



UNIVERSIDAD DE GRANADA

ACCESIBILIDAD A LA EDIFICACIÓN COMO INDICADOR URBANO EN LOS PROCESOS DE REGENERACIÓN URBANA INTEGRADA EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES PATRIMONIALES

TESIS DOCTORAL

AUTOR: FCO. JAVIER LAFUENTE BOLIVAR

DIRECTOR: Dr. JUAN MANUEL SANTIAGO ZARAGOZA

PROGRAMA DE DOCTORADO EN INGENIERÍA CIVIL

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR INGENIERÍA DE EDIFICACIÓN

Granada, mayo de 2022

Editor: Universidad de Granada. Tesis Doctorales
Autor: Francisco Javier Lafuente Bolívar
ISBN: 978-84-1117-433-6
URI: <http://hdl.handle.net/10481/75961>

El doctorando / *The doctoral candidate* **Francisco Javier Lafuente Bolivar** y el director de tesis /*and the thesis supervisors* **Juan Manuel Santiago Zaragoza**

Garantizamos, al firmar esta tesis doctoral, que el trabajo ha sido realizado por el doctorando bajo la dirección del director de tesis y hasta donde nuestro conocimiento alcanza, en la realización del trabajo, se han respetado los derechos de otros autores a ser citados, cuando se han utilizado sus resultados o publicaciones.

/

Guarantee, by signing this doctoral thesis, that the work has been done by the doctoral candidate under the direction of the thesis supervisors and, as far as our knowledge reaches, in the performance of the work, the rights of other authors to be cited (when their results or publications have been used) have been respected.

Granada, 18 de Mayo de 2022

Directores de la Tesis / *Thesis supervisors*

Juan Manuel Santiago Zaragoza

Doctorando
**LAFUENTE
BOLIVAR
FRANCISCO
JAVIER -
24223770D**

Firmado digitalmente por
LAFUENTE BOLIVAR FRANCISCO
JAVIER - 24223770D
Nombre de reconocimiento (DN):
c=ES,
serialNumber=IDCES-24223770D,
givenName=FRANCISCO JAVIER,
sn=LAFUENTE BOLIVAR,
cn=LAFUENTE BOLIVAR
FRANCISCO JAVIER - 24223770D
Fecha: 2022.05.18 08:57:09 +02'00'

Fco. Javier Lafuente Bolívar

Firma (1): JUAN MANUEL SANTIAGO ZARAGOZA
En calidad de: Personal Docente e Investigador UGR



Este documento firmado digitalmente puede verificarse en <https://sede.ugr.es/verfirma/>
Código seguro de verificación (CSV): **75DDB6C9554997FE96933EA2F803FC0B**

18/05/2022 - 11:40:50
Pág. 1 de 1

A Javier Jr., a Alejandro y a Ana

AGRADECIMIENTOS

Con un inicio ilusionado y motivado, pretendiendo aportar algo al conocimiento que ayudara a cambiar el mundo, y tras pasar por momentos de procrastinación, adocenamiento, desorientación, agnosticismo y presión, tengo la impresión de que es el conocimiento adquirido el que me ha aportado algo a mí.

Mi experiencia de vida me ha mostrado que, en la mayoría de las ocasiones, las metas que uno se impone suelen llegar en un momento de equilibrio entre esfuerzo y maduración del propósito, siempre acompañado del factor ayuda en todas sus variables. Ayuda por la que me siento en deuda y siempre tendré que agradecer, académica y personalmente.

Académicamente, en primer lugar, a mi Director de Tesis, y amigo, el doctor Juan Manuel Santiago Zaragoza, por creer y apostar por esta Tesis, en muchas ocasiones más que yo mismo, por su tiempo, insistencia, implicación, dedicación, siempre doctos consejos y sabias correcciones. Esto no ha hecho más que empezar

En segundo a la doctora Ana María Cruz Valdivieso, personificación de que cuando alguien se marca un objetivo, lo consigue, sin su ayuda y empeño, hoy no estaríamos aquí.

A los doctores Rafael Cano Guervos y Jorge Chica Olmo, por su desinteresada ayuda y tutorizaciones a este doctorando, para llegar a la realidad económica la idea de esta Tesis.

A María Dolores Casado González, por creer, entender, e ilusionarse y ayudar de forma experta a dar visibilidad a los postulados de esta Tesis.

Al doctor Gabriel Jesús Fernández Adarve, por su permanente motivación.

A mi director de Departamento y a mis compañeros en la docencia, todos, sinceramente agradecido por sus siempre presentes y animosos “¿Javier como llevas la tesis?” y “Javier, acaba ya de una vez la Tesis”.

A mis alumnos, los actuales y los que hoy ya son compañeros, por su motivación y dejarme disfrutar de la enseñanza, pero sobre todo a aquellos que además me han regalado parte de su tiempo para que yo lo dispusiera, y en particular a Francisco Javier Salas Martínez.

Al profesor y amigo Josemaría Cueto Espinar, de quien siempre tuve su apoyo y confianza y quien me permitió además trabajar como adjunto en su equipo de dirección.

Al profesor y amigo Joaquín Passolas Colmenero, baluarte de la transformación de la titulación y representante de lo que es el ejercicio de la profesión como Director de Infraestructuras y Patrimonio, espejo en el que mirarse.

Al profesor y amigo Ildelfonso Navarrete Martínez, sin tu apuesta, empeño, visión y orientación, esto hoy no sería realidad.

En lo personal, a mis padres, Antonia y Manolo, quienes inculcaron en mí los valores que hoy me definen y que con gran esfuerzo consiguieron darme formación para hacerme una persona de provecho, como ellos dicen. Apostaron por mí siempre y sé que se sienten orgullosos de su hijo. Siempre han estado ayudándome en todo lo que han podido y a ellos les debo todo lo que soy y lo que seré. Esta Tesis también es vuestra.

A mis hijos, Javier y Alejandro, motor de todo, por ser como sois, orgullo de vuestros padres.

Y por último a Ana María, la mujer de mi vida, compañera, amante y esposa, la que da sentido a todo y en torno a la que gira mi mundo.

RESUMEN

Las ciudades provocan un gran impacto en el medio ambiente. Por ello, promover la sostenibilidad y la resiliencia en los asentamientos humanos debe ser una prioridad. Los indicadores urbanos son una herramienta valiosa para diseñar políticas públicas, apoyar decisiones y evaluar el progreso en la dirección adecuada (Suárez, Gómez-Baggethun, Benayas, & Tilbury, 2016).

Por otra parte, las propuestas de planeamiento urbano deben vincular a toda la sociedad, promoviendo las condiciones ideales de ciudad y buscando preservar y mejorar las circunstancias sociales y ambientales. La búsqueda de indicadores que den cuenta de procesos de habitabilidad, inclusión social, innovación, calidad ambiental, conectividad, diversidad, equidad social, inversión, servicios públicos, transformaciones urbano-rurales, transporte y cultura entre otros, toma especial relevancia (ONU Hábitat, 2014).

La necesidad de hacer accesibles las ciudades es capital (Defensor del pueblo Andaluz, 2010). Uno de los aspectos más claramente potenciados por todas las legislaciones, desde la Declaración de Toledo 2010 hasta la reciente “Agenda Urbana Española” es la necesidad de hacer accesibles todos los ámbitos de la ciudad. Sin embargo, la accesibilidad a la edificación (en sentido estricto), apenas ha tenido consideración como indicador de habitabilidad en la transformación urbana.

La literatura científica respecto a los indicadores urbanos se ocupa de las funciones y utilidades que se deben cubrir, qué parámetros hay que tener en cuenta a la hora de diseñar un correcto indicador urbano y qué condiciones deben de cumplir.

Partiendo de la clasificación general y el análisis de su problemática común: disponibilidad y viabilidad de los datos, actualización, escala y compatibilidad se analizan dos tipos de indicadores: de sostenibilidad urbana, y de resiliencia urbana, entendida esta última como evolución cuyo objetivo principal es la adaptación al cambio climático. Los conjuntos de indicadores normalizados se dividen en grupos relacionados con: ciudades inteligentes; ciudades sostenibles; y ciudades inteligentes y sostenibles.

Analizados todos ellos, en esta tesis se construye un indicador que posibilite acciones de regeneración urbana y facilite la accesibilidad total a la edificación en los cascos históricos de las ciudades patrimoniales.

Las áreas de trabajo elegidas para esta tesis, los centros históricos de Granada, Málaga, Sevilla, Toledo y Valencia tienen gran importancia como tradicionales e históricos destinos turísticos caracterizados por la intensidad y velocidad de sus cambios. Todos ellos están sometidos al impacto de fenómenos urbanos como la despoblación, el envejecimiento, la tercerización, la gentrificación y, desde finales del siglo XX a nuestros días, una intensa “turistificación”.

ABSTRACT

Cities have a huge impact on the environment. Therefore, promoting sustainability and resilience in human settlements must be a priority. Urban indicators are a valuable tool for designing public policies, supporting decisions, and evaluating progress in the right direction (Suárez, Gómez-Baggethun, Benayas, & Tilbury, 2016).

On the other hand, urban planning must link the entire society, promoting good conditions and seeking to preserve and improve social and environmental circumstances. The search for indicators that account for processes of habitability, social inclusion, innovation, environmental quality, connectivity, diversity, social equity, investment, public services, urban-rural transformations, transportation and culture, among others, takes on special relevance (UN Habitat, 2014).

The need to make cities accessible is paramount (Andalusian Ombudsman, 2010). An aspect clearly enhanced by all legislation, from the 2010 Toledo Declaration to the recent "Spanish Urban Agenda", is the need to make all areas of the city accessible. However, building accessibility (strictu sensu) has hardly been considered as an indicator of habitability in urban transformation.

Urban indicators are useful tools designing public policies that help in the sustainability and resilience of cities. The scientific literature related deals with the functions and utilities they must cover; what parameters to be considered in the design of a good urban indicator and what conditions they must meet.

Starting from the general classification and the analysis of their common problems that is, availability and viability of data, updating, scale and compatibility, two indicators are analyzed; urban sustainability and urban resilience, this latter being understood as an evolution whose main objective is adaptation to climate change. Internationally, the standardized indicator sets are divided into groups related to, or smart cities; or sustainable cities; or both, smart and sustainable cities.

Analyzing all of them, in this thesis an indicator is proposed that enables urban regeneration actions and facilitates total accessibility to building in the historic centers of heritage cities.

The work areas of this thesis, the historic centers of Granada, Malaga, Seville, Toledo, and Valencia, are of great importance as traditional and historical tourist destinations characterized by the intensity and speed of their changes. All of them are subdued to the impact of urban phenomena such as depopulation, ageing, outsourcing, gentrification and, from the end of the 20th century to the present day, intense "touristification".

Para hacer una aproximación a dichas ciudades, se ha estudiado su contexto actual, concretado en sus cascos históricos, desde cinco enfoques: regeneración urbana, vivienda, accesibilidad, gentrificación y turistificación.

Con objeto de concretar el estudio se delimitan las áreas urbanas, sus orígenes medievales hispanomusulmanes, y se cuantifican datos de superficie, población y densidad tanto poblacional como edificatoria.

La evolución histórico-urbanística de cada uno de ellos, se acompaña gráficamente de la evolución de las vistas iconográficas y de su cartografía histórica, se analiza la normativa urbanística vigente por la que se rigen y se termina describiendo la tipología edificatoria más característica.

Para el estudio, toma de datos y análisis, en esta tesis se ha utilizado una metodología cuantitativa, y se han generado dos bases de datos: de accesibilidad interna a la edificación y de actuaciones de mejora de accesibilidad subvencionadas.

La elaboración de la primera base de datos, parte del análisis previo de los aspectos morfológicos y tipológicos de cada uno de los centros históricos a través de fuentes de tipo bibliográfico, planimetría histórica, normativas, páginas webs, etc.

La fase de trabajo de campo ha precisado de la geolocalización de las viviendas que la fuente de información en los centros históricos estudiados. A partir de los datos ofrecidos por los portales webs de venta de inmuebles, la base de datos de la Sede Electrónica del Catastro y las plataformas webs de navegación geográfica, se ha recabado la información de las características físicas constructivas de las mismas, contemplado la disponibilidad o no de ascensor de cara a relacionar el valor de la edificación en los centros históricos con su accesibilidad.

La base de datos que recoge todas las variables observadas, tanto de tipo estructural; de localización y georreferenciación se ha incluido, gráfica y analíticamente en un GIS, generándose una serie de mapas de índice de precios y zonas de influencia de disponibilidad o no de ascensor, para una descripción de los resultados obtenidos de una manera sencilla, reconocible e intuitiva.

Las estadísticas descriptivas sirven para la modelización económica de los mismos, siendo dos las variables que resultan de mayor interés en esta tesis: los datos relativos al precio de las viviendas, y, los datos de disponibilidad de ascensor, de cara al análisis econométrico objeto principal de la misma.

La segunda base de datos se generó a partir de los datos de ayudas a la rehabilitación a edificios para intervenciones en la mejora de la accesibilidad de las CCAA donde se ubican los centros históricos estudiados, de cara a obtener una caracterización económica de las actuaciones de mejora de la accesibilidad a través de la implementación en los edificios de un ascensor.

To make an analysis of these cities, their current context is studied, specified in their historic centers, from five approaches: urban regeneration, housing, accessibility, gentrification, and tourism.

To concretize the study, urban areas are delimited, their Hispano-Muslim medieval origins, and surface, population and population and building density data are quantified.

The urban historic development of each one is graphically fulfilled by the evolution of the iconographic views and their historical cartography; the current urban regulations and the most characteristic building typology is described.

In this thesis, two databases have been generated, one on internal accessibility of buildings and another on subsidized accessibility improvement actions.

The elaboration of the first database begins with the previous analysis of the morphological and typological aspects of each of the historical centers through bibliographical sources, historical planimetry, regulations, web pages, etc.

The field work phase has required the geolocation of the houses that are the source of the databases, generated in this thesis, in the historical centers studied. It is based on the data offered by the real estate sales web portals, the database of the Electronic Headquarters of the Cadastre and the web platforms of geographic navigation. Due to prior knowledge of the plot and urban scene, information has been collected on their exact physical construction characteristics, considering the availability or not of an elevator in order to relate the value of buildings in historic centers with their accessibility.

The database that collects all the variables observed, both structural and locational and georeferenced, has been graphically and analytically treated in a GIS, generating a series of price index maps and areas of influence of lift availability or not., for a description of the results obtained in a simple, recognizable and intuitive way.

The descriptive statistics serve for the economic modeling of the phenomena, being the variables that are of greatest interest in this thesis, on the one hand, those related to the price of housing, and, on the other, the availability of an elevator, to carry out an econometric analysis which is its main object.

The second database was generated from the data on aid for the rehabilitation of buildings and for interventions to improve accessibility, financed by the regional governments where the historic centers studied are located. The objective is to obtain an economic characterization of the actions to improve accessibility through the implementation of an elevator in the buildings.

A partir de los datos y las estadísticas descriptivas generadas, se obtienen resultados con una doble perspectiva: la primera, de tipo general, basada en cómo se relaciona la variable de interés, ascensor, y sus resultados frente al resto de variables y los resultados que se obtienen y, la segunda, basada en cómo influye la ubicación de la vivienda en el contexto urbano frente a la disponibilidad o no de ascensor y sus resultados frente al resto de variables.

A continuación, se genera un modelo hedónico econométrico, donde la variable de interés es el ascensor, con el objetivo de determinar la plusvalía que genera la disponibilidad de ascensor en una vivienda.

Los resultados de los dos primeros apartados se incluyen en un GIS, como método sencillo e intuitivo de mostrar las relaciones espaciales que se generan de los resultados obtenidos. Una primera serie de mapas de índice de precios muestran la geoposición de los datos manejados con base en sus dos atributos principales, precio y disponibilidad de ascensor. La segunda serie, mapas de influencia e “islas de no accesibilidad” visualiza de forma clara qué zonas de los centros históricos concentran edificaciones carentes de edificabilidad interior.

A partir de la segunda base de datos; de actuaciones de mejora de accesibilidad subvencionadas, se obtienen resultados para la caracterización económica de las intervenciones de dotación de accesibilidad a los edificios, con el objetivo de relacionar los resultados obtenidos en el modelo econométrico con la plusvalía que supone la disponibilidad de ascensor, proponiéndose el indicador objeto de esta tesis.

From the data of the first database, internal accessibility data to the building, and descriptive statistics, a series of results are obtained from a double perspective: the first, of a general type, based on how the variable of interest, elevator, and its results compared to the rest of the variables and the results obtained, and a second perspective based on how the location of the dwelling in the urban context influences the availability or not of an elevator and its results

Secondly, an econometric hedonic model is generated, where the variable of interest is the elevator, with the aim of obtaining the surplus value generated by the availability of an elevator in a dwelling.

Obtained the results of the first two sections of this chapter, we proceed to its graphical representation GIS as a simple and intuitive method of showing the spatial relationships that are generated from the results obtained. A first series of price index maps that show the geolocation of the data handled based on its two main attributes, price and availability or not of an elevator, and a second series, maps of influence and "islands of non-accessibility" where clearly visualizes those areas of the historic centers concentrate buildings lacking interior buildability.

From the second database, of subsidized accessibility improvement actions, results are obtained for the economic characterization of interventions to provide accessibility to buildings, with the aim of relating the results obtained in the econometric model with respect to the added value provided by the availability of a lift and the economic return it generates. The indicator object of this Thesis is proposed.

INDICE

CAPITULO 1. INTRODUCCIÓN	31
1.1. ANTECEDENTES	31
1.2. JUSTIFICACIÓN	32
1.3. OBJETIVOS	39
1.4. METODOLOGÍA.....	40
1.5. ORGANIZACIÓN DE LA TESIS	41
CAPÍTULO 2. ESTADO DE LA CUESTIÓN. INDICADORES URBANOS	45
2.1. INTRODUCCIÓN. DEFINICIONES	45
2.2. UTILIDAD DE LOS INDICADORES URBANOS	45
2.3. ¿QUÉ INDICADOR ELEGIR?	47
2.4. INDICADORES Y SOSTENIBILIDAD URBANA	51
2.5. INDICADORES Y RESILIENCIA URBANA.....	53
2. 6. TIPOS DE INDICADORES	54
2.6.1. Indicadores de vulnerabilidad social.....	57
2.6.2. Indicadores de calidad de vida.....	57
2.6.3. Indicadores de comportamiento demográfico de las ciudades	58
2.6.4. Indicadores de salud urbana	59
2.6.5. Indicadores de perfil cultural	59
2.6.6. Indicadores de ciudad compacta vs ciudad dispersa.....	59
2.6.7. Indicadores de ruido urbano.....	60
2.6.8. Indicadores de islas de calor	61
2.6.9.- Indicadores climáticos	61
2.6.10. Indicadores sobre consumo energético residencial.....	61
2.6.11. Indicadores de zonas verdes	62
2.6.12. Indicadores sobre aspectos económicos.....	62

2.6.13. Indicadores urbanos nuevas tecnologías. TIC.....	63
2.6.14. Indicadores de ciudad inteligente.....	63
2.6.15. Indicadores de movilidad urbana.....	63
2.6.16.- Indicadores en torno a la huella ecológica	64
2.6.17. Indicadores de accesibilidad.....	65
CAPÍTULO 3. CONTEXTO.....	67
3.1.- REGENERACIÓN URBANA.....	67
3.1.1. Regeneración urbana. Factores determinantes	67
3.1.1.1. Regeneración urbana integrada. Definición	68
3.1.2. Evolución de las políticas de regeneración urbana en España.....	69
3.1.2.1. Periodo 1979-1991. Retomando lo Urbano.....	69
3.1.2.2. Periodo 1992-2008. Neoliberalismo Urbano.....	70
3.1.2.3. Periodo 2008-2013. Crisis.....	73
3.1.2.4. Políticas Urbanas Europeas.....	74
3.1.2.5. Declaración de Toledo 2010.....	76
3.1.2.6. 2013-2020. Legislación derivada de la Declaración de Toledo.....	78
3.1.2.7. Objetivo 2030. Agenda Urbana Española.....	80
3.1.2.8. Plan De Recuperación, Transformación y Resiliencia	81
3.1.3. Ciudad compacta frente a ciudad dispersa	82
3.1.3.1. Causas origen de la dispersión urbana en Europa	83
3.1.3.2. Causas origen de la dispersión urbana en España.....	84
3.1.3.3. Ciudad dispersa. Definición.....	85
3.1.3.4. Evolución hacia la ciudad dispersa en las ciudades sur europeas.....	86
3.1.3.5. Evolución urbana en España	88
3.1.3.6. Regiones urbanas globales y desarrollo policéntrico	89
3.1.3.7. Ciudad compacta. Definición.....	90
3.1.3.8. Ciudad Ordinaria, Ciudad Sostenible, Ciudad Inteligente	94
3.1.3.9. Contracción urbana.....	95

3.1.3.10. Conclusiones a favor de la ciudad compacta.....	96
3.1.3.11. Conclusiones a favor de la ciudad Dispersa	97
3.1.3.13. Efectos del Covid 19 en la ciudad.....	99
3.1.4. Huella Ecológica.....	101
3.1.4.1. Evolución demográfica urbana a futuro.....	102
3.1.4.2. Medición de la Huella Ecológica	104
3.1.4.3. Tipos de enfoques del análisis de datos de Huella Ecológica	106
3.1.4.4. Posibles supuestos que se pueden dar al medir la huella ecológica.....	106
3.1.4.5. Resultados.....	107
3.1.4.6. Elementos de consumo y su incidencia en la huella ecológica	107
3.1.4.7. Conclusiones. Obligaciones de las ciudades para el futuro	110
3.2. VIVIENDA.....	113
3.2.1. Sistemas de tenencia de vivienda.....	113
3.2.1.1. Sistemas de vivienda: una breve revisión de la literatura.	114
3.2.1.2. Agrupación de países en función del sistema de tenencia de vivienda.....	115
3.2.1.3. Instrumentos de política de vivienda.	116
3.2.1.4. Políticas de propiedad de vivienda	117
3.2.1.5. El caso de Inducción a la tenencia en el sur de Europa.....	119
3.2.1.6. La relevancia de la vivienda ilegal y de autoconstrucción.....	120
3.2.1.7. La relevancia del sector inmobiliario: la “acumulación primitiva de capital”. Caso de España y Portugal.....	120
3.2.2. Segunda propiedad, segunda vivienda.....	124
3.2.2.1. Problemática de la segunda propiedad.....	125
3.2.2.2. Bienestar proactivo basado en activos.....	126
3.2.3. Vivienda de alquiler.....	128
3.2.3.1. Políticas de alquiler.....	128
3.2.3.2. El mercado de la vivienda de alquiler	129
3.2.3.3. Evidencias.....	130
3.2.5. Vivienda social frente Vivienda asequible.	132
3.2.5.1. Marco conceptual.....	133

3.2.6. Políticas de ahorro energético.....	134
3.2.6.1. Situación actual del consumo de energía residencial	134
3.2.6.2. Objetivo político. Medidas adoptadas. General	135
3.2.6.3. Evolución de la normativa europea.....	135
3.2.6.4. Directiva sobre eficiencia energética de los edificios.....	136
3.2.6.5. El panorama macroeconómico: consumo de energía primaria y final de la UE	137
3.2.6.6. Determinantes potenciales que influyen en el consumo de energía residencial	137
3.2.6.7. Conclusiones	138
3.2.6.8. Instrumentos financieros en eficiencia energética para intervenciones directas en edificios.	139
3.2.6.8.1. Instrumentos financieros tradicionales.	140
3.2.6.8.2. Nuevos Instrumentos y herramientas financieras.	141
3.2.6.8.3. Instrumentos nuevos e innovadores y herramientas financieras.	142
3.2.6.9. Conclusiones	144
3.3. ACCESIBILIDAD	146
3.3.1. Antecedentes	146
3.3.1.1. Evolución histórica constructiva de la edificación en España.	147
3.3.2. Accesibilidad general. Conceptos.....	148
3.3.3. Literatura científica	150
3.3.4. Accesibilidad Interior de la Edificación (AIE).....	152
3.3.5. Políticas de accesibilidad.....	153
3.3.5.1. Legislación derivada de la declaración de Toledo	154
3.3.5.2. Legislación derivada de la declaración de Toledo en materia de accesibilidad.	156
3.4. GENTRIFICACIÓN	172
3.4.1. Definición y evolución.....	172
3.4.2. Tipos de gentrificación.	173
3.4.2.1.- Supergentrificación y globalización. Gentrificación clásica. Evolución.....	173

3.4.2.2. Gentrificación verde.....	175
3.4.2.3. Gentrificación comercial.....	177
3.4.2.4. Gentrificación transnacional y turistificación.....	179
3.4.3. Autenticidad frente a Autenticación.....	181
3.4.3.1. Autenticación "fría".....	183
3.4.3.2. Autenticación "caliente".....	183
3.4.3.3. Dinámica comparativa.....	184
3.4.4. Conclusiones.....	185
3.5. TURISTIFICACIÓN.....	187
3.5.1. Turistificación. Terminología y evolución.....	187
3.5.2. Factores a favor del crecimiento de la actividad turística.....	192
3.5.2.1. Ciudad turística.....	194
3.5.3. Síntomas de Turistificación.....	196
3.5.4. Consecuencias de la Turistificación.....	197
3.5.4.1. Deterioro del paisaje urbano.....	197
3.5.4.2. Incremento de la congestión y la contaminación.....	198
3.5.4.3. Simplificación funcional.....	198
3.5.4.4. Declive residencial.....	199
3.5.4.5. Deterioro del atractivo turístico.....	200
3.5.4.6. Rechazo local al turismo.....	200
3.5.4.7. Uso cotidiano de la ciudad.....	201
3.5.5. Turismofobia.....	201
3.5.5.1. Origen, definición de la “turismo-fobia”.....	202
3.5.5.2. Resultado de la aparición de la “turismo-fobia”.....	204
3.5.5.3. El efecto boomerang.....	206
3.5.5.4. La búsqueda de un crecimiento ilimitado y sus descontentos.....	206
3.5.5.5. Movilizaciones sociales en defensa del derecho a la ciudad.....	207
3.5.5.6. Diversidad de respuestas a la sobresaturación turística.....	208
3.5.6. Turismo y administración.....	209

3.5.6.1. Resultados.....	210
3.5.7. Consecuencias de la declaración de sitio patrimonio mundial WHS	210
3.5.7.1. La sostenibilidad social en ciudades patrimoniales	211
3.5.7.2. Sostenibilidad social y gestión de ciudades patrimonio de la humanidad.	211
3.5.7.3. Uso de zonas centrales y de amortiguamiento para administrar WHS.....	212
3.5.7.4. Museización del centro histórico.	213
3.5.7.5. Revitalización de la zona de amortiguamiento. Debate	213
CAPÍTULO 4. CENTROS HISTÓRICOS EN ESTUDIO	215
4.1. CENTRO HISTÓRICO DE GRANADA.	217
4.1.1. Evolución histórica.....	217
4.1.1.1. Antecedentes. Florentia iliberritana.....	217
4.1.1.3. Siglo XVI. De la urbanización ideal a la ciudad sacramental.	220
4.1.1.4. Siglo XVII. Consagración definitiva.	222
4.1.1.5. Siglo XVIII. Ciudad ilustrada, urbanismo inmóvil.	224
4.1.1.6. Siglo XIX. Higienismo, desamortización y transformación.	225
4.1.1.7. Siglo XX. Transformación hacia lo irreconocible.....	229
4.1.2. Plan Especial de Protección Centro Histórico de Granada.....	232
4.1.3. Tipología edificatoria.....	234
4.2. CENTRO HISTÓRICO DE MÁLAGA.....	239
4.2.1. Evolución Histórica	239
4.2.1.1. El proceso de asentamiento. Periodo fenicio	239
4.2.1.2. Malaca romana.....	240
4.2.1.3. La Ciudad Medieval.	241
4.2.1.4. Siglo XV - Siglo XVIII. La Ciudad Cristina.....	244
4.2.1.5. Siglo XIX. La Ciudad Ilustrada y la Industrialización.	249
4.2.1.6. Siglo XX. Del colapso industrial al turismo.....	253
4.2.2. Plan Especial para la Protección y Reforma Interior del centro de Málaga de 1990 (PEPRI Centro).....	256
4.2.3. Tipología edificatoria.....	257

4.3. CENTRO HISTÓRICO DE SEVILLA.....	259
4.3.1. Evolución histórica.....	259
4.3.1.1. Antecedentes.....	259
4.3.1.2. Híspalis romana.....	260
4.3.1.3. La ciudad islámica.....	261
4.3.1.4. Época medieval cristiana.....	264
4.3.1.5. Siglo XVI. Sevilla en la época de los descubrimientos.....	265
4.3.1.6. Siglo XVII. Urbanismo barroco.....	266
4.3.1.7. Siglo XVIII. Urbanismo Ilustrado.....	267
4.3.1.8. Siglo XIX. La industrialización.....	270
4.3.1.9. Se la Exposición del 29 a la Exposición de 1992.....	273
4.3.2. Planeamiento especial de Protección. Conjunto Histórico Declarado.....	276
4.3.3. Tipología edificatoria.....	278
4.4. CENTRO HISTÓRICO DE TOLEDO.....	281
4.4.1. Evolución histórica.....	281
4.4.1.1. Ciudad y su territorio.....	281
4.4.1.2. Toletum romano.....	282
4.4.1.3. Capital visigoda.....	282
4.4.1.4. Tulaytula Musulmán.....	283
4.4.1.5. Siglo XI-XVII. Toledo cristiano medieval.....	286
4.4.1.6. Toledo en los Siglos XVIII y XIX.....	289
4.4.1.7. Siglo XX. Patrimonio de la Humanidad.....	292
4.4.2. Evolución de casco histórico.....	297
4.4.3 Tipología edificatoria del centro histórico.....	298
4.5. CENTRO HISTÓRICO DE VALENCIA.....	301
4.5.1.- Evolución Histórica.....	301
4.5.1.1. Valentia Romana.....	301
4.5.1.2. La Valencia Musulmana.....	303
4.5.1.3. Siglo XIII- XIV. La Ciudad Cristiana.....	304

4.5.1.4. Siglo XV. El siglo de Oro valenciano.....	308
4.5.1.6. Siglo XVII- XVIII. La ciudad conventual del Barroco.....	310
4.5.1.7. Valencia entre los siglos XIX y XX.....	312
4.5.2. Plan Especial de Protección <i>Ciutat Vella</i> y Catalogo de Protecciones	316
4.5.3. Tipología Edificatoria.....	320
CAPÍTULO 5. OBTENCIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS.....	323
5.1. BASE DE DATOS DE ACCESIBILIDAD INTERNA A LA EDIFICACIÓN	323
5.1.1. Fase preparatoria.....	324
5.1.2. Trabajo de campo.....	324
5.1.3. Generación de bases de datos.....	326
5.1.4. Estadísticas descriptivas.....	328
5.1.5. Mapas GIS índice de precios y mapas GIS zonas de influencia	330
5.1.5.1. Procedencia de cartografía base y datos representados en los mapas	331
5.1.6. Mapa de índice de precios y mapa de zonas de influencia.....	333
5.2. BASE DE DATOS ACTUACIONES MEJORA DE ACCESIBILIDAD SUBVENCIONADAS.....	334
5.2.1. Fase preparatoria.....	334
5.2.2. Trabajo de campo.....	335
5.2.3. Generación de la base de datos actuaciones en mejorar de accesibilidad subvencionadas.....	335
5.2.4. Tabla resumen base de datos actuaciones en mejorar de accesibilidad subvencionadas	336
CAPÍTULO 6. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	339
6.1. RESULTADOS OBTENIDOS DE LA TABLAS DE ESTADÍSTICAS DESCRIPTIVAS.....	339
6.1.1. Análisis pormenorizado de las variables objeto de estudio	343
6.1.1.1. Edificios sin ascensor y con ascensor	343

6.1.1.2. Precio de la vivienda/piso	345
6.1.1.3. Altura a la que se sitúa la vivienda	345
6.1.1.4. Edad/antigüedad media del piso/vivienda.....	346
6.1.1.5. Edificios con y sin ascensor según su ubicación.....	347
6.1.1.6. Precio de la vivienda/piso.	348
6.1.1.7. Altura a la que se sitúa el piso/vivienda según ubicación.....	350
6.1.1.8. Edad/antigüedad media del piso/vivienda según su ubicación	350
6.2. PLUSVALÍA DE LA VIVIENDA GENERADA POR LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD INTERIOR DE LA EDIFICACIÓN.....	353
6.2.1. Modelo econométrico de valoración de la edificación en función de la accesibilidad	354
6.3. ANÁLISIS GIS Y GENERACIÓN DE MAPAS DE ÍNDICE DE PRECIOS Y ZONAS DE INFLUENCIA.....	357
6.3.1. Mapas de índice de precios.	358
6.3.1.1. Viviendas en el centro histórico de Granada.....	361
6.3.1.2. Viviendas en el centro histórico de Málaga.....	363
6.3.1.3. Viviendas en el centro histórico de Sevilla.....	365
6.3.1.4. Viviendas en el centro histórico de Toledo	367
6.3.1.5. Viviendas en el centro histórico de Valencia	369
6.3.2. Mapas de zonas de influencia, “islas de no accesibilidad”.....	370
6.3.2.1. Zonas de influencia en el centro histórico de Granada	371
6.3.2.2. Zonas de influencia en el centro histórico de Málaga	372
6.3.2.3. Zonas de influencia en el centro histórico de Sevilla	373
6.3.2.4. Zonas de influencia en el centro histórico de Toledo.....	374
6.3.2.5. Zonas de influencia en el centro histórico de Valencia.....	375
6.4. CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA DE LAS INTERVENCIONES PARA LA DOTACIÓN DE ACCESIBILIDAD A LOS EDIFICIOS	376
6.4.1. Efectos de las políticas de rehabilitación en materia de accesibilidad.....	377
6.4.1.1. Metodología	377
6.4.1.2. Resultados de la actuación de las distintas administraciones	377

6.4.1.3. Resultados generales.....	381
6.4.1.4. Resultados analizados de forma individualizada.....	382
6.5. RENTABILIDAD DE LA INVERSIÓN EN ACCESIBILIDAD	382
CAPÍTULO 7. CONCLUSIONES	387
CAPITULO 8. BIBLIOGRAFIA	403

INDICE DE FIGURAS

Fig. 1. Accesibilidad interior a la edificación.....	33
Fig. 2. Áreas de influencia centro histórico de Granada	43
Fig. 3. Huella ecológica. Universidad de Aveiro.....	65
Fig. 4. Modelo BOCR: mejor ciudad a corto plazo (fórmula multiplicativa). Fuente: (Saaty & De Paola, 2017)	92
Fig. 5. Modelo BOCR: mejor ciudad a largo plazo (fórmula aditiva). Fuente: (Saaty & De Paola, 2017)	92
Fig. 6 Resultados sobre mejor ciudad europea a corto plazo (fórmula multiplicativa). Fuente: (Saaty & De Paola, 2017)	93
Fig. 7 Resultados sobre mejor ciudad europea a largo plazo (fórmula aditiva). Fuente: (Saaty & De Paola, 2017)	93
Fig. 8. Distribución porcentual del régimen de tenencia de la vivienda en los países europeos.....	123
Fig. 9. Tasas de propiedad secundaria de propiedad (SPO) en 20 países europeos (UE).	127
Fig. 10. Riqueza inmobiliaria secundaria.....	128
Fig. 11. Bien de “Interés comercial”.....	186
Fig. 12 “Coronación de la Virgen con el Niño en la Vega de Granada. Cuadro atribuido a Petrus Christus II hacia 1500.	216
Fig. 13. Plano de las murallas de la Granada Islámica. Trazado hipotético. Enero 2001. Antonio Orihuela Uzal y Luis García Pulido. Fuente: (Varios Autores, 2001)	218
Fig. 14. Anton van den Wyngaerde, Granada. Vista de 1567, 420 x 1572 mm. Fuente: Viena, Nationalbibliothek.....	220
Fig. 15. Ambrosio de Vico, Plataforma de Granada (420x620 mm) grabada por Francisco Heylan y destinada a ilustrar la Historia Eclesiástica de Granada, de Justino Antolínez de Burgos, finales siglo XVI-principios siglo XVII.	223

Fig. 16. Francisco Dalmau, Mapa topográfico de la ciudad de Granada, 1795-1796. 3580 x 2430 mm (Archivo Municipal de Granada).....	225
Fig. 17. José Contreras. Plano topográfico de la ciudad de Granada, 1853. 2340 x 3310 mm	227
Fig. 18. Plano de Granada. 1894, Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi, publicado en Barcelona, imprenta de Eduardo Domenech. (Calatrava & Ruiz Morales, 2005)	228
Fig. 19. Plano de población de 1909. Jenoy. Cartoteca web.....	229
Fig. 20. Plan especial de protección, reforma interior y catálogo del área centro de Granada	233
Fig. 21. Plano tipológico barrio de la Magdalena, Centro Histórico de Granada. PFG Elisabet Travé Marín. Tutor Fco. Javier Lafuente Bolívar	235
Fig. 22. Revelación a san Pío V de la victoria de la Santa Liga en Lepanto (7 de octubre 1571). 1670-1700. Anónimo. Fuente: Museo Naval de Madrid. N° inventario MNM-109	238
Fig. 23. Detalle Cuadro “Revelación a San Pío V de la victoria de la Santa Liga en Lepanto” (7 de octubre 1571). 1670-1700. Anónimo. Museo Naval de Madrid. Vista ciudad de Málaga, Castillo de Gibralfaro y Alcazaba	238
Fig. 24. Planta de Málaga árabe. Rafael Mitjana. Siglo XIX.....	242
Fig. 25. Planta de la plaza de Málaga (1694) - Torelli, Hércules.....	245
Fig. 26. Plano de la Ciudad y Puerto de Málaga. 1791. Joseph Carrión de Mula.	247
Fig. 27. Plano de la Ciudad y Puerto de Málaga. Epidemias. 1805. Onofre Rodríguez, Vicente Mariani.	250
Fig. 28. Plano trazado de calle Larios. 1886.	252
Fig. 29. Visor cartográfico PEPRI Málaga. Departamento de Planeamiento y Gestión.	257
Fig. 30. Vista de la ciudad de Sevilla desde Triana. Siglo XVI. Anónimo (¿Alonso Sánchez Coello?).	258
Fig. 31. Lámina Sevilla en época almohade. 1248. Paco Garmendia. (Agua, Territorio y Ciudad. Sevilla Almohade. 1248, 2008).....	261
Fig. 32. Vista de Sevilla. 1575. Joris Hoefnagel. Civitates orbis terrarum	262

Fig. 33. Sevilla. 1588. George Braun, Frans Hogenberg. Civitates orbis terrarium.	263
Fig. 34. Sevilla: Hispalis uvlgo Sevilleae urbis Toto orbe celeberrimae primariae efigies Hispaniaeque. Rombout van den Hoeje. 1648-1670. IGN.....	266
Fig. 35. Plano topográfico de la M. N. Y M. L. ciudad de Sevilla. 1771. Plano levantado y delineado por Francisco Manuel Coelho, por disposición de D. Pablo de Olavide, asistente de Sevilla.	268
Fig. 36. Plazas de los Maldonados, Almirante Espinosa, Amapola, Churruca y Calle del Laurel ...	271
Fig. 37. Plano de Sevilla. 1910. Gregorio J. Soler. IGN.....	272
Fig. 38. Plano de Sevilla del “II Congreso Nacional de Riesgos”. 1918.....	274
Fig. 39. Plano del sector San Bartolomé, Centro Histórico de Sevilla. Antonio Barrionuevo Ferrer. (Pérez, 2019).....	279
Fig. 40. Vista y plano de Toledo. El Greco. 1610-161. Ministerio de Cultura y Deporte.	280
Fig. 41. Plano de Toledo 1610. El Greco. Realizado y digitalizado por Cesáreo Bas Vivanco en 2014	280
Fig. 42. Plano esquemático de Toledo época musulmana. 1960-1970?.....	284
Fig. 43. Vista de Toledo 1563. Anton Van den Wyngaerde.	285
Fig. 44. Vista de Toledo. Grabado de Ambrogio Brambilla 1585.....	287
Fig. 45. Plano de Toledo 1858. Maximiano Hijón, Francisco Coello.	291
Fig. 46. Plano de la ciudad de Toledo. 1900. Ibáñez Ibero. Plano llave. Editado por el COA Castilla-La Mancha 1991.....	292
Fig. 47. Plano de Toledo 1964. José Loeches. Fuente: Ayuntamiento de Toledo.....	295
Fig. 48. Plano de síntesis. Plan Especial del Casco Histórico de Toledo. 1995.....	298
Fig. 49. Detalle Plano Guía artístico-práctica por el Vizconde de Palazuelos (1890).....	299
Fig. 50. Portada del Regiment de la cosa pública. 1499. Francesc Eiximenis.....	300
Fig. 51. De Falconaumann - Trabajo propio, CC BY-SA 3.0,	302

Fig. 52. Entrada triunfal en Valencia de Jaime I el conquistador. 1884. Fernando Richart Montesinos.	305
Fig. 53. Nobilis ac regia civitas Valentie in Hispania. 1608. Antonio Manceli.	307
Fig. 54. Vista de Valencia desde el norte. 1563. Anton van der Wyngaerde.....	309
Fig. 55. Valencia de los Edetanos. 1738. Cristóbal Jacinto Belda. Fuente: Ayuntamiento de Valencia	311
Fig. 56. Plano Geométrico de las calles del Torno de las Monjas de San Gregorio y la de Adresadors.	312
Fig. 57. Plano Proyecto general del ensanche de la ciudad de Valencia. 1858.....	314
Fig. 58. Delimitación del ámbito del PEP <i>Ciutat Vella</i> . Plano de Ordenación Estructural O-01 ÁMBITO	317
Fig. 59. Tipologías edificatorias PEP <i>Ciutat Vella</i>	321
Fig. 60. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Granada. Ortoimagen PNOA- MA, IGN	360
Fig. 61. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Granada. OpenstreetMap.	360
Fig. 62. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Málaga. Ortoimagen PNOA-MA, IGN.	362
Fig. 63. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Málaga. OpenstreetMap.	362
Fig. 64. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Sevilla. Ortoimagen PNOA-MA, IGN.	364
Fig. 65. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Sevilla. OpenstreetMap	364
Fig. 66. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Toledo. Ortoimagen PNOA-MA, IGN	366
Fig. 67. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Toledo. OpenstreetMap.....	366
Fig. 68. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Valencia. Ortoimagen PNOA-MA, IGN	368

Fig. 69. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Valencia. OpenstreetMap.....	368
Fig. 70. Áreas de influencia centro histórico de Granada	371
Fig. 71. Áreas de influencia centro histórico de Málaga.....	372
Fig. 72. Áreas de influencia centro histórico de Sevilla	373
Fig. 73. Áreas de influencia centro histórico de Toledo.....	374
Fig. 74. Áreas de influencia centro histórico de Valencia	375

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Comparación de estudios.....	34
Tabla 2. Dotación presupuestaria para Andalucía.....	164
Tabla 3 Ayudas aprobadas dentro del programa de rehabilitación autonómica de edificios	164
Tabla 4. Ayudas programa de rehabilitación autonómica de edificios.....	164
Tabla 5. Dotación Presupuestaria para Castilla-La Mancha.	170
Tabla 6. Nª de ayudas aprobadas en Castilla-La Mancha.....	170
Tabla 7. Base de datos. Centro histórico de Granada. Barrio Centro-Sagrario.....	327
Tabla 8. Datos obtenidos modelización económica	329
Tabla 9. Base datos actuaciones mejora accesibilidad subvencionadas. Actuaciones ciudad de Valencia. Año 2020.	336
Tabla 10. Tabla resumen base de datos actuaciones mejora accesibilidad subvencionadas	337
Tabla 11. Estadística descriptiva. Resumen de base de datos general.....	339
Tabla 12. Altura media de los inmuebles	340
Tabla 13. Altura media de los inmuebles sin ascensor	340
Tabla 14. Viviendas con o sin ascensor	343
Tabla 15. Viviendas con o sin ascensor	344
Tabla 16. Precio por m2 viviendas con o sin ascensor.....	345
Tabla 17. Altura de la vivienda con o sin ascensor	345
Tabla 18. Altura de la vivienda con o sin ascensor	346
Tabla 19. Año de construcción de los edificios con o sin ascensor	346
Tabla 20. Año construcción edificios con y sin ascensor.....	347

Tabla 21. Viviendas con o sin ascensor. General, vial principal, vial secundario.....	348
Tabla 22. Precio por m2 viviendas con o sin ascensor. General, vial principal, vial secundario.	349
Tabla 23. Altura de la vivienda con o sin ascensor. General, vial principal, vial secundario.....	350
Tabla 24. Año de construcción de los edificios con o sin ascensor. General, vial principal, vial secundario.....	351
Tabla 25. Resumen modelos econométricos.	355
Tabla 26. Viviendas con o sin ascensor.	376
Tabla 27. Resumen por ciudades. Valores exactos.....	381
Tabla 28. Datos de revalorización.....	383
Tabla 29. Datos rentabilidad. con valores exactos.	383
Tabla 30. Tabla rentabilidad frente acciones públicas	385

ACCESIBILIDAD A LA EDIFICACIÓN COMO INDICADOR URBANO EN LOS PROCESOS DE REGENERACIÓN URBANA INTEGRADA EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES PATRIMONIALES.

CAPITULO 1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES

La evolución urbana experimentada por las ciudades en el pasado siglo, y sus consecuencias, (contaminación, consumo de recursos y energía, vertederos, uso inadecuado de la tierra, 'islas de calor urbano', cambio climático global, etc.), ha visto fracasar el modelo de crecimiento urbano ilimitado como resultado de la crisis económica y habitacional de la primera década del siglo XXI, el denominado “Boom Inmobiliario” a la vez que los problemas sociales, económicos y ambientales se han multiplicado (Saaty & De Paola, 2017).

Esta dinámica expansiva provocó una situación crítica para los habitantes de los centros históricos de las ciudades atraídos por las “mejores condiciones” que ofrecían las nuevas expansiones urbanas provocando una gran despoblación (que aun hoy persiste) consecuencia de la alta densificación previa, el deficiente estado de conservación del parque inmobiliario (falta de accesibilidad, ineficiencia energética, infravivienda) el declive de las actividades tradicionales, la presión de los usos terciarios que han provocado un gran desequilibrio funcional y agravamiento de la problemática socioeconómica de estas áreas urbanas.

Como consecuencia se ha generado debate sobre la necesidad de regeneración de los centros urbanos, especialmente en las ciudades patrimoniales, como lugar de residencia para evitar problemáticas algunas de ellas continuadas en el tiempo (abandono, envejecimiento de la población, tercerización de las actividades socio económicas, deterioro del parque inmobiliario), que suelen derivar en procesos urbanos de gentrificación y otros de nuevo cuño como la turistificación, que terminan con la irremediable pérdida de la población que habita el área urbana afectada.

Desde Toledo 2010 hasta Hábitat III, pasando por el undécimo Objetivo de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU (hacer que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles), se establece para la Europa Comunitaria la estrategia de potenciar la recuperación de los centros de las ciudades a través de la rehabilitación, regeneración y renovación urbana, potenciando su recuperación para la población autóctona permanente, a través de conceptos y acciones aparejadas como eficiencia energética, rehabilitación tanto urbana como edificatoria y potenciación de la accesibilidad en todos sus campos.

Las ciudades provocan un gran impacto en el medio ambiente y promover la sostenibilidad y la resiliencia en los asentamientos humanos debe ser una prioridad. “La batalla por la sostenibilidad se ganará o perderá en las ciudades del mundo” (Strong, 1992). En este sentido, los indicadores urbanos son una herramienta valiosa para diseñar políticas públicas, apoyar decisiones y evaluar si estamos progresando en la dirección adecuada o si nos estamos alejando de nuestros objetivos (Suárez, Gómez-Baggethun, Benayas, & Tilbury, 2016).

Por otra parte, las propuestas de planeamiento urbano deben vincular a toda la sociedad para que haya un compromiso colectivo de los actores sociales implicados, promoviendo las condiciones ideales de ciudad y buscando preservar y mejorar las circunstancias sociales y ambientales; con esta base, la búsqueda, el estudio y manejo adecuado de indicadores que den cuenta de procesos de habitabilidad, inclusión social, innovación, calidad ambiental, conectividad, diversidad, equidad social, inversión, servicios públicos, transformaciones urbano-rurales, transporte y cultura entre otros, toma especial relevancia (ONU Hábitat, 2014).

La necesidad de hacer accesibles todos los ámbitos de la ciudad es capital (Defensor del pueblo Andaluz, 2010). En este contexto uno de los aspectos más claramente potenciados por todas las legislaciones derivadas desde la Declaración de Toledo 2010 hasta la reciente “Agenda Urbana Española” es la necesidad de hacer accesibles todos los ámbitos de la ciudad. Sin embargo, la accesibilidad a la edificación (en sentido estricto y no la accesibilidad a las ciudades o a los espacios públicos), apenas ha tenido consideración como indicador de habitabilidad en la transformación urbana. No existen datos de campo y son escasos los estudios sobre los mismos, todos de carácter estadístico, generalistas, sin descender a la realidad física de la ciudad y de la edificación y mucho menos a la realidad de ámbitos concretos necesitados de procesos de regeneración urbana.

Cuantificar la incidencia de este aspecto en la estructura socioeconómica de la ciudad se hace imprescindible mediante indicadores objetivos que puedan verse reflejados en normas generales o ejecutivas.

1.2. JUSTIFICACIÓN

Esta tesis tiene su origen en el análisis previo realizado del nivel de accesibilidad real de las edificaciones del parque inmobiliario del barrio de la Magdalena ubicado dentro de la delimitación del PEP Centro Histórico de la ciudad de Granada (Lafuente-Bolívar, Santiago-Zaragoza, & Cruz Valdivieso, 2019) donde los resultados obtenidos ofrecen una muestra real y fidedigna del nivel de accesibilidad en el que se encuentran los inmuebles del barrio, en su conjunto y caracterizados por zonas homogéneas morfológico-urbanísticas, descendiendo al nivel de parcelario.

Se analizó la accesibilidad interior a la edificación existente de las 45 manzanas que componen dicho barrio (Fig. 1). Las manzanas 1 a 9 se corresponden con la zona heredada del antiguo arrabal musulmán del Arenal, fuera de las murallas medievales de la ciudad de Granada; siendo el resto de las manzanas, la expansión urbana cristiana de la ciudad con origen a finales del siglo XVI y cuya colmatación urbana no llegó a completarse hasta bien entrado el siglo XX.

El estudio se realizó con base en dos enfoques de análisis: primero desde una perspectiva general, y segundo focalizando el análisis en los edificios pertenecientes al Catálogo del Plan Especial del Área Centro de Granada del año 2002 y al Plano de Edificaciones Catalogadas del PGOU de Granada.

Desde el punto de vista general, del conjunto de manzanas urbanas que configuran el barrio se analizaron 411 parcelas catastrales, el 91,95% del total, las cuales cuentan con un total de 3427 propiedades sobre rasante, 3268 son pisos/vivienda (95,36% sobre el total de propiedades), en su mayoría dentro de edificios plurifamiliares y 159 oficinas declaradas como tal (4,64 % sobre el total de propiedades).



Fig. 1. Accesibilidad interior a la edificación

Considerando las edificaciones pertenecientes al Catálogo, el área de trabajo tiene un total de 151 edificios catalogados, lo que equivale al 33,78 % del total de las edificaciones del barrio, de los cuales 3 tienen la máxima catalogación de Bien de Interés Cultural (BIC) o protección monumental, edificios que deberán de ser conservados íntegramente por su carácter singular, monumental y por razones histórico-artísticas, preservando todas sus características arquitectónicas; 13 de ellos están catalogados como A1 o protección integral, edificios en los que, dado su carácter singular, o por razones histórico-artísticas, se hace necesaria la conservación de sus características arquitectónicas originales, pudiendo ello ser compatible con un cambio de uso; 61 como A2 o protección estructural, edificaciones cuyos valores arquitectónicos o artísticos, sin alcanzar el carácter singular que contienen los inmuebles calificados anteriormente en los niveles de protección monumental e integral, los hace destacar por ser elementos de referencia en cuanto a tipos edilicios, métodos constructivos tradicionales de valor,

o por contar con una significación especial en la historia de la ciudad y 74 edificios presentan una catalogación como B, protección ambiental, edificaciones tradicionales o históricas, que sin contar con un valor arquitectónico especial, contribuyen a la configuración de la escena urbana de la ciudad histórica, y a la caracterización de sus espacios urbanos (Ayto. de Granada, 2022).

Se constató que no existen fuentes de datos reales, o sobre el terreno, sobre esta temática, en su defecto si hay alguna serie estadística de orden muy general, cuando por otra parte, la legislación española prevé herramientas, que con un uso adecuado, podrían cumplir una misión mucho más eficiente más allá de la estrictamente reglamentaria, como puede ser el caso de la obligación que establece la ley de la obligatoriedad de realización del “Informe de Evaluación del Edificio” a partir de cierta edad del inmueble, pero estos datos, no son públicos, y resultan de muy difícil acceso, cuando no simplemente se almacenan tras su tramitación administrativa sin procesamiento alguno, con la consiguiente pérdida de información que puede resultar cuanto menos decisiva a la hora de toma de decisiones de todo tipo, sociales, técnicas, económicas e incluso productivas.

Se tuvo en cuenta también el “Estudio de la Accesibilidad de la Viviendas en España. 2018”, (Fundación Mutua de Propietarios., 2018), el cual se realizó a través de 2027 entrevistas repartidas proporcionalmente por CCAA”; y el “Censo de Población y Viviendas 2011. I.N.E.”, con una filosofía de trabajo y obtención de datos muy similar a la contemplada por nuestro estudio.

No siendo estudios totalmente comparables, dos son los parámetros que se pueden comparar y nos pueden servir para interpretar los resultados obtenidos frente a estudios generalistas. Los resultados más relevantes se muestran en la siguiente tabla comparativa:

	TFM (Lafuente-Bolívar, Santiago-Zaragoza, & Cruz Valdivieso, 2019)	Estudio de la Accesibilidad de la Vivienda en España 2018	Censo de Población y Viviendas 2011. I.N.E.
Edif. NO accesibles	64,02%	63,00%	64,07%
Edif. SIN ascensor	50,13%	22,00%	18,26%

Tabla 1. Comparación de estudios

En lo que respecta a la NO accesibilidad a los edificios, los tres estudios presentan porcentajes muy similares.

Teniendo en cuenta el parámetro de la no existencia de ascensor en los edificios, el estudio de (Fundación Mutua de Propietarios., 2018) , analiza la globalidad de la ciudad, con el mayor porcentaje

de edificios encuestados de fecha de construcción posterior a 1975, un 76 % de los edificios, al igual que el estudio del INE, que también analiza la globalidad de la ciudad con un muy alto porcentaje de edificios construidos a partir de la década de los 60 del pasado siglo hasta la actualidad.

Este análisis incide muy claramente en uno de los principales problemas de los barrios situados en los centros históricos de las ciudades, hay un número de edificios muy elevado que no dispone de ascensor, señal inequívoca de la edad del parque inmobiliario, el envejecimiento que este sufre y de la necesidad de actuación que se impone en el mismo.

Del conjunto de datos analizados, se puede destacar que:

La No accesibilidad general del barrio es dos terceras partes, el 62,04 % de los edificios, valor muy similar a que ofrecen el estudio Fundación 2018 con un 63% y el estudio INE 2011 con un 64,07%. Ahora bien, respecto a los edificios catalogados la situación se agrava, al incrementarse hasta el 68,64%

Este mismo dato respecto de propiedades individualizadas, de forma general es del 47,21%. Todo ello arroja un potencial número de 4.029 habitantes que viven sin condiciones de accesibilidad

Centrando los resultados en observar el porcentaje de edificios que No disponen de ascensor, el 50,13 % de ellos No lo tienen. El estudio Fundación 2018 fija este porcentaje en un 22% mientras que el estudio INE 2011 es del 18,26 %. Este si es un dato claramente diferenciador de la generalidad de unas estadísticas que contemplan la globalidad de la ciudad sin atender a sus particularidades zonales y mucho menos a las singularidades de los barrios pertenecientes a un conjunto histórico. Luego la falta de ascensor es un elemento crítico a resolver en nuestros edificios, el cual se agrava hasta un 55,23% en lo que respecta a edificios catalogados. Desde el punto de vista de las propiedades que no disponen de ascensor, el porcentaje es de 30,55 % de propiedades sin ascensor, lo que equivaldría a unos 2.607 habitantes sin ascensor

Por zonas esta problemática se concentra en las manzanas interiores, aquellas que no presentan fachada a las arterias económico-comerciales más pujantes. Son aquellas que conservan en gran parte su parcelación original y en muchos casos su tipología edificatoria original, en otras palabras, su singularidad histórico-constructiva y morfológica frente al conjunto de la ciudad y también frente a la delimitación del Conjunto Histórico.

El estudio permitió conocer cuáles son las zonas necesitadas de una urgente actuación regenerativa, llegándose a cuantificar qué potencial número de vecinos se ve afectado por esta situación de “infravivienda”, mostrando las consecuencias que conlleva la no regeneración del parque inmobiliario: envejecimiento, pérdida de valor económico patrimonial, casuística frente a la tendencia

de evolución demográfica, la problemática del alquiler temporal y su actualización con el alquiler turístico.

La accesibilidad a los edificios debe ser considerada como un indicador primordial para el estudio de la habitabilidad de las ciudades. No obstante, con carácter previo habría que analizar qué serie de indicadores definen y cuantifican la calidad, su origen y alcance.

Los indicadores son, por definición, medidas cuantitativas, cualitativas o descriptivas (ISO,2018a) que permiten simplificar la información sobre un fenómeno complejo, como el entorno urbano dinámico, en una forma relativamente fácil de usar y comprender, cuantificar, simplificar y comunicar (ISO, 2010). Si se evalúan periódicamente, muestran tendencias y cambios en el fenómeno medido (Haapio, 2012). Con todo esto los indicadores de ciudad ayudan a las ciudades a establecer objetivos y controlar sus alcances a lo largo del tiempo (Huovila, Bosch, & Airaksinen, 2019).

Las ciudades cambian en múltiples escalas temporales: siglos, décadas, ciclos políticos, estaciones anuales, día a noche, hora a hora. También lo hacen en escalas geográficas: barrios, vecindarios, calles y viviendas No existe una manera "única" de comportarse de una ciudad (López Medina et al., 2014) y en este sentido, los métodos de evaluación y medición urbana son un intento de desarrollar esta comprensión: capturar lo que se sabe sobre una ciudad (o alguno de sus aspectos) y evaluar su valor (Leach, Lee, Hunt, & Rogers, 2017).

Los planificadores de nuestras ciudades requieren indicadores de toda índole que les permitan adoptar decisiones coherentes con lo que la ciudad demanda y proyectar la ciudad que se quiere, sirviendo de laboratorio para construir modelos y aportar micro indicadores sociales que ayuden en la toma de decisiones regenerativas (Manifiesto de Cartagena., 2011).

Afortunadamente cada vez son más los estudios pormenorizados sobre las distintas facetas que afectan a las ciudades en torno a su regeneración urbana: los aspectos públicos de éstas y la mejora de las mismas. La diversidad de indicadores es amplia, pero la elección correcta para su seguimiento es muy importante ya que afecta directamente a la gestión y toma de decisiones de la ciudad (Kitchin, Lauriault, & McArdle, 2015). A diferencia de los indicadores utilizados en los informes anuales basados principalmente en estadísticas, los administradores de las ciudades necesitan indicadores y datos en tiempo real y centrados en aspectos útiles para los ciudadanos. El uso descuidado de datos, indicadores o índices no transparentes o no confiables presentan un riesgo para la gestión de la ciudad (Huovila, Bosch, & Airaksinen, 2019).

Considerando la accesibilidad como elemento primordial de habitabilidad de las ciudades y objeto principal de esta investigación, los indicadores de accesibilidad a las ciudades, se han estudiado, desde la óptica de la movilidad urbana en:

- En todos los ámbitos urbanos (desde los asentamientos periféricos al centro de las ciudades)
- Desde el punto de vista del transporte, ilustrando los patrones de movilidad que conllevan (Manja Hoppe & Lasse Moller, 2017) (Beaujeu-Garnier, Andan, & Libault, 1975).
- Estudiando cómo hacer los transportes urbanos más sostenibles e inteligentes evaluando si se han alcanzado los objetivos de sostenibilidad y si las evaluaciones existentes han sido las más adecuadas; análisis y propuestas de nuevas formas de movilidad urbana basadas en la electrificación, movilidad compartida o movilidad a pedido; si el sistema de transporte público es capaz o no de impulsar un cambio en los modos de movilidad urbana gracias a la menor competitividad y eficiencia que ofrece con respecto al automóvil; o estableciendo nuevas metodologías cuantitativas de cara a evaluar la inteligencia de los sistemas de transporte urbano, originando índices de movilidad inteligente de las ciudades (Chakhtoura & Pojani, 2016) (Agarwal, Kumar, & Zimmerman, 2019) (Muñoz Miguel, Simón de Blas, & Jiménez Barandalia, 2014) (Lopez-Carreiro & Monzon, 2018) (Gwilliam, 2013).
- El uso de vehículos eléctricos como alternativa al transporte urbano, a imponer en el futuro en nuestras ciudades como vehículos más limpios, energéticamente eficientes y sostenibles ambiental y económicamente (Bakker & Trip, 2013) (Haworth, 2012) (Birtchnell, Harada, & Waitt, 2018) (Gitelman, Pesahov, Carmel, & Chen, 2017) (Nocerino, Colorni, Lia, & Lué, 2016) (Arsenio, Dias, Azeredo Lopes, & Pereira, 2017).
- Estudios para la mejora de las calles a la hora de su uso por las personas evitando así las calles “hostiles” (Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996); mediciones del índice de caminabilidad de las calles, entendida esta como medida de un entorno urbano apto para los peatones (Moura, Cambra, & Gonçalves, 2017); cuantificando y prediciendo el tráfico de peatones y bicicletas de cara a una mejor planificación urbana (Ermagun, Lindsey, & Hadden Loh, 2018) (Lai & Kontokosta, 2018) (Hankey, y otros, 2012).
- Analizando la accesibilidad para los usuarios de sillas de ruedas en el centro de las ciudades tras la implementación de medidas de supresión de barreras arquitectónicas que, por otra parte, nos muestran que aún queda mucho por mejorar en este sentido (Bromley, Matthews, & Thomas, 2007).

En la Universidad de Granada se han realizado análisis de la accesibilidad urbana a través de la generación de instrumentos para la evaluación de la accesibilidad de los entornos peatonales, (Talavera-García, 2017); análisis sobre infraestructuras en la búsqueda de una reducción de la demanda de movilidad y el aporte de soluciones diseñadas para dicho fin (Rivas-Navarro & Bravo Rodríguez, 2014) o el estudio concreto de movilidad urbana, centrado en el núcleo urbano de la

ciudad de Linares, obteniendo conclusiones sobre la situación actual y que propuestas de futuro se deberían de adoptar (Rivas Navarro, Bravo Rodriguez, & Mulero Melgarejo, 2014).

En esta tesis se genera un nuevo indicador, que se basa en la accesibilidad interior de los edificios cómo herramienta útil para evaluar su problemática. Una toma de datos sencilla y válida para analizar otros parámetros edificatorios, (adopción de medidas de eficiencia energética, etc.), que ayude a conocer el estado en el que se encuentra el área de estudio elegida.

A su vez va a servir de indicador de otros factores más relacionados con aspectos de índole social y económica también a tener presentes en una actuación regenerativa.

Este modelo basado en datos reales, con un parque inmobiliario objetivo que se ha estudiado prácticamente en su totalidad, intenta establecer un patrón común de actuación de todos aquellos barrios, incluidos en el conjunto histórico de ciudades análogas (similar patrón histórico evolutivo tanto urbanístico, como morfológico y tipológico) como Granada, Málaga, Sevilla, Toledo y Valencia, sirviendo de referencia en los estudios que se realicen en dichos ámbitos de ciudades de características similares morfológicas y tipológicas.

La detección, a través del estudio de la accesibilidad de los edificios, de las zonas más degradadas o necesitadas de estrategia de intervención, evita procesos de pérdida de valor del parque inmobiliario, ya no solo en un plano económico, también socialmente.

Los datos de campo obtenidos se representan gráficamente para determinar aquellas áreas que requieren mayor atención en aspectos sociales regenerativos, valorando el hecho que las viviendas sean lo más accesibles posible para atraer población permanente.

El nivel de accesibilidad de una edificación, su localización en un entorno más o menos accesible y las necesidades reales mínimas, de cara a un "ajuste razonable", equivalente a una inversión que pueda ser asumida por la población residente (con mayor o menor participación de la administración), permite controlar aquellos aspectos técnicos que se deban potenciar, la tecnología a utilizar y el modo final en el que unos y otra se aborden y apliquen.

Estos factores permiten actuar sobre el entorno, sobre el parque de viviendas, elemento capital para que las ciudades sigan vivas. Fiscalizar los resultados de la inversión, es garantía de continuidad de los objetivos conseguidos. Ello puede requerir una nueva legislación que contemple demandas regenerativas necesarias pero que, por otra parte, sea valiente a la hora de potenciar la recuperación de la vida en los centros históricos desde la perspectiva del bien común frente a los intereses especulativos particulares de todo orden que hoy traban este fin.

1.3. OBJETIVOS

El objetivo principal de esta investigación es el estudio y análisis de la accesibilidad interior a las edificaciones del centro histórico de las ciudades, considerada como indicador de regeneración urbana, teniendo en cuenta a su vez la problemática específica que conlleva esta ubicación en el contexto de la ciudad, construyendo un indicador de regeneración urbana que tenga en cuenta el incremento de valor que la misma provoca, mediante un método lógico que permita objetivar los beneficios e incentive la participación pública y privada.

Para lograr este objetivo principal, se abordarán los siguientes objetivos específicos:

- Analizar el nivel de accesibilidad de los inmuebles y conocer las principales barreras arquitectónicas en el conjunto de los barrios estudiados,
- Estudiar y analizar el nivel de accesibilidad, usando los mismos parámetros del parque inmobiliario perteneciente al Catálogo de Edificios Protegidos. Su problemática específica en lo que se refiere a uso, titularidad, nivel de catalogación y estado de conservación de cara a su efectiva conservación y rehabilitación incluyendo su estado de conservación y su eficiencia energética, así como posibles propuestas para su revalorización y reutilización, con especial interés en aquellas susceptibles de recuperación para uso público,
- Realización de un estudio comparativo entre los resultados obtenidos, relativos a la accesibilidad, en los inmuebles de las ciudades estudiadas y las estadísticas de ámbito general, de cara a poder establecer similitudes y/o divergencias sobre el ámbito de trabajo que permitan obtener conclusiones que ayuden a establecer estrategias regenerativas,
- Análisis por medio de modelizaciones econométricas del valor económico de los inmuebles estudiados en relación con la accesibilidad que permita a los administradores tomar medidas regenerativas basadas en la optimización de las inversiones de cara a conseguir que las ciudades se regeneren y los centros urbanos se habiten,
- Generación de bases de datos que puedan ser utilizadas como herramientas de estudio y trabajo (plataformas SIG y Big Data) para determinar la incidencia socio económica de la accesibilidad en la valoración de la calidad urbana de cara a la regeneración, así como la detección de carencias asociadas (segregación social, infravivienda, abandono, deterioro patrimonial, etc.) del parque de viviendas de las áreas estudiadas.

1.4. METODOLOGÍA

Una metodología de trabajo sencilla para recabar datos simples e intuitivos es el motor para la generación de un indicador urbano que sea capaz de poner de manifiesto la serie de factores añadidos que conllevan la falta de accesibilidad edificatoria de índole:

- Arquitectónica (deterioro físico patrimonial del parque inmobiliario, ineficiencia energética, infravivienda, falta de habitabilidad, etc.)
- Social (envejecimiento poblacional, despoblación, segregación social, etc.) y
- Económica (pérdida de valor económico patrimonial, pérdida de tejido productivo tradicional, etc.), situaciones que favorecen la tercerización, gentrificación y turistificación de los centros históricos urbanos en contra de una regeneración urbana efectiva de la condición de ciudad para sus ciudadanos.

La secuencia metodológica adoptada es la de un método deductivo cuantitativo, donde se van a evaluar todos los tipos de evidencias posibles, partiendo de la síntesis de las teorías generales, pasando por buscar modelos que ya estén en uso o aplicación y que nos sirvan de referencia para analizar y explicar el objeto de este estudio.

Dicha metodología sigue el itinerario que a continuación se describe:

1. Revisión bibliográfica exhaustiva de todos los aspectos en este trabajo contemplados así como de la normativa y legislación relacionada con la “regeneración urbana integral”, y la “accesibilidad” (incluyendo aquella ya derogada que nos permita hacer un análisis crítico de su evolución) sin obviar los movimientos y colectivos cada vez más presentes en nuestra sociedad, redes sociales, medios de comunicación, artículos publicados en prensa, y estudios estadísticos que traten sobre el objeto de esta investigación de forma general, tanto en su contexto teórico, como de una manera más específica.
2. Toma de datos cuantitativa (trabajo de campo), que tomará como base planimétrica principal la que nos aporta la Sede Electrónica del Catastro además de cartografía oficial de los ayuntamientos de las ciudades estudiadas, cartografía del IGN, Google Satellite, Google Earth y OpenstreetMap), de cara a obtener un análisis real que contemple, la evolución morfológica urbana de los ámbitos urbanos de estudio elegidos, la situación en la que se hallan los inmuebles (física, tipológicamente, etc.), su valoración económica (tanto de mercado como registral) y su grado de accesibilidad. Debido a los medios disponibles no se analizan todos los aspectos de la accesibilidad universal. Pese a ello, no desmerece el alcance de este estudio que, con los ítems estudiados (mismos parámetros de partida que los

contemplados por el Censo de Población y Viviendas 2011 del I.N.E.), obtiene resultados suficientes para permitir llegar a conclusiones capaces de generar estrategias más eficaces, siendo los aspectos más fácilmente reconocibles por la ciudadanía.

3. Análisis de las bases de datos y estadísticas generales sobre la temática existentes en el nivel local, autonómico, nacional e internacional que permitan establecer similitudes y/o divergencias sobre los ámbitos urbanos objeto de estudio que ayuden al establecimiento de estrategias de regeneración urbana.
4. Estudio de los valores económicos de los inmuebles examinados en relación con su accesibilidad, tanto de las fuentes documentales oficiales (Registro de la Propiedad, Catastro, INE, etc.) como de los valores de mercado (webs de activos inmobiliarios, etc.).
5. Análisis y síntesis de la documentación recopilada y aportada, por medio de software de análisis numérico, modelización econométrica, procesado gráfico, planimétrico y de georreferenciación (GIS), que permita por un lado interpretar fácilmente los datos obtenidos, y por otro una visualización de una forma sencilla e intuitiva, mediante el empleo de tablas, gráficos y planimetrías, de todo el análisis numérico, información generada y resultados alcanzados.
6. Los modelos econométricos añaden un rigor científico en la interpretación de los datos económicos obtenidos, facilitando la generación de indicadores que permitan proponer estrategias regenerativas tanto en lo técnico como en lo medioambiental, social, económico y urbanístico no solo de los centros históricos de las ciudades, sino para el conjunto de la ciudad.
7. Técnicamente el método planteado es sencillo en cuanto a la recogida de datos. La utilización de la metodología SIG ayuda en la generación de mapas y el estudio de las distintas áreas generando mapas de “riesgo”.
8. Propuesta metodológica de escenarios a futuro basados en los resultados obtenidos que pudieran ayudar a los gestores urbanos y las administraciones a tomar decisiones regenerativas urbanas.

1.5. ORGANIZACIÓN DE LA TESIS

Considerando el estudio y análisis de la accesibilidad interior a las edificaciones del centro histórico de las ciudades, como indicador de regeneración urbana y teniendo en cuenta a su vez la problemática específica que conlleva esta ubicación en el contexto de la ciudad, se construye un indicador que

posibilite acciones de regeneración urbana y facilite la accesibilidad total a la edificación en los cascos históricos de las ciudades patrimoniales.

Los indicadores urbanos son herramientas útiles para el diseño de políticas públicas en su propósito de ayuda y apoyo a la sostenibilidad y resiliencia de las ciudades. La literatura científica al respecto se ocupa de las funciones y utilidades que deben de cubrir, qué parámetros a tener en cuenta a la hora de diseñar un correcto indicador urbano y qué condiciones deben de cumplir. En el capítulo segundo se definen los conjuntos de indicadores normalizados, y sus divisiones dentro de los indicadores urbanos: ciudades inteligentes; ciudades sostenibles; y ciudades inteligentes y sostenibles.

Para hacer una aproximación a las ciudades patrimoniales, en el capítulo tercero se estudia su contexto actual, concretado en sus cascos históricos, desde cinco enfoques: regeneración urbana, vivienda, accesibilidad, gentrificación y turistificación.

Los centros históricos de Granada, Málaga, Sevilla, Toledo y Valencia, de gran importancia como tradicionales e históricos destinos turísticos, caracterizados por la intensidad y velocidad de sus cambios en los mismos, son los elegidos por esta tesis como objeto de estudio y es en el capítulo cuarto donde se reseña de forma resumida su evolución histórico urbanística, definiendo y delimitando sus áreas urbanas, sus orígenes medievales hispanomusulmanes, a la vez que se cuantifican datos de superficie, población y densidad tanto poblacional como edificatoria.

Para el estudio de los edificios sitios en los centros históricos se ha realizado una toma de datos que sigue una metodología cuantitativa, generándose dos bases de datos, base de datos de accesibilidad interna a la edificación y base de datos de actuaciones de mejora de accesibilidad subvencionadas, cuyo proceso de creación se describe en el capítulo quinto.

Los resultados obtenidos son objeto de análisis en el capítulo sexto, generándose un modelo hedónico econométrico, donde la variable de interés es el ascensor, con el objetivo de obtener la plusvalía que genera la disponibilidad de ascensor en una vivienda frente a su no disponibilidad. Seguidamente se procede a su representación gráfica GIS como método sencillo e intuitivo de mostrar las relaciones espaciales que se generan de los resultados obtenidos. Una primera serie de mapas de índice de precios que muestran la geoposición de los datos manejados con base en sus dos atributos principales, precio y disponibilidad o no de ascensor, y una segunda serie, mapas de influencia e “islas de no accesibilidad” donde se visualiza de forma clara que zonas de los centros históricos concentran edificaciones carentes de edificabilidad interior. Para finalizar se analiza la rentabilidad que la implementación de un ascensor en una edificación conlleva, tanto económica como social y arquitectónicamente.

La tesis concluye con el capítulo séptimo, que se ha denominado Conclusiones. En este capítulo se recogen las principales conclusiones del trabajo proponiéndose futuras líneas de investigación que

profundicen y amplíen el conocimiento alrededor de todos los factores que esta tesis ha dejado indicados de forma paralela al objeto de la misma, a la vez que maximicen, visualicen y concienzien sobre las conclusiones obtenidas.

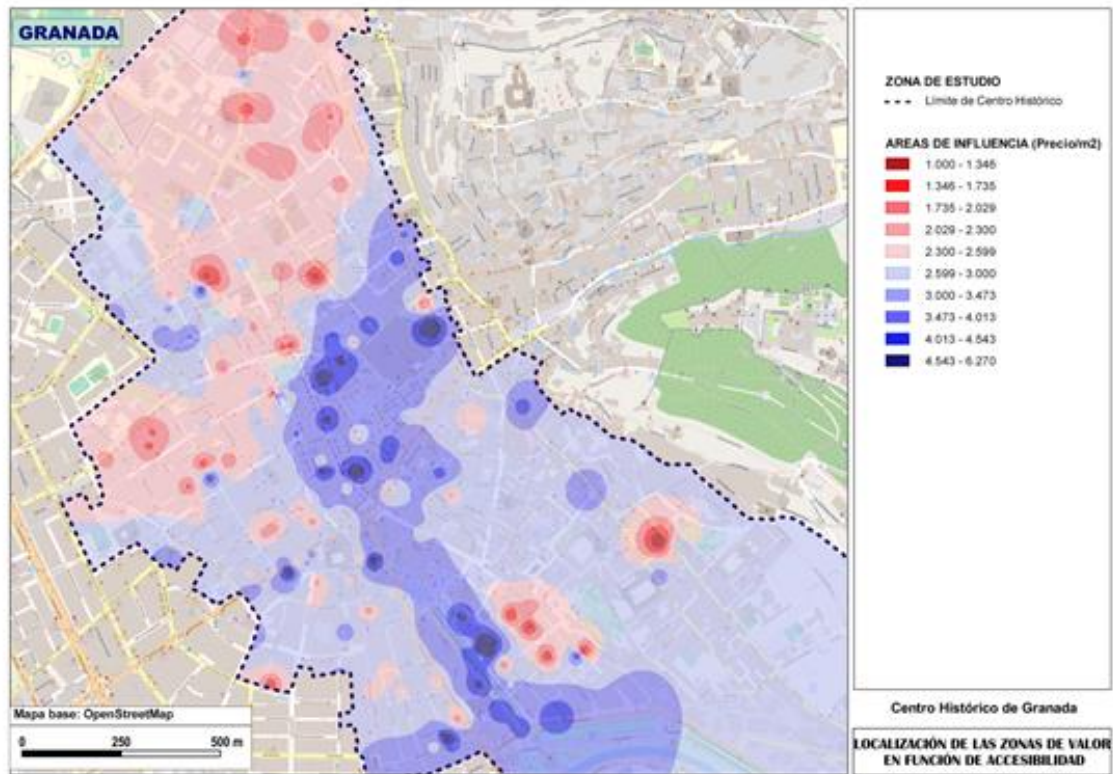


Fig. 2. Áreas de influencia centro histórico de Granada

ACCESIBILIDAD A LA EDIFICACIÓN COMO INDICADOR URBANO EN LOS PROCESOS DE REGENERACIÓN URBANA INTEGRADA EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES PATRIMONIALES.

