbano y, por tanto, condicionar enormemente la sostenibilidad de las ciudades y sus centros históricos, un cierto afán por el desarrollismo que se traduce en una gran inversión en infraestructuras de transporte, industria y movilidad local, así como cierta competitividad entre ciudades medias cercanas por erigirse protagonistas o, incluso, monopolizadoras de sistemas productivos específicos, ya sean industriales, agrarios o del sector servicios –especialmente el turismo en el caso de las algarvías-.

También entre las ciudades escogidas hay, de forma intencionada, claras diferencias. En cuanto a su tamaño y relevancia podría establecerse una división entre Évora y Faro, sin duda las más pobladas



y con un papel territorial clave al ser las capitales de sus respectivas regiones; Beja, algo menor pero capital del sur de Alentejo y de un dinamismo urbano y demográfico claro; Lagos, de una importancia relativa ya que su vecina Portimão es la que ostenta, tanto a nivel demográfico como de servicios, el papel centralizador del algarve occidental y, en un estrato inferior, Elvas y Sines, ambas pequeñas ciudades cuyos centros históricos tienen un peso relativamente mayor con respecto al total del conjunto urbano, condición de dimensiones que también repercute en los ritmos de la vida cotidiana y en el uso que hacen del conjunto histórico los habitantes que residen dentro y fuera del mismo.

En cuanto al tratamiento y la consideración del patrimonio en las distintas ciudades, existe un claro peldaño en el hecho de que tanto Évora como Elvas hayan sido declaradas Patrimonio Mundial mientras que en Sines, Beja, Faro o Lagos estas cuestiones quedan en un segundo plano ante los grandes proyectos de infraestructuras en las primeras y el fomento del turismo en las últimas.

Sin embargo, tampoco Évora y Elvas tienen una trayectoria igual en las cuestiones patrimoniales, comenzando por la edad de declaración que, en el caso de Évora, alcanza prácticamente las tres décadas, mientras que en Elvas es muy reciente y aún no ha acusado repercusiones reales. Évora ha convertido el turismo cultural en una de sus principales actividades económicas, de forma mucho más notable en el centro histórico y en el entorno de las calles, plazas y edificios monumentales. Elvas, por su parte, conserva mucho de las formas de vida tradicionales de sus habitantes que se mezclan de forma más natural con el turista, entre otras cuestiones, debido a una dispersión de los hitos patrimoniales y de las dimensiones, más reducidas, del recinto histórico, además de la mencionada buena decisión de mantener los principales servicios y comercios en el centro histórico. Esto ha ocurrido de forma parecida en Évora, pero las mayores dimensiones del conjunto han provocado cierta situación descompensada entre unos ámbitos, predominantemente turísticos, y entre los que además se agrupan las zonas comerciales y administrativas y el resto de áreas



residenciales intramuros en las que el dinamismo urbano se reduce notablemente, lo que repercute en el estado de conservación de la arquitectura vernácula y en el índice de viviendas desocupadas.

Otros de los temas que unen, por similitudes o contrastes, los paradigmas patrimoniales de estas seis ciudades son, por ejemplo, la influencia de los instrumentos de planeamiento, tanto Planos de Pormenor de centros históricos como planeamiento general o los catálogos, en las posibilidades de equilibrio de los tejidos urbanos y socioculturales de las mismas o en la relación del centro con el paisaje intermedio, especialmente el paisaje agrario, tal y como ocurre en las ya estudiadas ciudades medias andaluzas de interior.

En cualquier caso debe ser tenida en cuenta, de cara a una posible comparación entre la territorialidad alentejana, la algarvia y la andaluza, que los procesos de fomento del desarrollo, de creación de planes estratégicos destinados a la implantación de grandes infraestructuras o la apuesta por industrias emergentes se han producido de forma anacrónica, previamente a la crisis económica en el caso de España y Andalucía, y en los últimos años en el caso del sur de Portugal.

Esto nos lleva a la consideración de que las conclusiones arrojadas en este trabajo a posteriori de los procesos de crecimiento y desarrollo desmedido y no sostenible de las ciudades medias andaluzas pueden, aún, ofrecer una perspectiva analítica desde la experiencia para contribuir, finalmente y considerando que aún no se han consumado las intenciones previstas en los instrumentos de planificación de sus homólogas portuguesas, a un futuro más equilibrado de las mismas, de sus centros históricos y de sus habitantes.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Este trabajo arroja, en su conjunto, una serie de reflexiones que, si bien aparecen de forma solapada en sus diferentes capítulos, se relacionan aquí estructuradas en clave temática.

Sobre el objeto de estudio

Las ciudades medias del centro de Andalucía, como se ha ido esbozando, constituyen un significativo conjunto urbano-territorial que supone un patrimonio de valores excepcionales, tanto como conjunto territorial en sí como en su condición de contenedor de patrimonio de la más diversa índole: arquitectónico, urbano, etnológico, industrial o agrario, entre otros. Este legado patrimonial es fruto, por otra parte, de su localización estratégica en torno a las principales vías de comunicación que, a lo largo de varios milenios, ha estructurado el territorio andaluz mediante el vínculo entre los lugares más significativos desde un punto de vista poblacional, político o estratégico en las distintas culturas y generando, a su paso, puntos de apoyo para la administración territorial o el establecimiento de su población en los que, además, establecieron sus formas de vida, sus arquitecturas y su propia construcción del paisaje, lo que conforma un acervo patrimonial enormemente rico y diverso en un fragmento territorial relativamente pequeño.

Las ciudades estudiadas son, además, un ente urbano representativo del sesenta por ciento del sistema andaluz de asentamientos (no por sí mismas, sino en el total de la red territorial que ellas estructuran como centros secundarios) y, por tanto, constituyen un elemento crucial del ejemplo más significativo de sus modos de habitar. Este hecho contrasta con la escasez de investigaciones al respecto en el caso de Andalucía, más aún teniendo en cuenta la vigencia de esta temática en el

ámbito internacional de la investigación, en cuyos principales eventos y publicaciones de carácter académico acerca de ciudades medias el caso andaluz pasa desapercibido. Por otra parte, la mayoría de publicaciones acerca de sostenibilidad y patrimonio urbano se refieren, bien a capitales, bien a ciudades Patrimonio Mundial, bien a zonas rurales o ciudades de pequeño tamaño. Por tanto, urge la necesidad de desarrollar el tejido de la investigación acerca de las ciudades medias andaluzas.

Además del estudio de la bibliografía y la producción científica, deben ser muy tenidos en cuenta el marco legislativo y los documentos oficiales que, en última instancia, rigen la protección, la gestión y las intervenciones en nuestras ciudades y nuestro patrimonio. En este sentido, la legislación sobre patrimonio, urbanismo y territorio que afecta al ámbito andaluz cita la sostenibilidad en sus planteamientos iniciales, pero carece de una instrumentación específica para su análisis, tratamiento o aplicación. En la mayoría de los casos, no se vuelve a hacer alusión a la misma en el resto del documento.

El tratamiento conjunto del patrimonio y la sostenibilidad en atención a este conjunto urbano supone la afirmación de un triángulo de elementos cada una de cuyas interrelaciones constituye, en sí misma, un campo de investigación susceptible de ser desarrollado: las ciudades medias andaluzas como patrimonio urbano y territorial, la defensa de la ciudad media como forma de organización urbana especialmente sostenible y la estrecha relación entre el sentido profundo de los conceptos de patrimonio y sostenibilidad. Esto provoca, en general, una complejidad en el establecimiento del estado de la materia, si bien los tres términos son de vigencia actual y gozan de un buen ritmo de publicaciones e investigaciones aunque en general éstas se acercan desde puntos de vista muy diversos, lo cual dificulta una comprensión integral previa al estudio detallado del caso. Esta investigación, aunque esté aplicada en sus últimos capítulos a siete casos concretos de estudio más los seis casos portugueses con los que se establece una relación de paralelismo y, a la

vez, alternativa, trata de aportar un paso más en el tratamiento y el estudio de un aspecto importante de nuestro patrimonio urbano y territorial –las ciudades medias del interior andaluz- y, además, establecer, siquiera, un acercamiento al triángulo conceptual mencionado: las ciudades medias como patrimonio sostenible; la sostenibilidad del patrimonio en las ciudades medias; el patrimonio como fuente de sostenibilidad en dichas ciudades.

Sobre la metodología empleada

En los últimos años, el concepto de investigación suele venir acompañado del de desarrollo en cuantas convocatorias, líneas estratégicas o emblemas políticos inundan los medios y condicionan el panorama científico actual. Si bien en el panorama de la investigación acerca de la sostenibilidad el desarrollo es en sí mismo una cuestión contradictoria y adquiere ciertos tintes negativos debidos, principalmente, al su vínculo con las corrientes de desmedido crecimiento urbano y económico de finales del siglo XX y principios del XXI, sí que se ha tenido en cuenta, al menos, la idea a la que apunta la ya consabida dualidad I+D: toda investigación debe tener un carácter instrumental, es decir, que lo estudiado y planteado en él se acompañe de propuestas aplicables o, si se trata de un trabajo exclusivamente teórico, su aportación contribuya a la mejora en el conocimiento, la gestión o el estado de un aspecto que conduzca al bienestar y el equilibrio del mundo actual.

En este caso, y teniendo en cuenta que tanto la disciplina urbanística como la patrimonial tienden más a la producción de contenido teórico-científico que a la provisión de herramientas específicas para la mejora de ambos campos, se ha tratado de cumplir un doble cometido: por una parte, y de forma innegable, contribuir al conocimiento sobre la sostenibilidad del patrimonio urbano de las ciudades medias del centro de Andalucía en cuanto su reposicionamiento en el ámbito académico

nacional e internacional debería considerar, en sí mismo, una oportunidad de valoración y la consecuente puesta en marcha de acciones dedicadas a su mejora. Por otra parte, ofrecer una propuesta instrumental real y práctica, una herramienta que permitiese ponderar, ya fuese de forma cuantitativa o cualitativa, el estado de la sostenibilidad en dicho conjunto patrimonial.

En este contexto, los sistemas de indicadores se erigen hoy como la herramienta de evaluación más utilizada para la evaluación de la sostenibilidad, así como, en los últimos tiempos, para la toma de decisiones con respecto a cuestiones urbanas y territoriales. El proporcionar claves de análisis con fines operativos es, precisamente, la principal finalidad de los indicadores. Por tanto, el uso de indicadores convierte al trabajo en un documento que, además de reflexivo y analítico, pretende ser de utilidad para un futuro más sostenible de las ciudades medias del centro de Andalucía.

Sin embargo, la confección y aplicación de un sistema de aplicadores conlleva la necesidad de disponibilidad de datos objetivos y mensurables. Aunque la accesibilidad a los mismos ha mejorado enormemente con la aparición de los Sistemas de Información Geográfica o la digitalización de datos estadísticos oficiales, aún existen aspectos en los que la localización de datos fiables entraña una gran dificultad o debe hacerse de forma empírica en caso de que no haya fuentes o las mismas no sean fiables dado que procedan de documentos excesivamente tendenciosos a ofrecer ciertos resultados.

Atendiendo a aspectos concretos de la evaluación se detecta, en la mayoría de los casos, una escasez y poca claridad manifiestas en la aportación de datos sobre los parcelarios y catálogos de protección de los centros históricos por parte de los documentos administrativos y normativos. En este sentido sería necesario que, junto con los documentos que determinan la declaración o delimitación de centros históricos, así como los posibles Planes Especiales, se incluyeran datos relativos a: número de parcelas del centro histórico, número de parcelas protegidas (general y por

tipologías), e incluso una ficha-resumen en la que se aportaran porcentajes de parcelas que gozan de protección de diversos niveles, acompañando así al plan de una labor de auto-evaluación.

Por otra parte, la mayoría de los sistemas de indicadores desarrollados sobre ciudades están enfocados hacia la calidad ambiental de las mismas: abundan los estudios que tienen como objetivo último establecer datos sobre emisiones de CO₂ de ciudades o incluso unidades territoriales amplias. Cuentan, además, con modelos estadísticos propios que se adecuan a los aspectos que pretenden evaluar. En cuanto al patrimonio urbano, se encuentran pocos ejemplos de dichos modelos y la mayoría de los mismos no se basa en una estructura estandarizada del sistema sino más bien en una acumulación de epígrafes que se consideran importantes en la evaluación de su sostenibilidad y el establecimiento de conclusiones sobre los mismos. Por tanto, es necesario dotar de un método científico a los indicadores para la sostenibilidad del patrimonio urbano y cuestionarse la necesidad de seguir elaborando sistemas de indicadores parciales, adaptados a perspectivas y casos muy concretos. Otras posibilidades, llevadas a un nivel de investigación en equipos multidisciplinarios, pasarían por el establecimiento sistemático de una batería amplia de indicadores cuyos datos fuesen siempre disponibles, actualizables y fiables, y de cuya combinación pudiera componerse un sistema adaptado al caso particular de estudio.

La obtención de conclusiones a partir de la aplicación de indicadores conlleva un proceso posterior de los datos. En este trabajo, los mismos se han representado gráficamente mediante un doble sistema: una tabla que asigna un número de puntos en función del valor adoptado por cada indicador en cada ciudad y, además y para facilitar su comprensión visual, una serie de diagramas radiales. Sería interesante, en próximas fases, establecer correlaciones entre indicadores con objeto de sacar conclusiones más complejas, así como poder usar métodos más novedosos relacionados con la información y generación de modelos digitales, para lo cual sería necesaria la implicación de un equipo en el que interviniesen otras disciplinas. En última instancia, sería posible establecer un

índice para la evaluación global de cada caso de estudio mediante la ponderación de los valores obtenidos en los distintos indicadores, si bien en el establecimiento de un índice se perdería la información sobre qué elementos afectan y cómo afectan a la sostenibilidad, luego siempre tendría que ir acompañado del desglose del sistema y sus resultados parciales para que la herramienta permita una correcta evaluación y, sobre todo, la toma de decisiones para la mejora del patrimonio urbano considerado.

Sobre el análisis del territorio estudiado

Las ciudades medias fueron, durante siglos, las grandes islas habitadas del territorio andaluz de interior. Denominadas comúnmente como agrociudades, conformaban un fenómeno urbano único: aglomeraciones con dimensiones de ciudad que contaban, sin embargo, con una estructura propia del mundo agrícola, generalmente asociadas a un mundo rural de explotación mediante latifundios, con una estructura social claramente segregada y sin un abastecimiento de servicios proporcional a su población. Estas ciudades, con el paso del tiempo, han experimentado un proceso de valoración territorial, urbana e incluso económica, pasando a diversificar su oferta productiva, con industrias emergentes muy activas en algunos casos y cuyas funciones son ya claramente urbanas, llegando a jugar un papel clave en la articulación territorial de Andalucía, lo cual las ha dotado de un impactante dinamismo social y económico que encuentra su sentido en razones pragmáticas propias, entre otros aspectos, de la idiosincrasia de sus habitantes.

No es posible entender este cambio sin la transformación que se produce en las infraestructuras lineales de forma paralela. Carretera y ferrocarril han jugado históricamente papeles cruciales e incluso contradictorios para este territorio. En este sentido, podemos identificar dos hitos

temporales que modifican sustancialmente la estructura de las infraestructuras lineales en el centro de Andalucía: el primero es el desmantelamiento de una gran parte de la red ferroviaria de media distancia, especialmente densa en el caso andaluz, con motivo de una situación crítica en RENFE en 1984. El segundo coincide temporalmente con el primero: en 1985 se aprueba un nuevo Plan General de Carreteras con la inclusión de las autovías como actuación principal.

El desmantelamiento de la red ferroviaria andaluza en el interior de Andalucía en favor de la instalación de líneas de alta velocidad provoca una polarización de la población y el movimiento socioeconómico hacia las capitales y, a su vez, la adquisición por parte del tren de cierto matiz elitista, reservado a las clases altas o a ciertos desplazamientos muy puntuales y determinados. Así, la curva de oportunidad que presentaba el ferrocarril como articulador de una red territorial se encuentra ya invertida, con incidencia en la sostenibilidad en todos sus sentidos: económico, social y también ambiental, dado el tremendo impacto ambiental y paisajístico de las líneas de alta velocidad. De forma análoga ocurre con la aparición de las principales autovías andaluzas que convergen en su centro y que mitigan, si no anulan, las relaciones intrarregionales existentes entre las ciudades medias cercanas que propiciaban su funcionamiento como un conjunto territorial potente y compensado: con las autovías A-4 Sevilla-Córdoba, A-92 Sevilla-Granada y la incorporación posterior de otros ejes, el transporte en vehículo por carretera de gran velocidad se ha convertido en una cuestión de primer orden en cuanto a las demandas territoriales de la sociedad andaluza.

La aparición de nuevos ejes vertebradores territoriales tiene una respuesta urbana inmediata: aquellos núcleos uniformes vinculados a pequeñas parcelas agrarias dispuestas a su alrededor a modo de ruedo agrícola comienzan a crecer de forma, por lo general, no concéntrica, buscando en la conectividad con las principales vías una oportunidad de desarrollo económico. Entendemos, por tanto, que aquella evolución observada por la que las agrocidades se convierten en ciudades

industriales y de servicios responde, en gran medida, al desarrollo de estas infraestructuras. Este hecho conlleva lógicas mejoras desde el punto de vista de la sostenibilidad: un mayor equilibrio e igualdad en la estructura social, generalizándose la clase media frente a la estructura dual del mundo agrario o una mayor accesibilidad a recursos y servicios con el consecuente impacto en la economía y la cultura. Sin embargo, tanto la estructura social como el paisaje urbano han sufrido, junto con la evolución en el sistema económico, un fuerte detrimento en sus principales valores.

Uno de los grandes afectados en la evolución de las ciudades medias es el paisaje periurbano y agrícola. Dado que el valor paisajístico e histórico de las ciudades del interior de Andalucía no se limita en su centro histórico sino que se basa, en gran parte, en su integración territorial fundamentada en el vínculo entre forma urbana y sistema productivo, éste se rompe en el momento en que la ciudad desborda sus límites históricos y se lanza a un crecimiento exponencial en forma, principalmente, de áreas suburbanas de vivienda con densidad sensiblemente superior a la media y áreas industriales sin usos compatibles.

En cuanto a la conservación del paisaje agrario podríamos afirmar que, en cierto modo, los latifundios de cultivo de la trilogía mediterránea –olivo, vid y trigo- se mantienen activos, aunque su explotación se mecaniza y se deshace de la componente social y patrimonial. Pero es justo el paisaje intermedio entre el tejido histórico y las grandes extensiones agrícolas el que presenta una mayor fragilidad y sufre, por varias razones, un mayor desgaste: en primer lugar, porque la estructura fragmentada de pequeñas parcelas agrícolas favorece su transformación paulatina y cómoda en suelo urbano, en ocasiones mediante procesos no reglados. En segundo lugar, porque precisamente la condición de intermedio, de cotidiano, de estos paisajes, los aleja de los instrumentos de protección y, más aún, de una conciencia colectiva que los valore y considere merecedores de su preservación.

En un momento de pausa en los ritmos de crecimiento y desarrollo debido a las condiciones socioeconómicas, es fundamental reelaborar una reflexión acerca de las ciudades medias del centro de Andalucía: sus valores, su identidad y su paisaje, así como del futuro a corto y medio plazo del patrimonio construido e infraestructural vacante, y del suelo urbanizado sin construir, que hoy ocupa una gran parte del paisaje periférico de estas ciudades.

Sobre los centros históricos de ciudades medias andaluzas y su sostenibilidad

La conservación del patrimonio urbano y, en particular, del tejido histórico urbano, debe concebirse como una labor integrada y además coordinada con un equilibrio duradero –sostenibilidad entendida desde una perspectiva fuerte, integrando los ámbitos social, ambiental, económico y cultural-, por lo que su estudio requiere la consideración de múltiples aspectos sin que en un principio prevalezca uno sobre los demás. Es por ello que el tratamiento de la problemática debe hacerse desde un enfoque multidisciplinario, o mejor aún, interdisciplinario, y con un espíritu de colaboración y de coordinación entre los técnicos, los gestores y, muy especialmente, sus usuarios cotidianos.

En efecto, los principales agentes de la sostenibilidad en los centros históricos son sus ciudadanos: cuestiones básicas como el estado de los bienes patrimoniales, los espacios públicos y la arquitectura vernácula tienen muchas más posibilidades de resultar satisfactorias si el área de estudio goza de una vida urbana saludable, diversa y activa. Este hecho, unido a la limitación del crecimiento urbano condicionada no ya por la legislación sino por el propio sentido de la ciudad sostenible, que ha demostrado que las experiencias de crecimiento excesivo de suelo urbano terminan resultando un problema económico, ambiental y de gestión, hace que pongamos un

especial énfasis en la necesidad de que las viviendas disponibles en el centro histórico estén habitadas, siendo necesarias políticas de fomento de la rehabilitación, el alquiler, y la reflexión sobre la utilidad de los espacios ya urbanizados o construidos que permanecen vacíos en las nuevas extensiones de las ciudades medias andaluzas.

Los siete casos estudiados como muestra representativa del territorio de las ciudades medias del centro de Andalucía presentan notables diferencias en cuanto a su estado, dependiendo de las distintas áreas de estudio. Podíamos señalar los aspectos patrimoniales como los que han mostrado tener una mayor fortaleza, mientras que los resultados más negativos están relacionados con cuestiones paisajísticas, urbanas e infraestructurales. Se encuentra una posible causa en la riqueza del legado patrimonial de estas ciudades medias, mientras que el gran crecimiento económico y urbano acaecido en las últimas décadas ha ejercido una gran presión sobre la sostenibilidad de sus paisajes y territorios.

Una comparación de los resultados de los distintos casos aplicados entre sí revela, a simple vista, un balance sensiblemente más positivo en las cuestiones socioeconómicas, urbanas y patrimoniales en las ciudades mayores –Lucena, Antequera y Écija- mientras que cuestiones como el paisaje o las infraestructuras obtienen mejores resultados en las ciudades más pequeñas, como es el caso de Osuna, lo cual refuerza la idea de que el desarrollismo experimentado en estas ciudades se ha producido en detrimento de su sostenibilidad en los niveles ambiental y social y, en último término, también en el económico. Además, los indicadores que presentan un resultado negativo para toda la muestra son aquellos más representativos de los problemas del urbanismo y el desarrollo socioeconómico: reducción de la calidad paisajística, desempleo, artificialización de suelos o edificación no reglada, entre otros.

En todos los casos se aprecia un alto nivel de iniciativa en cuanto a prácticas sostenibles: gestión de

energías alternativas o desarrollo de la Agenda 21 local. Se corre el riesgo, no obstante, de caer en una banalización de la sostenibilidad por parte de los órganos gestores de estas ciudades y su territorio, centrándose en los aspectos de representatividad y alejándose de un concepto de sostenibilidad fuerte.

Las principales deficiencias en sostenibilidad de centros históricos están presentes en las materias de sostenibilidad ambiental (escasean los estudios de impacto ambiental, los planes de gestión de residuos, agua o contaminación acústica) así como en las relacionadas con la movilidad, el tráfico y la accesibilidad, junto con una alarmante escasez de espacios públicos y, en especial, de espacios verdes. Por el contrario, el elemento con mayores cualidades a destacar en la sostenibilidad de estas ciudades es, precisamente, su patrimonio: los elementos patrimoniales presentes en el centro histórico suponen un valor en sí mismos como recurso social, cultural y económico, pero ante todo un elemento generador de identidad que funciona como aglutinante de ciudad y sociedad.

En resumen, encontramos la clave de la sostenibilidad de los centros históricos de ciudades de medio tamaño en la pequeña escala: más allá de grandes planes de calidad ambiental o gestión, es la propia estructura física de la ciudad y, sobre todo, sus condiciones de habitabilidad, movimiento económico, ciudadanía e interés cultural las que tienen la capacidad de mantener un centro histórico vivo y dinámico.

Sobre el futuro sostenible del patrimonio urbano de las ciudades medias estudiadas

Tras la aplicación del sistema de indicadores propuesto sobre los distintos casos de estudio, surgen indefectiblemente reflexiones y propuestas al respecto. De hecho, el verdadero sentido de una

investigación que tiene vocación instrumental, como es la que nos ocupa, es el de proporcionar herramientas y discursos que sirvan de base o apoyo a las posibles intervenciones y toma de decisiones sobre la realidad estudiada, con el objeto de crear un futuro mejor, en este caso, en términos de sostenibilidad. A continuación se desarrollan las cuestiones detectadas que tienen una mayor relevancia en las ciudades analizadas, así como las propuestas de mejora para un futuro sostenible del mismo a medio plazo en base a los resultados de la aplicación de indicadores.

El primer punto analizado es el estado de protección del centro histórico. Existe una debilidad generalizada en la protección de los mismos, tanto a nivel global como de sus elementos individualizados. Aunque todos los centros históricos estudiados salvo uno –el de Lucena- cuentan con una protección como Bien de Interés Cultural en la categoría de Conjunto Histórico, una amplia mayoría de los mismos no cuenta aún con la preceptiva redacción y puesta en marcha de un Plan Especial de Protección.

Además, una muy baja proporción de los bienes patrimoniales que contienen se encuentra protegida no ya por el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía, sino incluso por el catálogo de bienes protegidos de los Planes Generales, Planes Especiales o, en su caso, Normas Subsidiarias. Probablemente, una revisión de los bienes a proteger en catálogos de planeamiento y un esfuerzo por la incoación de Bienes de Interés Cultural contribuirían a una mejor conservación de los centros históricos, especialmente en cuanto a arquitectura vernácula y paisaje urbano se refiere. Por otra parte, tanto la protección de bienes como los esfuerzos por la mejora del paisaje urbano suelen limitarse a las áreas más monumentales, relegando a un plano secundario tanto a los barrios periféricos de las ciudades como a las áreas no representativas de los centros históricos, cuyo peso en el tamaño total del suelo urbano, como se ha comentado repetidas veces, es sustancialmente mayor que en el de ciudades de gran tamaño.

Esta polarización del centro histórico suele quedar patente también en la distribución de los servicios y comercios en el mismo. La mayoría de establecimientos e instituciones se sitúan en torno a los espacios públicos principales –que, en su mayoría, suelen ser tanto plazas como jardines o calles peatonales o peatonalizadas-, si bien es cierto que en algunos casos se extienden en un desarrollo radial hasta las periferias o, más a menudo en las ciudades en las que una carretera nacional sustituida actualmente por una vía de gran velocidad ha quedado integrada en el tejido urbano, en las calles que han resultado como límite perimetral del centro histórico, en las que antiguos establecimientos industriales han sido paulatinamente sustituidos por comercios. Esto debería convertirse en una oportunidad para extender la red de comercios y servicios a zonas de centros históricos que tienen uso residencial prácticamente exclusivo frente a la aparición, en muchos de los casos, de centros comerciales situados en áreas industriales exteriores al tejido urbano con los problemas de sostenibilidad social, económica y ambiental que conllevan.

Acompañando a la definición de las áreas de mayor actividad comercial, en la mayoría de ciudades se ha procedido en los últimos años a la redefinición de calles, recientemente convertidas en peatonales o en proyecto de peatonalización. En esta afirmación debemos distinguir entre dos tipos de tratamientos: en primer lugar, calles que han sido literalmente peatonalizadas y de las que se ha eliminado todo tráfico rodado, con la excepción de la entrada y salida de vehículos que cuenten con plazas de estacionamiento en el interior de sus viviendas. En segundo lugar, una estrategia habitual ha sido el tratamiento del pavimento de ciertas vías para crear calles en las que, si bien el tráfico no se elimina por completo, no existe diferencia de cota entre acerado y vía rodada, creando un efecto de “tráfico lento” que es compatible con la existencia de comercios y un tránsito apacible y seguro para el peatón.

Esta redistribución del tráfico ha conllevado la toma de ciertas decisiones en concepto de movilidad, si bien no abunda la existencia de planes de movilidad propiamente dichos, cuya

redacción sería recomendable para un entendimiento en conjunto de los desplazamientos en vehículo a través del centro histórico y su relación con el resto de la ciudad, más que la toma de decisiones puntuales al respecto. En este sentido cabe señalar la interrupción de los registros rodados del centro histórico, pasando de una estructura en la que la almendra histórica era recorrida transversal o diametralmente a la actual, en la que la mayoría de los recorridos son radiales. Este sistema se ve reforzado por vías circundantes o rondas históricas que ponen en relación al centro con el resto de la ciudad, desde las que se realizan todas las entradas y salidas al mismo, y a las cuáles debería limitarse el tráfico intensivo con la colocación de zonas de aparcamiento disuasorio periférico para tal fin.

En relación a la movilidad, una de las decisiones más comunes ha sido la de la situación de un aparcamiento subterráneo en una zona céntrica de la ciudad, tal y como ocurre con Lucena, Alcalá la Real, Écija y Loja o, en el mejor de los casos, en un punto muy cercano al mismo, como en Antequera. Este tipo de actuaciones vienen a resolver los problemas de estacionamiento propios de centros históricos muy activos en servicios y comercio y de dimensiones considerables, y además permiten el alivio de estacionamiento de vehículos en la vía pública para algunos de los espacios representativos y patrimoniales de la ciudad, más aún con la ya mencionada tendencia a peatonalizar calles del centro histórico. Sin embargo, la situación de la principal bolsa de aparcamientos en un punto muy central, rodeada de una serie de vías peatonales y comerciales, conlleva a menudo problemas de movilidad y fluidez en la única vía de acceso rodado a la misma.

Tan aconsejable como el plan de movilidad sería la redacción de planes de gestión de temas concernientes a la calidad ambiental de las ciudades: gestión del agua, gestión de residuos y mapa de ruidos. Estos documentos pueden limitarse a los centros históricos en algunos casos o formar parte de los análogos elaborados para la ciudad al completo al tratarse de núcleos de tamaño medio, pero en cualquier caso constituyen una base fundamental para la detección de afecciones

ambientales y la toma de decisiones al respecto en cuanto a la sostenibilidad.

Otro aspecto señalado como fundamental en la sostenibilidad ambiental del centro histórico es la presencia de vegetación. Si bien es cierto que la mayoría de centros históricos, por su morfología urbana, tienen limitada la magnitud del espacio público, las masas vegetales proporcionan grandes ventajas como agentes de acondicionamiento pasivo para las condiciones higrotérmicas de la ciudad, además de fomentar a la habitabilidad de sus espacios para el disfrute de los ciudadanos. En este sentido, y dado que la presencia de vegetación en los centros estudiados y está limitada a ciertos espacios ajardinados históricos, sería apropiado, por un lado, propiciar el arbolado y la colocación de vegetación en espacios públicos siempre que ésta no altere el paisaje urbano y, por otro lado y de mayor importancia, introducir la protección del arbolado y la vegetación en los espacios urbanos en los que ésta sea un elemento protagonista o relevante.

En materia socioeconómica, si bien las condiciones de partida no son especialmente graves, el conjunto de las ciudades estudiadas presentan carencias, principalmente, en cuanto al fomento de la inserción social y la creación de empleo y participación ciudadana en torno al patrimonio. Por tanto, sería apropiada la elaboración de iniciativas destinadas a la integración de los diferentes estratos sociales que habitan el centro histórico, enfocadas preferiblemente a la cultura, la formación y el empleo y, si es posible, haciendo uso de los elementos patrimoniales que se encuentran disponibles, lo que fomentaría su rehabilitación y mantenimiento.

En relación a la rehabilitación, se detecta de la aplicación de los indicadores gracias a los datos aportados por el Instituto Nacional de Estadística que una buena parte del parque residencial edificado no cumple funciones de vivienda principal, si bien no ha sido posible la localización sobre el parcelario de las viviendas no ocupadas en las fuentes de datos disponibles. Este hecho provoca que en ciertas zonas de la ciudad no existan habitantes permanentes, lo cual dificulta el

mantenimiento tanto de las viviendas como de los espacios públicos. Sería conveniente fomentar la rehabilitación de las viviendas que se encuentren en mal estado, así como la ocupación de todas aquellas que no se encuentren habitadas, usando un programa de fomento del alquiler como medida más efectiva y rentable a corto plazo.

Podemos afirmar que una ciudad vivida es una ciudad cuya sostenibilidad está asegurada y resulta viable en términos sociales y económicos, luego será necesario disponer las medidas que hagan de la misma un lugar habitable y con espacios de calidad.

Consideraciones para futuras investigaciones

A lo largo de la elaboración de un documento de investigación surgen, de forma inexorable, posibles líneas que son descartadas a favor de la viabilidad del trabajo, incluso la posibilidad de elaborar materiales adicionales a los que, por cuestiones de recursos y tiempo, se renuncia. Algunas de estas cuestiones han sido puestas de manifiesto en el propio trabajo, si bien se enumera aquí una relación de temas a considerar en futuras investigaciones, ya sean propias o ajenas.

El sistema de indicadores debería ser revisado tras su aplicación, corrigiendo los indicadores menos relevantes y añadiendo o eliminando algunos si se llega a la conclusión de que aportan información insuficiente, confusa o poco significativa.

Además, sería interesante añadir complejidad en el sistema de indicadores mediante el establecimiento de relaciones, la creación de indicadores en base a correlaciones e incluso la creación de un índice de sostenibilidad, teniendo en cuenta las consideraciones mencionadas en el apartado *Conclusiones sobre la metodología*. En este sentido, es necesario que se realicen sucesivas aplicaciones del sistema a los casos de estudio seleccionados con una periodicidad que puede variar, dependiendo de la disponibilidad de datos disponibles, entre anual, quinquenal y decenal, para comprobar la evolución de su sostenibilidad a escala patrimonial, urbana y territorial.

Por otra parte, la continuidad espacial y las conexiones culturales entre Andalucía y las regiones del sur de Portugal permitirían, de cara al futuro, establecer estudios que no nazcan de la comparación entre ambas redes de ciudades medias sino del entendimiento de un sistema de asentamiento humano que, en líneas generales, caracteriza y define la región suroccidental de Europa y, más concretamente, de la Península Ibérica. A tal efecto, sería necesaria la actualización y digitalización en el caso portugués de ciertos elementos indispensables para la metodología aquí empleada,

especialmente la articulación y georreferenciación del Catastro.

Por último, la consideración de las ciudades medias andaluzas como conjunto significativo requiere la búsqueda de fórmulas de gestión y cooperación para una nueva forma de generación de sostenibilidad de forma conjunta y no competitiva. Encontrar las vías para un establecimiento efectivo de la gestión conjunta, tanto a nivel urbanístico o territorial como en los diferentes sectores, es uno de los retos a los que se enfrenta la investigación sobre las ciudades medias del interior de Andalucía.

Síntesis final

Dada la extensión y fragmentación de las conclusiones presentadas sobre cada uno de los aspectos estudiados en este trabajo, se ha creído pertinente establecer, de forma muy sintética, los puntos fundamentales que se extraen del mismo, para poner así punto y final a su redacción.

Las ciudades medias del centro de Andalucía se manifiestan como un conjunto de elementos cuya relevancia como caso de estudio adquiere progresiva presencia en el ámbito nacional e internacional, en cuanto al avance en su identificación como tales y el establecimiento de un corpus académico propio que estudie sus características sin intentar asimilarlas, ni en términos territoriales ni mucho menos demográficos, a otros casos españoles, europeos o mundiales. Una línea de investigación futura con respecto a la definición de ciudad media podría tratar de establecer redes o conjuntos de ciudades que cumplan las características ya descritas y estudiarlas en sí mismas, bajo sus propias condiciones, teniendo en cuenta las relaciones entre los centros absolutos, los centros intermedios y los terminales o capilares territoriales, desde el conocimiento de que cada sistema es único y poco extrapolable a otras situaciones.

Asistimos, por otra parte, a un fenómeno territorial y urbano cuya situación presente deriva de un proceso histórico de concentración de población en zonas originalmente rurales que se remonta a la Edad Media y que ha experimentado, en su propia escala, las transformaciones propias de, en un primer lugar, la industrialización de una Andalucía cuyo sector primario ocupa un papel aún dominante pero no único y, a continuación, y de mano del desarrollo de las grandes infraestructuras regionales, la aparición del sector servicios como el sistema productivo urbano por excelencia.

Actualmente, en un contexto de pausa en los ritmos de crecimiento y desarrollo debido, principalmente, a una situación excepcionalmente crítica de las condiciones socioeconómicas, nos

encontramos ante un tejido que, contando con grandes inversiones en edificación e infraestructuras y una desmesurada tasa de suelo urbanizado y urbanizable sin construir, carece de los medios económicos, sociales y culturales necesarios para mantener el pulso de una red territorial sostenible. Por primera vez después de décadas se gira la mirada al patrimonio histórico como posible recurso de crecimiento a través del turismo cultural y se lamenta el gran deterioro que causó, en las últimas décadas, su abandono en pos del progreso y el desarrollismo.

Es éste el momento, por tanto, de reelaborar un discurso acerca de las ciudades medias del centro de Andalucía: sus valores, su identidad y su paisaje, así como del futuro a corto y medio plazo del patrimonio construido e infraestructural vacante, y del suelo urbanizado sin construir, que hoy ocupa una gran parte del paisaje periférico de estas ciudades. En esta tesitura deben ser tenidos en cuenta futuros escenarios probables, entre los que se incluyen la reactivación de una burbuja de crecimiento económico exponencial, las cada día más difundidas políticas de decrecimiento o, en la más inocua de las posibilidades, la búsqueda de fórmulas que permitan el sostén de un entramado socioeconómico y cultural con pequeñas modificaciones o adaptaciones del mismo.

Así, para un futuro más equilibrado de este conjunto de ciudades será necesaria una reflexión sobre su estado actual en un sentido amplio y complejo, partiendo de un análisis de su historia reciente, asegurando las fortalezas de su patrimonio y asumiendo los errores que las han llevado a una situación crítica en todos los ámbitos. En definitiva, previendo, mediante los instrumentos de planificación territorial y urbana así como las legislaciones aplicables a los distintos agentes implicados, la gestión sensible de un territorio que constituye, en sí mismo, un valioso conjunto patrimonial.

CONCLUSIONS

Although they appear underhanded in the different chapters, this work features a series of reflections which are here structurally stated in key thematic areas.

About the case under consideration

The intermediate cities of the centre of Andalusia, as it has been already outlined, constitute a significant urban-territorial ensemble which means a heritage with outstanding values, both as a territorial ensemble in itself and as per its condition of including heritage of the most varied kind: Architectural, urban, ethnological, industrial, or agricultural among others. This heritage legacy is the result of, furthermore, its strategic location around the main means of communication which, throughout several millenniums, have structured the Andalusian territory through the bond between the more meaningful places from the population, the political, or the strategic point of view in the different cultures and generating, at the same time, points of support for the territorial administration or the population establishment in which, in addition, they settled their ways of life, their architectures, and their own construction of the landscape, which set up a heritage immensely rich and diverse in a relatively small territorial fragment.

The studied cities are, besides, an urban entity representative of the sixty percent of the Andalusian settlement system (not by themselves, however, but from the total of the territorial network they structure as secondary centres) and, therefore, constitute a crucial element of the most significant example of their ways of living. This fact contrasts with the scarce of research in this regard in the case of Andalusia, even more taking into consideration the validity of this subject in the

international research field, where the main academic events and publications about the intermediate cities in the Andalusian case go unnoticed. Furthermore, the most of the publications on sustainability and urban heritage refer either to capitals, to World Heritage cities, or to rural areas or small-sized cities. Thus, it urges the need to develop the research fabric on medium-sized Andalusian cities.

Apart from the study of the bibliography and the scientific production, we must take into consideration the legislative framework and the official documents, which ultimately regulate the protection, management, and interventions in our cities and our heritage. In this regard, the heritage, urbanism, and territory legislation affecting the Andalusian field cites the sustainability in its initial approaches, but it lacks the specific instrumentation for its analysis, treatment, or implementation. In most of the cases, this legislation is not mentioned anymore in the rest of the document.

The joint treatment of both the heritage and sustainability regarding this urban ensemble means the affirmation of a triangle of elements. Each one of its interrelations constitutes a research field liable to be developed: The medium-sized Andalusian cities as urban and territorial heritage, the defence of the medium-sized city as a form of urban organization especially sustainable, and the close relation between the deep sense of the heritage and sustainability concepts. This generally causes a complexity in the state of the matter settlement, although these three terms are currently valid and have a good rate of publications and research, even though they are undertaken from very different points of view, which makes it difficult to have a total understanding previously to the detailed study of the case. This research is applied, in its last chapters, to seven particular case studies in addition to the six Portuguese cases, to which we establish a parallel relationship and, at the same time, an alternative one. Thus, this research tries to take one more step in the treatment and study of an important aspect regarding our urban and territorial heritage –the intermediate

cities of the Andalusian interior- and, besides, it tries to establish an approach to the above mentioned conceptual triangle: The intermediate cities as sustainable heritage; the sustainability of the heritage in the intermediate cities; the heritage as a source of sustainability in the stated cities.

About the methodology used

In the last years, the concept of research comes together with the one of development in every call, strategic lines, or political emblem invading the means of communication and conditioning the present scientific panorama. Although in the research panorama on sustainability the development itself is a contradictory issue and assumes certain negative hints mainly due to the link with the excessive urban and economic growth tends from the end of the XX century and the beginning of the XXI century, it has been at least taken into consideration the idea that points to the already known R+D duality: Every research must have an instrumental nature, that is, what has been studied and suggested need to come together with applicable proposals or, in the event of it being an exclusively theoretical work, its contribution should help to improve the knowledge, management, or the condition of an aspect leading to the welfare and the equilibrium of the present world.

Taking into account that in this case both the Urban and the Heritage disciplines tend more to the production of theoretical-scientific content than to the provision of specific tools in order to improve both fields, we have tried to accomplish a dual challenge: On the one hand, we have undeniably tried to contribute to the knowledge on the urban heritage sustainability of the intermediate cities of the centre of Andalusia regarding their positioning in the national and international academic field, as it should be considered as an opportunity of valuation and the

consequent launch of actions dedicated to their improvement. On the other hand, to make a real and practical instrumental proposal, that is, a tool which allows to weigh, both in a quantitative or a qualitative way, the condition of sustainability in the mentioned heritage ensemble.