CAPÍTULO 2. ESTADO DE LA CUESTIÓN. INDICADORES URBANOS

2.1. INTRODUCCIÓN. DEFINICIONES

Maurice Strong, secretario general de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo celebrada en Río de Janeiro en 1992, afirmó que “la batalla por la sostenibilidad se ganará o perderá en las ciudades del mundo”. Las ciudades provocan un gran impacto en el medio ambiente (Andersson, 2006; Folke, Jansson, Larsson, & Costanza, 1997). Promover la sostenibilidad y la resiliencia en los asentamientos humanos debe ser una prioridad (Chelleri, 2012). En este sentido los indicadores urbanos se han mostrado como una herramienta valiosa para evaluar si estamos progresando de una manera deseable o si nos estamos alejando de nuestros objetivos. Indicadores que está ampliamente demostrado que son una herramienta útil para diseñar políticas públicas y apoyar decisiones (Suárez, Gómez-Baggethun, Benayas, & Tilbury, 2016).

Las propuestas de planeamiento territorial deben vincular a toda la sociedad para que haya un compromiso colectivo de los actores sociales en los procesos planificados (Naciones Unidas, 2014). De la misma forma cada sociedad debe promover sus condiciones ideales de ciudad, buscando preservar y mejorar las circunstancias sociales y ambientales; es aquí donde toma especial relevancia la búsqueda, por el estudio y manejo adecuado, de indicadores que den cuenta de procesos de habitabilidad, inclusión social, innovación, calidad ambiental, conectividad, diversidad, equidad social, inversión, servicios públicos, transformaciones urbano-rurales, transporte y cultura entre otros (Naciones Unidas, 2014) (Niño Soto, Badillo Jimenez, & Dávila Cordido, 2019).

Los indicadores son, por definición, medidas cuantitativas, cualitativas o descriptivas (ISO 9001:2015) que permiten simplificar la información sobre un fenómeno complejo, como es el caso de un entorno urbano dinámico. Las tres funciones principales de los indicadores son la cuantificación, la simplificación y la comunicación. Cuando se evalúan y monitorean periódicamente, muestran tendencias y cambios en el fenómeno medido (Haapio, 2012), ayudando a las ciudades a establecer objetivos y monitorear su desempeño a lo largo del tiempo (Huovila, Bosch, & Airaksinen, 2019).

2.2. UTILIDAD DE LOS INDICADORES URBANOS

Los planificadores de las ciudades requieren indicadores de toda índole que les permitan adoptar decisiones coherentes con lo que se demanda para proyectar la ciudad que se requiere, indicadores para el establecimiento de objetivos, su evaluación, seguimiento, gestión y la toma de decisiones. Las ciudades necesitan utilizar indicadores para establecer objetivos medibles y observar su progreso. Se utilizan para establecer un lenguaje común y de transparencia en la gobernanza, comunicar los beneficios de las inversiones, administrar las operaciones de la ciudad, evaluar el desempeño de la

ciudad en diferentes áreas y como apoyo en la toma de decisiones. La elección correcta de indicadores para su seguimiento es muy importante ya que afecta directamente a la gestión y toma de decisiones de la ciudad (Kitchin, Lauriault, & McArdle, 2015). De ahí que a diferencia de los indicadores utilizados en los informes anuales que se basan principalmente en estadísticas, los cuadros de mando de las ciudades necesiten indicadores y datos en tiempo real y centrados en aspectos útiles para los ciudadanos.

Sin embargo, elegir bien los indicadores urbanos es difícil porque hay cientos de sistemas de indicadores disponibles. Por lo general, se desarrollan para un uso específico, pero requieren el conocimiento de un experto para comprenderlos correctamente. Con frecuencia, los administradores de la ciudad y también los planificadores tienen que interpretar un exceso de datos urbanos complejos, datos valiosos solo cuando brindan información y orientación fácilmente comprensible y útil. Los desarrolladores de estos métodos deben tener en cuenta que la simplicidad y la aplicabilidad deben ser principios rectores para los destinatarios de los datos, que generalmente están interesados en el panorama general y tienen tiempo y recursos económicos limitados. A menudo, solo quieren obtener una instantánea de cómo se está desarrollando la ciudad en diferentes áreas y cuáles son los beneficios de las inversiones, sin interés o experiencia en detalles técnicos o metodológicos. El uso descuidado de datos, indicadores o índices no transparentes o no confiables, presentan un riesgo para la gestión de la ciudad (Huovila et al., 2019).

Necesariamente, los métodos de evaluación y medición urbana se centran en lo que se conoce. Reflexionar sobre las incógnitas y sus impactos tiene el potencial de brindar información crucial sobre la evaluación del desempeño y la gobernanza de la ciudad. Existen muchas críticas a los métodos de evaluación y medición urbana (Dawodu, Akinwolemiwa, & Cheshmehzangi, 2017; Klopp & Petretta, 2017; Lynch & Mosbah, 2017; Lyytimäki, Gudmundsson, & Sørensen, 2014; Mori & Christodoulou, 2012; Morse, 2013; Pires, Fidélis, & Ramos, 2014). Lo que son menos comunes son las críticas que cubren tanto el diseño como la aplicación y la interpretación (Leach et al., 2017).

Críticas al diseño del método de medición que debe permitir la interpretación precisa y clara de los datos (Mayer, 2008), con un área de enfoque claramente definida, diseñada para el contexto en el que se realizarán las mediciones, y de forma holística.

Críticas en cuanto a la aplicación del indicador, donde suele surgir una doble problemática. Por un lado con los datos, ya que en muchas ocasiones no existen, o no son viables a escala de ciudad y en segundo lugar, el emparejamiento de los indicadores con las acciones pretendidas minimiza la superposición entre los indicadores, pero suele originar otro problema en el hecho de que algunas acciones comparten indicadores para brindar la imagen más completa de la acción en cuestión, lo que suele ser demasiado confuso para los usuarios.

El indicador a evaluar suele ser diseñado para organizarse de manera útil de cara a la toma de decisiones de las autoridades locales. Sin embargo, el enfoque interdisciplinario y el tiempo necesario para comprometerse con el marco resulta difícil de superar, y termina por exacerbar el problema (Kerslake, 2014).

Respecto de las críticas a la interpretación, bien es cierto que un gran número de indicadores permite identificar con solidez los puntos destacados del objetivo general de los mismos y lograr un grado considerable de comprensión, sin embargo, los administradores de las ciudades prefieren una simplificación con el fin de revelar “el panorama general”, lo que conlleva que desde el principio sea necesario agrupar y consolidar una gran cantidad de indicadores para poder utilizarlos con eficacia. Agrupación que por lo general es bien recibida y permite una fácil interpretación de los temas, pero que presenta la desventaja de reforzar los silos disciplinarios y departamentales y no proporciona una imagen global del objetivo.

Sin embargo, también se da el caso de que las simplificaciones pueden descartar lo irrelevante y enfocar a los tomadores de decisiones en lo esencial (Batty, 2016). La clave está en utilizar el grado de detalle adecuado a la decisión que se quiere adoptar (Leach, Lee, Hunt, & Rogers, 2017).

2.3. ¿QUÉ INDICADOR ELEGIR?

Cabría hacerse tres preguntas a la hora de elegir un indicador urbano.

- ¿Es posible, en la práctica, de manera integral y a escala de ciudad medir la sostenibilidad habitable de una ciudad?
- ¿Qué desafíos y brechas surgen y, se pueden superar?
- ¿Cómo se pueden interpretar los resultados para ayudar a la toma de decisiones de las autoridades locales? (Leach et al., 2017)

Los métodos actuales de medición y evaluación del desempeño de la ciudad son muchos y varían en criterios, metodología de medición, robustez, transparencia y aplicabilidad a contextos urbanos específicos, sin un método único dominante. Esto presenta un desafío para los encargados de formular políticas y otras personas que deseen utilizar estos métodos para informar de esas políticas.

Seleccionar o diseñar un marco de evaluación del desempeño e indicadores útiles para la formulación de políticas requiere una consideración cuidadosa. Cualquier marco debe ser holístico con una superposición mínima, ser simple, sin comprometer ninguna complejidad subyacente, incluir perspectivas subjetivas y objetivas, así como datos cuantitativos y cualitativos, estar organizado de manera útil y ser relevante para la toma de decisiones. Los indicadores individuales deben ser simples, elegantes, efectivos, sensibles al cambio, medibles y verificables (preferiblemente de manera

estandarizada), conceptualmente sólidos, comprensibles, inequívocos, objetivos y basarse en datos que existen o son relativamente fáciles de obtener.

Sin embargo, quizás lo más importante sea diseñar un método de evaluación y medición del desempeño de la ciudad que sea adecuado para su propósito. Esto requiere una comprensión clara del uso previsto de los resultados y el mecanismo más adecuado para lograrlo. (Parris & Kates, 2003) identifican cuatro propósitos para las evaluaciones de sostenibilidad:

- Toma de decisiones y gestión,
- Promoción,
- participación y construcción de consenso e
- Investigación y análisis.

Otros autores identifican dos mecanismos amplios para lograr estos propósitos: indicadores para la descripción y el contexto; y para el diagnóstico, que determinan el desempeño y el progreso hacia las metas (Kitchin et al., 2015).

Los indicadores descriptivos o contextuales proporcionan información clave sobre un fenómeno particular dentro y entre lugares. Se visualizan como fuentes vitales de evidencia para el debate democrático y la formulación de políticas con respeto a cuestiones específicas, como la planificación, las cuestiones ambientales y sociales, el desempeño económico, y para evaluar las necesidades y redistribuir los recursos. Federaciones, como la Unión Europea y Canadá, por ejemplo, determinan la suma de los gastos vinculados jurisdiccionalmente o pagos de transferencia basados en un conjunto de indicadores que representan las características de la población.

Los indicadores de diagnóstico se ven como un medio para diagnosticar un problema en particular o evaluar el desempeño, como eficacia (si las metas y los objetivos se están cumpliendo, haciendo las cosas correctas) y eficiencia (ya sea obtener el máximo rendimiento de la entrada, hacer las cosas bien y valor inversión) de una política o programa, trabajadores individuales, departamentos, organizaciones y sectores. Los objetivos pueden ser absolutos (hasta alcanzar un nivel definido) o relativo (para igualar el desempeño de otra organización/ lugar). Mientras que el uso descriptivo/contextual de los indicadores simplemente muestra cómo cambian los fenómenos con el tiempo, el uso diagnóstico de los indicadores “requiere un acto de imaginación científica”, dando “un paso adicional hacia la invocación de teorías de causalidad” (Holden, 2006).

Se puede hablar de un tercer grupo de indicadores, predictivos y condicionales que no se utilizan para medir el aquí y ahora, pero sí para predecir y simular situaciones futuras y actuaciones. Se utilizan como entradas clave, junto con otras referencias, datos de línea de base y marco, en una variedad de pronósticos predictivos y modelos "si/entonces". Existe un intento de emplear conjuntos de datos oportunos y bien definidos para modelar aspectos de los sistemas urbanos y la vida de la ciudad con

el objetivo de extraer ideas que se puedan aplicar para cambiar las prácticas actuales y asegurar los resultados deseados en el futuro. Profetizar el análisis urbano es actualmente un campo en crecimiento, junto con formas de gobernanza predictiva y anticipatoria que apuntan a cortar los problemas de raíz antes de que ocurran (Kitchin et al., 2015).

Los métodos a medida se benefician de estar diseñados para adaptarse a su propósito, por ejemplo, temáticas específicas, contextos geográficos, entornos urbanos delimitados. La contrapartida es que la comprensión de los problemas que van más allá del límite geográfico elegido (como la sostenibilidad, que opera más allá de la escala de la ciudad a escala regional, nacional y global) (López Medina et al., 2014) o el tema (por ejemplo, el agua, que está estrechamente relacionada con la energía y los recursos hídricos) se ve comprometida haciendo imposible lograr una evaluación comparativa significativa. En este sentido, un desafío para cualquier método de evaluación y medición urbana relacionado con la sostenibilidad es generar una comprensión holística dentro y fuera de la ciudad.

Es importante conocer la capacidad y las capacidades de quienes aplican el método. Las de las autoridades locales para emprender estas tareas se han visto gravemente comprometidas por la austeridad y los recortes presupuestarios asociados (Leach et al., 2017) en los últimos años.

Para cualquier iniciativa de generar un indicador urbano, la disponibilidad y la viabilidad de los datos son un problema potencial. (Kitchin et al., 2015) describen una serie de posibles errores de datos a considerar. ¿Quiénes aplican el método tienen acceso a los datos necesarios? Es decir, ¿existen los datos y están disponibles? ¿Cómo de actualizados son los datos a los que se tienen acceso? ¿Están los datos en una forma utilizable? ¿Son imparciales, confiables, precisos y están a una escala adecuada? No importa cuán avanzado sea el método de evaluación y medición urbana, si los datos que utiliza se ven comprometidos de alguna manera, también lo será la interpretación de los datos.

Los autores argumentan que, en la superficie, los datos que surgen de los métodos de evaluación y medición urbana pueden parecer representar una "verdad absoluta", pero de hecho muchos factores influyen en su capacidad para hacerlo, y que la existencia misma de una verdad absoluta es un mito. Continúan diciendo que los datos en sí mismos no pueden separarse de sus contextos y de las ideas que les dieron origen; no son la manifestación de una situación estática que solo puede medirse de una manera, si es que la situación puede medirse directamente; y se *generan* datos de procesos normativos cargados de valores.

En definitiva, un indicador debería abstraerse de una realidad acordada, desechar lo que parece irrelevante para el propósito en cuestión y solo conservar lo que parece ser esencial para una buena explicación. Es poco probable que se pueda lograr una teoría unificadora de las ciudades dadas las complejidades individuales y colectivas de las mismas, pero las teorías de los aspectos de las ciudades son alcanzables y se pueden combinar y manifestar a través de métodos de evaluación y medición urbana.

La disponibilidad de datos es un desafío importante. Existen grandes lagunas y son varias las razones para la falta de disponibilidad, pero la más común es que existen datos a escala nacional, regional o de vecindario, pero no a escala de ciudad y los existentes no se pueden dividir ni sumar, añadido a la problemática que genera el uso de diferentes fuentes y tipos de datos (es decir, objetivos, subjetivos, cuantitativos, cualitativos), lo que significa que existen diferentes tamaños de muestra y cohortes y no pueden analizarse juntos.

No es posible medir de manera integral algo que no tiene límites definitorios claros (Bell & Morse, 2012), por lo que las siempre controvertidas definiciones de habitabilidad, sostenibilidad y sostenibilidad de vida son una barrera para su medición. Esto ha fragmentado los esfuerzos para abordar los desafíos y oportunidades que brindan la habitabilidad y la sostenibilidad y ha obstaculizado comparaciones útiles entre contextos geográficos y temáticos. Para superar esta dificultad, los métodos de evaluación y medición urbana pueden definir claramente su área de enfoque, esencialmente la fabricación de los límites necesarios, y dentro de esto, establecer una medición integral del desempeño (Leach et al., 2017).

En la práctica, existen varias barreras para lograr una medición holística. Muchos de estos métodos son obvios y están relacionados con los datos utilizados para completar los indicadores: disponibilidad, viabilidad, escala, confiabilidad, formato, sesgo, precisión y causalidad. Los desafíos relacionados con los datos no son fáciles de superar, y en algunos casos, imposible. Los datos inexistentes, ya sea porque el indicador tiene un valor nulo o porque el indicador se excluyó por completo, sesga el énfasis del método de evaluación y medición urbana, así como las interpretaciones y decisiones que surgen.

No obstante, estos marcos para evaluar indicadores de sostenibilidad de la ciudad no proporcionan pautas cuantitativas automatizadas para enriquecer indicadores concretos. No son capaces de racionalizar los indicadores designados considerando la situación de calidad de vida existente en la ciudad bajo análisis; son incapaces de calcular los valores que permitirían que una ciudad sea la mejor de las demás analizadas (Kaklauskas et al., 2018).

Un avance importante en la forma de trabajar de los indicadores urbanos es la consideración geográfica, la cual también constituye un aspecto importante que se puede abordar simultáneamente. El uso de Sistemas de Información Geográfica (SIG) permite relacionar el uso de la geoinformación y la gobernanza, y varios estudios afirman que estas iniciativas promueven la rendición de cuentas, la transparencia, la legitimidad y otras dimensiones de la gobernanza (McCall, 2003). En este sentido, varios grupos de investigadores han desarrollado modelos híbridos que combinan la aplicación de SIG y análisis de decisiones multicriterio, y concluyen que sus modelos se pueden utilizar en sus procesos de toma de decisiones para la planificación de políticas sostenibles y resilientes en todos los niveles de gobierno. Otros autores sugieren que los SIG pueden emplearse

para mejorar el uso del suelo, la planificación y renovación urbanas y la política de vivienda (Rocio Ruiz-Perez, Desiree Alba-Rodriguez, Castano-Rosa, Solis-Guzman, & Marrero, 2019).

Debemos cambiar la forma en que pensamos sobre la toma de decisiones para que lo hagamos de una manera basada en la evidencia; cuestión esta muy diferente a cómo se han hecho las cosas tradicionalmente (Leach et al., 2017).

2.4. INDICADORES Y SOSTENIBILIDAD URBANA

Un gran número de organizaciones (WBCSD, 2002) (Naciones Unidas, a través del programa “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible”, 2015) (WCED, 1987), académicos y profesionales (Amini & Bienstock, 2014; Caradonna, 2014; Chasin, 2014; Christen & Schmidt, 2012; Elkington, 1998; Espinosa & Porter, 2011; Gerlagh, 2017; Koroneos & Rokos, 2012; Lozano, 2008; Pappas, 2012) han ofrecido conceptos y definiciones de sostenibilidad.

El Informe Brundtland (WCED, 1987) establece que el desarrollo sostenible es un desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Posteriormente el Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo y el Consejo Empresarial Mundial para el Desarrollo Sostenible (WBCSD, 2002), repitió este mismo concepto de desarrollo sostenible y aumentó su definición afirmando que, uno de los mayores desafíos que enfrenta el mundo hoy es integrar la actividad económica con la integridad ambiental, las preocupaciones sociales y los sistemas de gobernanza eficaces. El objetivo de esa integración puede verse como “desarrollo sostenible” y debería ser maximizar la contribución al bienestar de la generación actual de una manera que asegure una distribución equitativa de sus costos y beneficios, sin reducir el potencial para las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Estos debates políticos mundiales han continuado hasta ahora (Naciones Unidas, Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible., 2015) al especificar conceptos y definiciones de sostenibilidad con mayor precisión.

Es factible dividir las diferentes definiciones de desarrollo sostenible en las siguientes categorías: perspectiva de los economistas convencionales; perspectiva de degradación no ambiental; perspectiva integradora, como aquella que abarca aspectos económicos, ambientales y sociales; perspectiva intergeneracional y perspectiva holística. En algunos casos, los límites entre las perspectivas pueden difuminarse. Recomienda que la sostenibilidad, como idea, es un marco integrador, un medio para ver las relaciones entre varias dimensiones, en lugar de simplemente evaluar la sostenibilidad, es decir, como un solo componente (Lozano, 2008).

La definición de “desarrollo urbano” significa cosas diferentes para varias personas y puede usarse en un área de una ciudad o en un área municipal completa. Es “el desarrollo o mejora de un área

urbana mediante la construcción” o “un área urbana que ha sido desarrollada y mejorada mediante la construcción”.

Los esfuerzos para el desarrollo sostenible de la ciudad son para disminuir la pobreza, mejorar la calidad de vida y los contactos sociales, así como las relaciones comunitarias satisfaciendo las principales necesidades humanas y fomentando desarrollos económicos y políticos que sean propicios al tiempo que intentan evitar dañar los recursos naturales.

El desarrollo económico equilibrado no abarca necesariamente las dimensiones del desarrollo ecológico, social y cultural equilibrado. Con frecuencia, la literatura académica discute si es posible un equilibrio en la práctica entre los desarrollos económicos, ambientales y sociales de un entorno construido y la diversidad cultural. Por tanto, los métodos de análisis de criterios múltiples son los más adecuados para analizar los desarrollos urbanos sostenibles (Kaklauskas et al., 2018).

Se realizó una comparativa de siete estándares de indicadores publicados recientemente para ciudades inteligentes sostenibles (Huovila et al., 2019). Se desarrolló una taxonomía para evaluar cada uno de sus 413 indicadores contra cinco enfoques urbanos conceptuales (tipos de sostenibilidad urbana e inteligencia), diez dominios de aplicación sectorial (energía, transporte, TIC, economía, etc.) y cinco tipos de indicadores (insumos, procesos, producto, resultado, impacto). Los resultados discriminan claramente entre los estándares de indicadores adecuados para evaluar la implementación de enfoques predominantemente de ciudades inteligentes frente a los estándares más centrados en la evaluación de la sostenibilidad, proporcionando una guía para que los administradores de la ciudad y los formuladores de políticas seleccionen los indicadores y estándares que mejor se correspondan con sus necesidades y objetivos de evaluación, y se alineen con su etapa en la implementación de una ciudad inteligente y sostenible.

Entonces, ¿qué indicadores y estándares usar y cuándo? Los administradores de la ciudad necesitan indicadores para el establecimiento de objetivos, la evaluación del desempeño, el seguimiento, la gestión y la toma de decisiones.

En opinión del Instituto Internacional para el Medio Ambiente y el Desarrollo y el Consejo Empresarial Mundial para el Desarrollo Sostenible (WBCSD, 2002), lo esencial en un esfuerzo por alcanzar las metas de desarrollo sostenible implica “medidas verificables para evaluar el progreso y fomentar mejora.”

En conformidad con (Shaker, 2015), las sociedades aprovechan los indicadores como herramientas para entregar una valoración exhaustiva de la situación actual, estimar la mejora y el conjunto de ayudas para los próximos objetivos de desarrollo sostenible. El resultado es que el conjunto de medidas de sostenibilidad existentes para medir el desarrollo sostenible es abrumador para los

planificadores, investigadores y políticos, por lo que se requiere una explicación de las interrelaciones, redundancia y distribuciones espaciales (Kaklauskas et al., 2018).

2.5. INDICADORES Y RESILIENCIA URBANA

En la planificación urbana, el concepto de resiliencia ha reemplazado ampliamente la palabra sostenibilidad. En los últimos años, los indicadores de resiliencia se han desarrollado gradualmente. A nivel local, nacional e internacional, la resiliencia se ha convertido incluso en una prioridad en la planificación urbana, habiéndose incluido como objetivo principal en las estrategias locales de adaptación al cambio climático (Davoudi, Brooks, & Mehmood, 2013a) o en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. Sin embargo, no existe un consenso sobre lo que significa la resiliencia para las áreas urbanas y cómo podemos introducir la resiliencia en la planificación urbana (Suárez et al., 2016).

Se han distinguido dos tipos de resiliencia para que un sistema absorba perturbaciones y permanezca estable: ingeniería y ecológica. La primera se refiere a la capacidad de un sistema para volver al equilibrio después de una perturbación, mientras que la resiliencia ecológica reconoce que hay múltiples estados de equilibrio y el sistema puede cambiar a uno nuevo después de que ocurre la perturbación. Aunque la primera se centra en rebotar hacia atrás y la segunda en rebotar hacia adelante, ambas se basan en la idea de que cualquier sistema puede alcanzar un equilibrio estable (Holling, 1973).

Más recientemente, una perspectiva socioecológica de la resiliencia, también conocida como resiliencia evolutiva (Davoudi et al., 2012; Davoudi, Brooks, & Mehmood, 2013b; Kim & Lim, 2016; Mehmood, 2016), ha planteado el reconocimiento de que los sistemas complejos están en constante cambio, y no existe ningún estado de equilibrio al que los sistemas puedan regresar o avanzar después de una perturbación. En este sentido, la resiliencia es la capacidad de los sistemas socioecológicos complejos para cambiar, adaptarse y, fundamentalmente, transformarse en respuesta a tensiones (Suárez et al., 2016).

El marco de resiliencia socioecológica aplicado a los sistemas urbanos se centra no solo en la persistencia del sistema, sino también en la capacidad de aprender, ser innovador y ser flexible. Supone que los seres humanos pueden realizar intervenciones conscientes en el proceso, disminuyendo, manteniendo o mejorando la resiliencia. Es un proceso continuo hacia un estado deseable en respuesta a las constantes presiones urbanas internas y externas, por lo que se ajusta mejor a las características de los sistemas urbanos, concluyendo que los factores más importantes que contribuyen a fomentar la resiliencia urbana incluyen la diversidad, la modularidad, la rigidez de las retroalimentaciones, la cohesión social y la innovación (Suárez et al., 2016).

No obstante, la investigación sobre la resiliencia socioecológica urbana es un campo relativamente nuevo en ecología (Chelleri, 2012; Meerow, Newell, & Stults, 2016) y, por lo tanto, aún no se ha llegado a un consenso sobre qué factores tienen la mayor influencia sobre la resiliencia.

Lo cierto es que es un gran desafío para las ciudades de todo el mundo y, en el caso de las ciudades españolas se deben realizar grandes esfuerzos para aumentar su resiliencia. Si se quiere mejorar la resiliencia urbana, los gobiernos y las sociedades deben promover la diversidad, la modularidad y la rigidez de la retroalimentación, reducir el consumo de recursos, aumentar la autosuficiencia y fomentar la cohesión social y la innovación.

En este sentido, los municipios menos resilientes son aquellos cuya huella ecológica en comparación con su área es muy grande, mientras que los más resilientes corresponden en gran medida a los que menos exceden su capacidad de carga.

Algunos autores sostienen que una ciudad no puede ser autosuficiente y resiliente sin reconocer y dar cuenta de su dependencia de los ecosistemas de regiones cercanas o distantes. (Andersson, 2006; Doughty & Hammond, 2004; Elmqvist et al., 2013; Montes & Gutiérrez, 2015) Medimos la resiliencia de los municipios, que incluyen no solo el área urbanizada. Sin embargo, las fronteras administrativas carecen de significado medioambiental, y una mejor opción para medir la resiliencia urbana sería considerar el sistema urbano integrado en una biorregión (Van den Bergh, Jeroen CJM & Verbruggen, 1999).

2. 6. TIPOS DE INDICADORES

La práctica internacional aplica indicadores urbanos de toda naturaleza para ciudades sostenibles (Encuesta de Calidad de Vida de Monocle, Índice de Calidad de Vida (QLI), Indicadores de Sostenibilidad, Índice Europeo de Ciudades Verdes, Plan de la Ciudad y otros). Indicadores urbanos que también pueden servir para realizar un seguimiento integrado, valorar y recomendar los objetivos que persiguen las ciudades desde diferentes aspectos cuantitativos y cualitativos (Kaklauskas et al., 2018).

Pese a este ingente número de indicadores, los estudios existentes sobre los mismos se centran más en cuestiones específicas de los estándares individuales estudiados (descripciones generalizadas, calidad de los datos, percepción del usuario, desarrollo de los indicadores ya existentes) que en la estandarización de los indicadores para la ciudad o en comparar las diferencias entre los indicadores de los diferentes estándares hoy disponibles (Huovila et al., 2019)

Los organismos internacionales de normalización a día de hoy plantean hasta seis conjuntos de indicadores de ciudades inteligentes y sostenibles (ETSI, 2017a ; Organización Internacional de Normalización, 2018a , Organización Internacional de Normalización, 2018b ; Unión Internacional

de Telecomunicaciones, 2016b , Unión Internacional de Telecomunicaciones, 2016c , Unión Internacional de Telecomunicaciones, 2016d). Además, el Objetivo de Desarrollo Sostenible “Urbano” 11 de la ONU (ODS 11) “Hacer que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, propuso indicadores de sostenibilidad urbana acordados a nivel mundial para monitorear sus alcances y resultados (Habitat, 2016; Huovila et al., 2019).

Indicadores que para el Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones ETSI se pueden agrupar en categorías como: Personas (Salud, Seguridad, Acceso a (otros) servicios, Educación, Diversidad y cohesión social, Calidad de la vivienda y del entorno construido); Planeta (Energía y mitigación, Materiales, agua, tierra, Resiliencia climática, Contaminación y residuos, Ecosistema); Prosperidad (Empleo, Patrimonio, Economía verde, Desempeño económico, Innovación, Atractivo y competitividad); Gobernanza (Organización, Participación de la comunidad, Gobernanza multinivel).

Para la Organización Internacional de Normalización, 2018 se agrupan en Dimensiones como: Dimensión de infraestructura (Dimensión educativa, Dimensión energética, Dimensión de respuesta a emergencias e incendios, Dimensión de gobernanza, Dimensión salud, Dimensión seguridad, Dimensión residuos sólidos, Dimensión telecomunicaciones e innovación, Dimensión aguas residuales, Dimensión agua y saneamiento, Dimensión financiera); Dimensiones elegidas (Dimensión economía, Dimensión ambiental, Recreación, Dimensión vivienda, Dimensión transporte, Urbanismo).

Y para los organismos internacionales de telecomunicaciones, los indicadores se pueden agrupar de forma general en: infraestructura global de la información (Servicios, aplicaciones y *middleware*, Aspectos de la red, Interfaces y protocolos, Numeración, direccionamiento y denominación, Operación, administración y mantenimiento, Seguridad, Actuaciones); aspectos del protocolo de internet (Servicios y aplicaciones, Arquitectura, acceso, capacidades de red y gestión de recursos, Transporte, Interfuncionamiento, Calidad de servicio y rendimiento de la red, Señalización, Operación, administración y mantenimiento cargando, IPTV sobre NGN); redes de próxima generación (Frameworks y modelos de arquitectura funcional, Calidad de servicio y rendimiento, Aspectos del servicio: capacidades del servicio y arquitectura del servicio, Aspectos de servicio: Interoperabilidad de servicios y redes en NGN, Mejoras a NGN, Administración de redes, Protocolos y arquitecturas de control de red, Redes basadas en paquetes, Seguridad, Movilidad generalizada, Entorno abierto de grado de operador); futuras redes; computación en la nube; internet de las cosas y ciudades y comunidades inteligentes (Definiciones y terminologías, Requisitos y casos de uso, Infraestructura, conectividad y redes, Frameworks, arquitecturas y protocolos, Servicios, aplicaciones, computación y procesamiento de datos, Gestión, control y rendimiento, Identificación y seguridad).

En los últimos años, la clasificación de los indicadores desde el punto de vista normalizado se establecía en dos grandes grupos, indicadores de ciudad sostenible (como económicos o de entorno social) e indicadores de ciudad inteligente (como la densidad o la varianza), pero el concepto de “ciudades inteligentes” ha sido ampliamente criticado por su tecnocentricidad, falta de atención a las necesidades de las ciudades y contribución cuestionable al desarrollo sostenible (Colding & Barthel, 2017; Mora, Bolici, & Deakin, 2017; Yigitcanlar & Kamruzzaman, 2018).

Por otro lado, el concepto de sostenibilidad, tal como se introdujo originalmente en 1987, con sus tres pilares de sostenibilidad social, ambiental y económica (WCED, 1987), podría ser criticado por estar parcialmente desactualizado ya que las necesidades de una sociedad altamente digitalizada han cambiado rápidamente. El concepto de “ciudades inteligentes y sostenibles” se ha propuesto recientemente como respuesta a las críticas anteriores sobre la sostenibilidad y la inteligencia urbanas (Ahvenniemi, Huovila, Pinto-Seppä, & Airaksinen, 2017; Bibri & Krogstie, 2017; Höjer & Wang, 2015).

Esencialmente, este nuevo concepto emergente combina la sostenibilidad urbana tradicional con las necesidades de las ciudades modernas (TIC, y métodos participativos y modernos) haciendo hincapié en que ambos aspectos deben considerarse simultáneamente. Y ello siempre sin perder de vista la singularidad y contexto de cada ciudad, distrito y barrio con sus propios objetivos estratégicos, de ahí la importancia de elegir y utilizar indicadores que se alineen con esos objetivos. Los resultados de los indicadores de ciudad siempre deben analizarse e interpretarse dentro de su contexto, ya que las ciudades explotan los recursos y producen impactos externos más allá de sus límites (Huovila et al., 2019).

En la actualidad el mayor número de indicadores normalizados se focalizan en medir aspectos de la sostenibilidad urbana, aquellos que aseguran que la ciudad satisfaga las necesidades de las generaciones presentes y futuras respecto a los aspectos económicos, sociales, ambientales y culturales, buscando como resultado final la triple sostenibilidad; de Personas entendida como sostenibilidad social, del Planeta entendida como sostenibilidad ambiental y de la Prosperidad entendida como sostenibilidad económica (Huovila et al., 2019), aunque algunos autores sostienen un cuarto pilar, de la gobernanza (Leach et al., 2017).

Por su parte, los tipos de indicadores centrados en la ciudad inteligente, es consenso general, clasificarlos en inteligencia urbana en dos tipos, dura, relacionada con los activos tangibles, como las TIC, la tecnología y la infraestructura física (transporte, agua, residuos y energía), y blanda, relacionada con los activos intangibles y las personas (capital social, cultural y humano, bienestar, conocimiento, políticas, gobernanza, participación, innovación, economía, inclusión y equidad, etc) (Huovila et al., 2019).

2.6.1. Indicadores de vulnerabilidad social

La inclusión de la vulnerabilidad social en la evaluación de las ciudades está alineada con el undécimo Objetivo de Desarrollo Sostenible, donde la inclusión social adquiere una relevancia primordial (Ruá, Huedo, Civera, & Agost-Felip, 2019).

La ciudad, como asentamiento eminentemente humano, es reflejo de la diversidad económica, social y cultural de sus habitantes; así, podemos encontrar diferentes tipos de oportunidades de vida dentro de un territorio en particular. Estas oportunidades, sin embargo, están determinadas por límites importantes relacionados con barrios o espacios con características específicas (Temes, 2014) (López Medina et al., 2014).

La existencia de áreas y espacios diferenciados por cuestiones sociales, económicas o étnicas es cada vez más común en las ciudades generando situaciones de vulnerabilidad y segregación residencial para determinados colectivos, especialmente los inmigrantes extranjeros (Palacios García & Vidal Domínguez, 2014), siendo las periferias de la ciudad construida durante los años sesenta y setenta como el principal contexto de vulnerabilidad integral para la población en los próximos años siguientes.

Es necesario el desarrollo de bancos de indicadores que permitan evaluar la vulnerabilidad integral dentro de las zonas residenciales establecidas de un municipio por medio de análisis estadístico de multivariantes con el fin de determinar un conjunto de indicadores sintéticos que permitan delimitar las áreas englobadas por vulnerabilidad. Indicadores tales como sociodemográficos; de localización de la actividad económica; de características de la edificación residencial, de características urbanas, o del gradiente de precios de la vivienda centro-periferia (Antoniucci & Marella, 2017) Análisis socio espaciales realizados con GIS (Palacios García & Vidal Domínguez, 2014) o mapas de riesgo social (León-Casero, 2018).

2.6.2. Indicadores de calidad de vida

La calidad de vida es el concepto central de los temas ambientales y el desarrollo sostenible, ya contemplado en la Agenda 21 de la ONU, y que representa mucho más que un nivel de vida privada, requiriendo, entre otros aspectos, la disponibilidad total de infraestructura social y pública para actuar en beneficio del bien común y para mantener el medio ambiente sin deterioro y contaminación. Mejorar la habitabilidad y, con ella, la calidad de vida y la calidad ambiental urbana, ofrecer a todos una vivienda adecuada, mejorar la gestión de los asentamientos humanos, promover la planificación y gestión sostenible del uso de la tierra, promover la existencia integrada de infraestructura ambiental: agua, saneamiento, drenaje y gestión de residuos, promover sistemas de transporte y energía sostenibles en los asentamientos humanos, promover la planificación y gestión de asentamientos humanos ubicados en áreas sujetas a desastres, promover actividades sostenibles en la industria de la

construcción, y promover el desarrollo de los recursos humanos y la formación institucional y técnica para el avance de los asentamientos humanos (Kran & Ferreira, 2006).

El concepto de calidad de vida urbano es muy amplio, de ahí que usualmente se adopten indicadores urbanos para su medición que podemos agrupar en dos grandes áreas:

- Confort en el hogar, el cual contempla las condiciones de la vivienda en los hogares mediante el análisis de indicadores: densidad demográfica, densidad habitacional, vivienda precaria, vivienda colectiva y acceso a pavimentación de calles y
- Calidad ambiental urbana, que contempla las condiciones de habitabilidad, aspectos importantes de la calidad ambiental urbana y la salud y la calidad de vida de la población de la ciudad, a través de los indicadores: abastecimiento de agua a través de la red general, alcantarillado a través de la red general, instalación sanitaria interna, sistema de recolección de basura y destino de la basura recolectada.

Dentro de los más conocidos tenemos los Índices de Calidad de Vida, QLI e INVAR los cuales realmente presentan pocas diferencias en sus métodos y resultados, aunque algunos autores recomiendan la optimización de los indicadores utilizados (Kaklauskas et al., 2018).

2.6.3. Indicadores de comportamiento demográfico de las ciudades

Están basados en un análisis exploratorio de indicadores demográficos a escala metropolitana y urbana, proporcionando un marco de conocimiento actualizado que confirma e integra las tendencias urbanas más recientes capaces de documentar el surgimiento de caminos más individualizados de expansión urbana a escala local (recuperación del centro histórico, contracción de barrios semicentrales, “gentrificación inversa” de áreas periféricas desfavorecidas, suburbanización tardía de áreas periféricas accesibles) (Halbac-Cotoara-Zamfir et al., 2020).

Como ejemplo el análisis realizado del comportamiento demográfico de las ciudades medianas del interior de Andalucía, entre 2008 y 2018, frente a los procesos de envejecimiento y despoblación, cuyos resultados permitieron en primer lugar, afirmar que las ciudades medias andaluzas del interior, especialmente como consecuencia de la crisis económica, han acentuado negativamente su situación frente a los procesos de envejecimiento demográfico y en segundo lugar, que aquellos que han logrado atraer inversión, tanto pública como privada durante el período de recesión, han visto una reducción en la pérdida de población y han mantenido sus crecimientos demográficos (Ramos & Sallent, 2020).

2.6.4. Indicadores de salud urbana

Evaluaciones del impacto de la salud (EIS) o Aplicaciones de la Geografía de la Salud en el planeamiento regional y urbano que, a través del estudio de variables socioeconómicas, ambientales y urbanas, analizan como afectan la salud de la población a diferentes escalas. Pueden ayudar a detectar determinadas causas de las desigualdades en salud de la población del territorio y es útil para planificar entornos saludables y para establecer las adecuadas medidas preventivas y asistenciales (Gurrutxaga, 2019), (Hamidi, Ewing, Tatalovich, Grace, & Berrigan, 2018).

Si se quiere avanzar hacia ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, como se articula en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, la comprensión de las inequidades en salud urbana es un requisito previo vital para una respuesta eficaz por parte de gobiernos, donantes, ONG y comunidades (Elsej et al., 2016).

2.6.5. Indicadores de perfil cultural

Los indicadores de perfil cultural permiten orientar, reflexionar y mejorar en la toma de decisiones en asuntos culturales. Para la generación de indicadores culturales es recomendable las aproximaciones cuanti-cualitativas. Los indicadores cuantitativos aportan mayor objetividad, por su método de obtención de datos es más fácil de calcular, los resultados son exactos. Los cualitativos son subjetivos, pero precisamente esa subjetividad es la que le proporciona mayor riqueza interpretativa a la investigación. Este doble enfoque brinda la posibilidad de reforzar la información de los datos cuantitativos con los obtenidos a través del enfoque cualitativo.

Profundizando en la comprensión de los elementos clave, percepciones y experiencias asociadas a la dimensión cultural de una marca de ciudad, lo cual puede ser relevante para la identificación del perfil cultural de cualquier destino urbano (Kolotouchkina & Seiseddos, 2016).

2.6.6. Indicadores de ciudad compacta vs ciudad dispersa.

Existen numerosas métricas de la forma urbana. La literatura es amplia en este sentido y no existe un consenso único sobre la distinción entre forma y estructura de las ciudades.

En primer lugar, se proponen 13 indicadores originales de crecimiento urbano para cuantificar la concentración de la población (o dispersión) y evaluar las transformaciones territoriales que subyacen a formas distintivas de expansión urbana (compacta, densa, ramificada, dispersa, multicéntrica) y así monitorear la expansión descontrolada (Ciommi, Chelli, Carlucci, & Salvati, 2018).

Por otro lado, se establece que la forma urbana puede analizarse con base en tres categorías: densidad, diversidad, y patrón de la estructura espacial (Tsai, 2005).

También se propone un interesante sistema de indicadores de la forma urbana identificando los campos de acción sensibles a dicha forma, para los cuales hay que asociar un sistema de medidas. Estos campos son: movilidad, uso del suelo, biodiversidad, energía, equidad, economía, etc. y el sistema de indicadores se compone de seis grupos: de intensidad, de distribución espacial, de proximidad, de conectividad, de diversidad, y de forma o geometría (Salat, Labbé, & Nowacki, 2011).

Otra propuesta es la de organizar sus argumentos y propuestas para la ciudad actual de acuerdo con tres dimensiones: la ciudad física construida con su morfología, la ciudad de los ciudadanos y sus comportamientos, y la organización administrativa y política (Capel, 2016).

Algunos se centran más en aspectos de la morfología urbana en base a siete indicadores clave relacionados con el crecimiento extenso y disperso de las ciudades: superficie urbana, policentralidad, compacidad, densidad, distribución del empleo, diversidad, y traza urbana (Niño Soto et al., 2019)(Arellano & Corona, 2019).

Por último se genera un indicador de clasificación del territorio basado en índices de concentración o dispersión edilicia, utilizando sistemas de información geográfica, combinados con medidas de accesibilidad y densidad, lo que permite obtener una clasificación del territorio en niveles de urbanización siendo posible identificar con mucha precisión las áreas rurales reales de la región (González Marroquín, Pérez Rivero, & Rubiera Morollón, 2017).

2.6.7. Indicadores de ruido urbano

Tienen por objeto realizar mapas de ruido urbano, bien para preservar el entorno acústico en aquellas zonas urbanas que se considera bueno y su valor agregado para las ciudades en términos de salud, seguridad y reducción de los niveles de estrés (Aspuru et al., 2016) o aprovechando los datos generados a través del uso de una aplicación de teléfono móvil que permite capitalizar los datos de ruido ambiental urbano a través de una percepción ciudadana participativa (Guillaume et al., 2016).

Estudios con indicadores sobre el ruido en las ciudades originado por el tráfico (Suárez & Barros, 2014) (Barrigón Morillas, Gómez Escobar, Mendez Sierra, Vilchez Gomez, & Trujillo Carmona, 2002) y como las restricciones sobre el tráfico mejoran los niveles de ruido, CO₂ e incluso mejoran la calidad del espacio público (Jiang, Masullo, Maffei, Meng, & Vorländer, 2018) (Zhao & Yu, 2017) (Linling, Long, Hong, & Geng, 2019) (Rajé, Tight, & Pope, 2018) (Szarata, Nosal, Duda-Wiertel, & Franek, 2017) (Ali & Tamura, 2003) y consiguen efectos beneficiosos medioambientales (Giannakos, Mintsis, Basbas, Mintsis, & Taxiltaris, 2017) (Joumard, Lamure, Lambert, & Tripiana, 1996).

2.6.8. Indicadores de islas de calor

Indicadores que evalúan a través del uso de la metronámica y sistemas de información geográfica, las áreas urbanas con mayor exposición a los efectos de las “islas de calor” urbanas (Guo, y otros, 2015) (Emmanuel & Loconsole, 2015) (Kazak, 2018) (Yiannakou & Salata, 2017) (Hidalgo García & Arco Díaz, 2021) demostrando el potencial de la planificación espacial para reducir el efecto de las “islas de calor” y, por tanto, contribuir a la adaptación al cambio climático en áreas urbanas compactas mediante una mejor planificación del uso del suelo y diseño urbano.

2.6.9.- Indicadores climáticos

Los aspectos climáticos de las ciudades son un importante foco de atención de cara a su conocimiento (Alcoforado, Andrade, Lopes, & Vasconcelos, 2009) (Eliasson, 2000) (Xu, y otros, 2017) (Primo Vaccari, Gioli, Toscano, & Perrone, 2013) (Brown, Vanos, Kenny, & Lenzholzer, 2015).

Indicadores de predicción ambiental urbana que combinan modelos y herramientas esenciales para las simulaciones climáticas, que permiten a los usuarios ingresar datos atmosféricos y superficiales de múltiples fuentes, caracterizar el entorno urbano, preparar datos meteorológicos para su uso en ciudades, realizar simulaciones y considerar escenarios, y comparar y visualizar diferentes combinaciones de indicadores climáticos, capaces de identificar olas de calor y olas de frío; el impacto de la infraestructura verde en la escorrentía; los efectos de los edificios sobre el estrés térmico humano; producción de energía solar; y el impacto de las actividades humanas en las emisiones de calor y con una amplia utilidad para aplicaciones relacionadas con el confort térmico exterior, el viento, el consumo de energía urbana y la mitigación del cambio climático (Li et al., 2016).

2.6.10. Indicadores sobre consumo energético residencial

Indicadores centrados en la evaluación del consumo final de energía por unidad de superficie de suelo para así comprender las tendencias en el consumo de energía residencial en relación con algunos determinantes importantes, como las condiciones climáticas, las características relacionadas con la vivienda y las condiciones económicas (Rodríguez-Álvarez, 2016) (Caro-Martínez & Sendra, 2018) (Tzeiranaki et al., 2019).

También indicadores de eficiencia energética para la vivienda mediante la determinación de la demanda de energía y la definición de los factores de mayor consumo a través de la monitorización del consumo eléctrico de los aparatos domésticos con base en los hábitos de consumo de los usuarios de las viviendas (Baquero & Quesada, 2016), (de las Pléyades Alonso-Frank, Alción & Kuchen, 2017), o desde un enfoque más global, indicadores de desempeño energético habituales que debe de contemplar una revisión energética que pretenda la identificación, priorización y registro de oportunidades para mejorar el desempeño energético. Oportunidades que se pueden relacionar con

fuentes potenciales de energía, la utilización de energía renovable u otras fuentes de energía alternativas tales como la energía desperdiciada (Peña & Sánchez, 2012).

2.6.11. Indicadores de zonas verdes

Analizan las soluciones basadas en la naturaleza de los entornos urbanos, a través de los cambios espacio-temporales que se han producido en los espacios verdes de la ciudad, así como la relación entre el desarrollo económico de la ciudad y sus espacios urbanos, por medio del uso de imágenes de satélite (Fan et al., 2017) o en función de la ubicación de las zonas verdes urbanas y su influencia en los precios del hábitat (Melichar & Kaprová, 2013) (Gao & Asami, 2007) (Anguelovski, I., Connolly, Masip, & Pearsall, 2018a) (Morancho, 2003).

Otros están basados en el uso de redes sociales geolocalizadas, como un indicador rápido de las visitas a los parques urbanos y la percepción de sus usuarios de cara a comprender por qué algunos parques se utilizan con más regularidad o intensidad que otros (Hamstead et al., 2018) y (Kothencz & Blaschke, 2017).

Indicadores de calidad del espacio verde urbano como factor determinante que puede influir en los beneficios para la salud y el bienestar derivados de ese uso, mediante el uso de datos de salud extraídos de encuestas censales generales y redes sociales (Flickr y Twitter) que nos muestran que la falta de limpieza de los espacios verdes puede afectar negativamente la salud de los residentes circundantes, lo que sugiere que la falta de limpieza produce sentimientos de incomodidad e inseguridad, desalentando el uso del espacio verde e inhibiendo la acumulación de beneficios potenciales para la salud y el bienestar asociados con ese uso (Brindley, Cameron, Ersoy, Jorgensen, & Maheswaran, 2019) o el uso de los índices de compacidad urbana (UCI) y el índice de accesibilidad verde urbana (UGAI) (Fan, Lee, Ouyang, & Huang, 2019) que nos muestren los múltiples beneficios de los espacios verdes urbanos para los habitantes de las ciudades y proporciona una descripción general de los enfoques de proximidad y los parámetros clave comunes para la cuantificación de los espacios verdes en las ciudades (Grunewald, Richter, Meinel, Herold, & Syrbe, 2017).

2.6.12. Indicadores sobre aspectos económicos.

Los aspectos económicos también son factores clave de la evaluación urbana. Existen indicadores que analizan las acciones de renovación de edificios frente a la posibilidad de acometer demoliciones y nuevas construcciones (Cetiner & Edis, 2014; Thomsen & Van der Flier, 2009; Zavadskas, Edmundas, Raslanas, & Kaklauskas, 2008), o indicadores que analizan la combinación económica óptima de medidas de ahorro de energía y concluyen que la decisión de renovación en lugar de demolición está influenciada por el coste de inversión y el valor de mercado de los edificios (Rocio Ruiz-Perez et al., 2019).

Los indicadores económicos que profundizan en los problemas que la pobreza urbana conlleva en las ciudades hoy y de preservación ecológica para el mañana, sobre todo en las de los países subdesarrollados, con escasez de recursos y gran variedad de problemas ambientales, en la búsqueda de nuevos paradigmas aplicables a los procesos de planeamiento y gestión de la ciudad, que permitan ser muy eficientes con pocos recursos y así construir escenarios de sustentabilidad urbana (López Bernal, 2004), o indicadores económicos que buscan evaluar los niveles de calidad de vida de las ciudades, entendida esta como “el grado en que una sociedad posibilita la satisfacción de las necesidades de los miembros que la componen”, de cara a adoptar políticas que promuevan una mejor calidad de vida para los ciudadanos (Leva, 2005).

2.6.13. Indicadores urbanos nuevas tecnologías. TIC

Comienzan a ser de capital importancia en el estudio y análisis de las ciudades los datos que los ciudadanos generan a través de las redes sociales que, convenientemente etiquetados geográficamente, facilitan un novedoso enfoque para entender y gestionar las mismas (Shelton, Poorthuis, & Matthew Zook, 2015) (Chen, y otros, 2017); especial apartado lo constituye la irrupción del uso de herramientas GIS para la mejora del diseño y planificación urbana (Weimin & Milburn, 2016).

2.6.14. Indicadores de ciudad inteligente

Son capaces de formular una metodología para medir la calidad de vida urbana basada en listas de verificación de investigación e indicadores objetivos y subjetivos, agregados para desarrollar un índice para evaluar el nivel de calidad urbana inteligente de una ciudad, y así evaluar la ciudad a escala de barrio, resaltando las áreas más críticas a recalificar para elaborar políticas congruentes con el contexto local (Garau & Pavan, 2018).

Indicadores de evaluación del tejido urbano para ciudades inteligentes, a través de la comprensión integral del entorno construido, especialmente la forma urbana, como son: la densidad, la compacidad, la fragmentación, la varianza y la cohesión, que dan información utilizando herramientas del sistema de información geográfica y análisis estadístico, a través del análisis de los patrones de distribución y las correlaciones entre estos indicadores. En este sentido (Li et al., 2016) concluye que el desarrollo sostenible de una ciudad debe otorgar gran importancia a la protección y continuación de las características locales de integridad y autenticidad.

2.6.15. Indicadores de movilidad urbana

Para su estudio se utilizan métricas para capturar dimensiones clave de la forma urbana con la ayuda de procesamiento de imágenes y análisis espacial basados en imágenes de satélite y datos estadísticos,

combinado con datos de encuestas de viajes urbanos, que a través de análisis empíricos estudian las relaciones entre la forma urbana y los patrones de viaje de los residentes urbanos locales (Song et al., 2017).

Son indicadores enfocados al estudio de la accesibilidad de los asentamientos periféricos al centro de las ciudades desde el punto de vista del transporte y los patrones de movilidad que conllevan (Manja Hoppe & Lasse Moller, 2017) (Beaujeu-Garnier, Andan, & Libault, 1975).

Por último estudios sobre cómo hacer los transportes urbanos más sostenibles e inteligentes (Chakhtoura & Pojani, 2016) (Agarwal, Kumar, & Zimmerman, 2019) (Muñoz Miguel, Simón de Blas, & Jiménez Barandalia, 2014) (Lopez-Carreiro & Monzon, 2018) (Gwilliam, 2013).

Análisis de las opciones políticas de apoyo a la adopción de vehículos eléctricos en el entorno urbano (Bakker & Trip, 2013), o de las nuevas opciones de movilidad urbana y beneficios que estos ofrecen (Haworth, 2012) (Birtchnell, Harada, & Waitt, 2018) (Gitelman, Pesahov, Carmel, & Chen, 2017) (Nocerino, Colorni, Lia, & Lué, 2016) (Arsenio, Dias, Azeredo Lopes, & Pereira, 2017) o que examinan los factores que influyen en el uso del coche compartido de ida y vuelta (Yoon, Cherry, & Jones, 2017).

2.6.16.- Indicadores en torno a la huella ecológica

Los análisis de sostenibilidad a nivel de ciudad han proliferado durante las últimas décadas centrándose en las energías renovables y eficientes para las ciudades post carbono, así como en la resiliencia climática, el reciclaje y la gestión de recursos, y la movilidad sostenible.

Si bien estos objetivos y la visión a largo plazo de estas redes son claros, aún no se han identificado las herramientas adecuadas de evaluación comparativa y seguimiento. En un intento por proporcionar tales herramientas, se han realizado una serie de evaluaciones de la huella ecológica de las ciudades desde finales de la década de 1990 (Bastianoni et al., 2020a; Collins & Flynn, 2015), contribuyendo a la difusión de este indicador. Dichas evaluaciones habían estado motivadas principalmente por el interés de los administradores y planificadores locales en comprender el vínculo entre el consumo local y el impacto ambiental global. Sin embargo, estos estudios han utilizado diferentes enfoques, encuestas y métodos, lo que dificulta la comparabilidad entre estudios (Baabou, Grunewald, Ouellet-Plamondon, Gressot, & Galli, 2017).

Como una de las últimas novedades en cuanto a indicadores de huella ecológica (Galli, A. et al., 2020) proponen una calculadora de huella ecológica la cual hace al usuario una serie de preguntas de estilo de vida sobre alimentos, vivienda, energía y movilidad, y proporciona a los usuarios sus resultados personales de huella ecológica por categoría de consumo (alimentos, vivienda, movilidad, bienes y servicios) y componente de huella (tierras de cultivo, pastoreo, caladeros, productos forestales, tierras

edificadas y carbono) en hectáreas globales, lo que también permite la comparación con el promedio del país, a la vez que también proporciona información sobre soluciones alternativas para reducir dicha huella.



Fig. 3. Huella ecológica. Universidad de Aveiro
https://ars.els-cdn.com/content/image/1-s2.0-S0264275119302306-gr6_lrg.jpg

2.6.17. Indicadores de accesibilidad

Concretando el análisis en la accesibilidad propiamente dicha, se han hecho estudios para la mejora de las calles a la hora de su uso por las personas (Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996), se ha medido el índice de “caminabilidad” de las calles (Moura, Cambra, & Gonçalves, 2017) así como la cuantificación peatonal y predicción del tráfico de peatones y bicicletas de cara a una mejor planificación urbana (Ermagun, Lindsey, & Hadden Loh, 2018) (Lai & Kontokosta, 2018) (Hankey, y otros, 2012) o estudios de mejora de la accesibilidad a los nodos urbanos (Otsuka, Delmastro, Wittowsky, Pensa, & Damerau, 2019); o análisis de la accesibilidad para los usuarios de sillas de ruedas en el centro de las ciudades (Bromley, Matthews, & Thomas, 2007), profundizando el estudio de estos indicadores en el subcapítulo 3.3. Accesibilidad del Capítulo 3. Contexto, de la presente tesis.

ACCESIBILIDAD A LA EDIFICACIÓN COMO INDICADOR URBANO EN LOS PROCESOS DE REGENERACIÓN URBANA INTEGRADA EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES PATRIMONIALES.

CAPÍTULO 3. CONTEXTO

3.1.- REGENERACIÓN URBANA.

La regeneración urbana ha pasado de ser un tema tratado en el ámbito de los profesionales urbanistas más eruditos, a ser noticia habitual en medios de comunicación audio visuales, prensa, (https://elpais.com/tag/regeneracion_urbana/a), en un mundo cada vez más globalizado, acercando estos contenidos a una ciudadanía que es cada vez, afortunadamente, más consciente de que nos jugamos mucho de nuestro futuro colectivo en el devenir de nuestro entorno de vida más inmediato, la ciudad como uno de los grandes retos del siglo XXI.

3.1.1. Regeneración urbana. Factores determinantes

Las corrientes regeneradoras urbanas comienzan su postulado en España a partir de la década de los 70, rompiendo con la corriente de urbanismo moderno funcionalista imperante hasta esos momentos (Troitiño Vinuesa, 1992), a través de la influencia de los teóricos italianos, entre los que destaca (Campos Venutti, 1981), los cuales planteaban la conservación y restauración de la ciudad existente, por medio de sus valores culturales, sociales y su patrimonio edificado; e ingleses como (Cullen, 1981) que planteaba la vuelta a los valores de la ciudades preindustriales, concepto evolucionado con posterioridad por (Appleyard & Jacobs, 1984) en los primeros años 80 y sus planteamientos sobre la necesidad de reaccionar frente a los problemas de la ciudad actual, con base en una serie de nuevos objetivos para la vida urbana con el fin último de dar a la ciudad preindustrial la calidad habitacional de la ciudad moderna. Troitiño en lo que plantea como “retos de futuro”, nos señala la “necesidad de una estrategia urbana”, así como el apostar con valentía por una estrategia urbana innovadora y respetuosa con las identidades de este singular espacio urbano (Troitiño Vinuesa & García Marchante, 1998).

El concepto obviamente ha experimentado una evolución terminológica, pasando de la “conservación integrada” que se manifestaba en la Carta de Patrimonio de 1975, “Declaración de Ámsterdam”, o “recuperación integrada” que definiera Troitiño (Troitiño Vinuesa & García Marchante, 1998), que dará pie a las primeras decididas políticas rehabilitadoras y preservadoras sobre las ciudades, siendo en España a partir del Real Decreto 2329/1983, “Protección a la Rehabilitación del Patrimonio Residencial y Urbano”, (estableciendo líneas especiales de financiación en sus planes de vivienda, incentivando las iniciativas tanto públicas como privadas y propiciando el nacimiento de los primeros mecanismos de gestión como las oficinas de rehabilitación o las Áreas de Rehabilitación Integrada); y la posterior Ley 16/1985, “Ley del Patrimonio Histórico Español”, las leyes verdaderamente impulsoras de las políticas de rehabilitación en el País.

El concepto de “rehabilitación integral”, como “reencontrar el equilibrio entre la vida social y la estructura física” de la ciudad (Bohigas, 1986, pág. 27) es criticada por Troitiño Vinuesa ya que entiende que Bohigas apuesta por la mejora física para facilitar la regeneración social, pero según Troitiño, esto no es posible, ni operativo, si además no dispone de un fuerte compromiso público (Troitiño Vinuesa, 1992, pág. 21).

En la actualidad parece consensuada la figura de la “regeneración urbana integrada”, como teoría y práctica urbanística que mejor busca el equilibrio entre la protección de los valores socioeconómicos, culturales y patrimoniales de la ciudad heredada y la adecuación a las necesidades presentes sin obviar su preparación para el futuro.

Resulta pues un tema recurrente entre los expertos en la materia el definir el concepto de la “regeneración urbana integrada”:

Como “una actuación integrada y exhaustiva que conduzca a la resolución de problemas urbanos, buscando una solución perdurable en ámbitos económicos, físicos, sociales y ambientales del área sujeta a la transformación” (Roberts & Sykes, 2000, pág. 17).

“El proceso que permite la reaparición de actividades económicas y funciones sociales allí donde se han perdido, así como la restauración de la inclusión social donde exista exclusión y el retorno a un equilibrio medioambiental allí donde éste haya desaparecido” insistiendo en su planteamiento en el hecho de que la regeneración urbana es un procedimiento propio de áreas y entornos ya construidos, no siendo de aplicación en espacios no urbanizados (Couch, Fraser, & Percy, 2003, pág. 2).

“La regeneración urbana busca responder y dar solución a diversas problemáticas provocadas por el deterioro urbano en un área concreta. Estas problemáticas pueden tener dimensiones físicas, económicas, sociales e incluso medioambientales” (Campos-Medina, García-Ferrando, Larenas-Salas, & Simó-Solsona, 2009).

En resumen, el concepto de regeneración urbana en su amplia definición viene a decirnos que este es un proceso que puede englobar acciones de rehabilitación urbana, revitalización urbana y revaloración urbana en sus más amplias afecciones y dentro de todos sus aspectos económicos, sociales y físicos, todo ello en franca oposición al concepto de “renovación urbana”, que definen (Roberts & Sykes, 2000, pág. 15) el cual comprende procesos de cambio físico que derivarían en la desaparición de los elementos construidos existentes y su remplazo por otros nuevos.

3.1.1.1. Regeneración urbana integrada. Definición

A partir de la Declaración de Toledo, se impone como una evolución sobre el concepto de regeneración urbana, el concepto de “regeneración urbana integrada”, la cual, con el aval de las

experiencias europeas, se convierte en España en la figura que define todas las políticas urbanas que se originan como alternativas a la crisis que sufre el país. “Su importancia, como modo de intervención en la ciudad consolidada, ha hecho que sea objeto de planes estratégicos y medidas legislativas de fomento de la rehabilitación, regeneración y renovación de los tejidos urbanos” (Martín Consuegra, Alonso, & Frutos, 2015).

Al amparo de ese concepto surgen derivadas del mismo como la “rehabilitación urbana integral” el cual se puede definir como una herramienta que integra diferentes tipos de actuaciones, incluyendo procesos de política social y económica (regeneración social, revitalización económica), así como múltiples procesos constructivos y de acción sobre el entorno urbano (demoliciones, renovaciones, remodelaciones). El fin es integrar en una sola política y en un solo plan un conjunto de procesos que actúen globalmente en el territorio (Moya Gonzalez & Diez de Pablo, 2012, pág. 120).

Este es un enfoque integrado, que se basa en la búsqueda de soluciones conjuntas para las dimensiones sociales, económicas, culturas e incluso medioambientales que compone la realidad urbana (Merinero Rodríguez, Huete García, & Muñoz Moreno, 2013, pág. 2).

Convirtiéndose así la “rehabilitación urbana integrada” en la alternativa actual para la intervención en la ciudad consolidada y los barrios degradados existentes en buena parte de las áreas consolidadas, sustituyendo a antiguas formas de intervención como la reconstrucción, la revitalización, la renovación o la rehabilitación urbana, y caracterizándose esta por tener unos objetivos físicos, económicos, socio-culturales y ambientales que superan los que presentaban las otras formas de intervención citadas, y nuevos procedimientos de coordinación interdepartamental y participación pública (Cabarga-Varona, Gomez Portilla, & Nogués Linares, 2014, pág. 255)

Otros autores evolucionan aún más la terminología a “Modelo de desarrollo Urbano Integrado” siendo esta la denominación que de forma general se da a las nuevas políticas de regeneración urbana de las ciudades capaz de observar tanto aspectos físicos, como económicos y sociales, lo que se ha venido a llamar también Nueva Gobernanza Local y Nueva Gestión Pública (Ángeles Huete García, Merinero Rodríguez, & Muñoz Moreno, 2016).

3.1.2. Evolución de las políticas de regeneración urbana en España

3.1.2.1. Periodo 1979-1991. Retomando lo Urbano

Con la llegada de la democracia, llegaron los procesos de descentralización que hicieron que los ayuntamientos asumieran competencias en materia de planificación urbanística, que en España siguieron una clara influencia italiana (Campos Venutti, 1981) (Sainz Gutiérrez, 2006). Se empezó revisando los planeamientos municipales más allá de la simple adaptación a la nueva Ley del suelo de

1975, con una filosofía general basada en unos valores de urbanismo que se podrían calificar de urbano, reformista y social, priorizando la reestructuración, la reforma y la mejora de la ciudad ya existente, a través de la mejora de la estructura y tejido urbano ya consolidado y corrigiendo las carencias de los barrios periféricos más necesitados, (Solá-Morales i Rubio & Parcerisa i Bundó, 1987), dando a su vez protagonismo al interés colectivo y a la participación de las asociaciones vecinales (Subirats, 2016).

Se originaron así un gran número de planes urbanísticos que en general pueden calificarse de “contenidos” en cuanto a las previsiones de crecimiento, centrados en la reestructuración del conjunto, la compactación y mejora de los centros y barrios desestructurados de la periferia (Sanfeliu, 2020), con el establecimiento de una agenda urbana de un marcado carácter social (Rivas Sanz, Fernández-Maroto, Rodrigo González, & Martínez Sierra, 2017). Ejemplos destacables de dichas actuaciones en las periferias urbanas, los Programas de Acción Inmediata (PAI) promovidos por la COPLACO (Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid) entre 1978 y 1979, y los planes especiales de reforma, protección y mejora de los conjuntos y centros históricos de muchas ciudades españolas que trajeron de forma paralela las experiencias de las Áreas de Rehabilitación Integrada (ARI) impulsadas por el MOPU (Fernández Adarve, 2019), y donde los casos con mejores resultados son aquellos, en los que la intervención se produjo como un proceso de mejora, en el que cada actuación y proyecto se desarrollaba en más de una de las áreas establecidas como básicas y en el que el fin de un programa era la antesala del comienzo de otro (Hernández Aja, Matesanz Parellada, Rodríguez-Suárez, & García Madruga, 2015).

El problema de la ordenación urbana y la construcción de la ciudad con el devenir de los años fue cediendo ante el problema del suelo, convertido en gestión del mercado del suelo, que junto a los intereses de los sectores inmobiliario y bancario conducirían al ciclo urbanizador expansivo de mediados de los años 90. Los valores iniciales serían sustituidos por los nuevos principios de competitividad y crecimiento que conllevan el urbanismo neoliberal (Sanfeliu, 2020) legitimado por las administraciones públicas para permitir a los actores privados buscar beneficios de renta urbana a pesar de pertenecer a diferentes contextos políticos, además de que los entornos urbanos sobre los que se actuó, en una supuesta política regenerativa, fueron manipulados como una herramienta que condujo a la homogeneización global del paisaje urbano, la destrucción del legado histórico y el cambio dramático de la estructura socioeconómica (Camerín, 2019).

3.1.2.2. Periodo 1992-2008. Neoliberalismo Urbano

Animado por el Real Decreto Ley 2/1985, de 30 de abril, sobre Medidas de Política Económica (Decreto Boyer), el cual entre otras establecía medidas destinadas a estimular el consumo privado y la inversión principalmente en el mercado inmobiliario, suelo y vivienda, el triunfo de la derecha neoliberal en las elecciones de 1996, la adopción de la moneda única europea y la estricta política

monetaria así como la contención de la inflación y los tipos de interés bancarios marcados por Bruselas, se produjo en España en este periodo, y con algo de retraso frente a las economías occidentales más pujantes, la hasta hoy última fase expansiva de una economía claramente especulativa, el nuevo “boom” inmobiliario (Rodríguez López & López Hernández, 2010). Esto provocó una amplia aplicación de los principios neoliberales a través de las nuevas formas de gobierno que adoptaron los ayuntamientos y administraciones locales de corte gerencial, empresarial y de marketing urbano, los cuales ensayaron fórmulas de cooperación pública-privadas, basadas fundamentalmente en la gestión privada de los servicios públicos, y todo ello encaminado a asegurar el crecimiento de las ciudades, promover la competitividad e implementar nuevas formas de gobierno local capaces de afrontar los retos de la globalización económica (Nik, Jamie, & Brenner, 2009) (Méndez, 2014).

En este sentido, los actores políticos locales utilizaban metáforas teóricas sobre el reajuste contemporáneo de la economía capitalista para justificar una política urbana empresarial (González, 2006).

Desregulación, flexibilización, competitividad y privatización, principios claves de la ciudad neoliberal, se trasladaron al urbanismo por medio de recalificaciones y reclasificaciones de suelo, desarrollo de grandes proyectos urbanos, privatización de servicios urbanos y equipamientos públicos, y concesiones urbanísticas sobre las áreas con mayor expectativas económicas (Bellet, 2017), todo ello además, permitiendo la apropiación privada de las plusvalías urbanas generadas desde lo colectivo y lo público, por medio de prácticas poco transparentes y nada democráticas (Sanfeliu, 2020). Se sustituyó la política urbana y su urbanismo por el marketing urbano, la planificación estratégica y la lógica de los grandes proyectos (Medina, 2013). Todas las ciudades compitieron para dotarse de instalaciones culturales, deportivas, sanitarias, museos, teatros, auditoriums, bibliotecas, amén de la interminable cadena de “ciudades de...” la Justicia, las Artes, las Ciencias, la Luz, las Lenguas, etc. (Gaja Díaz, 2015). Todo esto junto con la creación de espacios sobredimensionados, grandes equipamientos de poco uso e infraestructuras infrautilizadas que contribuyeron al gran endeudamiento público. Incluso la protección del medio, del paisaje y del patrimonio urbano en muchos casos se convirtió en posibilidad de negocio a través de su propia mercantilización (Sanfeliu, 2020).

El uso de la cultura como estrategia de regeneración urbana y recurso importante para que las ciudades compitan a nivel regional e internacional. Así, las élites locales han utilizado la cultura como un instrumento de regeneración urbana y con procesos que buscan cada vez más promover la marca urbana. La cultura es vista como una forma de generar narrativas que ayuden a las ciudades a evitar la percepción de estandarización, caracterizar a las ciudades como un espacio urbano único y crear autenticidad, elementos necesarios para que una ciudad sea globalmente competitiva (Rius Ulldemolins, 2014), poniendo cada vez más énfasis en la importancia de la cultura en la definición de

nuevos modelos de desarrollo local. Eventos como Capital Cultural Europea se han desarrollado, más allá de sus orígenes principalmente culturales, para formar una parte importante de las estrategias de regeneración económica urbana. La competencia en sí es un proceso importante en el que las ciudades contendientes deben definir qué puede hacer la cultura para estimular el desarrollo económico, atraer inversiones internas y mejorar la imagen de una ciudad (de Arriba, 2010).

Un enfoque metodológico aplicado a la ciudad, entendida como patrimonio y bien común. Patrimonio Cultural como el principal campo de investigación-acción, que no pretende ser una presencia estática en la ciudad, sino que, en el mejor de los casos, debe actualizarse constantemente con las acciones de transformación de la ciudad. La atención se centra en el papel que juega el patrimonio cultural, material e inmaterial en el paisaje urbano actual y en su potencial como motor de regeneración del tejido urbano degradado (Boeri, Bortoli, & Longo, 2018).

Sin embargo, se ha prestado menos atención a la influencia de los modelos de desarrollo local en la política cultural local. Sirvan de ejemplo ciudades como Valencia y Barcelona que han utilizado la cultura como elemento central en su desarrollo económico y urbano. En ambos casos, aun siguiendo estrategias diferentes, los dos finalmente han terminado por generar dos “elefantes blancos”, entendido este término como fenómeno urbano que combina legitimación cultural, inversiones derrochadoras, insostenibilidad financiera y social y, por último, pero no menos importante, corrupción. Estas cuatro características de los elefantes blancos culturales expresan el agotamiento de un modelo de ciudad neoliberal basado en la especulación inmobiliaria y el turismo, que de facto relega la cultura, a pesar de los discursos sobre la cohesión social y la sostenibilidad, como un instrumento de marca urbana y socioeconómico de élite (Rius-Ulldemolins, Hernández I Martí, G. - M., & Torres, 2016).

En este periodo se publicarían leyes que favorecerían la desregularización y liberalización del mercado del suelo, a nivel nacional, la Ley de 1990 de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, y la posterior Ley 6/1998 de 13 de abril, de Régimen del suelo y Valoraciones, que vino a liberalizar el mercado del suelo determinando que todo suelo no protegido de forma expresa pasaba a ser urbanizable, y a nivel autonómico la “inspiradora” Ley 6/1994 de 15 de noviembre, de la Generalitat Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística (LRUA), que entre otras disposiciones, producía la mayor cantidad de suelo urbanizado posible bajo la hipótesis de que ello conllevaría una reducción de su precio, y creando a su vez la figura del “agente urbanizador”, figura plenipotenciaria en el mercado del suelo, con mecanismos que facilitaban la transformación del suelo y la urbanización generalizada. Así, de forma generalizada, los PGOU pasan a contemplar grandes expectativas de crecimiento y prevén notables cantidades de suelo urbanizable, abandonando los anteriores intentos de ordenación integral buscando a su vez una mayor flexibilidad y eficacia (Sanfeliu, 2020).

Por otra parte, durante este periodo, las políticas de Movilidad Urbana Sostenible desarrolladas por el nivel regional durante el período 2004-2011 presentan una tendencia hacia una mayor colaboración regional con el nivel local a lo largo del período, mientras que no se observa el mismo interés en crear herramientas de colaboración con el Gobierno Central en este tema, poniendo de manifiesto la necesidad de avanzar hacia una mayor colaboración interinstitucional en esta área en todo el país para conducir a políticas de movilidad urbana y metropolitana más sostenibles, consistentes y efectivas (De Gregorio Hurtado, 2014).

3.1.2.3. Periodo 2008-2013. Crisis

La explosión de la burbuja inmobiliaria en 2008, consecuencia principalmente del desplome del sector de la construcción, conllevó a una profunda crisis que propició a su vez un alto desempleo y aumento de las desigualdades sociales. El programa de reformas impuesto por el Estado Español, así como por la Unión Europea, bajo el discurso de la austeridad, recortes presupuestarios, mayor aplicación aun si cabe de políticas neoliberales y la recentralización de las políticas relacionadas con el bienestar (Martí Costa & Tomás, 2016) y donde la gestión de lo social quedó claramente subordinado a los intereses financieros, estuvo acompañado por el agravamiento social y la deriva política, que aún hoy día persiste.

En este periodo el modelo urbanístico de la ciudad se dirige a promover la competitividad consolidando una estructura de clases cada vez más polarizada y un modelo de gobernanza autoritario (Díaz-Orueta, Lourés, & Pradel-Miquel, 2018). La crisis obliga a un replanteamiento del anterior modelo expansivo, a través del nuevo resurgir del discurso del “urbanismo urbano”, pero, claramente orientado a explotar las plusvalías de los espacios mejor localizados, casi siempre los centrales. Las nuevas estrategias inmobiliarias abandonan las grandes operaciones en la periferia y enfocan al desarrollo de proyectos algo más modestos, pero en el interior de la ciudad que, a través de la rehabilitación o renovación, provocaran fuertes cambios funcionales y del perfil socioeconómico de la población generando desplazamientos y gentrificación física y simbólica (García-Herrera, 2017).

Con la fuerte movilización social del 15M de 2011 y la aparición de las nuevas formaciones políticas, las cuales empezaron a implicarse en los gobiernos locales a partir de las elecciones municipales del 2015, empiezan a gestarse nuevas formas de gobernanza local, menos tecnocráticas, buscando la participación directa de la ciudadanía en la producción y gestión de lo público y de la ciudad con nuevas políticas más próximas a los problemas cotidianos de la ciudadanía. “Ayuntamientos del cambio”, caracterizados por, políticas urbanas más plurales y abordando aspectos sociales, culturales y ambientales, aunque sin abandonar la vertiente urbanística-económica, establecimiento de nuevas intervenciones a partir de criterios espaciales y/o territoriales, por franjas de edad o dirigidas a colectivos específicos, implicación de la ciudadanía en todas las fases de la gestión de los asuntos públicos, y en lo referente a las políticas urbanísticas específicamente, desconfianza de los proyectos

tecnócratas promoviendo las metodologías participativas, potenciación de las escalas espaciales intermedias, unidad vecinal, barrio o distrito entre otras, y preferencia por el desarrollo de pequeñas actuaciones con una clara tendencia a la recuperación del espacio público para la ciudadanía y a la mayor atención a los ritmos y necesidades de la ciudad más cotidiana (Sanfeliu, 2020).

A medio plazo, queda por ver si este nuevo modelo es sostenible o es simplemente una reacción poscrisis (Piñeira Mantiñán, Lois González, & González Pérez, 2019).

Se pasa “de la inicial exigencia de regular las actividades y ordenar el crecimiento (de 1979 a los primeros años 90), a facilitar el desarrollo urbano y la producción inmobiliaria a través de un tipo de urbanismo expansivo (entre 1993-2007), para llegar, en la actualidad, a un urbanismo en el que coexiste la tendencia anterior mientras, y en paralelo, se ensaya con un nuevo urbanismo que hoy se tilda de participativo, transversal y menos tecnocrático” (Sanfeliu, 2020).

Ahora bien, cabe preguntarse hasta qué punto estas acciones urbanísticas no serán simplificaciones despolitizadas, promovidas de forma agresiva por una variedad de actores corporativos y promotores inmobiliarios para quienes la construcción de ciudades globales, ciudades inteligentes, ciudades creativas, ciudades sostenibles, ciudades ecológicas, y similares, es vista como el camino óptimo para asegurar un crecimiento económico continuo sin alterar la formación hegemónica actual de acumulación, neoliberalizada y financiarizada, por desposesión (Seguí, Portalés, Cabrelles, & Lerma, 2012).

Se impone un debate profundo sobre las ciudades que queremos y los procesos productivos para conseguirlo. La lógica del urbanismo inmobiliario y del urbanismo a la carta sigue estando hoy muy presente en nuestras ciudades pese a presentarse, una vez y otra vez, como un modelo agotado (Sanfeliu, 2020).