In this context, the indicators' systems have currently become the more used assessment tool for the sustainability evaluation, as in the recent years they have become a tool to make decisions regarding urban and territorial issues. To provide keys of analysis with operational purposes is precisely the main objective of the indicators. Therefore, the use of indicators turns the work into a document which, apart from being reflexive and analytical, tries to be useful for a more sustainable future of the intermediate cities of the centre of Andalusia.

However, the production and implementation of an indicators' system involves the need of having objective and measurable data available. Although the accessibility to these data has hugely improved with the appearance of the Geographical Information Systems or the digitalization of the official statistical data, there are still some aspects in which the location of reliable data is a great difficulty or should be done in an empirical way in the event of not having sources or these not being reliable due to the fact that they come from documents excessively tendentious to offer certain results.

In most of the cases, when paying attention to some concrete aspects of the evaluation, we detect a shortage of data on lots and protection catalogues of the historic centres in the administrative and normative documents. In this regard, together with the documents which determine the statement or delimitation of historic centres, as well as the possible Special Protection Plans, it would be necessary to include data relative to: Number of lots in the historic centre, number of protected lots (general and by typologies), and even a card-summary showing percentages of lots that have protection of different levels, accompanying then the plan with a work of self-assessment.

Moreover, most of the developed indicators' systems about cities are focused towards the environmental quality of the cities: There are plenty of studies whose ultimate aim is to establish data on the CO2 emissions of cities or even wide territorial units. They also have their own statistical models, which are suitable to the aspect they want to assess. Regarding the urban heritage, there are only a few examples of such mentioned models and most of them are not based on a standardized structure of the system, but they are an accumulation of synopses which are important to the assessment of their sustainability and the establishment of conclusions about themselves. Therefore, it is necessary to supply the indicators with a scientific method to the urban heritage sustainability and question the need of keeping on elaborating systems of partial indicators, adapted to very concrete perspectives and cases. Other possibilities, taken to a level of research in multidisciplinary teams, would be the systematic establishment of a wide set of indicators, whose data would be always available, updatable, and reliable, and whose combination would put together a system adapted to the particular case study.

The drawing of conclusions from the application of indicators entails a later process of the data. In this work, the data have been graphically represented through a double system: A table which allocates a number of points depending on the value adopted by each indicator in every city and, besides, in order to make the visual understanding easier, a series of radial diagrams. In next stages, it would be interesting to establish correlations between indicators in order to draw more complex conclusions, as well as using more novel methods related to the information and generation of digital models. To do so, it would be necessary the involvement of a multidisciplinary team. Ultimately, it would be possible to establish an index for the global assessment of each case study through the deliberation of the values obtained from the different indicators. However, by establishing an index we would lose the information regarding which elements affect and how they do it to sustainability; therefore, it should always come together with a breakdown of the system

and its partial results in order to allow the tool to make a correct assessment and, above all, the making of decisions to the improvement of the considered urban heritage.

About the analysis of the studied territory

The intermediate cities were, throughout centuries, the big islands inhabited in the interior of the Andalusian territory. Commonly known as agrocities, they were a unique urban phenomenon: Urban agglomerations with the dimensions of a city which had, however, an own structure in the agricultural world generally associated to a rural world of overexploitation through latifundia, with a clearly segregated social structure and without a services' supply in proportion to their population. Throughout the time, these cities have undergone a process of territorial, urban, and even economic valuation; therefore, diversifying their productive offer with emerging industries very active in some cases and whose functions are clearly urban. These facts made them play a key role in the territorial articulation of Andalusia, providing them with an impressive social and economic dynamism, which find it sense in their own pragmatic reasons, among other aspects, of the idiosyncrasy of their inhabitants.

However, it is not possible to understand this change without the transformation happened concurrently in the linear infrastructures. Roads and railways have historically played a crucial role, even though they could be contradictory, to this territory. In this regard, we can identify two temporary milestones which substantially modify the structure of the linear infrastructure in the centre of Andalusia: The first one is the dismantling of a great part of the medium-distance railway network, which is especially dense in the Andalusian case, as a result of a critical situation in *RENFE* in 1984. The second one coincides temporally with the first one: in 1985 a brand new Roads

General Plan is approved, including the dual carriageways as main performers.

The dismantling of the Andalusian railway network in the interior of Andalusia in favour of the installation of high-speed lines causes a polarization of the population and the consequent socioeconomic movement to the capitals. At the same time, it provides the train with a certain elite hint, reserved to the upper classes or to certain exceptional and particular journeys. Thus, the curve of opportunity presented by the rail as an articulator of a territorial network is already inverted, with an incidence on the sustainability in all of its senses: Economic, social, as well as environmental given the tremendous environmental and landscape impact of the high-speed lines. It occurs similarly with the appearance of the main Andalusian dual carriageways which converge on the centre, mitigating or even cancelling the interregional relations existing between the close intermediate cities which promoted its functioning as a powerful and compensated territorial ensemble: With the A-4 dual carriageway Seville-Cordoba, the A-92 Seville-Granada, and the later incorporation of some other secondary axis, the transport in a vehicle throughout a high-speed road has become a major matter regarding the territorial demands of the Andalusian society.

The appearance of new territorial hubs have an immediate urban answer: Those uniform cores connected to small agricultural lots arranged around them in the way of an agricultural ring, start to generally grow in a non-concentric way, searching in the connectivity with the main roads an opportunity to the economic development. We therefore understand the observed evolution from which the agrocities become industrial and service cities as one of the reasons of the development of these infrastructures. This fact means some logical improvements from the sustainability point of view: A bigger equilibrium and equality in the social structure, with the middle class becoming widespread facing the dual structure of the agricultural world or a greatest accessibility to resources and services with the subsequent impact in the economy and culture. However, both the social structure and the urban landscape have undergone, together with the evolution in the economic

system, a great detriment in their main values.

One of the greatest one affected in the evolution of the intermediate cities is the peri-urban and agricultural landscape. Given the fact that the landscape and historic value of the cities from the interior of Andalusia is not limited to their historic centre, but it is greatly based in its territorial integration (based on the connection between urban shape and productive system), this value breaks in the very moment in which the city exceeds its historic limits and launches to an exponential growth mainly in the form of suburban housing areas with a noticeably higher density to the average and industrial areas without compatibles uses.

Regarding the conservation of the agricultural landscape we could assure that, in a certain way, the crops latifundia from the Mediterranean trilogy –olive tree, vine, and wheat- are still active, although their overexploitation is mecanised and gets rid of the social and heritage component. But it is precisely the intermediate landscape between the historic fabric and the great agricultural extensions the one presenting a bigger fragility and which undergoes, due to several reasons, a greater erosion: In the first place, due to the fact that the fragmented structure of small agricultural lots boost their gradual and comfortable transformation into urban land, sometimes throughout non-regulated processes. In the second place, the very condition of intermediate or quotidian of these landscapes make them getting away from the protection instruments and, even more, from a collective awareness that assesses them and considers them worthy the preservation.

During a pause in the growth and development rates due to the socioeconomic conditions, it is essential to elaborate one more time a reflection on the intermediate cities of the centre of Andalusia: Their values, their identity, and their landscape, as well as a reflection on the future in a short and medium term of the built and infrastructural vacant heritage and the urban land not yet built, which is today a great part of the peripheral landscape of these cities.

About the historic centres in intermediate Andalusian cities and their sustainability

The conservation of the urban heritage and more particularly the one of the urban historic fabric should be conceived as an integrated and coordinated conservation with a lasting equilibrium – sustainability understood from a strong perspective, including the social, environmental, economic, and cultural fields- therefore, its study requires the consideration of numerous aspects, not prevailing one of them on top of the others. This is the reason why we need to deal with this problem from a multidisciplinary approach, or even better, interdisciplinary, and with a spirit of collaboration and coordination among the technicians, the advisers, and especially among their everyday users.

In effect, the main sustainability agents in the historic centres are their citizens: Basic questions such as the condition of the heritage assets, the public spaces, and the vernacular architecture have greater possibilities of being satisfactory if the area of study has a healthy, diverse, and active urban life. This fact together with the growth limitation conditioned by both the legislation and the own sense of sustainable city (which has demonstrated that the experiences of excessive urban land growth results in an economic, environmental, and managerial problem) makes us focusing especially in the need of having inhabited the houses which are available in the historic centres; therefore, it exists the need of having restoration and rental promotion policies, as well as reflecting on the utility of the already urban or built spaces which are empty in the new extensions of the intermediate Andalusian cities.

The seven cases studied as a representative sample of the territory of the intermediate cities from the centre of Andalusia, present prominent differences regarding their condition depending on the

different study fields. We could point out the heritage aspects as the ones that have shown a greater strength, whereas the more negative results are related to landscape, urban, and infrastructural questions. We could find a possible cause in the wealth of the heritage legacy of these intermediate cities, while the great economic and urban growth occurred in the last decades have had a great pressure on their landscape and territory sustainability.

A comparison of the results obtained from the different applied cases reveals, at a glance, a noticeably more positive balance regarding the socioeconomic, urban, and heritage question in the bigger cities –Lucena, Antequera, and Écija- whereas matters as the landscape or the infrastructures have better results in the smaller cities, as in the case of Osuna, which reinforces the idea that the development experienced in these cities has been produced to the detriment of their sustainability in the environmental and social levels, and, lately in the economic one. Besides, the indicators presenting a negative result for the whole sample are those more representatives of the urban and socioeconomic development problem: Reduction of the landscape quality, unemployment, artificialization of lands or non-regulated building, among others.

We can appreciate in every case a high level of initiative regarding the sustainable performing: Alternative energies management or the development of the local Agenda 21. However, it entails the risk of falling into a trivialization of the sustainability from the management bodies of these cities and their territory, focusing on representation matters and moving away from a strong concept of sustainability.

The main deficiencies in sustainability of historic centres appear in environmental sustainability matters (there is a lack of environmental impact studies and waste, water, or noise pollution management plans), as well as in those related to mobility, traffic, and accessibility, together with an alarming lack of public spaces and especially green spaces. On the contrary, the element with

higher noticeable qualities in these cities' sustainability is precisely their heritage: The heritage elements present in the historic centre means a value for themselves as a social, cultural, and economic resource, but mainly as an element generating an identity which brings together both the city and the society.

Summarizing, we can find the key to sustainability in the historic centres of intermediate cities in the small scale: Beyond great environmental or management quality plans, it is the own physical structure of the city and, above all, its conditions of habitability, economic movement, citizenship, and cultural interest, the one that have the real ability to keep a live and dynamic historic centre.

About the sustainable future of the urban heritage in the studied intermediate cities

After the application of the suggested indicators' system on the different case studies, it inevitably arises some reflections and proposals in this regard. In fact, the real sense of a research that has an instrumental vocation, as it is the present one, is to provide tools and discourses that might be used as a basis or support to the possible interventions and decision making about the studied reality, with the objective of creating a better future, in this case, regarding sustainability. Right after, we develop the matters that have a bigger relevance regarding the analyzed cities, as well as the proposals of improvement for a sustainable future in a medium term on the basis of the results from the application of indicators.

The first analyzed matter is the condition of protection in the historic centre. There is a general weakness regarding the protection of the historic centres, both in a global level and in the individualized elements. Although all the studied historic centres except for one –Lucena's- have the

protection of Property of Cultural Interest in the category of Historic Complex, a large majority of them do not count on the mandatory drafting and start-up of a Special Protection Plan.

In addition, a small number of their heritage properties are protected not only by the Andalusian Historic Heritage General Catalogue, but also by the protected properties catalogues from the General Plans, the Special Plans, or the Subsidiary Rules. A review of the properties to be protected in planning catalogues and an effort for the inception of the Properties of Cultural Interest will probably contribute to a better conservation of the historic centres, especially regarding the vernacular architecture and urban landscapes. Moreover, both the property protection and the efforts to an improvement of the urban landscape are normally limited to the more monumental areas, leaving in the background both the peripheral neighbourhoods of the cities and the non-representative areas of the historic centres, whose importance in the total urban land, as previously commented, is substantially greater than in the bigger cities.

This polarization of the historic centre normally becomes painfully clear in its services and business allocation. The most of the establishments and institutions are located around the main public spaces –which, in most of the cases, are normally squares, gardens, or pedestrian and pedestrianized streets-, although the truth is that in some cases they lay out in a radial development to the periphery or to the cities in which a national road has been currently substituted by a high-speed road integrated in the urban fabric, in the streets that are a perimeter limit of the historic centre, in which the old industrial establishments has been gradually substituted by businesses. This should become an opportunity to spread out the business and services network to the areas of historic centres with an almost exclusive residential use facing the appearance, in most of the cases, of shopping centres located in industrial areas external to the urban fabric with the social, economic, and environmental sustainability problems.

Together with the definition of the areas with a greater commercial activity, most of the cities have been dealing with the redefinition of streets, recently transformed into pedestrian streets or pedestrianization projects. We need to distinguish between two types of treatments in this definition: In the first place, the streets that have been literally pedestrianized and which have no more vehicular traffic, except for the entrance and exit of vehicles which have a car park in their homes. Secondly, a regular strategy has been the treatment of the road surface to create streets where it does not exist a difference between the pavement and the road (although the traffic has not been completely eliminated), creating an “slow traffic” effect which is compatible with the existence of businesses and a pleasant and safe circulation for the pedestrian.

This redistribution of the traffic has entailed the making of certain decisions regarding mobility, although it does not abound the existence of proper mobility plans, whose writing would be recommendable for a whole understanding of the vehicles’ movement throughout the historic centre and its relation with the rest of the city more than making exceptional decisions in this regard. In this respect, it is worth pointing out the interruption of the vehicular records of the historic centre, going over a structure in which the historic core was both transversely and diametrically crossed to the current one, in which the most of the walks are radial. This system is reinforced by surrounding roads or historic ring roads, connecting the centre with the rest of the city, from where all the entrances and exits are done and where the intensive traffic should be gathered, setting up the area with dissuasive peripheral car parks.

Related to mobility, one of the most common decisions have been the location of a subterranean car park in a central area of the city, as it is the case of Lucena, Alcalá la Real, Écija, and Loja, or at its best, in a close point of the central area, as in Antequera. These actions solve the problem of the parking in the historic centres which have important dimensions and are very active regarding services and businesses. In addition, it soothes the vehicle car park in the public road in some of the

representative and heritage spaces of the city, even more with the already mentioned tendency to pedestrianize streets in the historic centre. However, the situation of the main parking in a very central point surrounded by a series of pedestrianized and commercial roads, involves very frequently some problems on mobility and fluidity in the only road of vehicle access to the centre.

It will be equally recommendable not only the mobility plan, but the writing of management plans on matters concerning the environmental quality of the cities: Water and waste management, and noise maps. In some cases, these documents can be limited to the historic centres or become a part of the analogous ones elaborated for the whole city, as they are medium-sized cores. In any case, they are an essential basis to detect the environmental conditions and to make decisions regarding sustainability.

Another essential aspect regarding the environmental sustainability of the historic centre is the presence of vegetation. Although the truth is that most of the historic centres have a limited magnitude of public spaces due to their urban morphology, the vegetal masses mean great advantages as passive reconditioning agents to the hygrothermal conditions of the city. Besides, they encourage the habitability of its spaces to the benefit of the citizen. In this respect, given that the presence of vegetation in the studied centres is limited to certain historic landscaped spaces, it would be appropriate to promote the woodland and the arrangement of vegetation in public spaces, provided that it does not modify the urban landscape. Moreover, it would be even more important to introduce the protection of the woodland and the vegetation in urban spaces in where it is a principal or relevant element.

In a socioeconomic matter, though the start-up conditions are not especially serious, the ensemble of the studied cities presents a scarcity regarding mainly the promotion of the social inclusion, the employment creation, and the involvement of citizens around the heritage. Therefore, it would be

appropriate to elaborate initiatives intended for the integration of the different social stratum living in the historic centres, preferably focused on the culture, training, and employment and, if possible, using the available heritage elements, promoting its restoration and maintenance.

Regarding restoration, we detect from the application of the indicators and thanks to the data provided by the National Statistics Institute, that a great part of the built residential ensemble does not comply with main housing functions, although it has not been possible the location on the lots of the non-occupied housing in the available data sources. This causes that in certain parts of the city do not exist permanent inhabitants, complicating the maintenance both of the housing and the public spaces. It would be convenient to promote the restoration of the dwelling which are in a bad condition, as well as the occupancy of all of them that are not inhabited by using a rental promotion programme as an effective and profitable measure in a short term. We can assure that a lived city is one whose sustainability is guaranteed and it is viable in social and economic terms; therefore, it would be necessary to arrange the proper measures in order to make the city a habitable place with quality spaces.

Considerations for future researches

Throughout the elaboration of a research document inexorably arises possible lines which are dismissed in favour of the viability of the work; it even emerges the possibility of elaborating additional materials to which we renounce due to resources and time matters. Some of these questions have been highlighted in this project, although there is a list of the topics to be considered in future researches, whether they are my own or someone else's.

The indicators' system should be revised after its application, correcting the less relevant indicators and adding or eliminating some of them if we come to the conclusion that they provide with insufficient, confusing, or trivial information.

In addition, it would be interesting to add some complexity to the indicators' system by establishing relations, creating indicators based on the interrelationships, and even the creation of an index of sustainability, taking into account the considerations mentioned in the *Conclusions on the methodology* section. In this respect, it is necessary to make successive applications of the system in the chosen cases studied with a periodicity that may change, depending on the availability of the data, from annual, to quinquennial, and decennial in order to verify the evolution of its sustainability in a heritage, urban, and territorial scale.

Furthermore, spatial continuity and cultural bonds between Andalusia and the regions in the south of Portugal would permit, facing the future, to establish studies not born from comparison between both nets of intermediate cities but from the understanding of a system of human settlement that, in general, characterizes and defines southwestern area of Europe and, more specifically, of the Iberian Peninsula. To this end, it would be necessary to update and digitize certain elements in the Portuguese case that are essential for the methodology applied, especially the articulation and

georeferencing of the cadastre.

Finally, the consideration of intermediate cities as a significant ensemble requires the search of management and cooperation formulas to a new way of generating sustainability in an aggregated and not competitive manner. To find the ways to effectively establish a joint management, both at an urban or territorial level as in the different sectors, is one of the challenges facing research about intermediate cities in inland Andalusia.

Final summary

Given the extension and fragmentation of the explained conclusions about each one of the aspects studied in this work, we consider pertinent to establish, in a very concise way, the key points in order to put an end to its writing.

The intermediate cities of Andalusia are therefore revealed as an ensemble of elements whose relevance as a case study gets a progressive presence in the national and international spheres regarding the advance in their identification as intermediate cities and the establishment of an own academic corpus which may be able to study their characteristics, but not assimilating them to other Spanish, European, or worldwide cases, neither in territorial or demographical terms. A future line of research regarding the definition of intermediate city could be the establishment of network or ensembles of cities complying with the already described characteristics and study them, on their own conditions, taking into consideration the relationship between the absolute and the intermediate centres, and the territorial capillars, knowing that every single system is unique and not much comparable to other situations.

Moreover, we attend to a territorial and urban phenomenon whose current situation derives from a historic process of population gathering in areas which were originally rural and which go back to the Middle Ages. It has therefore experienced on its own scale the transformations of, in the first place, the industrialization of an Andalusia whose primary sector has a dominant role but not unique and, secondly, together with the development of the great regional infrastructures, the appearance of the services sector as the urban productive system par excellence.

At present, in a context of pause regarding the growth and development paths mainly due to an exceptionally critic situation of the socioeconomic conditions, we find ourselves in a fabric which,

having great investments in construction and infrastructures and a disproportionate rate of urbanized and building land, has a lack of economic, social, and cultural means necessary to maintain the firmness in a sustainable territorial network. For the first time in decades, we turn the look into the historic heritage as a possible resource of growth throughout the cultural tourism and we regret the deterioration, in the last decades, responsible for its abandonment in the pursuit of progress and development.

The time has arrived to reword a discourse on the intermediate cities in the centre of Andalusia: Their values, their identity and landscape, as well as their future in a short and medium term of the vacant built and infrastructural heritage, and the urbanized land not yet built which is currently a great part of the peripheral land of these cities. In these circumstances, we need to take into account some future probable scenes, among which we can include the reactivation of an exponential economic growth bubble, the everyday more spread decrease policies or, in the worst scenario, the search of formulae which allow the support of a socioeconomic and cultural ensemble with small modifications or adaptations.

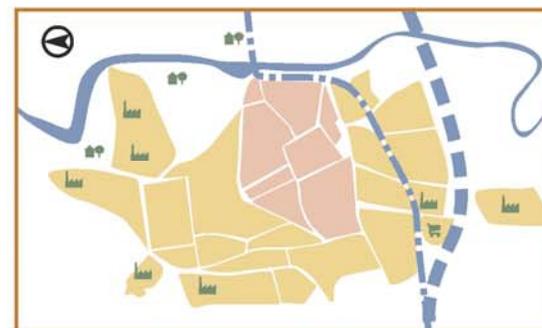
Therefore, in order to have a more balanced future for these cities it would be necessary to make a reflection on their current condition, in a wide and complex sense, starting by an analysis of their recent history, assuring the strength of their heritage and assuming the errors that have made them to be in a critical situation regarding all aspects. In conclusion, we need to foresee throughout the territorial and urban planning instruments and the legislations applicable to the different involved agents, the sensitive management of a territory that is itself a valuable heritage ensemble.



Alcalá la Real



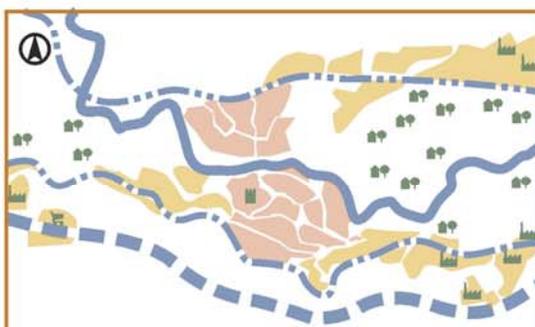
Antequera



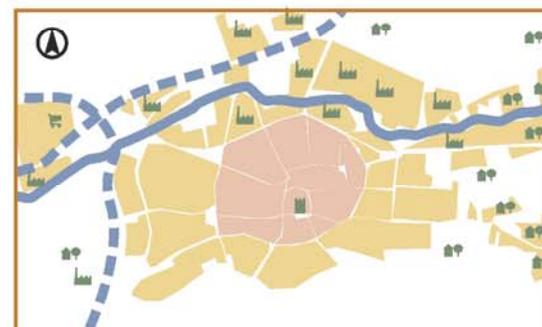
Écija



Estepa



Loja



Lucena



Osuna



Figura C.1: Síntesis gráfica de conclusiones sobre la sostenibilidad en el término urbano de las siete ciudades analizadas

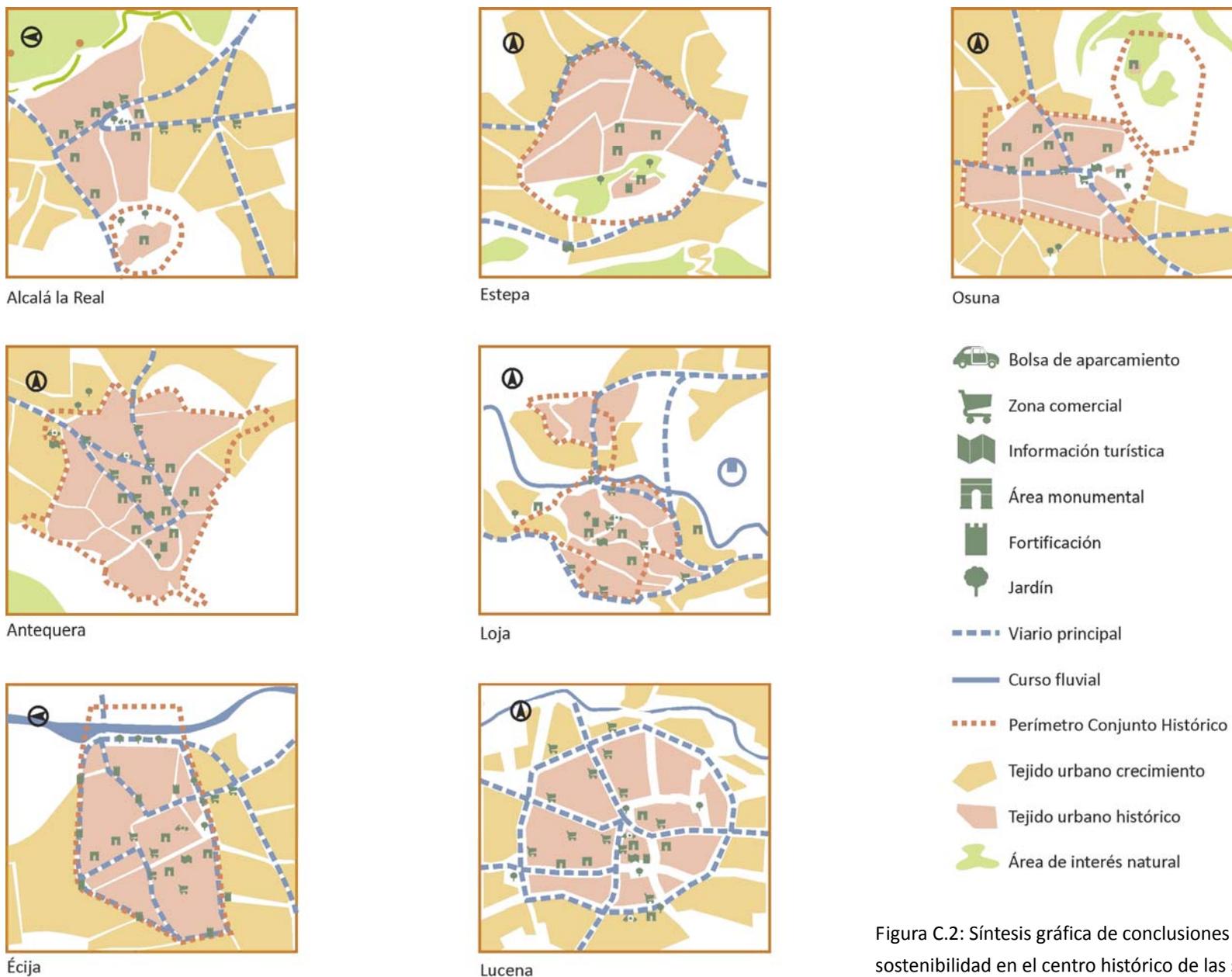


Figura C.2: Síntesis gráfica de conclusiones sobre la sostenibilidad en el centro histórico de las siete ciudades analizadas

Juzgo concluida mi obra cuando me resulta familiar.

Eduardo Chillida, *Escritos*

BIBLIOGRAFÍA

PARTE I

AA.VV. (1987 [1954]), *Resumen Histórico del Urbanismo en España*. Madrid: IEAL.

AA.VV. (2005), *Vienna Memorandum*. Viena: UNESCO.

AGUDO TORRICO, Juan (2009), Paisajes culturales y paisajes etnológicos, en J. Hernández Ramírez y E. García Vargas (eds), *Compartiendo el patrimonio. Paisajes culturales y modelos de gestión en Andalucía y Piura*, pp. 19-38. Sevilla: Universidad de Sevilla.

ANDER-EGG, Ezequiel (1965), *Técnicas de investigación social*. México: Humanita.

ANDRÉS LÓPEZ, Gonzalo (2008), Geografía y ciudades medias en España: ¿a la búsqueda de una definición innecesaria?, en *X Coloquio Internacional de Geocrítica, Diez años de cambio en el mundo, en la geografía y en las Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona.

BALLART, Josep (2000), *El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso*. Barcelona: Ariel.

BELLET SANFELIU, Carmen y LLOP TORNÉ, Josep María (1999), *Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial*. Lleida: UNESCO, Ajuntament de Lleida, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores.

BELLET SANFELIU, Carmen y LLOP TORNÉ, Josep María (2004), Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias, *Scripta Nova Geo Crítica, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. VIII, nº 165 [en línea].

BELLET SANFELIU, Carmen y VILAGRASA i IBARZ, Joan (2001), Diferenciación socioespacial de la ciudad de Lleida, *Revista catalana de sociología*, nº. 14, pp. 13-42.

BOIX, Rafael y TRULLÉN, Joan (2011), Policentrismo y estructuración del espacio: una revisión crítica desde la perspectiva de los programas de investigación, *ACE: Architecture, City and Environment*, nº. 18 [En línea].

BRUNDTLAND, Gro Harlem *et alli* (1987), *Informe Brundtland. Our common future*. Oxford: Oxford University Press.

BRUNET, Roger (2000), Des villes comme Lleida. Place et perspectives des villes moyennes en Europe, en C. Bellet y J.M. Llop (eds.), *Ciudades Intermedias. Urbanización y sostenibilidad*, pp. 108-124. Lleida: Milenio.

CARERI, Gustavo (2002), *Walkspace, El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili.

CASTILLO PALMA, Jaime y PATIÑO TOVAR, Elsa (1999), Ciudades medias, *Elementos, Ciencia y Cultura*, Vol. 6, nº 34, pp. 29-33.

COSGROVE, Denis (2002), Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista. *Boletín de la A.G.E.*, nº 24.

DEL ESPINO HIDALGO, Blanca; PÉREZ CANO, Teresa y RÁMILA ARJONA, Rocío (2013), Historic cities conservation throughout Cultural Heritage Laws: Andalusian Historic Areas, en *3rd Annual International Conference on Architecture*. Atenas: ATINER.

ELKINGTON, John (1998), *Cannibals with forks: The Triple Bottom Line of 21st Century Business*. Londres: NSP.

ENGELS, Friedrich (2008), *El origen de la familia, la propiedad privada y el estado*. Madrid: Alianza Editorial.

ESTÉBANEZ, J. (1974), *Cuenca. Estudio geográfico*. Madrid: Instituto de Geografía Aplicada.

FERIA TORIBIO, José María (1984), *Análisis locacional de la provincia de Huelva*. Sevilla: Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Sevilla.

FERIA TORIBIO, José María *et alli* (1992), *El sistema urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados*. Sevilla:

Instituto de Desarrollo Regional, Consejería de Obras Públicas y Transportes.

GASPAR, Jorge (1992), *A area de influencia de Evora*. Lisboa: Centro de Estudos Geograficos.

GEDDES, Patrick (1915), *Cities in Evolution, An introduction to the Town Planning Movement and to the study of Civics*, Londres: Willians & Norgate.

GIOVANNONI, Gustavo (1931), *Vecchie città de edilizia nuova*. Torino: Unione Tipografica Editrie Torinese.

HAWKES, John (2001), *The fourth pillar of sustainability: Culture's Essential Role in Public Planning*. Melbourne: Common Ground.

HEIDEGGER, Martin (2003 [1969]), *El arte y el espacio*, en *Observaciones relativas al arte – la plástica – el espacio. El arte y el espacio*. Pamplona: Pedro Manterola, Cátedra Jorge Oteiza y Universidad Pública de Navarra.

HEIDEGGER, Martin (1990), *Construir, habitar, pensar*, en K. de Barañano (ed.), *Chillida, Heidegger, Husserl. El concepto de espacio en la filosofía y la plástica del siglo XX*. Donostia-San Sebastián: Universidad País Vasco/EHU.

MICHELINI, Juan José y DAVIES, Carina (2009), Ciudades intermedias y desarrollo territorial: un análisis exploratorio del caso argentino, *Documentos de Trabajo GEDEUR*, nº 5 [En línea].

NOGUÉ, Joan (2007), *La construcción social del paisaje*. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva.

NOGUÉ, Joan; PUIGBERT, Laura; BRETCHA, Gemma; LOSANTOS, Àgata (eds.) (2012), *Franges. Els paisatges de la perifèria* (Plecs de Paisatge – Reflexions, 3). Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya.

PANERO PARDO, Ángel (2011), Patrimonio Mundial y modelo de ciudad. Ciudadanos, energía y medio ambiente en Santiago de Compostela, en *El paisaje histórico urbano en las Ciudades Patrimonio Mundial. Indicadores para su conservación y gestión II. Criterios, metodología y estudios aplicados*, pp. 226-237. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

RIVIÈRE, Georges-Henri (1989), *La muséologie selon Georges-Henri Rivière*. Paris : Dunod.

RODRÍGUEZ ALOMÁ, Patricia (2008), El centro histórico: del concepto a la acción integral, *Centro-h*, nº. 1, agosto 2008, pp. 51-64.

ROJAS, Andrea (2009), Las ciudades medias y la expansión territorial, *La Ciudad Viva*, 23 de octubre de 2009 [En línea].

ROYO NARANJO, Lourdes (2010), *Málaga 1930-1980: Turismo, desarrollo, arquitectura. La aventura de la modernidad* (Tesis Doctoral inédita, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla). Sevilla: Universidad de Sevilla.

SÁNCHEZ FUENTES, Domingo y ZAVALETA DE SAUTU, Claudia (2010), Paisaje y Calidad de Vida: Estrategias para la Construcción de los Entornos del Futuro, en *De la Tierra al Sol. Historia de los Paisajes del Guadiamar*, vol 1: 227-240. Sevilla: Fundación Focus-Abengoa.

SERRANO, José María (1984), *Jerarquía de ciudades y áreas de influencia en la región de Murcia*. Murcia: Universidad de Murcia, Departamento de Geografía General.

UNESCO (2005), *Declaración de Newcastle*, en Décimo Seminario Internacional del Forum UNESCO - Universidad y Patrimonio “Paisajes culturales en el Siglo XXI. Legislación, gestión y participación pública: El patrimonio como desafío de la ciudadanía”. Newcastle upon Tyne: ICOMOS.

WILDE, Oscar (2007 [1889]), *La decadencia de la mentira*. Madrid: Siruela.

LEGISLACIÓN

Ley orgánica 6/1981, de 30 de diciembre, Estatuto de Autonomía para Andalucía

Real Decreto-Ley de 9 de agosto de 1926, sobre Protección, Conservación y Acrecentamiento de la Riqueza Artística, Gaceta de Madrid nº 227, de 15 de agosto de 1926.

Ley de 13 de mayo de 1933, sobre Defensa, Conservación y Acrecentamiento del Patrimonio Histórico-Artístico Nacional, Gaceta de Madrid nº 145, de 25 de mayo de 1933.

Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, B.O.E. nº 155, de 26 de junio de 1985.

Orden de 20 de noviembre de 1964 por la que se aprueban las instrucciones formuladas por la Dirección General de Bellas Artes para la aprobación de los proyectos de obras en las poblaciones declaradas “Conjunto histórico-artístico”, B.O.E. nº 141, de 14 de junio de 1965.

Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía, que deroga la Ley 1/1991, de 3 de julio, de Patrimonio Histórico de Andalucía.

Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía, B.O.J.A. nº 122 de 23/06/2010.

ORDEN de 14 de marzo de 2003, por la que se aprueba el mapa de comarcas de Andalucía a efectos de la planificación de la oferta turística y deportiva.

Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, 2006, B.O.J.A. nº 250 de 29 de diciembre de 2006.

PARTE II

AA.VV. (2005), *Atlas de Andalucía*, 2 vols. Sevilla: Junta de Andalucía.

AA.VV (2007), *El corazón que late / Jornadas de Centros Históricos*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda.

AMORES CARREDANO, Fernando y RODRÍGUEZ-BOBADA Y GIL, M^a Carmen (2003), Paisajes culturales: reflexiones para su valoración en el marco de la gestión cultural, en *Territorio y Patrimonio: los paisajes andaluces* (Cuadernos PH, nº 15), pp. 76-107. Sevilla: IAPH-Consejería de Cultura, Junta de Andalucía.

ANDERSON, Edgar (1967 [1952]), *Plants, Man and Life*. Boston: Little, Brown & Co.

AYCART LUENGO, Carmen (2008), El Programa Vías Verdes y su papel como herramienta para el desarrollo rural sostenible, en *Congreso Nacional del Medio Ambiente CONAMA 9, Cumbre del Desarrollo Sostenible*. Madrid [en línea].

BORRAJO SEBASTIÁN, Justo (2006), *La Ley de Carreteras y su Reglamento*. Madrid: Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento.

BORRAJO SEBASTIÁN, Justo (2008), Los impactos sobre el territorio, ocupación y fragmentación, *Carreteras: Revista técnica de la Asociación Española de la Carretera*, nº 160, pp. 21-28.

BRAVO, Miguel Ángel, BORJA, Francisco, MONTES, Carlos; DÍAZ DEL OLMO, Fernando (1997), Clasificación jerárquica y cartografía de ecosistemas, en *Reconocimiento Biofísico de Espacios Naturales Protegidos. Doñana: Una Aproximación Ecosistémica*, pp. 97-112. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente.

BRINCKERHOFF JACKSON, John (1994), *Las carreteras forman parte del paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili.

CAPEL, Horacio (2007), Ferrocarril, territorio y ciudades, *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XII, nº 717.

CARAVACA, Inmaculada; GONZÁLEZ, Gema y MENDOZA, Aída (2007), Indicadores de dinamismo, innovación y desarrollo. Su aplicación en ciudades pequeñas y medias de Andalucía, *Boletín de la AGE*, nº 47, pp. 131-154.

DEL ESPINO HIDALGO, Blanca (2011), *Sostenibilidad en centros históricos de Andalucía. Estudio de casos: Las Ciudades Medias del centro de Andalucía* (Trabajo Fin de Máster inédito, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla). Sevilla: Universidad de Sevilla.

CARO BAROJA, Julio (1957), En la Campiña de Córdoba (observaciones de 1949), en *Razas, Pueblos y Linajes*, pp. 233-259. Madrid: Revista de Occidente.

CASTILLO RUIZ, José y CEJUDO GARCÍA, Eugenio (2012), Los espacios agrarios como construcción patrimonial: el patrimonio agrario, en *Investigando en Rural. Actas del XVI Coloquio de Geografía Rural de la Asociación de Geógrafos Españoles*. Pamplona: Ulzama.

CHRISTALLER, Walter (1933), *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

COMISIÓN EUROPEA (1999), *Estrategia territorial europea. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la U.E.* Luxemburgo: Publications Office of the European Union.

DELGADO CABEZA, Manuel (1990), Condicionantes del futuro económico de Andalucía, *Estudios Regionales*, nº28, pp. 35-55.

- DÍAZ QUIDIELLO, Juan Luis (2007), Las ciudades medias interiores en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, *Boletín PH*, nº 47, pp. 44-53.
- ESCALERA REYES, Javier y RUIZ BALLESTEROS, Esteban (2006), *Asociacionismo* vecinal en las ciudades medias andaluzas, *Revista de Estudios Ambientales*, nº 26, pp. 37-66.
- FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor (2007), Paisaje urbano en las ciudades medias, *Boletín PH*, nº 63, pp. 54-61.
- GARCÍA HERRERO, Gustavo (2009), Cambio Global y Ciudad: Relaciones sociales y Convivencia, en *Cambio Global España 2020/50. Programa ciudades*, pp. 195-199. Madrid: Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental.
- IAPH (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, uso e imágenes* (Cuadernos PH, nº 27). Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.
- KLIJN, Frans y UDO DE HAES, Helias (1994), A hierarchical approach to ecosystems and its implications for ecological land classification, *Landscape Ecology*, vol. 9, nº 2, pp. 89-104.
- LENTISCO, David (2005), *Cuando el hierro se hace camino, Historia del Ferrocarril en España*. Madrid: Alianza Editorial.
- LÓPEZ ONTIVEROS, Antonio (1994), La agrocuidad andaluza: Caracterización, estructura y problemática, *Estudios Regionales*, nº 39, pp. 59-91.
- MOSQUERA ADELL, Eduardo (2011), *La cultura del agua en la imagen patrimonial de Andalucía. Lección Inaugural del Aula de la Experiencia de la Universidad de Sevilla, Curso Académico 2011-2012*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- PERELLI, Augusto (2004), Asentamientos humanos y paisajes agrarios, en *Enciclopedia Del Mediterráneo*. Madrid: CIDOB Edicions, Icaria.
- PÉREZ CANO, María Teresa (2001), Turismo en las ciudades históricas: la ciudad sostenible, *Boletín PH*, nº 36, pp. 110-115.
- PITA LÓPEZ, María Fernanda (2003), *El clima de Andalucía*, en A. López Ontiveros (coord.), *Geografía de Andalucía*, pp. 137-174. Barcelona: Ariel.
- RODRÍGUEZ TREMIÑO, Ignacio (1998), Nuevas perspectivas en la protección del patrimonio arqueológico en el medio rural, *Complutum*, nº 9, pp.293-310.
- ZAFRA COSTÁN, Pilar; CARRERA DÍAZ, Gema y DELGADO MÉNDEZ, Aniceto (2007), Itinerario cultural, Lucena, de agrocuidad a ciudad media, *Boletín PH*, nº 47, pp. 78-91.
- ZOIDO, Florencio y CARAVACA, Inmaculada (directores) (2005), *Andalucía, Segundo Informe de Desarrollo Territorial*. Sevilla: Universidad de Sevilla-Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía.

LEGISLACIÓN

- Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía.
- Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, 2006.