3.1.2.4. Políticas Urbanas Europeas

Las cuestiones urbanas han estado bajo la atención política de la Unión Europea (UE) desde finales de la década de 1980. Su influencia ha sido particularmente significativa en países que no habían desarrollado una política nacional urbana explícita. En este sentido, paralelamente a todo el contexto hasta aquí descrito, en este periodo de tiempo, se experimenta el auge del desarrollo de los *planes URBAN*, los cuales introdujeron una forma innovadora de abordar los desafíos urbanos en muchos Estados miembros, lo que resultó en un avance relevante en el campo de la regeneración urbana. Con el fin de la iniciativa comunitaria URBAN para el período de programación 2007-2013, la dimensión urbana de la política de la UE se integró en los programas operativos de los Estados miembros, dándoles la oportunidad de implementar iniciativas integradas de regeneración urbana en sus ciudades poniendo en práctica el “*método URBAN*”. Hay que reconocer la relevante contribución que la política

urbana de la UE, y en particular las dos rondas de URBAN, han hecho a la regeneración urbana en España. Este nuevo instrumento asumió y fomentó el enfoque colaborativo, integrado e innovador de URBAN según lo recomendado por la Comisión Europea (CE) (De Gregorio Hurtado, 2017).

URBAN (1994-1999); URBAN II (2000-2006); la Iniciativa Urbana (IU) (2007-2013); y las Estrategias Integradas de Desarrollo Urbano Sostenible (ISUDS / EDUSI) (2014-20), hasta ahora han sido las únicas iniciativas explícitas de regeneración urbana que han operado a escala nacional en el país y España es un interesante caso de estudio para comprender la evolución y contribución de la dimensión urbana de la Política de Cohesión desde 1994 hasta la actualidad. En este contexto, la Iniciativa Urbana (IU), que tenía por objetivo revertir el declive experimentado en los espacios urbanos mediante acciones integradas dirigidas a mejorar el paisaje urbano, reforzar su competitividad económica y trabajar para reducir las privaciones y la exclusión social, (Díaz Rodríguez, Ma. del C. & Delgado Acosta, Ma. C. R., 2008) emerge como particularmente relevante porque ha funcionado como nexo entre las dos rondas de URBAN y las ISUDS que se han implementado. También es relevante porque continuó la implementación del método URBAN en España de manera explícita a través de 46 programas de regeneración urbana que se desarrollaron en todas las regiones (Comunidades Autónomas), algo que no sucedió en ningún otro Estado miembro en el período 2007-13 (Hurtado, 2018) (Sonia, 2019).

Cabe preguntarse si a través de este instrumento, la dimensión urbana de la política de la UE está contribuyendo a afrontar los problemas tradicionales inherentes a la regeneración urbana en el país. Los estudios muestran que la Iniciativa Urbana (IU) no está avanzando de forma relevante si se compara con los programas de URBAN II en el desarrollo de estrategias de regeneración urbana integradas, colaborativas e innovadoras. También muestra que está dejando problemas tradicionales sin resolver y parcialmente sin abordar en relación con la acción en el medio urbano del país (De Gregorio Hurtado, 2017).

Por otra parte, existe disparidad entre los criterios de orden social establecidos por la Comisión Europea a la hora de financiar estas iniciativas y los resultados finalmente obtenidos (Díaz Rodríguez, Ma. del C. & Delgado Acosta, Ma. C. R., 2008).

Lo cierto es que la dinámica de las políticas urbanas de la Unión Europea, utilizando un marco analítico comparativo basado en dirección, objeto e impacto, nos muestra las contradicciones entre los procesos de convergencia a través de la europeización y los sistemas y trayectorias dependientes de la trayectoria que forjan caminos alternativos. Esto provoca que los estados miembros con más probabilidades de verse afectados por la europeización son los más afectados por las medidas de austeridad nacionales. Esto nos lleva a la propuesta de un modelo de “europeización heterogénea” que sea capaz de contemplar todas las prácticas diferenciales que tienen lugar dentro de la UE sobre política urbana (Carpenter, González Medina, Huete García, & De Gregorio Hurtado, 2020).

3.1.2.5. Declaración de Toledo 2010

En el año 2010, con el antecedente de la Carta de Leipzig sobre las Ciudades Europeas Sostenibles (2007), en un momento en el que Europa se enfrenta a una profunda crisis que hace cambiar las estructuras económicas que hasta ese momento habían funcionado y sin perder de vista que entre otros aspectos “se busca reflotar el sector inmobiliario a través de la rehabilitación” (Castrillo, Matesanz, Sanchez Fuentes, & Sevilla, 2014), rehabilitación que deberá ser clave para satisfacer las necesidades de las personas (SB10Mad, 2010) (Martin Consuegra, Alonso, & Frutos, 2015), surge la “*Declaración de Toledo 2010*”, la cual en su enunciado expone de una forma clara la situación y su intención «*Europa se enfrenta a un momento de transformación. La crisis ha echado por tierra años de progreso económico y social y expuesto las debilidades estructurales de la economía europea... Necesitamos una estrategia que nos ayude a salir fortalecidos de la crisis y convierta a la UE en una economía inteligente, sostenible e integradora que disfrute de altos niveles de empleo, de productividad y de cohesión social. Europa 2020 constituye una visión de la economía social de mercado de Europa para el siglo XXI*» (Comision Europea, 3 de marzo de 2010), y que a la postre va a significar un cambio y evolución en todos los postulados hasta ahora defendidos hacia el concepto de Renovación Urbana Integrada con la pretensión de abordar los retos urbanos que se planteaban desde este momento dentro del contexto de crisis económica que vivía Europa.

En la Declaración se resalta la importancia de la puesta en práctica de estos objetivos en el entorno construido y en los tejidos urbanos existentes, teniendo en cuenta que la batalla principal de la sostenibilidad urbana se ha de jugar precisamente en la consecución de la máxima ecoeficiencia posible en los tejidos urbanos de la ciudad ya consolidada. Es por ello por lo que se destaca la “*Regeneración Urbana Integrada*” como un instrumento estratégico para lograr ese modelo urbano más inteligente, más sostenible y socialmente más inclusivo en la ciudad consolidada y los tejidos existentes (www.fomento.gob.es/portal-del-suelo-y-politicas-urbanas/)

Una de sus prioridades es el actuar sobre el parque inmobiliario de la ciudad existente en todos sus aspectos, y en consecuencia, la accesibilidad se va a convertir en un tema capital a partir de este momento en toda la reglamentación que de sus postulados se va a derivar, señalando a la “*Regeneración Urbana Integrada*” como un instrumento estratégico para lograr ese modelo urbano más inteligente, más sostenible y socialmente más inclusivo en la ciudad consolidada y los tejidos existentes (www.fomento.gob.es/portal-del-suelo-y-politicas-urbanas/).

Con este instrumento, se pretendía afrontar una serie de problemas como, la pérdida de los límites de la ciudad o su crecimiento descontrolado, en el convencimiento de lo ineficiente, insostenible y antieconómico de ese escenario, una apuesta decidida por recuperar la trama funcional compleja tradicional en lugar de los procesos de especialización y tercerización que se han venido produciendo a lo largo de todo el siglo pasado principalmente en los centros históricos. Evitar la exclusión social

frente a los abundantes ejemplos de gentrificación que se venían produciendo (Martin Consuegra, Alonso, & Frutos, 2015).

Hay que destacar que La Declaración trajo aparejada la generación de una serie de documentos, dentro de lo que se definió como el objetivo “*Europa 2020*” (Comision Europea, 3 de marzo de 2010), que, entre otras muchas estrategias, proponía la “mejora de los recursos humanos, en particular lo que respecta a las necesidades de la población mayor” (Martin Consuegra, Alonso, & Frutos, 2015).

De entre los documentos que se derivaron de la Declaración de Toledo, en el “Documento de Referencia de Toledo” (eu2010.es, 2010) se incide en la importancia de la vivienda digna y asequible como pilar de las políticas de inclusión, redundándose en la rehabilitación del parque inmobiliario. Lo que lógicamente engloba medidas de mejora absolutamente necesarias en materia de accesibilidad.

Dentro de este documento se propone promover la eficiencia energética del parque inmobiliario, las políticas fiscales de estímulo para transformar los edificios en generadores de energía.

Por último, el documento “La rehabilitación del parque residencial existente” presentaba una valoración por países de aquellas materias que giraban en torno a la rehabilitación del parque inmobiliario de cada país, a través de una metodología basada en un cuestionario de preguntas enviado a los organismos competentes en materia de vivienda, sin embargo de cara a interpretar los resultados mostrados desde un punto de vista analítico, resulta difícil sacar conclusiones dada la heterogeneidad de las respuestas, con alta participación de algunos países, y escasa e incluso nula de otros. Cabe resaltar también la dificultad en la trazabilidad de algunos datos mostrados en los informes (Martin Consuegra, Alonso, & Frutos, 2015).

Dentro de los aspectos que destaca este documento, en torno a la Rehabilitación define tres ámbitos, vivienda, edificio y áreas urbanas, destacando la importancia del aspecto energético en cuanto a la reducción de emisiones de CO₂ y la necesidad de mejorar las condiciones de habitabilidad de cara a la adaptación de las viviendas a las personas con discapacidad física. Respecto a este aspecto, se observa en el documento que comienza a ser de gran interés en las normativas de los distintos países. Por otra parte, dentro de los aspectos relacionados con la financiación y acuerdos entre los organismos públicos y el sector privado de cara a implementar estas acciones, se observa que los distintos países disponen como modalidad más general las subvenciones a fondo perdido y desgravaciones fiscales si se opta por la rehabilitación integral del edificio. Se observa la tendencia antes apuntada de ofrecer ayudas para rehabilitaciones que incluyan adaptaciones de las viviendas a las personas mayores y discapacitadas. Sin embargo, en cuanto a la posibilidad de utilización de los fondos FEDER para actuar sobre las viviendas, al ser esta un bien privado, no se llega a un acuerdo de cara a su utilización para estos fines.

La Declaración promocionaba la investigación de cara a avanzar en los postulados defendidos, potenciando los programas *URBAN-NET*, Séptimo Programa Marco o ESPON, crea el grupo de trabajo sobre conocimiento e investigación urbana (UR&K) asociado al Grupo de Desarrollo Urbano (UDG) y destaca el papel de las redes de conocimiento como EUKN y URBACT.

3.1.2.6. 2013-2020. Legislación derivada de la Declaración de Toledo

Con la existencia previa del Código Técnico de la Edificación del año 2006, como clara apuesta por acercar la normativa española a los estándares de calidad europeos, a partir de la Declaración de Toledo se genera toda una batería de nuevas legislaciones tanto estatal como autonómica de cara a recoger los postulados por esta Declaración enunciados, en consonancia con las experiencias europeas y en aras al fomento de la rehabilitación del parque inmobiliario y la “regeneración urbana integrada” como una de sus principales estrategias en el campo de las políticas urbanas.

En este sentido el Gobierno de España aprueba en primer lugar el *Real Decreto 233/2013, de 5 de abril, por el que se regula el Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbanas (2013-2016) y posteriormente la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbana* (comúnmente conocida como la ley de las tres R, L3R), leyes que van a dibujar el marco jurídico sobre el que fundamentar el cambio de modelo urbano que se pretendía. Estas leyes recogían en sus postulados experiencias urbanas ya ensayadas en el país, Áreas de Rehabilitación Urbana (ARU), Áreas de Rehabilitación Integral (ARI), Planes de Vivienda anteriores u otras iniciativas europeas anteriores como podía ser el Plan URBAN, este último, el instrumento más específico de política urbana comunitaria dirigido a la regeneración urbana (Cabarga-Varona, Gomez Portilla, & Nogués Linares, 2014).

La inmediata aparición de la Ley 8/2013 de Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana, proveía de una serie de mecanismos que facilitarían la puesta en marcha de pequeñas actuaciones de rehabilitación en edificios, así como otras acciones más complejas dirigidas a la regeneración urbana de la ciudad en su más amplio concepto, pretendiendo con todo ello fomentar la calidad y sostenibilidad del espacio urbano y su parque inmobiliario, siendo la mejora de las condiciones de eficiencia energética de los edificios el tema estrella a acometer de cara a acercarnos en este aspecto, hasta este momento muy olvidado, pese a la ya existencia del CTE, a los estándares imperantes en el reto de Europa.

La L3R, junto a las demás normas aprobadas durante el año 2013, apoya un cambio de modelo en la política de suelo y vivienda que había venido desarrollándose en España a lo largo de muchas décadas, y fue muy bien recibida inicialmente por la mayor parte de agentes del sector profesional y por parte de las otras administraciones públicas. Pero el retraso en su puesta en práctica (Plan Estatal 2013-2016) o a las inadecuadas, por inaplicables, otras medidas económicas planteadas (Línea ICO, Plan

PAREER del IDAE, Proyecto CLIMA) y la falta de reacción de las entidades locales y autonómicas, hizo cundir el escepticismo sobre la misma en todos los agentes implicados.

La sola financiación basada en las subvenciones públicas, muy disminuidas como consecuencia de la crisis de la burbuja inmobiliaria y que en el mejor de los casos podría llegar a costear un 20-25 % del coste total y en los recursos privados de los propietarios, no resulta viable. Además, sin los adecuados instrumentos o vehículos financieros, a buscar y encontrar, en los que se facilitaran créditos a plazos más largos (10-15 años), a las Comunidades de Propietarios, no hacia factible, el despegue definitivo de este sector de actividad del que tan necesitado está nuestro país, por varias razones (empleo, dependencia energética, innovación, etc.) (Rubio De Val, 2015).

Con posterioridad a las leyes del año 2013, surge el *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación urbana*, el cual establecía entre sus objetivos en fomentar las actuaciones a la rehabilitación de los edificios, así como la regeneración del urbanismo existente. En este sentido el Artículo 29 describe el “nuevo” informe de evaluación de edificios, evolución del anterior Informe contemplado en la Ley 8/2013, señalando que contenido de forma detallada debía contemplar, la evaluación del estado de conservación del edificio, la evaluación de las condiciones básicas de accesibilidad universal y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización del edificio, estableciendo si el edificio es susceptible o no de realizar ajustes razonables y la certificación de la eficiencia energética, estableciéndose para este informe una vigencia de 10 años, el cual se tendrá que renovar periódicamente.

Así hasta llegar al hoy en vigor *Real decreto 106/2018, de 9 marzo, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021*, el cual marca entre sus objetivos fundamentales el fomentar el alquiler, la rehabilitación, regeneración y renovación urbana y rural, con especial atención a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual y a las ayudas a la accesibilidad universal. Facilitar una vivienda digna y adecuada a las personas con discapacidad, en régimen de alquiler o de cesión en uso con renta o precio limitado; y contribuir a mantener la reactivación del sector inmobiliario, fundamentalmente desde el fomento del alquiler y el apoyo a la rehabilitación de viviendas. Creando de cara a alcanzar estos objetivos una serie de programas, Programa de fomento de la conservación, de la mejora de la seguridad de utilización y de la accesibilidad en viviendas, Programa de fomento de la regeneración y renovación urbana y rural y el Programa de fomento de viviendas para personas mayores y personas con discapacidad entre los más destacados desde el punto de vista de la regeneración urbana integral.

A nivel autonómico, todas las CCAA desarrollaron la legislación propia que contemplara el espíritu de la Declaración de Toledo. Así en Andalucía, surge el *Decreto 141/2016, de 2 de agosto, por el que se regula el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020* con objetivos muy similares a su predecesora estatal.

3.1.2.7. Objetivo 2030. Agenda Urbana Española

La conferencia ONU-HABITAT III celebrada en Quito a finales de 2016 consagró el primer Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) con un enfoque exclusivamente urbano. *El undécimo Objetivo de Desarrollo Sostenible (ONU, 2030) para Ciudades y Comunidades Sostenibles* destaca el papel de la urbanización en el desarrollo y la reducción de la pobreza y tiene como objetivo hacer que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles a través de una variedad de métricas, indicadores y sistemas de evaluación (Caprotti et al., 2017).

Estas intervenciones de regeneración urbana deben centrarse en la protección, conservación y mejora del tejido urbano mediante el uso innovador de enfoques integrados en políticas urbanas sostenibles (perspectivas socioeconómicas y ambientales) en áreas vulnerables. La guía utiliza la metodología DAFO (Fortalezas, Debilidades, Oportunidades y Amenazas) mediante un diagnóstico detallado del área, seguido de la metodología CAME (Corregir, Adaptar, Mantener y Explorar), para proponer estrategias de intervención efectivas (Ruá et al., 2019).

Aunque existen dudas sobre el potencial reduccionismo en esta nueva agenda y se defiende la necesidad reflexiva de ser consciente de los tipos de espacios urbanos que están potencialmente marginados por las nuevas tendencias en la política urbana global, subrayándose la necesidad de comprometerse críticamente con el papel de los expertos, los datos, la medición y sus implicaciones para la producción, el desempeño y la promoción de visiones específicas de lo que podría describirse como el "nuevo ciudadano urbano" (Caprotti et al., 2017). A pesar de estas críticas, trata el surgimiento de una Nueva Agenda Urbana como un momento de oportunidad, aunque limitado temporalmente.

En este contexto surge, *“La Agenda Urbana Española”*, tomada en consideración por el Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019. Es la hoja de ruta que va a marcar la estrategia y las acciones a llevar a cabo hasta 2030, para hacer de nuestros pueblos y ciudades ámbitos de convivencia amables, acogedores, saludables y concienciados. Constituye un verdadero “menú a la carta” para que todos los actores, públicos y privados, que intervienen en las ciudades y que buscan un desarrollo equitativo, justo y sostenible desde sus distintos campos de actuación, puedan elaborar sus propios Planes de Acción (Direc. General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, 2018)

Esta *Agenda Urbana Española (AUE)* supone la primera vez que el país adopta un marco nacional de políticas urbanas. Una de las razones de esto es el reparto formal de competencias entre los diferentes niveles territoriales, en el que los gobiernos nacionales, regionales y locales aún no han desarrollado mecanismos efectivos para trabajar de manera colaborativa en el campo de la política de desarrollo urbano. La distribución del poder se ha convertido en un escenario de política urbana fragmentado. En este contexto, el tema de la gobernanza multinivel (MLG) se convierte en un aspecto relevante

que debe ser abordado por la SUA para convertirse en un verdadero instrumento transformador. La AUE no solo considera las limitaciones del contexto político, sino que también introduce una serie de mecanismos que refuerzan, por un lado, la relación entre los niveles nacional y local y, por otro, su orientación a la implementación (De Gregorio Hurtado & González Medina, 2020).

3.1.2.8. Plan De Recuperación, Transformación y Resiliencia

Al amparo del Plan de Recuperación para Europa “NextGenerationEU” entendido este como más que un plan de recuperación, una oportunidad única para salir más fuertes de la pandemia, transformar nuestra economía y crear oportunidades y trabajos para esa Europa en la que queremos vivir, surge el *Real Decreto-Ley 19/2021 de 5 de octubre de 2021, de medidas urgentes para impulsar la actividad de rehabilitación edificatoria en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia*, que implica la aplicación por parte del Estado de diferentes instrumentos, reformas e inversiones con el fin de conseguir los compromisos adquiridos por nuestro país para la rehabilitación y mejora del parque de viviendas existente.

El Real Decreto Ley parte en primer lugar de la realidad de la antigüedad del parque de viviendas español, donde más de la mitad de los edificios residenciales, 5,5 millones de edificios residenciales y unos 9,7 millones de primeras viviendas, es anterior a 1980, luego, anterior a la entrada en vigor de la primera normativa reguladora de las condiciones térmicas de los edificios. En segundo lugar del análisis de la calidad de los edificios existentes a partir de su calificación energética, observando que más del 81,0 % de los edificios existentes se sitúa en las letras E, F o G, en términos de emisiones, aumentando dicho porcentaje hasta el 84,5 % de los edificios en el caso del consumo energético, lo que pone de manifiesto el importante potencial de la rehabilitación energética del parque residencial español. Y en tercer lugar la toma de conciencia del escaso avance de nuestro país en materia de rehabilitación energética del parque residencial, muy por debajo del de los principales países de nuestro entorno, y todo ello con el objetivo de conseguir un parque inmobiliario con alta eficiencia energética y descarbonizado antes de 2050, facilitando la transformación económicamente rentable de los edificios existentes en edificios de consumo de energía casi nulo, y a través de la ejecución del conjunto de reformas e inversiones previstas en el marco estratégico de la Agenda Urbana española: Plan de rehabilitación y regeneración urbana.

De cara a avanzar en el cumplimiento de los objetivos de rehabilitación de los edificios, y como parte del desarrollo del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, el texto del Real Decreto-Ley introduce nuevas deducciones en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) por hacer obras que mejoren la eficiencia energética en las viviendas y edificios residenciales. Deducciones a aplicar sobre las cantidades invertidas en obras de rehabilitación que contribuyan a la mejora efectiva y acreditada de la vivienda energética de la vivienda habitual y los edificios residenciales y que pueden llegar a deducciones que pueden ser del 60% en actuaciones que reduzcan un 30% el consumo de

energía primaria no renovable, o mejoren la calificación de los edificios residenciales alcanzando las letras A o B.

A su vez también introduce una serie de mejoras normativas. De esta forma, se modifica la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal, al objeto de facilitar la toma de decisiones en las comunidades de propietarios estableciendo un régimen de mayoría simple para la realización de obras de rehabilitación que contribuyan a la mejora de la eficiencia energética en el conjunto del edificio, así como para la solicitud de ayudas y financiación para ello, reforzando la capacidad de actuación de comunidades de propietarios para el acceso al crédito para obras de rehabilitación y mejora de los edificios, a través de una modificación del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre), con objeto de que tengan plena capacidad jurídica para la formalización de los créditos a la rehabilitación o mejora de los edificios, y así favorecer su acceso a la financiación.

Con el objeto de impulsar las obras de rehabilitación, también se establece la creación de una línea de avales para la cobertura parcial por cuenta del Estado de la financiación de obras de rehabilitación que contribuyan a la mejora de la eficiencia energética. Con esta nueva línea de avales del Instituto de Crédito Oficial (ICO), que se desarrollará a través de un convenio con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se cubrirán parcialmente los riesgos de los préstamos concedidos por parte de las entidades financieras privadas destinados a actuaciones de rehabilitación de edificios de vivienda que contribuyan a la mejora de la eficiencia energética. Avales que pueden llegar a concederse hasta un importe de 1.100 millones de euros, lo que supondrá un importante apoyo a la financiación de las actuaciones de rehabilitación de edificios residenciales.

Queda pendiente orquestar como se desarrolla el Real Decreto-Ley en los próximos años y si alcanza el objetivo de “alcanzar la rehabilitación energética de 1,2 millones de viviendas a lo largo del periodo 2021-2030, incrementando el ritmo de rehabilitación hasta aproximarse a la cifra de 300.000 rehabilitaciones de vivienda al año, con lo que se pone de manifiesto la necesidad de adoptar medidas para incrementar de manera exponencial la actividad de rehabilitación residencial, multiplicando por diez en la presente década la cifra actual situada en el entorno de las 30.000 rehabilitaciones anuales de vivienda”.

3.1.3. Ciudad compacta frente a ciudad dispersa

Como consecuencia de la crisis económica y habitacional, los sistemas urbanos han visto fracasar el modelo de crecimiento urbano ilimitado, a la vez que los problemas sociales, económicos y ambientales se han multiplicado (Calderón & García-Cuesta, 2018).

En este sentido la política urbana debe reformularse para abordar la diversidad de actividades e intereses en las ciudades, y para apoyar una forma más inclusiva y, con suerte, redistributiva de desarrollo urbano, considerando cómo las mejoras urbanas pueden extenderse a las diferentes áreas y distritos de una ciudad sin sacrificar el crecimiento económico (Robinson, J., 2008).

El objetivo principal para el futuro de las ciudades europeas en su evolución debe ser garantizar la continuidad de las actividades vitales (internas y externas) y evitar el control de la naturaleza sobre las poblaciones, principalmente por los efectos del aumento del cambio climático en la Tierra (Saaty & De Paola, 2017).

Las decisiones sobre dónde y cómo vivir dependen, principalmente, de condiciones y circunstancias particulares. Factores como el "sentido de pertenencia" a los vecindarios donde las personas crecieron desde que eran niños (Del Giudice, de Paola, Torrieri, & Nijkamp, 2009), el crecimiento de las zonas urbanas y el abandono de las zonas rurales en contraste con el lento declive y envejecimiento de la población europea (Saaty & De Paola, 2017), el aumento desproporcionado de la urbanización (Broere, 2016), y la migración de personas de países en guerra hacia Europa, entre otros, impulsará la urbanización de las ciudades a un ritmo mucho mayor (Saaty & De Paola, 2017).

3.1.3.1. Causas origen de la dispersión urbana en Europa

El crecimiento metropolitano en Europa ha dado lugar a cambios drásticos de las formas urbanas, las estructuras socioespaciales y los patrones de uso del suelo debido a los procesos secuenciales de urbanización, suburbanización y reurbanización (Ciommi et al., 2018).

De forma general las causas que originan la dispersión urbana en toda Europa, se focalizan en la disminución de la densidad de población y empleo desde el centro de la ciudad hacia la periferia, la creciente demanda de vivienda causada por la inmigración interna e internacional, las funciones económicas y las estructuras sociales en evolución que han impulsado la liberación de tierras periféricas para el desarrollo urbano fuera de las ciudades, las condiciones del tráfico, la industrialización y la política gubernamental. Los impactos de la dispersión de los asentamientos van más allá de los límites urbanos respectivos, lo que reduce la resiliencia de un sistema regional a los impactos externos y la respuesta general a la política de desarrollo multinivel (Ciommi et al., 2018) (Guastella, Oueslati, & Pareglio, 2019) (Choudhary, Boori, & Kupriyanov, 2017).

Las principales consecuencias de la expansión urbana son la contaminación, el consumo de recursos y energía, los vertederos y los depósitos de chatarra, el uso inadecuado de la tierra. Esto está provocando cambios climáticos globales que tendrán impactos impredecibles en los ecosistemas. Todos estos aspectos exigen una mejor planificación y diseño de las áreas metropolitanas urbanas.

Todo ello hace necesaria una mayor atención de las empresas privadas, las agencias internacionales y los gobiernos locales en la planificación de futuras inversiones para la asignación de recursos (particularmente en servicios sociales), basando las decisiones en proyecciones demográficas y, en consecuencia, planificando estrategias e inversiones (Saaty & De Paola, 2017).

3.1.3.2. Causas origen de la dispersión urbana en España

Según la European Environment Agency (2006) (Romanowicz, Daffner, Uhel, Weber, & Nytorv, 2006), entre 1990 y 2000 España estuvo en el tercer lugar de los países con la tasa de crecimiento de ocupación de suelo más alta de la Unión Europea, solo por debajo de Irlanda y Portugal, con un crecimiento del suelo urbanizado del 29,50 % en detrimento del suelo agrícola y forestal. (Arozarena Villar, Bosque González, Villa Alcázar, & Porcuna Fernández Monasterio, 2006).

Entre sus causas se pueden citar: tipos de interés anormalmente bajos, caída en el tamaño de los hogares, aumento en el número de segundas residencias, cambio de destino de una parte relevante del ahorro familiar colocado en bolsa hacia la compra de vivienda, consecuencia de la caída repentina de los valores tecnológicos, y el blanqueo de capitales, además del aumento de la renta per cápita, el cambio de preferencias de las familias por lugares con un mayor contacto con la naturaleza y una tipología de vivienda unifamiliar, junto con la mejora en los transportes y comunicaciones (Muñiz and García-López 2013, 189-219).

Al igual que en Francia, Portugal o Grecia, el sistema de planificación territorial de España, de tipo napoleónico, está caracterizado por una elevada autonomía de los ayuntamientos para fijar usos del suelo (Newman & Thornley, 2002), donde los Municipios periféricos competían entre ellos para atraer a la población con mayor capacidad económica ofreciendo vivienda unifamiliar de calidad media y alta, lo que conllevaba un elevado consumo de suelo (Razin & Rosentraub, 2000) (Solé Ollé & Viladecans Marsal, 2007).

Colocar suelo en el mercado ha sido, sigue siendo, una importante fuente de ingresos de los ayuntamientos. Un mecanismo perverso y miope, ya que el aumento de la recaudación que se da a corto plazo está por debajo del previsible crecimiento del gasto social en servicios que habrá de cubrir la administración local, pero también la autonómica y la estatal.

Tal como apuntan diversos estudios, el coste per cápita que supone la dotación de infraestructuras de transporte, suministro de gas y electricidad, recogida de basuras, o educación y asistencia médica de proximidad, es sensiblemente superior en entornos dispersos que en compactos (Carruthers & Ulfarsson, 2003) (Burchfield, Overman, Puga, & Turner, 2006).

Las políticas de vivienda de ese momento también tuvieron un papel fundamental. A pesar de que el número de viviendas había crecido exponencialmente durante los últimos años, la demanda aumento

con tal intensidad que los precios se dispararon, creando una burbuja inmobiliaria. El capital especulativo atraído por unos precios al alza alimentó dicho proceso hasta una sobrevaloración de los inmuebles que diferentes fuentes (The Economist, Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos, Fondo Monetario Internacional, Banco Central Europeo) situaron alrededor del 30%.

La política para solucionar el problema del precio de la vivienda se centró exclusivamente en relajar las restricciones de oferta de suelo. Se afirmaba que el precio de la vivienda crecía porque los ayuntamientos ofrecían poco suelo, argumentándose que estos eran los principales especuladores y culpables del aumento del precio de la vivienda.

Para neutralizar su poder se aprobó la nueva Ley de Suelo de 1998, donde, a no ser que se protegiera de forma explícita, todo el suelo pasaba a ser urbanizable. Un diagnóstico tan erróneo como creer que el precio de la vivienda es caro porque el suelo es caro, en lugar de entender que el suelo es caro porque la vivienda es cara. Planteamiento que llevó a una ocupación de suelo a un ritmo desconocido, sin que los precios se estabilizaran, cuando lo más lógico hubiera sido controlar el flujo de capitales especulativos que alimentaban una demanda desbocada. Hoy, parece claro que las políticas de oferta basadas en la liberalización del suelo fracasaron de forma estrepitosa (Muñiz and García-López 2013, 189-219).

3.1.3.3. Ciudad dispersa. Definición

Las formaciones espaciales de escala urbano regional son un fenómeno reciente asociado a las dinámicas de globalización, el desarrollo de las tecnologías de transporte y comunicaciones, los cambios en la organización de la producción y las transformaciones sociales, que han favorecido un proceso de expansión urbana en su ámbito regional, expresado en el desarrollo de nuevas y diversas actividades económicas, sobre todo servicios, y la desconcentración de funciones hacia ciudades medias y pequeñas. Este fenómeno lleva a considerar dentro de la reflexión urbanística de las últimas décadas la presencia de una eventual “disolución” de la ciudad compacta tradicional, con transición hacia una ciudad cada vez más dispersa y fragmentada (Dematteis, 1998) (Monclús, 1998) (Gaviria Ríos, 2017).

El modelo expansivo de ciudad dispersa viene caracterizado por bajas densidades edificatorias, importantes infraestructuras viarias y grandes extensiones de espacios libres; pero también por la presencia de áreas industriales, equipamientos deportivos y de usos semiurbanos como vertederos, canteras o invernaderos plásticos. Se crea de esta manera un mosaico discontinuo de fragmentos autónomos, entre los cuales aparecen espacios baldíos intersticiales, que termina por adquirir una fisonomía urbana aun careciendo de todos los rasgos físicos y morfológicos que definen la ciudad tradicional, esto es, intensidad, densidad y límites (Hernandez Puig, 2016).

Por su parte (Ciommi et al., 2018) define el desarrollo peri urbano como una expansión discontinua de baja densidad en terrenos marginales, enfatizando la dependencia de la movilidad privada, el consumo de suelo y las estructuras económicas despolarizadas y (Dematteis, 1998) entiende la ciudad dispersa como un conjunto de movimientos favorecidos por una desconcentración funcional a partir de los cuales las periferias urbanas se fortalecen y se produce una difusión reticular de las ciudades.

En definitiva, se producen nuevas formas de organización espacial, nombradas de manera distinta como megaciudades, ciudades región, macrometrópolis, posmetrópolis, ciudad difusa o dispersa, metápolis e hiper ciudad (Monclús, 1998).

3.1.3.4. Evolución hacia la ciudad dispersa en las ciudades sur europeas

Al desempeñar un papel marginal en la jerarquía urbana europea, las ciudades mediterráneas son contextos adecuados para comprender la dinámica a largo plazo de la expansión urbana dispersa y espacialmente descoordinada por tres motivos, primero, la desregulación de la planificación y la informalidad de los asentamientos han condicionado las políticas que regulan el crecimiento urbano, estando en la base de la expansión metropolitana al menos desde principios de la década de 1950. En segundo lugar, la dinámica demográfica se caracterizó por ondas de urbanización secuenciales que mezclaban expansión compacta y dispersa. En tercer lugar, un sistema complejo de agentes que interactúan impulsando el crecimiento urbano en estas ciudades independientemente de las condiciones ambientales, la tenencia de la tierra, los precios de la vivienda y los procesos de zonificación (Ciommi et al., 2018).

Las densidades de población crecieron en estas ciudades hasta finales de la década de 1970 debido a múltiples fuerzas socioeconómicas que actúan a escalas regionales y locales como, industrialización tardía, concentración de servicios tradicionales y más avanzados en ciudades centrales, migración rural-urbana, tendencias de alta fecundidad, políticas de vivienda social. En ese período, la concentración y la compacidad fueron los principales patrones de crecimiento en toda la región mediterránea (Chorianopoulos, Pagonis, Koukoulas, & Drymoniti, 2010).

Es tras la densa urbanización de la posguerra en respuesta al enorme crecimiento de la población, cuando se observan estos nuevos patrones de desarrollo en el sur de Europa desde finales de la década de 1970, caracterizando la dispersión urbana en contraste con los modelos monocéntricos compactos. Incluso si compartía algunos atributos morfológicos y funcionales del crecimiento urbano, la forma mediterránea de dispersión de asentamientos no se adhirió completamente a los procesos de suburbanización estadounidenses o del norte de Europa, centrados en las tecnologías de la comunicación, la competitividad urbana para atraer personas y empresas y las preferencias de los hogares ricos. En la Europa mediterránea, los precios de la tierra estimularon la expansión radiocéntrica de las ciudades centrales hacia áreas periféricas (Ciommi et al., 2018).

Sin embargo, esta tendencia experimentó un cambio significativo, aunque espacialmente diferenciado, en los años siguientes. Según (Salvati, Morelli, Rontos, & Sabbi, 2013), las trayectorias urbanas en el lapso 1980-2010 dependieron de la fase demográfica específica (crecimiento, estabilidad, declive) experimentada en cada región y el patrón espacial de densificación vs. despoblación observado a escala local, un problema específico de cada ciudad en el sur de Europa. Así se observan rutas de crecimiento divergentes por ejemplo para ciudades como Barcelona, Roma y Atenas, posiblemente impulsadas por factores emergentes específicos del lugar que dan forma a las transformaciones urbanas (los Juegos Olímpicos de Barcelona 1992 y Atenas 2004 y Jubileo 2000 en Roma).

Hasta principios de la década de 1990, las grandes áreas metropolitanas de la Europa mediterránea se consideraban con frecuencia regiones con formas urbanas estructuralmente compactas y organizaciones espaciales funcionalmente monocéntricas. (Leontidou, 1995) destacó similitudes en las trayectorias individuales de crecimiento urbano, lo que llevó a perfiles socioespaciales convergentes y estructuras económicas homogéneas. La expansión de la población impulsada por la inmigración interna e internacional, una tradición urbana más consolidada, la creciente segregación de clases, la especulación inmobiliaria, la desregulación de la planificación y la participación restringida en las decisiones públicas sobre el uso del suelo, han sido identificadas como dimensiones clave asociadas con la densificación de los asentamientos y la concentración de la población en el sur de Europa. Sobre la base de estos hallazgos, las grandes ciudades mediterráneas se han agrupado normalmente en una clase homogénea de ciudades distintas, en primer lugar de los prototipos de "ciudades prósperas" como las de los Estados Unidos y de Europa noroccidental y central; en segundo lugar del sistema urbano centralizado típico de Europa del Este; y en tercer lugar de las aglomeraciones de países emergentes en rápido crecimiento (Ciommi et al., 2018).

Esta complejidad urbana refleja múltiples fases demográficas, la expansión informal de la ciudad y la planificación espacial caótica acompañada de transformaciones inherentes en la estructura socioeconómica, siendo la falta de planificación y gestión integradas de las áreas metropolitanas un tema clave a la hora de interpretar los fracasos de las políticas que promueven el desarrollo policéntrico. Estas carencias dan como resultado la persistencia de rasgos socioeconómicos peculiares, incluida la compacidad de los asentamientos, la concentración excesiva de las ciudades centrales, el envejecimiento de la población y los activos institucionales tradicionales, disparidades socioeconómicas desiguales, un sistema de gobernanza desequilibrado y condiciones para un desarrollo insostenible (Colantoni, Grigoriadis, Sateriano, Venanzoni, & Salvati, 2016) (Ciommi et al., 2018), lo que exige un desarrollo urbano mejor controlado, favoreciendo las ciudades compactas y sometiendo los cambios de uso del suelo a una perspectiva de crecimiento de la población urbana (Guastella et al., 2019).

La heterogeneidad en los patrones de desarrollo regional e historias de éxito individuales, con la ciudad de Barcelona como referente (Balibrea, 2001; Casellas & Pallares-Barbera, 2009; Dura-Guimera, 2003), son excepciones que confirman los débiles rendimientos alcanzados en los campos de la competitividad local y la sostenibilidad urbana en otras ciudades sur europeas (Arapoglou & Sayas, 2009; De Muro, Monni, & Tridico, 2011; Gospodini, 2009; Maloutas, 2007).

Sin embargo, el aumento de la población urbana también puede tener sus ventajas: en algunos casos, las ciudades concentran la pobreza, pero en otros casos también proporcionan el escape más importante de la pobreza al mismo tiempo. La civilización moderna puede dañar los recursos y los ecosistemas, pero las ciudades también tienen un gran potencial para la sostenibilidad a largo plazo. Si las ciudades generan problemas, también incluyen posibles soluciones. Por lo tanto, los beneficios de la urbanización son potencialmente mayores que sus desventajas, pero los problemas y las oportunidades son puntos clave para mejorar la vida urbana, para el crecimiento a largo plazo y para la sostenibilidad ambiental y social. En este sentido las estrategias para mejorar el futuro de la vida urbana no pueden prescindir de la participación de la sociedad civil en los procesos de diseño y planificación urbana. Sólo una gestión holística de las ciudades puede ser una posible solución para maximizar realmente los beneficios económicos de las comunidades locales (Saaty & De Paola, 2017).

Se necesitan estrategias de planificación alternativas para estimular el atractivo laboral de las ciudades periféricas compactas, consolidar los subcentros de empleo y reducir los impactos negativos de la expansión urbana descontrolada. En este ámbito, la crisis urbana más reciente es una oportunidad desafiante para mejorar la sostenibilidad y la resiliencia de los sistemas urbanos. Comprender los cambios a escala local en las estructuras urbanas socioespaciales dominadas por una ciudad central, e interpretar el impacto relacionado en la organización económica de las regiones metropolitanas, contribuye a informar las políticas de contención urbana, estimulando un desarrollo verdaderamente policéntrico de ciudades tradicionalmente densas (Ciommi et al., 2018).

3.1.3.5. Evolución urbana en España

En el caso de España hay una clara diferencia en el comportamiento del crecimiento urbano en las ciudades de tamaño medio, diferenciando el comportamiento de la ciudad central y la periferia. Son las áreas urbanas las que han experimentado un mayor crecimiento relativo en España. Crecimiento relacionado principalmente con la producción de suelo residencial de baja y media densidad asociada a la producción de vivienda unifamiliar, particularmente ubicada en la periferia urbana. Aun así, en muchas de estas áreas urbanas la producción de suelo se ha relacionado en gran medida con usos no residenciales. Todo ello ha dado lugar a la configuración de zonas urbanas complejas, extensas, más fragmentadas y menos densas (Olazabal & Bellet, 2019).

Este proceso de densificación de los centros fue estimulado desde la normativa urbanística que eludió aplicar a la ciudad tradicional las regulaciones más higiénicas e innovadoras en materia de limitación de alturas y amplitud de patios introducidas en los planes de ensanche. Para completar el escenario, comenzó a formarse con extraordinaria vitalidad una nueva ciudad situada fuera de los límites físicos de la ciudad planeada, y por tanto fuera del alcance las ordenanzas municipales y los planes de ensanche, gravitando sobre las principales carreteras y caminos radiales de comunicación interurbana: el denominado Extrarradio. Se consolida la morfología característica dividida en tres coronas concéntricas: centro histórico, ensanche reticulado y extrarradio espontáneo que caracterizó a las grandes ciudades españolas hasta el surgimiento de los grandes polígonos de edificación abierta en la mitad del siglo XX y las grandes extensiones suburbio de baja densidad a finales de siglo (Domínguez, 2020).

3.1.3.6. Regiones urbanas globales y desarrollo policéntrico

El desarrollo policéntrico, forma urbana que emerge al final del siglo XX en Europa (Burger, M. J., Van Der Knaap, & Wall, 2014) ha sido cada vez más relacionado con la formación y consolidación de las regiones urbanas globales. Según (Kloosterman & Musterd, 2001) el policentrismo, que básicamente denota la existencia de múltiples centros en un área, parece haberse convertido en una de las características definitorias del paisaje urbano en las economías avanzadas. Ejemplos de regiones policéntricas en Europa incluyen el área del Ruhr en Alemania, Randstad en los Países Bajos, la red de ciudades medianas en el norte de Italia a lo largo del río Po y las áreas más urbanizadas de Bélgica. En estos contextos, las regiones policéntricas no muestran un núcleo urbano predominante, pero sí varias ciudades con tamaño demográfico similar y poder económico, interconectados por los centros más pequeños incrustados en una red de infraestructura densa. Como resultado las regiones urbanas globales son cada vez más policéntricas, organizando redes urbanas en nodos Marshall de producción con morfologías en su mayoría discontinuas y dispersas, influyendo en las formas de asentamientos humanos y las estructuras socioespaciales que alteran la dinámica a corto y medio plazo de la actividad económica (Ciommi et al., 2018).

Un aumento espacialmente equilibrado de los empleos locales y la población residente delinea el cambio de un modelo monocéntrico hacia estructuras policéntricas con subcentros de empleo (Roca Cladera, Marmolejo Duarte, & Moix, 2009; Turok & Mykhnenko, 2007; Zitti, Ferrara, Perini, Carlucci, & Salvati, 2015).

En este sentido, el policentrismo asociado con formas menos compactas de asentamiento, conduce a un crecimiento urbano disperso. El desarrollo exurbano fue tanto una causa como una consecuencia de la polarización social, las transformaciones inherentes de las estructuras económicas regionales, la expansión de la infraestructura, la creciente volatilidad en los mercados inmobiliarios impulsados por las comodidades y relacionados con el turismo. Pero por otra parte, el policentrismo ha sido

ampliamente reconocido como una vía hacia un desarrollo territorial equilibrado y sostenible, combinando las economías de aglomeración típicas de las ciudades compactas con la congestión reducida del desarrollo urbano descentralizado (Camagni, Gibelli, & Rigamonti, 2002) y la planificación espacial europea apunta explícitamente a fortalecer las redes urbanas policéntricas, que funcionan a través de la competitividad cooperativa, como la estrategia ganadora para lograr un desarrollo eficiente, sostenible y equitativo, contribuyendo a la integración efectiva de diferentes políticas dirigidas a la competitividad urbana y la sostenibilidad socioambiental (Giommi et al., 2018).

3.1.3.7. Ciudad compacta. Definición

El término "ciudad compacta" fue acuñado por primera vez en 1973 por George Dantzig y Thomas L. Saaty, cuya visión utópica fue ampliamente impulsada por el deseo de ver un uso más eficiente de los recursos y mejores condiciones de supervivencia para las personas (Saaty & De Paola, 2017). En su visión original, la ciudad compacta sería una ciudad económica para construir y mantener, con muchos espacios verdes como parques públicos o jardines privados. El tiempo de viaje desde el hogar a las escuelas o lugares de trabajo sería muy corto, con la posibilidad de elegir la modalidad de viaje más deseable (a pie, en bicicleta o servicios de transporte público). Las tiendas, los restaurantes, los servicios de entrega a domicilio, las instalaciones de salud y todos los servicios de rutina siempre estarían completamente disponibles.

En la ciudad compacta, no habría expansión urbana, autopistas, tráfico, niebla tóxica, contaminación y otras molestias urbanas. Con costos de construcción de edificios flexibles para que sea fácil remodelar, renovar y reorganizar partes de la ciudad, evitando los procesos de deterioro urbano. La ciudad compacta se dividiría en cinco áreas circulares, de adentro hacia afuera: el núcleo (área de trabajo con oficinas, tiendas, escuelas, servicios públicos, etc.), el borde del núcleo, el área residencial interior (con especial atención a la dimensión vertical), la plaza central (instalaciones locales, escuelas primarias para niños, clínicas, tiendas de barrio, parques y áreas de juego), área residencial exterior. La ciudad compacta sería una ciudad de cuatro dimensiones: la mayoría de las ciudades son ciudades predominantemente bidimensionales, pero la ciudad compacta tendría el tiempo como una dimensión adicional, en lugar de construir hacia arriba (tercera dimensión).

En definitiva, una ciudad ideal, muy lejos de las existentes.

Hoy podríamos decir que los requisitos y preferencias generales sobre una ciudad compacta bien diseñada deben incluir los siguientes objetivos múltiples: entorno estético (tantas comodidades como sea posible para ahorrar mano de obra), acceso rápido a cualquier parte de la ciudad, clima adecuado, vida a bajo costo, conservación de tierras agrícolas, fácil acceso al entorno natural, eliminación de retrasos, contaminación reducida, eliminación de accidentes, prevención del sabotaje y maximizando la posibilidad de escape en caso de desastres naturales (Saaty & De Paola, 2017).

En su intento de averiguar qué modelo de ciudad será el más adecuado para afrontar el futuro en función de los criterios estratégicos utilizables para evaluar los diversos méritos del modelo BOCR (beneficios/oportunidades/costes/riesgos), (Saaty & De Paola, 2017) define diversos tipos de ciudad compacta:

- a) *Ciudad eco compacta*, como aquellas ciudades desarrolladas en equilibrio con el medio ambiente natural, con densidad de población óptima, con un sistema extendido de pequeños comercios, sistemas de transporte público eficientes, amigables para los peatones ciudades (afirma que muchas de estas ciudades se encuentran en España).
- b) *Ciudad circular compacta*, como la que es capaz de aprovechar su diseño circular específico, porque todos los puntos de la circunferencia están igualmente distantes del centro, teniendo como principales beneficios una menor congestión de la ciudad y sistemas de transporte público eficientes.
- c) *Ciudad elevada*, como la que prima la preservación de los paisajes naturales. La ciudad sería completamente autosuficiente en términos de energía, energía producida íntegramente a partir de fuentes renovables.
- d) *Ciudad de la casa verde*, como la que se centra en el uso de formas y recursos naturales para construir futuras viviendas. Aunque es posible que las casas verdes no puedan proporcionar todas las comodidades como apartamentos, la ciudad de las casas verdes es un modelo posible realista para las ciudades del futuro.
- e) *Ciudad de Agua*, como un tipo de ciudad basado en un complejo sistema de estructuras capaz de acomodar a muchas personas y aliviar las presiones de la población sobre la tierra. Esta es una vista conceptual de una ciudad y, en efecto, una construcción similar podría ser la Palm Island ubicada en el mar de Dubai.

Con base en los criterios estratégicos del modelo BOCR elegidos y la combinación de los resultados obtenidos, (Saaty & De Paola, 2017) nos indica que para el modelo de beneficios y los aspectos que observa: sociales (calidad y disponibilidad de los servicios públicos, instalaciones médicas, demanda de energía de la ciudad, necesidades de vivienda relacionadas con el aumento de la población, gastos de viaje); ambientales (conservación de energía e impactos sobre la flora y la fauna, presión sobre el consumo de recursos naturales, baja contaminación ambiental); económicos (bajo costo de vida, desarrollo de infraestructuras y su mantenimiento, costos de transporte y costos relacionados con el desarrollo de nuevos estacionamientos); la ciudad compacta y la ciudad del agua tienen más beneficios, siendo la ciudad compacta ligeramente superior a la ciudad del agua.

Respecto del modelo de oportunidades y los aspectos observados: sociales (oportunidades de tiempo libre, bajo índice de criminalidad, conciliación de la vida laboral y personal y armonía social); tecnológicos (intercambio de avances técnicos con los consiguientes impactos en los aspectos generales de la vida); económicos (oportunidades de creación de empleo relacionadas con el aumento de la población, oportunidades vinculadas al aumento del presupuesto para seguridad y salud pública); la ciudad compacta es la que presenta las mayores oportunidades seguida de la ciudad de la casa verde.

Respecto del modelo de costos y los aspectos observados: ambientales (cambios climáticos, impactos en la flora y fauna, gestión de residuos); financieros (pérdida de inversiones existentes, complejidad de los procesos, costos de materias primas, problemas de eliminación de desechos, costos de desarrollo y mantenimiento de la ciudad); sociales (costos para mantener la ley y el orden en la ciudad, costos de aceptación de las alternativas disponibles, pérdida del patrimonio histórico y cultural), la ciudad del agua presenta los costos más altos seguida de la ciudad de la casa verde.

Respecto al modelo de riesgos y los aspectos observados: tecnológicos (apoyo y mejora tecnológica para el aumento de la población, riesgo de callejón sin salida debido a cambios tecnológicos, usos indebidos de la tecnología e incertidumbres en la viabilidad tecnológica); ambientales (pérdidas de vidas y propiedades debido a desastres naturales o riesgos desconocidos para la salud humana y amenazas ambientales a la flora y fauna); financieros (asequibilidad, adaptabilidad y sostenibilidad de la ciudad, además de posibles gastos inesperados para el mantenimiento de los servicios públicos); sociales (apoyo básico de la sociedad, aislamiento de vecinos y seres queridos, tasa de criminalidad); la ciudad del agua presenta los mayores riesgos en absoluto, siendo por tanto la ciudad compacta la mejor opción para la ciudad futura, y en el corto plazo la ciudad compacta es siempre la mejor alternativa seguida de la ciudad de la casa verde.

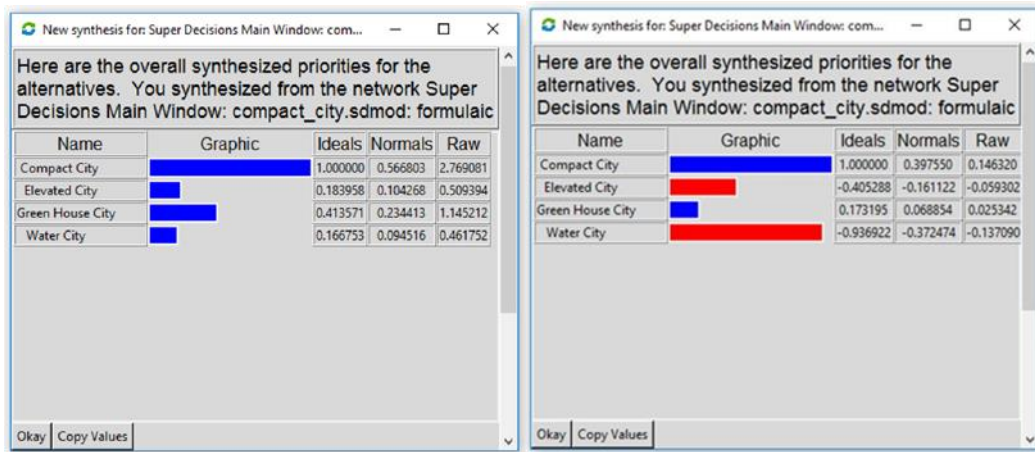


Fig. 4. Modelo BOCR: mejor ciudad a corto plazo (fórmula multiplicativa). Fuente: (Saaty & De Paola, 2017)

Fig. 5. Modelo BOCR: mejor ciudad a largo plazo (fórmula aditiva). Fuente: (Saaty & De Paola, 2017)

(Saaty & De Paola, 2017) compara a su vez el modelo BORG con algunas ciudades conocidas en Europa, con características únicas que las diferencian de las demás (París es la más grande y ancha de las capitales europeas, Roma es una capital europea llana/montañosa, Londres es la capital europea caracterizada por las tres dimensiones, Andorra la Vella es la capital europea más alta, Ámsterdam es la única capital europea sobre el agua, Copenhague es una capital europea verde y, finalmente, la ciudad compacta como la mejor ciudad para el futuro).

Imponiéndose el modelo de ciudad compacta en todos los supuestos, cabe señalar que, para el modelo de beneficios, la ciudad compacta tiene los mayores beneficios, seguida de Copenhague y Ámsterdam. Para modelo de oportunidades, Londres presenta las mayores oportunidades seguida de Paris. Para el modelo de costos, Roma presenta los costos más altos seguida de Ámsterdam. Para el modelo de riesgos, Roma presenta los mayores riesgos en absoluto.

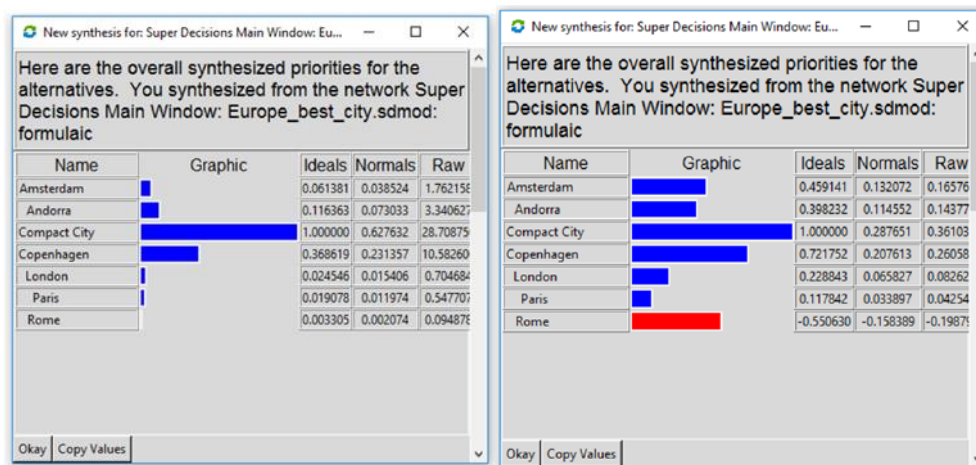


Fig. 6 Resultados sobre mejor ciudad europea a corto plazo (fórmula multiplicativa). Fuente: (Saaty & De Paola, 2017)

Fig. 7 Resultados sobre mejor ciudad europea a largo plazo (fórmula aditiva). Fuente: (Saaty & De Paola, 2017)

A modo de conclusión, los desafíos futuros para las ciudades europeas deberán incluir el replanteamiento del diseño y la planificación urbana. El modelo de ciudad compacta es la mejor solución para el diseño y la planificación urbana, teniendo en cuenta la expansión urbana, las transformaciones de los edificios y los efectos económicos sobre el medio ambiente. En este sentido, las ciudades españolas de tamaño medio a priori deberían de estar bien situadas de cara a los retos de futuro. Hoy en día, hay pocas alternativas, las ciudades deben de tener mayor conciencia y atención al consumo de energía, la sostenibilidad ambiental, la calidad de los servicios públicos y la asistencia social.

3.1.3.8. Ciudad Ordinaria, Ciudad Sostenible, Ciudad Inteligente

Para (Ciommi et al., 2018), aquellas ciudades que, si bien proporcionan importantes activos en una era de globalización, las regiones urbanas y metropolitanas que no pueden atraer funciones económicas superiores se han definido como "*ciudades ordinarias*". Estas ciudades ocupan con frecuencia una posición intermedia en la jerarquía urbana y prosperan gracias a funciones económicas básicas y mantienen un papel participativo a escala regional, siendo lugares de cambio urbano.

En la década de los 90, (Basiago, 1996) estudió cómo hacer que las ciudades fueran sostenibles y concluyó sugiriendo 15 principios generales para la urbanización sostenible:

- Una ciudad sostenible es una ciudad jardín que integra ciudad y campo,
- Posee la forma vital de la ciudad medieval,
- Tiene una forma lo más cercana posible a la orgánica,
- Eleva las funciones de crianza de la vida materna; se diseña con la naturaleza,
- Es una permacultura,
- Cuenta con diseño solar, drenaje natural, paisaje comestible,
- Es compacta y regeneradora de terrenos urbanos dañados o abandonados,
- Se hace compacta para permitir que la naturaleza circundante florezca,
- Tiene un metabolismo circular,
- No desperdicia, busca la biodiversidad, se apoya en el sol,
- No supera la capacidad de carga de la naturaleza,
- Utiliza el desarrollo orientado al tránsito para controlar el crecimiento,
- Es holística, diversa, fractal y evolutiva, y
- Se compone de infraestructura verde.

Estableciendo que el uso sostenible de la tierra requiere que los gobiernos locales aborden tres temas específicos: encontrar emplazamientos óptimos para actividades urbanas e industriales; los sistemas financieros deben adoptar el sistema de contabilidad de costos de la naturaleza; y los edificios sostenibles deberían de ser la unidad básica de urbanización. Identificándose por algunos autores al modelo de ciudad compacta como una forma urbana sostenible eficaz.

A diferencia del concepto de ciudad sostenible, una *Ciudad Inteligente* tiene como objetivo desplegar soluciones tecnológicas avanzadas, interconectadas sinérgicamente, para diferentes infraestructuras y actividades urbanas: servicios, negocios, transporte, comunicaciones, agua y energía. Sin embargo, las ciudades son realmente inteligentes cuando las nuevas tecnologías avanzadas pueden optimizar el uso de recursos limitados y sistemas centrales (Saaty & De Paola, 2017).

3.1.3.9. Contracción urbana.

La disminución de la población combinado con una transformación económica está provocando una reducción del tamaño de las ciudades en los países industrializados. En algunos países en desarrollo, debido a que la mayoría de la población se concentra en las grandes ciudades, la población de las ciudades no desarrolladas ha comenzado a disminuir (Wang, Y. & Fukuda, 2019), fenómeno que se ha venido a nombrar como contracción urbana y que se espera que continúe en el futuro y que es un desafío para el desarrollo urbano sostenible porque implica que las ciudades deben adaptarse a la transformación social y económica (Ročak, Hospers, & Reverda, 2016).

La contracción urbana por naturaleza es un proceso multidimensional con efectos también multidimensionales en la economía, la demografía, la geografía y sus aspectos sociales y físicos y están interconectadas en el contexto de la globalización, siendo el componente demográfico esencial para definir las ciudades en contracción, a sumar a razones económicas, desindustrialización, problemas sociales, la disminución del empleo, la interacción de diferentes macroprocesos a escala local, etc.

Dos son los grandes problemas a los que se enfrentan aquellas en su desarrollo social: el envejecimiento y la fuga de cerebros, por un lado, y la diferenciación socioespacial (concentración de personas desfavorecidas en determinadas zonas), por el otro. Si bien, algunos estudios reconocen que los recursos sociales se pueden utilizar como un activo en una ciudad que se encoge. Aspectos sociales cruciales si queremos comprender la sostenibilidad de las ciudades que se encogen, como el sentido de lugar, la confianza, la participación y los recursos, el empoderamiento, la identidad cultural y la calidad de vida. Luego aspectos como interacción con otros residentes o redes sociales, participación en actividades colectivas de la comunidad y orgullo o sentido del lugar, son significativos para ayudar a sostener las comunidades, particularmente en ciudades que se encogen.

Si bien muchas de las ciudades del mundo están creciendo, (Hong Kong, Singapur, Taiwán, Nueva York, Los Ángeles, Londres, Melbourne, Sídney, Brisbane...), otras muchas se enfrentan a la contracción urbana (Detroit, Cleveland, St Louis, Troy, Dresde, Heerlen, Broken Hill, Mount Isa, Whyalla...) (Ročak, Hospers, & Reverda, 2016), (Martinez-Fernandez & Wu, 2009). Según las previsiones demográficas, es probable que esta tendencia continúe. Para crear ciudades en contracción sostenibles, no solo necesitamos conocimientos espaciales y ecológicos, sino también información sobre los aspectos sociales del fenómeno de las ciudades en contracción para comprender la complejidad de la contracción urbana y mejorar las respuestas políticas adecuadas. Esto podría conducir a una mayor sostenibilidad social en ciudades que se encogen.

Concluimos que el capital social puede facilitar la sostenibilidad social en el contexto de la contracción urbana. Sin embargo, la confianza y el empoderamiento no están garantizados en un contexto cada vez más reducido. En las ciudades que se encogen, deberían realizarse más inversiones para fomentar

la cooperación entre la sociedad civil y la política y el desarrollo de la confianza mutua (Ročak et al., 2016).

3.1.3.10. Conclusiones a favor de la ciudad compacta

Los desafíos futuros para las ciudades europeas deberán incluir el repensar el diseño y la planificación urbana. El modelo de ciudad compacta es su mejor solución, teniendo en cuenta la expansión urbana, las transformaciones de los edificios y los efectos económicos en el medio ambiente. Hoy en día, hay pocas alternativas, pocas ciudades tienen mayor conciencia y atención al consumo de energía, la sostenibilidad ambiental, la calidad de los servicios públicos y la asistencia social.

Obviamente el futuro de las ciudades siempre implicará situaciones más complejas que requieran un enfoque holístico para las decisiones políticas. En este sentido, las teorías modernas de la toma de decisiones pueden ayudar a tomar decisiones racionales en la construcción de ciudades (Saaty & De Paola, 2017).

La extensión de los fenómenos de menor densidad y mayor dispersión exigen un desarrollo urbano mejor controlado, favoreciendo las ciudades compactas y sometiendo los cambios de uso del suelo a una perspectiva de crecimiento de la población urbana (Guastella et al., 2019).

Los estudios existentes sugieren que, en comparación con los residentes de vecindarios de menor densidad, los residentes de ciudades compactas tienen niveles más altos de satisfacción con las relaciones personales y salud física percibida, niveles similares de satisfacción con el ocio, pero niveles más bajos de respuesta emocional al vecindario y niveles más altos de ansiedad. Los beneficios potenciales de la ciudad compacta para las relaciones personales y la salud física parecen ser al menos parcialmente anulados por una menor respuesta emocional al vecindario y una mayor ansiedad. La forma urbana compacta tiene asociaciones no significativas con la satisfacción con la vida y la felicidad. Sin embargo, cuando se controlan adicionalmente las variables relevantes para los problemas urbanos (seguridad percibida, ruido y limpieza), la respuesta emocional a los barrios compactos se vuelve significativamente positiva y el impacto de la ansiedad disminuye, lo que resulta en una asociación positiva significativa de compacidad con satisfacción con la vida (Mouratidis, 2019) (Juárez & Vicente, 2016).

Desde la intensificación de la búsqueda de una planificación urbana sostenible, el ideal de la ciudad compacta y verde caracterizada por una alta densidad, uso mixto del suelo y una atractiva infraestructura verde, se ha convertido en una forma urbana deseable a escala global (Tappert, Klöti, & Drilling, 2018).

Otros estudios han centrado su objetivo en identificar los elementos del entorno construido y las viviendas del centro de la ciudad que se consideran importantes para mejorar la habitabilidad de la

ciudad compacta para varios grupos a lo largo de sus ciclos de vida enfatizando la proximidad a los espacios verdes y el fácil acceso a los servicios e instalaciones locales y al transporte público como elementos clave del entorno construido para mejorar la habitabilidad de una ciudad compacta (Kotulla, Denstadli, Oust, & Beusker, 2019).

Los resultados exigen un desarrollo urbano mejor controlado, favoreciendo las ciudades compactas y sometiendo los cambios de uso del suelo a una perspectiva de crecimiento de la población urbana (Guastella et al., 2019) a través de estrategias que brinden soluciones óptimas que ayuden a la sostenibilidad de la ciudad compacta (Broere, 2016).

3.1.3.11. Conclusiones a favor de la ciudad Dispersa

Hay autores a favor de la ciudad dispersa centrando su argumentación en el uso de la energía como un determinante de la forma urbana y construida, desafiando la idea de que una forma urbana compacta es más eficiente energéticamente, defendiendo que el uso de energía de una ciudad depende tanto del transporte como de los edificios en cantidades variables dependiendo en gran medida del clima, las tecnologías energéticas y la forma urbana (Rickwood, Glazebrook, & Searle, 2008; Steemers, 2003) (Ahmadian et al., 2019).

Tradicionalmente, centrados en los vehículos con motor de combustión interna y la pérdida de calor de la envolvente de los edificios, se ha supuesto que el suministro de energía tanto para el combustible como para la electricidad procede de una red centralizada, en lugar de generarse en el punto de uso, y la conclusión lógica de estos supuestos ha sido que una ciudad compacta consumirá menos energía que una ciudad dispersa porque las distancias serán menores y los edificios utilizarán menos energía ya que hay una relación reducida entre la superficie y el volumen de la estructura del edificio (Ewing & Rong, 2008; Rode, Keim, Robazza, Viejo, & Schofield, 2014).

Como resultado, las áreas urbanas compactas se han promovido ampliamente como bajos consumidores de energía (Breheny, 1995) y esto se ha adoptado como un criterio para las “ciudades inteligentes” (Albino, Berardi, & Dangelico, 2015).

Pero, la ciudad compacta requiere contención en las periferias, lo que conlleva formas construidas de mayor altura, y consecuentemente mayor densidad de población, mientras que las ciudades dispersas se expanden con menor densidad de población.

Estos autores argumentan que cuando se tienen en cuenta tecnologías disruptivas, tanto el uso de energía por los edificios como el transporte favorecen una forma urbana no compacta y de menor densidad y por lo tanto la política sobre la forma urbana debería basarse en las tecnologías del futuro más que en el pasado (Ahmadian et al., 2019).

(Hamilton et al., 2017) concluyeron que los edificios de gran altura consumen más energía que los edificios de baja altura, ya que los edificios con más altura tendrían un aumento en la superficie expuesta y así se podría ahorrar mucha energía desalentando los edificios altos y fomentando los edificios bajos en su lugar.

Por otro lado, la capacidad de absorción de energía fotovoltaica de los techos de los edificios es significativa y por tanto el análisis de las formas óptimas de construcción para reducir el uso de energía debe considerar no solo las pérdidas de energía de los edificios, sino también la potencial energía generada por las fotovoltaicas que son capaces de generar esos edificios, con base en la relación entre el área fotovoltaica y el área del techo o espacio aprovechable para generar energía. (Ahmadian et al., 2019; Cheng, Deshmukh, Hargreaves, Steemers, & Leach, 2011). El desarrollo compacto reduce las posibilidades de superficie para generar energía. Los rascacielos no solo se ven perjudicados por el sombreado mutuo que reduce las ganancias de calor pasivo, sino también porque el área efectiva del techo es pequeña en comparación con el área de pisos que se sitúan por debajo. Mientras que los edificios de poca altura tienen una alta proporción de área de techo frente al área de piso y pueden proporcionar una cantidad significativa de electricidad para sus propias necesidades.

(Byrd, Ho, Sharp, & Kumar-Nair, 2013) compararon la energía generada por las fotovoltaicas en un edificio con el consumo de energía de varias formas construidas, concluyendo que los edificios de baja densidad y poca altura en los suburbios no solo producen suficiente energía para su propio uso, sino que también producen un exceso que puede exportarse.

Otros estudios también han demostrado que, además de la energía solar, otros tipos de fuentes de energía renovables, tales como el calor del suelo procedente de las bombas, así como la biomasa, también tienen mayor potencial en el desarrollo urbano de menor densidad. (Echenique, Hargreaves, Mitchell, & Namdeo, 2012; Ghosh, Vale, & Vale, 2006; Hargreaves, Cheng, Deshmukh, Leach, & Steemers, 2017).

Los análisis anteriores, basados en el uso real de energía, indican que la forma urbana compacta probablemente resulte en un mayor consumo de energía que la forma urbana dispersa.

El impacto del cambio climático, con el aumento de las temperaturas medias, producirá más sobrecalentamiento en climas más cálidos y el consiguiente aumento del uso de aire acondicionado que se extenderá más en áreas urbanas en climas templados a medida que aumenten las temperaturas promedio, siendo más probable que esta nueva carga de electricidad en climas templados sea impulsada por tipos de edificios compactos.

Las políticas actuales de compactación de áreas urbanas se han visto influidas, entre otras cosas, por investigaciones que no han tenido en cuenta estos cambios tecnológicos. La forma de las áreas urbanas del futuro no debería estar determinada por las tecnologías del pasado, sino por las

tecnologías del futuro. Según toda esta argumentación, la teoría previa de la ciudad compacta necesita ser revisada y puede que sean necesarios cambios radicales en las políticas urbanas (Ahmadian et al., 2019).

3.1.3.13. Efectos del Covid 19 en la ciudad.

La reducción de población residente en las áreas centrales, consecuencia de la multiplicación de usos terciarios, recientes procesos gentrificadores y la reciente multiplicación de las viviendas turísticas entre otros factores, ha modificado los estándares de densidad poblacional, cuestión que ha quedado demostrada con la incidencia geográfica de la Covid19, donde se puede observar que la mayor mortalidad se ha desplazado del centro histórico de las ciudades de la primera mitad del siglo XX (Chicote y Riego, 1914), a las inmediatas expansiones periféricas urbanísticas de la última mitad del siglo XX.

La calle representa en la ciudad tradicional la esencia de la idea de urbanidad. Es el elemento decisivo de la estructura urbana que descansa sobre una adecuada distribución de los espacios públicos en un tejido urbano concebido como un sólido continuo construido. Al mismo tiempo, la calle es un espacio muy complejo susceptible de acoger simultánea o sucesivamente las necesidades de representación, movilidad, relación personal, comercio o el mero paseo ocioso (Domínguez, 2020).

Todo ello pone de manifiesto la necesidad de la prioridad peatonal y la sensibilidad hacia las necesidades de los diversos segmentos de la población urbana, empezando por los más vulnerables: niños y mayores. Redefinir el papel del espacio público desde nuevos criterios: prioridad al confort y seguridad peatonal, fomentando una amplia variedad de actividades económicas y equipamientos para asegurar la vitalidad de las calles, limitando y racionalizando el uso del vehículo privado y recuperando la calle como espacio ciudadano para la movilidad peatonal

Como consecuencia de la expansión incontrolada de las ciudades, las densidades urbanas están disminuyendo significativamente. Ello conlleva consecuencias para la sostenibilidad urbana y medioambiental. La presión sostenida de la urbanización está produciendo una pérdida de hábitat natural y rural sin precedentes históricos tendiendo a multiplicar los espacios residuales en expectativa de desarrollo situados en los márgenes discontinuos de las áreas urbanizadas.

Aun así, la opinión generalizada de los autores, defienden el modelo de ciudad compacta con densidades razonables y el papel de las ciudades como motores del desarrollo social económico.

Paradójicamente las medidas de distanciamiento físico durante la emergencia sanitaria han fortalecido otra dimensión de la aglomeración humana: el sentido de comunidad. El confinamiento obligado ha favorecido una mayor conciencia del valor de los vínculos entre personas y grupos diversos. Esto

fortalece otra ventaja de la densidad, la posibilidad de una cultura de barrio, la ciudad cercana, en la dimensión social que defendiera Jane Jacobs (Jacobs, 1961).

Frente a los modelos de asentamientos dispersos y/o policéntricos que suponen una multiplicación del consumo de suelo y del gasto energético, con grandes y constantes inversiones en infraestructura para mantener la capacidad del sistema, ambientalmente la ciudad compacta contribuye de manera decisiva a la consecución de los estándares básicos de la sostenibilidad urbana, reduce el consumo energético, emisiones de gases de efecto invernadero, huella urbana y pérdida de suelo agrícola. Hace posible una movilidad prioritariamente peatonal en las cortas distancias y un transporte público eficiente en la movilidad a escala metropolitana.

Los desarrollos urbanos de densidad razonable favorecen la variedad de tipologías edificatorias y, consecuentemente, la interacción y diversidad social, facilitando la implementación de estrategias de revitalización centros urbanos y de barrio. Asimismo, la densidad facilita la concentración de los recursos e infraestructuras sociales y el acceso a los mismos, por ejemplo, hospitales y centros de salud. Esta condición es una ventaja ante los riesgos y catástrofes naturales y tecnológicos. La redundancia y multiplicidad escalar de las redes de infraestructuras urbanas, sanitarias y de protección civil permiten una respuesta resiliente del conjunto en caso de quiebra de alguno de los elementos del sistema (Domínguez, 2020).

La Agenda Urbana Española (2019) entre sus objetivos estratégicos incluye el evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente, argumentando que la planificación u ordenación del suelo debe perseguir estructuras urbanas compactas y polifuncionales, que prioricen los procesos de reciclaje de los tejidos urbanos existentes, la recuperación de suelos en desuso ubicados en el interior de los ámbitos urbanos y la redensificación de los suelos urbanizables dispersos (Española, 2018).

La idea de la unidad vecinal es simplemente un entorno en el cual una madre sabe que su hijo no tendrá que cruzar calles de tráfico en su camino a la escuela, que estará a una amable distancia peatonal de su casa. La unidad vecinal reorganiza la distribución del tejido residencial desde la primacía del acceso peatonal de los servicios y equipamientos esenciales -empezando por la escuela- y el transporte público. Con diversas modulaciones paramétricas, la idea está presente en la propuesta de Clarence Perry para el Plan Regional de Nueva York y su entorno de 1929 así como en los Planes de Chicago de 1942, de Abercrombie para el Greater London Plan de 1944 (Monclús Fraga, 2003) o de Le Corbusier y Sert para Bogotá (Domínguez, 2020).

Para que funcione el juego entre los dominios público y privado es preciso que la calle, además de elemento generador de la ordenación, continúe desempeñando un papel significativo en cuanto elemento de relación tanto entre las personas como entre las actividades.

El informe *Towards an Urban Renaissance* (1999) elaborado por el Urban Task Force, presidido por Richard Rogers, actualizó el modelo de Unidad Vecinal incorporando los objetivos de intensidad y uso mixto. El documento considera que uno de los principales atractivos de la vida urbana es la proximidad al lugar de trabajo, comercio y servicios esenciales en la esfera social, educativa y de ocio. Un buen diseño urbano debe favorecer que la mayor parte de las personas puedan vivir cerca de estos servicios gracias a la integración de usos a la escala del barrio, de la calle, de la manzana o en la propia distribución vertical de los edificios. En síntesis: la ciudad de los 15 minutos, volver a sintonizar las relaciones espacio/tiempo en el proyecto de ciudad (Domínguez, 2020).

Este hecho ha sido visible durante el periodo de la cuarentena domiciliaria para el conjunto de la ciudadanía en base a la traumática experiencia de las limitaciones en el uso del espacio público impuestas por preservación de la distancia social y la distribución de franjas horarias según edades y propósitos.

La pandemia del COVID19 además, ha evidenciado la obsolescencia de las expresiones cívicas convencionales de lo público: avenidas, parques, plazas, equipamientos e infraestructuras, y su sustitución por ámbitos privados capaces de activar y congregar de manera flexible las diversas formas de vida colectiva, particularmente en torno a la movilidad, el consumo, el entretenimiento y los acontecimientos deportivos y culturales (EZQUIAGA, 2008) (Ezquiaga Domínguez, 2018).

Durante la emergencia sanitaria nos hemos visto sometidos a una regulación horaria en la utilización del espacio público haciéndonos conscientes de sus limitaciones y de la importancia de su calidad.

Se ha evidenciado las ventajas de los lugares donde la gente vive suficientemente cerca para acceder peatonalmente a los servicios que necesita y los beneficios colaterales de la reducción de la movilidad: la visible mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido. Por otra parte, ha hecho patente el conflicto entre un espacio viario diseñado al servicio del automóvil, las necesidades de la movilidad peatonal y las demandas de las actividades económicas a pie de calle. Evidencias que sin duda van a marcar la pauta de una transformación de la arquitectura residencial y la morfología de la ciudad (Domínguez, 2020).

3.1.4. Huella Ecológica

La humanidad ya está exigiendo más de lo que los ecosistemas de la Tierra pueden renovar, superando los límites del planeta y provocando la disminución de la biodiversidad (Butchart et al., 2010; Rockström et al., 2009; Steffen et al., 2018; Tittensor et al., 2014), frente a ello nos preguntamos: ¿Cómo pueden los responsables políticos guiar nuestra transición hacia un futuro sostenible? ¿Cómo servimos a una población mundial en expansión que alberga aspiraciones legítimas de crecimiento (como se establece en los Objetivos de Desarrollo Sostenible), mientras eliminamos gradualmente

los combustibles fósiles en unas pocas décadas (como lo prometió el Acuerdo de París) y protegemos la integridad de los ecosistemas del planeta y biodiversidad (Galli, A. et al., 2020).

Las tendencias de consumo de recursos indican que las políticas implementadas no han logrado reducir significativamente el consumo de recursos y la energía, aumentando significativamente en las ciudades. El consumo de materiales de construcción y electrónica ha crecido de manera exponencial, incluso cuando se ha normalizado por población. Son muy pocas las historias de éxito en materia de reducción de huella ecológica, destacando la reducción absoluta en el consumo de combustibles fósiles lograda por la ciudad de Estocolmo, o la reducción de energía del edificio a la mitad y la abolición completa del petróleo como combustible para calefacción en Suecia (Kalmykova, Rosado, & Patricio, 2016).

Las características del estilo de vida que tienen un impacto en el consumo de recursos incluyen: altos ingresos, propiedad de un automóvil, gran superficie residencial, movimientos sociales y tendencias relacionadas con las elecciones dietéticas. El consumo de productos electrónicos, textiles y cosméticos ha aumentado considerablemente. Se consumen las mismas cantidades de alimentos, pero la dieta ha cambiado. La generación de residuos supera con creces las mejoras en el reciclaje. La conversión de residuos en energía está creciendo más rápido que el reciclaje de materiales, impidiendo el desarrollo de una economía circular. La principal limitación de las políticas implementadas hasta la fecha es que solo abordan la eficiencia de uso, pero no reducen la demanda de recursos (Kalmykova et al., 2016).

El enfoque en el consumo de recursos urbanos es imperativo. La forma insostenible en que usamos los recursos ha dado lugar a los desafíos que enfrentamos hoy: cambio climático, contaminación ambiental, degradación de los ecosistemas y agotamiento de las materias primas. Para garantizar la prosperidad global, no solo necesitamos abordar los efectos sobre el medio ambiente de inmediato, sino que un desafío aún más crítico es cambiar urgentemente la forma en que usamos los recursos para evitar causar daños irreversibles a nuestro planeta (Kalmykova et al., 2016).

3.1.4.1. Evolución demográfica urbana a futuro

Las ciudades albergan al 55% de la población mundial (United Nations. Dept. of Economic, 2004) y se prevé que la población mundial alcance los 9.000 millones en 2050, de la cual se espera que el 67% viva en zonas urbanas (frente al 46% en 2015) (Faostat, 2016), existiendo un aumento de la renta per cápita. El impacto directo de la urbanización es el resultado de cambios obvios en el uso de la tierra, pero también existen impactos indirectos e interrelacionados. Por ejemplo, el cambio climático y la urbanización están vinculados en última instancia, como sugiere el papel que asumieron las ciudades en la COP del Clima de 2015 en París. La Agencia Internacional de Energía (AIE) estima que el 71% de los gases de efecto invernadero globales relacionados con la energía se pueden asignar a las

ciudades (Hoornweg, Sugar, & Trejos Gómez, 2011) y se espera que esta proporción alcance el 76% para 2030. Estos rápidos cambios implican un aumento en el consumo de recursos por lo que se espera que la producción de alimentos aumente en un 70% entre 2005 y 2050, y se convierta en más energía exigente debido a la intensificación de las prácticas agrícolas (Bi, Zhang, Wang, Liu, & Wu, 2011).

Contribuyen de manera crítica a los impactos globales directos e indirectos relacionados con el uso de energía, los cambios en el uso de la tierra y el clima, y el aumento del consumo de recursos. A su vez, se están apropiando de la “capacidad de carga” de los ecosistemas fuera de sus fronteras mediante el comercio de recursos alimentarios, de fibras, combustibles, fuentes de energía y bienes y servicios (Burger, J. R. et al., 2012; Imhoff et al., 2004).

También representan un elemento clave para las soluciones hacia una transición de sostenibilidad global a través de la planificación innovadora y sostenible, la gobernanza participativa, las economías de escala en la infraestructura y la gestión inteligente de los recursos a nivel local, (Galli, A. et al., 2020) “pilares del desarrollo sostenible” (Kalmykova et al., 2016).

Por último, ofrecen oportunidades económicas (por ejemplo, empleo) ya que generan el 80% del PIB mundial (Mundial, 2015). Las áreas urbanas ofrecen ocasiones genuinas que influyen en muchos sectores simultáneamente. Por ejemplo, los impuestos a los vehículos, según el kilometraje, crean beneficios directos e indirectos a diferentes escalas: reducen la congestión, mejoran la calidad del aire y promueven la salud pública, reducen el uso de combustibles fósiles y crean más empleo en el transporte público. Las áreas urbanas también ofrecen oportunidades para una economía de escala debido a la proximidad de las muchas actividades diversas (Baabou et al., 2017).

La protección del bienestar futuro de los residentes requiere prestar más atención a las ciudades, porque dependen de los servicios de los ecosistemas para sustentar la vida, la salud, la seguridad, las buenas relaciones sociales y otros aspectos importantes del bienestar humano (Escobedo, Kroeger, & Wagner, 2011; Groenewegen, Van den Berg, Agnes E, De Vries, & Verheij, 2006a).

La pérdida de ecosistemas y sus servicios, puede causar un impacto grave a varias escalas, por ejemplo, la creciente presión para producir más alimentos es un tema crítico, principalmente por la pérdida de tierras bioproductivas debido a la urbanización y los impactos del cambio climático.

Si bien la urbanización es uno de los principales desafíos de las próximas décadas, la planificación sostenible y la gestión de recursos en las ciudades también representan una oportunidad para favorecer una transición de sostenibilidad global. La creación de políticas efectivas requiere métricas urbanas significativas basadas en una comprensión cuantitativa de las ciudades (Baabou et al., 2017).

La región mediterránea, que comprende a los países del sur de Europa, Oriente Medio y norte de África que bordean directamente el mar Mediterráneo, se enfrenta a un déficit ecológico desde la década de 1960 y ha sido testigo de un aumento de la urbanización, especialmente en las zonas costeras donde vive más de la mitad de la población mediterránea (Baabou et al., 2017; Galli, Alessandro, Halle, & Grunewald, 2015).

Gracias a su diversidad cultural y atractivo, cerca de 220 millones de turistas visitan la región cada año y, junto con sus habitantes, someten a una gran presión los activos ecológicos del Mediterráneo, contribuyendo así a la sobreexplotación de los recursos: sobrepesca, agricultura intensiva, degradación forestal y escasez de agua. Desde el punto de vista de la huella ecológica, la región se ha caracterizado por un déficit ecológico desde 1961. Durante el período 1961-2010, la biocapacidad per cápita disminuyó en un 21%, mientras que la huella ecológica de un residente medio del Mediterráneo aumentó en un 54%. Durante este período, la población regional también ha aumentado (+ 102%) provocando un aumento general en la huella ecológica regional total de aproximadamente un 211%. Como resultado, la región depende de la biocapacidad externa para satisfacer el 30% de su demanda de recursos basados en biomasa. (Baabou et al., 2017).

Aproximadamente el 60% del parque de edificios existente en la Unión Europea se construyó durante el período comprendido entre la década de 1960 y la de 1980. Este porcentaje se eleva al 70-75% en los países mediterráneos, como Grecia, España y Portugal. Además, se espera que el stock actual de edificios aumente a un ritmo del 1% anual debido a las nuevas construcciones, y las renovaciones de edificios aumentarán a un ritmo de al menos el 2% al 3% a partir del 2020, con lo que, estos últimos se convertirán en un factor clave en el futuro del sector de la construcción europeo y deben incluirse en las estrategias para reducir su impacto medioambiental y alcanzar los objetivos globales de mitigación del cambio climático (Rocio Ruiz-Perez et al., 2019).

3.1.4.2. Medición de la Huella Ecológica

La Huella Ecológica (EF) es una herramienta de contabilidad de recursos basada en biomasa, que tiene como objetivo rastrear la demanda humana y el suministro de la naturaleza del aprovisionamiento de recursos clave y un servicio ecosistémico regulador crítico. La principal contribución de esta herramienta de contabilidad es proporcionar un punto de referencia para comparar la demanda que los humanos imponen a los ecosistemas y su aplicabilidad a escalas que van desde productos individuales hasta el mundo en su conjunto (Kitzes et al., 2009). Esto, a su vez, permite a los usuarios comprender la demanda de recursos a escalas locales mientras obtienen información sobre cómo se relaciona con el desafío de la sostenibilidad global (Baabou et al., 2017).

Enmarcar el pilar ambiental de la sostenibilidad urbana con una métrica global como la huella ecológica permite la posibilidad de informar a los ciudadanos sobre la demanda humana general de

las ciudades en los ecosistemas del planeta, conectando así las acciones y políticas locales con los objetivos y agendas de sostenibilidad global.

“Pensar globalmente, actuar localmente”. Los análisis de sostenibilidad a nivel de ciudad han proliferado durante las últimas décadas. Han surgido varias redes de ciudades (Med Cities Network y CAT-MED), que se centran principalmente en portadores de energía renovable y eficiente (para las ciudades post carbono), así como en la resiliencia climática, el reciclaje y la gestión de recursos, y la movilidad sostenible. Si bien los objetivos y la visión a largo plazo de estas redes son claros, aún no se han identificado las herramientas adecuadas de evaluación comparativa y seguimiento. En un intento por proporcionar tales herramientas, se han realizado una serie de evaluaciones de la huella ecológica de la ciudad desde finales de la década de 1990 (Bastianoni et al., 2020b; Collins & Flynn, 2015; Goldfinger, Wackernagel, Galli, Lazarus, & Lin, 2014) contribuyendo a la difusión de este indicador. Dichas evaluaciones habían estado motivadas principalmente por el interés de los administradores y planificadores locales en comprender el vínculo entre el consumo local y el impacto ambiental global (Collins & Flynn, 2015). Sin embargo, estos estudios han utilizado diferentes enfoques, encuestas y métodos, lo que dificulta su comparabilidad entre estudios (Baabou et al., 2017).

La apropiación humana de la capacidad de carga (tasa máxima de consumo de recursos y emisión de desechos que pueden sostener los ecosistemas de una región determinada) a nivel de ecosistema puede contabilizarse a través de la huella ecológica, entendida esta como una herramienta de contabilidad de recursos que evalúa dos criterios de sostenibilidad específicos: primero la tasa de uso de recursos renovables por parte de la humanidad en comparación con la capacidad de la Tierra para renovar dichos recursos y en segundo lugar, la tasa de producción de desechos humanos en comparación con la capacidad de la Tierra para asimilar desechos (Daly, 1990).

Estos criterios se evalúan utilizando dos métricas distintas: huella ecológica y biocapacidad. La huella ecológica es un marco cuantitativo para medir los recursos naturales renovables y los servicios ecológicos demandados por las actividades de consumo de una población (a escala nacional, regional, de ciudad o individual). La biocapacidad mide la cantidad de recursos y servicios que los ecosistemas son capaces de proporcionar cada año. La comparación de la huella ecológica con los valores de biocapacidad permite cuantificar los dos principios de sostenibilidad biofísica de (Daly, 1990). El empleo de un análisis de entrada-salida multirregional permite desglosar los resultados de la Huella en partes componentes, proporcionando un marco único para comparar diferentes sectores productivos o actividades de consumo dentro de la economía de una ciudad y los diversos grados de presión que ejercen sobre el medio ambiente (Galli, A. et al., 2020)

3.1.4.3. Tipos de enfoques del análisis de datos de Huella Ecológica

Las aplicaciones de cálculo de huella ecológica se ajustan a dos enfoques principales: de arriba hacia abajo (compuesto) o de abajo hacia arriba (componente) (Borucke et al., 2013; Wilson & Grant, 2009).

El *enfoque de arriba hacia abajo* utiliza datos nacionales, incluidos datos de producción, importación y exportación, para calcular la huella de una nación, desglosándose luego por categorías de consumo a través de tablas monetarias multirregionales de insumo-producto, o los flujos reales de materiales y energía (basados en procesos) y, posteriormente, escalados al nivel de la ciudad mediante el gasto de los hogares. Este enfoque podría permitir comparar la huella ecológica de muchas ciudades diversas en diferentes países, pero apenas ha sido utilizado.

El *enfoque de abajo hacia arriba*, evita calcular el valor de la Huella Nacional y utiliza directamente datos a nivel de ciudad, ya sea tablas monetarias locales de entrada y salida o flujos físicos de materiales y energía, para calcular el valor de la Huella de la ciudad. Este método permite representar mejor la situación local y es entendido y aceptado por las autoridades locales. Sin embargo, este enfoque de abajo hacia arriba consume muchos recursos y datos, a menudo requiere un tiempo de ejecución más largo debido a la falta de disponibilidad de datos y no permite comparar ciudades en diferentes países debido a las diferentes fuentes de datos y suposiciones dentro del cálculo (Baabou et al., 2017).

3.1.4.4. Posibles supuestos que se pueden dar al medir la huella ecológica

Cuando el consumo de recursos y servicios naturales de un país es mayor que la capacidad de sus ecosistemas para abastecerlos (huella ecológica > biocapacidad), se dice que el país está en “*déficit de biocapacidad*”. Esto puede ocurrir de tres maneras:

- Un país importa los recursos naturales renovables que consume, pero no produce,
- Sobreexplota sus propios recursos mediante prácticas agrícolas insostenibles, sobrepastoreo, sobrepesca o deforestación y/o
- Utiliza los bienes comunes globales, por ejemplo, al emitir más CO₂ en la atmósfera del que tiene la capacidad de secuestrar.

Al contrario, cuando la disponibilidad de recursos y servicios naturales de un país es mayor que la demanda de los residentes (biocapacidad > huella ecológica), se dice que el país tiene una “*reserva de biocapacidad*” (Galli, A. et al., 2020).

3.1.4.5. Resultados

Según los estudios realizados de medición de la huella ecológica (Galli, A. et al., 2020) (Baabou et al., 2017) (Kalmykova et al., 2016), los resultados muestran que la huella ecológica per cápita varía entre las ciudades, incluso dentro del mismo país.

La mayoría de las ciudades aumentan los niveles de consumo ya que los ciudadanos urbanos tienden a consumir más que el promedio del país.

Las ciudades ubicadas en Europa tienden a tener una huella ecológica más alta que las ciudades ubicadas en el norte de África y las ciudades con niveles de ingresos más altos muestran niveles de huella ecológica más altas debido a una mayor demanda de recursos.

La distribución del consumo de recursos por tipo de material suele ser similar para las escalas de país y ciudad, con 50–60% representado por minerales no metálicos, 20% por biomasa y 15–20% por combustibles fósiles, siendo los combustibles fósiles y los materiales de construcción los que representan a menudo los mayores flujos de consumo en las ciudades (Kalmykova et al., 2016).

En los municipios, la mayor presión se ejerce sobre la capacidad de secuestro de carbono de los bosques del mundo, como lo indica el componente Huella de carbono que representa más de la mitad del valor total de la huella. Este resultado destaca el impacto que tienen las emisiones de CO₂ en la huella ecológica. Incluso una pequeña reducción de las emisiones de CO₂ daría como resultado una reducción significativa de la huella, lo que subraya la importancia fundamental de descarbonizar la economía. Las políticas públicas que promuevan el uso generalizado de energías renovables y la eficiencia energética en todos los sectores y prohíban los combustibles fósiles producirán un impacto positivo, siendo muy necesarias (Galli, A. et al., 2020).

3.1.4.6. Elementos de consumo y su incidencia en la huella ecológica

La huella ecológica para cada categoría de consumo aumenta con el ingreso, pero la forma de esta relación es diferente de una categoría a otra. La de la vivienda, el transporte personal y los servicios muestran un mayor grado de correlación con los gastos que las otras categorías de consumo (Baabou et al., 2017).

El *Consumo de Alimentos* es el desafío más crítico a abordar, ya que constituye el principal impulsor de la Huella en todos los municipios y todos los años investigados.

Los análisis muestran que un aumento del 1% en el gasto en alimentos es seguido por un aumento del 1.4% en la huella ecológica. Este resultado se debe a que los alimentos constituyen la mayor parte de las necesidades de recursos de los hogares, representan una necesidad básica. Es cierto que los

resultados muestran que la cantidad de alimentos consumidos per cápita no ha cambiado, pero la dieta sí, lo cual podría tener implicaciones negativas para los gases de efecto invernadero y otras emisiones, así como para la salud (Kalmykova et al., 2016).

Un estudio reciente ha demostrado que cambiar a dietas adecuadas en calorías o cambios en las preferencias dietéticas de los consumidores (hacia menos carne y más cereales y verduras) podría permitir una reducción del 8% -10% en el déficit ecológico de la región mediterránea (Baabou et al., 2017). Sin embargo, intervenir en los hábitos alimentarios es difícil. Hay que fomentar el cambio en las preferencias dietéticas, brindar opciones para alimentos de mayor calidad y producidos localmente, abordar el desperdicio de alimentos a través de políticas (ODS 12.3), la implementación de compras públicas verdes para alimentos (ODS 12.7) y la provisión de incentivos para sistemas sostenibles de producción de alimentos a nivel local (ODS 2.4). El papel de la gobernanza nacional es fundamental para conectar las políticas y estrategias locales y nacionales para sistemas alimentarios saludables y sostenibles (Galli, A. et al., 2020).

La *contribución del Transporte* a la Huella Ecológica también es muy significativa. Está influenciada por las opciones de movilidad, los servicios públicos, la infraestructura y, en última instancia, las preferencias y comportamientos de los ciudadanos.

El uso de vehículos privados y transporte público representa en promedio alrededor del 14% de la huella ecológica total en las ciudades con valores de huella ecológica más bajos y casi el 25% en las ciudades con la huella más grande (Baabou et al., 2017).

Un aumento en el gasto en transporte del 1% es seguido por un aumento de la huella ecológica en un 0,52%. A diferencia de los alimentos, la intensidad de la huella de los gastos de transporte depende en gran medida de los servicios públicos y, por tanto, de las políticas. Una red de transporte público que funcione bien puede ayudar a reducir los requisitos de recursos, principalmente la huella de carbono, para los servicios de transporte, ya que permite que los hogares dependan menos de los automóviles privados. A medida que los hogares se enriquecen, el número de automóviles suele aumentar drásticamente (Baabou et al., 2017).

No se han observado reducciones en el consumo de combustibles fósiles, a pesar de la mejora en la eficiencia del combustible de los automóviles debido a que la flota de automóviles está en constante crecimiento con un aumento anual de la población de vehículos de alrededor del 0,5% al 1,0%. Es esta mayor flota de automóviles probablemente la única razón del aumento del consumo de combustibles fósiles (Kalmykova et al., 2016).

Las políticas de transporte a nivel local dependen en gran medida de las opciones de política nacional, y estas políticas deberían estar encaminadas a aumentar la inversión en infraestructuras colectivas. Crear las condiciones para potenciar esta tendencia a nivel local y nacional es fundamental para

reducir la huella ecológica. Deben estar dirigidas a mejorar la calidad y eficiencia de los servicios de transporte público existentes; expandir y crear nuevos sistemas de transporte; y diversificar las opciones de movilidad, como la infraestructura para bicicletas, las opciones de transporte integrado y las prácticas de uso compartido de automóviles.

Los gobiernos locales pueden restringir el uso de vehículos de motor, por ejemplo, en el centro de las ciudades, reduciendo así la contaminación del aire y favoreciendo un estilo de vida activo. Además, dado que las opciones de movilidad dependen en gran medida de la elección individual, las políticas de transporte no deben descuidar la importancia de la educación para cambiar hábitos. Estas acciones contribuyen al avance hacia el ODS 11.2. También se deben considerar las campañas de sensibilización para la reducción de los impactos del cambio climático y la alerta temprana, haciendo hincapié en el ODS 13.3. (Galli, A. et al., 2020)

La tercera categoría más grande de huella ecológica es el *Consumo de Bienes*, que incluye ropa, muebles, electrónica y libros, entre otros, que oscilan entre el 12% y el 15% para las ciudades con huella ecológica más pequeños y grandes, respectivamente (Baabou et al., 2017).

Desde el inicio del siglo XXI, el consumo de productos electrónicos crece de forma exponencial, el de grandes electrodomésticos ha aumentado aproximadamente en un 80%, el de ropa, otros textiles y el calzado se ha duplicado desde la década de 1990 a nuestros días, y el de productos cosméticos se ha llegado a multiplicar por seis. Este aumento del consumo de productos cosméticos es importante en el contexto de la contaminación ambiental y sus efectos sobre la salud humana y el medio ambiente. Un aumento en el consumo de productos cosméticos conduce a mayores cargas de sustancias potencialmente nocivas en el agua con las consecuencias que ello conlleva (Kalmykova et al., 2016).

La *Vivienda* representa el 10% para las ciudades con menor huella ecológica, mientras que es casi el 8% en las ciudades con mayores valores de huella ecológica (Baabou et al., 2017). Los hogares son la categoría que contribuye menos a la huella ecológica total de las ciudades, aunque este factor también puede deberse a que en muchos casos no existen datos energéticos confiables a nivel local.

Es probable que se subestime la huella de los hogares. “Vivienda, agua, electricidad, gas y otros combustibles” es la huella ecológica asociada al mantenimiento y conservación de una vivienda, que incluye la huella ecológica indirecta asociada a la compra de agua, electricidad, gas y otros combustibles. Pero esta estimación no incluye las emisiones directas de la combustión real de combustibles fósiles para calentar o cocinar en una vivienda (Galli, A. et al., 2020).

Sin embargo, el *consumo de materiales de construcción* ha aumentado continuamente a nivel de país y exponencialmente en las áreas metropolitanas impulsado por el crecimiento del PIB, lo que está en

línea con la conclusión de (Weisz et al., 2006) en su estudio realizado para la Unión Europea. En general, el consumo de materiales de construcción también está correlacionado con la cantidad de área residencial que se produce en las ciudades (Kalmykova et al., 2016).

Para la construcción residencial, tendencias actuales como apartamentos compartidos, o la disminución de las superficies de estos como consecuencia de los altos precios de las viviendas y las restricciones del mercado hipotecario, pueden reducir la huella ecológica derivada del consumo de materiales de construcción.

3.1.4.7. Conclusiones. Obligaciones de las ciudades para el futuro

La transición a una sociedad sostenible solo puede lograrse mediante la participación y el apoyo generalizados de los ciudadanos.

Actualmente, no hay base para creer que el consumo de bienes se reducirá en las ciudades. Los niveles de consumo se restablecen rápidamente y crecen después de los períodos de recesión en la economía, mientras que actualmente no se están implementando o planificando instrumentos políticos para reducir el consumo, aparte de los combustibles fósiles (Kalmykova et al., 2016).

A medida que la población mundial aumenta y migra a las ciudades, la gobernanza deberá abordar la sostenibilidad desde una perspectiva más que local. Se necesitan indicadores significativos para capturar cuantitativamente la seguridad de los recursos de las ciudades, un aspecto central de la (in) sostenibilidad de una ciudad. Dichas métricas conectan a la ciudad con el contexto global más amplio e identifican sectores en los que se puede introducir una macro y micro intervención eficaz para la sostenibilidad. La planificación y el desarrollo urbanos requieren un seguimiento cuantitativo adecuado de las capacidades limitadas de los ecosistemas para gestionar la creciente demanda de recursos de los habitantes urbanos. La incorporación de la capacidad de carga y las consideraciones del cambio ecológico global en la planificación y gestión del territorio de la ciudad también es necesaria para el desarrollo de asentamientos humanos sostenibles.

Uno de los valores más notables que la huella ecológica agrega a la formulación de políticas es su capacidad para resaltar las compensaciones entre las actividades humanas en competencia, que la mayoría de los otros indicadores rastrean de forma independiente y aislada, permitiendo a los administradores de la ciudad comprender la alta presión que los residentes de la ciudad ejercen sobre los recursos naturales, en términos absolutos y relativos de huella ecológica.

Lo más importante es que se debe fomentar una discusión necesaria sobre cómo transponer la Agenda 2030 al nivel de la ciudad y señalar qué prioridades y desafíos deben tener en cuenta las políticas locales (Galli, A. et al., 2020).

En la mayoría de las principales ciudades, sus administraciones se están comprometiendo a realizar la transición a una "economía verde" que fomente el consumo y la producción sostenibles: por ejemplo, la Red de Ciudades Med y la plataforma CAT-MED promueven un desarrollo urbano sostenible incluyendo estrategias para el consumo sostenible de los ciudadanos (Baabou et al., 2017).

Los objetivos de las políticas energéticas deben de ser la combinación de energías no fósiles y la mejora de la eficiencia energética. Esto es posible con la ayuda de subvenciones, préstamos y ayudas que incluyan la conversión a la calefacción eléctrica, bombas de calor, energía fotovoltaica y biocombustibles, así como un mejor aislamiento, con una apuesta decidida por la mejora sustancial de la eficiencia del consumo de energía relacionado con el edificio. Suecia, ha reducido el consumo de energía de los edificios a la mitad en términos absolutos desde 1970, cuando era el 44% del consumo total de energía e igual al consumo de energía industrial en base a la adopción de este tipo de medidas, y ciudades como Gotemburgo estableció el objetivo (alcanzado en 2011) de que el 75% de toda la calefacción proviniera de fuentes renovables (Kalmykova et al., 2016).

Otras políticas destinadas a reducir el consumo energético de los edificios se relacionan con la iluminación y los aparatos eléctricos. La iluminación representaba aproximadamente el 20% de toda la electricidad consumida por los hogares de la UE antes de la suspensión de la venta de bombillas incandescentes en septiembre de 2009. Eliminado este tipo de bombillas se espera que el consumo de electricidad en la UE disminuya en 39 mil millones de kilovatios hora al año. En 2010, la UE adoptó la Directiva 2010/30/UE sobre etiquetas energéticas, que ayudan a los consumidores a elegir productos que ahorran energía y proporcionan un incentivo para que la industria desarrolle e invierta en el diseño de productos energéticamente eficientes (Kalmykova et al., 2016).

El sector de la *Energía del Transporte* también tiene políticas destinadas a mejorar la eficiencia energética y promover el cambio de combustible y tienen como objetivo reducir la demanda de transporte personal. El *Libro Blanco - Política europea de transporte para 2010: hora de decidir* argumentó que la internalización de los costos externos (ambientales) a través de políticas presupuestarias y fiscales es necesaria para disminuir el consumo de energía relacionado con el transporte que fue responsable del 28% de las emisiones de CO₂ en 1998 (Gudmundsson & Sørensen, 2013). El marco político actual de la UE establece objetivos específicos que debe alcanzar el sector del transporte para 2020: 10% de energía renovable y 6% de descarbonización de los combustibles para el transporte (EC European Commission, 2013). La Directiva sobre energías renovables exige que el 10% del combustible fósil de Europa en el transporte sea reemplazado por biocombustibles líquidos para 2020. La proporción de energía renovable en este sector alcanzó el 4,7% en 2010, frente al 1,2% en 2005. El objetivo para el sector del transporte es lograr una reducción del 20% en las emisiones, en comparación con el nivel de 2008, para 2030 (European Commission, 2011). Sin embargo, el total de viajes por carretera, ferrocarril y mar, medidos en kilómetros por pasajero, se ha multiplicado por seis desde 1950,

mientras que la participación del transporte público ha disminuido del 49% en 1950 al 18% en 2009 (Kalmykova et al., 2016).

La adopción de medidas que potencien los automóviles de combustible flexible, obligando a las estaciones de servicio a ofrecer opciones de combustible alternativo, con ayudas paralelas como pueden ser la exención del pago de impuestos de vehículos, reducciones en el pago del seguro de estos vehículos, estacionamientos gratis, etc., pueden hacer un gran aporte al cumplimiento de los objetivos mencionados.

La Directiva de *Vertederos* 1999/31 / EC de la UE, tiene como objetivo el promover el reciclaje de materiales, exigiendo que todos los Estados miembros de la UE introduzcan estrategias nacionales para reducir progresivamente las cantidades de residuos biodegradables depositados en vertederos.

La primera medida política de la UE respecto de la responsabilidad del productor se refiere a los residuos generados por los aparatos eléctricos y electrónicos (Directive, 2012). El resultado ha sido exitoso en el reciclaje de materiales como el vidrio, papel, cartón y metales, pero sigue siendo un reto el reciclaje de residuos plásticos y orgánicos.

La contabilidad de la huella y la biocapacidad son herramientas de seguimiento eficaces para evaluar los resultados a medio y largo plazo para el progreso general hacia el desarrollo sostenible. La sencillez de la comunicación de la Huella y su naturaleza visual la convierten en una poderosa herramienta para crear conciencia sobre las consecuencias ambientales del consumo de recursos y las políticas que influyen en la demanda humana en el planeta. Los resultados obtenidos del cómputo de la huella ecológica pueden ayudar a inculcar un pensamiento holístico y de largo plazo entre los líderes de las ciudades y las partes interesadas en torno al uso excesivo de los recursos. A medida que se implementan las políticas de reducción de huella ecológica, los indicadores de corto plazo y de temas específicos que abordan actividades de consumo específicas, como los indicadores de los ODS, son complementos fundamentales de la contabilidad de la Huella Ecológica (Galli, A. et al., 2020).

La creciente concentración de personas en las ciudades representa tanto oportunidades como desafíos en el futuro debido a la concentración de poder e influencia que supone. La mayoría de las ciudades analizadas por la literatura científica tienen una huella ecológica per cápita mayor que su país de acogida, lo que sugiere que los requerimientos de recursos en las áreas urbanas son generalmente más altos que en las áreas rurales.

Como conclusión final, las ciudades que pertenecen a países de altos ingresos tienen mayores huellas ecológicas que las de países de bajos y medianos ingresos; los principales impulsores de la huella son los gastos de alimentos y, por lo tanto, los requisitos de tierras de cultivo para ciudades con valores bajos de huella ecológica, y los gastos de transporte que dieron como resultado una huella de carbono más alta, en ciudades con valores de huella ecológica más altos.

En todo este contexto queda pendiente estudiar la integración del turismo como motor de la huella ecológica de las ciudades.

Pero hay ejemplos de éxito en la implementación de medidas de reducción de la huella ecológica. Estocolmo ha logrado una reducción absoluta en su consumo de combustibles fósiles en un 25%. Por otro lado, el consumo de materiales de construcción (en ciudades), electrónicos y textiles está creciendo exponencialmente, incluso cuando está normalizado por población. Es una consecuencia de una serie de factores de estilo de vida, como el aumento continuo de los ingresos, el área de piso residencial y el desarrollo tecnológico en la electrónica de consumo. Las únicas políticas relacionadas con el consumo de recursos no combustibles se ocupan de la gestión de residuos y no influyen en el consumo. La gestión de residuos no es suficiente, ya que las tasas de reciclaje mejoran a un ritmo mucho más lento que el aumento del consumo. Es obvio que no podemos reciclarnos del aumento exponencial del consumo, por lo que deben implementarse con urgencia instrumentos que limiten la demanda de los consumidores.

Los instrumentos que parecen haber tenido éxito hasta ahora se han basado en subsidios para renovaciones energéticamente eficientes y para vehículos no fósiles y eficientes en combustible, impuestos ambientales y, en las ciudades, cambios en la infraestructura y estructura urbana (por ejemplo, densificación y cercano acceso a servicios). Para lograr un éxito similar, hay que incidir en instrumentos para frenar el consumo de recursos no combustibles; promover viviendas más pequeñas; la renovación de productos, incluida la electrónica, en lugar de nuevas compras y una economía colaborativa. Los impuestos ambientales pueden tener un efecto limitado en países de altos ingresos y deben encontrarse formas de cambiar las normas sociales y los valores relacionados con el consumo (Kalmykova et al., 2016).

3.2. VIVIENDA

3.2.1. Sistemas de tenencia de vivienda

La vivienda es una necesidad básica y está reconocida como un derecho humano en muchas constituciones nacionales y declaraciones internacionales, incluida la Declaración Universal de Derechos Humanos y la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea. El acceso a viviendas asequibles de buena calidad es esencial para lograr objetivos de política social más amplios, como reducir la pobreza y mejorar la igualdad de oportunidades, la inclusión social y la movilidad, así como la salud y el bienestar.

El acceso a la propiedad de la vivienda no es solo una intención pública y una presión económica del mercado, sino que también está anclado en las expectativas de las familias, para quienes la vivienda asume un complejo rol político, económico y simbólico. Parte de un modelo cultural que también

representa una justificación económica y una fuente de seguridad, en un contexto de mercado laboral inestable, bajos ingresos y escasa protección social (Pinto & Guerra, 2019).

Sin embargo, un número significativo de familias en los países de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos) y de la Unión Europea se enfrentan a un costo de vivienda excesivo, viven hacinadas o incluso carecen de hogar. Las tendencias mundiales de urbanización, el aumento de los precios de la vivienda y la mayor desigualdad de ingresos tienden a complicar el acceso a la vivienda. El débil crecimiento de los ingresos, el elevado desempleo y los recortes del gasto público han empeorado aún más la situación de los más vulnerables en los últimos años en muchos países (Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia), donde restablecer el acceso a viviendas asequibles de buena calidad para todos es un gran desafío para los responsables políticos (André & Chalaux, 2018).

3.2.1.1. Sistemas de vivienda: una breve revisión de la literatura.

Existen dos grandes teorías sobre como son los sistemas de tenencia de vivienda de los países: convergencia y divergencia.

Las teorías de la convergencia asumen que los países tienden a pasar por un proceso de desarrollo similar y que las diferencias en los sistemas de vivienda reflejan principalmente diferentes etapas del desarrollo económico (Eno, Treanor, Merrett, Gray, & Short,). En general se espera que las sociedades postindustriales converjan hacia un modelo de propiedad de vivienda dominante, con un sector de alquiler social residual (Harloe, 1995).

Las teorías de la divergencia apuntan al papel de las estructuras sociales y las elecciones ideológicas en la configuración de los sistemas de vivienda (Kemeny & Lowe, 1998) y, desde la década de 1990, han fomentado la investigación sobre tipologías de sistemas de vivienda (Hoekstra, 2009). Dos teorías de divergencia han sido particularmente influyentes: la teoría del régimen del estado de bienestar de (Esping-Andersen, 1990) y la teoría de los sistemas de alquiler de (Kemeny, 2002).

Esping Andersen, y la perspectiva añadida desde el punto de vista residencial y de promoción del suelo de (Barlow & Duncan, 1994), distinguen tres regímenes de estado de bienestar típicos ideales: el régimen liberal, con una fuerte dependencia de los mercados y una intervención estatal limitada, principalmente orientada a una red de seguridad social (EEUU y Reino Unido), donde la promoción residencial es de tipo especulativo y la provisión de suelo gestionada por los promotores privados, quedando el acceso a la vivienda sometido a las fluctuaciones del mercado siendo residual la intervención del Estado; el régimen socialdemócrata caracterizado por servicios públicos universales de alta calidad (países nórdicos) caracterizado por una promoción de vivienda y una gestión del suelo desmercantilizada con una fuerte restricción hacia la obtención de beneficios por lo que las

problemáticas de acceso a la vivienda son escasas; y el régimen corporativista, con una participación relativamente alta del gobierno en la provisión de asistencia social y un papel importante desempeñado por la familia y las organizaciones sin fines de lucro (Francia y Alemania), donde se aplica una regulación en los costes del suelo y la vivienda de manera que el acceso a la misma queda más protegido (del Olmo, 2020).

Kemeny distingue entre sistemas de alquiler integrados (Austria, Dinamarca, Francia, Alemania, Países Bajos, Suecia y Suiza) donde las viviendas de alquiler social y de mercado compiten entre sí y están sujetos a regulaciones similares, y sistemas de alquiler duales (países anglosajones, Bélgica, Finlandia, Italia y Noruega) donde los segmentos de mercado y sociales están estrictamente separados, y estos últimos esencialmente atienden a hogares de bajos ingresos. Asume que donde las políticas fomentan la propiedad de vivienda, el costo de comprarlas restringirá las posibilidades de aumentar los impuestos para financiar el bienestar, planteando una relación negativa entre la propiedad de la vivienda y el bienestar público.

La OCDE ha desarrollado la Affordable Housing Database (AHD), que reúne información transnacional de la OCDE y los estados miembros de la UE sobre el contexto del mercado de la vivienda, datos sobre el endeudamiento de los hogares, las condiciones de la vivienda y las políticas públicas, para ayudar a los gobiernos a monitorear el acceso a bienes vivienda asequible de calidad y fortalecer la base de conocimientos para la evaluación de políticas. La eficacia y eficiencia de las medidas de política de vivienda depende del contexto en el que se implementan y de las interacciones con estructuras y políticas sociales y económicas más amplias. La identificación de grupos de países con sistemas de vivienda muy similares permite tanto evaluar el desempeño relativo de diferentes sistemas en términos de resultados de vivienda como comparar países con sus pares más relevantes.

El AHD incluye indicadores que cubren tres dimensiones principales: contexto del mercado de la vivienda con datos del parque total de viviendas para años seleccionados (2000, 2010, 2013 y 2015, último año disponible); condiciones de vivienda en términos de asequibilidad, calidad de las viviendas y exclusión; y políticas públicas hacia la vivienda asequible basadas en las respuestas de los expertos nacionales al Cuestionario de la OCDE sobre Vivienda Social y Asequible de 2016 (André & Chaux, 2018).

3.2.1.2. Agrupación de países en función del sistema de tenencia de vivienda.

En función del sistema de tenencia de vivienda en el AHD se identifican cuatro grupos de países donde se incluyen 32. Un grupo denominado “Norte”, que cubre principalmente el norte de Europa, incluida Alemania, que presenta alquileres privados prolongados y una deuda familiar generalmente elevada. Un grupo "Occidental", que incluye a Francia y el Reino Unido, con tasas de propiedad de vivienda más altas y más viviendas sociales. Y los grupos “Centro Sur” y “Este” que agrupan a los

países europeos, donde prevalece la propiedad absoluta, pero las condiciones de la vivienda son más precarias.

De estos cuatro grupos de países, dos grupos incluyen las economías de la OCDE más avanzadas, donde los habitantes se benefician de condiciones de vivienda relativamente buenas en general. Estos dos grupos se diferencian principalmente por la estructura de tenencia y el nivel de endeudamiento de los hogares. El “Norte” se caracteriza por una gran proporción de propietarios con hipotecas, altos niveles de deuda de los hogares y una proporción relativamente alta de inquilinos del sector privado. El “Occidental” se caracteriza por una mayor proporción de propietarios directos e inquilinos del sector social. Los dos grupos restantes disfrutaban de condiciones de vivienda menos favorables (André & Chalaux, 2018).

Las mismas diferencias en los patrones de tenencia entre los dos grupos de países se observan en toda la población y en el tramo inferior de la distribución del ingreso. La proporción de jóvenes que viven con sus padres es menor en el grupo "Norte" (al nivel del 10%).

Los países de Europa del Este, así como algunos países mediterráneos, presentan condiciones de vivienda intermedias y altas tasas de propiedad de vivienda, a excepción de la República Checa, cuya trayectoria de transición se ha desviado de la de otros países de Europa del Este, resultando en una mayor proporción de inquilinos en comparación con otros países de la región.

El centro y sur de Europa y Austria son más heterogéneos, presentando la mayoría un stock de vivienda social importante, con la excepción de Portugal y España.

3.2.1.3. Instrumentos de política de vivienda.

Cuatro son los instrumentos de política de vivienda comúnmente utilizados por todos los países analizados por el AHD, subsidios de vivienda, vivienda social, la desgravación fiscal para el acceso a la propiedad de la vivienda, y las hipotecas subvencionadas y las garantías para los compradores de vivienda, observándose diferencias entre los distintos grupos.

Los países del grupo “Este” y “Centro Sur” invierten una fracción muy pequeña de su PIB en asignaciones para vivienda, con la excepción de la República Checa. Si bien todos los países del grupo “occidental” y “norte” tienen asignaciones para vivienda, las cantidades difieren ampliamente. A pesar de los recientes recortes en las prestaciones de vivienda, el Reino Unido invierte el 1,4% del PIB en prestaciones de vivienda, con mucho la mayor cantidad de la OCDE. Finlandia y Francia alrededor del 0,8% del PIB, en parte en apoyo a los inquilinos del sector social. Los países mediterráneos del grupo "occidental", invierten una cantidad insignificante en asignaciones de vivienda. Austria e Irlanda se encuentran en una posición intermedia. La mitad de los países del grupo "Norte" (Dinamarca, Alemania, los Países Bajos y Suecia), tienen un gasto relativamente alto en asignaciones

para vivienda, cerca del 0,5% del PIB, y en Noruega y los Estados Unidos la inversión es baja debido a las altas tasas de propiedad de vivienda

Tras las asignaciones para vivienda, los instrumentos de política más utilizados son la vivienda social, la desgravación fiscal para el acceso a la propiedad de la vivienda y las hipotecas subvencionadas y las garantías para los compradores de vivienda.

Los intereses hipotecarios se pueden deducir de la renta imponible en todos los países del grupo “Norte”, excepto en Alemania. En el grupo “Occidental”, excepto Francia y Reino Unido. En otros grupos, los intereses hipotecarios son deducibles de impuestos solo en aproximadamente la mitad de los países. Las hipotecas subvencionadas y las garantías no muestran un patrón claro entre grupos, aunque son habituales en los países de Europa central y oriental y a menudo están ausentes en los países mediterráneos. La mayoría de los países tienen viviendas de alquiler social, aunque esta tenencia ha disminuido en las últimas décadas. Solo Austria y Francia gastan significativamente más del 0,1% del PIB en apoyo público a la vivienda social de alquiler (respectivamente 0,4% y 0,3%).

Las subvenciones a los compradores de vivienda son las más importantes en Chile (0,45% del PIB) y, en mucha menor medida, en Austria, Chipre y Malta (alrededor del 0,1% del PIB). Los subsidios para el desarrollo de la propiedad de vivienda asequible y la vivienda de alquiler están en gran parte ausentes de los grupos "Centro Sur" y "Este". No se percibe un patrón claro en otros grupos, aunque estos subsidios se encuentran en la mayoría de los países anglosajones (incluidos Australia, Canadá y Nueva Zelanda). La mitad de los países del grupo “Norte” tienen planes de alivio hipotecario para propietarios sobreendeudados, mientras que la proporción es cercana a una cuarta parte en otros grupos.

Con respecto a la desgravación fiscal sobre los intereses hipotecarios esta tiende a ser regresiva, ya que las tasas de propiedad de vivienda generalmente aumentan con los ingresos y aumentan la deuda de los hogares, creando vulnerabilidades para los hogares del sistema financiero y la economía en general. La crisis de las hipotecas de alto riesgo en Estados Unidos ha mostrado las limitaciones de las políticas que intentan promover la propiedad de vivienda entre los hogares de bajos ingresos mediante la relajación de los estándares crediticios (André & Chaux, 2018).

3.2.1.4. Políticas de propiedad de vivienda

Desde la Segunda Guerra Mundial, muchos países europeos han promovido la propiedad de vivienda basándose en la ideología de que esta tenencia tiene externalidades positivas para la sociedad. Subsidios a la construcción, subsidios para los costos de endeudamiento de capital (por ejemplo, deducciones fiscales) y, en una etapa posterior, la desregulación del mercado hipotecario, han reducido los gastos de bolsillo para inversiones en propiedad de vivienda, pero han impulsado los

precios de la vivienda y, en consecuencia, influyeron en la rentabilidad de las inversiones en vivienda (Angelini, Laferrère, & Weber, 2013).

Históricamente, Alemania, Austria y Suiza han estado menos comprometidos con la promoción de la propiedad de vivienda que la mayoría de los demás países de Europa occidental (Matznetter, 2002). La propiedad de la vivienda en estos países se considera una tenencia de vivienda rural, asociada con la autoconstrucción, mientras que la mayoría de los habitantes de las ciudades vive en régimen de alquiler. Sin embargo, los beneficios fiscales para los propietarios son considerables, lo que aumenta el atractivo de poseer una vivienda de alquiler. En países como Bélgica, Francia y Finlandia, la propiedad de la vivienda se promovió, y se sigue promoviendo, como parte del establecimiento del estado de bienestar de la posguerra. Estos países favorecen la propiedad de vivienda mediante beneficios fiscales (como deducciones de impuestos sobre los intereses hipotecarios) y subsidios (indirectos) (por ejemplo, para la construcción o préstamos hipotecarios). En estos países, la entrada a la propiedad de la vivienda generalmente se financia con hipotecas, lo que permite una relación préstamo-valor más alta en comparación con las sociedades de alquiler alemanas. La propiedad absoluta de una vivienda da como resultado menores gastos mensuales en la vida posterior, lo que reduce la necesidad de planes de pensiones ocupacionales generosos de segundo nivel. Por lo tanto, la propiedad de vivienda (subsidiada) puede considerarse un componente integral del estado de bienestar (De Decker & Dewilde, 2010). El tratamiento fiscal más favorable para la propiedad de vivienda se puede encontrar en los Países Bajos, donde la desgravación de los intereses hipotecarios es mucho mayor que todos los impuestos sobre la propiedad de vivienda juntos (Banerji, Shi, Hilbers, Mr Paul Louis Cerial, & Hoffmaister, 2008). Sin embargo, la promoción de la propiedad de vivienda holandesa comenzó mucho más tarde que en los países de Europa occidental antes mencionados.

Los países mediterráneos se caracterizan por una tasa de propiedad de vivienda excepcionalmente alta, sin tener una larga tradición de promoción de la propiedad de vivienda.

La propiedad de vivienda se ha convertido en la tenencia dominante gracias a una alta tolerancia hacia la autoconstrucción informal y la ausencia de provisión de vivienda social. Aunque la propiedad de vivienda actualmente se grava moderadamente, está muy extendida entre las clases de ingresos más bajos, como resultado de una ausencia histórica de regulación y el papel destacado de la familia extensa en el suministro de vivienda. En los últimos años, una combinación de un enfoque más estricto de la construcción informal y la falta de alternativas de alquiler han llevado a un aumento del abandono tardío del hogar y la vida multigeneracional.

La desregulación de los mercados hipotecarios se ha producido en toda Europa, pero solo una parte de los países se orientaron hacia un modelo totalmente financiarizado de provisión de propiedad de vivienda en la década de 1990 (los Países Bajos, España y, en menor medida, Portugal). La desregulación de los mercados hipotecarios permitió que los hogares de clase media baja ingresaran

en la propiedad de vivienda, ya que aumentó la relación préstamo-ingreso y préstamo-valor, dada la mayor toma de riesgo por parte de las instituciones financieras (Schwartz & Seabrooke, 2009). Sin embargo, la crisis económica de 2008 ha provocado que los precios de la vivienda caigan mucho más en los países con financiación inmobiliaria liberal que en otros. La provisión de crédito más estricta después de la crisis ha detenido el crecimiento de la propiedad de vivienda. Mientras que quienes ingresaron al mercado de la propiedad de vivienda antes de la introducción de la financiación liberal para la vivienda obtuvieron ganancias extraordinarias, quienes compraron en el período previo a la crisis aún podrían enfrentarse a deudas mayores que el valor de sus casas (Wind, Dewilde, & Doling, 2020).

3.2.1.5. El caso de Inducción a la tenencia en el sur de Europa.

Los investigadores se han preguntado por qué los países del sur de Europa, más pobres y con Estado de bienestar menos desarrollado, tienen las tasas más altas de propiedad de vivienda. (Kemeny, 2002) sugiere una correlación entre los niveles de propiedad de la vivienda y el gasto social. Es esta una relación compleja y que puede estar influenciada por múltiples factores, a saber, el nivel de desarrollo de estos países, la existencia de formas alternativas de construcción (como la autoconstrucción) y las dimensiones ideológica y cultural. Sin embargo, los estudios a este particular parecen mostrar que en “países desarrollados del sur y Europa del Este y Asia del Este especialmente, la combinación de bienestar entre el estado, la familia y el mercado ha demostrado ser fuertemente influenciado por la muy alta tasa de ocupación por parte de los propietarios”.

En países del sur de Europa (España y Portugal principalmente) y en menor medida Italia y Grecia, las características específicas del modelo de urbanización, la tardía migración de las zonas rurales (décadas de 1960, 1970 y 1980), ocupando la ciudad central y sus suburbios, tanto en el ámbito legal del mercado y en barrios marginales o asentamientos ilegales basados en el sistema de propiedad, ha contribuido a facilitar el acceso a propiedad de la vivienda por parte de familias que nunca tendrían acceso a este estado de propiedad, dado sus bajos ingresos .

En España y Portugal, países que tuvieron un proceso de urbanización y desarrollo, tardío y rápido, la propiedad de la tierra y la construcción inmobiliaria se han convertido en un poderoso sector económico y político, reforzado por el auge de Capital financiero. La combinación de este capital económico con políticas habitacionales basadas en el apoyo a la propiedad de la vivienda y las familias en un proceso de movilidad social ascendente, formó la empresa conjunta ideal para convertir el régimen de propiedad de la vivienda en la base de la dinámica de la vivienda hasta la reciente crisis de 2008. Este tipo de acceso a la vivienda coincide con la ausencia de un mercado de alquiler sólido y un enfoque pragmático en términos de las opciones de inversión de ahorro de los hogares. La reciente crisis ha proporcionado evidencia de ello, especialmente debido a la disminución de los ingresos familiares y a la retracción del crédito (Pinto & Guerra, 2019).

3.2.1.6. La relevancia de la vivienda ilegal y de autoconstrucción.

Entre los años sesenta y setenta se produjo un aumento de la industrialización que exigió el crecimiento urbano y, en consecuencia, una mayor presión de los límites urbanos. La combinación de intereses inmobiliarios y de tierras, atrajo el apoyo del sistema financiero y los grupos económicos dominantes al sector de la construcción y las empresas inmobiliarias, muchos de los cuales operaban tanto en el mercado legal como en el informal. La oferta de vivienda aumentó, pero no lo suficiente para satisfacer las necesidades, y los precios no eran accesibles para los grupos de menores ingresos. El hacinamiento de viviendas insalubres, la ocupación de patios y la construcción ilegal fueron la solución al grave déficit habitacional de estos países, especialmente en las áreas metropolitanas de las ciudades más pujantes. Durante este período, se construyeron grandes barrios de viviendas colectivas privadas, lo que provocó la urbanización de las zonas periféricas y la expansión de la ciudad en todos sus límites.

En la ausencia de suficiente oferta de vivienda (privada o pública), las familias encontraron respuestas rápidas, como la extensión de áreas habitacionales precarias y formas ilegales de autoconstrucción en las afueras de las principales ciudades, lo que provocó la aparición de un número significativo de propietarios urbanos” (Pinto & Guerra, 2019).

3.2.1.7. La relevancia del sector inmobiliario: la “acumulación primitiva de capital”. Caso de España y Portugal

Este modelo de desarrollo basado en la construcción inmobiliaria y el acceso a la propiedad de la vivienda ha sido uno de los pilares del crecimiento económico hasta finales de la última década del siglo XX en los países del sur de Europa, principalmente España y Portugal.

El gran auge constructivo de finales del siglo XX puso de manifiesto la importancia del sector de la construcción para el Producto Interno Bruto (PIB), subrayando el papel económico del sector de la construcción en países con tardíos e incipientes procesos de industrialización. El argumento principal está relacionado con la idea de que, en economías no modernizadas, los edificios públicos y el sector de la construcción funcionan como "acumulación de capital", que permite tanto la industrialización como el desarrollo de la estructura financiera de la economía. El hogar se considera la propiedad, la forma de reproducir condiciones estables adecuadas a la expansión de la riqueza privada dentro de la economía.

Este proceso se combinó con la política a favor de los propietarios y promotores. Además del peso de sus intereses sociales y políticos, la necesidad de construir la vivienda, el equipamiento y la construcción pública se consideraba un motor importante de la economía, con patrones y métodos de producción y consumo que han reflejado el dominio de las fuerzas económicas, moderado por

factores políticos en mayor o menor medida según a las circunstancias generales de la época (Harloe, 1995).

Con la incorporación de países como España o Portugal a la Comunidad Económica Europea (CEE), la asociación entre bienes raíces y capital financiero se vio reforzada por la expectativa de que los hogares accedieran a nuevas posibilidades de consumo y riqueza, en particular acceso a la vivienda por régimen de propiedad, apoyado por la liberalización del crédito (y el crédito subvencionado) y tipos de interés más bajos. En este contexto, el sector inmobiliario evolucionó, se reestructuró y se convirtió en uno de los más importantes, prósperos y industrias influyentes en la economía de estos países con un significativo crecimiento del sector de la construcción dentro del PIB, pasando del 6% al 9% en España (Sánchez Fouce, 2016) y hasta el 10 % en el caso de Portugal (Pinto & Guerra, 2019).

Una de las consecuencias más importantes de este contexto particular fue un cambio profundo en la estructura de la tenencia. En las décadas de 1980 y 1990, la evolución del sistema de vivienda estuvo marcada por un creciente acceso a la vivienda en propiedad de un gran número de familias, disminuyendo las casas alquiladas.

Entre 1981 y 2001, Portugal experimentó una evolución de 1,6 millones de viviendas con estatus de propiedad a 2,7 millones, un aumento del 70 %, por otro lado, las viviendas rentadas disminuyeron de 1 millón a 740 mil (Pinto & Guerra, 2019).

En España el crecimiento total del parque de viviendas familiares, entre 1970 y 1991, fue de 10,7 millones de viviendas en propiedad a 17,2 millones, un aumento del 61%, disminuyendo las viviendas alquiladas de 2,5 millones a 1,8 millones (Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio , 1997).

Este escenario resulta de una combinación de variables: una debilidad y declive del mercado de alquiler privado; la ausencia de un sector público de alquiler alternativo que contrasta con una continua liberalización del mercado hipotecario; la disminución de las tarifas de alquiler; y una política de vivienda pública fuertemente centrada en la propiedad de la vivienda a través de programas de subsidio de intereses y otros incentivos fiscales y financieros.

Esto prácticamente convierte la propiedad de una vivienda no solo en la opción residencial más conveniente, sino prácticamente en la única posible, lo que lleva a un mercado inmobiliario desequilibrado, estructurado alrededor de bienes raíces, lo que implica la falta de otras formas de acceso a la vivienda (por ejemplo, alquiler asequible y vivienda social).

Al mismo tiempo, este enfoque de inversión pública ha supuesto una clara desinversión en vivienda social y / o falta de vivienda social para grupos más diversos, lo que lleva a la consolidación de un sector de vivienda social residual dirigido exclusivamente a los más pobres y no considerado como

una forma alternativa de acceso a la vivienda. En el año 2008 en España un 1% y en Portugal un 3% (Arends Morales, 2012).

Pero el acceso a la propiedad de la vivienda no es solo una intención pública y una presión económica del mercado. Tiene sus raíces en las expectativas familiares, para quienes la vivienda asume un complejo rol político, simbólico y económico. La casa ofrece un refugio inmediato, mientras que también es un lugar simbólico para la familia extendida, proporcionando tanto el material como base simbólica para la asistencia mutua y la seguridad para su futuro. La familia juega un papel muy importante en el sur de Europa, el hogar familiar representa la posibilidad de intercambio mutuo de refugio y cuidado, desempeñando un papel particular en la transferencia e intercambio intergeneracional de riqueza, que se acentúa aún más por el contexto de prestaciones sociales relativamente limitadas (Dolin y Ronald, 2010).

Las consecuencias económicas, sociales y políticas de este régimen de propiedad han generalizado efectos controvertidos. Para algunos, la propiedad de una vivienda contribuye a la carga del presupuesto familiar, lo que repercute en una menor inversión en otros ámbitos, como el cultural y el social, incluida la educación de los niños, y también ejerce menos presión sobre los salarios y las pensiones (Kemeny, 1981). Otros autores señalan la lógica económica detrás de esta inversión a largo plazo, argumentando que a largo plazo es más prudente, seguro y económicamente más rentable comprar que alquilar (Pinto & Guerra, 2019).

	% horizontal			
	Propiedad	Alquiler	Otra situación	TOTAL
Alemania	43	57	0	100
Austria	58	40	2	100
Bélgica	68	30	2	100
Bulgaria	95	5	0	100
Chipre	79	21	0	100
Dinamarca	53	46	1	100
Eslovaquia	95	5	0	100
Eslovenia	93	7	0	100
España	82	11	7	100
Estonia	84	16	0	100
Finlandia	63	34	3	100
Francia	56	44	0	100
Grecia	74	20	6	100
Hungría	94	6	0	100
Irlanda	79	21	0	100
Italia	73	19	8	100
Letonia	79	21	0	100
Lituania	97	3	0	100
Luxemburgo	70	27	3	100
Malta	74	26	0	100
Países Bajos	54	46	0	100
Polonia	75	25	0	100
Portugal	75	21	4	100
Reino Unido	69	31	0	100
República Checa	66	33	1	100
Rumanía	95	4	1	100
Suecia	55	45	0	100
PROMEDIO UE-27	74	25	1	100,0

Fig. 8. Distribución porcentual del régimen de tenencia de la vivienda en los países europeos
Fuente: “The development of Social Housing”. CECODHAS- USH- Dexia. 2008

En los países del sur de Europa, la alta tasa de propietarios no es tanto una cuestión ideológica o cultural como se suele argumentar. Es una cuestión de mayor estabilidad en sociedades caracterizadas por el importante papel de los sectores informales de la economía, combinados con trabajos precarios, bajos salarios en el sector formal y sin protección social. Todo esto refuerza la demanda para unas condiciones de vida más estables y seguras. La propiedad de la vivienda, en muchos contextos, no solo ha representado al neoliberalismo ideológico, pero también ha sido la consecuencia de la erosión de los sistemas de vivienda pública como material y simbólica base del estado de bienestar (Arundel & Ronald, 2021).

Los temas de vivienda y las políticas de vivienda están experimentando una profunda transformación, debido a varios factores: la reciente crisis económica, el proceso de globalización, el aumento de los flujos migratorios y los profundos cambios demográficos; nuevas necesidades emergentes y nuevos

desafíos para las sociedades capitalistas. Estos cambios han conseguido un cierto consenso entre políticos y académicos para argumentar que las respuestas y modelos antiguos ya no son apropiados.

Reinventar las soluciones de vivienda requiere un pensamiento más amplio en el diseño de viviendas. Políticas que reconozcan la amenaza del surgimiento de nuevos riesgos sociales, en articulación con las dinámicas más recientes de la transformación inmobiliaria y urbana, especialmente en las grandes ciudades.

La globalización financiera, la inseguridad laboral, la inestabilidad de ingresos, la irregularidad en el curso de la vida introduce un aumento de la imprevisibilidad. La modernización de los centros urbanos y turistificación y la enorme inflación de los precios de venta y alquiler de vivienda, están actualmente comprometiendo la capacidad de acceder a la vivienda por parte de $\text{\textcircled{S}}$ grupos sociales más diversos y $\text{\textcircled{S}}$ heterogéneos. No son solo los grupos más vulnerables, sino también los jóvenes, familias de ingresos medios, familias monoparentales, inquilinos en riesgo de desalojo de sus hogares. La financiarización de la vivienda ha resultado en riqueza basada en activos para las clases medias (y en algunos países también trabajadores), aunque esto ahora parece limitado a algunas generaciones, con los jóvenes cada vez más excluidos no sólo de empleo, sino también de viviendas asequibles (Fuster, Arundel, & Susino, 2019).

3.2.2. Segunda propiedad, segunda vivienda.

La segunda vivienda en propiedad mantenida como una inversión es más frecuente en países caracterizados con regímenes de bienestar corporativistas-conservadores o liberales.

En los países corporativistas-conservadores, la segunda vivienda puede verse como una estrategia de bienestar que compensa las limitaciones de sus sistemas de pensiones fragmentados, especialmente para los autónomos.

En los estados de bienestar liberales, el reciente auge de la compra de segunda vivienda para alquilar es una manifestación de la concentración de la riqueza de la vivienda y el acceso limitado a la propiedad de la vivienda para los principiantes, lo que hace que la segunda propiedad sea una inversión cada vez más atractiva.

La segunda propiedad contempla desde casas vacacionales en áreas rurales y costeras hasta apartamentos para alquilar en pueblos y ciudades, casas de fin de semana para quienes trabajan fuera de su residencia habitual hasta propiedades heredadas en el campo, a veces en un país diferente al de la residencia principal. Algunas son estructuras simples como chalés o viejas granjas deterioradas, mientras que otras son propiedades de alto nivel en los centros históricos de las ciudades. Lo que une

a estas formas es que son propiedades residenciales que pertenecen a personas que también pueden poseer otra vivienda utilizada como su residencia principal (Wind, B. et al., 2020).

3.2.2.1. Problemática de la segunda propiedad.

El auge de las segundas propiedades y, en particular, de compra para alquilar, enfrenta a los departamentos de vivienda en ciudades de toda Europa con una cuestión de justicia: ¿es justo permitir que los conocedores del mercado de la vivienda acumulen activos adicionales, mientras que una combinación de condiciones precarias del mercado laboral y el auge de los precios de la vivienda obstruye la entrada a la propiedad de vivienda para los jóvenes? En muchas ciudades han surgido temores sobre el surgimiento de un nuevo orden feudal en el que las familias no propietarias no tienen otra opción que entregar una gran parte de sus ingresos a propietarios de segundas viviendas para poder acceder a un hogar (Aalbers, Bosma, Fernandez, & Hochstenbach, 2018; Walker & Jeraj, 2016).

El estudio del papel de la segunda propiedad en la política económica de la vivienda y el bienestar proporciona una base necesaria para abordar intervenciones regulatorias específicas de cada país que sean capaces de mejorar la disponibilidad y asequibilidad de la vivienda.

La segunda propiedad constituye una parte significativa del parque total de viviendas. Por ejemplo, en los países nórdicos alrededor del 30% de los hogares poseen propiedades secundarias o el 60 % del parque de viviendas de alquiler en Alemania está en manos de pequeños propietarios privados, en contraposición a propietarios institucionales como fondos de pensiones, sindicatos o grandes inversores (Skak & Bloze, 2017).

Esta segunda propiedad puede tener diferentes fuerzas impulsoras entre diferentes grupos sociales. Algunos podrían invertir en propiedades secundarias porque esperan que los ingresos por alquiler compensen sus pensiones más bajas en el futuro, mientras que otros hogares con pensiones más altas podrían invertir en propiedades secundarias por razones de consumo o mayor acumulación de riqueza (Soaita, Adriana Mihaela, Searle, McKee, & Moore, 2017).

Esto tiene una importancia adicional en el sentido de que puede haber grupos que están comparativamente menos cubiertos por el estado del bienestar que podrían recurrir a inversiones en propiedades secundarias, mientras que al mismo tiempo proporcionan viviendas de alquiler a otros hogares. Además, al vincular las inversiones en vivienda de una parte de la población a la compensación entre vivienda y bienestar, es posible que diferentes formas de segunda propiedad no solo impacten en la situación financiera de sus propietarios, sino también en el desempeño de la vivienda.

La vivienda constituye tanto un bien de consumo como un bien de inversión, pero ¿cuáles son los objetivos de quienes buscan una segunda propiedad? Poseer segundas propiedades, a fin de

compensar las características de su entorno de vida (Skak & Bloze, 2017), disfrutar de la naturaleza en un momento de sus vidas en el que la proximidad al trabajo y las instalaciones urbanas es menos necesaria (Bieger, Beritelli, & Weinert, 2007), o el apoyo intergeneracional en el mercado de la vivienda son algunos de los casos en estudio.

Los propietarios que compran propiedades secundarias para sus ingresos por alquiler tienen dos motivaciones subyacentes. En primer lugar, es el flujo de ingresos futuros que permita jubilaciones estables (Berry, 2016; Kemp & Kofner, 2010) y en segundo lugar, la inversión en viviendas de alquiler podría ser una estrategia para diversificar la cartera de riqueza de aquellos que son relativamente ricos de todos modos y están bien cubiertos por acuerdos de pensiones (Wind, B. et al., 2020).

3.2.2.2. Bienestar proactivo basado en activos.

Se pueden distinguir dos formas de bienestar basándonos en la mejora de las pensiones: pasivo y activo.

La forma pasiva de bienestar basado en activos se encuentra en la base de una supuesta compensación entre la propiedad de la vivienda y el bienestar (Kemeny, 1981). La propiedad de la vivienda podría funcionar como un complemento de los arreglos de pensiones públicos o privados de segundo nivel. Se puede encontrar en los países mediterráneos y algunos de los países de Europa occidental como Bélgica y Francia, donde el estado ha promovido la propiedad hipotecaria en lugar de los fondos de pensiones ocupacionales, por otra parte en su mayoría obligatorias.

La forma activa de bienestar permite a los hogares aprovechar la riqueza de su vivienda para cubrir sus necesidades de bienestar. Necesitan liquidar el valor de su casa bien mudándose a una vivienda de alquiler o una casa más pequeña, o tomando una hipoteca revertida sobre su residencia principal para complementar las pensiones de segundo nivel. Especialmente en el noroeste de Europa (Escandinavia, Gran Bretaña e Irlanda, los Países Bajos y los países de habla alemana), (Wind, B. & Dewilde, 2019)

La forma proactiva de bienestar no está asociada con la residencia principal, sino con los ingresos por alquiler de las propiedades secundarias que aumentan los ingresos de los propietarios tras su jubilación.

En países con planes de pensiones de segundo nivel menos generosos (por ejemplo, Bélgica, Alemania, Portugal) o bajas prestaciones de desempleo (por ejemplo, Italia, Grecia, Finlandia), los ahorros preventivos (en forma de riqueza inmobiliaria o riqueza financiera) son más necesarios tanto para los inquilinos como para los propietarios de viviendas, ya que el capital de transferencia no puede cubrir todos los riesgos de bienestar. Los propietarios se benefician de un ingreso en especie en la vejez. En países con sistemas de pensiones de segundo nivel más generosos (por ejemplo, Países

Bajos, España, Italia) o sistemas de prestaciones por desempleo (por ejemplo, Bélgica, Países Bajos, España), los ahorros preventivos son menos.

La mayoría de estas viviendas de alquiler en Europa están en manos de pequeños propietarios, que poseen solo unas pocas propiedades, bien como un medio para compensar las bajas pensiones de primer nivel o la exclusión de los planes de pensiones de segundo nivel o bien como una inversión (Kemp, 2015).

La primera de estas opciones puede verse en algunos estados de bienestar conservadores-corporativistas donde muchos hogares invierten en bienes raíces a menudo con preferencia a otros tipos de inversiones, ya que es muy tangible y se considera un activo de alta confianza (Alemania, Austria, Suiza, Francia y Bélgica) (De Decker & Dewilde, 2010b; Kemp & Kofner, 2010).

En contraste, el auge del propietario de compra para alquilar en el régimen de bienestar liberal sería más afines a la segunda opción (Reino Unido y Países Bajos).

a) Tasas de segunda propiedad

Para (Wind, B. et al., 2020) no parece descabellado concluir que alrededor del 15% de los hogares de la UE son segunda propiedad. Entre los 20 países que estudian, las tasas de segunda propiedad son más altas en Finlandia, Luxemburgo, Chipre, España y Estonia, donde más del 20% de los hogares poseen una o más propiedades secundarias además de su residencia principal, siendo España el país con mayor tasa, un 27 %.

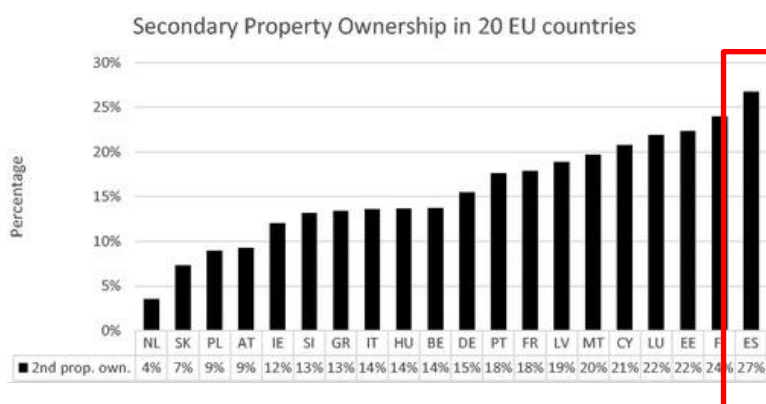


Fig. 9. Tasas de propiedad secundaria de propiedad (SPO) en 20 países europeos (UE).
Fuente.Wind, B. et al., 2020

En promedio, la riqueza inmobiliaria secundaria constituye una parte considerable de la riqueza inmobiliaria total en todos los países analizados, representando una fuente significativa de riqueza, con una tasa para el caso de España del 29 % (Wind, B. et al., 2020).

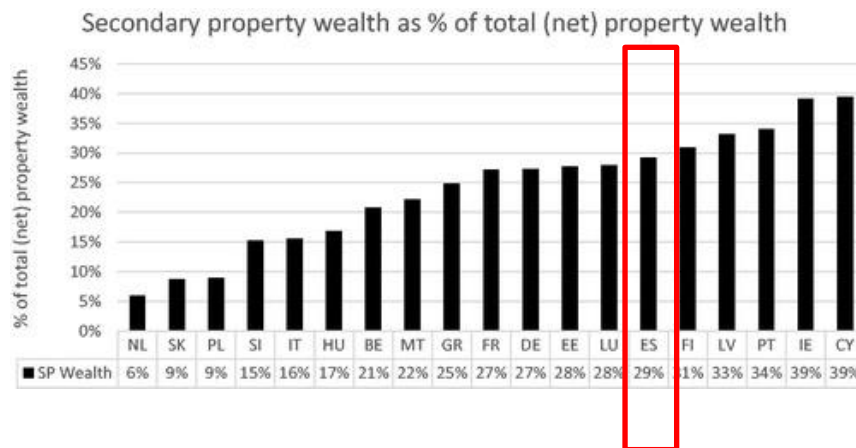


Fig. 10. Riqueza inmobiliaria secundaria.
Fuente: Wind, B. et al., 2020

3.2.3. Vivienda de alquiler

3.2.3.1. Políticas de alquiler.

La relación entre los costos de la vivienda y los ingresos es mayoritariamente más alta para los inquilinos privados que para los propietarios, incluso después de controlar el nivel de ingresos. La evidencia muestra que la relación alquiler-ingreso es menor en los mercados de alquiler integrados que en los mercados de alquiler dualistas (Kemeny, 1981b). En el primer tipo de mercado de alquiler, los proveedores de viviendas sociales compiten con los propietarios privados y los alquileres privados están regulados o limitados. En el segundo tipo de mercado de la vivienda, la vivienda social atiende únicamente a los grupos socioeconómicos más débiles, y la fijación de alquileres en el sector de alquiler privado está más desregulada.

El tamaño del sector del alquiler social y la regulación del sector del alquiler privado difieren entre los países europeos. En los países mediterráneos, la vivienda de alquiler es relativamente poco común y la vivienda social está casi ausente. La propiedad de vivienda, tradicionalmente proporcionada a través de la familia, es la norma. La vivienda social está estigmatizada y atiende a hogares con ingresos mínimos. Los países de habla alemana y el noroeste de Europa tienen sectores de alquiler relativamente grandes. Alemania y Suiza tienen sectores de alquiler privados grandes pero regulados (topes de alquiler, aumentos de alquiler anuales regulados) con, en consecuencia, coeficientes de

alquiler frente a ingresos moderados. Austria, los Países Bajos, Francia y Finlandia tienen sectores de alquiler de tamaño moderado, pero una parte considerable consiste en viviendas sociales. En Austria y los Países Bajos, el sector de la vivienda social ha estado abierto hasta hace poco a una gran parte de la población, pero recientemente se ha convertido en el dominio de los hogares de menores ingresos. Por su parte Bélgica, Francia y Finlandia se caracterizan históricamente por un mercado de alquiler dualista (Wind, B. & Dewilde, 2019).

3.2.3.2. El mercado de la vivienda de alquiler

El tamaño del mercado de viviendas de alquiler en la mayoría de los países del mundo es pequeño y esto puede ser perjudicial para la estabilidad macroeconómica (Rubaszek & Rubio, 2020). Las fluctuaciones en la actividad del mercado de la vivienda son la causa principal del ciclo económico y los datos sobre inversión residencial pueden utilizarse como una señal de una recesión inminente (Leamer, 2007).

El número de estudios que analizan el papel de la estructura de tenencia de la vivienda para la estabilidad macroeconómica es escaso. En este sentido (Arce & López-Salido, 2011) en su modelo teórico muestran que la disponibilidad de vivienda en alquiler reduce el riesgo de una burbuja de precios de la vivienda. De manera similar, (Czerniak & Rubaszek, 2018) encuentran que un mercado de alquiler más grande hace que la política monetaria sea más estabilizadora, indicando a su vez que la participación en el mercado de alquiler disminuye las fluctuaciones en el sector de la vivienda.

En este contexto, la baja participación del mercado de alquiler privado observada en la mayoría de los países del mundo podría considerarse una debilidad estructural grave y plantea dos cuestiones importantes.

A nivel macroeconómico, las diferentes tasas de propiedad de vivienda en los países europeos pueden atribuirse a la eficiencia de las instituciones, las políticas fiscales, así como a factores culturales o educativos (Earley, 2004).

A nivel microeconómico, se ha establecido que las opciones de tenencia de los hogares se ven afectadas no solo por factores económicos, sino también por el hecho de que la propiedad generalmente proporciona una mayor satisfacción con la vivienda que el alquiler (Ben-Shahar, 2007; Diaz-Serrano, 2009; Elsinga & Hoekstra, 2005; Rubaszek & Rubio, 2020).

Las preferencias están fuertemente inclinadas hacia la propiedad, principalmente porque se percibe la propiedad como la única forma de proporcionar un lugar seguro para la familia y de realmente “sentirse en casa”. En consecuencia, el mercado de alquiler se trata actualmente solo como una solución temporal y no como una alternativa vital a la propiedad para una estancia más larga. Las razones de esta elección son tanto psicológicas como económicas, pero definitivamente están

estrechamente relacionadas con la regulación existente. La relación entre los precios reales de la vivienda y los determinantes estándar (actividad económica, el nivel de las tasas de interés, así como el nivel de crédito a los hogares) depende del tamaño del mercado de alquiler privado (Rubaszek & Rubio, 2020).

3.2.3.3. Evidencias

En países con un bajo mercado de alquiler, los inquilinos del mercado privado generalmente son solteros y jóvenes (hasta 30 años), no tienen hijos y viven en viviendas relativamente pequeñas que se encuentran en las grandes ciudades. La duración de su estancia es corta y planean cambiar a corto plazo. Esta descripción se adapta bien a estudiantes o personas que acaban de comenzar su carrera profesional, para quienes el alquiler es una forma temporal de satisfacer las necesidades de vivienda. El mercado de alquiler privado no se trata como una alternativa seria a la propiedad para estancias prolongadas.

Entre los factores que se considera que disminuyen la comodidad de ser inquilino se encuentran: limitaciones para organizar el interior de los apartamentos alquilados, falta de profesionalismo entre los propietarios individuales, regulaciones ineficientes relacionadas con el control de los alquileres y la protección de los inquilinos que disminuyen la comodidad de alquilar. Las regulaciones que protegen a los inquilinos contra desalojos inesperados y reducen el riesgo de aumentos de alquiler son de crucial importancia para desarrollar la demanda de alquiler a largo plazo.

El principal factor que disminuye el atractivo de la inversión en viviendas para alquilar está en, primero, los inquilinos generalmente se preocupan menos por la unidad de vivienda que los propietarios, lo que aumenta la tasa de depreciación y, por lo tanto, el nivel de los alquileres. En segundo lugar, existe un riesgo considerable de que un inquilino deje de pagar el alquiler y otras facturas o incluso pueda devastar la vivienda. Esto, combinado con una alta protección de los inquilinos contra el desalojo, hace que el riesgo de invertir en viviendas de alquiler sea alto, lo que conduce a una disminución de los efectos.

(Rubaszek & Rubio, 2020) en su estudio utilizando los datos anuales de 28 países de la Unión Europea y los años 2004–2017y (Lahti, Huovari, Kainu, & Biecek, 2017), concluyen que la adopción de medidas encaminadas por un lado a, disminuir el impacto del riesgo de "mal inquilino" en el nivel de los alquileres, eliminar los incentivos fiscales a la propiedad e incrementar la profesionalidad de los propietarios; y por otro lado, eliminar los desincentivos fiscales al alquiler (impuestos neutrales), mejorar las regulaciones detrás del contrato de alquiler (menor riesgo de "mal inquilino") y reducir la no utilidad del alquiler (servicios profesionales de alquiler), harían que la participación en el alquiler de viviendas pueda aumentar considerablemente de valor (del 6,8 al 15% aproximadamente), mientras

que el valor de la deuda hipotecaria podría disminuir aproximadamente en un tercio (del 60,9 al 40,9% del PIB).

La pregunta que surge es si estos cambios afectan las fluctuaciones de la economía a lo largo del ciclo económico, es decir, si también tienen efectos a corto plazo.

La relajación crediticia, está afectando positivamente la demanda de hipotecas, ya que los prestatarios ahora pueden permitirse adquirir más servicios de vivienda con crédito. Un sector de alquiler asequible y que funcione bien proporciona una alternativa viable para satisfacer estas necesidades, lo que limita la demanda de hipotecas y suaviza el efecto acelerador financiero. Durante la fase expansiva del mercado de la vivienda, las oportunidades de alquiler asequible controlarían las presiones de la demanda y limitarían así los aumentos de precios. De manera equivalente, un menor endeudamiento de los hogares significa que las correcciones de precios durante las recesiones son menos severas. Como resultado, uno esperaría mercados de vivienda más estables después de la reforma. Dado que los mercados de la vivienda y la macroeconomía están vinculados a través de la restricción de las garantías, esto también traerá una mayor estabilidad macroeconómica. Una reforma en el mercado de la vivienda que mejore la participación del mercado de alquiler aporta más estabilidad a la economía después de los shocks financieros, pero no los shocks monetarios o de productividad.

Hacer que el mercado de alquiler funcione de manera eficaz debe considerarse una de las principales prioridades de la política de vivienda. Uno de los factores clave es reducir el costo relativo del alquiler en comparación con la propiedad. Un método directo sería introducir subsidios de alquiler, incluso si este tipo de política de vivienda pudiera tener un impacto en los precios de alquiler (Viren, 2013). Otro factor es reducir el costo relativo del alquiler limitando el riesgo de “inquilino malo” y eliminando las medidas fiscales que promueven la propiedad. Mejorar la calidad de los servicios de alquiler contribuiría a cambiar las actitudes psicológicas hacia el alquiler. Esto podría lograrse alentando a inversores profesionales que se especialicen en la gestión y construcción de viviendas de alquiler, pero también apoyando a las asociaciones de propietarios individuales o empresas de gestión de alquileres.

Las regulaciones que protegen a los “buenos inquilinos” contra el riesgo de grandes aumentos de alquiler o desalojos inesperados aumentarían la sensación de seguridad y estabilidad del contrato de alquiler. Esto reduciría una de las barreras más importantes a la demanda de casas de alquiler: la creencia de que el alquiler no es una forma estable de satisfacer las necesidades de vivienda. Vale la pena mencionar que la decisión de comprar una vivienda a menudo se basa en un razonamiento económico defectuoso. Esto podría llevar a la conclusión de que las campañas de educación o información sobre las ventajas y desventajas de las diferentes formas de tenencia de la vivienda

podrían contribuir al aumento de la demanda de alquiler, así como a mejores opciones de vivienda de los hogares (Rubaszek & Rubio, 2020).