PARTE III

- AA.VV. (2001), *Análisis urbanístico de centros históricos de Andalucía: ciudades medianas y pequeñas*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General del Territorio y Urbanismo.
- AA.VV. (2005), *Atlas de Andalucía*, 2 vols. Sevilla: Junta de Andalucía.
- AA.VV. (2007), *El corazón que late / Jornadas de Centros Históricos*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda.
- AA.VV. (2009), *Cambio Global España 2020/50. Programa ciudades*. Madrid: Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental.
- ADROHER AUROUX, Andrés M.; LOPEZ MARCOS, Antonio y PACHON ROMERO, Juan Antonio (2002), *La Cultura Ibérica*. Granada: Diputación Provincial de Granada.
- AGUAYO DE HOYOS, Pedro y DE LA TORRE PEÑA, Francisco (1979), La Edad del Bronce en Alcalá la Real (Jaén), *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Granada*, nº 4, pp. 154-156.
- ARJONA CASTRO, Antonio (1990), Arqueología e historia de las torres atalayas de las comarcas de Priego y Alcalá la Real, *Antiquitas*, nº 1, pp. 32-37.
- BECERRA GARCÍA, Juan Manuel (1999), Sobre la conservación de los centros históricos en Andalucía, en *Indicadores para la evaluación del estado de conservación de Ciudades Históricas*, pp. 67-72. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.
- BERNAL SANTAOLALLA, Begoña (1998), Los recursos culturales de la ciudad y las políticas de desarrollo urbano, en *III Jornadas de Geografía Urbana*, pp. 31-61. Burgos: Universidad de Burgos.
- BERROCAL-RANGEL, Luis y MORET, Pierre (2007), *Paisajes fortificados de la Edad del Hierro: las murallas protohistóricas de la Meseta y la vertiente atlántica en su contexto europeo*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- BLECH, Michael (1981), Esculturas de Tajo Montero (Estepa), una interpretación iconográfica, en *La religión romana en Hispania: Symposio organizado por el Instituto de Arqueología "Rodrigo Caro" del CSIC*, pp. 97-110. Madrid: Ministerio de Cultura.
- CABALLERO SÁNCHEZ, Juan Vicente et alli (2011), *El paisaje en el Conjunto Arqueológico Dólmenes de Antequera*. Sevilla: Consejería de Cultura, Junta de Andalucía.
- CABRERA DE LA COLINA, Juan José (2005), Crecimiento urbano en ciudades pequeñas de las subbéticas centrales: Antequera y Lucena, en R. Domínguez Rodríguez (coord.), *La ciudad: tamaño y crecimiento. Actas del III Coloquio de Geografía Urbana*, pp. 63-73. Málaga: Universidad de Málaga y AGE [en línea].
- CAMPOS SÁNCHEZ, Francisco Sergio y ABARCA ÁLVAREZ, Francisco Javier (2013), Emplazamiento y localización en el origen y desarrollo de la forma urbana de las Ciudades Medias andaluzas de interior, *Cuadernos Geográficos*, Vol. 52.
- CARAVACA, Inmaculada; GONZÁLEZ, Gema; MÉNDEZ, Ricardo y SILVA, Rocío (2002), *Innovación y Territorio. Análisis comparado de Sistemas Productivos Locales en Andalucía*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Economía y Hacienda.
- CARRASCO, Inmaculada; JIMÉNEZ, Alejandro; ROMERO Carmen; VERA, Elena (2010), La ciudad desenterrada: Écija antes de la fundación del Convento

- de la Merced, en A. Martín Pradas (coord.), *Actas de las VIII Jornadas de Protección del Patrimonio Histórico de Écija: "500 Aniversario de la Fundación de Nuestra señora de la Merced y la Hermandad de Nuestra Señora de la Piedad y Stmo. Cristo de la Exaltación en la Cruz de Ecija"*, pp. 309-335. Écija: Asociación de Amigos de Écija.
- CASADO GALVÁN, Ignacio (2009), Territorio, patrimonio y sostenibilidad, *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, diciembre 2009 [en línea].
- CLÉMENT, Gilles (2007), *Manifiesto del Tercer Paisaje*. Madrid: Gustavo Gili.
- CONTI, Alfredo (2008), El espacio público como lugar y su importancia en las teorías sobre patrimonio, en *Espacio público, ciudad y conjuntos histórico* (Cuadernos PH, nº 22), 17-29. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.
- CORTÉS PUYA, Trinidad (2002), *Recuperación del patrimonio cultural urbano como recurso turístico*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- DEL PINO CABELLO, Sebastián (2010), La modernidad arquitectónica e Antequera: dos edificios y una modesta preposición, *Revista PH*, nº 75, pp. 37-42.
- DEL ROSAL PAULÍ, Rafael; DERQUI DEL ROSAL, Fernando (1987), *Noticias históricas de la ciudad de Loja. Pasado y presente monumental, leyendas, tradiciones y costumbres*, Tomo I. Loja: Ayuntamiento de Loja.
- DEWARRAT, J. P.; QUICEROT, R.; WEIL, M. y WOEFFRAY, B. (2003), *Paysages ordinaires. De la protection au Project*. Sprimont (Belgique): Pierre Mardaga.
- ELLIN, Nan (1999 [1996]), *Postmodern Urbanism*. Nueva York: Princeton Architectural Press.
- FERIA TORIBIO, José María; MIURA, José María; RUIZ, Francisco Javier (2002), *Redes de Centros Históricos en Andalucía*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes - Consejería de Cultura, Junta de Andalucía.
- FERNÁNDEZ CACHO, Silvia *et alli* (2008), Caracterización patrimonial del mapa de paisajes de Andalucía, *Boletín PH*, nº 66, pp. 16-31.
- FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor (1998), Patrimonio y ciudad: por una reformulación conceptual y metodológica en la consideración del patrimonio cultural urbano, en *IV Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación Cuba'98*, pp. 449-452. Tenerife: Centro Internacional de Conservación del Patrimonio.
- FERRER ALBELDA, Eduardo; RUIZ CECILIA, José I. y GARCÍA FERNÁNDEZ, Francisco J. (2002), Los orígenes de Osuna. Urso en el Bronce Final y en el Período Orientalizante, en F. Chaves Tristán (ed.), *Urso. A la búsqueda de su pasado*, pp. 99-145. Osuna: Fundación de Cultura García Blanco.
- GALERA MENDOZA, María Esther (1994). *Arquitectura civil y urbanismo en Loja desde la conquista hasta el siglo XVIII*. Granada: Universidad de Granada.
- GALERA MENDOZA, María Esther (1997), *Loja, urbanismo y obras públicas: desde la conquista al siglo XVIII*. Granada: Universidad de Granada.
- GARCÍA-DILS DE LA VEGA, Sergio (2012), *Colonia Augusta Firma Astigi* (Écija, Sevilla), en J. Beltrán y O. Rodríguez (eds.), *Hispaniae Vrbes. Investigaciones arqueológicas en ciudades históricas*, pp. 723-762. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Francisco J. (2003), *El poblamiento turdetano en el Guadalquivir* (Tesis doctoral con publicación digital). Sevilla: Universidad de Sevilla [en línea].
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Francisco J. y DEL ESPINO HIDALGO, Blanca (2014), Cultural Heritage an ordinary landscapes. Keys for their valorization and

- protection, en *Heritage 214. 4th International Conference on Heritage and Sustainable Development*. Barcelos: Green Lines Institute.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Manuel (2004), La villa de Osuna entre Pedro I y Enrique II. Algunas reflexiones sobre la guerra civil castellana en Andalucía (1366-1371), *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 31, pp. 211-226.
- GARCÍA GARCÍA, Antonio (2008), Utopía y realidad en el microcosmos de los espacios públicos de los conjuntos históricos. Estructura espacial, usos y dimensiones simbólicas, en *Espacio público, ciudad y conjuntos históricos* (Cuadernos PH, nº 22), pp. 55-67. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.
- GARCÍA HERRERO, Gustavo (2009), Cambio Global y Ciudad: Relaciones sociales y Convivencia, en *Cambio Global España 2020/50. Programa ciudades*, pp. 195-199. Madrid: Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental.
- GARCÍA PRIETO, Julio Antonio y ORDIÑANA RODRÍGUEZ, María Victoria (1985), Un mausoleo romano en Alcalá la Real (Jaén), en *XVII Congreso Nacional de Arqueología*, pp. 749-754. Zaragoza: Institución Fernando el Católico-CSIC.
- GÓMEZ COMINO, David (2001), El territorio de Loja en época iberorromana. Nuevos datos para su estudio, *Florentia Iliberritana*, nº 22, pp. 33-69.
- GÓMEZ-MORENO, Manuel (1924), Estatuita de Hércules procedente de Alcalá la Real, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, nº 85, pp. 76-77 [en línea].
- GÓMEZ MORENO, María Luisa y PAREJO BARRANCO, Antonio (2009), *Una economía en transformación: Antequera entre los siglos XX y XXI*. El Ejido: Fundación Cajamar.
- GONZÁLEZ BEVIÁ, Fernando; MARTÍN, Fernando; ROMO, Ana; GARCÍA-DILS, Sergio (2002), La política municipal de protección del patrimonio histórico, *Boletín PH*, nº 38, pp. 210-224.
- GONZÁLEZ DÍAZ, María Jesús (2009), Urbanismo y edificación: la energía no es el único objetivo, en *Cambio Global España 2020/50. Programa ciudades*, pp. 178-181. Madrid: Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental.
- HEIDDEGER, Martin (1971), Building, dwelling, thinking, en *Poetry, Language, Thought*. New York: Harper and Row.
- HENRÍQUEZ DE JORQUERA, Francisco (1934 [S. XVI]). *Anales de Granada: Descripción del reino y ciudad de Granada. Crónica de la Reconquista. (1482-1492). Sucesos de los años 1588 á 1646*. Granada: Paulino V. Traveset.
- IAPH (2002), *Écija: Una ciudad histórica bajo el signo de la Arquitectura*. Sevilla: Junta de Andalucía, Dirección General de Bienes Culturales [Publicación en CD].
- ILLICH, Ivan (1990 [1982]), *El género vernáculo*. México: Planeta.
- JIMÉNEZ PUERTAS, Miguel (2002), *El poblamiento del territorio de Loja en la Edad Media*. Granada: Universidad de Granada.
- JUAN LOVERA, Carmen y MURCIA CANO, Teresa (2000), *Breve historia de Alcalá la Real*. Málaga: Sarriá.
- KNOX, Paul L. y MAYER, Heike (2009), *Small Town Sustainability*. Berlin: Birkhäuser.
- LEDESMA, Francisco (1999), Osuna, enclave renacentista y barroco, *Aparejadores: boletín del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla*, nº 55, pp. 26-30.
- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón (2008), Los tejidos históricos como espacio museístico o como ciudad vivida. ¿Diseño para el uso para la estética?, en *Espacio*

- público, ciudad y conjuntos histórico* (Cuadernos PH, nº 22), 69-77. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.
- LÓPEZ PALOMO, Luis A. (1981), Alhonor, excavaciones de 1973 a 1978, *Noticiario Arqueológico Hispano*, nº 11, pp. 3-189.
- MALPICA CUELLO, Antonio (2003), El territorio de Loja a finales de la Edad Media: Reflexiones sobre las transformaciones castellanas en el Reino de Granada, *Arqueología y Territorio Medieval*, nº 10, 2, pp. 233-254.
- MARTÍN GARCÍA, Mariano y MARTÍN CIVANTOS, José María (1998), Torres atalayas entre Alcalá la Real y el reino nazarí de Granada, en *II Estudios de frontera: Actividad y vida en la frontera*, pp. 157-177. Jaén: Diputación Provincial de Jaén.
- MARTÍNEZ MELÓN, José Ignacio (2008), Aproximación al territorio de la diócesis de Astigi (Écija, Sevilla) en la antigüedad tardía, *Pyrenae*, nº 39, vol. 1, pp. 114-128.
- MENÉNDEZ DE LUGARCA NAVIA OSORIO, José Ramón (2010), Vegas de Antequera y Archidona, *Boletín PH*, nº 75, pp. 22-26.
- MORENO ALONSO, Eusebio; JUÁREZ MARTÍN, José María y CÁCERES MISA, Pilar (1998), Estepa tartésica. Excavaciones en el cerro de San Cristóbal, *Revista de Arqueología*, nº 208, pp. 16-23.
- MORENO DE SOTO, Pedro Jaime (2010), La Configuración Barroca de Osuna, *Cuadernos de los Amigos de los Museos de Osuna*, nº 12, pp. 39-47.
- NARBONA, Rafael (2004), Paisaje Ordinario, *Cuadernos de Arquitectura del Paisaje*, nº 3, pp. 26-37.
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2008), *Sostenibilidad Local. Una aproximación desde lo urbano y lo rural*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente.
- PAREJA, A. (2007), La ciudad de Dios. Antequera en el Barroco, en *Andalucía Barroca. Exposición itinerante*. Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- PAREJO BARRANCO, Antonio (2006), De la región a la ciudad: un nuevo enfoque de la historia industrial española contemporánea, *Revista de Historia Industrial*, nº 30, pp. 53-102.
- PERELLI, Augusto (2004), Asentamientos humanos y paisajes agrarios, en *Enciclopedia Del Mediterráneo*. Madrid: CIDOB Edicions, Icaria.
- PÉREZ AZAUSTRE, Joaquín (2005), *Lucena sefardita: la ciudad de los poetas*. Sevilla: Fundación José Manuel Lara.
- PÉREZ CANO, María Teresa (2001), Turismo en las ciudades históricas: la ciudad sostenible, *Boletín PH*, nº 36, pp. 110-115.
- QUERO MADRID, Adela (2014), *Propuesta de diagnóstico y valoración de yacimientos no catalogados de la provincia de Sevilla* (Trabajo Fin de Máster Inédito, Facultad de Geografía e Historia). Sevilla: Universidad de Sevilla.
- RIEGL, Alois (2007 [1903]), *El culto moderno de los monumentos, su carácter y sus orígenes* (edición antológica y comentada en español por Aurora Arjones Fernández). Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.
- RIESCO, Pascual (2003), Estéticas privadas y estéticas públicas en la producción y consumo del paisaje rural, en *Territorio y Patrimonio: los paisajes andaluces* (Cuadernos PH, nº 15), pp. 58-75. Sevilla: IAPH-Consejería de Cultura, Junta de Andalucía.
- RIVAS CARMONA, Jesús (1982), *Arquitectura barroca cordobesa*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.
- ROCH, Fernando (1997), El patrimonio territorial. El territorio como recurso cultural y económico, *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, nº 4, pp. 33-48.

- RODRÍGUEZ ALOMÁ, Patricia (2008), El centro histórico: del concepto a la acción integral, *Centro-h*, nº 1, pp. 51-64 [en línea].
- RODRÍGUEZ BECERRA, Salvador y HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Salvador (2009), Los conventos en la conformación de las ciudades medias andaluzas, *Zainak*, nº 31, pp. 467-501.
- RODRÍGUEZ BLANCO, Daniel (2014), La Encomienda Santiaguista de Estepa en la política del Reino de Sevilla, en *Cuadernos de Estepa-3. V Coloquio Nacional sobre la Cultura en Andalucía. La Orden Militar de Santiago. Fortificaciones y Encomiendas*, pp. 22-56. Estepa: Ayuntamiento de Estepa.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Esther (2014), *Astigi Vetus: Origen y desarrollo del urbanismo durante la II Edad del Hierro (s. VI-I a.C.)*. Madrid: La Ergástula.
- RODRIGUEZ TEMIÑO, Ignacio (1993), Aproximación a la forma urbana islámica de Écija, en *Actas del III Congreso de Historia "Écija en la edad media y renacimiento"*, pp. 371-382. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- ROMÁN PUNZÓN, Julio M. *et alli* (2012), *La Cuenca Alta de Genil en Epoca romana: El Cerro de la Mora*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura y Deporte.
- ROSALES, José M. (1993), *Alcalá la Real: Patrimonio arquitectónico y urbano*. Alcalá la Real: Ayuntamiento de Alcalá la Real.
- RUEDA, Salvador (2009), Metabolismo urbano: La ecuación de la sostenibilidad, en *Cambio Global España 2020/50. Programa ciudades*, pp. 174-177. Madrid: Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental.
- SÁEZ, Pedro; ORDÓÑEZ, Salvador y GARCÍA-DILS, Sergio (2002), Le territoire d'Astigi. La centuriation, en *Atlas historique des cadastres d'Europe II*. Bruselas: Commission Européenne.
- SÁNCHEZ FUENTES, Domingo y ZAVALA DE SAUTU, Claudia (2010), Paisaje y Calidad de Vida: Estrategias para la Construcción de los Entornos del Futuro, en *De la Tierra al Sol. Historia de los Paisajes del Guadiamar*, vol 1: 227-240. Sevilla: Fundación Focus-Abengoa.
- SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Juan Alonso; CASTELLANO GÁMEZ, Miguel y BUENDÍA MORENO, Antonio F. (1994), *El barrio de la Alcazaba de Loja: historia de una ciudad*. Loja: Ayuntamiento de Loja.
- TAHIRI, Ahmed (2013), Estepa y su entorno en la historia de al-Andalus, en *Cuadernos de Estepa -1. Actas de las VII Jornadas sobre Historia de Estepa (De la Antigüedad Tardía a la Encomienda Santiaguista. La época medieval en el centro de Andalucía)*, pp. 143-161. Estepa: Ayuntamiento de Estepa.
- TARTARINI, Jorge (1999), El seguimiento del estado de conservación de las ciudades históricas. Algunas consideraciones, en *Indicadores para la evaluación del estado de conservación de Ciudades Históricas*, pp. 85-87. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.
- TROITIÑO VINUESA, Miguel Ángel (2009), *Ciudades Patrimonio de la Humanidad: Patrimonio, Turismo y Recuperación Urbana*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía.
- UNESCO (1967), *Carta de Quito. Conclusiones del coloquio sobre la preservación de los centros históricos ante el crecimiento de las ciudades contemporáneas* [en línea].
- VALENZUELA RUBIO, Manuel (1998), La regeneración de los cascos históricos en España, en *III Jornadas de Geografía Urbana*, pp. 89-125. Burgos: Universidad de Burgos.
- VIÑA BRITO, Ana (1990), Don Pedro Girón y los orígenes del señorío de Osuna, *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 17, pp. 267-285.
- ZOIDO, Florencio (2003), Hacia una estrategia general para la valoración de los paisajes andaluces, en *Territorio y Patrimonio: los paisajes andaluces*

(Cuadernos PH, nº 15), pp. 15-27. Sevilla: IAPH-Consejería de Cultura, Junta de Andalucía.

LEGISLACIÓN

Decreto 1546/1967, de 6 de julio, por el que se declara Conjunto Histórico-Artístico a la Ciudad de Osuna. B.O.E. nº 168, de 15 de julio de 1967.
Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, 2006.

PLANEAMIENTO

AYUNTAMIENTO DE ANTEQUERA (2010), *Plan General de Ordenación Urbana de Antequera*.

AYUNTAMIENTO DE ÉCIJA (2009), *Plan General de Ordenación Urbana de Écija*.

AYUNTAMIENTO DE ESTEPA (1985), *Memoria de Información. Normas Subsidiarias de Estepa*.

AYUNTAMIENTO DE LOJA (2011), *Plan Especial de Protección y Catálogo del Conjunto Histórico. Documento de aprobación inicial. Memoria de Información, Análisis y Diagnóstico*.

AYUNTAMIENTO DE LUCENA (1999), *Plan General de Ordenación Urbana de Lucena*.

AYUNTAMIENTO DE LUCENA (1991), *Normas subsidiarias de planeamiento del término municipal de Lucena*.

AYUNTAMIENTO DE OSUNA (1985), *Normas Subsidiarias. Parte III, Medidas de protección del patrimonio edificado. Catálogo*.

ANUNCIO de modificación de las normas subsidiarias de planeamiento de Lucena. (PP. 1174/92). BOJA, nº 80 de 18 DE AGOSTO DE 1992.

PARTE IV

- AA.VV. (2006), *Un sistema de Indicadores Urbanos*. Vitoria: Gabinete de Estudios y Estadísticas, Departamento de Nuevas Tecnologías de Vitoria-Gasteiz.
- AA.VV. (2006), *VI Jornada sobre la gestión del patrimonio sostenible: El patrimonio cultural en la construcción de indicadores de desarrollo*. Madrid: Fundación Abertis [en línea].
- AA.VV. (2010), *Sistema municipal de indicadores de Sostenibilidad. IV Reunión del Grupo de trabajo de Indicadores de Sostenibilidad de la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente, Agencia d'Ecología Urbana de Barcelona y Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible [en línea].
- BENITO MATÍAS, Tamara y DURÁN VICENTE, M^a Isabel (s.f.), *Lógica borrosa*. Madrid: Universidad Carlos III [en línea].
- BUCHELI, María del Socorro (2009), Medir el patrimonio cultural; un desafío para la Contabilidad, *Cuadernos de Contabilidad*, nº 10, pp. 51-65 [en línea].
- CAÑAS GUERRERO, Ignacio (1993), Estimación del impacto paisajístico de las carreteras, *Informes de la construcción*, Vol. 45, nº 425-426, pp. 43-54.
- CASTRO ARROYO, Salvador (1999), *Indicadores culturales: una reflexión*. Valencia: Econcult.
- CASTRO BOÑANO, J. Marcos (2004), *Indicadores de desarrollo sostenible urbano. Una aplicación para Andalucía*. Sevilla: Junta de Andalucía.
- CONESA FERNÁNDEZ-VÍTORA, Vicente (2010), *Guía metodológica para la evaluación del impacto ambiental*. Madrid: Mundi-Prensa.
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (2014), *Digest of EEA indicators 2014* (EEA Technical report Nº 8/2014). Luxemburgo: Publications Office of the European Union.
- FARIÑA TOJO, José et alli (2010), *Libro Blanco de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español*. Madrid: Ministerio de Vivienda.
- FERNÁNDEZ-BACA CASARES, Román; SALMERÓN ESCOBAR, Pedro y SANZ, Nuria (2009), *El paisaje histórico urbano en las ciudades históricas patrimonio mundial: indicadores para su conservación y gestión*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, IAPH.
- FERNÁNDEZ-BACA CASARES, Román; SALMERÓN ESCOBAR, Pedro y SANZ, Nuria (2011), *El paisaje histórico urbano en las ciudades históricas patrimonio mundial: indicadores para su conservación y gestión II. Criterios, Metodología y estudios aplicados*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, IAPH.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Francisco José (2013), *Patrimonio arqueológico, territorio e identidad: el caso de Doñana y las Marismas del Guadalquivir* (Trabajo Fin de Máster inédito, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla). Sevilla: Universidad de Sevilla.
- HARDI, Peter y ZDAN, Terrence (1997), *Assessing Sustainable Development: Principles in Practice*. Winnipeg, Manitoba: International Institute for Sustainable Development (IISD).
- HORN, Robert V. (1993), *Statistical indicators for the economic and social sciences*. Hong Kong: Cambridge University Press.
- IAPH (1999), *Indicadores para la evaluación del estado de conservación de Ciudades Históricas* (Cuadernos PH, nº 9). Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, IAPH.