3.2.5. Vivienda social frente Vivienda asequible.

El término "vivienda asequible", tanto en los círculos políticos como de investigación, ha ido ganando popularidad rápidamente durante la última década en toda Europa. A menudo, como sinónimo del término "vivienda social", ha encontrado su propia definición e instrumentos de política en ciudades y países específicos. Sin embargo, los límites entre ambos conceptos siguen sin estar claros. Los estudios realizados muestran que la vivienda asequible se está convirtiendo en un campo más diferenciado, en paralelo a los desarrollos en vivienda social.

El sector de la vivienda social ha experimentado cambios integrales en muchos países europeos durante varios años, con una reducción constante de la financiación del sector público hacia la vivienda social (Whitehead & Scanlon, 2007). Además, las políticas de privatización han debilitado la base del alquiler social y las políticas de los sectores de propiedad de vivienda y alquiler privado se han promovido como mejores opciones. Al mismo tiempo, la vivienda social se ha diversificado más para incluir formas sociales de propiedad de la vivienda y se ha hecho híbrida en términos de financiación, construcción y gestión (Granath Hansson & Lundgren, 2019).

La disponibilidad de viviendas asequibles adecuadas se ha convertido en un tema clave que afecta la vida de millones de ciudadanos europeos. Los costos de vivienda son el gasto más alto para los hogares, aproximadamente un 25% del presupuesto total de los hogares en 2015. En 2015, el 11,3% de la población de la EU-28 vivía en hogares que gastaban el 40% o más de su renta disponible equiparada en vivienda, afrontando los hogares de bajos ingresos tasas de sobrecarga más altas: en 2015, el 33% de los hogares que tenían un ingreso por debajo del 60% de la media.

En este contexto, en las últimas décadas han surgido nuevos modelos e instituciones para la provisión de "viviendas asequibles", en parte como resultado de los cambios antes mencionados en la prestación de alquiler social y la falta ampliamente reconocida de viviendas asequibles adecuadas. Existe un interés creciente entre los círculos políticos, visible por la reciente inclusión de la vivienda asequible por parte de la Unión Europea como una prioridad política (Agenda Urbana para la UE: Pacto de Amsterdam, 2016). Esto es especialmente significativo porque la UE no tiene un mandato oficial sobre vivienda, y la provisión de viviendas sociales y asequibles es principalmente una preocupación de las políticas nacionales y locales. Sin embargo, no hay consenso en una definición única para el concepto para todo el ámbito europeo (Czischke & van Bortel, 2018).

3.2.5.1. Marco conceptual.

Se puede definir de forma general la vivienda asequible como un alojamiento asignado fuera de los mecanismos del mercado según la necesidad en lugar de la capacidad de pago, entendida esta 'capacidad de pago' como una vivienda que se proporciona a un precio de alquiler o compra que no excede un 'estándar designado' de asequibilidad (Haffner & Boumeester, 2014; Hancock, 1993).

Por su contra los sistemas de vivienda social deben apuntar a hogares con recursos financieros limitados, bajos ingresos y posición negociadora débil. (Granath Hansson & Lundgren, 2019).

Entonces, ¿cómo distinguir si las viviendas de alquiler son "sociales" o "asequibles"? El alquiler de viviendas sociales, es un tipo de tenencia usualmente proporcionado por agencias gubernamentales u organizaciones sin fines de lucro, basado en los costos o los ingresos del hogar (bajos ingresos y/o con necesidades especiales) y que se hace asequible mediante los sistemas de asignación de vivienda, bien a través del apoyo a la oferta, a través del apoyo a la demanda, o ambos y cuya asignación se basa a menudo en criterios estrictos relacionados con las necesidades y privaciones del hogar, los ingresos y otros criterios como la edad y el hogar.

Por otra parte, el "alquiler asequible", a menudo derivado de los alquileres del mercado total, pero de menor coste, incluye una amplia gama de hogares, trabajadores clave con ingresos medios como enfermeras, maestros, trabajadores de emergencia, pero también profesionales de carrera temprana y otros grupos que no son elegibles para 'viviendas sociales' pero que no pueden adquirir una casa o pagar alquileres de mercado.

En comparación con las viviendas de alquiler del sector privado, la vivienda social (y a menudo también la vivienda asequible) se asigna en función de los ingresos y / o las necesidades de vivienda, a menudo ofrece una mayor relación calidad-precio, utiliza estándares de calidad más altos y proporciona una mayor seguridad para los inquilinos. El principal factor distintivo de la 'vivienda asequible' es su función como sector intermediario entre la vivienda social y los sectores de propiedad de vivienda y alquiler de mercado completo (Czischke & van Bortel, 2018).

a) Conclusiones.

Existe de hecho un sector de vivienda asequible emergente, que generalmente se caracteriza por políticas (a diferentes escalas) destinadas a ayudar a los hogares de ingresos medios a alquilar viviendas a precios por debajo del mercado. La definición de precio de 'ingresos medios' y 'por debajo del mercado' varía entre países, regiones y ciudades. Los tipos de grupos destinatarios también varían, pero en general se identificaron tres grupos clave: hogares con ingresos temporales y / o precarios (incluidas familias y personas solteras) y trabajadores móviles. Si bien el principal tipo de área afectada

tiende a ser ciudades, también encontramos evidencia de un empeoramiento de la asequibilidad en ciudades más pequeñas, como en Italia.

En cuanto a la relación entre la vivienda social y la vivienda asequible, la vivienda social, se está convirtiendo cada vez más en una tenencia residual, alojando principalmente a personas de muy bajos ingresos y personas con necesidades especiales. Esto confirma la tendencia general, en toda Europa, hacia la marginalización progresiva de este sector (Borg, 2015).

En general, la vivienda asequible parece ser rentable para los actores que buscan una ganancia financiera 'justa', pero difieren de maximizar la ganancia financiera para generar también un retorno social de sus inversiones. Sin embargo, hay un par de lados opuestos: primero, el volumen de fondos de inversión para viviendas asequibles aún es limitado. En segundo lugar, a los inversores les resulta difícil encontrar terrenos asequibles en ubicaciones adecuadas. Por lo que sería recomendable que las agencias gubernamentales de todos los niveles (UE, nacional, regional, local) desempeñaran un papel más activo en la mejora de las condiciones previas para el desarrollo de viviendas asequibles, especialmente en términos de acceso a terrenos asequibles y financiación.

En este contexto, destaca la aparición de formas alternativas de provisión de vivienda asequible, como pueden ser las viviendas dirigidas por residentes o 'viviendas colaborativas'. Si bien (todavía) no son grandes, las estrategias aplicadas en estas iniciativas representan ejemplos de innovación social, en particular en el campo de los modelos de vivienda asequible sin fines de lucro. Estos brindan oportunidades para préstamos socialmente responsables por parte de actores privados, así como financiación colectiva. Los formuladores de políticas en diferentes niveles deben apoyar estas iniciativas y vincularlas con sus propias políticas y programas para apoyar el desarrollo de viviendas asequibles (Czischke & van Bortel, 2018).

3.2.6. Políticas de ahorro energético.

3.2.6.1. Situación actual del consumo de energía residencial

En la Unión Europea los edificios son responsables del 40% del consumo total de energía final. Los edificios residenciales representan el 25% del consumo total. La demanda mundial de energía residencial ha aumentado de manera constante durante las últimas décadas (Tsemekidi-Tzeiranaki et al., 2018).

Dada la baja tasa de nuevas construcciones y la larga vida útil de los edificios, con estimaciones que muestran que al menos el 75% del parque actual de edificios de la UE seguirá en pie en 2050, los edificios existentes representan el mayor desafío a la vez que oportunidad, ya que al menos la mitad

de los edificios residenciales y comerciales existentes necesitan renovaciones profundas e integrales (Bertoldi, P., Economidou, Palermo, Boza-Kiss, & Todeschi, 2020).

El progreso técnico en la eficiencia, los cambios en el comportamiento de los consumidores, las características socioeconómicas y las intervenciones políticas desempeñan un papel clave e interconectado en la reducción del crecimiento del consumo de energía residencial y en el ahorro de energía (Tzeiranaki et al., 2019).

3.2.6.2. Objetivo político. Medidas adoptadas. General

Políticamente se observa un número creciente de compromisos y estrategias, que exigen acciones a nivel local, regional, nacional y mundial. La Unión Europea (UE) ha adoptado varias políticas y medidas desde la década de 1990 para reducir el consumo de energía en el sector residencial, tanto a nivel de la UE (diseño ecológico, etiquetado energético, rendimiento energético de los edificios y directivas de eficiencia energética), como a nivel nacional (subvenciones, campañas de información, obligaciones de los proveedores de energía, etc.), todas ellas reforzadas en primer lugar por la agenda de la UE '20-20-20', basados en la Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador y en basado en tres pilares: reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20% respecto a los niveles de 1990, recursos renovables para cubrir el 20% del consumo de energía final de la UE (FEC) y reducción del 20% en el consumo de energía primaria y final, mediante mejoras en la eficiencia energética (Tzeiranaki et al., 2019), y el reciente “Mecanismo de Recuperación y Resiliencia”, elemento central de la estrategia NextGenerationEU, que amparado por el Undécimo Objetivo de Desarrollo Sostenible de la Agenda ONU 2030, en España se ha visto recogida en el Real Decreto Ley 19/2021, medidas urgentes para impulsar la actividad de rehabilitación edificatoria en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Luego, la eficiencia energética se ha convertido en uno de los principales objetivos políticos de la Unión Europea.

3.2.6.3. Evolución de la normativa europea

La Directiva sobre eficiencia en el uso final de la energía y servicios energéticos fue la primera que obligó a adoptar un objetivo de ahorro de energía, una reducción del 9% del consumo medio de energía final respecto de los años 2001-2005 a alcanzar entre los 2008 a 2016, a través de distintos Planes de Acción Nacional de Eficiencia Energética, que describieran las acciones para lograr dicho objetivo de ahorro de energía, con revisiones trianuales, 2008, 2011 y 2014.

De cara a impulsar políticas efectivas de eficiencia energética, en diciembre de 2012 se adoptó la Directiva de Eficiencia Energética 2012/27/UE, que entraría en vigor en 2013 y que reemplazaba a la anterior Directiva, definiendo el objetivo de eficiencia energética del 20% como un consumo de energía primaria de la UE-28, introduciendo medidas nacionales vinculantes, como obligaciones

legales para establecer esquemas de obligación de ahorro de energía, auditorías energéticas obligatorias, suministro de información al consumidor de medición y facturación, renovación de edificios públicos, promoción del servicio energético, cogeneración eficiente, programas para cambiar el comportamiento de los consumidores, etc. (Tzeiranaki et al., 2019), aunque en su artículo 4 relativo a la renovación de edificios, los Estados miembros podían decidir no aplicar los requisitos de eficiencia a los "edificios oficialmente protegidos como parte de un entorno designado, o debido a su mérito arquitectónico o histórico especial, en la medida en que el cumplimiento de ciertos requisitos mínimos de eficiencia energética alteraría inaceptablemente su carácter o apariencia".

La última actualización de la directiva de Eficiencia Energética incluye un nuevo objetivo de eficiencia energética del 30% para 2030 y la propuesta de prórroga de las obligaciones de eficiencia energética hasta 2030, entrando en vigor el 24 de diciembre de 2018, e incluyendo un 32,5% de energía como objetivo de eficiencia para 2030.

3.2.6.4. Directiva sobre eficiencia energética de los edificios

Una de las principales políticas de la UE dirigidas tanto a los edificios residenciales como no residenciales es la directiva sobre eficiencia energética, que se adoptó en 2002 revisada en 2010 y 2018. Bajo esta directiva, los estados miembros implementaron varias medidas a nivel nacional, como los Certificados de Desempeño Energético que se emiten cuando se venden o alquilan edificios. Requiere que todos los edificios nuevos sean edificios de consumo energético casi nulo antes del 31 de diciembre de 2020 (los edificios de las autoridades públicas antes del 31 de diciembre de 2018). Introdujo una metodología para establecer requisitos mínimos de rendimiento energético rentables para edificios nuevos, renovaciones importantes de edificios y para la sustitución o modernización de elementos del edificio. Los países miembros también tuvieron que implementar medidas y otros instrumentos, como incentivos financieros nacionales, para mejorar la eficiencia energética de su parque de edificios nacional, siendo modificada en 2018, para incluir cuestiones, como la salud y el bienestar de los usuarios de los edificios (ventilación, calidad del aire, etc).

Otra acción política sobre eficiencia energética a nivel de la UE a destacar es el establecimiento de normas mínimas de eficiencia para productos que utilizan energía y productos relacionados con la energía sobre diseño ecológico, adoptando normas mínimas de eficiencia energética para todo tipo de electrodomésticos, complementándose con los sistemas obligatorios de etiquetado energético de la UE.

El conjunto de todo este marco legislativo, complementado con políticas, programas y medidas implementadas por los estados miembros, ha sido un importante impulsor de las tendencias observadas en el consumo de energía en la UE (Tzeiranaki et al., 2019).

3.2.6.5. El panorama macroeconómico: consumo de energía primaria y final de la UE

El consumo de energía primaria cubre el consumo del sector energético, las pérdidas de distribución y transformación y el consumo final del usuario final. No incluye la energía utilizada con fines no energéticos. En 2016, el principal componente del consumo de energía primaria es el consumo de energía final que representa el 71,5% de la energía primaria; seguido de las pérdidas por transformación (21,4%) y el consumo en el sector energético (5,2%), siendo la caída total en la EU-28 del consumo de energía primaria del 4,6 % para el periodo de tiempo estipulado por la Directiva de Eficiencia Energética (Tzeiranaki et al., 2019).

En el período 2000-2016 el sector residencial consumió el 25,7% del consumo final de energía en la UE. Esto lo convierte en el segundo sector consumidor más grande después del transporte (33,2%). El aumento del consumo de energía final en los sectores de transporte y servicios, combinado con la disminución del sector industrial, podría ser el resultado del actual proceso de terciarización en la UE. Sin embargo, en 2016, el consumo de energía final había aumentado en todos los sectores en comparación con el año 2015, pero principalmente en el sector residencial (3,1%).

3.2.6.6. Determinantes potenciales que influyen en el consumo de energía residencial

a) Condiciones económicas.

Uno de los factores que pueden tener un impacto en el consumo de energía son el crecimiento económico y las condiciones económicas de los países. El PIB per cápita en la EU-28 ha estado creciendo continuamente en el período 2000-2016, excepto por una única caída en 2009 debido a la crisis económica y financiera. Mientras que el PIB per cápita aumentó en un 47,5% durante el período 2000-2016, el consumo de energía final residencial per cápita cayó un 6,5% en el mismo período. En Finlandia, Luxemburgo y Dinamarca, países con el mayor consumo per cápita, tienen valores superiores al promedio del PIB per cápita. Es importante señalar que el consumo de energía residencial, especialmente en los países económicamente desarrollados, también está influenciado por los patrones de comportamiento y hábitos culturales de los ocupantes del edificio. Por otro lado, países como Bulgaria y Rumanía, que son los estados miembros con el PIB per cápita mínimo, también son estados miembros con valores bajos de consumo de energía final residencial per cápita.

Con estos datos no existe una correlación entre el consumo final de energía residencial per cápita y la renta bruta disponible ajustada. Sin embargo, es necesario aplicar correcciones climáticas y relacionarlas con la vivienda y el consumo de energía final per cápita para evaluar si existe una correlación entre el desarrollo económico y las tendencias del consumo de energía (Tzeiranaki et al., 2019).

b) Características del hogar

Otro factor a estudiar es el número de personas que viven en un mismo hogar. El número medio de personas por hogar en la EU-28 fue de 2,3 en el año de 2016. Suecia y Dinamarca tienen los valores más bajos (1,9 y 2,0) en el mismo año, España se sitúa en un punto intermedio (2,4), mientras que Croacia tiene los más altos (2,8). La tendencia general en Europa es el resultado del crecimiento de la población en combinación con el aumento del número de hogares más pequeños (hogares con menos personas), lo que se traduce en un aumento del consumo de energía por hogar durante el período 2000-2016. En consecuencia, esta tendencia puede resultar en un aumento futuro en el consumo total de energía residencial final a pesar del moderado aumento de la población.

Entre 2000 y 2015, la superficie media de las viviendas de la EU-28 no cambió considerablemente (aumentó en 5,1 m² o casi el 6% en todo el período). La caída del 22% en el consumo por vivienda climática corregida durante el mismo período, no puede explicarse por una mayor densidad de población o casas más pequeñas. Probablemente el aumento progresivo observado de la superficie construida ha ido acompañado de una disminución del consumo energético por unidad de superficie construida de las viviendas. Podría ser el resultado de una mayor proporción de equipos y electrodomésticos más eficientes y otras mejoras en los elementos del edificio (por ejemplo, envolventes y sistemas térmicos). Aunque, las condiciones climáticas también pueden haber jugado un papel importante.

c) Condiciones climáticas

Las condiciones ambientales, pueden afectar el consumo de energía, un invierno frío o un verano caluroso pueden provocar picos de consumo ocasionales. El consumo de energía final residencial por vivienda ha ido cayendo entre 2000 y 2016 en la EU-28. Entre 2000 y 2016, el consumo residencial por vivienda tuvo una caída del 18,2%. Parte de esta disminución puede atender a que existe una correlación entre el consumo de energía calculado por vivienda y las condiciones climáticas cambiantes (Tzeiranaki et al., 2019).

3.2.6.7. Conclusiones

De todos los estudios revisados, los resultados muestran que el consumo de energía primaria y el consumo de energía final de la UE disminuyeron un 4,6% y un 2,2% en 2016 en comparación con 2000, y los indicadores energéticos, como la intensidad energética final y la energía final per cápita, disminuyeron durante el período analizado en un 20,0% y 6.5% respectivamente.

El sector residencial registró una caída del consumo de energía final del 2,1% en el período 2000 a 2016. Sin embargo, el consumo de energía final residencial aumentó casi un 6% entre 2000 y 2005, y

registró su máximo en 2010. Después del valor más bajo (durante el período de 1990-2016) en 2014, el consumo final de energía residencial aumentó un 4,3% en 2015 en comparación con el año anterior. Adicionalmente, en 2016 se registró un incremento anual del 3,1%. A pesar de la reciente alza de 2015 y 2016, el consumo se ha mantenido por debajo del consumo promedio de las últimas dos décadas. El consumo de energía en el sector residencial se redujo a pesar del impulso alcista que ejerce el efecto riqueza vinculado al crecimiento económico.

Las condiciones meteorológicas y climáticas, como se esperaba, parecen tener un impacto profundo en la demanda de energía residencial. Los resultados muestran que, a pesar de algunas excepciones, cuanto más frío es el año, mayor es el consumo de energía, sin embargo, establecer un impacto directo de las condiciones climáticas en el consumo de energía residencial no es fácil, dado que varios otros factores, como las características del parque de edificios, influyen de manera decisiva.

Cuando el consumo de energía residencial se normaliza para los impulsores más importantes anteriormente descritos, el consumo de energía residencial sigue disminuyendo, lo que implica que la política de eficiencia energética hasta ahora adoptada debe de haber tenido un papel claro en las tendencias decrecientes.

Ahora bien, si bien la eficiencia de los electrodomésticos está aumentando rápidamente como resultado de la Directiva sobre diseño ecológico, las renovaciones están progresando lentamente. En este contexto, la financiación es fundamental y el lanzamiento de iniciativas como por ejemplo “*Smart Finance for Smart Buildings*”, y la nueva legislación europea *NextGenerationEU* puede contribuir a un uso más eficaz de los fondos públicos, a una asistencia más completa para la creación de proyectos y a un cambio en la percepción del riesgo de las entidades financieras e inversores (Tzeiranaki et al., 2019).

3.2.6.8. Instrumentos financieros en eficiencia energética para intervenciones directas en edificios.

Los instrumentos financieros para la eficiencia energética pueden adoptar la forma de financiación mediante deuda o capital. En la UE, normalmente van desde instrumentos convencionales como préstamos subvencionados hasta modelos nuevos o emergentes en el mercado europeo como hipotecas de eficiencia energética, crowdfunding, cuentas de ahorro para renovaciones dedicadas, etc. (Bertoldi, P. et al., 2020).

a) Antecedentes.

No existe una definición clara de renovación energética en la literatura, si bien se puede describir en términos de medidas de intervención instaladas o mejora del rendimiento energético específico, relacionando la renovación energética con cualquier medida de intervención en la envolvente del

edificio o en los sistemas técnicos del edificio, que resulten en mejoras cuantificables en el desempeño energético.

La financiación de la deuda generalmente está vinculada a los acuerdos tradicionales de amortización, pero dada la naturaleza de las inversiones en eficiencia energética, pueden estar disponibles canales de pago más innovadores, incluidos impuestos sobre la propiedad, facturas de servicios públicos, etc. Otro elemento importante a considerar en su diseño es la estructura de capital que puede provenir de fuentes públicas y / o privadas y cubrir el capital de riesgo y las inversiones de capital.

Los bancos también pueden considerar directamente tipos de interés reducidos, ya que es cada vez más evidente que estas inversiones en eficiencia energética mejoran el poder adquisitivo de los consumidores al aumentar la renta disponible debido a facturas de energía más bajas.

Por último, estos instrumentos se pueden utilizar junto con otros instrumentos, incluidos los fondos rotatorios, mediante los cuales los fondos de préstamos se reciclan y se vuelven a prestar para realizar más inversiones en eficiencia energética.

(Bertoldi, P. et al., 2020) clasifica los instrumentos financieros para renovaciones energéticas en los edificios más usuales en tres grandes grupos, “tradicionales”, “en crecimiento” e “innovadores”.

3.2.6.8.1. Instrumentos financieros tradicionales.

a) Subvenciones y ayudas.

Se utilizan cuando el mercado por sí solo no puede proporcionar niveles óptimos de inversión, contribuyendo en parte a superar la barrera de los costos iniciales, ya que llenan directamente una brecha financiera inmediata y permitiendo un cambio temporal en el mercado pudiendo aumentar la conciencia y la confianza en los proyectos de mejora de eficiencia energética, mejorar el flujo de caja y aumentar el acceso de los inversores a la financiación mediante deuda. Estas formas de apoyo generalmente se incluyen en combinaciones de políticas que cubren otros instrumentos fiscales y financieros, como tarifas de alimentación y exenciones fiscales. Sin embargo, su principal limitación son las restricciones presupuestarias, ya que normalmente están vinculadas a recursos públicos y, por lo tanto, no pueden ofrecer una solución sostenible ni respaldar programas de captación masiva del mercado.

b) Incentivos fiscales.

La tributación también puede ser una herramienta poderosa para estimular la eficiencia energética al otorgar incentivos a través de exenciones, bonificaciones o beneficios

tributarios, y mediante regímenes de incentivos relacionados, por ejemplo, con el impuesto a las ganancias de capital, el impuesto a la propiedad, el IVA y la depreciación acelerada o gratuita. Para (McInerney & Bunn, 2019) los beneficios fiscales pueden ser más efectivos que los subsidios. Este tipo de política es la usada en Bélgica, Dinamarca, Países Bajos, Francia, Italia y Grecia.

c) Préstamos.

Los préstamos son una forma de financiación de deuda que proporciona liquidez y acceso directo al capital, lo que puede ser más relevante para las medidas de EE asociadas a altos costos iniciales, especialmente en proyectos de renovación profunda. Sin embargo, la financiación de deuda privada que respalda las renovaciones energéticas es limitada, ya que las instituciones financieras no están familiarizadas con estas inversiones y perciben los préstamos de EE como inversiones de alto riesgo.

3.2.6.8.2. Nuevos Instrumentos y herramientas financieras.

a) Obligaciones de eficiencia energética.

El principio detrás de las Obligaciones de eficiencia energética (EEOs) es que las empresas energéticas, están obligadas a demostrar que han logrado ahorros de energía con actividades que promueven o financian mejoras de EE en las instalaciones de los usuarios finales (Dinamarca, Flandes, Francia, Italia, Reino Unido y Polonia)

Las obligaciones de eficiencia energética brindan varios beneficios económicos, energéticos, ambientales y sociales, como la reducción del consumo de energía y las emisiones de gases nocivos, la mejora de las condiciones de confort térmico y la calidad del aire de los espacios interiores y exteriores, el ahorro de facturas y la reducción de los costos de transmisión y distribución, aunque dado que los esquemas de obligaciones de eficiencia energética a menudo pueden sobrestimar los ahorros de energía reales logrados, y para (Rosenow, Kern, & Rogge, 2017) es muy difícil estimar con precisión los costos y ahorros de las obligaciones de eficiencia energética en Europa.

En una obligación de eficiencia energética, las medidas elegibles para el sector de la construcción pueden cubrir la envolvente del edificio, los sistemas técnicos de construcción, el calor renovable y los sistemas de generación de electricidad.

b) Empresas de servicios energéticos y contratación de rendimiento energético.

Las empresas de servicios energéticos financian los costos iniciales de un proyecto de mejora del rendimiento energético a partir de los ahorros de costos de energía durante la operación.

Una inversión implementada por una empresa de servicios energéticos ayuda a la inversión del usuario final sin riesgos importantes en un campo desconocido, porque la empresa de servicios energéticos asume riesgos de desempeño y, a veces, de crédito. Después del contrato de la con la empresa de servicios energéticos, el usuario final se queda con un edificio o sitio que tiene un rendimiento energético mayor que antes y que tiene menores costos de energía (Robinson, M., Varga, & Allen, 2015).

c) Acuerdo de servicios energéticos.

Un acuerdo de servicios energéticos es un contrato capaz de combinar diferentes medidas de eficiencia energética que brindan un servicio a los propietarios que pagan a través de un cargo basado en ahorros de energía realizados sin tener que proporcionar el costo inicial. Dado que, en el modelo de acuerdo de servicios energéticos, los pagos se basan en las unidades de energía reales ahorradas, los proveedores de acuerdos de servicios energéticos ofrecen garantías de rendimiento asumiendo el riesgo de que se produzcan los ahorros esperados. El desarrollador del proyecto opera y mantiene las medidas de eficiencia energética durante la vigencia del acuerdo de servicios energéticos, mientras que el cliente paga la energía ahorrada como un servicio. Cuando finaliza el contrato del acuerdo de servicios energéticos, se pagaron los costos del proyecto, los propietarios del edificio continúan pagando facturas reducidas y el ahorro de energía se convierte en sus ganancias.

3.2.6.8.3. Instrumentos nuevos e innovadores y herramientas financieras.

Son mecanismos “innovadores” que pueden basarse en estructuras de financiación que permitan reembolsar un préstamo con ahorros de energía, pero a través de otros actores (p. Ej., Servicios públicos o autoridades locales) y así eliminar la necesidad de capital inicial. Pueden tomar la forma de evaluación de la propiedad, energía limpia o financiamiento en factura. Dado que la financiación de la deuda generalmente debe ser compatible con las restricciones asociadas con las hipotecas existentes, las hipotecas de energía también pueden ofrecer una opción atractiva (Bertoldi, P. et al., 2020).

a) Hipotecas energéticamente eficientes.

Las hipotecas de energía se pueden clasificar en hipotecas de eficiencia energética e hipotecas de mejora energética. Básicamente, una hipoteca de eficiencia energética es un préstamo con interés reducido que acredita la eficiencia energética del edificio en la propia hipoteca y, por

lo tanto, aumenta el poder adquisitivo de los consumidores y capitaliza el ahorro de energía en la tasación.

Una hipoteca de mejora de energética se utiliza para comprar edificios existentes que estarán sujetos a una mejora de su eficiencia energética. A través de las hipotecas de mejora energética, los prestatarios pueden incluir el costo de la mejora de eficiencia energética en la hipoteca sin aumentar el pago inicial. El dinero ahorrado en facturas de servicios públicos se utiliza para financiar mejoras energéticas. La certificación de un edificio es un requisito para las dos categorías de hipotecas de energía, ya que la calificación energética revela los ahorros de energía mensuales estimados y el valor de las medidas de eficiencia energética.

b) Tarifas de alimentación de eficiencia energética.

Las tarifas de alimentación de eficiencia energética (EE FIT) representan un nuevo instrumento basado en el concepto de tarifas de alimentación de energía renovable (RE FIT), es decir, que el participante es recompensado por el desempeño operativo de su inversión. Si bien la recompensa por las tarifas de alimentación de energía renovable es en forma de pago por la energía producida a partir de fuentes renovables, las tarifas de alimentación de eficiencia energética son una recompensa por los ahorros de energía generados por las inversiones en eficiencia energética. (Krupa & Harvey, 2017), (Bertoldi, P. et al., 2020).

c) Impuestos incrementales sobre la propiedad.

Los impuestos sobre la propiedad son los que se imponen en la mayoría de los Estados miembros de la UE. Pueden distinguirse en impuestos recurrentes sobre bienes inmuebles y otros, como los impuestos sobre las transacciones de compra. Dependen principalmente del valor inmobiliario de cada edificio. Sin embargo, podría introducirse una modificación para incluir el nivel de eficiencia del edificio en el impuesto a la propiedad pagado por el propietario (por ejemplo, según el Certificado de rendimiento energético del edificio). Al hacerlo, se incentiva a los propietarios a invertir en medidas de renovación energética en los edificios para reducir su desgravación fiscal.

d) Ventanillas únicas.

Las ventanillas únicas son asesores independientes, dirigidos por el gobierno o vinculados a la industria que ofrecen servicios que cubren toda o al menos la mayor parte de la cadena de valor de la renovación. La combinación específica de su oferta puede cambiar, pero estos incluyen la sensibilización general, la evaluación del desempeño energético, la organización del proyecto de renovación, la asistencia técnica o incluso la implementación, estructuración y provisión de apoyo financiero (a menudo de un tercero), y el seguimiento del ahorro.

El beneficio clave de trabajar con ventanillas únicas es que a través de sus servicios, superan muchas barreras relacionadas con la renovación de edificios residenciales. -Actúa como un intermediario que simplifica la oferta fragmentada de proveedores de renovación, por ejemplo, diseñadores, proveedores, instaladores, financieros en una oferta única para los propietarios y al mismo tiempo, ayuda al lado de la oferta de la renovación del edificio al mediar con los clientes potenciales utilizando técnicas como organizar paquetes de ofertas, agrupar los proyectos, organizar el proyecto, etc.

La Comisión Europea ha aumentado su interés en este modelo, convirtiéndose en un elemento capital de la iniciativa “Financiamiento inteligente para edificios inteligentes” (Ringel & Knodt, 2018).

e) Crowdfunding.

Utilizando plataformas basadas en Internet, conecta a los inversores directamente con los prestatarios (sin involucrar a otras organizaciones financieras tradicionales) (Miller & Carriveau, 2018). En los últimos años se ha convertido en un medio alternativo de financiación de proyectos de energías renovables, jugando un papel clave para financiar las primeras etapas de los proyectos.

Los principales beneficios de este instrumento son la flexibilidad y la reducción de los costos de transición, compitiendo con los canales tradicionales de intermediación financiera. Ahora bien, los posibles problemas son, por ejemplo, que los fondos a menudo son insuficientes en comparación con la demanda de los empresarios; o la posibilidad de fraude en línea debido a la tecnología no probada. En general, los rendimientos no son suficientes en comparación con los riesgos relacionados con la tecnología adoptada, de hecho, los proyectos que ofrecen mejores rendimientos ajustados al riesgo atraen contribuciones relativamente mayores. Las desgravaciones fiscales podrían ser un elemento importante para mejorar el modelo de crowdfunding (Bertoldi, P. et al., 2020).

3.2.6.9. Conclusiones

Es evidente que se necesitan nuevos modelos y fuentes de financiación para aprovechar el potencial de eficiencia energética sin explotar de los edificios, y no existe una "fórmula milagrosa" única para las soluciones financieras de EE debido a la naturaleza compleja del sector y la larga cadena de actores involucrados en el sector de la construcción y sus diversos intereses, destacándose además las frecuentes interacciones entre los instrumentos financieros y diversas medidas de política.

Esto destaca la necesidad de un diálogo más directo entre las entidades financieras, los responsables políticos y otras partes interesadas. La retroalimentación entre las entidades financieras y los

responsables de la formulación de políticas puede permitir que los certificados de rendimiento energético se conviertan en herramientas políticas realmente útiles. El Grupo de Instituciones Financieras de Eficiencia Energética recientemente establecido por la UE es un paso positivo hacia el establecimiento de este diálogo y el aumento de la conciencia entre las instituciones financieras y otros intermediarios, como los proveedores de energía y servicios técnicos y las agencias locales de energía.

Sin embargo, en el futuro, la investigación debe centrarse en cómo los modelos financieros pueden integrarse mejor con las prácticas nuevas y emergentes en el campo. Por ejemplo, las ventanillas únicas, un concepto que ha ganado popularidad recientemente, ofrecen una entrada única a los clientes que puede guiarlos a través de todos los aspectos de la compleja cadena de valor de la renovación, incluido el apoyo sobre cómo acceder a la financiación (Bertoldi, P. et al., 2020).

Por otra parte, se necesitan más estudios con enfoques metodológicos que se centren en cómo estimar los beneficios no energéticos paralelos que producen las inversiones en eficiencia energética (por ejemplo, mayor valor de la propiedad o mejor confort térmico).

3.3. ACCESIBILIDAD

3.3.1. Antecedentes

La evolución urbana de las ciudades y sus consecuencias, (contaminación, consumo de recursos y energía, uso inadecuado de la tierra, cambio climático global, etc.), ha visto fracasar el modelo de crecimiento urbano ilimitado, como resultado de la crisis económica y habitacional de principios del siglo XXI, a la vez que los problemas sociales, económicos y ambientales se han multiplicado (Lewis, 2015), (Hummel, 2015), (Saaty & De Paola, 2017); (Calderón & García-Cuesta, 2018); (Ciommi et al., 2018).

El crecimiento urbano despobló los centros urbanos por la búsqueda de mejores condiciones habitacionales. El abandono de éstos ha persistido a causa de la alta densidad, del deficiente estado de conservación de sus edificios (falta de accesibilidad, ineficiencia energética, infravivienda) y del declive de las actividades tradicionales acompañado de la presión de los usos terciarios, que han provocado un gran desequilibrio funcional y el agravamiento de la problemática socioeconómica de estas áreas urbanas (Barbehön et al., 2016), (Choudhary et al., 2017), (Ciommi et al., 2018); (Guastella et al., 2019), (Moroni, De Franco, & Bellè, 2020), (Muñoz & Fleischer, 2020).

Frente a ello, surge un debate sobre la necesidad de regeneración de los centros urbanos, especialmente en ciudades patrimoniales, como lugar de primera residencia, para dar solución a problemas continuados en el tiempo (abandono, envejecimiento de la población, tercerización de las actividades socio económicas, deterioro del parque inmobiliario) (Troitiño Vinuesa & García Marchante, 1998) (Ponce Herrero, 2013); gentrificación (Anguelovski, I., Connolly, Masip, & Pearsall, 2018b); (Butler & Lees, 2006) y procesos de nuevo cuño, como la turistificación (Calle Vaquero, 2019), que acentúan la pérdida de la población que habita el área urbana afectada (Tappert et al., 2018) (Mouratidis, 2019).

El ODS 11 de la Agenda 2030 de la ONU (hacer que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles), (<https://www.un.org/sustainabledevelopment/>) así como las agendas urbanas y los planes de vivienda que se han desarrollado a nivel europeo, estatal y regional, establecen la estrategia de potenciar la recuperación de los centros de las ciudades a través de la rehabilitación, regeneración y renovación urbana, potenciando su recuperación para la población autóctona permanente, a través de conceptos y acciones aparejadas, como eficiencia energética, rehabilitación urbana y edificatoria y potenciación de la accesibilidad en todos sus aspectos (Nieto, da Silva, L. S. D., Murtinho, Rigueiro, & Gonçalves, 2016), (Tzeiranaki et al., 2019).

La necesidad de hacer accesibles todos los ámbitos de la ciudad es capital (Defensor del pueblo Andaluz, 2010). La accesibilidad de la edificación (en sentido estricto, y no accesibilidad a ciudades o

a determinados espacios o equipamientos públicos) apenas ha tenido consideración como indicador de habitabilidad en la transformación urbana. Los escasos estudios, de carácter estadístico y generalista, no descienden a la realidad física de la ciudad y de la edificación y mucho menos a la necesidad, en ámbitos concretos, de impulsar procesos de regeneración urbana (INE, Instituto Nacional de Estadística, 2011) (Fundación ONCE, 2013) (Fundación Mutua de Propietarios., 2018).

La regeneración urbana requiere un plan integral que incluya indicadores que ayuden a formular estrategias sociales, funcionales, económicas, urbanísticas y arquitectónicas (Wise, 2015), (Suárez et al., 2016), (Bärnthaler, Novy, & Stadelmann, 2020), (Shtern & Bollens, 2021). Se hace imprescindible cuantificar la incidencia de la accesibilidad de la edificación sobre la estructura socioeconómica de la ciudad a través de indicadores objetivos que permitan a los planificadores de las ciudades adoptar decisiones coherentes con lo que la ciudad demanda y proyectar la ciudad que se quiere.

El estudio de la accesibilidad de los edificios muestra zonas degradadas de la ciudad y evita procesos de pérdida de valor del parque inmobiliario, no solo económica, sino socialmente, identifica las áreas que requieren mayor atención en aspectos sociales regenerativos y valora el hecho de que las viviendas sean totalmente accesibles como factor de atracción y retención de población permanente.

A ello se añaden las necesidades reales mínimas: inversión o “ajuste razonable”, inferior a la pérdida de valor de la inaccesibilidad o, sensu contrario, el incremento de valor que produce la mejora en la accesibilidad, analizado a través de un modelo econométrico.

3.3.1.1. Evolución histórica constructiva de la edificación en España.

En España, durante la década de los 60 del siglo XX, se inició un periodo de expansión económica acompañado de un fuerte proceso de migración interna del medio rural a las ciudades y su consiguiente impacto demográfico, que aún hoy persiste. Más del 50% de las viviendas del país se construyeron en esa época, en la mayor expansión urbana conocida hasta el momento. Viviendas construidas con tecnología de la época que ignoraba aspectos como la eficiencia energética o la accesibilidad universal, las cuales hoy sufren importantes deterioros y deficiencias y están muy necesitadas de renovación (Ibarloza, Malles, Ibarloza, & Heras-Saizarbitoria, 2018).

Este proceso también afectó a los centros históricos de las ciudades, caracterizado por una primera mitad de siglo XX inmovilista en cuanto a su crecimiento y por el deterioro del parque inmobiliario existente. Con la expansión urbana de la segunda mitad del siglo, las leyes propiciadoras del expansionismo urbanístico de la época y los procesos especulativos paralelos poco respetuosos con el patrimonio existente (Orihuela Uzal & Aa VV, 2001, pág. 131) se ven colmatados todos los vacíos de las ciudades que se planearon urbanísticamente en el siglo XVI (Santiago-Zaragoza, Lafuente-

Bolívar, & Salas-Martínez, 2020), dejando un panorama de edificaciones muy envejecidas, aún más necesitadas si cabe de renovación que las construidas en ese proceso de colmatación.

Este deterioro del parque de viviendas provocó problemas como la pérdida de valor económico, la gentrificación urbana en sus variables tradicionales y nuevas: la gentrificación turística, el alquiler temporal, la falta de financiación, la resistencia al cambio, la pérdida de identidad urbana (Farrés Delgado & Matarán Ruiz, 2014) y, por encima de todas, el envejecimiento de la población, asociado a las mayores necesidades de la misma (Ibarloza et al., 2018) y al incremento de su esperanza de vida y de las tasas de dependencia que ello conlleva (INE, Proyecciones de Población 2018, 2018), considerando a los centros históricos de las ciudades lugares necesitados de urgentes medidas de regeneración urbana.

En la actualidad la conciencia patrimonial de los ciudadanos ha crecido respecto de la de 40 años atrás y las leyes que protegen el patrimonio edificado existente han evolucionado de forma favorable hacia la conservación del mismo (Troitiño Vinuesa, 1992); (Campos Venutti, 1981); (Cullen, 1981); (Appleyard & Jacobs, 1984); (Troitiño Vinuesa & García Marchante, 1998); (Bohigas, 1986, pág. 27); (Sanfeliu, 2020).

Aunque se han realizado mejoras en las dotaciones e infraestructuras de los centros históricos, en la peatonalización de los mismos, en la adecuación de los espacios públicos, el deterioro y abandono del parque residencial no se ha detenido, salvo para satisfacer las demandas de un mercado donde los agentes económicos ven importantes rentabilidades en nuevos procesos productivos, como la referida gentrificación y turistificación, que acaban por expulsar al ciudadano autóctono. (Butler & Lees, 2006) (Mínguez, Piñeira, & Fernández-Tabales, 2019).

3.3.2. Accesibilidad general. Conceptos

La accesibilidad, en su concepto amplio, ha seguido un camino paralelo y similar al de la regeneración urbana hasta llegar a consensuar el término “accesibilidad universal” y la aparición en los últimos años del término “ajuste razonable”.

A partir de la segunda mitad del siglo XX es cuando empieza a emerger con fuerza el concepto de “eliminación de barreras”, definido como “el procedimiento de suprimir todo aquello que bloquee, frene, limite o aleje de los objetivos planteados por la persona”.

En 1974 se reúnen en Nueva York un grupo de expertos sobre el “Diseño Libre de Barreras”, estableciendo la necesidad de la eliminación de barreras físicas que dificultan a las personas con discapacidad para poder participar plenamente de la sociedad en igualdad de condiciones, y en la que se establece el requisito de la inclusión en la formación de arquitectos, ingenieros, urbanistas y

paisajistas. Es en esta época cuando empiezan a circular los primeros documentos sobre la formación de los profesionales para la eliminación de barreras físicas (Arjona, 2015).

Se empieza a hablar del “diseño para todos” o el “Diseño Universal”, como un concepto globalizador e integrador que asienta sus raíces en el funcionalismo escandinavo de los años 50 por un lado, y en el diseño ergonómico de los años 60 por otro.

En 1989, el arquitecto Ronald L. Mace, fundador del “Center for Universal Design”, define el “Diseño Universal”, como la creación de productos y entornos diseñados de modo que sean utilizables por todas las personas en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptaciones o diseños especializados, y llega a establecer en los años 90 los “siete principios del diseño universal”: uso equitativo, uso flexible, simple e intuitivo, información perceptible, con tolerancia al error, mínimo esfuerzo físico, tamaño y espacio para el acceso y uso.

En 1993 se constituye el European Institute for Design and Disability (EIDD) con el objetivo de “mejorar la calidad de vida mediante el Diseño para Todos”. El 9 de mayo del 2004, en la Junta Anual celebrada en Estocolmo, se aprobó la “Declaración de Estocolmo para el Diseño para Todos” donde se afirma que el “Diseño para Todos es un planteamiento holístico e innovador, que constituye un reto ético y creativo para todos los diseñadores, empresarios, administradores y dirigentes políticos” (Arjona, 2015).

Se puede apreciar una evolución en la que se ha pasado de una rehabilitación de la persona, a una rehabilitación de la sociedad y su entorno, mediante un diseño que haga frente a las necesidades de todas las personas.

La accesibilidad universal, tiene su origen en la Conferencia Europea sobre “Acceso a edificios públicos para personas con discapacidad” de Utrecht de 1987, la Comisión Central de Coordinación para la Promoción de la Accesibilidad (CCPT) elaboró un manual, publicado el 2 de marzo de 1996, en el que nace el Concepto Europeo de Accesibilidad, entendido como el conjunto de criterios que permite que cualquier entorno, producto o servicio sea respetuoso con la diversidad humana, seguro, saludable, funcional, comprensible y estético (Espínola Jiménez, 2015, pág. 43), y que debía ser el documento de referencia para que se estableciera una norma europea de accesibilidad.

Frente al concepto de *accesibilidad universal* como la característica de un entorno u objeto que permite a cualquier persona relacionarse con él y utilizarlo de forma amigable, respetuosa y segura (Alonso, 2007, pág. 17), surge el concepto de *ajuste razonable* (Directiva 2000/78/CE), definido como las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas del ambiente físico, social y actitudinal a las necesidades específicas de las personas con discapacidad que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular de manera eficaz y práctica, para facilitar la accesibilidad y la participación y para garantizar a las personas con discapacidad el

goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con los demás, de todos los derechos (Real Decreto 1/2013) y como aquellas medidas de adecuación de un edificio para facilitar la accesibilidad universal de forma eficaz, segura y práctica, sin que supongan una carga desproporcionada (Ley 8/2013 de 26 de junio).

La situación actual es que los incumplimientos normativos en esta materia son notorios. La aplicación de la normativa no es homogénea ni sigue sus criterios de forma rigurosa. Aunque se han conseguido avances se está muy lejos de que la accesibilidad esté presente en los edificios y espacios urbanos de todas las ciudades y más lejos aún de ser un requisito plenamente asumido por los gestores y planificadores de las mismas (Espínola Jiménez, 2015, pág. 58) (Ibarloza et al., 2018).

En cuanto a normativa europea, la directiva de la Comisión Europea (UE) 2019/882, de 17 de abril de 2019, sobre los requisitos de accesibilidad para productos y servicios, pretende establecer los requisitos comunes de accesibilidad para determinados productos y servicios clave que ayudarán, a nivel de la Unión Europea, a que las personas con discapacidad participen plenamente en la sociedad, pero debido a su reciente publicación, aún no se pueden evaluar los resultados esperados y, no llega a profundizar en la accesibilidad a los edificios.

El cambio de criterios en el planteamiento del problema, un parque inmobiliario envejecido y la escasez de recursos han hecho que no se tomen medidas suficientes para garantizar la accesibilidad, sobre todo en los centros históricos. Es necesario profundizar en este tipo de estudios para conocer dónde se halla la raíz de los problemas a resolver, y de esta manera, tener claro dónde y cómo actuar en el objetivo último de alcanzar una accesibilidad lo más universal posible.

3.3.3. Literatura científica

Dentro de la literatura científica, si centramos el análisis en la accesibilidad como concepto general, el volumen de campos estudiados es amplio, así por ejemplo respecto de la accesibilidad a las ciudades, se ha estudiado la accesibilidad de los asentamientos periféricos al centro de las ciudades desde el punto de vista del transporte y los patrones de movilidad que conllevan, llegando a ilustrar a través de metodología GIS los tiempos de viaje (Manja Hoppe & Lasse Moller, 2017) (Beaujeu-Garnier, Andan, & Libault, 1975).

Respecto de la accesibilidad y la movilidad urbana, el cómo hacer los transportes urbanos más sostenibles e inteligentes evaluando hasta qué punto se han alcanzado los objetivos de sostenibilidad del transporte y si las evaluaciones existentes han sido las más adecuadas; análisis y propuestas de nuevas formas de movilidad urbana basadas en la electrificación, la movilidad compartida o la movilidad a pedido; si el sistema de transporte público es capaz o no de impulsar un efectivo cambio en los modos de movilidad urbana fundamentalmente debido a la menor competitividad y eficiencia

que ofrece con respecto al automóvil; o establecimiento de nuevas metodologías cuantitativas de cara a evaluar la inteligencia de los sistemas de transporte urbano, originando un índice de movilidad inteligente de las ciudades (Chakhtoura & Pojani, 2016) (Agarwal, Kumar, & Zimmerman, 2019) (Muñoz Miguel, Simón de Blas, & Jiménez Barandalia, 2014) (Lopez-Carreiro & Monzon, 2018) (Gwilliam, 2013).

En lo relativo al ruido en las ciudades originado por el tráfico y su mapeo y la influencia que el diseño de los edificios tiene sobre el mismo; métodos de clasificación de las calles en función de los niveles de ruido en función del tráfico que reciben y si es de un sentido o de dos, demostrándose que las calles de único sentido son más silenciosas que las de dos sentidos, (Suárez & Barros, 2014) (Barrigón Morillas, Gómez Escobar, Mendez Sierra, Vilchez Gomez, & Trujillo Carmona, 2002) y como las restricciones sobre el tráfico, el estacionamiento y las reducciones de velocidad mejoran los niveles de ruido, reducen las emisiones de CO2 e incluso mejoran la calidad del aire y del espacio público (Jiang, Masullo, Maffei, Meng, & Vorländer, 2018) (Zhao & Yu, 2017) (Linling , Long, Hong, & Geng, 2019) (Rajé, Tight, & Pope, 2018) (Szarata, Nosal, Duda-Wiertel, & Franek, 2017) (Ali & Tamura, 2003) y consigue efectos beneficiosos medioambientales generados por la aplicación de todas esas medidas restrictivas (Giannakos, Mintsis, Basbas, Mintsis, & Taxiltaris, 2017) (Joumard, Lamure, Lambert, & Tripiana, 1996).

También el análisis de las opciones políticas de apoyo a la adopción de vehículos eléctricos en el entorno urbano (Bakker & Trip, 2013), de las nuevas opciones de movilidad urbana y beneficios que estas formas de vehículos de dos ruedas ofrecen influenciados por los cambios sociales, económicos y demográficos; de los cambios que se observan si los datos se obtienen en países desarrollados o en vías de desarrollo, o de si se usan para fines recreativos o para transporte, así como de cómo influyen en el consumo global de combustibles fósiles o en la congestión del tráfico de las ciudades, hasta el punto de llegar a plantear estudios que contemplan a los vehículos de dos ruedas eléctricos como modo de transporte a imponer en el futuro como vehículos más limpios, energéticamente eficientes y sostenibles ambiental y económicamente (Haworth, 2012) (Birtchnell, Harada, & Waitt, 2018) (Gitelman, Pesahov, Carmel, & Chen, 2017) (Nocerino, Colorni, Lia, & Lué, 2016) (Arsenio, Dias, Azeredo Lopes, & Pereira, 2017).

Se han hecho estudios para la mejora de las calles a la hora de su uso por las personas (Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996), se ha medido el índice de “caminabilidad” de las calles (Moura, Cambra, & Gonçalves, 2017) así como la cuantificación peatonal y predicción del tráfico de peatones y bicicletas de cara a una mejor planificación urbana (Ermagun, Lindsey, & Hadden Loh, 2018) (Lai & Kontokosta, 2018) (Hankey, y otros, 2012) o estudios de mejora de la accesibilidad a los nodos urbanos (Otsuka et al., 2019).

Más cercano a los postulados de este trabajo es el análisis de la accesibilidad para los usuarios de sillas de ruedas en el centro de las ciudades tras la implementación de medidas de supresión de barreras arquitectónicas o análisis de actuaciones en materia de accesibilidad en municipios rurales (Cervera Valero, 2016) que muestran que aún queda mucho por mejorar en este sentido (Bromley, Matthews, & Thomas, 2007). También el análisis de la accesibilidad urbana, a través de la generación de una serie de instrumentos para la evaluación de la accesibilidad de los entornos peatonales (Talavera-García, 2017) (León & Sapa, 2020).

Estudios sobre movilidad urbana y análisis sobre sus infraestructuras en la búsqueda de una reducción de la demanda de movilidad y el aporte de soluciones diseñadas para dicho fin (Rivas-Navarro & Bravo Rodríguez, 2014) o estudios concretos de movilidad urbana, en este caso centrado en el núcleo urbano de la ciudad de Linares, obteniendo conclusiones sobre la situación actual y planteando propuestas de futuro a adoptar (Rivas Navarro, Bravo Rodríguez, & Mulero Melgarejo, 2014).

La accesibilidad entendida como aspecto urbano es, en la actualidad, una preocupación para los administradores de las ciudades. Hoy todas las ciudades de cierta entidad tienen un Plan de movilidad urbana que pretende ser sostenible y mejorar la accesibilidad y la calidad de vida de las ciudades. Si nos centramos en las ciudades estudiadas en este documento, la ciudad de Granada dispone de un “Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada”, aprobado el miércoles 20 de marzo de 2013 (B.O.P. nº 53, Granada), el cual a través de la eficiencia, el respeto medioambiental, la accesibilidad y la calidad de vida ciudadana se marca como objetivos principales “lograr un modelo de ciudad capaz de conciliar las necesidades de transporte y movilidad, con la calidad de vida ciudadana, el respeto al medio ambiente, el desarrollo urbano, o las necesidades de ocio, trabajo o accesibilidad de vecinos y visitantes” con la vista puesta en el horizonte Granada 2025.

Las ciudades de Sevilla y Toledo en este momento redactan su Plan de Movilidad Urbana Sostenible, ambos con el horizonte puesto en el 2030, y en sus fases de participación ciudadana, previa a su aprobación definitiva. La ciudad de Málaga fija el horizonte de su Plan de Movilidad Urbana sostenible en el año 2035. Valencia dispone de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible aprobado el 27 de diciembre de 2013 (B.O.P. de 14 de octubre de 2013). Todos ellos con similares objetivos a los del Plan de Granada.

3.3.4. Accesibilidad Interior de la Edificación (AIE)

Haciendo un enfoque más preciso, la problemática a la accesibilidad interior de los edificios, no solo se ocupa de las edificaciones de uso residencial, sino también de otros tipos de usos, como edificios comerciales (Hashim et al., 2012), restaurantes (McClain et al., 1993), edificios de atracción turística (Sen & Mayfield, 2004), (Jamaludin & Kadir, 2012), edificios históricos o patrimoniales (Carrió, 2014), (Kusnierz-Krupa, 2019) (Cortell Sellés, 2021) y edificios de la administración pública (Nilay Evcil,

2009)(Welage & Liu, 2011). Estos autores llegan a un consenso general sobre la necesidad de avanzar en la mejora de la accesibilidad a dichos edificios.

Por lo que respecta a los análisis de la IAE de edificios de uso residencial la principal carencia es la falta de ascensor. En este sentido se han realizado modelos hedónicos que avalan el efecto positivo que tiene la existencia de ascensor sobre el precio de un edificio. En China ha sido contrastado en distintas ciudades (Guo & Qu, 2019) (Shanghái y Beijing), (Xiao, Hui, & Wen, 2019) (Hangzhou), (Chen, Shi, & Tang, 2019) (Jinan). También en ciudades europeas como el estudio realizado en el espacio-temporal en la región de Randstad (Países Bajos) (Liu, 2013), o el estudio de (Rosato, Breil, Giupponi, & Berto, 2017), sobre los beneficios generados por las inversiones en la instalación de ascensor tras la mejora ambiental y urbana en el centro histórico de Venecia (Italia). Sin embargo, (Keskin, 2008) y (Özsoy & Şahin, 2009) concluyen que la variable ascensor no tiene un papel significativo sobre el precio de la vivienda en Estambul (Turquía).

En el mercado del alquiler también se ha contrastado el indicad o efecto positivo de la existencia de ascensor en el edificio, como en los casos de (Pourcelot, Coën, Malle, & Simon, 2020) en Francia y (Tomal, 2020) en la ciudad de Cracovia (Polonia). En el caso particular de España, existen estudios sobre su efecto en el precio de la vivienda en ciudades como Castellón (Morancho, 2003), Alicante (Rico-Juan & de La Paz, Paloma Taltavull, 2021), Valencia (Guadalajara, López, Iftimi, & Usai, 2021) o el caso de la ciudad de Granada en la que se realiza un estudio espacio-temporal (Chica-Olmo, Cano-Guervos, & Chica-Rivas, 2019). A pesar de que, en la gran mayoría de los trabajos hedónicos, el coeficiente de la variable ascensor ha resultado significativa y positiva, ésta ha sido considerada sólo como una variable de control y no como la variable de interés. Por lo tanto, es evidente la falta de estudios que presten atención al problema de la AIE debido a la falta de ascensor en edificios residenciales, y en particular de los centros históricos de las ciudades.

De ahí el interés de esta tesis sobre la ausencia de ascensor en edificios de los centros históricos. Su objetivo final es estimar la rentabilidad que se produce y usarla como motor de regeneración urbana de toda índole: social, económica y arquitectónica, (con la instalación del ascensor).

3.3.5. Políticas de accesibilidad

Con origen en la Conferencia Europea sobre Acceso a edificios públicos para personas con discapacidad de Utrecht de 1987 y en respuesta a la petición de la Comisión Europea de definir los principios de diseño universal aplicables a edificios, infraestructuras y productos de la construcción y del equipamiento, en 1996 la Comisión Central de Coordinación para la Promoción de la Accesibilidad (CCPT) elaboró un manual que se publicó el 2 de marzo de 1996 y donde surge el Concepto Europeo de Accesibilidad, como: “conjunto de criterios que permite que cualquier

entorno, producto o servicio sea respetuoso con la diversidad humana, seguro, saludable, funcional, comprensible y estético” (Ceapat, 1998, pág. 22).

Frente a la accesibilidad como la característica de un entorno u objeto que permite a cualquier persona relacionarse con él y utilizarlo de forma amigable, respetuosa y segura, surge el concepto de ajuste razonable, como “las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas del ambiente físico, social y actitudinal a las necesidades específicas de las personas con discapacidad que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular de manera eficaz y práctica, para facilitar la accesibilidad y la participación y para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con los demás, de todos los derechos” (Real Decreto 1/2013 de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social) y como aquellas medidas de adecuación de un edificio para facilitar la accesibilidad universal de forma eficaz, segura y práctica, sin que supongan una carga desproporcionada (Ley 8/2013 de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbana) (Alonso, 2007, pág. 17).

En la actualidad los incumplimientos normativos en esta materia son notorios. La aplicación de la normativa no es homogénea ni sigue sus criterios de forma rigurosa. Aunque se han conseguido avances se está muy lejos de que la accesibilidad esté presente en los edificios y espacios urbanos de todas las ciudades y más lejos aún de ser un requisito plenamente asumido por los gestores y planificadores (Espínola Jiménez, 2015, pág. 58).

En cuanto a normativa europea, y tras la ratificación por la UE de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad existe una propuesta por parte de la Comisión Europea de una nueva Ley Europea de Accesibilidad, que pretende establecer los requisitos comunes de accesibilidad para determinados productos y servicios clave que ayudarán, a nivel de la UE, a que las personas con discapacidad participen plenamente en la sociedad, Y que por ahora ha derivado en una Directiva (2019/882 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019; European Accessibility Act. EAA) y que obliga a los estados miembros a adoptar sus disposiciones antes de junio de 2022. Ahora bien, esta es una ley de requisitos mínimos absolutos, que no ofrece detalles del como cumplirlos, dejando en manos de cada Estado miembro adoptar leyes nacionales más ambiciosas, pero nunca menos exigentes o contradictorias, incluso indicando que los requisitos voluntarios que indica la Directiva, por ejemplo, en el entorno construido, sean obligatorios en su legislación nacional.

3.3.5.1. Legislación derivada de la declaración de Toledo

Su único antecedente es la Ley del Patrimonio Artístico Nacional de 25 de mayo de 1933. De carácter más simbólico que operativo, debido a la falta de coordinación con legislación urbanística, a mediados

de la década de los setenta del siglo XX, la legislación y cultura del patrimonio y la regeneración urbana en España estaba a gran distancia de lo que en esos momentos exigía la Carta Europea de Patrimonio Arquitectónico de 1975 (Declaración de Ámsterdam).

Con el Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, se ponen en marcha las revisiones del planeamiento vigente en ese momento, desarrollado en el contexto de los años 60 y donde por lo general no se tenía en consideración la ciudad histórica (Fernández Alba & Gavira, 1986).

La Constitución de 1978, establece en Artículo 46: “Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y titularidad”. Se empieza a tomar conciencia del problema.

A partir de ahí se acometieron los primeros inventarios urgentes del patrimonio histórico-artístico, poniendo de manifiesto el gran desajuste entre las necesidades de catalogación y lo catalogado a la vez que posibilitaron un balance cualitativo y cuantitativo sobre la precaria situación de nuestro patrimonio y el hecho de que un planeamiento inadecuado, una mentalidad especulativa y una visión monumentalista de la ciudad estaban causando daños irreparables en el tejido histórico de las ciudades (Troitiño Vinuesa, 1992).

Es la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español, la que consagra un concepto amplio del patrimonio histórico, superando conceptos monumentalistas. Establece cinco tipos de bienes inmuebles de interés cultural: monumentos, jardín histórico, conjunto histórico, sitio histórico y zona arqueológica, y se define en el Artículo 15.3., el conjunto histórico 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 por la colectividad.

Supuso para la recuperación de los centros históricos una innovación, ya que aunaba directrices de planeamiento y criterios para la protección y uso de los edificios. La declaración de conjunto histórico obligó a los municipios a redactar un Plan Especial del área afectada, donde se contemplarían las posibles áreas de rehabilitación integrada que permitan la recuperación residencial y de las actividades económicas. Se avanzó desde planteamientos historicistas a planteamientos más realistas que buscaban el equilibrio entre la protección y la intervención creativa (Troitiño Vinuesa, 1992).

Aunque el primer impulsor de las políticas de rehabilitación en España es el Real Decreto 2329/1983, de 28 de julio, sobre protección a la rehabilitación del patrimonio residencial y urbano, El mismo establecía una línea de financiación especial dentro de un marco del Plan Cuatrienal de Vivienda (1984-1987), fijaba ayudas especiales para los edificios de interés histórico-artísticos, incentivaba tanto

la iniciativa pública como privada, propiciando el nacimiento de mecanismos de gestión , como las oficinas de rehabilitación y las Áreas de Rehabilitación Integrada.

Es la Declaración de Toledo la que genera una batería de legislaciones estatales y autonómicas de cara a recoger sus postulados, en consonancia con las experiencias europeas y en pro del fomento de la rehabilitación del parque inmobiliario y la regeneración urbana integrada como una de sus principales estrategias en el campo de las políticas urbanas.

3.3.5.2. Legislación derivada de la declaración de Toledo en materia de accesibilidad.

a) Legislación estatal.

La legislación estatal anterior al año 2010 es extensa en cuanto a leyes que recogen aspectos de mejora sobre la accesibilidad de una forma progresiva en el tiempo, destacando en este punto la Constitución Española de 1978, donde en su artículo 9.2 se establece que “corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”. Dentro el Capítulo Tercero que corresponde a los principios rectores de la política social y económica, el art. 49 establece: “Los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos”, de lo que se deduce que la accesibilidad es un principio constitucional.

Posterior a la Constitución Española, es en la década de los 90 cuando comienza a regularse la accesibilidad mediante leyes tales como la Ley 3/1990 de 21 de julio, de Propiedad Horizontal, para facilitar la adopción de acuerdos que tengan por finalidad la adecuada habitabilidad de minusválidos en el edificio de su vivienda. En el fondo lo que hacía era modificar el artículo 16 de la ley 49/1960, de 21 de julio, de Propiedad Horizontal, en el sentido que para realizar actuaciones de supresión de barreras arquitectónicas no era necesaria la unanimidad de la comunidad exigida hasta ese momento.

La Ley 51/2003 de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, cuyo objeto era establecer medidas para garantizar y hacer efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad, conforme a los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución, entendiéndose por igualdad de oportunidades la ausencia de toda discriminación, directa o indirecta, por motivo de o sobre la base de discapacidad, estuvo vigente hasta el 4 de diciembre de 2013, momento en el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, primera Ley que

reconoció que las desventajas de las personas con discapacidad tenían su origen en los obstáculos y condiciones limitativas que imponía una sociedad concebida con arreglo a un patrón de persona sin discapacidad (Espínola Jiménez, 2015, pág. 59).

En 2010, el RD 173/2010 de 19 de febrero, modificó el código técnico de la edificación, aprobado por el RD 314/2006 de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad y la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrollaba el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Estas normativas buscaban establecer una relación unificadora para evitar las desigualdades existentes en la normativa de las condiciones de accesibilidad de las personas con discapacidad, modificando al RD 505/2007, e indicando que serían obligatorias las medidas en ellas contempladas, a partir del 1 de enero de 2010 para los espacios públicos urbanizados nuevos y a partir del día 1 de enero de 2019 para todos aquellos espacios públicos urbanizados y edificios existentes que sean susceptibles de ajustes razonables.

Es de destacar que el CTE DB-SU introduce el DB-SUA, documento básico de seguridad de utilización y accesibilidad con los siguientes apartados y aspectos más destacables en esta materia: Condiciones funcionales de Accesibilidad y Accesibilidad en el exterior del edificio.

La Ley 26/2011 de 1 de agosto, adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, modifica la Ley 31/2003 y, de nuevo, el artículo 10 de la LPH (aumentando las mensualidades ordinarias de gastos comunes de 3 a 12), con el objetivo de adecuarse a las directrices marcadas por la Convención.

A continuación, la Ley 8/2013 de Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana, de 27 de junio de 2013 aboga de forma clara en su apuesta por acometer acciones favorables a la mejora de la accesibilidad, incentivar la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbana, eliminando las trabas actualmente existentes y creando mecanismos específicos que la hagan viable y posible.

En ella podemos encontrar referencias a la accesibilidad en el Título I, el cual contiene la regulación básica que debe contemplar el Informe de Evaluación de los Edificios, que surge con la idea de ser un documento fedatario de la calidad y sostenibilidad del parque edificado, pero no llega a tomar o proponer medidas específicas acerca de la accesibilidad. Solo en el Artículo 4 incide en que se deberá realizar una evaluación de las condiciones básicas de accesibilidad universal y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización del edificio, de acuerdo con la normativa vigente, estableciendo si el edificio es susceptible o no de realizar ajustes razonables para satisfacerlas.

Otra norma en dicho sentido es el Decreto Legislativo 1/2013 de 29 de noviembre, Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, que utiliza definiciones ya redactadas en la Ley 51/2003, como: ajustes razonables, diálogo civil, transversalidad de las políticas en materia de discapacidad, accesibilidad universal, entre otras.

Define la *accesibilidad* como la condición que deben de cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, y de la forma más autónoma y natural posible., e incluye el concepto de *exigencias de accesibilidad* como los requisitos que deben cumplir los entornos, productos y servicios, así como las condiciones de no discriminación en formas, criterios y prácticas, con arreglo a los principios de accesibilidad universal y de diseño para todas las personas (Espínola Jiménez, 2015, pág. 44).

El Real Decreto 233/2013 de 5 de abril, por el que se regula el plan estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbana, que ya no está vigente, pero cabe destacar como objetivos más determinantes en referencia a la rehabilitación de la edificación en materia de accesibilidad, el que apostaba por adaptar el sistema de ayudas a las necesidades sociales a dos ejes fundamentales: el fomento del alquiler y el fomento de la rehabilitación y regeneración y renovación urbana. Mejorar la calidad edificatoria, concretamente la eficiencia energética, el enfoque hacia la accesibilidad universal, así como su conservación.

Por último, el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre) tiene como objetivo fomentar las actuaciones a la rehabilitación de los edificios, así como la regeneración del urbanismo existente. En ese sentido el Artículo 29 de esta Ley describe el nuevo informe de evaluación de edificios (IEE) (art. 29), que es una evolución del anterior informe contemplado en la Ley 8/2013 y que, en materia de accesibilidad, obliga a la evaluación de las condiciones básicas de accesibilidad universal y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización del edificio, estableciendo si el edificio es susceptible o no de realizar ajustes razonables.

Con el IEE¹, la administración puede exigir, a las comunidades de propietarios, el cumplimiento de las condiciones básicas de accesibilidad, dentro de lo que se entiende como ajuste razonable. Si estas

¹ la Sentencia 143/2017 de 14 de diciembre de 2017 del Tribunal Constitucional, deroga los artículos de la Ley 8/2013 de 26 de junio de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas que hacen referencia al Informe de Evaluación de Edificios (IEE), si bien matiza el Tribunal Constitucional que de las tres evaluaciones que establece la IEE, sólo respecto del certificado de eficiencia energética tiene el Estado título competencial que le habilite para su regulación (artículo 149.1.23 "legislación básica sobre protección del medio ambiente" y 149.1.25 CE "bases del régimen energético"). Las otras dos evaluaciones, evaluación del estado de conservación del edificio y evaluación de las condiciones de accesibilidad, corresponden competencialmente en exclusiva a las

no se implantan en el plazo legal, el edificio pasa a estar en situación de infravivienda, por la que se supone una sanción grave el no cumplir con dichas condiciones básicas de accesibilidad (artículo 95.3.f).

Existe un sistema arbitral para la resolución de quejas y reclamaciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad por razón de discapacidad (R.D. 1417/2016), que tiene por objeto regular el sistema arbitral desarrollado por el artículo 17 de la ley 51/2003, pero de no demasiado éxito a la hora de resolver los conflictos planteados. Ejemplo de ello en el ámbito andaluz, la queja 16/2259, interpuesta de oficio por el Defensor del Pueblo Andaluz el 30 de mayo de 2016, dirigida a la Consejería de Salud, Dirección General de Personas con Discapacidad, en la que se preguntaba cuáles eran los motivos del retraso a la hora de implantar el sistema arbitral anteriormente citado, conector a su vez de que este no se había implantado en ninguna comunidad autónoma del País y que resuelve el Defensor con la sugerencia: “para que por parte de la Dirección General de Personas con Discapacidad se planifiquen las actuaciones necesarias que permitan acortar en el tiempo el inicio de la actividad de la Junta Arbitral de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de Andalucía.

Consideramos que actuando en la forma que propugnamos se lograría una mayor adecuación de la actuación administrativa al mandato del artículo 9.2 de la Constitución a los poderes públicos, que deben promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas y remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud”.²

El último Plan Estatal de vivienda 2018-2021 (Real Decreto 106/2018, de 9 marzo) sustituye al Plan de Vivienda contemplado en el Real Decreto 233/2013, con programas y medidas para la incentivación del sector inmobiliario y de la construcción.

Tiene unos objetivos fundamentales, que pretenden sean llevados a cabo por una serie de programas fundamentales, entre los años 2018 y 2021, destacando entre todos ellos los siguientes objetivos referidos a la accesibilidad:

- Fomentar el alquiler, la rehabilitación, regeneración y renovación urbana y rural, con especial atención a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual y a las ayudas a la accesibilidad universal.

Comunidades Autónomas. En este sentido pues, las Comunidades Autónomas que hayan establecido la obligación de obtención del IEE el mismo seguirá siendo exigible

² Se considera que esta sugerencia a nivel autonómico andaluz derivó en la Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía, no existiendo datos en la página web de Igualdad y Políticas Sociales, Área de Discapacidad, de la Junta de Andalucía, de actuaciones resolutorias de quejas o reclamaciones en este sentido.

- Facilitar una vivienda digna y adecuada a las personas con discapacidad, en régimen de alquiler o de cesión en uso con renta o precio limitado.

El programa de fomento de la conservación, de la mejora de la seguridad de utilización y de la accesibilidad en viviendas, tiene por objeto la financiación de la ejecución de obras para la mejora de la seguridad de utilización y de la accesibilidad en viviendas unifamiliares aisladas o agrupadas, edificios de viviendas de tipología residencial colectiva, interviniendo tanto en sus elementos comunes como en el interior de cada vivienda, además de viviendas ubicadas en edificios de tipología residencial colectiva (Cap. VII).

Se indican una serie de requisitos a cumplir para recibir la ayuda del Ministerio y las Comunidades Autónomas en esta materia y entre las actuaciones subvencionables, destacan aquellas que se dirigen a la mejora de la seguridad de utilización y de la accesibilidad (art. 43.2):

- a) La instalación de ascensores, salvaescaleras, rampas u otros dispositivos de accesibilidad, incluyendo los adaptados a las necesidades de personas con discapacidad sensorial o intelectual, así como su adaptación, una vez instalados, a la normativa sectorial correspondiente.
- b) La instalación o dotación de productos de apoyo tales como grúas o artefactos análogos que permitan el acceso y uso por parte de las personas con discapacidad a elementos comunes del edificio en su caso, tales como jardines, zonas deportivas, piscinas y otros similares.
- c) La instalación de elementos de información o de aviso tales como señales luminosas o sonoras que permitan la orientación en el uso de escaleras, ascensores y del interior de las viviendas.
- d) La instalación de elementos o dispositivos electrónicos de comunicación entre las viviendas y el exterior, tales como videoporteros y análogos.
- e) La instalación domótica y de otros avances tecnológicos para favorecer la autonomía personal de personas mayores o con discapacidad.
- f) Cualquier intervención que facilite la accesibilidad universal en los espacios del interior de las viviendas unifamiliares. Se incluyen obras dirigidas a la ampliación de espacios de circulación dentro de la vivienda que cumplan con las condiciones del Código Técnico de la Edificación en lo referido a vivienda accesible, así como para mejorar las condiciones de accesibilidad en baños y cocinas.

- g) Cualquier intervención que mejore el cumplimiento de los parámetros establecidos en el Documento Básico del Código Técnico de la Edificación DB-SUA, Seguridad de utilización y accesibilidad, en su Sección SUA 9 Accesibilidad, como son la accesibilidad en el exterior del edificio, entre plantas del edificio, en la propia planta del edificio, dotación de elementos accesibles a viviendas, alojamientos y plazas de aparcamiento accesibles, así como piscinas, servicios higiénicos etc. y dotación en materia de señalización e información para la accesibilidad.

Destacar que este Real Decreto, actualizado con el Real Decreto 42/2022 de 18 de enero, por el que se regula el Bono Alquiler Joven y el Plan Estatal para acceso a la vivienda 2022-2025, se podría convertir en el método de financiación más viable y fiable disponible por parte de las administraciones públicas, debido a que no establece requisitos difíciles de cumplir, como por ejemplo el de la realización del Informe de Evaluación de Edificios y sería un método muy positivo para la reactivación del sector de la construcción en nuestro país, pero está por ver los resultados efectivos que su aplicación han conseguido a día de hoy.

En la actualidad, la situación en este campo es que todos los edificios residenciales existentes deben de cumplir obligatoriamente con las condiciones básicas de accesibilidad (Fundación Mutua de Propietarios., 2018). Tanto propietarios, usuarios como administraciones pueden exigir el que se cumplan estos requisitos, siempre y cuando los ajustes sean los razonables.

- b) Legislación autonómica comunidad de Andalucía.

A nivel autonómico, dada la gran cantidad de normativa que se genera, tan solo Baleares y Andalucía tienen su normativa actualizada con fecha posterior a la de rango estatal.

En Andalucía, el Real Decreto 293/2009, de 7 de julio aprueba el reglamento que regula las normas de Accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, el cual desarrolla la anterior Ley de atención a personas con discapacidad de 1999 y se actualiza en 2012 a la legislación estatal.

Tiene como fin, garantizar a las personas afectadas con algún tipo de discapacidad física o sensorial, permanente o circunstancial, la accesibilidad y utilización de los bienes y servicios de la sociedad, evitando y suprimiendo las barreras y obstáculos físicos o sensoriales que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento.

La *accesibilidad* se define como el conjunto de características de las infraestructuras, del urbanismo, los edificios, establecimientos e instalaciones, el transporte o las comunicaciones que permiten a cualquier persona su utilización y disfrute en condiciones de seguridad y de autonomía (art. 3) y ajuste

razonable, como las medidas de adecuación del ambiente físico, social y actitudinal a las necesidades específicas de las personas con discapacidad que, de forma eficaz y práctica y sin que suponga una carga desproporcionada, faciliten la accesibilidad o participación de una persona con discapacidad en igualdad de condiciones que el resto de la ciudadanía.

El artículo 4 clasifica las barreras arquitectónicas en:

- Arquitectónicas en el urbanismo, las cuales se encuentran en espacios públicos y privados de uso comunitario.
- Arquitectónicas en la edificación, las cuales tratamos en esta investigación, que se encuentran en los edificios, establecimientos e instalaciones, públicos y privados de uso comunitario.
- En el transporte, las cuales se encuentran en los medios de transporte público e instalaciones complementarias.

Y el art. 74 regula las condiciones de accesibilidad que habrán de cumplir los ascensores para las personas con discapacidad.

La ley 1/2010 de 8 de marzo, reguladora del Derecho a la Vivienda en Andalucía, que establece en su Título III la necesidad de la conservación, mantenimiento y rehabilitación del parque residencial existente como un instrumento de promoción de este derecho, instando a las Administraciones Públicas Andaluzas a que promuevan actuaciones que tenga por objeto el fomento de la conservación, mantenimiento, rehabilitación, sostenibilidad y accesibilidad con el fin último de un efectivo aprovechamiento del parque de viviendas existente, marca la importancia de la accesibilidad.

Los Planes de viviendas estatales tienen su regulación en las distintas asambleas regionales con competencia en la materia. En Andalucía para el período 2016-20 se aprobó el Decreto 141/2016, de 2 de agosto, por el que se regula el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020, hoy en vigor y del que entre los objetivos que se marca, destacamos a nivel accesibilidad:

- Facilitar el cambio hacia un modelo de ciudad sostenible y accesible, promoviendo actuaciones de rehabilitación de áreas determinadas, de regeneración del espacio público y de rehabilitación de inmuebles de destacado interés urbano, social y patrimonial.

El conjunto de disposiciones en materia de rehabilitación residencial se desarrolla a través de una serie de programas destinados al fomento de la rehabilitación de edificios residenciales de vivienda colectiva (Cap. II), así la sección 1ª tiene como objeto fomentar la rehabilitación de edificios residenciales de vivienda colectiva con deficiencias en sus condiciones básicas, mediante la financiación de actuaciones que resulten necesarias para subsanarlas y mejorar su accesibilidad y eficiencia energética, apostando decididamente por la inclusión de la mejora de las condiciones de

accesibilidad en dicho programa, mediante la realización de ajustes razonables que adecuen los edificios a la normativa vigente:

- La instalación de ascensores o adaptación de los mismos a las necesidades de personas con discapacidad, de acuerdo a lo previsto en la normativa vigente.
- La instalación o mejora de rampas de acceso a los edificios, adaptadas a las necesidades de personas con discapacidad y movilidad reducida.
- La instalación de elementos o dispositivos de información, aviso o comunicación accesibles a las personas con discapacidad sensorial.

Es una Ley muy en la línea de su homónima estatal, dentro del espíritu de la Declaración de Toledo, aunque con el mérito de ser anterior en su promulgación en el tiempo.

Al amparo de las leyes anteriores y tras la publicación del Real Decreto 106/2018 de 9 de marzo, Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, el 31 de julio de 2018, la Comunidad Autónoma de Andalucía suscribe con el Ministerio de Fomento un Convenio de Colaboración para la ejecución de dicho Plan, con el objetivo de fomentar la rehabilitación de edificios y viviendas con deficiencias básicas, contribuyendo así a financiar las actuaciones que resulten necesarias para subsanarlas y mejorar su eficiencia energética así como sus condiciones de accesibilidad.

Surge así la Orden de 14 de enero de 2019, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la rehabilitación de edificios y de viviendas de la Comunidad Autónoma de Andalucía, destacando que dicha orden (totalmente basada en el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021) apuesta por incrementar con recursos propios del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020, la cuantía máxima de la subvención que prevé el Plan Estatal en función de la renta de ingresos de la unidad de convivencia residente en la vivienda si esta está por debajo de 3 veces el IPREM, procurando así facilitar la financiación a la población con menos posibilidades económicas para acometer este tipo de obras.

	Anualidad 2015	Anualidad 2016	Anualidad 2017
Almería	317.297,38 €	317.297,38 €	768.669,24 €
Cádiz	773.051,79 €	773.051,79 €	2.143.612,83 €
Córdoba	1.482.644,11 €	1.482.644,11 €	3.096.329,62 €
Granada	559.597,20 €	559.597,20 €	1.017.674,78 €
Huelva	242.299,82 €	242.299,82 €	811.974,56 €
Jaén	1.003.813,52 €	1.003.813,52 €	1.569.817,48 €
Málaga	969.199,26 €	969.199,26 €	1.613.122,78 €
Sevilla	1.459.567,93 €	1.459.567,93 €	3.464.424,71 €
TOTAL	6.807.471,00 €	6.807.471,00 €	14.485.626,00 €

Tabla 2. Dotación presupuestaria para Andalucía
Fuente: Junta de Andalucía, Consejería de Fomento y Vivienda. Secretaría General de Vivienda.

AYUDAS APROBADAS DENTRO DEL PROGRAMA DE REHABILITACION AUTONOMICA DE EDIFICIOS					
		ANDALUCIA	PROV.GRANADA	GRANADA CIUDAD	%
AÑO 2017	Nº EDIFICIOS	4407	227		5,15%
AÑO 2016	Nº EDIFICIOS	1597	30		1,88%

Tabla 3 Ayudas aprobadas dentro del programa de rehabilitación autonómica de edificios
Fuente: Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda. Secretaría General de Vivienda

AYUDAS APROBADAS DENTRO DEL PROGRAMA DE REHABILITACION AUTONOMICA DE EDIFICIOS					
NUMERO DE ACTUACIONES INICIADAS EN VIVIENDAS					
		ANDALUCIA	PROV.GRANADA	GRANADA CIUDAD	%
AÑO 2017	Nº INTERV. VIVIENDA		1178	378	32,09%
AÑO 2016	Nº INTERV. VIVIENDA		1569	666	42,45%

Tabla 4. Ayudas programa de rehabilitación autonómica de edificios
Fuente: Junta de Andalucía, Consejería de Fomento y Vivienda. Secretaría General de Vivienda.

Sin duda, esta Orden supone un avance positivo a la hora de posibilitar las medidas de mejora entre otras de las condiciones de accesibilidad del parque residencial andaluz, pero su dotación presupuestaria para su aplicación no satisface todas las necesidades.

La nueva Ley 7/2021, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, más conocida como LISTA, texto que se inspira en la Agenda 2030 de la ONU, la Nueva Agenda Urbana Hábitat III de Quito 2016, el Protocolo de Ámsterdam de 30 de mayo de 2016 y sus derivadas La Agenda Urbana de la Unión Europea, a nivel español La Agenda Urbana Española y a nivel andaluz la Agenda Urbana Andaluza de 30 de enero de 2018.

La Ley, en su exposición de motivos, apuesta “por ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, a través de la regeneración y rehabilitación urbana e implementando medidas para evitar los riesgos provocados por el cambio climático”, exigiendo “la incorporación de la economía circular en el ejercicio de las competencias de ordenación del territorio y urbanismo, y el establecimiento de criterios que fomenten la creación de ciudades inteligentes y sostenibles, mejorando la calidad de vida y el bienestar de los ciudadanos. Un desarrollo urbano sostenible, que concentre sus esfuerzos en la ciudad consolidada”, reforzando “aún más la apuesta por la ciudad compacta y diversificada con la que se evita un consumo innecesario de suelo que, como recurso valioso y finito, debe preservarse”.

Para ello, “establece en su articulado fines y principios para la ocupación racional del suelo que favorezcan el modelo de ciudad compacta, la capacidad productiva del territorio, la estabilidad de los recursos naturales y la mejora de la calidad ambiental y urbana de los municipios de Andalucía”, persiguiendo “impulsar una ciudad sostenible e integrada, mediante la dotación de servicios, espacios

y equipamientos públicos y de vivienda, y proteger su patrimonio natural y cultural, así como favorecer la territorialidad interconectada a través de una movilidad sostenible y promover el equilibrio territorial a través de una ciudad compacta, polifuncional, cohesionada y equilibrada”.

Y todo ello potenciando un “modelo de gestión urbanística de colaboración público-privada, una necesidad de nuestro tiempo”.

A su vez, la Ley se plantea como reto “dar respuesta a lo que se ha denominado «el derecho a la ciudad», entendido como aquel que permite preservar la identidad de la ciudad como un conjunto de rasgos sociales, espaciales, históricos y culturales que la caracterizan, como soporte de la vida cotidiana de su ciudadanía en un contexto urbano seguro, de calidad adecuada e integrado socialmente”. Persiguiendo para ello, “transformar el espacio público urbano en lugares accesibles, confortables y habitables, con una vinculación entre la escala urbana y la escala humana”, diseñando “el tejido urbano desde el espacio público, buscando el equilibrio entre los espacios dedicados a la funcionalidad y la organización urbana y los espacios orientados al ciudadano, garantizando la accesibilidad universal y formas sostenibles de movilidad y suficiencia energética como elementos clave de un urbanismo sostenible” frente al hasta ahora “espacio público limitado por las funciones asociadas al vehículo privado”.

Entre sus objetivos fundamentales destaca el incorporar de forma clara en todo el proceso de planificación urbanística la perspectiva de sostenibilidad territorial, ambiental, social y económica, en una decidida apuesta por la rehabilitación sostenible, en el convencimiento de que las ciudades en la actualidad son sistemas extremadamente ineficientes, que contribuyen en un alto grado a la contaminación global del planeta y utilizan una buena parte de la energía consumida por la humanidad. Las ciudades constituyen el espacio donde se generan los mayores problemas ambientales y, a su vez, es donde existe una mayor capacidad para afrontar esta situación de crisis medioambiental global. Centra su postulado en la necesidad de un desarrollo urbano sostenible que concentre sus esfuerzos en la conservación, mantenimiento y rehabilitación de la ciudad consolidada, estableciendo La promoción de la igualdad de género y accesibilidad universal en el uso de los espacios, infraestructuras y equipamientos públicos.

Con una población envejecida, problema que se acentúa con la baja natalidad, trata de solventar el problema de la accesibilidad, no solo en el uso de los espacios públicos, infraestructuras y equipamientos, sino en el ámbito doméstico y privado es primordial para hacer las ciudades habitables, evitando problemas relacionados con la despoblación y la pérdida de identidad de los centros urbanos.

- c) Legislación autonómica Comunidad Valenciana.

Respecto a la legislación autonómica de la Comunidad Valenciana, veintiún años después del Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat Valenciana, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación, surge el Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos, argumentando el principio de la necesidad de armonizar y unificar términos y parámetros con los establecidos en la normativa estatal y en las directrices internacionales de accesibilidad en los ámbitos de la edificación y de los espacios públicos urbanizados que a lo largo de estas dos últimas décadas han ido evolucionando, entendiendo así la accesibilidad universal como un proceso de mejora continua que promueva la adopción de las medidas necesarias para que las personas con discapacidad puedan vivir de forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida.

En aras a la accesibilidad universal, en el Título primero de este decreto, se establecen unas únicas condiciones básicas de accesibilidad que serán exigibles en todos los edificios y espacios públicos nuevos, para que estos sean plenamente accesibles, exigiéndose igualmente dichas condiciones de aplicación en las intervenciones en los edificios y espacios públicos existentes, en base al concepto de ajuste razonable, remitiendo a las condiciones establecidas fundamentalmente en el CTE, tanto en cuanto a cumplimiento del DB SUA, como del DB SI, aunque prevé una serie de tolerancias y límites que se especifican en el anexo II del Decreto para posibilitar la máxima adecuación a las condiciones básicas de accesibilidad universal.

Por lo que a los planes de vivienda respecta, con base en el Real decreto 106/2018, de 9 de marzo, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio en su Orden 1/2019, de 18 de febrero, aprueba las bases reguladoras de las ayudas del Programa de fomento de la regeneración y renovación urbana y rural del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 dentro de la comunidad, fomentando la conservación, la mejora de la eficiencia energética y especialmente la implantación de la accesibilidad universal, no solo de los edificios, sino también del entorno urbano, acogiéndose totalmente a lo dispuesto por el Plan Estatal. Estas bases reguladoras tienen como objeto regular el procedimiento de concesión de las ayudas a los posibles beneficiarios, siendo en su artículo Segundo, actuaciones subvencionables, en su apartado b2. donde se recogen las obras destinadas a la mejora de la accesibilidad, y asumiendo los mismos requisitos que deben de cumplir los peticionarios de las ayudas que los establecidos en el Plan Estatal.

Por último, el nuevo Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, a través de sus 310 artículos, que se estructuran en tres libros dedicados, respectivamente, al planeamiento, a la gestión urbanística y a la disciplina urbanística, tiene como principal objeto “la regulación de la ordenación del territorio valenciano, de la actividad urbanística, de la utilización racional del suelo y de la conservación del medio natural, desde una perspectiva de género e inclusiva”, a través de un desarrollo territorial y urbanístico sostenible, que según señala “es lo que garantiza la ordenación equilibrada del territorio,

para distribuir de manera armónica las actividades residenciales y productivas de la población, así como los servicios y equipamientos, con los criterios de garantizar la salud y la calidad de vida de las personas, facilitando el acceso a una vivienda digna y de coste asequible, la prevención de riesgos, la conservación de los recursos naturales y la preservación de la flora y fauna natural y del paisaje”.

Para conseguir este objetivo pretende potenciar “asentamientos compactos, que se minimice la ocupación de nuevos suelos, y se dé preferencia a la rehabilitación de edificios, la mejora de los espacios públicos urbanos y el reciclado de espacios ya urbanizados”, atendiendo a los “principios de accesibilidad universal y de movilidad sostenible, con un sistema de transporte público eficiente, cualificado y fiable, que asegure la comodidad para el tránsito peatonal y ciclista, mediante una adecuada estructura y morfología de las calles, espacios públicos y secciones viarias”.

Respecto la ordenación de la edificación y de su uso, señala que esta deberá ajustarse a criterios de eficiencia energética, de reducción de emisiones y residuos, y a la implantación de las energías renovables.

A su vez, pone el acento en la infraestructura verde, el paisaje, la evaluación ambiental y territorial estratégica, y la prevención de incendios forestales.

En su capítulo tercero, Artículo 7, “Criterios generales de crecimiento territorial y urbano” incide en que “La planificación urbanística y territorial clasificará suelo urbano y suelo urbanizable en una dimensión suficiente para satisfacer las demandas que lo justifiquen e impedir la especulación, basándose en necesidades reales, previstas o sobrevenidas, y se justificará mediante parámetros objetivos”, priorizando, y, en su caso, promoviendo, “la culminación de los desarrollos existentes y la ocupación sostenible del suelo, que prevea su rehabilitación y reutilización, y también el uso de las viviendas vacías, como opción preferente sobre el nuevo crecimiento, para evitar la segregación y la dispersión urbanas”.

Para ello pretende impulsar “la rehabilitación edificatoria, y también la regeneración y la renovación urbanas, de forma preferente a los espacios urbanos vulnerables, entendiendo como tales aquellas áreas urbanas que sufran procesos de abandono, obsolescencia o degradación del tejido urbano o del patrimonio edificado, o lugares donde un porcentaje mayoritario de la población residente se encuentre en riesgo de exclusión por razones de desempleo, insuficiencia de ingresos, edad, discapacidad u otros factores de vulnerabilidad social, así como los conjuntos históricos”, buscando la cohesión social, “evitando soluciones espaciales discriminatorias que generen áreas marginales y ambientes de exclusión social, que son contrarias a los valores constitucionales”, a través de “medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre las personas”, incluyendo la perspectiva de género en el “diseño, la definición y la ejecución del planeamiento urbanístico”

Aboga por la mejora de la calidad de vida en las ciudades, señalando al respecto de los centros históricos que “La planificación territorial y urbanística contribuirá al mantenimiento de la viabilidad, diversidad y vitalidad de los centros históricos y a su dotación de equipamientos y servicios en condiciones de calidad y suficiencia”.

d) Legislación autonómica Comunidad Castilla-La Mancha

En la CCAA de Castilla-La Mancha se redacta la Ley 1/1994 de Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas en Castilla la Mancha, aprobándose posteriormente el Decreto 158/1997, que aprueba el Código de Accesibilidad de Castilla la Mancha y que desarrolla el reglamento de la Ley 1/1994, determinando, a su vez, las condiciones mínimas que deben cumplir las vías públicas y demás espacios de uso público para adecuarse a los criterios básicos de la Ley y garantizar así la accesibilidad del entorno urbano. Es por tanto una Ley que a día de hoy no se ha actualizado a la de rango estatal.

Uno de los objetivos básicos de la Ley 1/1994 es el de garantizar la accesibilidad y la utilización del entorno urbano a las personas con movilidad reducida o que padezcan temporal o permanentemente alguna limitación, estableciendo unos criterios básicos que deberán aplicarse en todas las actuaciones que se lleven a cabo en el entorno urbano.

El artículo 3 clasifica las barreras arquitectónicas de la siguiente manera:

- Barreras arquitectónicas urbanísticas, cuando se encuentran situadas en vías urbanas y espacios libres de uso común.
- Barreras arquitectónicas en la edificación, cuando se encuentran situadas en el acceso o interior de edificios públicos y privados.
- Barreras en el transporte, aquellas que dificultan el uso de los distintos modos y medios de transporte.
- Barreras en la comunicación sensorial, las que impiden expresar o recibir mensajes a través de sistemas de comunicación sean o no de masas.

No profundizando la Ley en aspecto técnicos.

En lo que respecta a los planes de vivienda, para el periodo 2013-2016 se aprobó el Decreto 71/2014, de 24 de julio, prorrogando su vigencia por el Decreto 84/2016 de 27 de diciembre. Inspirado en el Real Decreto Estatal 233/2013 de 5 de abril, tiene como objetivo fundamental garantizar el derecho constitucional de los ciudadanos a una vivienda digna y adecuada, potenciando como medio de acceso a la misma el arrendamiento, y apostando por la rehabilitación como forma de recuperar un gran parque de viviendas infrutilizado, así como de mejorar las condiciones de conservación, de eficiencia energética y de accesibilidad de los inmuebles, y con ello la calidad de vida de las personas

que las habitan, y a la vez impulsar el sector de la construcción a través de la rehabilitación de ese parque de viviendas.

El Decreto desarrolla seis programas, siendo el tercero, Programa de fomento de la rehabilitación edificatoria, Capítulo IV, el que se centra en obras de conservación, de mejora de la sostenibilidad y de la accesibilidad de edificios residenciales, a lo que se suma la ayuda para realizar obras en el interior de la vivienda. Su Artículo 34, Objeto del Programa, en su punto 3.c) indica que uno de sus objetivos es el de realizar los ajustes razonables en materia de accesibilidad, considerando en el Artículo 35.3 entre estas actuaciones:

- La instalación de ascensores, salvaescaleras, rampas u otros dispositivos que hagan accesible o practicable un itinerario, incluyendo los adaptados a las necesidades de personas con discapacidad sensorial, así como la adaptación de los ya existentes, a la normativa sectorial correspondiente.
- La instalación o dotación de ayudas técnicas adecuadas tales como dispositivos especiales de acceso tipo grúas, plataformas elevadoras o sistemas análogos que permitan el acceso y uso por parte de las personas con discapacidad a elementos comunes del edificio, tales como jardines, zonas deportivas, piscinas y otros similares.
- La instalación de elementos de información o de aviso tales como señales luminosas o sonoras que permitan la orientación en el uso de escaleras y ascensores.
- La instalación de elementos o dispositivos electrónicos de comunicación entre las viviendas y el exterior, tales como videoporteros y análogos, adaptados a las necesidades de personas con discapacidad sensorial.

Remite a los requisitos que establece el Real Decreto Estatal 233/2013, de 5 de abril, para la obtención de las ayudas que establece el Programa, y en cuanto a los beneficiarios, pueden optar a ellas aquellos propietarios o arrendatarios que no superen 6,5 veces el IPREM.

En cuanto a las cuantías, en su Artículo 38.2. se indica que la cuantía máxima de las subvenciones a conceder por edificio en materia de accesibilidad no podrá superar el importe de multiplicar 4.500 € euros por cada vivienda, con un incremento del 10% cuando se trate de edificios declarados bienes de interés cultural, catalogados o que cuenten con protección integral en el instrumento de ordenación urbanística correspondiente, pero no superando en ningún caso el 65% de importe total de la inversión en la mejora de la accesibilidad.

En el caso concreto de la CCAA de Castilla-La Mancha la dotación presupuestaria para los tres últimos años de los que se tienen datos ha sido la que a continuación se muestra,

	Anualidad 2015	Anualidad 2017	Anualidad 2018
Albacete	4.294.798,39 €	2.923.466,14 €	7.527.631,24 €
Ciudad Real	841.708,25 €	1.582.572,72 €	1.225.897,63 €
Cuenca	2.574.682,65 €	1.449.191,15 €	2.513.257,08 €
Guadalajara	2.092.927,13 €	1.206.336,77 €	2.739.897,40 €
Toledo	1.424.873,37 €	1.245.390,21 €	3.045.926,26 €
TOTAL	11.228.989,79 €	8.406.956,99 €	17.052.609,61 €

Tabla 5. Dotación Presupuestaria para Castilla-La Mancha.
Fuente: Junta de Castilla-La Mancha, Consejería de Fomento. Dirección General de Vivienda.

Siendo el número de ayudas a edificios aprobadas en el conjunto de la CCAA las que se indican en la siguiente tabla:

AYUDAS APROBADAS DENTRO DEL PROGRAMA DE REAHABILITACIÓN AUTONÓMICA DE EDIFICIOS						
Nº EDIFICIOS	Anualidad 2015		Anualidad 2017		Anualidad 2018	
	nº edificios	nº viviendas	nº edificios	nº viviendas	nº edificios	nº viviendas
Albacete	230	2627	155	1770	1055	2018
Ciudad Real	66	680	93	810	259	659
Cuenca	152	1247	49	362	373	472
Guadalajara	142	1755	57	516	301	741
Toledo	62	845	34	518	263	588
TOTAL	652	7154	388	3976	2251	4478

Tabla 6. Nº de ayudas aprobadas en Castilla-La Mancha.
Fuente: Junta de Castilla-La Mancha, Consejería de Fomento. Dirección General de Vivienda.

Por último, la reciente nueva Ley 1/2021, de 12 de febrero, de Simplificación Urbanística y Medidas Administrativas de la CCAA Castilla la Mancha, más conocida como SUMA, surge con el objetivo de dar respuesta adecuada a las necesidades que, en materia de ordenación territorial y urbanística, tras veinte años de vigor de la anterior Ley, se han ido suscitando, recogiendo la especial situación derivada de los efectos sanitarios, sociales y económicos originados por la pandemia del COVID-19.

La ley, al igual que la LISTA andaluza, pretende la implantación en la normativa de ordenación territorial y urbanística de una serie de principios de desarrollo sostenible amparados en la Agenda 2030 y las Agendas urbanas europea y española: ordenar el territorio, haciendo un uso racional del suelo a favor de su conservación y protección; evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente; prevenir y reducir los efectos del cambio climático y mejorar la resiliencia; hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular; favorecer la proximidad y la movilidad sostenible; fomentar la cohesión social y la equidad, garantizando el acceso a una vivienda digna y adecuada; liderar y fomentar la innovación digital y el tránsito a un consumo energético derivado de fuentes renovables; y mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza.

En definitiva, se postula en la práctica de un urbanismo más racional, centrado el interés general, que se debe a la ciudadanía, dirigido fundamentalmente a la conservación de los recursos naturales y la regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes, “virando definitivamente derroteros de otros tiempos que en no pocas ocasiones generaron crecimientos dispersos, difícilmente sostenibles e incluso, en muchos casos, escasamente conjugables con un real y efectivo interés público”.

Aboga por que “la ciudad existente sea protagonista de la mano de sus habitantes en favor de una mayor y mejor habitabilidad y sostenibilidad de nuestros pueblos y ciudades”, recogiendo “paradigmas” como procurar diseños urbanos que eviten desplazamientos superiores a quince minutos a pie o en bicicleta; y como novedosa propuesta, una genérica interacción entre los ámbitos rural y urbano, a través del redimensionamiento territorial de principios y técnicas clásicas de la materia urbanística como es la equidistribución y el justo reparto de las plusvalías generadas por la acción urbanística.

Recoge el articulado constitucional en lo que al ámbito residencial se refiere, lanzando una decidida apuesta por la implantación y desarrollo de los edificios de consumo casi nulo a través de innovaciones a favor de objetivos de sostenibilidad y acción por el clima, una mejor calidad de vida y salud de la ciudadanía que los habita, sin olvidar el principio de igualdad, en su vertiente inclusiva y de cohesión, y fomentado la accesibilidad universal y de un mejor diseño urbano y de espacios públicos.

Pretende la agilización de los procedimientos que sirven para la implantación y actividades productivas en el territorio y, en particular, los urbanísticos relacionados con estas, a través de flexibilización de los contenidos y requisitos de figuras urbanísticas.

Como novedad flexibiliza el régimen de zonas verdes con el fin de evitar la existencia de estas dotaciones en ámbitos alejados de la población a la que han de servir.

Observa el proceso constante de pérdida de población a través de acciones que tratan de revertir la situación presente y sus efectos futuros, desde una adecuada dotación de infraestructuras que vertebran el territorio y garanticen la movilidad y telecomunicación de este, hasta medidas de fomento de la actividad económica y poblacional en los ámbitos rurales.

3.4. GENTRIFICACIÓN

Todas las tendencias de gentrificación encarnan esencialmente el mismo desafío. Cuando un lugar, que había sido percibido como indeseable por aquellos en el extremo medio o alto del mercado de la vivienda se vuelve atractivo por alguna razón (presiones inmobiliarias globales, reducción de la delincuencia, mejoras físicas, proximidad a centros culturales o empleos, etc.), los compradores e inversores acaudalados o de clase media pueden comenzar a ver oportunidades en ese lugar. Una vez que una masa crítica de estos compradores adquiere una propiedad como inversión o como un medio para mejorar su propia calidad de vida, la percepción de una “brecha de alquiler” en el área se expande y se atraen más compradores. El resultado es que los residentes de bajos ingresos se ven desplazados debido a un rápido aumento de los precios históricos de alquiler y venta, y una rápida transición sociocultural en el vecindario (Clark, 1988; Smith, 2005) (Anguelovski, I. et al., 2018b).

3.4.1. Definición y evolución.

Las dinámicas centrales que conllevan los procesos de gentrificación están estrechamente ligadas al proceso descrito por primera vez por Ruth Glass en la década de 1960 (Glass, 1964)(Atkinson & Bridge, 2004a; Beauregard, 2013; Smith, 2002a) quien observó una nueva nobleza urbana que contribuía al cambio en el carácter físico y cultural de los barrios de la clase trabajadora, incluidos los negocios del área, los hábitos de consumo y las relaciones internas. Además, reflejando el hecho de que el ingreso y otras variables basadas en la clase están altamente correlacionadas con la raza y la etnia en muchas sociedades, la mayoría de los académicos encuentran que los vecindarios gentrificados tienden a experimentar un marcado aumento en las poblaciones blancas (Bostic & Martin, 2003; Freeman, 2005; Hammel & Wyly, 1996).

Algunos académicos sostienen que durante este período, se convirtió en una estrategia abierta para los gobiernos municipales interesados en revitalizar vecindarios tradicionalmente marginados, a menudo en consorcio con capital privado e inversores (Bridge & Butler, 2011; Lees & Ley, 2008; Smith, 2002a).

Este movimiento hacia una política formalizada de reurbanización público-privada ha terminado por contribuir al crecimiento de la "supergentrificación" relacionada con la inversión económica global, la "mega-gentrificación" en el Sur Global y la "hipergentrificación" en mercados inmobiliarios caros (Butler & Lees, 2006; Lees, 2012) (Anguelovski, I. et al., 2018b).

El mejor método para saber si un área urbana se ha gentrificado siguen siendo los datos cuantitativos, la mejor base para medir los cambios relativos en grandes áreas a lo largo del tiempo. Medir el cambio a lo largo del tiempo a través de un conjunto de indicadores socioeconómicos y de bienes raíces a nivel de vecindario o distrito censal. Los indicadores comunes que se miden incluyen ingresos medios,

raza, etnia, edad, nivel de educación, índice de pobreza, estatus profesional, índice de propiedad de vivienda, valor de la vivienda y alquiler (Barton, 2016; Bostic & Martin, 2003; Freeman, 2005; Gould, Kenneth & Lewis, 2016a; Hammel & Wyly, 1996; Heidkamp & Lucas, 2006). Los indicadores cuantitativos menos comunes incluyen cambios en la construcción de viviendas, préstamos hipotecarios para viviendas, uso de redes sociales y cantidad de nuevos negocios como cafeterías o restaurantes de alto nivel (Anguelovski, I. et al., 2018b).

De partida, el término "gentrificación" implica una transformación en la composición de clases sociales de un barrio. Sin embargo, esta afirmación de partida ya no es una posición 100 % sostenible (Butler & Lees, 2006).

3.4.2. Tipos de gentrificación.

A continuación, se analizan los tipos de gentrificación más usuales en la literatura científica del momento, partiendo de la gentrificación clásica y su evolución actual hasta la supergentrificación, pasando por las sectoriales más relevantes, como la gentrificación verde y comercial, para acabar con el análisis del modelo derivado del fenómeno de la globalización y el turismo, la gentrificación transnacional y turistificación.

3.4.2.1.- Supergentrificación y globalización. Gentrificación clásica. Evolución

Dentro del fenómeno de la gentrificación desde su definición clásica, al inicio de este capítulo ya comentada (Glass, 1964), (Pacione, 2009), (Pacione, 1990), hoy se pueden identificar tres generaciones de gentrificación, una primera ola o gentrificación pionera, una segunda ola o gentrificación corporativa / profesional; y una tercera ola de súper gentrificación.

Analizamos este tipo clásico de gentrificación a partir de su último estadio, super gentrificación, comparado con sus fases evolutivas previas.

Al usar el prefijo 'super' se muestra que este es un nivel adicional de gentrificación, que se superpone a un vecindario ya gentrificado. Un nivel que implica una mayor inversión financiera o económica en el vecindario que las olas anteriores de gentrificación y, por lo tanto, requiera un nivel cualitativamente diferente de recursos económicos, uno en el que las clases medias profesionales "ordinarias" anteriores están siendo reemplazadas lentamente; un nuevo grupo cualitativamente diferente de "dueños del universo" con salarios muy altos que pueden comprar propiedades a precios excesivos y entretenerse en los restaurantes y tiendas caras de la zona de ocio de su hábitat. Un nuevo grupo de profesionales con ingresos altos que trabajan en las "Cities" que imponen lentamente su huella en este mercado inmobiliario del interior de las "ciudades globales" de una manera que los diferencia

tanto de los gentrificadores tradicionales como de las clases altas urbanas tradicionales (Butler & Lees, 2006).

Luego la súper gentrificación tiene causas y efectos particulares que son diferentes a los asociados con la gentrificación clásica que se ha apoderado progresivamente de gran parte del interior de las grandes ciudades durante los últimos 30 o 40 años.

Esto conecta con el argumento de (Castells, 1989) sobre la creciente diferenciación del trabajo en los dos sectores más dinámicos de la economía: 'la economía formal basada en la información' (trabajadores blancos con educación universitaria) y la 'economía informal basada en el trabajo de categoría inferior. Para (Beaverstock, Hubbard, & Short, 2004) la clave en la que los autores de gentrificación se han centrado durante mucho tiempo - entre el trabajador rico y el trabajador pobre - debería preocuparnos menos que la división entre la élite y el resto, afirmando que esto ha impulsado tanto la creación de una nueva industria de servicios financieros ubicada en ciudades globales clave (Nueva York, Londres, Tokio) como de una infraestructura de consumo equiparada con la gentrificación residencial (Butler & Lees, 2006).

Pero ¿qué tienen en común gentrificación y súper gentrificación?

La gentrificación hoy debe verse en el contexto de la globalización", mientras pasan por alto los vínculos causales entre la globalización y la gentrificación. Vinculan la globalización y la gentrificación al discutir los regímenes de políticas urbanas neoliberales, la hipermovilidad del capital y los trabajadores globales, la expansión y el aumento de la riqueza de la clase cosmopolita, etc. Pero proporcionan poco o ningún detalle empírico o conceptual en su discusión. El desafío se hace aún más difícil por el hecho de que la literatura sobre globalización y la literatura sobre gentrificación, hasta la fecha, se han prestado poca atención entre sí (Atkinson & Bridge, 2004b).

La literatura sobre la globalización ha sobreenfatizado la movilidad, la falta de fijación, la fluidez, la dislocación, el transnacionalismo y el cosmopolitismo. Los supergentrificadores, parte de la nueva élite global, no necesariamente comparten estas características. Han formado "micro-redes personales" que se centran en su espacio de residencia y ocio. Trabajan en una "subcultura intensiva en contacto", donde el uso compartido en la ciudad y las reuniones cara a cara son muy importantes, Lo que ha influido en su elección de residencia: quieren un acceso rápido y fácil a la ciudad y poder reunirse y socializar fácilmente con sus iguales, a ser posible en la puerta de su casa o como mucho a 10-15 minutos de distancia, lo que casi siempre significa vivir cerca del trabajo y con fracciones socioeconómicas similares, en la necesidad, preocupación y amenaza de estar fuera de contacto, por no estar al día con las noticias, por no estar al día con sus compañeros (Butler & Lees, 2006).

La globalización significa que el territorio desaparecerá como principio organizador de la vida social y cultural (Waters, 2001). Otros autores sostienen que no todos los gentrificadores son miembros de la élite transnacional, reconociendo que la naturaleza espacial y socialmente fragmentada de la globalización es vital si se quiere lograr una crítica equilibrada de los impactos de la globalización y el surgimiento de comunidades de élite global (Rofe, 2003).

La clase gentrificadora como una élite emergente proyecta su identidad desde la escala de lo local a lo global, los supergentrificadores de élite están proyectando una identidad global en lo local (Rofe, 2003). En lugar de la erosión del espacio por la globalización, aquí vemos la reconstitución del espacio, esta vez “de élite” a nivel de vecindario (Butler & Lees, 2006).

En definitiva, la supergentrificación, está creando divisiones dentro de las clases medias de barrios ya gentificados, haciendo cada vez más difícil ver esta como una única fracción de clase indiferenciada. Los súper gentrificadores, como los muy ricos, tienen el potencial de acumular riqueza personal debido a la globalización, pero en su mayor parte, son relativamente jóvenes y gran parte de esta acumulación se destina actualmente al consumo, en particular a la vivienda, el servicio doméstico y la educación privada (Butler & Lees, 2006).

El conjunto transnacional de gentrificadores de élite que (Rofe, 2003) y (Atkinson & Bridge, 2004b) identifican, son cosmopolitas que muestran una disposición a navegar por los flujos de la economía global, buscando y viviendo en nuevos lugares, a menudo en nuevas construcciones y apartamentos “vanguardistas”. Como tal, rechazan una identidad de orientación suburbana, un sentido de la historia y la tradición y una arquitectura tradicional; son realmente la versión adulta del gentificador pionero.

Al contrario, el súper gentificador tiene valores más conservadores, se centra en la reproducción social y está menos interesado en la diversidad sociocultural de lo que podría haber estado alguna vez, les gusta la idea de participación, pero no de mezcla social al contrario que los gentrificadores de primera y segunda generación que buscaron activamente un vecindario en el que se involucrarían socialmente (Butler & Lees, 2006).

3.4.2.2. Gentrificación verde.

Los espacios verdes urbanos brindan numerosos beneficios sanitarios, sociales y ecológicos, contribuyen a mejorar la salud física al fomentar estilos de vida activos y crean condiciones localizadas que reducen las tasas de enfermedades asociadas con la contaminación del aire y el ruido (Chiesura, 2004; Gidlöf-Gunnarsson & Öhrström, 2007; Groenewegen, Van den Berg, Agnes E, De Vries, & Verheij, 2006b; Lee & Maheswaran, 2011a); también pueden conducir a conexiones sociales más fuertes entre los residentes y las organizaciones del área al proporcionar un lugar de encuentro para desarrollar y mantener los lazos personales y la interacción regular (Connolly, Svendsen, Fisher, &

Campbell, 2013; Lee & Maheswaran, 2011b). Con una mejor socialización, los residentes próximos a espacios verdes tienen una menor probabilidad de padecer enfermedades mentales (Triguero-Mas et al., 2015). Desde una perspectiva de desarrollo, los espacios verdes abundantes y de alta calidad fortalecen la identidad de un área como un lugar atractivo y deseable para trabajar, vivir y visitar con efectos ascendentes en las economías locales y los valores inmobiliarios (Anguelovski, Isabelle, 2016; Baycan-Levent & Nijkamp, 2009; Dale & Newman, 2009). Y respecto a los beneficios ecológicos, estos aumentan la biodiversidad, mejoran la absorción de aguas pluviales, reducen los efectos de islas de calor urbanas y regulan las emisiones climáticas (Anguelovski, I. et al., 2018b).

Se define gentrificación verde como los procesos de gentrificación urbana que son facilitados en gran parte por la creación o restauración de una amenidad ambiental (Gould, Kenneth A. & Lewis, 2012). La infraestructura verde sirve como catalizador para la gentrificación, conceptualizando este fenómeno como gentrificación verde (Gould, Kenneth & Lewis, 2016b), gentrificación ecológica (Dooling, 2009) y gentrificación ambiental (Checker, 2011; Curran & Hamilton, 2012; Pearsall & Pierce, 2010; Sandberg, 2014; Schuetze & Chelleri, 2016).

Sin embargo, los beneficios de las zonas verdes urbanas nuevas o restauradas parecen estar distribuidas de manera desigual. Estudios realizados en ciudades de Estados Unidos revelan que la creación o restauración de servicios verdes no siempre va acompañada de una mejora en la calidad de vida de todos los ciudadanos (Checker, 2011; Curran & Hamilton, 2012; Goodling, Green, & McClintock, 2015). Más bien, estas acciones a veces son parte de un proceso que hace que los residentes históricamente desfavorecidos sean vulnerables al desplazamiento (Pearsall & Pierce, 2010), y a menudo se ejecutan con otras iniciativas de revitalización urbana. Si bien la nueva infraestructura verde es importante para vecindarios más saludables y habitables, también puede conducir a aumentos localizados en los costos de vivienda, el valor de las propiedades y el capital privado dirigidos a hacer que las áreas reflejen las preferencias de los residentes privilegiados. El camino por el cual los servicios verdes se convierten en impulsores del desplazamiento se llama gentrificación ambiental, ecológica o verde, pudiendo ser positiva para algunos, pero negativa para otros, además de provocar cambios en los precios de venta de viviendas, los ingresos, el nivel educativo, el país de origen y la edad de la población local, en función de la proximidad o no a estos espacios verdes (Anguelovski, I. et al., 2018b).

La investigación sobre gentrificación verde destaca los fundamentos socioecológicos de los procesos de exclusión urbana y llama la atención sobre la necesidad de evitar un enfoque “pospolítico” de la sostenibilidad urbana (Keil & Whitehead, 2012; Swyngedouw, 2010). Si bien en la superficie la provisión de infraestructura verde es un objetivo políticamente neutral que a menudo se expresa dentro de procesos de planificación consensuada, en la práctica la provisión de espacios verdes puede subordinar la equidad social o la planificación del sector público al lucrativo desarrollo inmobiliario (Checker, 2011).

La investigación sobre gentrificación ambiental contribuye, entre otros, a la extensa literatura sobre el acceso desigual a los espacios verdes en las ciudades y la justicia ambiental. De hecho, se ha demostrado que los ingresos más altos y las poblaciones más blancas tienen mayor acceso a árboles, parques y entornos naturales, recursos recreativos públicos urbanos y fondos de mantenimiento para parques (Apparicio, Séguin, Landry, & Gagnon, 2012; Dahmann, Wolch, Joassart-Marcelli, Reynolds, & Jerrett, 2010).

En contraste, los grupos desfavorecidos de bajos ingresos a menudo ocupan áreas donde los espacios verdes son escasos o están mal mantenidos (Anguelovski, I. et al., 2018b).

A pesar del compromiso de las ciudades para abordar las inequidades pasadas, la creación de servicios verdes urbanos en áreas de bajos ingresos genera una paradoja de espacios verdes (Curran & Hamilton, 2012). Los estudios de caso a escala de vecindario hasta ahora indican que cuanto mayor es el número, tamaño y calidad de los espacios verdes urbanos en un área en transición, más atractivo y deseable se vuelve, favoreciendo así el desplazamiento de grupos minoritarios hacia áreas no deseadas (y probablemente menos verdes) (Dooling, 2009; Goodling et al., 2015; Pearsall & Pierce, 2010).

En cada uno de estos casos, los promotores inmobiliarios, las agencias públicas y los políticos locales promocionaron las amenidades verdes como ventajas competitivas, colocando los beneficios ambientales y económicos de la ecologización en tensión con los beneficios sociales (Anguelovski, I. et al., 2018b).

El estudio realizado por (Anguelovski, I. et al., 2018b) sobre los parques de la ciudad de Barcelona y sus convecinos demostró por un lado que la proximidad a los parques está inversamente relacionada con el nivel académico de los residentes: a medida que la distancia a los parques disminuye, el nivel académico de los residentes aumenta.

3.4.2.3. Gentrificación comercial.

Otro fenómeno a observar en los procesos de gentrificación urbana es el papel que juegan los comercios como agentes de cambio en la ciudad.

Desde la década de 1970, ciertos tipos de restaurantes, cafés y tiendas han surgido como signos muy visibles de gentrificación en ciudades de todo el mundo. Estos elegantes espacios comerciales aún encarnan, sirven y representan un poderoso discurso de cambio de vecindario en el nivel más básico, los nuevos espacios de consumo satisfacen las necesidades materiales de los residentes más ricos y los recién llegados. Pero también satisfacen sus necesidades menos tangibles de capital social y cultural. Las nuevas tiendas, cafés y bares se convierten en lugares de reunión para bohemios y gentrificadores o lugares para las redes sociales, artistas y escritores subempleados. Además, la estética

de sus ofertas y la atmósfera refuerzan el sentido de la distinción cultural creativa del vecindario. Sin embargo, cualquiera que sea su forma específica, estos nuevos comercios contrastan con las tiendas más antiguas que atienden a una clientela más pobre, más tradicional y menos móvil (Zukin, Trujillo, Frase, Jackson, Recuber, & Walker, 2009).

Los residentes de menor poder adquisitivo identifican estos espacios de consumo exclusivos con los intereses de las clases más pudientes, y aunque pueden apreciar los mejores bienes y servicios que las nuevas tiendas ponen a disposición, sienten que los recién llegados son los responsables de las mejoras. La llegada de cadenas de tiendas a áreas que antes dependían de pequeñas tiendas de propiedad individual rompe los lazos sociales, ya que los residentes a largo plazo deben decidir entre comprar en la bodega de la esquina o cambiarse a una tienda bien surtida pero impersonal. Algunas tiendas y bares antiguos logran reinventarse, mejorar su mercancía y su ambiente y atraer una nueva clientela. Pero en el proceso, corren el riesgo de perder a sus antiguos clientes. Los residentes a largo plazo a menudo se sienten incómodos cuando cambia la propiedad étnica y el carácter de las tiendas locales, lo que crea un sentido diferente del lugar (Zukin, Trujillo, Frase, Jackson, Recuber, & Walker, 2009).

Esta nueva forma de comercio es parte de una amplia dinámica de cambio postindustrial y revitalización urbana que puede beneficiar a ciertos residentes mientras profundiza en la polarización económica y social y pone en riesgo a los vecindarios de ingresos bajos y medios (Smith, 2002b). Mejora la calidad de vida de la nueva clase media urbana (Taylor, 2002), al tiempo que hace que los pobres de todos los grupos étnicos se sientan inseguros, desafiando el “derecho a la ciudad” de los residentes de bajos ingresos (Kofman & Lebas, 2004; Lefebvre & Nicholson-Smith, 1991).

Entonces, ¿cómo puede la gentrificación comercial influir en una dinámica más amplia de la desigualdad social?

Apoyadas normalmente por los medios de comunicación y la administración, las tiendas pueden abrir un espacio discursivo que trabaje a favor de la gentrificación residencial y en contra de los intereses de los residentes de bajos ingresos a largo plazo. La “urbanidad multicultural construida” (Hackworth & Rekers, 2005) de restaurantes y tiendas cosmopolitas y de lujo puede complementar las estrategias neoliberales de crecimiento expresadas por el apoyo de los gobiernos de las ciudades a viviendas nuevas a precio de mercado, mejoramiento comercial y financiamiento de incrementos fiscales distritos y vigilancia de la calidad de vida. La retórica del crecimiento que favorece el desarrollo de zonas comerciales y de entretenimiento "24 horas al día, 7 días a la semana" bien puede aceptar el desplazamiento comercial y residencial, en detrimento de las clases más desfavorecidas.

El reciente boom inmobiliario en la mayoría de los vecindarios mejor posicionados de las ciudades más importantes (de los paradigmáticos Brooklyn, Harlem o East Village de Nueva York (Zukin,

Trujillo, Frase, Jackson, Recuber, & Walker, 2009), a los nacionales barrios de Malasaña, Chueca o Lavapiés en Madrid (Sequera, 2013), El Raval, barrio Gótico, Poble Sec o Sant Antoni en Barcelona (Bataller, 2001), o Russafa en Valencia (Romero Renau & Lara Martín, 2015) ofrece buenos sitios para estudiar el proceso de gentrificación comercial. Un gran sector financiero mundial, los altos costos de la vivienda y las desigualdades extremas de riqueza e ingresos respaldan su gentrificación residencial. Con el aumento de los alquileres comerciales, las pequeñas tiendas de propiedad local son reemplazadas por cadenas que van desde costosas marcas de diseñadores, cafés tipo Starbucks y tiendas de ropa franquiciadas. Cada día, pequeñas tiendas de comestibles y ferreterías se están transformando en cafés y restaurantes de moda.

A esto hay que añadir que pocas ciudades tienen leyes que protegen la supervivencia de las tiendas familiares, aunque si tienen en su mano dar forma a un nuevo panorama minorista con políticas de desarrollo económico, cambios de zonificación (Zukin, Trujillo, Frase, Jackson, Recuber, & Walker, 2009).

La drástica disminución o cierre en el número de tiendas tradicionales, es una señal inequívoca de edificios en espera de reutilización o demolición antes de la nueva construcción dentro de una acción gentrificadora. Es imposible conocer todas las razones del declive del capital minorista local. Dado que es difícil rastrear las pequeñas tiendas que han desaparecido, es difícil estimar cuántas se han visto obligados a cerrar por aumentos de alquiler, desalojos, incautación de sus edificios por dominio eminente o simplemente competencia de comerciantes mejores o más interesantes.

En definitiva, los procesos de gentrificación comercial son similares a los de la gentrificación residencial, los primeros "pioneros" son tiendas de propiedad individual, a menudo iniciadas por nuevos residentes locales. Cuando la densidad de población es mayor y las tiendas disponibles son más grandes, llegan las grandes cadenas, lo que aumenta los alquileres por encima del nivel que muchos de los pioneros pueden pagar.

Por todas estas razones, es urgente cambiar las políticas públicas que no protegen las tiendas locales a largo plazo y al mismo tiempo fomentan el crecimiento de nuevos clústeres minoristas. Aunque, en última instancia, los alquileres más que los bienes y servicios de consumo determinan quién vive en un barrio, el derecho a la ciudad pasa por el derecho a comprar allí (Zukin, Trujillo, Frase, Jackson, Recuber, & Walker, 2009).

3.4.2.4. Gentrificación transnacional y turistificación.

La gentrificación exige marcos actualizados para evaluar el impacto de algunas de las principales tendencias mundiales en el acceso de la población local a la vivienda. El alojamiento a corto plazo utilizando plataformas digitales en áreas urbanas centrales previamente aburguesadas está

desempeñando un papel importante en la descripción de una nueva ola de "gentrificación transnacional" en varias ciudades del mundo, verificando una fuerte asociación entre el crecimiento de la llegada de turistas, el asentamiento de nuevos residentes de entornos económicos ricos y el aumento de los precios de alquiler. Dado que este proceso va acompañado de la desregulación de los contratos de arrendamiento locales y el crecimiento de los Fideicomisos de Inversión Inmobiliaria (REIT) transnacionales, esta ola de gentrificación tiene el potencial de producir desplazamiento y sustitución de residentes.

En los últimos años, el creciente acceso de la clase media al turismo, la globalización de las operaciones inmobiliarias que aprovechan las brechas de renta planetarias y el surgimiento de nuevas plataformas que brindan acceso a alojamiento a corto plazo en residencias privadas están ampliando el espectro de ubicaciones y circunstancias bajo qué gentrificación puede tener lugar. Madrid es un ejemplo y un caso de estudio apropiado para este fenómeno (Ardura Urquiaga, Lorente-Riverola, & Ruiz Sanchez, 2020).

Durante los últimos 40 años, los distritos centrales de las ciudades han experimentado importantes transformaciones que han evidenciado una gentrificación clásica. Después de un período de declive (Leal, 2004), la reputación, la actividad, la demografía y el tamaño de los hogares de algunos de estos distritos centrales han cambiado significativamente, especialmente después de la crisis financiera de 2008. En particular, las reubicaciones residenciales transnacionales de países de mayores ingresos, tanto a largo como a corto plazo, a la ciudad han cambiado drásticamente el panorama de la gentrificación de las ciudades. Sus comodidades urbanas y colecciones culturales (adquiridas a lo largo de una larga historia de imperio transcontinental), junto con sus costos de vivienda más bajos (en relación con el norte de Europa) y su fácil acceso para los turistas de estancias cortas, han contribuido a una afluencia de nuevos trabajadores y visitantes temporales, que han desplazado parcialmente a las poblaciones de bajos ingresos del centro de la ciudad, incluidos los trabajadores de menor estatus del Sur Global. Madrid, Barcelona (Arias & Quagleri, 2016; Cocola-Gant & Lopez-Gay, 2020) o Lisboa (Sequera & Nofre, 2020) entre otras, son casos ilustrativos de estos nuevos procesos de gentrificación transnacional por su condición semiperiférica, donde el parque de viviendas se ha transformado de stock a más largo plazo a usos turísticos de corto plazo. Se muestra cómo la transformación del parque de viviendas de un solo uso a largo plazo a un uso múltiple a corto plazo desafía el significado de las ciudades, alterando potencialmente las comunidades basadas en lazos basados en el lugar y la comprensión diaria compartida del lugar (Ardura Urquiaga et al., 2020).

La crisis inmobiliaria mundial de 2008 provocó una caída del 40% en los precios de la vivienda a nivel nacional, tanto en los mercados de venta como de alquiler, desde un pico en el tercer trimestre de 2007 a un mínimo en el primer trimestre de 2014. A pesar de eso, la población de los centros históricos se mantuvo estable hasta 2011 y, debido a la gentrificación previa a la crisis, es posible que algunos de sus residentes ya hayan sido económicamente menos vulnerables. Durante la crisis, sin

embargo, los precios de la vivienda en los distritos centrales llegaron a caer durante cinco años consecutivos, hasta que comenzaron a repuntar en 2013 y paralelamente la población en los centros de las ciudades comenzó a caer.

Los centros de las ciudades ofrecían mejores condiciones para realizar posibles aumentos de alquiler, como es característico de las áreas gentrificadas (Hammel, 1999). A pesar de la pérdida de población, la mayoría de los vecindarios crecieron levemente en el número de hogares durante el período 2011-2017. La combinación de factores (precios de la vivienda disparados, pérdida de población, pero estabilización en el número de hogares a medida que se introducen unidades adicionales en el mercado) nos permite hacer la suposición inicial de que el centro de las ciudades puede haberse vuelto atractivo para un nuevo grupo de residentes con mayores ingresos o menos restricciones económicas.

En cambio, a escala europea e incluso mundial, el coste relativamente bajo de la propiedad inmobiliaria española y de los países de su entorno mediterráneo y la existencia de una población de consumidores móviles de mayores ingresos de espacios urbanos incentivaron inversiones especulativas basadas en el acceso flexible a la vivienda a través de plataformas digitales. Tres decisiones políticas importantes dieron forma a este proceso en relación con el mercado de alquiler después de la crisis financiera en España. En primer lugar, la nueva Ley de Arrendamientos Urbanos del año 2013 redujo la duración mínima de los contratos de alquiler de 5 a 3 años y, en consecuencia, facilitó la rotación de inquilinos; en segundo lugar, la creación de fideicomisos de inversión inmobiliaria, o Sociedades Anónimas Cotizadas de Inversión Inmobiliaria (SOCIMIs) (Ley 16/2012); y, en tercer lugar, el establecimiento del programa 'golden visa' destinado a atraer inversores extranjeros al sector inmobiliario español, todos estos factores provocaron un nuevo auge de gentrificación, ayudando a transformar el mercado inmobiliario del centro de las ciudades.

3.4.3. Autenticidad frente a Autenticación.

En relación a los centros históricos de las ciudades y su patrimonio y la nueva ola de gentrificación turística, surge un concepto cada vez más utilizado y constantemente redefinido, autenticidad.

Si bien la discusión entre expertos sobre la autenticidad y el patrimonio arquitectónico ha alcanzado un cierto consenso (De Naeyer, Arroyo, & Blanco, 2000), se desvanece cuando se abordan los bienes patrimoniales caracterizados por un cambio constante, como sucede en las ciudades.

La Carta de Washington del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) de 1987, recordó el vínculo entre la autenticidad en las áreas patrimoniales y “no solo las estructuras físicas y sus relaciones, sino también su entorno, así como las funciones adquiridas por la ciudad a lo largo del tiempo” (Charter, 1987).

En 2015, los *Principios de China* (ICOMOS CHINA), dieron una visión más amplia de la autenticidad del patrimonio, apuntando a los valores culturales y sociales como clave para la continuidad, que es uno de los objetivos fundamentales de la práctica de conservación contemporánea.

La Declaración de San Antonio de 1996 reconoció la contribución de diferentes actores para definir la autenticidad urbana, incluyendo también a los turistas entre ellos (ICOMOS, 1996). Desde entonces, las políticas que favorecen la perspectiva turística –y luego la creativa– se han convertido en una corriente dominante (González Martínez, 2016).

El conflicto radica en la mayor atención que los responsables de las políticas culturales prestan a la auténtica experiencia del turista, lo que dificulta el verdadero debate, es decir, sobre qué derechos - humanos, culturales, económicos, políticos, de género, ambientales- se están sacrificando para hacer prevalecer el turismo (Silverman, 2015).

(UNESCO, 2011, ICOMOS China, 2015) hacen un llamado específico contra la transformación de barrios residenciales en recintos comerciales, y favorecen la participación pública y la responsabilidad compartida de la comunidad en temas de preservación del patrimonio.

El tratamiento sociológico de la relación entre turismo y modernidad se ha centrado en el concepto de "autenticidad", desde que (MacCannell, 1973; MacCannell, 2013) lo introdujeron en el discurso académico del turismo en la década de 1970, en su argumento sobre la "autenticidad escenificada". En la amplia discusión que siguió a la apertura de MacCannell, el concepto ha sido interpretado y reinterpretado de diversas maneras con respecto a cuestiones como la naturaleza de la autenticidad, su construcción y experiencia (Belhassen, Caton, & Stewart, 2008; Bruner, 1994; Buchmann, Moore, & Fisher, 2010; Cohen, 1988; Crang, 1996; Knudsen & Waade, 2010; Lau, 2010; Rickly-Boyd, 2012). Sin embargo, el debate no ha logrado conducir a un amplio consenso, que haría de la autenticidad el ancla de un paradigma general para el estudio del turismo moderno, sino que ha resultado en diversas perspectivas teóricas (Rickly-Boyd, 2012). Los tres tipos de autenticidad distinguidos por (Wang, N., 2000), autenticidad objetiva (objeto), autenticidad construida y la autenticidad existencial (subjética), todavía están generando discursos separados, a pesar de algunos esfuerzos como los de (Rickly-Boyd, 2012) para tender un puente entre ellos.

Cabe señalar que, si bien el concepto de autenticidad ha sido ampliamente discutido en los estudios de turismo, la autenticación, como el proceso social mediante el cual se confirma la autenticidad de una atracción, permanece casi inexplorada. Sin embargo, la cuestión de la autenticación ha atraído recientemente la atención de varios investigadores (Alexander, 2009; Ateljevic & Doorne, 2005; Xie, 2010). (Jackson, 1999) de hecho llegó a "proponer abandonar la búsqueda de la 'autenticidad' y examinar en su lugar la cuestión más manejable de la 'autenticación'".

Definimos "autenticación" como un proceso mediante el cual algo, una función, producto, sitio, objeto o evento, se confirma como "original", "genuino", "real" o "digno de confianza".

Designar algo como auténtico está asociado con la concesión de estatus y está ligado a cuestiones de poder. Con este fin, se identifica a las partes interesadas clave, incluidos gobiernos, empresas turísticas, turistas y comunidades étnicas. El objetivo principal es investigar cómo las partes interesadas reclaman e intentan legitimar sus construcciones de etnicidad y cultura frente a intentos similares de otros (Xie, 2010).

Confiere autenticidad a un objeto, sitio o evento; se trata, por tanto, de una suerte de performatividad, concepto introducido en la filosofía lingüística por (Austin, 2013). Sin embargo, la "performatividad" se puede implementar en dos sentidos diferentes: la autenticación "fría" es típicamente un "acto de habla performativo" explícito, mientras que la autenticación "en caliente" se convierte, como implica el uso del término por (Knudsen & Waade, 2010), en un proceso performativo constitutivo (Cohen & Cohen, 2012).

3.4.3.1. Autenticación "fría"

Es típicamente un acto (discurso) único, explícito, oficial, mediante el cual se declara que la autenticidad de un objeto, sitio, evento, costumbre, función o persona es original, genuino o real, en lugar de una copia. Puede basarse en conocimientos científicos, en la experiencia, en las afirmaciones del conocimiento personal o en la inspiración divina. Serán efectivos solo si los implementa un agente "autenticador" identificable, que se considere autorizado por su carisma personal, posición institucional, conocimiento privilegiado o estatus social o religioso para realizar tales actos, pudiendo estar abiertos a críticas, resistencias, controversias o negociaciones (Ateljevic & Doorne, 2005).

En la sociedad contemporánea, este tipo de acto se otorga mediante "certificación"; en un sentido similar, el proceso por el cual un rol o institución es evaluado y reconocido como "que cumple con ciertos estándares o calificaciones predeterminados" se conoce como "acreditación" (Morrison, Hsieh, & Wang, 1992). En el ámbito del turismo, sin embargo, en comparación con dominios como el arte o la medicina, "el nivel de autenticación es muy bajo", como (MacCannell, 1973) ya observó hace mucho tiempo en su discusión sobre la "autenticidad escenificada". Existen pocos, si los hay, criterios formales o procedimientos aceptados para determinar y codificar la autenticidad de las atracciones.

3.4.3.2. Autenticación "caliente"

Es un proceso inmanente, reiterativo e informal para crear, preservar y reforzar la autenticidad de un objeto, sitio o evento. Por lo general, es un curso de acción anónimo, que carece de un agente de autenticación bien reconocido. El proceso de autenticación "en caliente" está cargado de emociones,

se basa en la creencia, más que en la prueba, y por lo tanto es en gran parte inmune a las críticas externas. La autenticación “en caliente” implica un alto grado de compromiso y autoinversión por parte de los participantes. Es un proceso acumulativo que se autorrefuerza: las prácticas performativas por y entre los visitantes que ayudan a generar, salvaguardar y amplificar la autenticidad del sitio o evento visitado. La persistencia de la autenticación "caliente" depende del refuerzo performativo reiterativo mediante prácticas como rendir homenaje, adorar, venerar, testificar, hacer ofrendas o tomar votos; estas prácticas suelen ir acompañadas de expresiones emocionales de compromiso, devoción o identificación con el objeto, lugar o evento venerado. Las relaciones entre los actores sociales, al realizar este tipo de actos, a menudo se caracterizan por un sentido comunitario (Turner, 1973).

Las principales diferencias entre los dos procesos de autenticación se pueden resumir de la siguiente manera: la primera es declarativa, a menudo basada en una “prueba”, se promulga sin la participación del público dependiendo su efectividad de la credibilidad de la autoridad autenticadora. Tiende a ser estática, independiente del público visitante constituyéndose en un solo acto.

La segunda es implícita, basada en creencias. No se promulga explícitamente, sino que se produce socialmente en un proceso participativo. Es dinámica, mantenida y aumentada por las prácticas de actuación de los visitantes. Se construye gradualmente, en un proceso continuo. Es pues, un proceso afectivo que se refuerza a sí mismo en el que la sacralidad, la sublimidad o la autenticidad de los sitios, objetos o eventos se perpetúa, confirma (y aumenta) constantemente por la práctica pública, más que por alguna declaración. Esta perpetuación a menudo se expresa externamente mediante símbolos materiales de veneración, que dejan los visitantes.

3.4.3.3. Dinámica comparativa

Estos dos modos de autenticación generan dos dinámicas muy distintas. La autenticación “fría” de un objeto, sitio o evento conduce a su aislamiento del “flujo de la vida cotidiana” y puede resultar en su estancamiento o fosilización, claramente evidente en los procesos de "museización”. Se pueden encontrar efectos de estancamiento similares en una amplia gama de otros esfuerzos para la preservación o conservación de objetos, sitios o eventos autenticados "fríamente", como los esfuerzos oficiales para la protección del patrimonio local, que prohíben cualquier alteración (externa) en edificios antiguos o barrios urbanos conservados. Por el contrario, la autenticación en caliente refuerza y aumenta la vitalidad de un objeto, sitio o evento y, por lo tanto, podría contribuir a aumentar su atractivo turístico más amplio.

Los dos modos de autenticación en algunos casos se combinan sin tensión y pueden verse como constitutivos de la autenticidad de un sitio. Una manifestación interesante de tal coalescencia es la inclinación de los visitantes a autenticar con vehemencia algunos aspectos de atracciones que de otro

modo serían auténticas con “frialdad”, como monumentos u objetos de museo (Cohen & Cohen, 2012).

La “autenticación” no es un procedimiento neutral, pero está sujeto a controversia y contestación. Como cualquier otro proceso que crea bienes simbólicos, está sujeto a conflictos de intereses y, por tanto, implicado en el proceso político.

3.4.4. Conclusiones

La creciente conciencia sobre los valores patrimoniales de las ciudades es reciente y simultánea a una creciente preocupación por la autenticidad del patrimonio.

La Recomendación de la UNESCO sobre el paisaje urbano histórico (2011) ha sido la contribución más importante a nivel internacional en este campo, y su enfoque ha contribuido en gran medida a actualizar los Principios para la conservación de los sitios del patrimonio en China (2015) (González Martínez, 2016).

Estas dos contribuciones se refieren explícitamente a la necesidad de mantener la autenticidad del patrimonio en los sitios del patrimonio urbano, destacando especialmente la solicitud de dar continuidad a la vida de las comunidades y sus actividades sociales, culturales y económicas. Establecen la participación comunitaria como una herramienta para garantizar la provisión de beneficios sociales como actores de la conservación del patrimonio. Así, la autenticidad patrimonial se ubica no solo en los aspectos estéticos o ambientales, sino que también incluye el ejercicio y la defensa de los derechos de la comunidad, sean estos sociales, culturales o económicos.

ICOMOS reconoció en 1996 la contribución de los turistas a la definición de autenticidad, como actores de la conservación urbana (ICOMOS, 1996). Desde entonces, el objetivo de los responsables de la política cultural de satisfacer el reclamo de experiencias turísticas auténticas ha chocado con los derechos de las comunidades.

Una tarea importante para los profesionales del patrimonio sigue siendo observar el respeto de estos derechos, ya que cuando se ven obstaculizados, se pierde la autenticidad del patrimonio urbano. Esto se ve con mayor frecuencia en casos de despojo y gentrificación, cuando la población original es excluida de los procesos de transformación urbana y sus actividades desaparecen (Junhua, 1997).

Sin embargo, la realidad muestra que, a nivel conceptual, existe un gran conflicto a la hora de abordar las intervenciones sobre los bienes patrimoniales y su autenticidad (González Martínez, 2016).



Fig. 11. Bien de "Interés comercial".
Fuente: Periódico Ideal. 25/02/2019

3.5. TURISTIFICACIÓN

El crecimiento del turismo ha experimentado un gran avance en los últimos años. Desde la década de 1950, asciende constantemente con un incremento anual de más del 6%. Según la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas (OMT), en 2018, más de 1.800 millones de personas viajaban internacionalmente en un solo año, y hasta el reciente brote de COVID-19, se esperaba que ese número creciera a 2 mil millones para 2030. Como consecuencia del COVID esta previsión se corregirá, pero no cabe duda que el fenómeno del turismo seguirá siendo uno de los sectores más importantes de la economía mundial, manifestado por un aumento en el número de visitantes temporales que afectará aún más a todos los demás aspectos socioeconómicos de las ciudades destino del fenómeno (Bugalski, 2020).

Ciudades, junto con sus centros históricos, que estuvieron y están significativamente expuestas a este impacto (Bock, 2015; del Romero Renau, 2018), lo que ha provocado diversas transformaciones del uso de los espacios públicos, la economía del mercado de la vivienda, la disponibilidad de servicios, el mercado laboral, la gestión del patrimonio cultural y la vida cotidiana de los residentes ordinarios, procesos que pueden identificarse como síntomas de la denominada turistificación, una especie de gentrificación provocada por las necesidades del crecimiento incontrolable de la economía turística (Cocola-Gant, 2018), que parece acelerarse y tender a un estado de sobresaturación conocido como sobreturismo (Adie, Falk, & Savioli, 2020; Koens, Ko, Postma, & Papp, 2018; Milano, Novelli, & Cheer, 2019a).

El turismo puede ayudar a mejorar estas áreas, pero también puede ser un factor de transformación negativa que amenace su propia condición urbana.

La relación actual entre turismo y ciudad es un debate candente en el que se antepone miradas ideológicas e intereses sectoriales a una reflexión académica genuina, se confunden causas y efectos, y no se diferencia entre dinámicas turísticas y dinámicas urbanas (Calle Vaquero, 2019).

3.5.1. Turistificación. Terminología y evolución

En la década de 1960, se abrió el debate sobre las formas en que el turismo afectaba negativamente a los destinos (Forster, 1964; Wagar, 1964). Esto culminó en conceptos como el modelo Irridex de (Doxey, 1975), el ciclo de vida turístico de (Butler, 1980) y la descripción de (Pizam, 1978) sobre los costos sociales para las comunidades de destino.

En la década de 1980, las discusiones sobre la capacidad de carga de un destino hicieron avanzar este debate. La idea era encontrar el límite en cuanto al número de turistas que pueden visitar sin graves

consecuencias negativas y que puede ser mayor o menor según las características físicas de la ciudad y la actitud, lealtad y orgullo de los residentes (Koens, K., Postma, & Papp, 2018).

Thomas Hylland Eriksen argumentó que el crecimiento del turismo, se ha convertido en uno de los sectores más importantes de la economía mundial (Du, Lew, & Ng, 2016; Lew, 2011) y debería considerarse más bien como una consecuencia de un fenómeno de movilidad más general, que junto con el crecimiento de otros fenómenos como la energía, ciudades, desechos e información, debe tenerse en cuenta como un componente de un concepto aún más completo de sobrecalentamiento: “problemas globales superpuestos e interrelacionados ligados a la modernidad ” (Eriksen, 2016). El impacto del crecimiento del turismo, relacionado con el fenómeno del turismo urbano, se ha hecho más perceptible en un número limitado de ciudades cuya marca como destino turístico se ha popularizado ampliamente (Gold, 1994). La mayoría concentradas en Europa, que según la OMT representa aproximadamente la mitad de los destinos internacionales de todo el mundo.

Las posibles consecuencias negativas del crecimiento ininterrumpido del turismo ya se preveían hace décadas. A principios del siglo XXI se identificaba el crecimiento del fenómeno turístico como una amenaza para las ciudades históricas europeas (Nasser, 2003; Orbasli, 2002) , con conceptos comúnmente conocidos que describían el contexto socioeconómico del crecimiento del turismo como 'Disneyficación', 'tematización' y 'turismo de masas' conformado y popularizado durante las décadas de 1980 y 1990 (Bugalski, 2020).

Estos aspectos negativos han sido en su mayoría más perceptibles en el sur de Europa, donde el fenómeno del turismo ya ha alcanzado una etapa de sobreturismo que ha conducido al aumento de la llamada "turismofobia" (Milano, Novelli, & Cheer, 2019b).

El turismo está estrictamente relacionado con el valor de su patrimonio urbano. Es necesario subrayar el papel crucial del patrimonio urbano, profundamente arraigado en la convicción de que es un recurso y que la gran cantidad de bienes acumulados en nuestros centros históricos se utiliza principalmente para impulsar el crecimiento de la economía turística, de ahí que la comprensión moderna de la gestión del patrimonio urbano pueda ser equivalente a monetizarla. El discurso académico actual podría identificarse más bien con algunos términos forjados más recientemente como "sobreturismo", "turismofobia" o "turistificación", posicionándose más en la intersección del fenómeno turístico y la economía que en los estudios de conservación urbana (Bugalski, 2020).

En España la producción en materia de turismo y ciudad, en estos años se incrementa de forma sustancial con una notable apertura temática y disciplinar. Aportaciones generalistas, en unas ocasiones centradas en casos específicos (Martín, 2007) y en otras con referencia a la etiqueta de Patrimonio de la Humanidad (García, 2007; Martínez & Devesa, 2013; Vinuesa & Torralba, 2009). De forma más específica, se profundizó en cuestiones como el impacto económico de los grandes

eventos (Herrero Prieto, Sanz Lara, Bedate Centeno, Devesa Martínez, & Barrio Tellado, 2004); la afluencia y perfil de los visitantes (Collado, Navarro, Talaya, & Sánchez, 2007; Rodríguez, Talaya, Jiménez, & Martínez, 2011); el uso que hacen los visitantes de la ciudad (Donaire & Galí, 2008); las imágenes turísticas (Donaire & Galí, 2011; Lopez & Otón, 2009); el despliegue espacial de la actividad turística en grandes destinos metropolitanos (Timón, 2010); el significado turístico de los grandes referentes de la ciudad (Miguel, 2011; Santos Solla & Pena Cabrera, 2014); las relaciones entre paisaje urbano y turismo (Martín, 2012); o la génesis turística de ciertos espacios y su conversión en “parques temáticos” (Gant, 2011).

En la actualidad hay ámbitos donde se piensa que el turismo ha dejado de ser una oportunidad para convertirse en un problema, planteamiento presente en medios de comunicación, movimientos sociales e incluso algunos gobiernos municipales. Situación que alarma al sector y a los organismos nacionales e internacionales del turismo. Este nuevo escenario enlaza con dos corrientes o aproximaciones que parten de supuestos distintos para analizar e interpretar el fenómeno: la gentrificación turística y el “overtourism” o sobrecarga turística (Calle Vaquero, 2019).

Considerando la gentrificación como el proceso de sustitución de las clases trabajadoras por clases medias y altas que afectaba al centro de algunas ciudades, fundamentalmente anglosajonas, se puede definir el término de gentrificación turística, como un desplazamiento de la población originaria también presionada por la proliferación de lugares de entretenimiento y otros vinculados más o menos al turismo y con un amplio número de factores/variables:

- Tensiones en el mercado local del alojamiento, con desplazamiento de los vecinos de menos ingresos,
- Desposesión simbólica y el extrañamiento respecto a espacios que devienen en mercancía turística,
- Marginalización y criminalización de actividades que las autoridades entienden como inconvenientes para el éxito turístico,
- Expulsión del comercio de proximidad debido a la expansión de actividades turísticas, entretenimiento y ocio nocturno, o
- Políticas urbanas que favorecen la gentrificación turística a costa de la población local (Gil & Sequera, 2018).

El desplazamiento vecinal implica sustitución en el espacio de grupos sociales, con traslados de las clases con menor poder adquisitivo a zonas más periféricas. Si bien este argumento admite variables en el sentido que un factor que también puede impulsar el desplazamiento es la llegada creciente de turistas y el desplazamiento, puede afectar a todos los grupos sociales considerando al turista como un habitante más del centro histórico, un miembro genuino de una clase media global que expulsa al habitante tradicional de los centros de las ciudades (Hiernaux & González, 2014).

Se puede definir la turistificación de las ciudades como el proceso de cambio inherente al nacimiento y desarrollo de la actividad turística en estos espacios, transformación que viene determinada por el volumen y características de la afluencia de visitantes y, de otra parte, por las condiciones de este lugar, en este caso la ciudad, con efectos e impactos de distintas dimensiones: económicas, socio-culturales y físico-ambientales (Calle Vaquero, 2019).

Entonces, ¿Qué diferencia hay entre los procesos de gentrificación y turistificación? No cabe duda de que ambos fenómenos están relacionadas, pero más en los orígenes de la transformación que en sus efectos, ya que ambos procesos pueden reforzarse, pero también excluirse. Así ocurre cuando la propia presión turística acaba expulsando a los grupos sociales protagonistas de la primera gentrificación residencial.

El concepto *capacidad de carga* hace referencia al número máximo de visitantes que puede contener un determinado espacio, recurso o destino turístico, el límite más allá del cual la explotación turística de un recurso o destino es insostenible por perjudicial (García, 2000), un límite difuso a partir del cual la afluencia de visitantes deja más problemas que beneficios (Glasson, 1995).

Desde la perspectiva de los destinos turísticos, la capacidad de carga está relacionado estrechamente con el ciclo de vida de un destino turístico, siendo equivalente a los umbrales más allá de los cuales los flujos turísticos declinan porque los propios visitantes empiezan a juzgar sobrepasadas determinadas capacidades del espacio, caída de la calidad de los servicios ofrecidos, descompensación de la relación calidad-precio y búsqueda de destinos alternativos

Desde la perspectiva de la comunidad local, se podría definir la capacidad de carga turística como el nivel de uso más allá del cual los impactos generados por el turismo exceden los niveles aceptables especificados en los estándares evaluativos previamente fijados y consensuados (García, 2000), un proceso de cambio irreversible que afecta a formas y funciones de las ciudades históricas (Calle Vaquero, 2019).

Si bien la capacidad de carga sigue siendo un concepto popular para apreciar las consecuencias negativas del turismo, se ha cuestionado la utilidad de esta perspectiva. El problema principal es su enfoque en el número de turistas, lo que trae consigo que los efectos negativos se equiparan con el turismo de masas o el aumento del número de visitantes (McCool & Lime, 2001).

En 1979, se reconocen tres causas principales subyacentes de lo que se llamó "exceso" de visitantes:

- Demasiados visitantes, posiblemente agravados por la estacionalidad;
- Demasiado impacto adverso para los visitantes (por ejemplo, ruido, alboroto y otras molestias) y

- Demasiado impacto físico de la economía de los visitantes (por ejemplo, centros urbanos turísticos y destrucción de recursos naturales) (Rosenow & Pulsipher, 1979)

Estudios posteriores confirmaron que el comportamiento de los visitantes, el tiempo, la concentración, la ubicación, la experiencia con el turismo, la etiqueta local, etcétera, son de hecho tan importantes como el número de turistas (Lindberg, McCool, & Stankey, 1997; Postma, 2013). Si bien se puede determinar el impacto de los turistas en el entorno físico, esto es más difícil para el entorno social, que se basa en la tolerancia de la comunidad de acogida hacia los turistas. No sólo se trata de un concepto subjetivo, que es difícil de medir en individuos en constante cambio, sino que también difieren los niveles de tolerancia entre los residentes con diferentes intereses (Koens, K. et al., 2018).

De forma paralela ha surgido otra línea de estudio centrada en el “sobreturismo” o más exactamente saturación o sobrecarga turística. Término de uso generalizado recientemente, asociado a los problemas que genera el turismo en aquellos destinos más atrayentes (Ámsterdam, Barcelona, Dubronik, Venecia, etc), entendiéndose que existe “sobreturismo” cuando el turismo genera más inconvenientes que beneficios para las ciudades donde está presente (Calle Vaquero, 2019).

El primer uso del término sobreturismo aparece a principios de la década de 2000, cuando se utilizó para describir el peligro de abusar de los recursos naturales. Una década después, el término se introdujo en los medios turísticos, pero no fue hasta finales de 2016 donde se empieza a utilizar el término español 'Turismofobia' para describir el clamor entre los residentes en respuesta al crecimiento desenfrenado de turismo (Koens, K. et al., 2018).

La definición de la OMT de sobreturismo es “el impacto del turismo en un destino, o partes del mismo, que influye excesivamente en la calidad de vida percibida de los ciudadanos y / o la calidad de las experiencias de los visitantes de manera negativa” (Duignan, 2019), es decir, el sobreturismo se refiere a destinos donde los anfitriones o huéspedes, locales o visitantes, sienten que hay demasiados visitantes, y que la calidad de vida en la zona o la calidad de la experiencia se ha deteriorado de manera inaceptable.

Se ha discutido sobre los impactos del sobreturismo, el malestar social y la "turismofobia" (Casalderrey, García, Mach, & Fernández, 2018; Milano, 2018). Este último término es muy utilizado en los debates mediáticos derivados de denuncias sobre propaganda política, movimientos sociales y asociaciones de vecinos, y como consecuencia, se consideran los efectos económicos negativos del aumento de los alojamientos para alquileres vacacionales, entre otros, la subida de los precios de los alquileres residenciales y el cambio de comercios tradicionales a otros orientados al turista, con precios más elevados. (Romero-Padilla, Cerezo-Medina, Navarro-Jurado, Romero-Martínez, & Guevara-Plaza, 2019).

También se utilizan enfoques nuevos e interesantes para examinar el sobreturismo, considerando un posible cambio de paradigma que implica el decrecimiento (Milano et al., 2019b). Estos estudios han demostrado que, a diferencia del turismo de masas tradicional, el exceso de turismo se asocia con una percepción de efectos negativos inaceptables y es probable que lleve a una reacción social contra él que exige soluciones.

En cuanto al alojamiento en alquiler vacacional, los principales efectos de este nuevo tipo de alojamiento turístico están asociados a una distribución espacial y un aumento descontrolado de la oferta, así como a la competencia desleal con otros agentes del sector. Sin embargo, el uso de viviendas de alquiler para el turismo no es un fenómeno nuevo. Ha sido una fórmula tradicional para el alojamiento turístico en España, especialmente en destinos de costa (Romero-Padilla et al., 2019).

No se trata tanto de demonizar el turismo como de estudiar la gestión del éxito turístico de muchas ciudades, una gestión que minimice los efectos negativos al tiempo que aprovecha las posibilidades que supone el turismo para el bienestar urbano. Posición adoptada por un amplio número de entidades: la Organización Mundial del Turismo (WTO, 2018 y 2019), el World Travel & Tourism Council (2017), el Parlamento Europeo o la red de DMOs European Cities Marketing (2018).

La sobrecarga turística, asociada a los efectos más negativos de la turistificación, es necesaria medirla a través de una serie de indicadores que permitan identificar situaciones de riesgo de “sobreturismo” y establecer comparaciones entre destinos. Indicadores de diferente tipo que en unos casos simplemente reflejan la dinámica de la afluencia turística (crecimiento del número de pernoctaciones, distribución temporal de la afluencia, etc.), y en otros, relacionan variables turísticas con datos de orden local (peso del turismo en la economía y el empleo del destino, visitantes o pernoctaciones por superficie o por el número de residentes, etc)

El problema de estos indicadores es que reflejan niveles de crecimiento, densidad, intensidad turística, pero no situaciones de “sobreturismo”. Estas situaciones parecen responder más a un estado de opinión negativo hacia el turismo, por lo que se hace necesario complementar las aproximaciones más cuantitativas con estudios sobre la percepción de la comunidad sobre las ventajas e inconvenientes del turismo en su territorio (Calle Vaquero, 2019).

3.5.2. Factores a favor del crecimiento de la actividad turística

El desarrollo de los principales destinos turísticos internacionales durante las últimas cinco décadas ha estado muy estrechamente vinculado a la evolución de la economía global, actuando como máquinas de crecimiento urbano. Como resultado de varios factores, el crecimiento en algunos destinos ha sido muy localizado y concentrado en el tiempo, lo que ha generado conflictos sobre los

impactos negativos percibidos y se ha convertido en un tema de interés global para los agentes turísticos (Organización Mundial del Turismo, et al., 2018) (Calle Vaquero, 2019).