- LADNER, Roy; COBB, Maria y PETRY, Frederick E. (2003), Fuzzy Set Approaches to Spatial Data Mining of Association Rules, *Transactions in GIS*, nº 7 (1), pp. 123-138.
- LAWRENCE, Roderick; ALEXANDRE, Ariel y EBBS, Richard (1997), *Mieux comprendre nos villes. Le rôle des indicateurs urbains*. Paris: Organización de Cooperación y de Desarrollo Económico.
- MARÍN COTS, Pedro (dir.) *et alli* (2008), *Sistema de Indicadores Urbanos Agenda 21*. Málaga: Observatorio de Medio Ambiente Urbano y Servicio de Programas del Ayuntamiento de Málaga.
- MONDRAGÓN PÉREZ, Angélica Rocío (2002), ¿Qué son los indicadores?, *Notas. Revista de Información y análisis*, nº 19, pp. 52-58.
- MORRIS, A. (2003). A framework for Modeling Uncertainty in Spatial Databases, *Transactions in GIS* 7 (1), pp. 83-101.
- MUJERI, Mustafa K. (2004), *The use of qualitative and quantitative indicators for local-level poverty assessment: the experience of a pilot survey in Bangladesh*. Dhaka: MIMAP-Bangladesh Project.
- NOGUÉ, Joan; PUIGBERT, Laura y BRETCHA, Gemma (eds.) (2009), *Indicadors de paisatge. Reptes i perspectives* (Plecs de Paisatge – Eines, 1). Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya.
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD DE ESPAÑA (2006): *Cambios de ocupación del suelo en España: implicaciones para la sostenibilidad*. Madrid: Ed. Mundiprensa.
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD DE ESPAÑA (2007): *Sostenibilidad Local. Una aproximación urbana y rural*. Madrid: Ed. Mundiprensa.
- OJEDA LEAL, Carolina (2011), Análisis de fragilidad paisajística desde una perspectiva de género, *GeoGraphos. Revista Digital para Estudiantes de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. 2, nº 4, pp. 1-22.
- OTERO, I., CAÑAS, I.; ESPARCIA, P., NAVARRA, M., MARTÍN, M.C. Y ORTEGA, E. (2006), La carretera como elemento de valor paisajístico y medioambiental. Captación del valor del paisaje a través de la carretera, *Informes de la Construcción*, Vol. 58, nº 504, pp. 39-54.
- POLANCO, Camilo (2006), Indicadores ambientales y modelos internacionales para la toma de decisiones, *Gestión y Ambiente*, Vol. 9, nº 2, pp. 27-41 [en línea].
- RUEDA PALENZUELA, Salvador (1999), *Modelos e Indicadores para ciudades más sostenibles*. Barcelona: Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya.
- SÁNCHEZ GÓMEZ, F. (2009) *Sistema de información para la optimización de recursos en el estudio de las prospecciones* (Trabajo de Investigación inédito, Facultad de Geografía e Historia). Sevilla: Universidad de Sevilla.
- UNESCO (2005), Convención sobre la protección y la promoción de la diversidad de las expresiones culturales. París: UNESCO.
- UNITED NATIONS (1992), *Conference on Environment & Development. Agenda 21*. Río de Janeiro: United Nations [en línea].
- UNITED NATIONS (1999), *Integrated and coordinated implementation and follow-up of major United Nations conferences and summits*. Nueva York: United Nations [en línea].
- UNITED NATIONS (2007), *Indicators of Sustainable Development: Guidelines and Methodologies – Third Edition*. Nueva York: United Nations [en línea].
- UNITED NATIONS (2008), *Lista oficial de indicadores para los Objetivos del Milenio*. United Nations [en línea].

UNITED NATIONS (2013), *Summary of the Human Development Report 2013. The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World*. Nueva York: United Nations Development Programme [en línea].

UNITED NATIONS (2014), *Objetivos de Desarrollo del Milenio. Informe de 2014* United Nations [en línea].

ZOUAIN, Gergoes S. (2006), El patrimonio cultural en la construcción de indicadores de desarrollo, en *VI Jornada sobre la gestión del patrimonio sostenible: El patrimonio cultural en la construcción de indicadores de desarrollo*. Madrid: Fundación Abertis [en línea].

PARTE V

- AAVV (2001), *Documentos previos para la propuesta del Plano de Urbanización de Faro. División del Centro Histórico. I. Análise e Diagnóstico. C. História da evolução urbana*. Documento inédito cedido por la Câmara Municipal de Faro, Departamento de Rehabilitación del Patrimonio.
- AGUIAR, José; CABRITA, António Manuel Reis y APPLETON, João (1998), *Guião de apoio à reabilitação de edifícios habitacionais*. Lisboa: LNEC.
- AGUIAR, José y SALEMA, Sofia (2009), Sgraffito and colour in Alentejo, en *Conservar Património*, nº 9, pp. 13-25.
- ARRUDA, Ana Margarida (2007), *Laccobriga. A Ocupação Romana na Baía de Lagos*. Lagos: Câmara Municipal de Lagos.
- ARRUDA, Ana Margarida (2007), A Idade do Ferro do sul de Portugal. Estado da investigação, *Madriider Mitteilungen*, nº 42, pp. 114-139.
- BERNARDES, João Pedro (2006), Faro romana: Ossonoba e Milreu, *Monumentos*, nº 24 (*Dossiê: Faro, de vila a cidade*), pp. 12-17.
- CAEIRO, Elsa Maria Moreira (1995), *Estudo comparativo de conjuntos urbanos situados na área de influência de Évora* (Tese de Mestrado inédita, Faculdade de Arquitectura). Lisboa: Universidade de Lisboa.
- CARMO, Renato Miguel do (2006), Cidades médias. Do crescimento demográfico à consolidação territorial, *Cidades, Comunidades e Territórios*, nº 12/13, pp. 69-82.
- CARMO, Renato Miguel do (2008), Da escala ao território: para uma reflexão crítica do policentrismo, *Análise Social*, Vol. XLIII, nº 189, pp. 775-793.
- CARVALHO, A.F. (2005), *Porto de Sines: Porta Atlántica da Europa*. Sines: APS, S.A.
- CORRÊA, Fernando Cecílio Calapez (1994), *A cidade e o termo de Lagos no período dos Reis Filipes*. Lagos: Centro de Estudos Gil Eanes.
- COSTA, Eduarda Marques da (2002), Cidades Médias. Contributos para a sua definição, *Finisterra*, Vol. XXXVII, nº 75, pp. 101-128.
- COUTINHO, Valdemar Fernando Da Silva (1997), *Castelos, Fortalezas e Torres da região do Algarve*. Faro: Algarve em Foco Editoria.
- CUSTÓDIO, Jorge (2010), *Os amigos dos monumentos e o elitismo patrimonial em 100 anos de património: Memória e identidade*. Catálogo de exposição. Lisboa: IGESPAR.
- DOMINGAS SIMPLICIO, María (2001), *Évora: estrutura y renovación urbana en el sector intramuros*. Évora: Universidade de Évora [en línea].
- FERREIRA, Denise de Brum (2001), Evolução da paisagem de montado no Alentejo Interior ao longo do século XX: Dinâmica e incidências ambientais, *Finisterra*, Vol. XXXVI, nº 72, pp. 179-193.
- GAMITO, Teresa Júdice (1997), A Cidade de Ossonoba e o seu Território Envolente, en *Noventa Séculos entre a Serra e o Mar*, pp. 343-359. Lisboa: Ministério da Cultura, IPPAR.
- GASPAR, Jorge (2000), Cidades médias e cidades intermédias. Novas funções territoriais e novas formas urbanas em Portugal, en C. Bellet y J.M. Llop (eds.), *Cidades Intermédias: Urbanización y Sostenibilidad*. Lleida: Editorial Milénio.
- GEORGE, Frederico; ACEVEDO, António y DA MATA, Alfredo (2004), Zona 5: Alentejo, en *Arquitectura Popular em Portugal* (4ª ed.). Lisboa: Ordem dos Arquitectos.
- GUERRA, Sofia (2008), O Forte de Nossa Senhora da Graça, *Monumentos*, nº 28, pp. 44-51.
- ICOMOS (2010), *Propuesta para la Inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial de la Guarnición fronteriza y fortificaciones de la ciudad de Elvas*. París:

UNESCO [en línea].

LAMEIRA, Francisco I. C. (1988), *Itinerário do Barroco no Algarve*. Portimão: Delegação Regional do Sul da Secretaria de Estado da Cultura.

LOBO, Francisco Sousa (2006), O sistema defensivo da cidade, *Monumentos*, nº 24 (*Dossiê: Faro, de vila a cidade*), pp. 42-49.

LOPES, Flávio (2012), *Património arquitectónico e arqueológico. Noção e normas de Protecção*. Casal de Cambra (Portugal): Caleidoscópio_Edição e Artes Gráficas.

MAGALHÃES, Natércia (2008), *Algarve – Castelos, Cercas e Fortalezas (As Muralhas como Património Histórico)*. Faro: Letras Várias.

MAIA, Maria Augusta (1996), *Critérios. Classificação dos ben imóveis. Informar para proteger*. Lisboa: IPPAR.

MALOBIA, Patricia Mimoso Vairinhos (2010), *Estoi, identidade e transformação*. Faro: Câmara Municipal de Faro.

MARADO, Catarina Almeida (2006), *Antigos conventos do Algarve. Um percurso pelo património da região*. Lisboa: Edições Colibri.

MARADO, Catarina Almeida (2006), O “destino” dos antigos espaços conventuais da cidade, *Monumentos*, nº 24 (*Dossiê: Faro, de vila a cidade*), pp. 32-41.

MARQUES, Maria da Graça Maia *et alii* (1999), *O Algarve Da Antiguidade aos Nossos Dias: Elementos para a sua História*. Lisboa: Edições Colibri.

MARQUES, Teresa Sá *et alii* (1997), *Sistema Urbano Nacional. Cidades Médias e Dinâmicas Territoriais*, 2 vols. Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

MARQUES, Teresa Sá *et alii* (2003), *Sistema Urbano Nacional. Síntese*. Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

MELLO DE MATTOS, Gastão (1944), Uma planta de Beja no século XVII, *Arquivo de Beja*, Vol. 1, Fasc. III, pp. 218-225.

MORGADO, Amílcar F. (1992), *O Aqueduto e a água em Elvas - Fontes Antigas* (Caderno Cultural, nº 5). Elvas.

OLIVEIRA, Catarina (2009), Que significados para as paisagens culturais? Experiências de interpretação do património do Algarve, *Suplemento S – Caderno de Artes*, nº15, del *Jornal Postal do Algarve*, 29 Outubro 2009 (disponible en www.patrimonio.pt) [en línea].

OLIVEIRA, Manuela Souza Constantino (1998), *Una estrategia para Évora*, en *Vivir las ciudades históricas : recuperación integrada y dinámica funcional* / coord. por Miguel Angel Troitiño Vinuesa, Joaquín Saúl García Marchante, pp. 205-228, Universidad de Castilla La Mancha.

PARREIRA, Rui (2008 [1961]), *As Muralhas de Lagos* (reedición facsímil del Boletín nº 104 de la Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais). Lagos: Câmara Municipal de Lagos.

PAULA, Rui M. (1992), *Lagos. Evolução Urbana e Património*. Lagos: Câmara Municipal de Lagos.

PAULA, Rui M. y PAULA, Frederico (1993), *Faro. Evolução urbana e património. Livro I: Evolução urbana*. Faro: Câmara Municipal de Faro.

PAULA, Glória de Santana (2001), *Lagos (1745-1792). Dinâmicas económicas e elites do poder*. Lisboa: Estar, Colecção Thesis.

PEREIRA, Daniela Nunes (2012), A evolução urbana de Lagos, *Promontoria*, nº 10, pp. 137-177.

PINHO, Ana Cláudia da Costa (2009), *Conceitos e políticas europeias de reabilitação urbana. Análise da experiência portuguesa dos Gabinetes Técnicos Locais* (Tesis Doctoral inédita, Faculdade de Arquitectura). Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.

SOEIRO DE BRITO, Raquel (coord.) (2002), *Atlas de Portugal*. Lisboa: Instituto Geográfico Português.

- RIEGL, Alois (2007 [1903]), *El culto moderno de los monumentos, su carácter y sus orígenes* (edición antológica y comentada en español por Aurora Arjones Fernández). Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.
- ROCHA, Manuel João Paulo (1991 [1909]), *Monografia de Lagos. As forças militares de Lagos nas Guerras da Restauração e Peninsular e nas pugnas pela liberdade*. Faro: Algarve em foco.
- RODRIGUES, Ana Mafalda Flório Trindade de Cristo (2006), *Regulação urbanística e forma da nova expansão urbana: o caso de Évora* (Tesis de Mestrado inédita, Faculdade de Ciências e Tecnologia). Coimbra: Universidade de Coimbra [en línea].
- RODRIGUES, Jorge y PEREIRA, Mario (1996), *Elvas* (Colección Cidades e Vilas de Portugal). Lisboa: Editorial Presença.
- RODRIGUES, Tânia (2006), A evolução urbana da cidade, *Monumentos*, nº 24 (*Dossiê: Faro, de vila a cidade*), pp. 24-31.
- RODRÍGUEZ MORATÓ, Arturo (2012), El análisis de la política cultural en perspectiva sociológica. Claves introductorias al estudio del caso español, *Revista de Investigaciones Políticas y Sociológicas*, Vol. 11, nº 3, pp. 15-38.
- ROSSA, Walter *et alli* (2008), *Ante Plano de Pormenor de Salvaguarda da Zona Histórica de Sines* Trabajo inédito promovido por el Municipio de Sines (disponible en www.sines.pt) [en línea].
- SAMA ACEDO, Sara (2006), Vivir en una ciudad museo: Évora, en L. Abad González (coord.), *El patrimonio cultural como factor de desarrollo: estudios multidisciplinares*, pp. 313-342. Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha y Ayuntamiento de Almonacid del Marquesado.
- SOEIRO DE BRITO, Raquel (coord.) (2002), *Atlas de Portugal*. Lisboa: Instituto Geográfico Português.
- SOROMENHO, Miguel y SILVA, Nuno Vassallo (1993), Salvaguarda do património. Antecedentes históricos. Da Idade Média ao século XVIII, en *Dar futuro ao passado*, pp. 21-71. Lisboa: IPPAR.
- UNESCO (2012), *World Heritage Committee's inscription Decision 36COM 8B.34*. San Petersburbo: UNESCO [en línea]
- VALLA, Margarida (2008), A Praça-Forte de Elvas: a cidade e o território, *Monumentos* nº 28, pp. 34-43.
- VENTURA, Tereza y SILVA, Jorge (1983) Recuperação do Centro Histórico de Évora - uma Metodologia de Intervenção, *Poder Local*, nº 35, pp. 51-57.
- VIANA, Abel (1944), *Origem e evolução histórica de Beja*. Beja: Minerva Comercial.
- VIANA, A. (1951), O Cemitério Luso-Romano do Bairro Lethes (Faro), *Brotéria*, nº 53, pp. 145-165.

LEGISLACIÓN

- Lei nº 1700, de 18 de dezembro de 1924, que Reorganiza os serviços de Belas Artes, que passam a coordenar as entidades que têm a seu cargo os serviços artísticos e arqueológicos do País e as suas relações com o Governo.
- Decreto nº 20985, de 7 de março de 1932, que Organiza os Serviços de Belas Artes e estabelece normas para proteção dos bens imóveis classificados e respetivas zonas de proteção.
- Decreto nº 21875, de 18 de novembro de 1932, que Autoriza o Ministério das Obras Públicas e Comunicações a estabelecer zonas de proteção de edificios públicos de reconhecido valor arquitectónico.
- Decreto Lei 46673, de 29 de novembro de 1965, que Concede às autoridades administrativas responsáveis os meios legais que as habilitem a exercer

eficiente intervenção nas operações de loteamento urbano.

Lei nº 107/2001, de 8 de setembro. Lei do Património Cultural Português.

Decreto Regularmentar nº 35/2007, de 29 de março, que Aprova a orgânica do Conselho Nacional de Cultura.

PLANEAMIENTO

Plano Forestal Português, 1938.

Plan Regional de Ordenación del Territorio del Alentejo (PROTA), 2010.

PROT Algarve, 2007

Plano Director Municipal de Beja, 1985. Revisado en 2000.

Plano Director Municipal de Faro, 1995.

Plano Director Municipal de Elvas, 2010.

Plano Director Municipal de Évora, 1985. Revisado en 2008, 2009, 2010 y 2013.

Plano Director Municipal de Sines, 1987.

Plano de Salvaguarda y Recuperación del Centro Histórico de Beja, 1979.

Plano Parcial de Urbanización del Núcleo Histórico de Beja, 1986. Revisado en 1995.

Plano de Pormenor de Rua Casa Pia de Beja, año 2000.

Plano de Urbanización de Évora, 2000. Revisado en 2011.

Plano Estratégico do Município de Lagos, 2005.

Ante Plano de Pormenor de Salvaguarda da Zona Histórica de Sines, 2008.

Decreto nº 9/97, de 13 de fevereiro de 1997, del Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Ordenação do Território que declara como área crítica de recuperação e reconversão urbanísticas o Núcleo Histórico Intra-Muros ou Vila-Adentro do Centro Histórico de Faro, na cidade de Faro.

ÍNDICE DE FIGURAS, TABLAS Y PLANOS

PARTE I

Figura 2.1: Ciudades Medias del interior de Andalucía. Fuente: Elaboración propia sobre Anexo Cartográfico del POTA. P. 63

Figura 2.2: el Conjunto Histórico de Osuna, vinculado a las explotaciones agrícolas hacia el noreste de la ciudad y a los caminos históricos. Vista aérea parcial de Osuna. Fuente: Francisco José García Fernández. Cedida por el Grupo de Investigación "De la Turdetania a la Bética". P. 66

Figura 3.1: Fuente de los 25 caños, Loja. Fuente: la autora. P. 79

Figura 3.2: Graffiti sobre el muro de la Iglesia del Carmen, en el límite del Conjunto Histórico de Antequera. Fuente: la autora. P. 87

Figura 3.3: Ámbito territorial estratégico del interior de Andalucía. Fuente: POTA. P. 100

Tabla 2.1: Evolución demográfica de las ciudades medias del interior de Andalucía. Fuente: Elaboración propia sobre datos de Censo de 1857-Listado por provincias, Censo de 1970-Volúmenes provinciales y Censo de Población y Viviendas de 2011. Instituto Nacional de Estadística. P. 69

Tabla 3.1: Resumen del total de ciudades medias andaluzas, así como las diferentes unidades territoriales a las que pertenecen y el nivel de ciudad media que ostentan según el POTA. Elaboración propia. P. 98

PARTE II

Figura 6.1: Vista del territorio del término municipal de Archidona. La peña y la vega. Fuente: María del Carmen Burgos, 2007. P. 125

Figura 6.2: Embalse de Malpasillo. Badolatosa, Sevilla. Fuente: Javier Andrada, *Entre cielo y agua. Paisajes de Andalucía*. P. 129

Figura 6.3: Torcal de Antequera, Málaga. Formas kársticas. Fuente: Javier Andrada, *Entre cielo y agua. Paisajes de Andalucía*. P. 131

Figura 6.4: Tormenta de primavera sobre Campo de Aras, Lucena. Fuente: Joaquín Ferrer. P. 135

Figura 6.5: Olivares de Jaén. J.J. Fera, *El blog de Fera*. P. 137

Figura 7.1: Vista del centro logístico de Antequera, con la sierra de las Pedrizas al fondo. Fuente: Antequera Virtual. P. 149

Figura 8.1: Impacto ambiental y paisajístico de la instalación del nuevo tramo Málaga-Granada del tren de Alta Velocidad. Fuente: Diario Sur. P. 158

Figura 8.2: Esquema de la red de ferrocarriles españoles en 1877. Fuente: Equipo Urbano 1972, a través de CAPEL, Horacio, 2006. P. 160

Figura 8.3: Mapa de la red de ferrocarriles españoles en 2005. Fuente: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, 2005. P. 160

Figura 8.4: La ciudad de Estepa, con su crecimiento urbano en forma de áreas industriales, “atrapa” a la autovía A-92 a su paso por el término municipal. Fuente: Bing Maps, 2012. P. 163

Figura 8.5: Plan Nacional de Autopistas de Peaje, 1964. P. 164

Figura 8.6: Red de Carreteras del Estado: vías de gran capacidad. Ministerio de Fomento, 2010. P. 164

Figura 9.1: Parcelas agrícolas en el ruedo de Lucena a mediados del siglo XX. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”. P. 169

Figura 9.2: Artificialización de terrenos para la construcción de Plan Parcial “El Cahiz”, en Lucena. Desmonte de tierras de olivar con problemas de corrimiento. Fuente: la autora. P. 170

Figura 9.3: Polígono Industrial Príncipe Felipe, en Lucena, aún sin colmatar. Fuente: la autora. P. 175

Figura 9.4: Centro de Innovación Tecnológica de la Madera de Andalucía, (CITMA) en Lucena. Fuente: la autora. P. 177

Figura 9.5: Hospital de La Merced, en Osuna. Fuente: la autora. P. 184

Figura 9.6: Centro Comercial N4, en la conexión de Écija con la autovía A-4. Fuente: Francisco José García Fernández. P. 192

Figura 9.7: Crecimientos inmobiliarios interrumpidos en Plan Parcial Oeste, Lucena. Fuente: la autora. P. 193

Figura 10.1: Vista hacia el sureste desde el Santuario de Nuestra Señora de Araceli, Lucena. Imagen: Joaquín Ferrer. P. 206

Figura 10.2: Transición de la dehesa al olivar en Campo de Aras, Lucena. Imagen: Joaquín Ferrer. P. 216

Figura 10.3: Cruce de caminos rurales en Campo de Aras, Lucena. Fuente: Joaquín Ferrer. P. 223

Figura 11.1: Conjunto Histórico de Osuna desde el Cerro de los Paredones. Fuente: la autora. P. 227

Figura 11.2: Cruces del Calvario en el final del Vía Crucis de Sierra de Aras, Lucena. Fuente: Joaquín Ferrer. P. 232

Figura 11.3: Antigua venta en Carretera del Santuario, Lucena. Fuente: Joaquín Ferrer. P.