Los cambios en las condiciones laborales, como los horarios de vacaciones flexibles, los sociodemográficos y los del transporte (la aparición del transporte de bajo coste), entre otros muchos factores, han provocado el aumento de los viajes de corta estancia, especialmente en las zonas urbanas. (Hiernaux & González, 2014). La inestabilidad política experimentada durante la última década por los países cercanos a Europa, donde los destinos se estaban desarrollando, ha hecho que sus flujos turísticos se redireccionen hacia destinos más estables, siendo España uno de estos y en un escenario de crisis económica y financiera internacional, el turismo ha sido reforzado por las instituciones como estrategia para superar la crisis. Finalmente, el auge de la economía digital basada en plataformas ha contribuido a cambiar los medios de producción y consumo en el turismo.

Estos factores han repercutido positivamente en ~~su~~ la dinámica socioeconómica de algunos destinos, bien porque han sabido absorber estos cambios por tener una trayectoria turística más larga, o porque son destinos emergentes más flexibles, que han sido capaces de adaptar una oferta previamente inexistente o limitada. Sin embargo, en otros destinos, han provocado un aumento en la percepción de impactos negativos y conflictos derivados de la intensificación de los usos turísticos en lugares y épocas específicas. Las reacciones sociales han aumentado en importancia y visibilidad, ahora se han convertido en una preocupación para los administradores de destinos, como se evidencia en el Informe de la Organización Mundial del Turismo sobre el exceso de turismo (Organización Mundial del Turismo et al., 2018). Estos síntomas de saturación están reabriendo viejos debates sobre los límites del crecimiento, la capacidad de carga y la sostenibilidad tanto en el ámbito público como en el académico (Romero-Padilla et al., 2019).

Desde una perspectiva europea, es necesario subrayar la importancia de su proceso de integración. Los acontecimientos posteriores al colapso de la Unión Soviética iniciado en 1989 hasta 1991, el papel crucial del establecimiento de un vasto mercado único europeo en 1993, la apertura de las fronteras dentro del Espacio Schengen en 1995, el establecimiento del sistema monetario único en 1999 (euro) y, finalmente, las grandes ampliaciones de la Unión Europea en 2004 y 2007, son factores del crecimiento actual del turismo en Europa (Bugalski, 2020).

Con la crisis del 2008, la economía del turismo fue percibida como un poderoso estimulante para muchas regiones afectadas e incluso a veces como la única alternativa posible de desarrollo para los países occidentales postindustriales (Antonakakis, Dragouni, & Filis, 2015; Lestegás, 2019).

Las ciudades están en constante pugna por ganar atractivo como lugares de visita dentro de un contexto de creciente competencia, implicando la mejora de la calidad ambiental de determinados sectores con operaciones emblemáticas, el desarrollo de grandes eventos y la mejora de las

infraestructuras de acceso, convirtiendo la ciudad en un producto que también requiere de marca y estrategia de comunicación. Este proceso se ha visto reforzado en los años de la Recesión, adoptándose toda una serie de medidas liberalizadoras que se tradujeron en facilidades para la implantación de las actividades turísticas, como el cambio en la legislación de los alquileres (Calle Vaquero, 2019).

Todos estos factores han hecho que las ciudades históricas europeas se hayan visto profundamente afectadas por la turistificación de forma casi uniforme en todo el continente (Adamiak, 2018).

Los destinos turísticos más populares son las ciudades más importantes que “Tienden a ser puntos críticos de turismo durante [todo] el año” (e Silva et al., 2018) y con el crecimiento continuo del turismo, la densa red de ciudades históricas europeas parece ser una de las áreas más vulnerables, que junto a su alta accesibilidad y una infraestructura bien desarrollada, ha sido sometida a una política de conservación urbana única utilizando como recurso su patrimonio urbano acumulado durante muchos siglos

3.5.2.1. Ciudad turística

La *ciudad turística* puede definirse como áreas urbanas donde el turismo se encuentra entre los principales motores de desarrollo, diferenciándose funcional y estructuralmente de las ciudades convencionales (Clavé, 1998).

Para comprender la singularidad del espacio turístico y los procesos urbanos se pueden distinguir tres modelos de ciudad turística (Judd & Fainstein, 1999):

- Un primer modelo que engloba las ciudades turísticas, creadas desde cero por procesos de desarrollo urbano turístico y específicamente para el consumo de los visitantes,
- Un segundo que consiste en ciudades turísticas patrimoniales con una identidad histórica y cultural atractiva para el turismo. En ocasiones son lugares que históricamente han sido visitados, y en otras ocasiones son el resultado de un proceso intensivo y cuidadosamente planificado de promoción y restauración del patrimonio histórico, que los ha transformado en destinos turísticos, y
- El que contiene ciudades reconvertidas al turismo, que construyen nuevas infraestructuras como museos para atraer visitantes, o emprenden procesos de preparación para transformar espacios o infraestructuras urbanas, como el cambio de usos del suelo en zonas industriales o portuarias (Romero-Padilla et al., 2019).

La dinámica turística más explosiva corresponde a aquellos destinos que:

- Cuentan con un elevado grado de accesibilidad aérea, especialmente en vuelos de bajo coste,
- Presentan una imagen turística consolidada en mercados externos, sobre todo como lugares con cierto ambiente cultural y diversión garantizada, y
- Disponen de puerto de cruceros, y cuando se unen las tres circunstancias la dinámica turística se dispara, como pasa en las grandes ciudades de la costa mediterránea (Barcelona, Palma, Valencia, Málaga, etc.), afectando al final estas dinámicas a lugares de un entorno amplio, reforzando o modificando procesos mucho más locales.

A escala intraurbana, la presión se concentra sobre determinados sectores de la ciudad. La implantación de la actividad turística sobre el espacio urbano no es homogénea, sino que destaca por su selectividad espacial, los llamados “distritos turísticos”.

Estos distritos, no excluyentes entre sí son: distritos históricos, distritos étnicos, espacios sagrados, zonas de remodelación, áreas de entretenimiento y distritos turísticos de negocios. En el caso de las ciudades europeas, los visitantes tienden a concentrarse sobre los centros históricos y, en concreto, en lo que se ha denominado “ciudad histórico-turística”, reflejando la primacía de los sectores históricos como atractivos centrales de la ciudad (Ashworth & Tunbridge, 2000).

Es fácil reconocer estos sectores en destinos como Toledo en el eje que une Zocodover, la Catedral y San Juan de los Reyes; en Segovia, en las calles que conectan el Acueducto, la Catedral y el Alcázar; en Córdoba, en torno a la Mezquita y en la Judería o en Sevilla, en los aledaños de la Catedral y el Real Alcázar, con el barrio de Santa Cruz.

La reciente ola de turistificación también afecta a barrios centrales alledaños hasta hace poco tiempo ajenos a la presencia de visitantes, impulsada por factores que tienden a retroalimentarse. El surgimiento de un nuevo turista que pretende un contacto diferente con la ciudad, un contacto más auténtico con la vida diaria (Maitland, 2010) alejado de las burbujas turísticas establecidas hace tiempo; un visitante cosmopolita, de un estilo de vida internacional, con pautas de consumo “hipster” comunes a muchos gentrificadores urbanos (por ejemplo, el uso de la bicicleta). Este visitante quiere una mayor aproximación a la vida local, buscando situarse expresamente en una esfera simbólica opuesta al turista más convencional, que en su búsqueda de la diferenciación también supone cierto rechazo a la industria turística tradicional. Se recurre así a diferentes fórmulas de la economía colaborativa, como los recorridos guiados a cargo de voluntarios locales o las distintas fórmulas de alojamiento compartido.

Pero a nivel urbano destaca sobre todo su concentración en aquellos barrios donde la presencia de visitantes ha sido hasta hace poco tiempo marginal. La transformación del uso de una vivienda de residencial a turístico es un proceso muy sencillo, sobre todo en ausencia de un marco regulatorio estricto y el diferencial de rentas entre ambos usos del parque de viviendas es todavía más elevado en

estos barrios, ya que siguen manteniendo un fuerte componente del primer uso. Estos espacios han sido objeto de atención preferente por parte de las administraciones públicas, impulsando planes y programas de regeneración urbana para la mejora tanto de la calidad ambiental como del paisaje urbano, con un incremento del atractivo residencial, que favorece la gentrificación, pero también del atractivo turístico.

El vertiginoso crecimiento reciente de la afluencia de visitantes y los cambios asociados a los procesos “Airbnb” (Richards, 2017) están suponiendo un cambio en la geografía turística de la ciudad, en especial de sus espacios centrales. Los sectores de mayor trayectoria turística están sometidos cada vez a una mayor presión y emergen nuevos frentes de turistificación, barrios hasta hace poco ajenos a la presencia de visitantes que empiezan a poblarse de actividades más o menos relacionados con el turismo. Si la presión creciente sobre los espacios turísticos tradicionales puede provocar su colapso, en el caso de los barrios sometidos a procesos recientes de turistificación se asiste a un proceso de contestación social enmarcado dentro de los movimientos sociales por el derecho a la ciudad (Calle Vaquero, 2019).

3.5.3. Síntomas de Turistificación

El proceso de turistificación de los centros urbanos es complejo y multidimensional (Freytag & Bauder, 2018) y caben diferenciar cinco manifestaciones que identifican este proceso:

- a) Una mayor presencia de visitantes en los espacios centrales de la ciudad.
- b) Un incremento de las actividades directamente vinculadas al consumo turístico, donde el sector del alojamiento es uno de los grandes protagonistas de la dinámica actual de muchos centros urbanos con implantaciones hoteleras de alta categoría asociadas a operaciones emblemáticas, que muchas veces implican cambio de uso y afectación de edificios dotados de algún grado de protección patrimonial, así como el crecimiento significativo del número de edificios de apartamentos para alquiler turístico y de “hostels” o albergues con habitaciones de uso colectivo. En esta “hotelización” del espacio urbano intervienen un amplio conjunto de agentes: promotores inmobiliarios, empresas constructoras, fondos de inversión y SOCIMIs, entidades financieras, cadenas hoteleras y emprendedores turísticos, y también las administraciones locales. Su reciente orientación al alojamiento turístico se basa en unas expectativas de alta rentabilidad, en todo caso superiores a las que se podrían obtener con otros productos de este mercado (oficinas, centros comerciales, viviendas, etc.).
- c) La reorientación de una gama cada vez más amplia de negocios a la clientela foránea, adaptando progresivamente estos establecimientos hacia los turistas, transformación que afecta a horarios, precios, idiomas de atención e incluso al tipo de productos expuestos.
- d) La conversión de la vivienda en una nueva mercancía turística es una de las manifestaciones más genuinas del proceso actual de turistificación. Tradicionalmente la generación de espacio

para alojamiento turístico era un proceso lento y sometido a un fuerte control administrativo, ya que implicaba la construcción o transformación de inmuebles completos situados en espacios generalmente dotados de afecciones patrimoniales. En la actualidad, crece sobre todo una oferta de viviendas de uso turístico de fácil adaptación a las fluctuaciones de la demanda y notable irregularidad en su funcionamiento, lo que hace extremadamente difícil su cuantificación y caracterización.

- e) Y la creación de un paisaje o escena urbana donde predominan elementos turísticos frente a los usos hasta ahora tradicionales de la ciudad (Calle Vaquero, 2019).

3.5.4. Consecuencias de la Turistificación

El turismo aparece a nivel de discurso justificativo, aunque su sentido global supera la mera dimensión turística y cuando la actividad turística se gestiona de manera deficiente, se produce un deterioro de la forma urbana a distintas escalas (Brandis & Río, 1995), densificando espacios previamente más porosos.

3.5.4.1. Deterioro del paisaje urbano

El turismo de ciudad no genera un paisaje propio, más bien refuncionaliza y resignifica algunos de los paisajes preexistentes, en especial aquellos dotados de valor patrimonial.

En numerosas ocasiones se cuenta con el apoyo decidido de los gobiernos locales, deseosos de contar con nuevos iconos que renueven la imagen de la ciudad. La inserción de las arquitecturas contemporáneas en los centros históricos y sus entornos visuales siempre ha sido un ámbito abonado a la polémica, por su capacidad de impacto en el paisaje (de Viena, 2005), pudiendo también afectar a la escena urbana, lo que el visitante ve en el recorrido de la ciudad.

Esta escena urbana se compone de elementos estructurantes y otros más “epidérmicos” (Fariña Tojo, 2007). Los estructurales dan forma al espacio público: el tejido, los edificios, las alineaciones, los espacios, las alturas. En este caso los efectos negativos derivan de las implantaciones turísticas desajustadas, en una problemática similar a la expresada anteriormente. Los componentes “epidérmicos” incluyen mobiliario, luces, árboles, terrazas, toldos, antenas, publicidad, pavimentos o fuentes.

Con el análisis de normativas locales se han identificado los principales conflictos que genera el turismo sobre esta dimensión del paisaje urbano (Fernández Tabales & Santos Pavón, 2018). Se genera un impacto negativo a nivel del espacio público por la presencia de terrazas, instalaciones publicitarias, cierto mobiliario urbano e incluso la presencia de vehículos y visitantes, afectando negativamente a las edificaciones debido a una inadecuada implantación de rótulos publicitarios y

otros elementos añadidos. Incluso la adaptación al uso turístico de muchos inmuebles puede suponer alterar la estructura de vanos de la fachada, modificando las características tipológicas de los edificios afectados.

El resultado final es una imagen urbana deteriorada, con fuerte presencia de elementos turísticos que generan contaminación visual. Se conforman así paisajes turísticos en el nivel de escena urbana fácilmente reconocibles en todas partes del mundo. Son, en cierto sentido, paisajes de la globalización, pero en su dimensión más banal y estética más deteriorada (Calle Vaquero, 2019).

3.5.4.2. Incremento de la congestión y la contaminación

La turistificación implica la presencia de un mayor número de visitantes en determinados sectores del espacio urbano, aumentando el número de vehículos en circulación, ya sean vehículos genéricos utilizados por los visitantes para acceder y/o moverse por el destino o correspondan a productos turísticos basados en la movilidad. Entorpecen el desplazamiento de otros usuarios del espacio urbano, ya que su movimiento es más lento y errático, ya que desconocen los lugares por donde se mueven, siendo su orientación es más difícil y en ocasiones se aproximan a estos lugares en una lógica de contemplación, lo que implica un ritmo de movimiento más pausado, intensificando la congestión de algunos espacios ya previamente saturados.

Como consecuencia, la población local tiende a evitar los espacios y momentos que considera más congestionados por motivo del turismo. El problema radica en que se está ampliando esta congestión tanto en el espacio como en el tiempo. Aumenta la presión de ciertos grupos de interés para solventar estas situaciones creándose nuevas infraestructuras y servicios (aeropuertos, aparcamientos, etc.), y acelera el proceso de turistificación.

La mayor presencia de visitantes también presiona sobre las infraestructuras urbanas (sistemas de abastecimiento de aguas, saneamiento y recogida de residuos sólidos). Se incrementa la contaminación acústica especialmente asociada al ocio nocturno, ocupación de terrazas y veladores, y la contaminación atmosférica, favorecida por prácticas como el encendido continuo de los motores de los autobuses discrecionales para refrigerar su interior (Calle Vaquero, 2019).

3.5.4.3. Simplificación funcional

La tradicional variedad de funciones dotaba de singularidad a los centros urbanos como piezas urbanas y es uno de sus valores patrimoniales.

La oleada actual de turistificación supone: un crecimiento del alojamiento turístico convencional y establecimientos como tiendas de recuerdos, una reorientación hacia los visitantes de comercio y hostelería y la progresiva conversión de la vivienda en mercancía turística. En las áreas sometidas a

estos procesos se asiste a un declive de la función residencial y un empobrecimiento del entramado de actividades productivas, que puede llegar a suponer la aparición de espacios de monocultivo turístico, que puede incluso incidir negativamente sobre el terciario de oficinas y negocios similares.

La turistificación supone una simplificación del tejido comercial y hostelero, no tanto como una reducción de la oferta, sino como en su reorientación hacia el turista en detrimento de la clientela local. Cierran o se transforman los establecimientos de proximidad, lo que dificulta el abastecimiento de los vecinos de estos barrios. Cierran también comercios centenarios, que forman parte de la memoria de la ciudad. A veces supone una sofisticación de la oferta, que implica una “gourmetización” de restaurantes y tiendas de alimentación (Calle Vaquero, 2019).

3.5.4.4. Declive residencial

La turistificación también incide negativamente sobre la función residencial. El diferencial de renta entre alojamiento comercial y vivienda es el factor que amenaza la condición de estos centros como espacios habitados, uno de los objetivos centrales de las políticas urbanas desde hace al menos 30 años.

La transformación de edificios de propiedad horizontal con usos residenciales en hoteles-boutique o apartamentos, implica procesos administrativos prolongados y ajustados al marco urbanístico vigente. En cambio, la conversión de una vivienda residencial en una vivienda turística es un proceso mucho más rápido, que se aprovecha además de la falta de regulación a diferentes niveles. Las expectativas de rentabilidad de los usos vinculados al alojamiento comercial elevan los precios de los bienes inmuebles y, en definitiva, dificultan el acceso a la vivienda en propiedad.

Esta situación es aún más palpable en el mercado del alquiler. Los estudios realizados en Barcelona (Arias, 2018) indican que el alquiler turístico de corta duración puede llegar a ser hasta cuatro veces más rentable que el alquiler de larga duración, sobre todo en aquellos barrios donde el alquiler es más bajo, existiendo una relación directa entre “mercantilización turística de la vivienda” y “burbuja del alquiler”.

Las dificultades para acceder a la vivienda son el principal factor que favorece el declive residencial, pero también influye la turistificación de la oferta comercial y hostelera, ya que productos y precios están más orientados a los consumidores foráneos que a los vecinos. El declive además está favorecido por las molestias que generan los visitantes, desde la congestión hasta los problemas de convivencia.

Si los procesos de gentrificación en origen suponían la sustitución de la población de bajos ingresos por otros grupos de clase media y media-alta, con el paso del tiempo, se ha empezado a considerar una forma singular de gentrificación, que implica la sustitución de población residente por visitantes,

e incluso como dos procesos diferentes, que pueden coexistir en los mismos espacios en una situación de equilibrio inestable.

Se estaría produciendo un declive de la función residencial, de sustitución de familias con hijos por una población flotante poco vinculada al lugar, que afectaría incluso a los primeros gentrificadores del barrio (Calle Vaquero, 2019), que, por otra parte, si los residentes se ven obligados a salir de la ciudad debido a la gentrificación del turismo, esto ejerce una mayor presión sobre la infraestructura del resto de la ciudad.

3.5.4.5. Deterioro del atractivo turístico

La turistificación puede ocasionar también un deterioro de atractivo turístico y, en esencia, una pérdida de competitividad de la ciudad como destino de visita. La masificación y congestión asociada deterioran la experiencia turística. Implica largas esperas para acceder a museos y monumentos, dificultades para conseguir sitio en bares y restaurantes, sospecha de un incremento abusivo de los precios de bienes y servicios, abarrotamiento en calles y plazas, entre otros inconvenientes e incluso la sensación de pérdida de autenticidad de los lugares visitados, aspecto especialmente sensible en los lugares del patrimonio urbano (Jacobsen, Iversen, & Hem, 2019; Kourtit & Nijkamp, 2019).

En estas ocasiones la congestión por una densidad turística excesiva sí deteriora la experiencia del lugar, pero también identifica situaciones de aglomeración positiva: los visitantes entienden que cierta aglomeración forma parte de una ciudad viva y la propia presencia de otros turistas genera sensación de seguridad al viajero menos experimentado.

3.5.4.6. Rechazo local al turismo

Dicha actitud, que nunca va a ser homogénea, viene determinada por numerosos aspectos, como el nivel de dependencia económica con el turismo, el sentido de apego al lugar y el grado de contacto directo con turistas y excursionistas (Calle Vaquero, 2019).

La reciente ola de turistificación ha supuesto un incremento local del rechazo al turismo, en especial en aquellos barrios donde la presencia de visitantes era hasta hace poco tiempo testimonial. A nivel personal, surgen problemas de convivencia. Los turistas acceden a sus alojamientos en horarios poco compatibles con el descanso de la población residente, ya que es frecuente que aprovechen los vuelos más baratos. El ruido de los “trolleys” retumba en las calles y el trasiego en los portales de los edificios con viviendas de uso turístico es continuo. Si a esto se une el posible comportamiento incívico de los visitantes (fiestas en la madrugada, consumo desmesurado de alcohol, etc.), los problemas de convivencia se acrecientan. Como resultado, el atractivo de estos lugares como espacios residenciales disminuye, en especial para las familias con menores a su cargo.

De las dificultades de convivencia deriva un sentimiento general de desapego progresivo a un lugar que cada vez se reconoce como menos propio. Este afecta a la comunidad local, pero también se puede extender al resto de la población de la ciudad. El centro puede llegar a ser percibido como un espacio preferentemente turístico, perdiendo carga simbólica y acentuándose el proceso de vaciado.

En este sentido, englobado bajo el término de “turismofobia”, se presenta como un movimiento de defensa del derecho a una ciudad en el sentido lefebreviano, una ciudad libre de presiones mercantilistas y burocráticas (Blanco-Romero, Salom, Morell, & Fletcher, 2019). Si bien su alcance y sentido son objeto de notable controversia (Mantecón & Huete, 2019), no cabe duda de que se trata de un nuevo frente de conflicto urbano.

3.5.4.7. Uso cotidiano de la ciudad

El turismo puede ser utilizado como chivo expiatorio por los usuarios diarios de la ciudad, pero a menudo, es imposible determinar si la molestia es causada por un residente o un turista. La turificación es el efecto visible de otros problemas subyacentes y consecuentemente el sobreturismo no se puede abordar de manera suficiente centrándose únicamente en el turismo (Koens, K. et al., 2018).

El sobreturismo se ha convertido en un corto espacio de tiempo, en el descriptor 'de facto' de los impactos negativos excesivos del turismo que ahora se perciben como un problema en un mayor número de ciudades y el debate en torno a él ha ayudado a llamar la atención sobre las consecuencias negativas del crecimiento turístico ilimitado.

Los impactos del turismo son diversos, complejos y multifacéticos y el término sobreturismo no encapsula por completo esta complejidad, sugiere un cierto tipo de uniformidad en los impactos del turismo e implica que las ciudades tienen una capacidad de carga que el turismo puede sobrepasar. Esto puede ser un problema a la hora de buscar soluciones, ya que dificulta un entendimiento común entre las diferentes partes interesadas de la naturaleza específica de los problemas dentro del contexto local (McCool & Lime, 2001).

3.5.5. Turismofobia

El desarrollo del turismo y su sobresaturación afecta a los centros urbanos más importantes de todo el mundo, provocando un malestar social que ha sido etiquetado como "fobia al turismo" y se debe a la disrupción que causa en la vida cotidiana, incluidos los aumentos de precios y el aumento de los alquileres. Malestar que han generado las movilizaciones populares entre la clase dominante ha llevado a esta última a descalificar e incluso criminalizar los legítimos reclamos de la primera bajo la etiqueta de fobia al turismo (Blanco-Romero et al., 2019).

La intensificación de las actividades turísticas tiene repercusiones que surgen en forma de conflictos con los vecinos de las zonas afectadas, quienes cada vez se quejan más por la saturación, la congestión, el encarecimiento de la vida e incluso los desalojos que experimentan como consecuencia de esta actividad, reclamando así su “derecho a la ciudad”.

Tras las elecciones municipales de 2015, los nuevos gobiernos locales surgidos de los movimientos del 15M, como respuesta a esta sensación de sobre turismo, aprobaron regulaciones limitando el crecimiento del turismo (Blanco-Romero, Salom, Morell, & Fletcher, 2019). Es en este contexto donde surge el término “turismo-fobia” como un argumento que buscaba deslegitimar la oposición política a la creciente turistificación.

Busca “descalificar por comparación” (Bar-Tal, 2000), categorizando como “quejumbrosos” aquellos grupos que expresan insatisfacción con el crecimiento del turismo. De esta forma entre quienes se oponen al turismo y otros colectivos que la sociedad en general tiende a valorar negativamente: personas xenófobas, homofóbicas, misóginas o intolerantes en general. La etiqueta no solo busca neutralizar cualquier opinión y acción divergente (Borja, 2004), sino que, en última instancia, también se estigmatiza la praxis antagónica, calificando la movilización política en respuesta a la turistificación como violenta y etiquetándola como elemento adversario (Sabucedo, Barreto, Borja, de la Corte, & Durán, 2006).

En este contexto el término turismo-fobia surge para reprimir quejas y defender los intereses económicos de la industria turística. En otras palabras, una especie de “arma”, diseñada principalmente para sofocar las críticas al turismo, que resultó ser un bumerang que devolvió el golpe a los originadores de la misma (Blanco-Romero et al., 2019).

3.5.5.1. Origen, definición de la “turismo-fobia”

El conflicto es el resultado del choque de intereses entre los promotores de los proyectos y eventos, y los ciudadanos que se resisten a sus efectos, quienes muchas veces confluyen en organizaciones formales o movimientos sociales localizados.

Los cambios tecnológicos y el inicio de la crisis han tenido un impacto e influencia decisiva en la naturaleza de los movimientos y su evolución reciente (Díaz-Parra & Candón-Mena, 2014; Soja, 2008; Talego Vázquez & Hernández Ramírez, 2017). A diferencia de los movimientos de décadas anteriores, los nuevos movimientos sociales locales tienen tres facetas en las dimensiones social, cultural y espacial, y cambian la conciencia de la población urbana (Castells, 2012; Soja, 2008).

En la dimensión social los movimientos pasan de organizaciones formales y jerárquicas a movimientos más informales y autónomos. Hoy en día, este tipo de movimiento de resistencia local no se nutre de militantes sino de ciudadanos con perfil socioeconómico y cultural variado e ideologías

diversas, que no están excesivamente organizados y tienden a una estructura horizontal (Castañeda, 2012; Fletcher, 2011).

En la dimensión cultural los movimientos están evolucionando desde un pensamiento ideológico dominante y demandas generales hacia la pluralidad, la integración amplia y las demandas específicas. Los movimientos sociales urbanos de hoy son más heterogéneos, variados y amplios en sus discursos, integrando las demandas, redes y saberes de los movimientos anteriores relacionados con las diferencias - de género, sexo, etnia, raza, etc. y las relacionadas con el Estado de Bienestar - salud, educación, justicia, acceso a la cultura (Fletcher, 2011; Morell, 2012; Soja, 2008).

Y, sobre todo, en la dimensión espacial se ha producido un cambio de demandas globales a demandas locales y espaciales específicas. La resistencia a proyectos urbanos específicos, donde la defensa de su propio espacio de vida cotidiana es el interés principal, combinado con el espacio digital de Internet y las redes sociales inalámbricas (Castañeda, 2012; Lefebvre, 2013; Soja, 2008). Aunque no rechazan los principios generales anteriores, se centran en cuestiones específicas y en el espacio cotidiano concreto que habitan, y en sus propios valores.

Una definición más acertada de estos movimientos serían las defensas para la protección y cuidado de su propio hábitat. Los distintos tipos de resistencia se enmarcan en una actitud general de reivindicación del derecho a la ciudad a su manera (Lefebvre, 2013) y de justicia espacial (Soja, 2014). Estos cambios se reflejan en las reacciones sociales que surgen de la percepción de exceso de turismo.

A través de sus prácticas socioespaciales, los turistas ocupan, utilizan y transforman el espacio cotidiano de los ciudadanos - una ciudad, un barrio, la arquitectura: en Venecia, el Barrio Gótico de Barcelona, la Alhambra de Granada - ya sea directamente o creando expectativas sobre determinados lugares. De este modo, los ciudadanos toman conciencia de que están siendo desposeídos de su espacio cotidiano de dos maneras: físicamente, y simbólicamente.

El origen del concepto turismo-fobia se puede encontrar en la expresión “turismo-fobia ofensiva” utilizada en 2007 por José Antonio Donaire, profesor de geografía de la Universidad de Girona, el cual se refería a la “fase de antagonismo” (ver el “Irridex” o Índice de Irritación de los destinos turísticos según Doxey, 1975) que comenzó a detectar en el ciclo de vida de los destinos turísticos (Butler, 2006) que había experimentado. Lo interesante es que son los movimientos sociales colectivos los que terminan formalizando este malestar (Milano, 2017).

Manuel Delgado utilizó el término fobia al turista en su columna en la revista El País (Delgado, 2008). Según (Mansilla, 2017), con este término Delgado no se refería tanto a un agotamiento social provocado por el modelo extractivo de desarrollo turístico como al desprecio directo de los residentes hacia los turistas. Esta distinción es importante porque indica un cambio en el uso del término a lo largo del tiempo, de representar un "malentendido" inocente a una supuesta "victimización" del

turista, acompañada de la criminalización de quienes manifiestan su malestar con el sistema político económico general y utilizan al turista como medio meramente para expresar este malestar (ejemplificado por la campaña “El turismo mata a la ciudad”, ver Figura 2). Posteriormente, el término se propagó bastante (Mansilla López, 2018; Mantecón & Huete, 2019) para convertirse, junto con su corolario “sobreturismo”, “las palabras de moda de 2017” (Milano, Novelli, & Cheer, 2019).

Si bien algunos emplean el término “turismo fobia” de manera acrítica como un descriptor aparentemente neutral de una actitud crítica hacia el desarrollo del turismo (Zerva, Palou, Blasco, & Donaire, 2019), la mayoría busca deconstruir críticamente el uso del término como un instrumento ideológico. (Espinosa Zepeda, 2017) lo describe como un medio para “patologizar este malestar social” al que apunta mientras Milano y sus coautores coinciden en que “podría verse como una narrativa mediática sensacionalista y simplificada que critica los impactos del turismo” (Milano et al., 2019). Yendo más allá, los autores afirman: “Adoptado de manera imprecisa y explotadora por los medios de comunicación españoles, el término se ha utilizado para describir el surgimiento del descontento social con las presiones vinculadas al crecimiento del turismo, así como para desacreditar y mancillar las actividades de los movimientos sociales de base y la sociedad civil con los grupos involucrados”. Desde esta perspectiva crítica, turismo-fobia puede entenderse como un término acusatorio que busca legitimar, Ley Mordaza en mano (Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección a la seguridad ciudadana), la reacción represiva contra las reclamaciones que abogan por el uso de la ciudad y, por extensión, del territorio en general.

Este contramovimiento reaccionario surge como respuesta a las movilizaciones progresistas especialmente activas desde 2011 (por ejemplo, las demandas del 15M y los movimientos Occupy the Streets) que siguen el ejemplo del trabajo de Henri Lefebvre en la defensa del derecho a la ciudad. (Lefebvre, 1996). Lo que interesa al filósofo francés en esta obra no es tanto la satisfacción inmediata de necesidades sociales específicas como las nuevas necesidades que surgen en la transición de una sociedad industrial dominada por el trabajo a una sociedad urbana caracterizada por la búsqueda del placer inmediato. En relación con esta transición, Lefebvre no solo denunció el avance de la frontera del valor de cambio dentro de la ciudad, es decir, de la ciudad como negocio, con su total conversión en una mercancía al servicio exclusivo de los intereses de la acumulación de capital, pero con firmeza abogó por la plena reapropiación de esta ciudad en lugar de simplemente participar en su consumo (Lefebvre, 1996).

3.5.5.2. Resultado de la aparición de la “turismo-fobia”

El problema del exceso de turismo se debe a un modelo de desarrollo de baja calidad, reflejado en la distribución altamente desigual de la riqueza creada, la apropiación del espacio público, la presión excesiva en el centro de las ciudades y un cambio en el tejido comercial.

Los defensores del turismo sostenible interpretan el origen del término turismo-fobia como “una campaña de propaganda, para intercambiar roles entre víctima y verdugo, dramatizando, entre agresor y agredido, digamos, entre opresor y oprimido”. Sugieren que el término es una “creación empresarial”, que busca vincularse con la xenofobia, enmarcando el fenómeno como una oposición personal contra los turistas, no la industria (Asamblea de Barris per un Turisme Sostenible –ABTS, Asamblea de Barrios por un Turismo Sostenible) (Blanco-Romero et al., 2019).

La “turismo fobia” no define una patología que hay que curar, sino una relación de clase basada en la explotación laboral y la extracción de rentas, así como una depredación del territorio, todo lo cual debe ser tratado para lograr una mayor justicia social y ambiental.

El término, de forma paralela al sobre turismo, lleva asociados una serie de inconvenientes, signos de malestar, procesos y déficits organizativos como son:

- la intrusión del turismo en la vida cotidiana, que hace que este ya no se vea como una fuente de oportunidades sino una molestia,
- el costo creciente de la vida cotidiana,
- el deterioro ambiental, con la pérdida de calidad y el costo creciente de los recursos naturales,
- la pérdida de calidad en la experiencia turística debido a una abrumadora sensación de sobreocupación,
- la disminución de los rendimientos producidos por el negocio turístico,
- la explotación laboral en la industria turística expresada a través de la precariedad, flexibilidad, estacionalidad, bajos salarios, sobrecarga de trabajo, etc.,
- políticas de embellecimiento y dinamización de la ciudad, que muchas veces implican su festividad y turistificación, con la sustitución de servicios básicos para la población, como el comercio local, y su gentrificación, con el desplazamiento de los grupos sociales más vulnerables de la población, que son reemplazados y desplazados,
- la falta de adecuación del stock inmobiliario a la dualidad de uso residencial-turístico,
- la subcontratación de los costos del turismo a la población local, para maximizar los beneficios en manos de los que controlan el negocio del turismo,
- la falta de una regulación de gestión de la ciudad acorde a los flujos y dinámicas generadas,
- la insuficiencia de la infraestructura turística y
- la falta de un modelo de ciudad que priorice la satisfacción de las necesidades materiales de la clase obrera.

3.5.5.3. El efecto boomerang

Representantes del sector empresarial turístico han pedido el fin del uso del término “turismo fobia” como término de denuncia. El término ha tenido un efecto comercial negativo y ha dejado una huella duradera “porque ayuda a generar una etiqueta estigmatizante, de la que es muy difícil deshacerse”. Se puede llegar a la conclusión de que tratar de silenciar la denuncia llamándola *tourismo-fobia*, ha sido contraproducente para los intereses de la propia industria (Blanco-Romero et al., 2019).

Tras el fracaso del uso del término para criminalizar las denuncias, el sector turístico se dio cuenta de que les perjudicaba, y posteriormente cambió su estrategia para intentar “blanquear” la industria optando por un “turismo-filia” que ensalce los efectos favorables del turismo. Xavier Suñol, responsable del área de turismo del Ayuntamiento de Barcelona, también sugiere que el término “turismo-filia” se usa en este sentido para abogar por un turismo de “calidad”, uno que no se mida necesariamente por su alto poder adquisitivo, sino por su “mayor retorno social” en términos de salarios, “condiciones laborales justas”, “redistribución de la riqueza” y mejoras en la “relación con el medio ambiente”, relacionando un potencial resultado enriquecedor del turismo con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU.

Es evidente que el turismo no es una actividad inocua para los espacios donde se desarrolla, ni está aislado del resto de dinámicas y actividades de la ciudad, que de hecho forman la base de gran parte de la actividad turística. Más bien, el turismo debe entenderse dentro del contexto de la economía política capitalista global de la que forma parte (Blanco-Romero et al., 2019).

3.5.5.4. La búsqueda de un crecimiento ilimitado y sus descontentos

Con el tiempo, el capital busca capitalizar todo y a todos; es decir, todo entra potencialmente en la contabilidad de costos capitalista (O’connor, 1994).

Esta expansión de la frontera empresarial turística aprovecha la crisis, con el argumento de crear empleo y generar “economías de escala”. Este razonamiento político legitima el crecimiento como un “agente vinculante social”, dado su supuesto círculo virtuoso de creación de riqueza (Logan, Molotch, & Molotch, 2007). La ciudad multifuncional ha sido la presa más reciente de este proceso, la dinámica de crecimiento y expansión geográfica del negocio turístico ha llevado a la mercantilización de nuevos espacios, a partir de la creación de enclaves turísticos en forma de desarrollo de hoteles y apartamentos monofuncionales, al descubrimiento del medio rural, los espacios “naturales” y, finalmente, más recientemente, al adelantamiento de la tradicional ciudad multifuncional. En este último caso, los espacios urbanos diseñados para usos residenciales se transforman en ciudades de consumo turístico (Blanco-Romero et al., 2019).

De cualquier forma, lo cierto es que esta ciudad desindustrializada ha acabado siendo presa de la regeneración turística a través del marketing de la ciudad. La “turificación de lo cotidiano” (Bourdeau, François, & Bensahel, 2013) implica la insistencia en profundización de los conflictos de segregación social, inflación, congestión, privatización y banalización del espacio (Russo & Scarnato, 2018).

Consecuencia de estos procesos, los destinos de turismo de masas, como Baleares, Barcelona y Málaga, están experimentando un aumento tan fuerte de la afluencia turística que el turismo se está filtrando ahora en el tejido urbano que hasta hace poco había permanecido fuera del proceso de turificación (Milano & Mansilla, 2018).

3.5.5.5. Movilizaciones sociales en defensa del derecho a la ciudad

Se puede observar una relación directa entre la presión turística y la satisfacción de la población residente con respecto al turismo. Una mayor densidad de turistas por metro cuadrado y un mayor número de turistas en relación con los habitantes significa una peor percepción del turismo y la presencia de turistas. Así, el surgimiento de conflictos sociales y ecológicos ha resucitado y fortalecido los movimientos sociales y ambientales (Blanco-Romero et al., 2019).

Todos estos procesos han llevado a la movilización de una parte de la población que se siente amenazada por la expansión exponencial del turismo en las ciudades que habitan. Por ejemplo, en Barcelona, con la constitución de la Asamblea de Barris per un Turisme Sostenible (ABTS, Asamblea de Barrios por un Turismo Sostenible) y Stop Creuers (Stop Cruceros), en la capital de la Costa del Sol con Málaga No Se Vende (Málaga no se vende), o en Palma con la aparición de Ciutat per a qui l'habita, no per a qui la visita (Palma para quien la habita, no la visita), que reivindica el derecho a la ciudad.

Una posible solución a este conflicto sería exigir la contención de dicho crecimiento, ya sea a través de la protección social (un doble movimiento) o, como estamos presenciando cada vez más, los llamados al decrecimiento del turismo (un triple movimiento) en conjunto (Valdivielso & Moranta, 2019)(Blanco-Romero et al., 2019).

La conclusión es clara: el turismo es beneficioso, pero exige una mayor diversificación sectorial, una regulación específica para evitar el sobreturismo, para evitar que invada el espacio residencial, y una planificación más participativa para poder tomar decisiones sobre su propio espacio cotidiano.

Principios como la transparencia, la participación pública y la preservación de la esfera pública deben regir las decisiones de los gobiernos y las consecuentes acciones reguladas por los órganos de gobierno, pero es claro que no siempre es así (Defiende Nuestro Horizonte Plataforma vía @noskyscraper). Las demandas de los distintos movimientos sociales y un análisis de los proyectos estudiados permiten comparar dos formas de entender la ciudad. Uno está relacionado con la inercia

tradicional de las máquinas de crecimiento urbano-turístico y el otro con la defensa de la calidad de vida cotidiana (Romero-Padilla et al., 2019).

3.5.5.6. Diversidad de respuestas a la sobresaturación turística

Las reacciones para abordar la sobresaturación turística se pueden sintetizar en tres tipos diferentes:

- Los que reaccionan proponiendo sostener el crecimiento mejorando las infraestructuras, distribuyendo los visitantes en el tiempo (por ejemplo, desestacionalizando la industria) y en el espacio, incorporando nuevas áreas que contribuyan a “descongestionar” los lugares más visitados. Postura que cuenta con el apoyo total de las grandes instituciones de la clase dominante, como las representadas por el World Travel & Tourism Council, o el apoyo del ex secretario general de la Organización Mundial del Turismo de la ONU, Taleb Rifai, quien afirmó que el crecimiento no es el enemigo. Los números crecientes no son el enemigo. El crecimiento es la historia eterna de la humanidad. El crecimiento del turismo puede y debe conducir a la prosperidad económica, empleos y recursos para financiar la protección ambiental y la preservación cultural, así como el desarrollo de la comunidad y las necesidades de progreso, que de otro modo no estarían disponibles (Rifai, 2017).
- Un segundo conjunto de propuestas políticas apunta a reducir el número de turistas, aumentando su “Calidad” en términos de su nivel de gasto. Esta segunda opción viene a defender las “virtudes” de la gentrificación. Sin embargo, la calidad nunca sustituye, siempre se suma, aumentando aún más la cantidad.
- Una tercera propuesta política critica precisamente esta gentrificación dado que entiende que favorece a los grupos sociales más acomodados, así como a la burguesía financiera e inmobiliaria que despoja a todos los grupos desfavorecidos de sus hogares mediante procesos de acumulación por despojo (Harvey, 2004). Además, son precisamente aquellos grupos sociales ricos los que muestran los patrones de consumo más insostenibles, derrochadores y suntuarios (Becken & Job, 2014). Esta última opción es precisamente la que relaciona los signos de malestar con los procesos.

Propuesta vinculada al paradigma del decrecimiento, representan las alternativas políticas poscapitalistas y posneoliberales mantenidas por los movimientos sociales y varios académicos (Fletcher, 2016). Específicamente, piden:

- La desmercantilización turística de diferentes aspectos de la vida cotidiana,
- Después de esta desturistificación, una resrurificación acorde con patrones sociales y ambientales más justos,

- La reducción de disparidades, particularmente a través de la colectivización de los medios de acceso y alojamiento,
- La provisión de sanciones por consumo excesivo y despilfarro,
- La dignificación de las condiciones de trabajo, y
- La regulación de la cobertura y uso del suelo, con miras a limitar la capacidad de alojamiento y las infraestructuras de transporte para contener el crecimiento y, en los casos en que se supere la saturación, el decrecimiento.

La solución a los problemas de insostenibilidad y sobresaturación, y que son la raíz del arma que se ha denominado turismo-fobia, requiere de una búsqueda de alternativas basadas en el decrecimiento y en el avance de estrategias que sean social y ambientalmente más equitativos y justos. Este debe ser el objetivo de una futura agenda de investigación más allá de la mera crítica y análisis del “sobreturismo” y la “fobia al turismo” (Blanco-Romero et al., 2019).

3.5.6. Turismo y administración

El gobierno del turismo urbano es cada vez más desafiado por el creciente número de usuarios turísticos de la ciudad y por los urbanitas que usan las ciudades “como si fueran turistas”.

Si se aspira a que el turismo sea sostenible en el futuro, los administradores de destinos turísticos tendrán que integrar cada vez más estrategias para abordar los conflictos resultantes del turismo urbano en sus agendas, y la forma en que se planteen los conflictos turísticos en la actualidad tendrá un efecto significativo tanto en el futuro del turismo urbano como en las ciudades en general.

En este sentido, ¿es lo mismo evitar un problema que abordarlo? Usualmente con la construcción de un problema, las posibles soluciones ya están implícitas.

Existen dos aspectos a analizar: uno donde los conflictos que resultan del turismo se construyen como un problema de gestión del destino, como un problema de desarrollo urbano, y un segundo donde este proceso de problematización predetermina el futuro de una ciudad como ciudad y destino.; y puntos de vista distintos sobre los conflictos que resultan del turismo: La no problematización o marginación de los conflictos que se derivan del turismo a nivel estatal, frenan a las problemáticas a nivel municipal, que en contraste presentan un escenario pesimista. Para la administración local, “la base de la recuperación turística y las distintas cualidades del municipio pueden ser dañadas o incluso destruidas” si no se desarrollan estrategias para hacer frente al uso de las ciudades por parte de los turistas.

Se puede entender la problematización como un aspecto orientado al futuro de la planificación turística, porque planificar significa “prepararse con antelación” (Sommer & Helbrecht, 2017).

3.5.6.1. Resultados

La forma en que se problematizan los conflictos turísticos difiere significativamente entre las dos “esferas” de gobierno a nivel municipal y estatal (Sommer & Helbrecht, 2017).

El turismo se refiere no solo a los huéspedes que pernoctan, sino también a los visitantes diurnos de otras ciudades que se alojan solo por unas pocas horas. También se refiere a los habitantes del municipio que utilizan las comodidades y los servicios alimentarios que suelen estar dirigidos a los turistas. El turismo ya no se entiende en términos diametralmente opuestos “los turistas” y “los lugareños”, sino como un fenómeno que configura el municipio como un lugar en el que la superposición de actividades de turismo y ocio forman parte de las ciudades, de su tejido y vida.

A nivel municipal y con mayor frecuencia, se encuentran dos conjuntos de problemas: el ruido y el riesgo de las monoestructuras comerciales. El ruido se describe como una perturbación nocturna causada por personas que recorren las calles, se sientan frente a bares, restaurantes y comercios turísticos 24 horas 7 días, pasan el rato en espacios públicos o usan imprudentemente apartamentos de vacaciones privados. Por otro lado, el aumento de las monoestructuras comerciales se describe como un desafío igualmente importante. El problema percibido es que la infraestructura comercial y gastronómica se homogeneiza de acuerdo con las demandas turísticas y ya no se ajusta a las demandas de los residentes. Además de estos aspectos del uso de la ciudad por parte de los turistas, las calles públicas llenas de basura, el aumento de los alquileres y los delitos relacionados con las drogas también se describen como problemáticos.

Si la administración a nivel estatal no trabaja en soluciones (junto con el municipio y los diversos actores involucrados en el desarrollo turístico) el municipio corre el riesgo de que la base de la recuperación turística y las distintas cualidades del municipio serán dañadas o incluso destruidas.

3.5.7. Consecuencias de la declaración de sitio patrimonio mundial WHS

Las renovaciones arquitectónicas, acompañadas de regulaciones más estrictas y zonificación jerárquica de los lugares declarados Sitios Patrimonio Mundial (WHS) suele legitimar el rápido desarrollo de una zona de amortiguamiento (zona de influencia) junto con la 'museificación' del núcleo, situación que se suele personificar por la agrupación central de proyectos de renovación de arquitectura tradicional, provocando una *reutilización adaptativa* de los edificios patrimoniales que allana el camino para la conversión de residencias privadas en tiendas u otros servicios y que deriva en la despoblación del centro de las WHS (Jones et al., 2020).

La preocupación por la conservación del patrimonio ha surgido debido a la transformación de los paisajes, junto con problemas de gentrificación que han dejado a los residentes desconectados de su

pasado y su sentido del lugar (Winter & Daly, 2012). A pesar de los problemas de gestión comunes que convergen en los Sitios del Patrimonio Mundial de la UNESCO, estos impactos negativos tienden a ser eclipsados por el atractivo que supone que un lugar se incluya en la lista de WHS y su supuesto “efecto de mejora del turismo” (Yang, Lin, & Han, 2010). Obviamente esto conlleva impactos positivos, incluida la contribución del turismo de la WHS al crecimiento del PIB, la creación de empleo y el alivio de la pobreza. Sin embargo, una evaluación a más largo plazo también revela consecuencias socioeconómicas menos atractivas, incluida la *polarización social* (Jimura, 2011), exacerbado por pautas de planificación eurocéntricas jerárquicas que privilegian los parques, el patrimonio arquitectónico o museos arqueológicos estáticos sobre el patrimonio inmaterial; una *sentencia de muerte para la ciudad antigua* (Avieli, 2015), que sufre “uno de los ejemplos más evidentes de musealización” (Di Giovine, 2008).

3.5.7.1. La sostenibilidad social en ciudades patrimoniales

En el debate sobre el desarrollo sostenible, la sostenibilidad social se identifica como la equidad social y la sostenibilidad de las comunidades. La primera se centra en una noción distributiva de justicia social, mientras que la segunda se relaciona con la viabilidad, la salud y el funcionamiento de una comunidad (Dempsey, Bramley, Power, & Brown, 2011). A diferencia de los monumentos o sitios arqueológicos o de los parques nacionales protegidos, las ciudades históricas aún albergan comunidades residentes que pueden constituir tanta atracción como el paisaje físico (Orbaslı, 2002).

Mantener simultáneamente el patrimonio vivo para los residentes locales y los turistas es una cuerda floja que depende de varios factores, como la participación local, la educación y la formación, un equilibrio de autenticidad e interpretación, y políticas integradas de planificación y apoyo (Loulanski & Loulanski, 2011). En ausencia de tales controles el turismo puede ir en contra de la conservación (Silva & Chapagain, 2013) y aunque se basa en un conjunto común de activos afines a la conservación cultural, el sector del turismo se preocupa principalmente por los márgenes de beneficio, mientras que la gestión del patrimonio debe responder a una gama más amplia de objetivos (McKercher & Du Cros, 2003). Sin una gestión sólida el turismo de masas moderno arruina el aura de todas las reliquias notables y el riesgo de mercantilización o gentrificación del patrimonio solo aumenta en destinos icónicos como las WHS de la UNESCO (Jones et al., 2020).

3.5.7.2. Sostenibilidad social y gestión de ciudades patrimonio de la humanidad.

Una reciente reacción global en ciudades WHS importantes como Venecia o Barcelona, ha reiterado que el turismo no es una panacea y que la gestión cuidadosa del sitio es primordial para detener la propagación de las percepciones 'fobias al turismo' de los residentes (Zerva, Palou, Blasco, & Donaire, 2019). Aunque la etiqueta WHS puede funcionar simplemente como un placebo en lugar de un catalizador económico directo, la inclusión en la lista de lugares WHS a menudo tiene un

significativo efecto de mejora turística (Yang, Lin, & Han, 2010) y exacerba invariablemente la presión sobre la sostenibilidad social y la gestión del sitio.

El reconocimiento global adicional de ser WHS también puede desencadenar conflictos entre el apego y la propiedad del lugar local y crear estrés de gentrificación para los residentes (Orbasli, 2002). A nivel cotidiano, la presencia de un número creciente de visitantes y actividades orientadas al turismo impacta en la vida de los residentes (Liang & Hui, 2016), lo que puede aislar, frustrar o incluso enfurecer a las comunidades locales (Jimura, 2011).

Muchas ciudades se someten a un proceso de gentrificación a través de una compleja reacción en cadena de aumento de los precios de la tierra, comercialización y emigración de residentes locales a largo plazo a medida que los forasteros ingresan (Phillips, 2004).

En este sentido, las herramientas de planificación espacial, como la zonificación, se encuentran entre las herramientas de gestión implementadas más ampliamente en los WHS para mitigar estos impactos negativos (Jones et al., 2020).

3.5.7.3. Uso de zonas centrales y de amortiguamiento para administrar WHS

El principio de *núcleo y zona de amortiguación* corresponde a un modelo euclidiano de distribución territorial (Gillespie, 2013).

El concepto de zonas de amortiguamiento se remonta a las Directrices operativas para la implementación de la Convención del Patrimonio Mundial en 1977. La Declaración de Budapest de 2002 formalizó la transición de la conservación a la gestión del patrimonio (Hassan & Xie, 2020) y la presentación de un plan de gestión de la WHS se convirtió en un requisito obligatorio. Con el aparente respaldo de la UNESCO, la zonificación se volvió omnipresente como una herramienta de planificación neorregional, pero a partir de 2005 la inclusión de una zona de amortiguamiento en la nominación de una WHS fue muy recomendada, aunque no obligatoria (Martin & Piatti, 2009).

La evidencia de una zonificación efectiva sigue sin ser concluyente, ya que los temas pendientes van desde la delimitación territorial en disputa durante la etapa de planificación hasta las consecuencias socioespaciales en la implementación.

Delinear el perímetro y la zona de amortiguamiento adyacente de la propiedad se convierte en un proceso complejo, con el potencial de generar enormes impactos sociales (Gillespie, 2013). En casos extremos, la zonificación espacial podría legitimar el desalojo o exacerbar la transmisión social (Xu, Zhu, & Bao, 2016). Incluso dentro de la zona central, las consecuencias socioespaciales como la gentrificación suelen ser evidentes (Miura, 2011).

3.5.7.4. Museización del centro histórico.

A medida que las ciudades históricas se convierten en destinos turísticos, las medidas de conservación del paisaje pasan a primer plano, tendiendo a favorecer la conservación de los artefactos físicos, corriendo el riesgo de favorecer la museificación, derivando en que los propios edificios patrimoniales se conviertan en instalaciones turísticas como tiendas, cafeterías o galerías, conservando la fachada exterior de acuerdo con las normas de conservación. La ciudad antigua se convierte gradualmente en un *museo al aire libre* debido a la comercialización en la zona histórica. Por otra parte, la contribución del turismo en el PIB de las WHS provoca un tremendo aumento en las ventas minoristas y el crecimiento de los alojamientos y servicios relacionados con el turismo y un cambio perceptible en el espíritu de la población residente. En consecuencia, la atmósfera y el estilo de vida de la ciudad cambia drásticamente (Jones et al., 2020).

3.5.7.5. Revitalización de la zona de amortiguamiento. Debate

Los críticos señalan que el patrimonio inmaterial que está orquestado para humanizar las experiencias turísticas de la ciudad, creando la sensación de un museo vivo, tiene una autenticidad cada vez más tenue, provocando que los estilos de vida locales auténticos simplemente se han desplazado espacialmente hacia afuera.

Las comunidades locales se han adaptado a los cambios en los paisajes físicos y los medios de vida, al desarraigar y reestructurar su tejido social en la zona de amortiguamiento. Esta continuidad en los estilos de vida reubicados podría tomarse como evidencia del tipo de resiliencia social sugerida por (Lew, Ng, Ni, & Wu, 2016).

Las zonas centrales y de amortiguamiento figuran de manera tan universal en los planes de manejo de las WHS tanto naturales como culturales que se las considera neonormativas (Gillespie, 2013).

Los estudios realizados muestran una correlación inversa entre las tendencias en el número de turistas y las poblaciones residentes en las zonas centrales y de amortiguamiento; una jerarquía de zonificación espacial que lucha por adaptarse al tejido socioeconómico de una WHS viva y la necesidad de una reevaluación del enfoque eurocéntrico convencional para su zonificación (Jones et al., 2020).

Los residentes locales pueden sentirse alienados por la transformación para satisfacer las necesidades de los turistas. El creciente desapego sentimental de un lugar en nombre de los residentes locales se ve reforzado por aumentos de precios en bienes raíces, alquileres y servicios (Teo & Huang, 1995).

Las WHS tentativas o recientemente incluidas en la lista deben ser monitorizadas de cerca para evitar el desarrollo bipolar y prevenir ejemplos extremos de museificación como Borobudur en Indonesia, Sukhothai en Tailandia y Petra en Jordania (Nagaoka, 2016; Poullos, 2011).

El estatus de lista de WHS produce un “efecto potenciador del turismo” (Yang & Lin, 2011), ejemplificado por la contribución del turismo al crecimiento del PIB, la creación de empleo y el alivio de la pobreza. Sin embargo, no deben pasarse por alto las consecuencias socioeconómicas de la inclusión en la lista. Estos incluyen un aumento en los precios de la tierra y un cambio demográfico que saca a los lugareños del núcleo junto con su “estilo de vida, religión, costumbres y cocina tradicionales” (Avieli, 2015).

La erosión de los estilos de vida y costumbres locales es una consecuencia de una norma de planificación eurocéntrica que prioriza los artefactos físicos del patrimonio de la "alta cultura" sobre el tejido social de los estilos de vida cotidianos. Sin embargo, la “reutilización adaptativa” propuesta por la UNESCO también puede conducir a la gentrificación que compromete la autenticidad de un área y la continuidad de los estilos de vida de los residentes (Urry & Larsen, 2011), cuestionando la eficacia de los enfoques de zonificación actuales para la conservación de un sitio de patrimonio vivo.

Además, la agrupación de los esfuerzos de financiación y conservación en el núcleo da como resultado disparidades crecientes con la zona de amortiguamiento que se convierte en un depósito para los residentes locales desplazados cuyos estilos de vida representan una chispa vital para el patrimonio intangible.

La suma de todos estos factores exige una reevaluación urgente de los enfoques de la UNESCO para la selección de WHS y la gestión posterior a la inscripción. La filosofía subyacente del programa WHS de 'valor universal excepcional' ha sido criticada en sí misma como un enfoque eurocéntrico de arriba hacia abajo que no siempre coincide con la propia idea de las comunidades anfitrionas sobre la importancia del patrimonio.

Reducir el carácter eurocéntrico del programa WHS donde ha surgido una industria del patrimonio respaldada gradualmente por la legislación, las políticas y los mecanismos de control establecidos, requiere un discurso patrimonial más amplio y reconocer la variación en el concepto y la práctica globales (Jones et al., 2020).

CAPÍTULO 4. CENTROS HISTÓRICOS EN ESTUDIO

Los centros históricos sirven para identificar y diferenciar a las ciudades al constituir el espacio del pasado y, en gran medida también, la memoria colectiva de su sociedad. Un producto histórico-cultural que contribuye a excepcionalizar, al tener señas de identidad propias. En ellos se imbrican centralidades históricas, económicas, culturales, turísticas y simbólicas, a la vez que se configuran realidades urbanas conflictivas donde conviven en tensión permanente, la tensión del cambio, viejas y nuevas funciones (Troitiño Vinuesa, 2003)

En esta tesis se estudia la accesibilidad interior a la edificación como variable para la revalorización de la misma, así como para la regeneración urbana de su entorno, que suponga a su vez una mejora clara en lo económico, social y arquitectónico, en los centros históricos de cinco de las principales ciudades españolas, con una gran importancia como tradicionales e históricos destinos turísticos y una gran intensidad y velocidad de cambios en los mismos, todos ellos sometidos al impacto de fenómenos urbanos como la despoblación, envejecimiento, tercerización, la gentrificación y, desde finales del siglo XX a nuestros días, una intensa turistificación (Russo & Scarnato, 2018), (Calle Vaquero, 2019), (Royo Naranjo, 2019), (Mínguez et al., 2019), (Gil García, 2020), (Solís, Escudero, & Ruiz-Apilánez, 2020), (Barrero Rescalvo & Jover Báez, 2020).

Los cinco tienen orígenes medievales hispanomusulmán, momento en el que llegaron a alcanzar un desarrollo urbanístico excepcional, presumiblemente colmatados dentro de sus murallas y con una alta densidad de población. Ciudades que, como consecuencia de las expulsiones de los judíos en 1492 y la expulsión de los moriscos entre 1609 y 1613, vieron diezmada su población dramáticamente, y, en consecuencia, el principal núcleo urbano habría permanecido "petrificado" desde el siglo XVI hasta los procesos expansivos urbanos de la segunda mitad del siglo XX (Santiago-Zaragoza, Lafuente-Bolívar, & Salas-Martínez, 2020).

Por otra parte, los cinco siguen siendo hoy centros urbanos económicos conservando en gran medida la centralidad histórica, simbólica y cultural.

Con objeto de contextualizar el área de trabajo, se hace una breve reseña de sus características y evolución históricas, así como morfológico-urbanísticas y tipológicas.



Fig. 12 “Coronación de la Virgen con el Niño en la Vega de Granada. Cuadro atribuido a Petrus Christus II hacia 1500.
Fuente: Museo del Castillo de Peralada. Gerona.

4.1. CENTRO HISTÓRICO DE GRANADA.

El centro histórico de la ciudad de Granada se corresponde con la zona comprendida dentro de la Delimitación de Conjunto Histórico de la Ciudad de Granada (Decreto 186/2003, de 24 de junio), la cual comprende la ciudad baja medieval hispano-musulmana del siglo XV, barrios intramuros (barrio de la antigua medina hoy Catedral Sagrario; barrio de San Matías; barrio del Realejo-Escoriaza y San Cecilio-Mauror-Antequeruela) y las nuevas expansiones urbanas cristianas del siglo XVI y XVII, barrios extramuros (barrio del Hospital Real; barrio de la Duquesa-San Justo y Pastor; barrio de la Magdalena; barrio de San Antón; barrio de la Virgen-Puerta Real; Gran Vía; Paseos del Genil).

Con una superficie de 191 Ha, su población es de 28.333 habitantes (INE, Instituto Nacional de Estadística, 2011), tan solo un 11,32 % del total de la ciudad, con una densidad de habitantes de 148,34 hab/Ha, que viven en 3.700 edificios, de los cuales el 59% están catalogados, siendo los del máximo nivel un 4,28 % del total (Salmerón, 2001). Su estructura urbana es fundamentalmente gremial y comercial, y se ha mantenido vigente desde sus orígenes hasta hoy día en esta zona de la ciudad sobre todo en lo que al uso comercial se refiere (Anguita Cantero, 1997).

4.1.1. Evolución histórica

4.1.1.1. Antecedentes. Florentia iliberritana

Sobre un núcleo ibérico previo, es donde se desarrolló lo que llegó a ser una ciudad romana, conocida a nivel oficial por el estado romano como *Florentia Iliberritana*, con una estructura urbana marcada por los efectos de la colina, y por las propias estructuras existentes ibéricas, siendo éste un lugar reflejo de una continuidad de hábitat que desde que se formó, desde sus orígenes, llega hasta la hoy ciudad de Granada, situada en el Albaicín y sus entornos.

Las primeras referencias de esta ciudad romana se tienen en las escuetas citas en las fuentes literarias. Plinio, en el siglo I d.C., escribió *Iliberri quod Liberini*, al referirse a este ente urbano, indicando además que pertenecía a la Bastetania: «... entre las ciudades más famosas del interior, entre el Guadalquivir y las costas del Océano, situada en la parte de la Bastetania que vierte hacia el mar». Bastetania, una zona liderada por *Basti* (hoy cercana a Baza), que más tarde perteneció, como lo era en la época de Plinio, a la *Hispania Citerior Tarraconense*, habiendo alcanzado el grado de *municipium*.

En cuanto a la localización geográfica concreta de *Iliberis*, en el actual barrio del Albaicín, esta se situaba en la parte superior de la colina, en lo que más adelante será conocido como la Alcazaba Cadima. En base a las inscripciones aparecidas en los restos arqueológicos, se deduce que en ese

lugar debió existir un ente urbano, unos espacios arquitectónicos inherentes a las instituciones a las que pertenecían los personajes citados en las inscripciones.

De Granada en época romana, se podría deducir que en ese municipio había una plaza principal, un foro, con un porticado, y que en él había una basílica jurídica. Foro hallado a mediados del siglo XVIII, en donde hoy es el jardín del Carmen de la Concepción, enmarcado por las calles María la Miel y calle Pilar Seco. Ese espacio público fue el lugar hegemónico de esta ciudad.

Poco se sabe de la estructuración urbana de *Florentia Iliberritana*, dado que no se han localizado hasta el momento suficientes testimonios de vías de circulación de la misma, quizás el *cardo maximus*, habría quedado reminiscente en la hoy calle María La Miel y las excavaciones de estas últimas décadas han permitido poder constatar el proceso de mantenimiento que en época romana se llevó a cabo sobre un número importante de lienzos de la antigua muralla ibérica (Pons, 2013).

4.1.1.2. Transición de la medina nazarí a la ciudad cristiana.

La ciudad es siempre expresión de una civilización, resultado de una situación cultural determinada y en una ciudad donde la fuerza y el recuerdo de 8 siglos de dominación musulmana han estado siempre presentes, su posterior evolución, su desarrollo cristiano, ha estado constantemente mediatizado por el Islam.

Tras un periodo histórico visigodo en el que el inicial asentamiento romano se convierte en un centro militar y religioso (Riu, 2014), la ciudad medieval de Granada se origina a principios del siglo XI, consecuencia de la formación de los Reinos de Taifas tras la desintegración del Califato de Córdoba, y a finales del siglo XI, ya presentaba sus trazos fundamentales de la ciudad actual con la Acalzaba-Cadima y Garnata-Alyehud como núcleos cristalizadores.

Desde sus inicios fue espacio de crecimiento rápido altamente densificado que se expande ocupando más allá de sus murallas fundacionales (Fig.13), en nuevas zonas residenciales y sobre todo de uso comercial que requería la misma, (Anguita Cantero, 1997), convirtiéndose durante el siglo XIV en la ciudad más importante de Europa y hasta el siglo XVI la mayor de la península ibérica (Bosque Maurel, Geografía Urbana de Granada, 1988, pág. 33).

Tras la rendición de la ciudad a las tropas cristianas, las nuevas autoridades cristianas eligieron la parte baja, la más llana de la ciudad, como zona destinada a posicionar y edificar las nuevas instituciones políticas y administrativas, aumentando así la presión poblacional que experimentó la ciudad consecuencia de la población cristiana que llegaba a Granada de toda la península con la intención de residir en los nuevos territorios conquistados, siendo las partes llanas de la ciudad, las más favorables para alcanzar este propósito, (una constante en la evolución urbana de la ciudad a lo largo de su

historia) a costa de las colindantes vegas granadinas, la Vega del Xaragui y de Tintín fundamentalmente (Anguita Cantero, 1997).

4.1.1.3. Siglo XVI. De la urbanización ideal a la ciudad sacramental.

En 1492 se inicia una etapa de grandes transformaciones en la ciudad, cuyo objetivo es readaptar el espacio y la edificación teniendo en cuenta las nuevas condiciones políticas e ideológicas de la cristianización. La expulsión de las minorías étnicas tuvo graves consecuencias para la economía urbana y la edificación, que solo en parte logro compensar la política de repoblación emprendida por la Corona (Salmerón, 2001).

En los primeros años de ocupación, de 1492 a 1495, los Reyes Católicos priorizaron la consolidación y reconstrucción de los sistemas defensivos de la ciudad, de cara a fortalecer la defensa del territorio ante posibles intentos de recuperación musulmana de los mismos. Fueron momentos de relativa tolerancia frente a la ciudadanía musulmana de la ciudad paralelamente al cambio político que experimentó.

En 1494 con las primeras revueltas moriscas, los Reyes Católicos terminaron por imponer en 1502 la conversión forzosa de todos los musulmanes de la ciudad. Se produjo en este momento un giro frente a las políticas que se habían venido manteniendo de forma histórica en las ocupaciones de otras ciudades. Comenzó así a producirse un continuado aislamiento social de la comunidad musulmana, alentado por las numerosas disposiciones adoptadas por el cabildo de la ciudad en todo sentido (Acale Sánchez, pág. 25).

En este proceso tuvo como consecuencia la multiplicación del número de cristianos de la ciudad, lo que motivó una serie de reformas urbanísticas y sociales, nuevas infraestructuras religiosas, transformación de todas las mezquitas en templos cristianos y la creación del ayuntamiento de la ciudad en 1500, con el objetivo de regular la actividad de la misma (Acale Sánchez, pág. 53).



Fig. 14. Anton van den Wyngaerde, Granada. Vista de 1567, 420 x 1572 mm. Fuente: Viena, Nationalbibliothek

La transformación, que se instrumentalizara jurídica y políticamente, mantuvo varios frentes de actuación; de un lado las operaciones de monumentalización del sector de la medina musulmana con la construcción de nuevos organismos trascendentes de carácter religioso y civil (Capilla Real, Catedral, Lonja de Mercaderes, Palacio Arzobispal, Curia eclesiástica, Cárcel). Si bien, la decisión política de respetar, mediante el establecimiento de unos límites, el ámbito de la Morería en el sector de la medina, iba a permitir durante muchos años el dialogo entre dos concepciones bien distintas del espacio urbano y de la arquitectura.

De otro lado, la adaptación de los espacios y calles a los nuevos usos y costumbres castellanos a través de una serie de actuaciones de transformación, como la formalización de los nuevos espacios públicos (las ampliaciones de las Plazas Nueva, Bibarrambla y Campo del Príncipe). En cuanto a las calles, interesa destacar las modificaciones sufridas en el sector central de la medina a costa del caserío y de la trama viaria, el derribo de cobertizos y ajimeces por razones de seguridad, la constitución de nuevos barrios de traza reticular en el espacio ocupado anteriormente por los arrabales extramuros (San Lázaro y Duquesa en el XVI, Magdalena, San Antón y la Virgen en el XVII) y las transformaciones de distinta importancia en los de procedencia islámica existentes (Medina y San Matías-Realejo).

El tercer frente en este proceso de adaptación fue la confirmación religiosa de la ciudad, de excepcional importancia por cuanto que la fundación de parroquias y grandes organismos conventuales determinarán el concepto urbano de "barrio", que se aglutina y organiza en su entorno (Salmerón, 2001).

Fueron momentos en que la Iglesia empezó a cobrar una importancia capital en el devenir del nuevo Reino de Granada, terminando con el "Plan de Parroquiales" llevado a cabo en 1501, por el Cardenal Arzobispo de Sevilla, Diego Hurtado de Mendoza. El programa más completo de integración y control de la comunidad musulmana llegando a su más alta definición en uno de los momentos de máximo endurecimiento político (Acale Sánchez, pág. 24), siendo este Plan un hito en la ordenación espacial y administrativa de la ciudad en el siglo XVI, donde las parroquias asumían un papel organizativo, estructurando los diferentes barrios y, en el ámbito demográfico, gestionando los primeros censos de población, a través de los bautizos y defunciones (Acale Sánchez, pág. 55).

En los inicios del XVI, los nuevos barrios que surgen por la reconversión de los terrenos de la Vega más próximos a la ciudad, se fueron consolidando lentamente, terminado por convertirse "en el espacio predilecto de las clases altas" (Acale Sánchez, pág. 29). En palabras de Navagiero en 1526 "la parte llana de la Ciudad es la más habitada por los españoles... gentes de varias ciudades que han ido a establecerse allí después de la conquista" (Bosque Maurel, Geografía Urbana de Granada, 1988, pág. 84).

En este tiempo Granada florecía tan altamente, que bien se puede decir que en España no había ciudad, por populosa y grande que fuese que le hiciese ventaja en tratos y comercios y grandes bastimentos y soberbios edificios (Perez De Hita, 1915).

Estos nuevos crecimientos urbanísticos, se vieron trazados dentro de los criterios de regularidad imperante en el hacer de los nuevos gobernantes, aunque sin llegar a alcanzar la estricta ortogonalidad que los tratadistas de la época aconsejaban. Siempre en la idea de ir eliminando la morfología urbana musulmana existente y dar una nueva imagen moderna castellana en la cual acabara imponiéndose las corrientes contrarreformistas a partir de la segunda mitad del siglo XVI, no solo por cuestiones meramente estéticas, sino también de conveniencia y practicidad, en función de su nueva población, abarcando todos los ámbitos de la vida, lógicamente trascendiendo a lo arquitectónico y lo urbano. Ensanche de calles y empedrado de las mismas, alineación allí donde es posible, desaparición de aleros, saledizos y ajimeces que entorpecen el tránsito y contribuyen a aumentar la sensación de angostura. Es un modelo que facilitará el reparto del suelo, aunque en el caso de Granada, manteniendo su propia identidad y fisonomía en la construcción de las casas y la distribución del paisaje. La influencia de cinco siglos no podía ser olvidada en solo unos pocos años (Viñes Millet, 1987, pág. 64).

El 1 de Noviembre de 1570 se produjo en la Ciudad “la saca de los Moriscos”, como consecuencia de “la rebelión de las Alpujarras”, hecho traumático para el devenir del conjunto de la Ciudad, a decir del marqués de Mondéjar, “como se ha de despoblar un reino como aquel, donde se perderían los frutos de la tierra, que tan apropiado era para aquella nación, acostumbrada vivir entre sierras y a sustentarse con muy poco, y tan impropio para los cristianos” (Viñes Millet, 1987, pág. 82), aunque, en los nuevos barrios cristianos, la huella de este hecho fue menos impactante. Con la expulsión de los judíos y moriscos, se crea en la ciudad un problema económico y demográfico, origen de un periodo de lenta y prolongada decadencia (Isac Martínez de Carvajal, Historia Urbana de Granada, 2007, pág. 24).

4.1.1.4. Siglo XVII. Consagración definitiva.

El siglo XVII, resultó decisivo para la conformación de la ciudad, la cual, salvo en contadas actuaciones, va a llegar hasta el siglo XX con el aspecto que adquiere en este periodo barroco.

Las aportaciones urbanísticas de la Contrarreforma en la ciudad, con la práctica ritual motivada por los descubrimientos de las reliquias sacromontanas y la promulgación del Dogma de la Inmaculada, determinan el establecimiento de hitos e itinerarios que conciben la ciudad como espacio ritual, destacando la explanación del Campo de la Merced; el ensanchamiento de calles como las de San Juan de Dios y San Jerónimo; la introducción de nuevos elementos visuales como el Monumento a

la Inmaculada en el campo del Triunfo, las cruces en plazas como la de Gracia del Realejo, o simplemente el adorno efímero de espacios para celebraciones públicas (Salmerón, 2001).

Paralelamente se terminaron la Catedral, Sagrario, Monasterio de Cartuja, Iglesias de San Juan De Dios, San Justo y Pastor, nueva de la Magdalena o Convento de Gracia, y se amplió la ciudad derribando cercas y murallas, a costa de las huertas que habían rodeado la ciudad islámica (barrio de la Magdalena y barrio de la Virgen de las Angustias), un claro ensayo urbanístico que recogerá lo que más adelante serán las “Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de la Indias” dadas por Felipe II, de 13 de julio de 1573.

Por otra parte, morfológicamente se puede apreciar la estructura urbana medieval que se da en el conjunto de la ciudad, en la que Ambrosio de Vico, con la representación gráfica de las edificaciones que en ella se representa nos da a entender una tipología constructiva propia de esa morfología urbana (Fig.15), de pequeñas casas, abigarradas unas a otras con fachadas a estrechas calles tendentes a la formación de adarves urbanos, frente a la tipología constructiva que representa en las manzanas de la nueva expansión cristiana, hacia las vegas colindantes, en las que se aprecian de una forma meridiana grandes parcelas en las que se ubican edificaciones de estilo constructivo más castellano con patios interiores en alguno de los casos profusamente ajardinados.

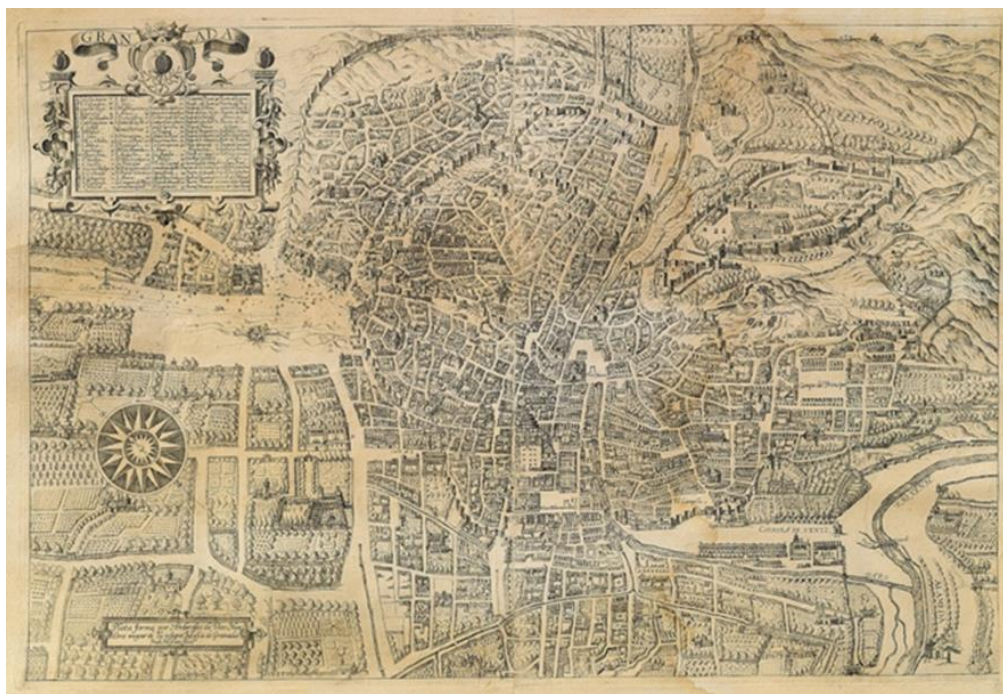


Fig. 15. Ambrosio de Vico, Plataforma de Granada (420x620 mm) grabada por Francisco Heylan y destinada a ilustrar la Historia Eclesiástica de Granada, de Justino Antolinez de Burgos, finales siglo XVI-principios siglo XVII.

A lo largo de este siglo, la población del conjunto del país sufrió de forma generalizada un acusado descenso, pero, por el contrario, en la ciudad de Granada este fenómeno no se produjo. Consecuencia del asentamiento de la repoblación de la ciudad, tanto en las nuevas expansiones urbanas extra murallas como en las zonas moriscas intramurallas deshabitadas, tres factores principales influyeron en que la ciudad siguiera creciendo, la atracción que la ciudad ejercía sobre la población del campo, que provoca que las gentes de las regiones agrícolas cercanas se afinen en la misma; seguían llegando a la ciudad gentes de toda Andalucía así como de Castilla y Galicia; y el alto número de población extranjera, principalmente franceses y genoveses, que por motivos económicos derivados del comercio y la industria tradicional granadina, hacían que se instalen en la ciudad. Factores que hicieron que, durante este periodo de tiempo, Granada siguiera siendo una ciudad de primer orden a nivel mercantil e industrial.

El derribo de la puerta de Bib-Almazda, la ampliación del convento de la Trinidad y la construcción en la zona de una nueva carnicería en 1615, hicieron que el vacío urbano que existía entre el barrio de la Duquesa y la parroquia de la Magdalena, se convirtieran en la mayor expansión urbana de Granada a lo largo del siglo XVII, originando las nuevas ampliaciones de urbanismo moderno cristiano de los barrios de la Magdalena, San Antón y la Virgen. Nuevos trazados de regularidad clásica al uso de la época heredado de la tradición renacentista italiana, pero que mantendrían en la tipología de sus edificaciones características de las antiguas construcciones de la ciudad, casas de tamaño reducido, con pequeño patio interior, dos plantas y jardín.

4.1.1.5. Siglo XVIII. Ciudad ilustrada, urbanismo inmóvil.

El siglo XVIII es en gran medida continuista con la inercia que se traía desde el siglo anterior, a su vez, la economía productiva, continua decayendo de forma pausada pero firme, llevando a la Ciudad de una forma cada vez más clara a un modelo rentista, carácter si cabe aún más animado por la ya tradicional y cada vez más pesada estructura eclesiástica, militar, jurídica y universitaria que hace que la ciudad tenga un claro y marcado carácter administrativo, sin un agente productivo firme como base de su economía.