Figura 11.4: Acopio de agua en la Fuente de la Barrera, Lucena, años 50. Imagen: Antonio Muñoz “Ortega”. P. 233

Tabla 7.1. Aspectos demográficos de las ciudades caso de estudio. Fuente: INE, 2011. P. 145

Tabla 10.1. Ficha resumen de la demarcación paisajística “Campiña de Sevilla” P. 208

Tabla 10.2. Ficha resumen de la demarcación paisajística “Campiña de Córdoba” P. 210

Tabla 10.3. Ficha resumen de la demarcación paisajística “Los Montes-Subbética” P. 212

Tabla 10.4. Ficha resumen de la demarcación paisajística “Vegas de Antequera y Archidona” P. 214

Tabla 10.5. Paisajes protegidos en el territorio de las ciudades medias del centro de Andalucía, según REDIAM (2011) P. 220

Tabla 10.6. Paisajes reconocidos como de Interés Cultural en Andalucía en el territorio de estudio, según PICA (2011) P. 222

Tabla 11.1 Inscripción de Conjuntos Históricos de las ciudades medias del centro de Andalucía como BIC. P. 231

Plano S1.1: Mapa Geológico de Andalucía. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 126

Plano S1.2: Capacidad de los embalses y agua embalsada de Andalucía, 2009. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 130

Plano S1.3: Mapa Litológico de Andalucía. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 133

Planos S1.4.1; S1.4.2 y S1.4.3: Precipitaciones medias anuales 1998-2008; Temperaturas medias en julio 2008 y Temperaturas medias en enero 2008. . Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 136

Plano S1.5: Vegetación y usos del suelo en Andalucía, 2003. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 139

Planos S1.6.1; S1.6.2; S1.6.3 y S1.6.4: Población por municipios andaluces en 1900; 1950; 1981 y 2001. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 146

Plano S1.7: Renta Neta Declarada por municipios en Andalucía, 2006. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 150

Plano S1.8: Centros de educación primaria y secundaria por municipios en Andalucía, curso 2006-2007. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 153

Planos S1.9.1 y S1.9.2: Parque de vehículos e índice de motorización por municipios en Andalucía, años 1991 (arriba) y 2007 (abajo). Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 165

Planos S1.10.1, S1.10.2 Y S1.10.3: Empleo en la agricultura por municipios en Andalucía, 1991 (arriba), Intensidad ganadera por municipios en Andalucía, 1999 (abajo izquierda) y Explotaciones agrícolas y tamaño medio por municipios en Andalucía, 1999 (abajo derecha). Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 171

Plano S1.11: Especialización agrícola por cultivos en Andalucía. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 172

Plano S1.12: Empleo en establecimientos del sector industrial por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 178

Planos S1.13.1 y S1.13.2: Empleo en establecimientos del sector industrial por municipios en Andalucía, 2008 (arriba) y Diversificación industrial por municipios en Andalucía, 2008 (abajo). Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 180

Planos S1.14.1, S1.14.2, S1.14.3 y S1.14.4: Empleo en establecimientos de la industria de alimentación, bebida y tabaco (arriba izquierda); productos minerales no metálicos (arriba derecha); muebles y otras industrias manufactureras (abajo izquierda); textil, confección, cuero y calzado (abajo derecha), 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 181

Plano S1.15: Empleo en establecimientos del sector servicios por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 185

Plano S1.16: Empleo en establecimientos del comercio mayorista y minorista por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 187

Plano S1.17: Plazas en alojamientos de turismo rural por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 189

Plano S1.18: Licencias para empresas de transporte público de más de 10 viajeros por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 191

Plano S1.19: Empleo en establecimientos del sector de la construcción por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010). P. 195

Plano S1.20: Densidad de viviendas por municipios en Andalucía, 2001. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España (Ministerio de Fomento, 2013). P. 197

Plano S1.21: Densidad de viviendas por municipios en Andalucía, 2011. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España (Ministerio de Fomento, 2013). P. 199

Plano S1.22: Porcentaje de viviendas secundarias por municipios en Andalucía, 2011. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España (Ministerio de Fomento, 2013). P. 201

Plano S1.23: Porcentaje de viviendas vacías por municipios en Andalucía, 2011. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España (Ministerio de Fomento, 2013). P. 203

Plano S1.24: Bienes de Interés Cultural inscritos por municipios en Andalucía, 2008. Elaboración propia sobre fuente del Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de

Estadística de Andalucía, 2010). P. 241

Plano S2.1 Demarcación paisajística Campiña de Sevilla. Fuente: AA.VV. (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes* (2 vol.), PH cuadernos, nº 27. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura. P. 209

Plano S2.2 Demarcación paisajística Campiña de Córdoba. Fuente: AA.VV. (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes* (2 vol.), PH cuadernos, nº 27. Sevilla: Junta de Andalucía. P. 211

Plano S2.3 Demarcación paisajística Los Montes-Subbética. Fuente: AA.VV. (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes* (2 vol.), PH cuadernos, nº 27. Sevilla: Junta de Andalucía. P. 213

Plano S2.4 Demarcación paisajística Vegas de Antequera y Archidona. Fuente: AA.VV. (2010), *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes* (2 vol.), PH cuadernos, nº 27. Sevilla: Junta de Andalucía. P. 215

Plano S3.1 Cultivos en la década de 1980-1990 en el territorio central de Andalucía Fuente: Sistema de Información Geográfico Agrario. P. 218

Plano S3.2 Cultivos en la década de 2000-2010 en el territorio central de Andalucía. Fuente: Sistema de Información Geográfico Agrario. P. 219

Plano S4.1 Condiciones geográficas. Hidrografía, relieve y áreas ambientalmente relevantes. Elaboración Propia. P. 244

Plano S4.2. Condiciones geográficas. Hidrografía y litología. Elaboración Propia. P. 245

Plano S4.3 Condiciones geográficas. Unidades climáticas. Elaboración Propia. P. 246

Plano S4.4 Condiciones demográficas. Envejecimiento de la población. Elaboración Propia. P. 247

Plano S4.5 Condiciones socioeconómicas. Índice de actividad empresarial. Elaboración Propia. P. 248

Plano S4.6 Condiciones socioculturales. Nivel de estudios. Elaboración Propia. P. 249

Plano S4.7 Infraestructuras. Red ferroviaria. Elaboración Propia. P. 250

Plano S4.8 Infraestructuras. Red de carreteras y autovías. Elaboración Propia. P. 251

Plano S4.9 Tejido productivo. Actividades económicas por sectores. Elaboración Propia. P. 252

Plano S4.10 Tejido productivo. Producción agraria y litología. Elaboración Propia. P. 253

Plano S4.11 Tejido productivo. Edificación 2000-2005. Elaboración Propia. P. 254

Plano S4.12 Paisaje. Unidades de paisaje y áreas protegidas. Elaboración Propia. P. 255

Plano S4.13 Patrimonio. Conjuntos históricos y BIC dispersos en el territorio. Elaboración Propia. P. 256

PARTE III

Figura 12.1: El habitante hace a la ciudad partícipe de sus movimientos e intercambios. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”. P. 267

Figura 12.2: La estructura y las infraestructuras de la ciudad tradicional favorecen las relaciones entre sus habitantes. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”. P. 269

Figura 12.3: Manifestantes del movimiento 15-M en la Plaza de la Encarnación, Sevilla. Fuente: Jesús Spínola, publicado en ABC de Sevilla el 22/05/2011. P. 270

Figura 12.4: Los elementos patrimoniales depositan en la memoria de sus usuarios un sentimiento de identidad y pertenencia al lugar. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”. P. 271

Figura 12.5: Frente a la consideración de los monumentos como bienes aislados, la protección del centro histórico debe atender a los conjuntos y a su integración en el espacio público. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”. P. 272

Figura 12.6: El tejido histórico se caracteriza por una trama urbana de condiciones muy particulares. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”. P. 273

Figura 12.7: Los centros históricos con un parque de viviendas ocupado es garantía de buena conservación, pues las labores de mantenimiento del espacio privado y público son llevadas a cabo por sus propios habitantes. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”. P. 275

Figura 12.8: La naturaleza es a menudo uno de los elementos configuradores más característicos y valiosos del espacio público. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”. P. 276

Figura 12.9: La inclusión del vehículo privado en los centros históricos y la infraestructura necesaria para su circulación o estacionamiento entran en conflicto con los intereses del peatón y el usuario del espacio público. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”. P. 277

Figura 12.10: El patrimonio es un hecho heredado compuesto por bienes materiales e inmateriales (las costumbres, las formas de vida) que debe ser transferido con igual o más valores. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”. P. 279

Figura 12.11: El patrimonio se ha convertido, en los últimos tiempos, en un producto cultural, no sólo por sus valores inherentes sino también como recurso económico y de dinamización. Fuente: la autora. P. 281

Figura 12.12: La ausencia de viviendas en áreas tematizadas, turísticas, comerciales o de oficinas, de los centros históricos causa vacíos temporales y problemas de habitabilidad. Fuente: Stefania Scamardi. P. 282

Figura 12.13: Implantación de la Agenda 21 Local en España. Imagen: Observatorio de la Sostenibilidad en España. Fuente: www.sostenibilidad-es.org [Última consulta en abril de 2013. Página clausurada en mayo de 2013 debido al cierre del Observatorio de la Sostenibilidad en España]. P. 284

Figura 12.14: En los centros históricos de las pequeñas y medianas ciudades, las condiciones locales y la pequeña escala son las protagonistas de la sostenibilidad. Fuente: Antonio Muñoz “Ortega”. P. 287

Figura 13.1 Lucena en el Vuelo Americano de 1956. Fuente: IDE Andalucía. P. 290

Figura 13.2 Lucena en ortofotografía de 2009. Fuente: IDE Andalucía. P. 291

Figura 13.3: Las ciudades medias del centro de Andalucía en el sistema de infraestructuras del POTA. Fuente: POTA. P. 292

Figura 13.4 Bodegas “El Carmen”, Lucena. Fuente: Google Earth. P. 293

Figura 13.5 Arquitecturas religiosa e industrial en competición. Fuente: la autora. P. 294

Figura 13.6 Parque Industrial “Príncipe Felipe”, Lucena, 2012. Fuente: Google Earth. P. 295

Figura 13.7: Sillas gigantes en Lucena, junto a la A-45, año 2012. Fuente: la autora. P. 296

Figura 13.8: Los paisajes de borde como refugio para la diversidad. Zona de transición entre el paisaje industrial y el agrario en Lucena. Fuente: la autora. P. 297

Figura 13.9: Puesta en valor del paisaje de la Cárcava, inmediato al tejido histórico, en el Avance del PGOU de Sanlúcar la Mayor, Sevilla. P. 299

Figura 13.10: Parc Agrari del Baix Llobregat. Fuente: agroterritori.org P. 301

Figura 13.11: Intervenciones artísticas en la Veiga de Creixomil, periferia suroeste de Guimarães, Portugal. Fuente: José Carlos Melo Dias. P. 303

Figura 13.12 Suelo urbanizable sin construir en Lucena. Urbanización el Cahiz. Fuente: la autora. P. 306

Figura 13.13: Detalle de la imagen anterior. Uso de una parcela no construida como huerto particular. Fuente: la autora. P. 307

Figura 13.14: Aeropuerto Floyd Bennett Field, en Brooklyn, convertido en un parque periurbano tras quedar sin servicio. Resiliencia de la naturaleza sobre el asfalto. Fuente: Jackie Weisberg. P. 309

Figura 13.15: Oasis del empleo en España. Fuente: Geografía Operativa. P. 311

Figuras 14.1 (arriba izquierda), 14.2 (abajo izquierda) y 14.3 (derecha): Establecimientos sector primario, sector industrial y sector terciario en las ciudades andaluzas. Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2012 Figuras 14.1, 14.2 y 14.3: Establecimientos sector primario, sector industrial y sector terciario en las ciudades andaluzas. Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas, 2012 P. 320

Figura 14.4: Ladera del Cerro de la Mota, con la iglesia de Santo Domingo y los restos de la ciudad islámica. Al fondo, el tejido urbano actual de Alcalá la Real. Fuente: la autora. P. 327

Figura 14.5: Alcalá la Real vista desde la Fortaleza de la Mota. A la derecha, una parte de la Iglesia Mayor Abacial. Fuente: la autora. P. 328

Figura 14.6: Paisaje urbano caracterizado por viviendas burguesas en la Carrera de las Mercedes. Fuente: la autora. P. 329

Figura 14.7: Crecimiento del tejido industrial y de servicios al este de Alcalá la Real. Fuente: la autora. P. 331

Figura 14.8: Conjunto monumental del Cerro de la Mota. Fuente: la autora. P. 338

Figura 14.9: Dolmen de Menga, Antequera. Fuente: IAPH. P. 343

- Figura 14.10: La Vega de Antequera como paso natural y estratégico del centro de Andalucía. Fuente: Wikimedia Commons. P. 345
- Figura 14.11: El Parque Logístico de Antequera junto a las nuevas grandes áreas industriales. Fuente: Bing Maps. P. 348
- Figura 14.12: La presencia del Viaducto de Archidona en el paisaje de la vega de Antequera, debido a la implantación de la nueva línea de AVE Antequera-Granada. Fuente: ABC Sevilla, 08/04/2014. P. 351
- Figura 14.13: Real Colegiata de Santa María la Mayor, Antequera. Fuente: la autora. P. 355
- Figura 14.14: Peña de los Enamorados desde la Alcazaba de Antequera. Fuente: Francisco José García Fernández. P. 357
- Figura 14.15: Torcal de Antequera. Fuente: Junta de Andalucía. P. 358
- Figura 14.16: Écija, en la planicie de la campiña. Fuente: Pedro del Espino Gómez. P. 364
- Figura 14.17: Plaza del Salón de Écija. Fuente: Francisco José García Fernández. P. 367
- Figura 14.18: Écija, en la planicie de la campiña, sobre cuyo perfil resaltan únicamente las torres barrocas. Fuente: IAPH (2002), Écija, una ciudad bajo el signo de la arquitectura. P. 368
- Figura 14.19: Nuevo núcleo formado por grandes superficies y centro comercial en la antigua carretera de Sevilla a Madrid, cerca del enlace con la autovía A-4. Fuente: Francisco José García Fernández. P. 371
- Figura 14.20: Las torres de Écija, siempre presentes y emergentes en su paisaje urbano. Fuente: Pedro del Espino Gómez. P. 378
- Figura 14.21: El Cerro de San Cristóbal como mirador y puesto defensivo natural frente a la campiña de Sevilla. Vista en un día de nieve. Fuente: la autora. P. 384
- Figura 14.22: Restos de la alcazaba de la Estepa islámica, en el Cerro de San Cristóbal. Al fondo, la campiña sevillana. Fuente: la autora. P. 385
- Figura 14.23: Interior del Convento de Santa Clara, Estepa. Fuente: la autora. P. 386
- Figura 14.24: Una de las grandes empresas de la industria del mantecado en Estepa. Fuente: JCáceres en Panoramio. P. 387
- Figura 14.25: El área industrial del sur de Estepa, saltando al otro lado de la autovía A-92. Fuente: Bing Maps. P. 389
- Figura 14.26: La Cantera de Santa Ana, junto al cerro de San Cristóbal, en Estepa. Fuente: la autora. P. 397
- Figura 14.27: Loja y su paisaje inmediato desde el recinto fortificado. Fuente: la autora. P. 402
- Figura 14.28: Referencia al pasado árabe en un mirador sobre el tejido histórico de Loja. Fuente: la autora. P. 403
- Figura 14.29: Loja en el siglo XVI. Grabado de Hoefnagle. Fuente: historic-cities.huji.ac.il P. 406
- Figura 14.30: Ayuntamiento de Loja en el Palacio de Narváez. Fuente: la autora. P. 407

- Figura 14.31: Construcción de nuevos servicios en la periferia de Loja (en este caso, en la margen norte del río Genil). Fuente: la autora. P. 409
- Figura 14.32: Cambio en el trazado del AVE a su paso por Loja, con reubicación de la estación. Fuente: Ideal de Granada, 17 de diciembre de 2008. P. 411
- Figura 14.33: Fragmento del plano de protección del patrimonio edificado y civil. Fuente: Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Loja. P. 413
- Figura 14.34: Perspectiva del centro histórico de Loja desde el punto donde fue filmada la toma de la película Sopa de Ganso. Fuente: la autora. P. 418
- Figura 14.35: Judería de Lucena. Fuente: La autora. P. 423
- Figura 14.36: Sagrario de San Mateo, Lucena. Fuente: La autora. P. 425
- Figura 14.37: Bulevar de empresas e industrias del mueble “Las Palomas”, en Lucena, sobre la antigua N-331. Fuente: Pedro del Espino Gómez. P. 429
- Figura 14.38: Centro Comercial Abierto de Lucena (en la imagen, calle El Peso), un punto de referencia del sector terciario en la comarca. Fuente: lucenahoy. P. 431
- Figura 14.39: Antiguo Convento de Santa Clara y estado actual de la manzana. Fuente: Caligaverunt Oculi Mei (izquierda), Bing Maps 2014 (derecha). P. 435
- Figura 14.40: Crecimientos del Plan Parcial Oeste. Fuente: la autora. P. 436
- Figura 14.41: Sierra de Aras. Fuente: Real Archicofradía Ntra. Sra. De Araceli. P. 439
- Figura 14.42: Laguna Amarga. Fuente: Junta de Andalucía. Medio Ambiente. P. 440
- Figura 14.43: Ventana de la Colegiata de Osuna. Fuente: la autora. P. 445
- Figura 14.44: Antiguo oppidum, Osuna. Fuente: Francisco José García Fernández. P. 446
- Figura 14.45: Detalle de torre de la Universidad de Osuna. Fuente: la autora. P. 447
- Figura 14.46: Arquitectura civil en calle San Pedro, Osuna. Fuente: J. González Bueno. P. 449
- Figura 14.47: Paisaje de olivares en Osuna. Fuente: la autora. P. 450
- Figura 14.48: Colegiata y Universidad de Osuna. Fuente: la autora. P. 457
-
- Tabla 14.1: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Alcalá la Real. Elaboración Propia. P. 335
- Tabla 14.2: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Antequera. Elaboración Propia. P. 354
- Tabla 14.3: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Écija. Elaboración Propia. P. 375
- Tabla 14.4: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Estepa. Elaboración Propia. P. 392

Tabla 14.5: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Loja. Elaboración Propia. P. 414

Tabla 14.6: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Lucena. Elaboración Propia. P. 437

Tabla 14.7: Síntesis de datos sobre el centro histórico de Osuna. Elaboración Propia. P. 454

Plano S3.3: Mapa de cultivos de los alrededores de Alcalá la Real, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA. P. 339

Plano S3.4: Mapa de cultivos de los alrededores de Antequera, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA. P. 360

Plano S3.5: Mapa de cultivos de los alrededores de Écija, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA. P. 379

Plano S3.6: Mapa de cultivos de los alrededores de Estepa, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA. P. 399

Plano S3.7: Mapa de cultivos de los alrededores de Loja, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA. P. 420

Plano S3.8: Mapa de cultivos de los alrededores de Lucena, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA. P. 441

Plano S3.9: Mapa de cultivos de los alrededores de Osuna, en la década de 1980-90 y de 2000-2010. Fuente: SIGA. P. 458

Plano S4.1: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Alcalá la Real. Fuente: la autora. P. 341

Plano S4.2: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Alcalá la Real. Fuente: la autora. P. 342

Plano S4.3: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Antequera. Fuente: la autora. P. 361

Plano S4.4: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Antequera. Fuente: la autora. P. 362

Plano S4.5: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Écija. Fuente: la autora. P. 381

Plano S4.6: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Écija. Fuente: la autora. P. 382

Plano S4.7: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Estepa. Fuente: la autora. P. 400

Plano S4.8: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Estepa. Fuente: la autora. P. 401

Plano S4.9: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Loja. Fuente: la autora. P. 421

Plano S4.10: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Loja. Fuente: la autora. P. 422

Plano S4.11: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Lucena. Fuente: la autora. P. 442

Plano S4.12: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Lucena. Fuente: la autora. P. 443

Plano S4.13: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del término urbano de Osuna. Fuente: la autora. P. 459

Plano S4.14: Síntesis gráfica de la sostenibilidad del centro histórico de Osuna. Fuente: la autora. P. 460

PARTE IV

Figura 15.1: Sistema de información agregada y de utilidad en los indicadores del Libro Blanco de la Sostenibilidad. Fuente: Libro Blanco de la Sostenibilidad. P. 467

Figura 15.2: La escala entre elementos como sistema de medida. Estepeños delante de la Torre de la Victoria, con la iglesia del mismo nombre aún sin derruir. Fuente: devocionesdeestepa.com P. 471

Figura 15.3: Indicadores de sostenibilidad en el medio rural del OSE. Fuente: OSE.org P. 475

Figura 15.4: Indicadores propuestos por Castro Boñano. Fuente: Castro Boñano, 2004. P. 479

Figura 15.5: Indicadores para Sevilla de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. Fuente: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. P. 481

Figura 15.6: Pilares básicos de la sostenibilidad urbana según la Agencia de la Ecología Urbana de Barcelona. Fuente: AA.VV. (2010), Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas. P. 495

Figura 17.1.: Valor medio obtenido en el total de los indicadores para cada una de las ciudades. Elaboración Propia. P. 848

Figura 17.2: Valor medio obtenido en los indicadores, por categorías, para cada una de las ciudades. Elaboración Propia. P. 849

Figura 17.3: Valor para los indicadores correspondientes a la Categoría 1.Patrimonio, para cada ciudad. Elaboración Propia. P. 850

Figura 17.4: Valor para los indicadores correspondientes a la Categoría 2.Sociedad y Economía, para cada ciudad. Elaboración Propia. P. 851

Figura 17.5: Valor para los indicadores correspondientes a la Categoría 3.Urbanismo, para cada ciudad. Elaboración Propia. P. 852

Figura 17.6: Valor para los indicadores correspondientes a la Categoría 4.Infraestructuras, para cada ciudad. Elaboración Propia. P. 853

Figura 17.7: Valor para los indicadores correspondientes a la Categoría 5.Ambiente y energía, para cada ciudad. Elaboración Propia. P. 854

Figura 17.8: Valor para los indicadores correspondientes a la Categoría 6.Paisaje y Territorio, para cada ciudad. Elaboración Propia. P. 855

Tabla 17.1: Síntesis de valores obtenidos para el sistema de indicadores en cada uno de los casos de estudio. Elaboración Propia. P. 839

PARTE V

Figura 18.1: Ciudades medias del Alentejo (más de 10000 habitantes) y distancias relativas. Elaboración propia. P. 867

Figura 18.2: Ciudades medias del Algarve (más de 10000 habitantes) y distancias relativas. Elaboración propia. P. 868

Figura 18.3: Ciudades medias de Andalucía (selección) y distancias relativas. Elaboración propia. P. 870

Figura 18.4: Núcleos directamente influidos por la centralidad de Évora y distancias relativas. Elaboración propia. P. 873

Figura 18.5: Evolución de la población de los núcleos cercanos a Évora entre 2001 y 2011, en tantos por ciento. Datos: INE Portugal, Censos 2001 y 2011. P. 874

Figura 18.6: Núcleos directamente influidos por la centralidad de Lucena y distancias relativas. Elaboración propia. P. 875

Figura 18.7: Evolución de la población de los núcleos cercanos a Lucena entre 2001 y 2011, en tantos por ciento. Datos: INE España, Censos 2001 y 2011. P. 876

Figura 18.8: Freguesias rurales de Évora y distancias relativas. Elaboración propia. P. 878

Figura 18.9: Evolución de la población de las freguesias rurales de Évora entre 2001 y 2011, en tantos por ciento. Datos: INE Portugal, Censos 2001 y 2011. P. 879

Figura 18.10: Evolución de la población de pedanías y los núcleos diseminados de Lucena entre 2001 y 2011, en tantos por ciento. Datos: INE España, Censos 2001 y 2011. P. 879

Figura 18.11: Pedanías y núcleos diseminados de Lucena y distancias relativas. Elaboración propia. P. 880

Figura 18.12: Sistema Urbano Nacional. Centros urbanos. Fuente: Sistema Urbano Nacional – Síntese, 2003. P. 887

Figura 18.13: Mapa de sustrato geológico. Fuente: Atlas de Portugal, 2005. P. 891

Figura 18.14: Sistema Urbano y de Soporte a la Cohesión Territorial. Fuente: Plan Regional de Ordenación del Territorio de Alentejo, 2009. P. 892

Figura 18.15: Sub-sistema de Desarrollo Turístico. Fuente: Plan Regional de Ordenación del Territorio de Alentejo, 2009. P. 893

Figura 18.16: Portugal en 1561. Mapa reproducido en el atlas Theatrum Orbis Terrarum, en 1570, sobre el primer mapa conocido de Portugal, bajo el título Portugalliae que olim Lusitania, novissima & exactissima descriptio. Fuente: Theatrum Orbis Terrarum. P. 895

Figura 18.17: Pieza gráfica 1. Modelo territorial propuesto. Fuente: Plan Regional de Ordenación del Territorio del Algarve, 2007. P. 897

Figura 19.1: Estructura Regional de Protección y Valorización Ambiental y del Litoral. Fuente: Plan Regional de Ordenación del Territorio de Alentejo, 2009. P. 912

Figura 19.2: Sub-sistema Unidades de Paisaje. Fuente: Plan Regional de Ordenación del Territorio de Alentejo, 2009. P. 913

Figura 19.3: monte tradicional, en uso, en el entorno de Évora. Fuente: la autora. P. 914

Figura 19.4: Mujeres ataviadas con el traje típico del montado. Fuente: Luis Calado Fotografía. P. 914

Figura 19.5: Porcentaje de tierra cultivable en Portugal. Fuente: Atlas de Portugal. P. 915

Figura 19.6: Mapa de la Ruta de los Vinos del Alentejo. Fuente: Comisión Vitivinícola Regional Alentejana <http://www.vinhosdoalentejo.pt/static/img/mapa-alentejo-final2.jpg> P. 916

Figura 19.7: El montado alentejano en el entorno de Évora. Fuente: la autora. P. 917

Figura 19.8: Mapa de la Ruta de los Vinos del Alentejo. Fuente: Comisión Vitivinícola Regional Alentejana <http://www.vinhosdoalentejo.pt/static/img/mapa-alentejo-final2.jpg> P. 918

Figura 19.9: Mapa de los puentes del Alentejo. Fuente: IGESPAR. P. 919

Figura 19.10: Ciudad fortificada de Elvas, fotografía aérea. Fuente: <http://balneariodealange.com/images/ciudades/ciudad4g.jpg> P. 921

Figura 19.11: Fortaleza de Graça en Elvas. Fuente: <http://atalayadelviajero.files.wordpress.com/2012/07/fortificaciones-de-elvas-portugal.jpg> P. 922

Figura 19.12: Las Fronteras de España y Portugal. Nicolas de Fer, 1742. Fuente: Vintage Maps. P. 923

Figura 19.13: Castillo de Evoramonte. Fuente: la autora. P. 924

Figura 19.14: Emplazamiento del castillo de Odemira, atalaya natural de protección hacia el río Mira. Actualmente sólo se conservan algunos fragmentos de muralla incorporados a los muros de las viviendas de la colina. Fuente: la autora. P. 925

Figura 19.15: Pelourinho de Beja, uno de los símbolos de la ciudad, invadido por el mobiliario de un velador en la Praça da República. Fuente: la autora. P. 927

Figura 19.16: Pelourinhos en la zona del Alentejo y su clasificación como Monumento Nacional o Inmueble de Interés Público. Fuente: SIPA Portugal. P. 928

Figura 19.17: Museu Etnográfico e Arqueológico, em Santa Clara-a-Nova (Almodôvar). Fuente: patrimonio.pt P. 929

Figura 19.18: Viviendas con cocina en la fachada en Évora. Fuente: Pedro del Espino Gómez. P. 930

Figuras 19.19, 19.20: Vivienda tradicional alentejana: planta y sección. Fuente: GEORGE, Frederico; ACEVEDO *et al.* P. 930

Figura 19.21: Posible encuadre territorial de la Ruta del Patrimonio Industrial de Alentejo. P. 931

Figura 19.22: Mapa del Reino do Algarve en el siglo XVIII, reeditado en el siglo XIX por el grabador Laurent para un atlas francés. Fuente: Biblioteca Digital Mundial <<http://www.wdl.org>>. P. 933

Figura 19.23: Pieza gráfica 5. Estructura regional de protección y valorización ambiental. Plan Regional de Ordenación del Territorio del Algarve, 2007. P. 934

Figura 19.24: Área artificializada por unidades de paisaje, entre 1985 y 2000. Sistema de Indicadores de Desarrollo Sostenible del Algarve, 2005. P. 937

Figura 19.25: La imponente presencia del Farol en la isla del mismo nombre. Fuente: ilhadofarol.wordpress.com P. 939

Figura 19.26: Mapa de roteiros del Algarve Rural. Fuente: www.visitalgarve.pt P. 941

Figura 19.27: Castillos, Fortalezas y Torres de la Región de Algarve. Fuente: Comisión de Coordinación de la Región de Algarve, Centro de Informática y Estadística, extraído de COUTINHO, Valdemar Fernando Da Silva (1997). Castelos, Fortalezas e Torres da região do Algarve. Faro: Algarve em Foco Editoria. P. 943

Figuras 19.28: Fuerte de San Sebastián y Cerca Abaluartada, Cerro do Cabeço, Castro Marim (izquierda) y Castillo Almohade de Paderne, Albufeira (derecha) Definición gráfica de límite del inmueble, zona de protección y elementos más significativos. Fuente: MAGALHÃES, Natércia (2008). Algarve – Castelos, Cercas e Fortalezas (As Muralhas como Património Histórico). Faro: Letras Várias. P. 944

Figura 19.29: Murallas de Faro junto al actual Largo de São Francisco (antigua zona inundable). Fuente: la autora. P. 945

Figura 19.30: Iglesia Matriz de Portimão. Fuente: la autora. P. 947

Figura 19.31: Tipologías de la Arquitectura Popular en Algarve. Fuente: MARTINS, Artur Pires; DE CASTRO, Celestino; TORRES, Fernando; (1998). Arquitectura Popular em Portugal. Zona 6: Algarve (3ª edición). Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses. P. 949

Figura 19.32: Vivienda tradicional algarvía: planta y secciones. Fuente: MARTINS, Artur Pires; DE CASTRO, Celestino; TORRES, Fernando; (1998). Arquitectura Popular em Portugal. Zona 6: Algarve (3ª edición). Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses. P. 950

Figura 19.33: Distribución de Tipologías de la Arquitectura Popular en Algarve. Fuente: MARTINS, Artur Pires; DE CASTRO, Celestino; TORRES, Fernando; (1998). Arquitectura Popular em Portugal. Zona 6: Algarve (3ª edición). Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses. P. 951

Figura 19.34: Museu de Portimão (antigua Fábrica de Conservas La Rose Feu Hermanos), en su fachada hacia la Rua Dom Carlos I. Fuente: la autora. P. 954

Figura 20.1: Foral manuelino de Évora, 1501. Fuente: Página web de la cámara municipal de Évora. www.cm-evora.pt (Consultado el 15/10/2013) P. 958

Figura 20.2: Évora en 1941 (izquierda) y 1965 (derecha). Fuente: Instituto Cartográfico do Exército, Portugal. Disponibles en <http://www.igeoe.pt/cartoteca/cartoteca.asp> (Consultado el 16/10/2013). P. 959

Figura 20.3: Planta de Patrimonio Intramuros. Fuente: Plan de Urbanización de Évora, 2011. Plano 4. P. 964

Figura 20.4: Templo de Diana (Évora), y tratamiento del espacio público perimetral. Fuente: la autora. P. 965

Figura 20.5: Estacionamiento de vehículos en pequeños adarves, Évora. Fuente: la autora. P. 966

Figura 20.6: Abandono del espacio público en áreas no representativas del centro de Évora. Fuente: la autora. P. 967

Figura 20.7: Detalle de Plano 1 – Planta de Zonamento del Plano de Urbanización de Évora, 2011. P. 968

Figura 20.8: Infografía de la actuación planeada para el Jardín de Diana. Obtenida de la web del grupo Pro-Évora, <http://www.pro-evora.org/pt/index.php/comunicados/info-11> (Consultado el 16/10/2013). P. 969

Figura 20.9: Detalle de Plano 1 – Planta de Zonamento del Plano de Urbanización de Évora, 2011. Junto a la rotonda a la izquierda, dos equipamientos (en amarillo) y

un área de terciario (en azul), en las inmediaciones de la muralla histórica y cerrando el frente paisajístico. P. 970

Figura 20.10: Sistema de Accesibilidad y Conectividad Internacional del PROTA. Señalada con un círculo rojo, la posición estratégica de Beja. P. 972

Figura 20.11. Mapa de las Fortificaciones de Beja de Nicolau de Langres, entre 1657 y 1658. Fuente: de Mello de Mattos, Gastão (1944), Uma planta de Beja no século XVII, en Arquivo de Beja, Vol. 1, Fasc. III, Minerva Comercial, Beja. P. 973

Figura 20.12: Plan Parcial de Urbanización del Núcleo Histórico de Beja, 1986. Planta Síntesis. P. 974

Figura 20.13: Plano de Pormenor de Rua Casa Pia, año 2000. Planta de Síntesis. P. 976

Figura 20.14: inmueble deshabitado y en visible estado de degradación en la Praça da República, Beja. Fuente: la autora. P. 978

Figura 20.15: Captura de pantalla del proyecto “de Beja”, en su área de apuesta por la inversión. P. 979

Figura 20.16: Aeropuerto de Beja, a lo lejos, entre el paisaje de dehesa y olivar. Fuente: la autora. P. 980

Figura 20.17: Núcleo Museológico de la Rua do Sembrano, Beja. Fuente: la autora. P. 983

Figura 20.18: Caleta de Sines en 1607-1617. Fuente: Archivo Histórico Torre de Tombal Online. P. 985

Figura 20.19: Puerto de Sines en 1607-1617. Fuente: Archivo Nacional Torre do Tombo online. P. 986

Figura 20.20: Plano de la Villa de Sines. João Gabriel de Chermont, 1790. Cartoteca online del Instituto Geográfico de Portugal. P. 987

Figura 20.21: Plano Director Municipal de Sines, 1987. Previsión a corto plazo. P. 988

Figura 20.22: Plano Director Municipal de Sines, 1987. Previsión a largo plazo. P. 990

Figura 20.23: Recreación virtual del futuro proyecto de elevador desde el paseo marítimo hasta el centro histórico. Fuente: <http://www.sinesregenera.com/operacoes/avenida-falesia-elevador/> P. 993

Figura 20.24: Vista desde la autovía y ortofotografía de la autopista de la energía en su intersección con una vía de cuatro carriles. Fuente: Google Earth. P. 994

Figura 20.25: Ante Plano de Pormenor de Salvaguardia da Zona Histórica de Sines. Valor Patrimonial Urbanístico. P. 996

Figura 20.26: Valor patrimonial urbanístico. Fuente: Antepiano de Pormenor de Salvaguardia da Área Histórica de Sines. P. 997

Figura 20.27: Grados de intervención permitidos. Fuente: Antepiano de Pormenor de Salvaguardia da Área Histórica de Sines. P. 998

Figura 20.28: Planta da Praça de Elvas com seus fortes adjacentes, de Francisco D'Alincourt. Fuente: Instituto Geográfico do Exército, Portugal. P. 1001

Figura 20.29: Acueducto da Amoreira. Fuente: la autora. P. 1002

Figura 20.30: el Fuerte de Graça desde las murallas del núcleo principal de Elvas. Fuente: la autora. P. 1003

Figura 20.31: deterioro de los edificios interiores del Forte de Graça. Fuente: la autora. P. 1005

Figura 20.32: Elvas. Mapa de condicionantes. Plano Director Municipal de Elvas, 2010. Marcados con una estrella en color magenta, los elementos protegidos. P. 1006

Figura 20.33: Mapa de inscripción de las zonas protegida, en rojo, y buffer (entorno), en verde, de la Propuesta para la Inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial de la Guarnición fronteriza y fortificaciones de la ciudad de Elvas (UNESCO, 2012). Disponible en <http://whc.unesco.org/en/list/1367/documents/> P. 1007

Figura 20.34: Mapa de revisión de las zonas protegida, en rojo, y buffer (entorno), en azul, amarillo y rosado, de la Propuesta para la Inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial de la Guarnición fronteriza y fortificaciones de la ciudad de Elvas. Disponible en <http://whc.unesco.org/en/list/1367/documents/> P. 1009

Figura 20.35: Colmatación del interior de baluartes mediante pequeños cultivos. Fuente: la autora. P. 1011

Figura 20.36: Reconstrucción de la Ossonoba Romana según Luis Fraga da Silva (2006), del Campo Arqueológico de Tavira. Fuente: www.arkeotavira.com P. 1015

Figura 20.37: Restos de la cerca seiscencista en Faro (junto al cementerio), e interpretación de su trazado original sobre el pavimento. Fuente: la autora. P. 1017

Figura 20.38: Planta de Faro antes de la expansión de finales del siglo XIX. Fuente: João Batista da Silva Lopes, *Corografia do Reino do Algarve*. P. 1018

Figura 20.39: Vista de los alrededores de Vale das Amoreiras, uno de las áreas residenciales construidas sin una articulación urbana previa con el resto de la ciudad, y aún hoy inconexa. Fuente: la autora. P. 1021

Figura 20.40: Área Crítica de Recuperación y Reconversión Urbanísticas de Vila-Adentro, Faro. Fuente: *Diário da República*, 13/2/1997. P. 1022

Figura 20.41: Una de las viviendas del Eje Mercado-Liceu, Conjunto Histórico en vías de protección en Faro. Fuente: la autora. P. 1023

Figura 20.42: Mapa do Ruido Diurno, Faro. Fuente: Câmara Municipal de Faro, sistema SIG de consulta de mapas: <http://mapas.cm-faro.pt/>. P. 1024

Figura 20.43: El puerto histórico de Lagos en la actualidad. Imagen: la autora. P. 1025

Figura 20.44: Murallas de Lagos. Imagen: la autora. P. 1027

Figura 20.45: Diseño de las Murallas de Lagos, (c. 1554). Original depositado en el Archivo Militar de Estocolmo (Krigsarkivet), Referencia 0406:18:006:001A. Fuente: Pereira, 2012. P. 1028

Figura 20.46: Paços do Concelho actuales, en la Praça Gil Eames. Fuente: la autora. P. 1030

Figura 20.47: Nuevas urbanizaciones al otro lado de la Ribera de Bensafrim. Fuente: la autora. P. 1031

Figura 20.48: Igreja de Santo António, rodeada de equipamientos para el turismo y la restauración. Fuente: la autora. P. 1033

Figura 20.49: Una de las calles del centro histórico, invadida por los veladores a pesar de los esfuerzos por la descontaminación visual. Fuente: la autora. P. 1034

Figura 20.50: Carta de riesgo arqueológico del centro histórico de Lagos. Fuente: Câmara Municipal de Lagos, división de Planeamiento. P. 1035

Figura 20.51: Fragmento de la Planta de Zonamento del Plano de Urbanización de Lagos, actualizada en 2013. Fuente: Plano de Urbanização de Lagos, Alteración de

septiembre de 2013. P. 1036

Tabla 18.1. Población de las ciudades consideradas medias en el Alentejo y el Algarve. Datos: INE Portugal, 2011. P. 881

CONCLUSIONES

Figura C.1: Síntesis gráfica de conclusiones sobre la sostenibilidad en el término urbano de las siete ciudades analizadas. P. 1082

Figura C.2: Síntesis gráfica de conclusiones sobre la sostenibilidad en el centro histórico de las siete ciudades analizadas. P. 1083