Este es un periodo sin apenas transformaciones urbanas, a causa entre otros factores, de la intranquilidad originada por la guerra de Sucesión al trono de España (1701-1713) y la decadencia del comercio y la industria de la seda, pese a la introducción del cultivo del lino.

Estos hechos hicieron que Granada se fuera convirtiendo cada vez más en un simple mercado regional, pero por su contra, en un poderoso centro administrativo, donde se encuentran estamentos como la Capital del viejo Reino de Granada, sede de la Capitanía General, Arzobispado, Chancillería y Universidad. Consolidando a la ciudad como capital de Andalucía Oriental (Viñes Millet, 1987, pág. 149).



Fig. 16. Francisco Dalmau, Mapa topográfico de la ciudad de Granada, 1795-1796. 3580 x 2430 mm (Archivo Municipal de Granada)

4.1.1.6. Siglo XIX. Higienismo, desamortización y transformación.

En este siglo si se produjeron una serie importante de cambios urbanísticos en el conjunto de la Ciudad gracias a los acontecimientos históricos y económicos que tuvieron lugar; ocupación napoleónica de la ciudad (1810-1812); final de la ocupación; luchas entre liberales y absolutistas; la sublevación de Riego de 1823; la posterior invasión de los 100.000 hijos de San Luis; la proclamación en 1835 de una Junta Popular que emancipándose del gobierno de Madrid, aclama la constitución de Cádiz de 1812; la amenaza en 1838 de las tropas carlistas del general Gómez de toma de la Ciudad; la sublevación de la ciudad de 1844 contra Espartero; sublevación de 1868 de la ciudad esta vez en contra de Isabel II; o la proclamación en 1873 de un cantón granadino de 46 días de duración; a los que hay que sumar los importantes problemas sociales del momento (la sedición socialista de Loja de 1861 y el “motín del hambre”), unido a que la ciudad en sus aspectos industriales, comerciales e incluso agrícolas empezaba a dibujar una situación realmente lamentable y decadente, se genera el motor de lo que podemos llamar una revolución urbana, que va a cambiar significativamente la imagen de la ciudad.

Es un periodo de tiempo en el que consecuencia de la convulsa política del País, se produce un movimiento de destrucción masivo de muchos de los monumentos de la ciudad. “Con lo derribado

en Granada desde los primeros años del siglo XIX hasta el día, podría formarse una nueva ciudad. Y ¡qué ciudad!: pintoresca, bellísima, llena de atractivo para el artista y el arqueólogo” (Torres Balbás, 1923).

Durante este siglo XIX, la ciudad romántica colisiona con la ciudad geométrica y sana que intentará imponer el reformismo liberal.

Fracasadas las propuestas ilustradas de la centuria anterior, la presencia francesa, entre 1810 y 1812 impulsó operaciones de equipamiento y transformación del espacio público que resultaron decisivas para componer la imagen urbana de la ciudad burguesa. Siendo las muestras más significativas, el nuevo teatro en la Plaza del Campillo, la ordenación de tipo salón en un tramo de la margen derecha del río Genil, y el Puente Verde, sobre el mismo río, a costa del derribo de la Torre del Monasterio de San Jerónimo (Salmerón, 2001).

A partir de 1835, la política desamortizadora ofrece las mejores condiciones para renovar la estructura y el sistema urbano por las consecuencias que tiene sobre la propiedad inmobiliaria. Sus efectos urbanísticos se concentran en tres casos genéricos: la aparición de nuevos espacios públicos en el interior de la compacta trama medieval (plazas del Carmen, Trinidad, Encarnación, etc.); la construcción de edificios públicos destinados a usos reglamentados por la política higienista (Mercados de las Plazas de San Agustín y Capuchinas); y la reutilización de los antiguos edificios de propiedad religiosa para nuevos usos derivados de la administración civil (cuarteles, museos, sedes administrativas como los conventos del Carmen, de la Merced, Santa Cruz la Real, etc.).

En 1842, con el impulso del alcalde Ramón Crooke, el ayuntamiento empezó a diseñar las primeras reformas urbanísticas renovadoras de la ciudad, reordenándose las calles de los barrios a través de proyectos de alineación. Conjunto de intervenciones que conforman la imagen del centro histórico de la ciudad que hoy se tiene, al menos en lo que a su desarrollo urbano hasta mediados del siglo XX se refiere.

La nueva política de saneamiento conlleva un mayor control por el poder local mediante la implantación de la reglamentación sobre distintas actividades: el abasto y el consumo; aguas potables; infraestructuras y servicios; eliminación del caserío ruinoso; nuevas condiciones de propiedad y mercado de suelo. Se establece como instrumento técnico jurídico el plano geométrico y el proyecto de alineación. Siendo imposible llevar a cabo el primero, las segundas se imponen como único mecanismo para controlar la transformación del espacio urbano, aunque sea a reducida escala (calles y plazas se retocan para facilitar la comunicación y se procede a un saneamiento general del medio urbano). Sin embargo, las alineaciones no lograron articular un plan general de reformas, en parte debido a la incapacidad financiera del municipio para hacer frente a las expropiaciones que exigían los nuevos trazados.



Fig. 17. José Contreras. Plano topográfico de la ciudad de Granada, 1853. 2340 x 3310 mm
Fuente: (Granada, Archivo Histórico Municipal)

Las ambiciosas operaciones urbanísticas realizadas en la segunda mitad del XIX, solo fueron posibles gracias a la disponibilidad de capitales provenientes, en su mayor parte, de la industria del azúcar implantada en la Vega tras la extensión del cultivo de la remolacha.

Entre 1854 a 1880, el curso del río se verá transformado en una calle "a lo moderno".

Por su parte, la arquitectura se vio influenciada por las disposiciones que marcaban los distintos reglamentos de ornato público ofreciendo el variado repertorio del eclecticismo. También eran característicos los inmuebles de renta construidos en las nuevas calles. El parcelario anterior, de escala reducida, se transformó agrupándose en amplias manzanas que obligaban a desarrollar nuevas soluciones arquitectónicas que elevaron el perfil de la nueva escena urbana.

Desde el punto de vista de su trazado viario, y amparada por parámetros higienistas, la Gran Vía de Colón, proyecto aprobado en 1891, supuso también la liquidación de gran parte del espacio histórico ocupado por la medina musulmana; desde la Comisión Provincial de Monumentos denunciaron

insistentemente la irreparable pérdida que para el patrimonio artístico suponía tal operación. En términos estructurales la operación Gran Vía supuso la definitiva desestabilización del equilibrio urbano tradicional llegando a producir una autentica segregación espacial en función del nivel de renta. Sí permitió el ansiado eje de comunicación rápida entre el centro y la periferia en dirección Noroeste fomentando el crecimiento de la ciudad hacia el norte. En cuanto a la arquitectura construida en la nueva calle, entre 1901 y 1928, responde a la residencia burguesa perteneciente al tipo constructivo de inmueble de renta. El acentuado carácter ornamental de las fachadas, en las que es posible reconocer desde las más variadas formas modernistas hasta motivos propios del historicismo castizo, sirven como pantalla que oculta el viejo caserío que aún subsiste en la ciudad (Salmerón, 2001).

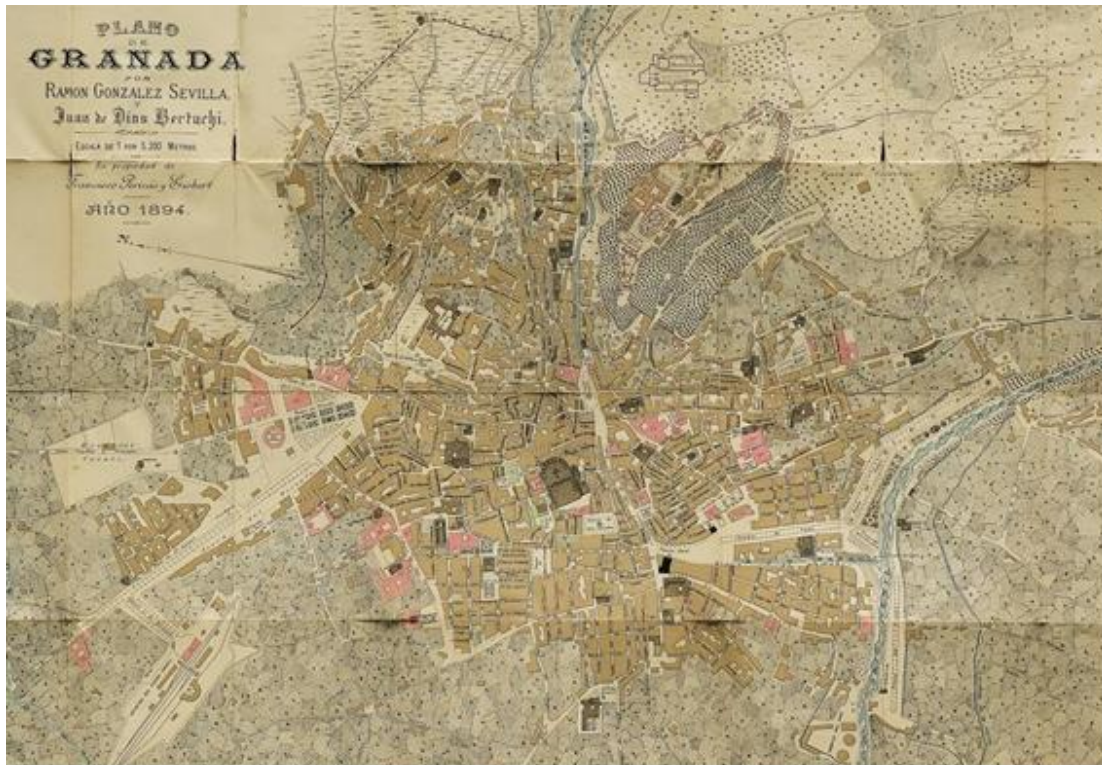


Fig. 18. Plano de Granada. 1894, Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi, publicado en Barcelona, imprenta de Eduardo Domenech. (Calatrava & Ruiz Morales, 2005)

Exteriormente la Ciudad no varió apenas sus límites, como se puede apreciar en el plano de González Sevilla de 1894.

4.1.1.7. Siglo XX. Transformación hacia lo irreconocible.

A finales del siglo XIX, con la introducción del cultivo de la remolacha azucarera y el surgir de su industria, se revolucionó y transformó totalmente la tradicional agricultura local. Este proceso hizo que la ciudad se enriqueciera rápidamente y retomara un auge en su crecimiento. Esta prosperidad económica y su consecuente desarrollo urbano fueron un factor determinante en la imagen de la Ciudad que hoy se conoce. Esta nueva generación enriquecida con el azúcar, al tomar el poder de los órganos de gestión de la Ciudad, marcaron una nueva dirección en el rumbo de la misma y en consecuencia en su urbanismo, viéndose este reflejado en su máxima expresión urbanística como es la Gran Vía de Granada, la Gran Vía del azúcar, primera en nacimiento en España y de clara influencia Hausmaniana.

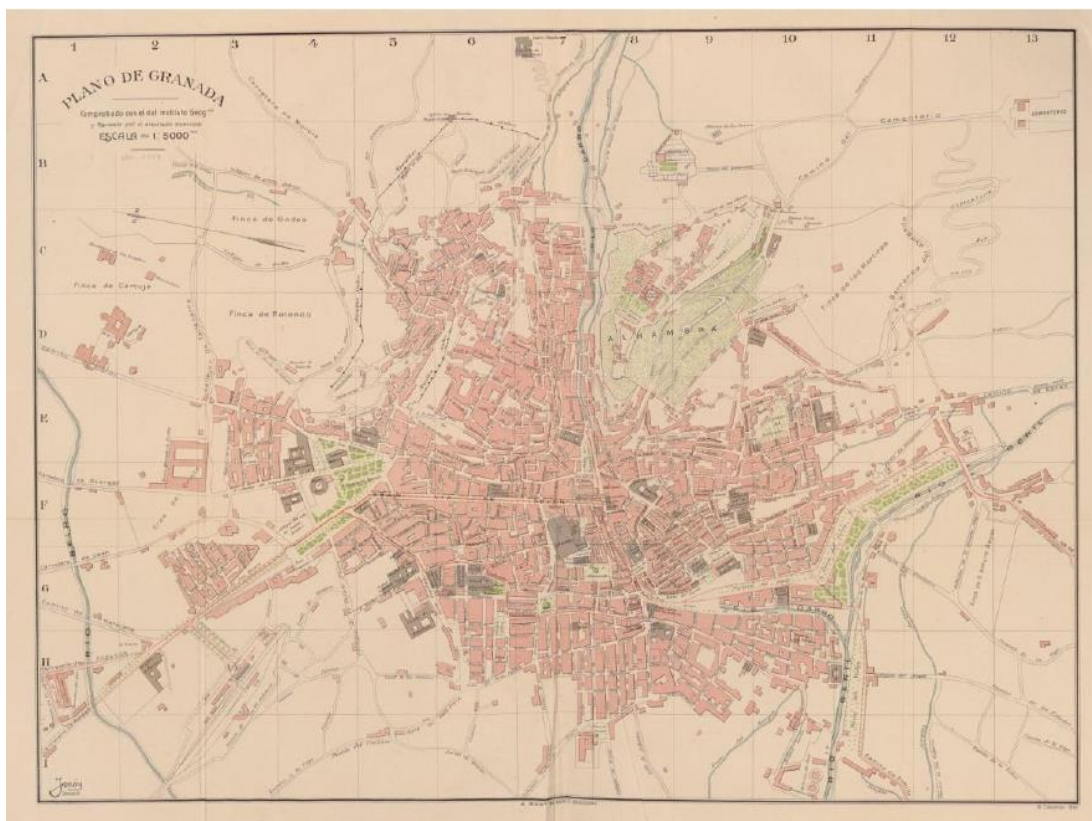


Fig. 19. Plano de población de 1909. Jenoy. Cartoteca web.
Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía

Esta prosperidad económica y desarrollo demográfico experimentado en estos primeros años del siglo XX producirían una serie de transformaciones urbanas, origen de la Granada actual.

Los nuevos medios de transporte cambiaron el contexto de uso de las ciudades obligando a plantear proyectos de reforma interior de las mismas dando lugar a la apertura de grandes vías, las cuales, como si de una moda se tratara, se ejecutaron en su gran mayoría en los inicios del siglo XX.

Y como era de esperar, también afectó a la urbanización interna de la Ciudad de una manera muy dura, haciendo desaparecer partes de la Ciudad de enorme valor patrimonial e histórico, (la Casa de la Inquisición, la de los Marqueses de Falces, el Palacio de los Infantes o Cetti Meriem, Convento del Ángel Custodio y Convento de Santa Paula), destruyendo porciones de una Ciudad cuya resonancia era universal y cuyo prestigio llegaba a todo el mundo (Bosque Maurel, Geografía Urbana de Granada, 1988, pág. 104).

Este hecho urbanístico provocó tremendas discusiones a favor y en contra, siendo Ángel Ganivet el más claro exponente contrario a este proceso de modernización desmesurado y quizás no lo suficientemente sopesado en su momento, con su canto a la Granada eterna “la que pudiera y debiera ser, la que ignoro si algún día será” (Ganivet, 1954, pág. 5).

En las primeras décadas del siglo XX, hasta la toma de posesión de la Alcaldía por Gallego y Burín en 1938, los problemas urbanos que se plantean en la ciudad giraban en torno a una serie de cuestiones sin resolver: las consecuencias originadas por la Gran Vía, que obligaba a plantear nuevas intervenciones sobre el viario para dar continuidad a la misma; el trazado y ejecución de un Camino de Ronda que delimitara la zona de ensanche; la carencia de una reforma interior sistemática sobre el territorio de la antigua medina islámica; la ausencia de un plan de ensanche; el problema de la vivienda y la aplicación de la legislación de casas baratas; los graves problemas de infraestructuras urbanas, especialmente el de las aguas potables y la red de alcantarillado; la implantación de una red de tranvías que además de contribuir a la reestructuración del conjunto urbano, sirviera para establecer relaciones más fuertes de dependencia entre los municipios de la Vega; o las exigencias derivadas de la declaración, en 1929, de Granada como ciudad artística.

La aparición del eje del Camino de Ronda sobre el suelo de la Vega (las obras de urbanización comenzaron en 1930 y finalizaron en 1939), señalaron el horizonte hacia el que tendería el mayor crecimiento espacial de la ciudad a lo largo de varias décadas, culminando en la etapa más intensa de los años 60 y 70 (Salmerón, 2001).

En todos estos cambios, la Guerra Civil supuso un lógico parón, originando a su vez un grave problema de infravivienda en el centro de la Ciudad.

Tras este parón, en la década de los 40 se abrieron las nuevas barriadas en la periferia de la ciudad histórica (Rio Beiro, Cercado Bajo de Cartuja, se amplió el Barrio Figares, aumentaron el número de cuevas en San Miguel, Barranco del Abogado y del Barranco de la Zorra) y por último a partir de la década de los 50 se ocuparon los espacios vacíos urbanos existentes entre la ciudad y el Camino de

Ronda, apareciendo las expansiones de Recogidas, Carril del Picón, Fuente Nueva y Calvo Sotelo. Nacieron también las barriadas del Zaidín, la de Haza Grande por encima del Albaicín y por último el conjunto de barriadas de las Angustias, la Encina y la Chana entre las carreteras de Málaga y la de Córdoba.

Durante esta etapa se llevaron a cabo dos grandes intervenciones urbanas: la reforma interior del barrio de la Manigua (1940), que además de devolver al Ayuntamiento su capacidad inversora en el campo de las obras públicas urbanas, permitió mejorar el saneamiento de este espacio histórico al tiempo que se presentaba a la opinión pública como una operación de "limpieza moral", al hacer desaparecer las mancebías del centro urbano. Este espacio alumbró un nuevo eje de distribución de la ciudad (calle Ángel Ganivet) y creó un nuevo espacio representativo y oficial que pronto iba a ser ocupado por edificios singulares (Correos, Edificio Olmedo...). También se abordó la última fase de cubrición del Darro, desde el puente de Castañeda hasta su encuentro con el Genil, que tal y como había ocurrido en intervenciones anteriores, queda convertido en avenida urbana (1941).

Es en este momento cuando se culmina definitivamente la empresa de potabilizar las aguas de la ciudad y de depuración de las residuales, iniciada en etapas anteriores (Salmerón, 2001).

Los barrios del centro histórico de la ciudad, caracterizados por una primera mitad de siglo inmovilista en cuanto a su crecimiento, van a ver incrementado muy significativamente el deterioro del parque inmobiliario existente, siendo con la expansión urbana de la segunda mitad del siglo cuando se ven colmatados todos los vacíos urbanos que se planearon urbanísticamente allá por el siglo XVI.

Entre 1950 y 1981, Las importantes oleadas migratorias del medio rural al medio urbano, provocaron que la ciudad casi duplicase su población, al pasar de 154.378 habitantes a 262.182, lo cual supuso un convulso cambio tanto en el medio rural como en el urbano, manifestándose en este último en un aumento de la demanda de vivienda y en la expansión de la ciudad hasta duplicarse la superficie urbanizada.

A ello hay que sumar la popularización del automóvil, que se transforma en un elemento indispensable en el planeamiento urbano, suponiendo una importante transformación urbana sobre todo en cuanto a la expansión y a la necesaria adaptación de los centros urbanos. Ambos hechos, migración y mayor movilidad, marcan la aparición de las periferias urbanas, disparando en los sesenta el crecimiento urbano intentando paliar el déficit de viviendas existente, iniciándose una apasionada intervención de la iniciativa privada que, a través de los promotores e inmobiliarias, encuentra en la vivienda financiada por el Estado un campo de actuación rentable. La máxima empresarial del momento es «mínimo coste, mayor beneficio» apostando por un diseño de barrios planeados para el «alojamiento de masas» que se construyen con muchas deficiencias en cuanto a servicios, calidad, conexión con el resto de la ciudad, etc.; bloques altos de alta densidad, contruidos por «paquetes» (polígonos), con

descompensación de volúmenes entre edificios y espacios públicos. De este tipo de promociones son ejemplo en la ciudad de Granada el Polígono de Cartuja, el barrio del Zaidín y la Chana (Jiménez, Calmaestra, Clemente, & Rego, 2009).

4.1.2. Plan Especial de Protección Centro Histórico de Granada.

En lo que respecta a la normativa de aplicación al centro histórico de la ciudad de Granada, en el caso del Plan Especial de Protección del Centro Histórico de Granada (PEPRI) se da la circunstancia de que este es de fecha de aprobación posterior a la fecha de aprobación del PGOU 2001 de la ciudad, hoy en vigor, lo que provoca desajustes y problemas irresolubles al PEPRI que no teniendo competencias para ello necesitará que de forma previa a su tramitación se apruebe una innovación del Plan General.

Además, en la ciudad se da la circunstancia de existir a su vez otros dos planes más de Protección, el PEPRI Alhambra y el PEPRI Albaicín, los cuales presentan una manifiesta descoordinación en las determinaciones entre sectores.

En este sentido debería de ser un objetivo a la par que una prioridad que la totalidad del ámbito del conjunto histórico declarado tenga unas directrices comunes que, sin serlo, podrían asimilarse a una ordenación estructural de dicho conjunto histórico (Adarve, 2017).

A su vez, todos los PEPRI de la ciudad deberían de tener un encaje coherente con el PGOU, al objeto de evitar innovaciones del mismo. Para ello, es necesario, que de forma previa el PGOU haya tratado el conjunto histórico del municipio, como área central y origen del núcleo urbano que es, adaptando las determinaciones urbanísticas generales a lo particular del ámbito declarado.

Pero independientemente de esto, lo cierto es que las diversas administraciones que tienen que informar estos planes en la ciudad, hoy tienen la obligación de hacerlo respecto a una legislación cada vez más compleja, que debe considerar, además de los parámetros hasta ahora comúnmente aceptados, otros que se nos antojan extraños a la ordenación propia de un planeamiento de protección (contaminación lumínica del cielo nocturno, afección a la salud, riesgo de avenidas, etc.) más propias del planeamiento general, y que en ausencia de su consideración previa en el PGOU le son exigidas con el mismo celo al planeamiento de protección. Cuestión ésta probablemente derivada de la obsolescencia del planeamiento general.

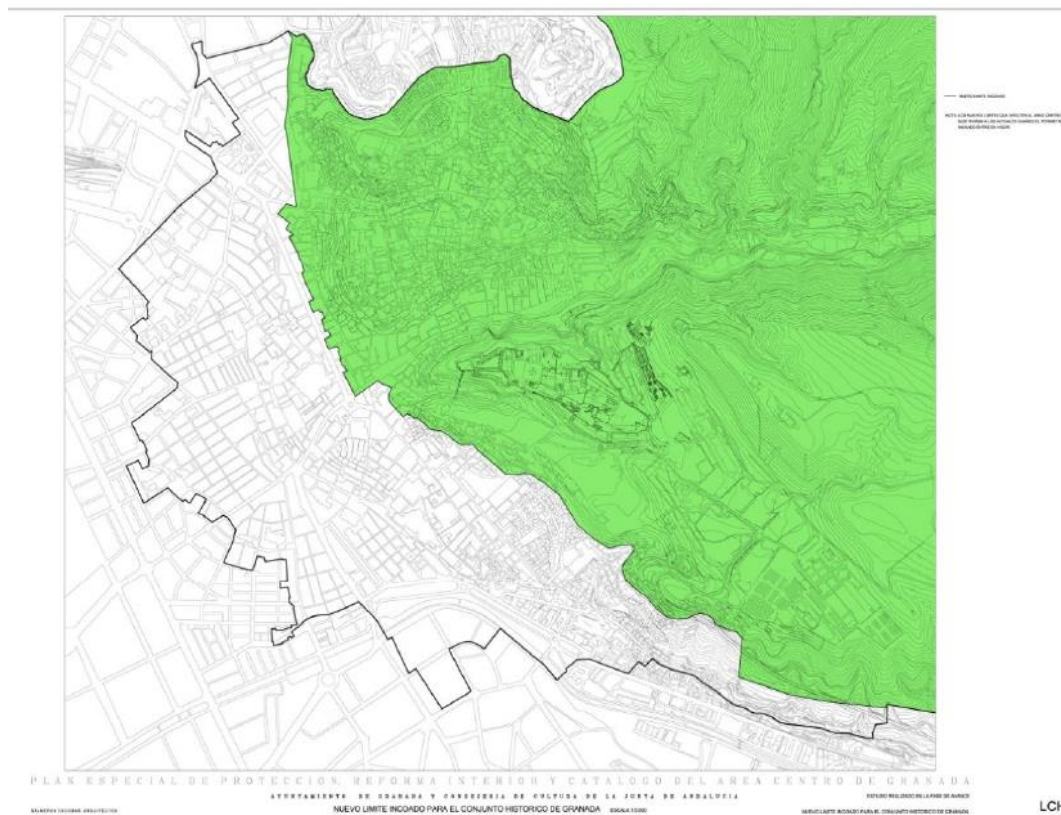


Fig. 20. Plan especial de protección, reforma interior y catálogo del área centro de Granada

Pero, cabe señalar también, que bajo esta compleja red de trabas administrativas subyace una lamentable utilización política del planeamiento urbanístico en general y del planeamiento de protección en particular, que usado como arma arrojadiza sirve para el enfrentamiento entre gobiernos municipales y regionales de distinto signo político, (Adarve, 2017) y que perjudica finalmente a la gestión del centro histórico de la ciudad, el cual sufre sus consecuencias con, entre otros factores, la histórica y prolongadísima dilatación en el tiempo de la toma de decisiones sobre el mismo.

Hoy, cuando llevamos consumidos más de veinte años del siglo XXI, bien es cierto que la conciencia patrimonial de nuestros convecinos afortunadamente se ha acrecentado respecto de la de 40 años atrás y las leyes que protegen el patrimonio edificado existente ha evolucionado de una forma favorable hacia la conservación del mismo. Se ha avanzado ligeramente en la mejora de las dotaciones infraestructurales de la zona, en la peatonalización de este, en la adecuación de los espacios públicos... pero el deterioro y abandono del parque residencial no se ha detenido, salvo para satisfacer a las

demandas de un mercado donde los agentes económicos ven importantes rentabilidades en procesos productivos de nuevo cuño, gentrificación, turistificación que acaban por expulsar al ciudadano que vive el barrio como suyo.

4.1.3. Tipología edificatoria.

La planimetría revela la existencia de una ciudad orgánica, de crecimiento lento, casi vegetal se podría decir, sin contactos bruscos entre las diversas partes. Calles estrechas y generalmente retorcidas; predominio de curvas y ángulos; frecuentes callejones sin salida, adarves; falta de huecos al exterior; la irregularidad del plano; frecuencia de altas y blancas tapias coronadas con follaje que cierran las calles. Todo ello revela un antecedente medieval. Todos son elementos que acentúan la peculiar caracterización de Granada, donde junto a la irregular cuadrícula de los espacios públicos, se dan los muy abundantes huecos privados, patios interiores, huertos y jardines de todos los tamaños, centro vital de las antiguas edificaciones, tanto musulmanas como cristianas (Bosque Maurel, Geografía Urbana de Granada, 1988).

Gracias a la “Plataforma” de Ambrosio de Vico, se nos da a entender una tipología constructiva propia de una morfología urbana medieval, de pequeñas casas, abigarradas unas a otras con fachadas a estrechas calles tendentes a la formación de adarves urbanos, en ciertos casos de dos pisos, con habitaciones reducidas que se centraban en torno a un diminuto patio, una entrada cerrada con puerta de madera era prácticamente el único hueco hacia la calle, donde a veces, especialmente en la parte alta de la ciudad, aparecían pequeños huertos interiores (Bosque Maurel, Geografía Urbana de Granada, 1988) ; frente a la tipología constructiva que representa en las manzanas de la nueva expansión cristiana, hacia las vegas colindantes, en las que se aprecian de una forma meridiana grandes parcelas en las que se ubican edificaciones de estilo constructivo más castellano con patios interiores en alguno de los casos profusamente ajardinados.

Por tanto, la inicial vivienda islámica es objeto de una adaptación a los usos cristianos, casa patio, tipo de vivienda que se mantendrá durante siglos con pocas modificaciones, señal de la buena adaptabilidad funcional del tipo edificatorio.

Por una parte, las casas asentadas dentro de la cerca de Bibrrambla, salvo modificaciones efectuadas por los castellanos, mantienen el modelo de vivienda popular anterior a la conquista; por otra parte, en la zona de crecimiento hacia la Vega, aun conservando en términos generales un volumen semejante a las anteriores, no obstante, nuevas necesidades y, como no, la nueva estructura social de sus ocupantes, imprimirán un carácter diferenciador (Luna Díaz, La parroquia de Santa Maria Magdalena de Granada, un barrio de expansión hacia la vega durante el siglo XVI, 1980), más acorde con los usos y costumbres de la sociedad castellana. Dispone de mayores recursos compositivos en la fachada que la casa musulmana, y se enriquece con programas escultóricos bien

definidos en función del linaje familiar. Posee zaguán de entrada, patio porticado de escala variable y, con frecuencia, la escalera alcanza un notable protagonismo espacial. Las habitaciones principales se disponen en la primera planta, mientras que las de la segunda se reservan para la servidumbre. Suele rematarse con un torreón lateral o dos (Salmerón, 2001), “airosa torrecilla como mirador avanzado sobre la vega, es la suya una bella disposición, mantenida durante largo tiempo en la ciudad” (Castillo Noguera, 1974).

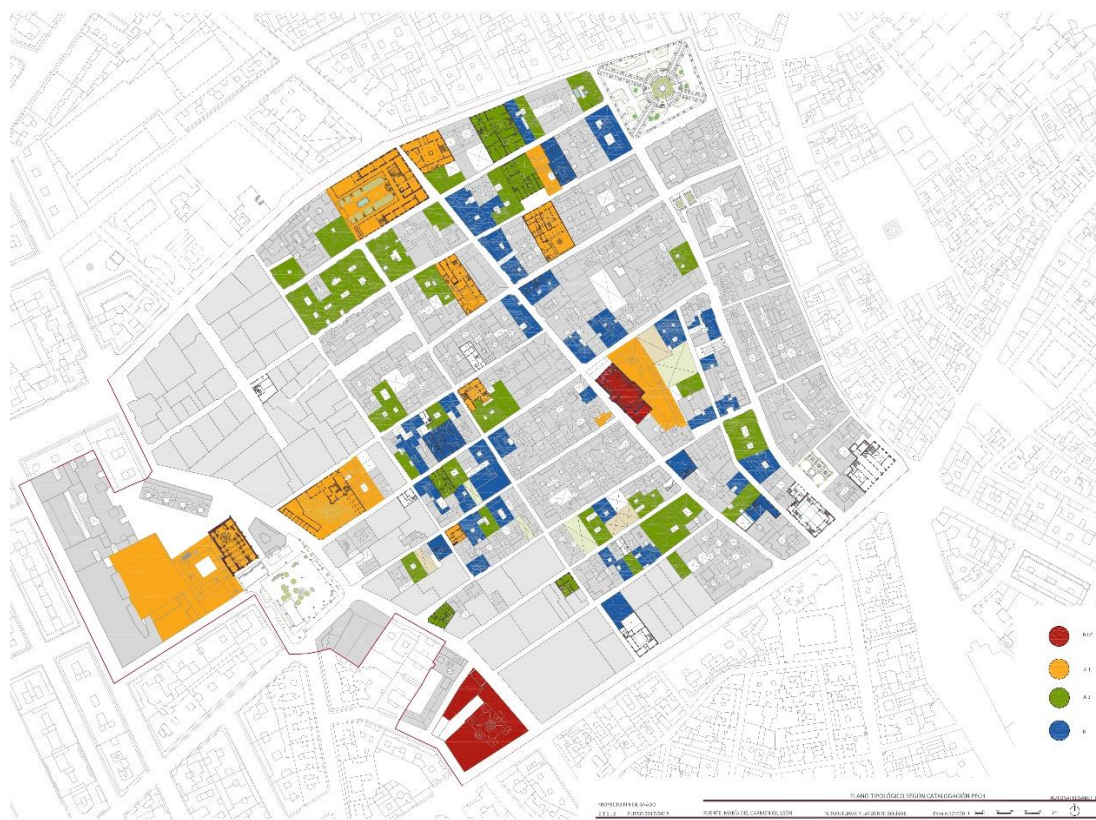


Fig. 21. Plano tipológico barrio de la Magdalena, Centro Histórico de Granada. PFG Elisabet Travé Marín. Tutor Fco. Javier Lafuente Bolívar

En el XVI y XVII la rica decoración mudéjar se mezcla con los elementos estructurales y ornamentales renacentistas y barrocos, alumbrando una tradición arquitectónica peculiar de fuerte

implantación que destacara por su dignidad constructiva. Esquema arquitectónico que solía completarse con la inclusión de un jardín posterior.

Como evolución tipológica más común en las zonas centrales de los barrios que conforman el centro histórico de la ciudad, las partes menos afectadas por las reformas urbanísticas recientes, hoy persisten, algunas viviendas construidas en el XVI, XVII, XVIII, e incluso XIX, que constan de tres pisos incluido el bajo, consecuencia del complicado emplazamiento de la ciudad que impulso al aprovechamiento intensivo de del suelo, y por consideración del valor, riqueza y fertilidad de la vega, aspecto este hoy olvidado.

Suelen ser edificaciones en origen de clase media, con un patio interior de 2 o 3 metros de diámetro y una pequeña fuente lateral o surtidor central. La planta baja, con escalera que comunica con el resto de las plantas, se enlaza al patio mediante una alquería que al menos ocupa los lados más anchos. El piso primero presenta a lo largo del patio un pasillo con ventanas, que en los pisos superiores desaparece, siendo sustituido por diversas habitaciones que comunican directamente con el patio central mediante ventanas o medios balcones.

Durante siglos es la vivienda de la familia media granadina. Propiedad de un mismo inquilino, que usaba la planta baja en verano y las altas en invierno.

Este tipo de vivienda, a finales del XIX empezó a sufrir el abandono por sus antiguos propietarios, parcelándose los edificios y dividiéndose las viviendas entre varios inquilinos de clase media inferior (Bosque Maurel, Geografía Urbana de Granada, 1988).

A partir del siglo XIX, las características arquitectónicas de la edificación que surge existente en el centro histórico obedecen a los parámetros compositivos y ornamentales que dictan las Ordenanzas del momento, producto de una cultura ecléctica que ha conservado los conceptos de regularidad y simetría elaborados por los clásicos. De ahí la obsesión por alcanzar el ornato urbano a través de fachadas con la máxima uniformidad de alturas y regularidad en la distribución y dimensiones de los huecos.

Desde el punto de vista constructivo, la edificación en este tipo de manzana desarrolla el tipo de inmueble destinado a viviendas en alquiler y locales comerciales en planta baja, levantado entre medianeras, con estructura de muros de carga y distintas crujiás, de las cuales, la de la línea de fachada principal contiene las habitaciones mejor iluminadas y ventiladas. Para el resto, se hace precisa la existencia de patios de luces. Las fachadas del gusto ecléctico, donde el diferente tratamiento de los huecos y las molduras, marcan las categorías de planta principal y plantas de viviendas de menor valor.

Esta nueva vivienda burguesa introduce nuevos servicios higiénicos y sistemas técnicos que procuran dotarla de mayor comodidad, aunque no se introducen novedades como el ascensor hasta 1900 (Salmerón, 2001).



Fig. 22. Revelación a san Pío V de la victoria de la Santa Liga en Lepanto (7 de octubre 1571). 1670-1700. Anónimo. Fuente: Museo Naval de Madrid. N° inventario MNM-109



Fig. 23. Detalle Cuadro “Revelación a San Pío V de la victoria de la Santa Liga en Lepanto” (7 de octubre 1571). 1670-1700. Anónimo. Museo Naval de Madrid. Vista ciudad de Málaga, Castillo de Gibralfaro y Alcazaba

4.2. CENTRO HISTÓRICO DE MÁLAGA.

En el caso de Málaga, el centro histórico, conjunto histórico-artístico Bien de Interés Cultural (Resolución de 18 de junio de 1985 de la Dirección General de Bellas Artes, BOJA nº 76 de 2 de agosto de 1985), está delimitado por el trazado de la muralla defensiva nazarí de la ciudad (Mitjana, Siglo XIX), calles Carretería, Álamos y Mundo Nuevo y Plaza de la Merced al norte, que lo separan de los barrios extra muros de la Goleta, San Felipe Neri, La Merced y La Victoria; el río Guadalmedina al oeste; la Alameda Principal y la Avenida Cervantes al sur; y el monte Gibralfaro al este.

Con una superficie de 37,58 Ha, su población es de 5.860 habitantes (INE, 2011), un 1,03% del total de la ciudad, con una densidad de habitantes de 155,93 hab/Ha, que viven en 1.155 edificios, el 60,69 % con algún grado de protección patrimonial, de los cuales 375 edificios (32,46 % del total) presentan protección dentro de los niveles más bajos que estipula el PEPRI centro, 311 edificios (26,93% del total) disponen de protección integral o Arquitectónica, y 15 edificios (1,30 % del total) disponen de la máxima protección BIC (Bien de Interés Cultural) (Excmo. Ayuntamiento de Málaga, 1998) (Ozomek, 2011).

4.2.1. Evolución Histórica

4.2.1.1. El proceso de asentamiento. Periodo fenicio

Existen evidencias de que la ciudad de Málaga debió ser cuna de un asentamiento fenicio arcaico, al menos en el siglo VIII a. de C., con una segunda fase constructiva entre el primer y tercer cuarto del siglo VI a. de C, que ya implicará una reestructuración planificada del espacio urbano con la disposición de la muralla.

El núcleo originario de la población se puede situar en el vértice elevado formado por Alcazaba-Teatro-Gibralfaro, donde se ubicarían las más importantes funciones económicas y políticas. Respecto a la ciudad baja, se puede reconocer el suelo consolidado en cada etapa cultural a través del trazado de los perímetros murados, que en cada etapa consecutiva tiende a englobar y actúa sobre las anteriores, ya que el amurallamiento es un acto defensivo y político clave que traduce el grado de urbanización y organización de una sociedad.

El desarrollo del recinto fenicio aprovecha dos relieves geoestructurales de rango elevado: por una parte, la cota dominante que constituye la elevación calcofilitica que sirve de asiento a las actuales Alcazaba y Gibralfaro, y de otro lado la dorsal filítica que discurre longitudinalmente desde la Parroquia de Santiago hasta la Catedral, aunque el sector de la antigua acrópolis ha sufrido una destrucción sistemática debido a la instalación medieval de la Alcazaba-Gibralfaro, quedando únicamente restos puntuales, de modo que el patrón de asentamiento en ladera del urbanismo fenicio

resulta perdido en gran parte, debiendo concentrar nuestra atención en la Ciudad Baja, donde se desarrollaban funciones productivas y manufactureras.

Los restos construidos del Período Púnico (principio del siglo VI y el siglo V a. de C; y el siglo V al siglo II a. de C.) son similares a las edificaciones de yacimientos norteafricanos, Lixus o Cartago, donde en planta baja se desarrollan actividades económicas y manufacturas, y en primera planta las funciones domésticas y habitacionales, destacando por su envergadura y monumentalidad el alzado de sillares aparecido en calle Don Juan de Málaga, pudiendo tratarse de un edificio público, cuya posición nos orienta hacia usos portuarios (Arancibia Román & Excalante Aguilar, 2006).

4.2.1.2. Malaca romana

No son muchas las edificaciones que puedan ser atribuidas a la primera etapa de la Malaca romana debido principalmente a dos factores: los pocos restos encontrados del período republicano, fundamentalmente monedas y cerámicas sin asociación a estructuras construidas y de otra la incidencia de los restos tardíos. No obstante, se puede observar que los escasos datos para este período quedan referidos al área norte de la ciudad y se extienden a ambos lados de la calle Granada, como una ampliación de la ciudad anterior hacia el noroeste, destacando los restos situados bajo el Teatro de un edificio termal, amortizados por la construcción de este ya en época augusta.

La acrópolis y el núcleo cercado, "la ciudad fundacional", se irá quedando en una posición ligeramente excéntrica, respecto al asentamiento romano, sólo ocupándose en época tardía el espacio meridional de modo paulatino y sucesivo, en varios momentos de expansión que quedan registrados en el parcelario urbano con la disposición de viarios, que a modo de abanico se abren desde ese punto elevado o eje.

Aunque se sabe que la *civitas* tomará peso económico hasta estar representados sus productores y comerciantes en Roma y esa pujanza justifica tanto la recepción del estatuto de *Municipium* en época Flavia como la construcción de un edificio público de la envergadura del Teatro aún antes, en época Augusta, existe la incertidumbre sobre la ciudad romana y la arqueología ha ido abriendo paso a la hipótesis de la perduración de los patrones de la ciudad púnica. Sólo se está aún en condiciones de hipotetizar acerca de la ubicación del área pública por excelencia, el Foro o los Foros, que debieron de configurarse como un Foro Portuario.

El despegue económico de los productos elaborados derivados del pescado, sobre todo salazones y salsarios, se observa a través de la forma en que inexorablemente se impone la actividad, a través de las piletas datadas desde el siglo I en el sector de las desaparecidas calles Santa Ana y Muro de Santa Ana, cuya presencia ayuda a marcar el avance de la superficie ocupada que se prolongará al este por la calle Beatas, que indudablemente constituyó un viario de salida de la ciudad. Hasta constituir una verdadera factoría de salazones, que empieza a colmatarse a fines del siglo II y prosigue hasta el

segundo cuarto del siglo III. Un segundo momento en torno a los siglos IV y V, asociados a otros restos constructivos ya tardíos.

Este hecho deja ver una ciudad muy activa comercialmente y da sentido a la posición de los hornos altoimperiales de producción de ánforas y cerámica activos en la zona entre calles Carreterías y Ollerías, germen de un barrio alfarero hasta el siglo XX.

Desconociéndose la existencia de una muralla de época imperial, si existen los restos conocidos de la muralla Romano-Tardía. El lienzo meridional, bajo la fachada edificada de Cortina del Muelle y otro lienzo occidental reconocido a lo largo de Molina Lario, Plaza y Palacio del Obispo, donde las fechas de edificación se reiteran en torno a las postrimerías del siglo III y el IV. Su confluencia, prolongando hipotéticamente su trazado vendría hacia calle Strachan, aunque no aparecen indicios de sus lados norte y este, desconociéndose aún el perímetro urbanizado. Al mar se presentaba un lienzo de 2,20 de ancho conservado, que se mantuvo emergente durante todo el siglo V, colmatándose su alzado durante los siglos V-VI.

El hecho fortificador traerá aparejado, de modo inmediato, un proceso reurbanizador expansivo que llevará los límites de la ciudad extramuros, por lo menos al margen izquierdo del Guadalmedina.

Se completa el esquema de la zona meridional con los restos de construcciones defensivas y/o de carácter portuario consignando una rampa hacia la mar registrada en calle Castillo de Sohail, seguido de una muralla y un espaldón portuario que se extiende al oeste hasta Pasillo de Santa Isabel, dejando al sur una zona de escollera y avanzando hacia el mar, en calle Camas, el fondeadero. (Mayorga Mayorga, Escalante Aguilar, & Cisneros García, 2005) (Ayuntamiento de Málaga, 2010).

4.2.1.3. La Ciudad Medieval.

Ésta vendrá marcada por la presencia del islam, constituyéndose una verdadera *Madina* con un esquema de barrios cerrados, con predominio de lo privado sobre lo público, en un entramado articulado por los viarios que prácticamente ha llegado hasta nosotros.

Con el establecimiento de la capital de la *kuira* o provincia en Archidona, constituyéndose en la sede de los árabes Yemeníes, tribu hegemónica, se inicia un decaimiento urbano. La cultura material refleja cómo es esa sociedad: convulsa, beligerante, con tensiones entre los distintos grupos de población: de una parte, la oligarquía autóctona hispano-goda que mediante una conversión paulatina al Islam pasarán a muladíes, las comunidades rurales mozárabes, las familias árabes hegemónicas, las tribus norteafricanas. Se producirán revueltas generalizadas y por tanto será una sociedad fuertemente militarizada, que emprenderá muy pronto la construcción de fortificaciones.

No obstante, puede seguirse un registro de ocupación con voluntad urbanizadora; se dispondrán sistemas de reordenación y encauzamiento de aguas (cauces secos de evacuación y pozos rellenos de gravas), aparecen con profusión silos de almacenaje, bastante bien conservados en la ladera de la Alcazaba, pero sobre todo se organiza una actividad manufacturera de carácter propiamente islámico: la actividad alfarera, además se disponen necesariamente espacios de culto y se erigen construcciones defensivas, según una noticia que refiere que en el año 861 Abd ar-Salam Ibn Talaba fortificó los fondeaderos de Rayya.

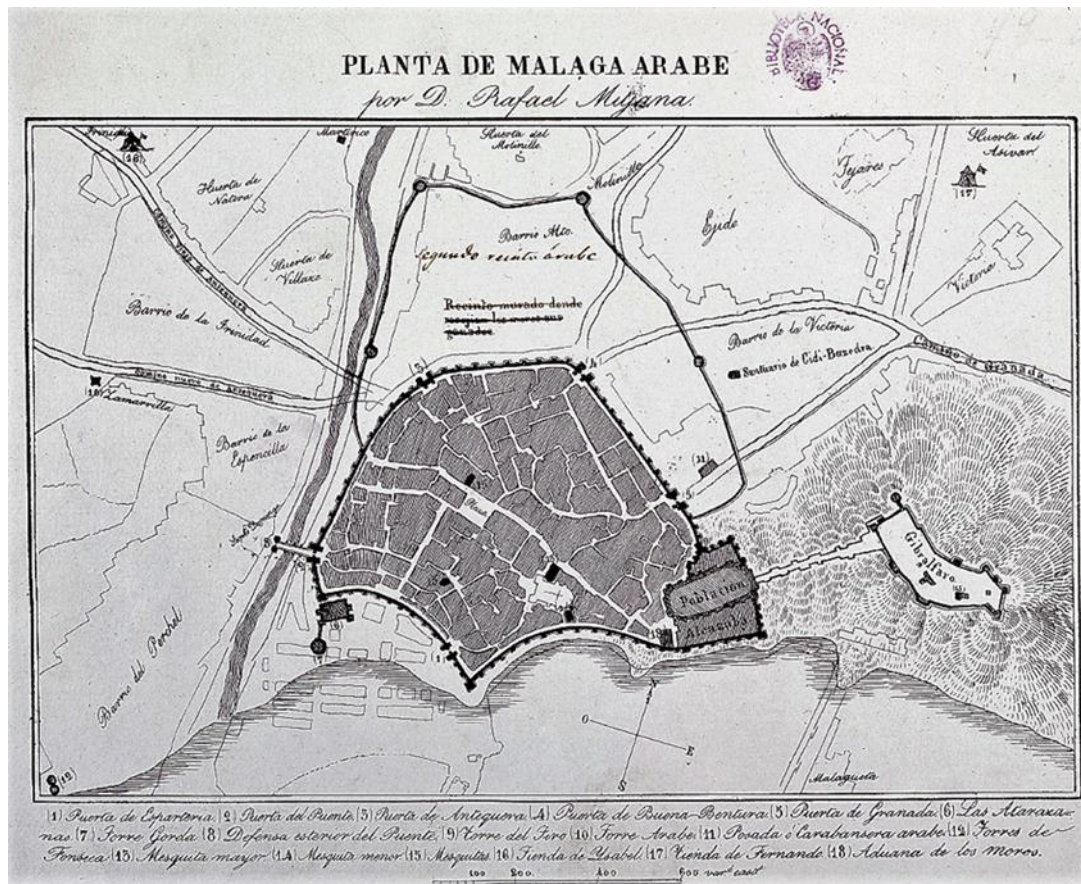


Fig. 24. Planta de Málaga árabe. Rafael Mitjana. Siglo XIX.
Fuente: Biblioteca Nacional Hispánica.

Respecto a la creación de espacios de culto, existe la hipótesis de la fundación de una Mezquita primitiva bajo la Plaza de Armas de la Alcazaba, aunque pudieron ocupar o compartir el culto en las iglesias preexistentes visigodas. También se habilitan ciertos espacios para instalaciones funerarias. Aparece un cementerio meridional de nueva creación, ocupando las arenas del arco de la bahía desde

La Marina hasta Sebastián Souvirón y también se reaprovechan otras áreas cementeriales anteriores romano-tardías en el entorno de calle Frailes e inicio de calle de La Victoria.

Durante el periodo de encumbramiento de los ziríes, se manifiesta en primer lugar en el acto de acuñación, como demostración Hammudí de su poder legal, o en la decisión política de favorecer la instalación de la judería que originalmente debió ocupar un espacio aledaño a la propia Alcazaba (Chalmeta, 1985).

Se producen cambios urbanísticos tan importantes que configurarán la medina y los arrabales hasta siglo XVIII, registrándose los primeros sistemas de evacuación de aguas negras generalizado en todas las manzanas construidas y alcanza hasta el gran proyecto defensivo unitario de la envergadura que supone la edificación de la Alcazaba y la Muralla de la medina.

A tener en cuenta una multiplicidad de adarves hoy perdidos, que se entrecruzaban, quizás como "pasos de servicio" en el parcelario islámico por el interior de las manzanas, hasta el punto de documentarse en Málaga un Barrio de los Adarves (Torres Balbás, 1955), y que resultaban imprescindibles ya que a su través se organizaban la recogida y evacuación de aguas residuales, dada la concentración de pozos negros dispuestos en ellos y vinculados a letrinas en un período temprano, desde el siglo XI.

El otro gran proyecto de carácter defensivo y de gran envergadura es la edificación de la Alcazaba y la Muralla de la medina, sede representativa del aparato administrativo y político-militar con el que se busca la representación de su legitimidad califal, y que supondrá una operación de adquisición del suelo anteriormente construido para construirla, lo que obligará al desplazamiento de esa población y conllevando el crecimiento y consolidación de dos verdaderos arrabales, el de Attabanín al otro lado del río y el de Funtanalla en sector norte de la ciudad, apareciendo simultáneamente en ellos los primeros indicios de urbanización, con tan buena dotación de servicios que los va a constituir, según los viajeros que los visitarán más tarde, en verdaderas ciudades (Esaño & Román, 2003).

Con los Almohades, quienes ejercieron su dominio entre los años 1153- 1232, se inicia otra fase de apogeo urbano. Esta nueva "oligarquía teocrática" emprendió numerosas actuaciones reconocibles en la ciudad, siguiendo una orientación política con un marcado carácter emblemático y propagandístico (Núñez, 1997).

Existe noticia de la fundación de 25 mezquitas también atribuidas al personaje público Ibn al-Sayj (1132-1208) que culminarán con la edificación de una nueva mezquita aljama, bajo el Sagrario y patio de la Catedral actual, construida sobre espacios domésticos aún de primera época almohade.

También se atribuyen a una donación de Ibn al- Sayj la excavación de cincuenta y dos pozos de captación de agua, sistema que será dominante en la ciudad y llegará a dar nombre a alguna calle hasta

hoy, Pozos Dulces. También el mantenimiento de la red de saneamientos traduce un deseo de control eficaz en el gobierno urbano como evidencia la aparición de las primeras "ordenanzas municipales" *El libro del Buen gobierno del Zoco* de Ibn al-Zaqati, donde se regulan aspectos de limpieza, vigilancia en las transacciones comerciales, pesos y medidas en el zoco, incluso ciertas normas para proceder a la inhumación de los difuntos (Gendrón, 1968).

En general, en la ciudad, a lo largo del período se puede ir observando una densificación del espacio, sobre todo a través de la compartimentación que sufren las estructuras domésticas, reduciéndose las parcelas respecto a las otras subyacentes del XI y del XII mejor conservadas. Todo este mundo abigarrado y comprimido, según las descripciones de algunos viajeros, se verá alterado y llegará a su fin tras la conquista cristiana (Ayuntamiento de Málaga, 2010).

4.2.1.4. Siglo XV - Siglo XVIII. La Ciudad Cristina

El asedio y los asaltos que concluyen en las capitulaciones y rendición de la ciudad el 19 de agosto de 1487, debieron suponer un enorme impacto físico sobre las murallas y el caserío, así como para sus habitantes por los actos de dominación de los conquistadores sobre los pobladores musulmanes, sometidos y encerrados en el tercer recinto de la Alcazaba al que se llamó Corral de los Cautivos, pasando a formar parte del imaginario heroico de la ciudad integrado en el escudo de la misma.

La nueva población ante la estrechez de las casas, y al igual que en otras ciudades reconquistadas, concentrarán varias propiedades formado un solo lote para las nuevas familias. A través de los libros de Repartimiento se caracterizan los distintos "barrios", como espacios poblados de carácter diferenciado en el interior de la medina nazarí, basado en el reconocimiento efectuado por los nuevos pobladores que aprecian distintos núcleos de casas y callejuelas interiores que disponían, como servicios básicos propios, de mezquita, baño y horno. En el entorno de la Catedral se localizan hasta tres mezquitas; a lo largo de las calles principales Granada o Beatas y en las zonas más comerciales dos, mientras que en los restantes una única por barrio.

La reforma urbana busca la implantación de una concepción diferente de la ciudad que implica la ampliación de los espacios públicos, mediante aperturas o ensanches y nuevas ordenaciones administrativas que se adscriben a cuatro parroquias, adecuación a las ideas que emanan del

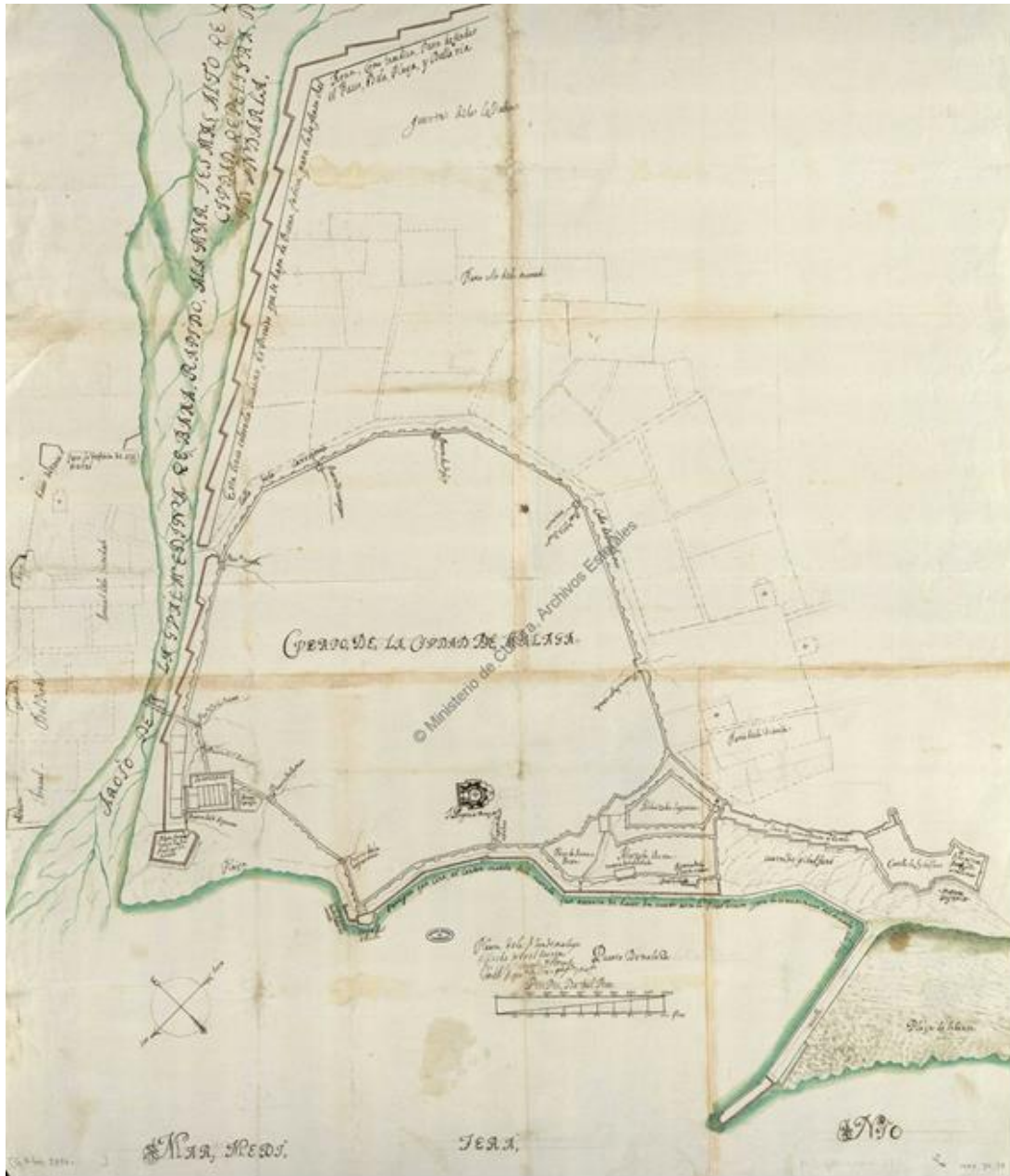


Fig. 25. Planta de la plaza de Málaga (1694) - Torelli, Hércules.
Fuente: Archivo General de Simancas

renacimiento europeo y que la monarquía castellana ya establecía en todas las ciudades de su reino en cuanto a higiene, edificación, jerarquía de espacios, etc. La nueva concepción urbana se fija, sobre todo a través de una reforma interior de la ciudad heredada (Ruiz Povedano, 2017).

El impacto cristiano en el urbanismo precedente se produce mediante el derribo de casas para ampliación de parcelas, la apertura y prolongaciones de los viarios, la edificación de nuevas instalaciones, así como la urbanización de espacios adyacentes a los núcleos poblados de los arrabales.

Respecto a la zona de viviendas, la necesidad de disponer de suelo motivó que en el Barrio de la Victoria muy pronto se planificara la apertura de calles, siguiendo la traza de los arroyos que bajan del Monte de Gibralfaro, deslindando las parcelas a expensas del suelo del cementerio islámico; hecho al parecer disuasorio al asentamiento que no llega a materializarse hasta mediados del siglo XVII, cuando la actividad de los tejares existentes en la zona de Lagunillas, para la fábrica de la Iglesia homónima va cambiando el aspecto del lugar.

Aunque la ciudad no modifica esencialmente la trama de su casco antiguo, si hay alteración urbanística, dado que se ordenaron retranqueos y edificación de fachadas y alineaciones de solares, ensanchamiento de calles a partir de la eliminación de ajimeces y otros elementos de tradición islámica añadidos a las casas durante el proceso de densificación y masificación sufrido durante los últimos momentos de la ciudad nazarí, así como señaladas reformas puntuales y ocupación de espacios liberados para nuevos usos, destacando la Plaza Mayor y la Plaza del Mercado. Respecto a la apertura de nuevas plazas, destacar la ampliación de la del Obispo y la del Alcázar y las yuxtapuestas a las puertas, aclarando que la instalación del Mercado franco se realiza sobre la antigua Musalla, origen medieval de la popular plaza de la Merced.

Se abrirán nuevas calles, como la denominada justificadamente Nueva ya a fines del s. XV y, sobre todo, la implantación de edificaciones de orden religioso, que sí genera una imagen distinta, la ciudad conventual, si bien a menudo, como ocurre con los conventos levantados dentro de la ciudad amurallada en los siglos XVI y XVII, partían de la agregación de casas ya preexistentes, a las que se edificaba una iglesia y se recomponía la distribución en la búsqueda de espacios comunes.

La ciudad, se dividió en cuatro principales sectores, fruto de la distribución en cuatro parroquias que servirá como partición administrativa hasta entrado el s. XIX: colaciones de Sagrario (1488); Santos Mártires (1491) que verá aumentada su demarcación a raíz de la expansión demográfica del s. XVIII con los barrios extramuros de Trinidad y Capuchinos; Santiago (1490) con el barrio extramuros de la Victoria; San Juan (1490) (Martínez, 1985).

En Málaga y su jurisdicción la población de repobladores superaba con amplitud a los mudéjares, no obstante, la deportación definitiva de la población de origen islámico en 1570 tendrá consecuencias

palpables en el orden económico. Los lugares donde se localizaba la mayor concentración de población morisca se convirtieron en despoblados, cesando toda actividad productiva.

El desarrollo demográfico natural, que en Málaga se traduce en un paulatino aumento a lo largo del XVII, se vio paralizado estacionalmente por las epidemias y sucesivas inundaciones por desbordamiento del Guadalmedina que sufrió la ciudad durante el *Período Barroco*, producto de la tala indiscriminada a lo que habrá que sumar el daño causado a la urbe por los terremotos sufridos, del que sólo el de 1680 produjo la ruina en la mitad de su caserío.



Fig. 26. Plano de la Ciudad y Puerto de Málaga. 1791. Joseph Carrión de Mula.
Fuente: Archivo Municipal de Málaga.

Málaga está estrechamente ligada a la existencia del puerto, que constituye además de su valor estratégico como frontera, el centro de la actividad económica, germen de su desarrollo comercial desde el s. XVII, basado en la exportación de los productos de su entorno agrario hacia los países

nórdicos. Sobre estos dos ejes, frente marítimo-puerto y río, la corona centrará sus intereses por cuestiones estratégicas, en tanto que la ciudad desarrollará a lo largo de la época barroca lo esencial de las acciones urbanísticas. La constante presencia de ingenieros militares buscaba soluciones a las crisis provocadas por las inundaciones, así como un refuerzo del aspecto defensivo que Málaga aportaba, como se ejemplariza con la instalación del fuerte de San Lorenzo.

Urbanísticamente se potencian los ejes viarios históricos, destacando los accesos desde las puertas principales abiertas en la muralla: Compañía-Santa María-Cister, accede desde la Puerta Nueva hasta la Puerta de la Alcazaba, y recupera la huella del Decumanus mayor de época romana. A partir de 1494 esta arteria principal incrementa su valor urbano con la apertura de calle Nueva, que sobresale por ser una comunicación comercial entre la ciudad y el puerto. Una tercera vía en importancia será la conformada por la calle Granada que comunica desde la Puerta en la muralla en la que confluía el camino norte hasta la Plaza Mayor (Ayuntamiento de Málaga, 2010).

Durante el XVIII los libros parroquiales estiman un crecimiento de población que parte de veintiocho mil habitantes a principios de la centuria, finalizando entorno a los cincuenta mil. Aumento demográfico unido a una superación de la "crisis continua" que se vivió en el siglo anterior y paralelo al experimentado en el resto del reino.

Tipológicamente, aún se registra en algunos inmuebles protegidos y otros de carácter popular cómo debía ser la imagen colorista de la ciudad barroca, a través de las decoraciones que ofrecían sus fachadas. Desde las auténticas fábricas en resalto de ladrillo con llagueado rehundido más antiguas, decoraciones geométricas complicadas y coloristas, a la mayoría que imitando las fábricas más nobles de sillería, incorpora dibujos de cadenas de ladrillo o columnas adosadas. A veces, avanzando el tiempo, se completan con guirnaldas, óculos, cartelas identificativas de la propiedad o encerrando la fecha de construcción, y avanzando también figuras, aisladas o componiendo escenas, que también sirven de pista acerca de los negocios que alojaban.

El puerto hasta este momento sólo contaba con un muelle, el de levante, y dada la expansión económica que se estaba produciendo se proyecta su ampliación con la construcción de otro en poniente. En la segunda mitad del siglo, y relacionado también con las necesidades de acarreo de dichos materiales y un mayor tráfico se levantan los caminos a Vélez-Málaga, que conlleva la apertura y urbanización del Paseo de Reding y el de Antequera por el Puerto de la Torre, continuando en ejercicio el dispositivo o red de torres de alarma y aviso que rodea la ciudad, conectando con Alcazaba y Gibralfaro, al que se añaden algunos dispositivos de mejora militar, como el Castillete de Santa Catalina en las colinas que vigilan el litoral este (Ayuntamiento de Málaga, 2010).

En el siglo de la Ilustración, la ciudad sigue siendo conventual. Las construcciones religiosas, cuatro parroquias, veintiséis conventos, numerosas ermitas, capillas, etc., llegan a ocupar hasta el 30 % del

terreno edificado, limitando el aprovechamiento intramuros. Esto obligó a intervenir sobre la periferia, como ya había ocurrido desde el s. XVI con el desarrollo urbano entorno a los conventos externos: Victoria, Capuchinos, Trinidad y el Carmen, surgiendo barrios nuevos en los antiguos arrabales: Perchel, Trinidad, Barrio Alto, Victoria, reflejo de la demografía que se está viviendo. La consecuencia final es el derribo en 1786 de las antiguas murallas que circundaban la ciudad desde la época musulmana, superado su carácter defensivo (Folguera, 1984).

Un elemento muy destacado de la transformación de la ciudad a partir de un nuevo urbanismo que emana de las ideas de renovación e higiene de la Ilustración, será el proyecto de la Alameda que surge a partir de la Real Orden de 1783, consiguiendo con este proyecto una actuación completa de orden urbanístico y arquitectónico, fundamentalmente por lo que supone de regeneración de un espacio yermo e insalubre, como es el playazo de la ciudad, y por la creación ex novo de una zona que se convierte en un nuevo centro urbano y cívico, ubicación de las clases dominantes con valores especulativos en alza, y lugar de desarrollo de los mejores diseños de arquitectura civil (Ayuntamiento de Málaga, 2010).

4.2.1.5. Siglo XIX. La Ciudad Ilustrada y la Industrialización.

La continuidad urbanística de la ciudad de época barroca desaparece a partir de los grandes cambios que se generan al final del XVIII, con el estímulo al crecimiento que supuso la liberación del comercio con América, tras los decretos de 1765 y 1778 y la plena implantación de las ideas ilustradas, dando origen a instituciones relacionadas con el comercio como el Consulado o Escuela Náutica de San Telmo.

El impulso comercial trae aparejada una numerosa colonia extranjera, cambios urbanísticos, medidas de modernización, en definitiva, un crecimiento que requiere nuevas dotaciones para la ciudad (Acueducto de San Telmo, mejoras en el Puerto, fundación y demolición del Cuartel de San Lorenzo).

La nueva economía industrial llega con retraso (1830) a las regiones meridionales europeas, si bien en el territorio malagueño existían ya desde el siglo anterior instalaciones relacionadas con actividades manufactureras de carácter preindustrial: Real fábrica de hojalata de San Miguel, en Ronda (1725); Fábrica de naipes de Macharaviaya (1755); Fábrica de papel en Nerja (1780), etc.

Pero serán, sobre todo, los acontecimientos asociados al siglo XIX: industrialización, convulsiones políticas revolucionarias, desamortización, etc., los que provoquen los mayores cambios. En el período comprendido entre 1830 y 1860 Málaga se convierte en un centro industrial de primer orden, partiendo de la siderurgia (Altos hornos de Marbella, Perrería de la Concepción, 1832) abarcando un amplia representación de actividades en la ciudad; Siderurgia La Constancia (1833); Perrería El Ángel (1841); Industrial Malagueña (textil, 1846); Fábrica La Aurora (1856); químicas, transformación de maderas; agroalimentarias..., dando lugar a una nueva expansión con el alzado de las barriadas obreras y el crecimiento de población, tal como se constata al duplicar el censo de población entre 1842 y 1877.

El crecimiento económico, fruto de esta actividad, conlleva el desarrollo de una clase dominante en expansión que va gestando, a su vez, la transformación a una nueva ciudad, cuyo proyecto más emblemático en la centuria, la apertura de la calle Larios, supone la mayor ruptura con el parcelario de tradición islámica que había pervivido, salvo actuaciones puntuales, hasta el siglo anterior, pero que también se expresa en la extensión hacia la zona Este, ya alejada de la ciudad histórica y que se convierte en la residencia de la clase burguesa dominante.

En la mitad del S.XIX, con las políticas de Mendizábal y Madoz, es cuando se produce el auténtico proceso desamortizador que genera una profunda transformación en la fisonomía de la ciudad. A esto hay que unir el florecimiento del comercio y el apogeo industrial que hace que la ciudad salte los muros y se extienda hacia los arrabales, formando definidos barrios en la periferia.

La reordenación que implica la liberación de inmuebles o su conversión en solares supuso un fuerte impacto en la renovación urbana, la definición de un nuevo parcelario y la edificación de una arquitectura contemporánea.

Durante el siglo XIX se produce una honda preocupación ordenadora asistiendo a diversos proyectos de esa índole entre los que destaca el Plan de Ensanche y Remodelación de la ciudad de José Moreno Monroy de 1861. Este plan forma parte de la utopía urbanística malagueña, pues, pese a que la mayor parte de este no se llevase a la práctica, ha servido de inspiración a muchos de los proyectos posteriores y sus postulados han servido de guía para la arquitectura de final del siglo XIX. Hay que entenderlo en un contexto histórico muy concreto en el que también se están produciendo ensanches en Madrid (plan Castro) y Barcelona (plan Cerda) y en una época de pleno auge industrial de la ciudad de Málaga.

Las características principales de estos ensanches son, en el plano morfológico, la ordenación en manzanas. En el orden conceptual la implantación de la ciencia a todos los campos incluidos la arquitectura y el urbanismo a través del Higienismo y otros criterios para la zonificación por barrios,

pues si en otras épocas se agrupaban por colectivos gremiales, ahora se asientan en distintos barrios a las distintas clases sociales (barrios aristocráticos, burgueses, obreros, etc.).

Una de las motivaciones de este plan hay que buscarla en la inviabilidad del tráfico interior de la antigua ciudad de Málaga heredera tanto de la medina musulmana como de la posterior ciudad conventual. En la nueva ordenación propuesta las calles, que parten perpendicularmente de la Alameda y se abren en forma circular hasta la Plaza de la Constitución y Cortina del Muelle, forman una ordenación radial en torno a Plaza de la Constitución y la Catedral.

Otro factor de enorme interés en la modernización de la ciudad será la llegada del Ferrocarril como elemento potenciador del desarrollo de la zona Oeste de la Capital, que empieza a transformar este litoral de la ciudad creando un binomio entre el puerto y el ferrocarril, capaces de dinamizar toda la estructura urbana del oeste del río originando entre el puerto y la estación el sector urbano más dinámico y característico del periodo industrial en la ciudad.



Fig. 28. Plano trazado de calle Larios. 1886.
Fuente: Archivo Municipal de Málaga.

Respecto a la Ordenación y reformas interiores en el Centro, Histórico de Málaga, la desamortización trajo consigo una nueva ordenación de la ciudad, abriendo un nuevo sistema viario y regularizando la morfología formando manzanas con cierto orden y en la mayoría de los casos haciendo alarde de los progresos técnicos adquiridos construyendo edificios de más altura, cuatro en la mayoría de los casos, pero el proyecto más importante de la Málaga del siglo XIX será la apertura de las calles Marqués de Larios y Molina Lario en 1886.

El trazado de dichas calles hay que examinarlo conjuntamente ya que para sus aperturas resulta necesaria la parcelación y ordenación de los terrenos del Hospital San Juan de Dios, Antiguo del Rey, que perduraba entre las calles Cortina del Muelle y Plaza del Obispo. Dicha ordenación también traerá como consecuencia la aparición de nuevas calles tales como Strachan y Bolsa y respetando únicamente las trazas de herencia islámica de las calles del área comprendida entre Salinas y Álvarez (Ayuntamiento de Málaga, 2010).

4.2.1.6. Siglo XX. Del colapso industrial al turismo

La historia del urbanismo en el siglo XX en Málaga está muy marcada por su trayectoria económica, por el descenso de la actividad industrial hasta su posterior colapso y el nacimiento del turismo que a la postre junto con la construcción formarían el binomio en el que se basa el crecimiento de la ciudad.

El primer cuarto del siglo XX se puede considerar como un periodo de prolongación del XIX. Es una fase de calma en el crecimiento de la ciudad.

Tras la década de los años veinte y como consecuencia de la no intervención en la primera guerra mundial, la industria española y también la malagueña experimentó un momento dulce lo que se tradujo en un incremento de la producción.

El Plan de Ensanche de Daniel Rubio 1928/29 se redacta en un momento clave, tras la Conferencia Nacional de Edificación de 1923, al entrar en crisis el planeamiento de ensanche anterior y al ascenso de las ideas del Movimiento Moderno, haciendo frente a una nueva situación urbana marcada por un crecimiento demográfico que había repercutido en un mayor hacinamiento en los barrios obreros, y el progresivo aumento de la construcción y la infravivienda.

Este Plan se fundaba más en argumentos higienistas, dependientes de criterios sobre habitabilidad y la alta densidad demográfica de la ciudad consolidada, que en previsión de infraestructuras públicas; siendo las circulaciones interiores la base que fundamenta el plan, rompiendo la producción anárquica de la ciudad ordenando una gran superficie al oeste del río Guadalmedina y deteniéndose en el borde oeste de los barrios Trinidad y Perchel donde aún restaban en activo huertas y explotaciones agrícolas. También propuso una prolongación de la Alameda que incardina todas las circulaciones junto con

un sistema de seis radiales o ejes de salida extrapolados de la ciudad ya existente, y tres rondas, interior, intermedia y exterior.

La época autárquica (1937-1959) resulta interesante el análisis del periodo que sucedió a la Guerra Civil en lo que se refiere fundamentalmente a la política de Vivienda, la plasmación de dicha política y el planeamiento urbano. Las actuaciones de la administración se refieren fundamentalmente a la provisión de vivienda barata, aunque aún a pequeña escala, fundamentalmente generando las siguientes barriadas: Barriada del Generalísimo Franco en ciudad Jardín, Grupo del Canódromo en Ciudad Jardín, Santo Tomas de Aquino, Viviendas Ultrabaratadas de El Palo, Haza Campillo Alto y Bajo, Haza Cuevas (o Nuestra señora de la Victoria) (Jiménez Díaz & Rubio Díaz, 1980).

Respecto a realizaciones de Planeamiento Urbano se conforman las actuales fachadas del puerto de Málaga, es decir la actual fachada de la plaza de la Marina y las edificaciones del frente del Muelle de Heredia.

Llegados a la mitad de la centuria se realiza el Plan de Ordenación Urbana de José González Edo, (B.O.E. de 18 de julio de 1950), del que destaca la prolongación de la calle Larios, la unión de El Parque con la Alameda y las ordenaciones de El Ejido y La Malagueta (Ayuntamiento de Málaga, 2010).

- *El despegue económico: El Boom Demográfico, Turístico y Constructivo (1964- 1973).*

Tras el Plan de Estabilización Económica de 1959, conocido como "milagro económico español", el país abrió sus puertas al comercio extranjero lo que supuso una importante entrada de capitales y un crecimiento económico sin igual, propiciando una década de crecimiento y prosperidad que transformó la ciudad con un impacto similar al producido en el momento de las desamortizaciones.

Málaga experimenta un increíble crecimiento poblacional en este periodo iniciando así los promotores la producción masiva de polígonos de viviendas apoyadas por la administración. Esto repercutió en centro histórico de Málaga, iniciándose un proceso de deterioro que llegó a niveles deplorables, debido fundamentalmente a la búsqueda de una mayor comodidad por la población en viviendas a las afueras y al uso generalizado del automóvil, poco compatible con la antigua ciudad de Málaga.

Además, la mayoría de los edificios habían sido traspasados por herencia, tratándose de un caserío principalmente de los S. XVIII y XIX desprovistos de comodidades, como baños independientes o mayor privacidad, a diferencia de las nuevas promociones de viviendas más adaptadas a las necesidades contemporáneas a lo que se sumaba un escaso equipamiento público. Ello favoreció el abandono paulatino de la población del centro de la ciudad, iniciándose un periodo de degeneración que casi llega a nuestros días.

En este periodo, y a falta de un instrumento de protección, se produjeron los mayores atentados en cuanto a destrucción del patrimonio y producción de vivienda "de promoción" en el centro histórico, al carecer de instrumento de planeamiento capaz de regular el crecimiento y la dinámica de la ciudad (Ayuntamiento de Málaga, 2010).

- *Período Democrático.*

Las condiciones económicas cambian a partir de la crisis económica mundial del año 1973, a lo que se suma en este periodo el colapso definitivo de la industria malagueña; ciudad que tenía un tejido industrial muy diversificado y que se irá perdiendo durante esta década.

La aplicación de la planificación parcial y la creación de la ordenanza "Residencial Plurifamiliar", que hacía referencia a la creación de bloques de viviendas exentos en polígonos, donde en principio no alcanzaba la actividad organizadora del planeamiento, dejaba en manos de los promotores la configuración de la trama a nivel de barrio sin que existiera una cierta coherencia u homogeneidad en esas nuevas creaciones de ciudad, obteniendo como resultado su desarticulación.

La dinámica territorial previsible se diagnosticó con acierto, atribuyendo a Málaga un papel de centro terciario y cultural de una futura ciudad lineal costera inducida por el crecimiento turístico. Por tanto, su expansión oeste y la mejora de las infraestructuras eran objetivos fundamentales de la consideración funcionalista del territorio, quedando los espacios costeros y sus colinas definitivamente sellados como los lugares de expansión urbana de baja densidad construida y alta calidad residencial.

Entre 1983-2005, se producirá la mayor conciencia urbanística con la intención de poner freno al crecimiento urbano ilimitado y la importancia de la racionalidad como fundamento de las intenciones.

Así se produce un urbanismo de recomposición, en el cual el diseño básico se amplía a las áreas de nuevo crecimiento, predeterminando su estructura formal final y definiendo sus conexiones con la ciudad consolidada, en la pretensión de poner freno a los procesos de concentración y especialización espacial de los equipamientos.

A fines de años setenta coinciden cambios en las condiciones políticas, disciplinares y en el planeamiento urbano. La confluencia de estos factores dio lugar a lo que se llamó "nuevo urbanismo", en el que subyacía la voluntad de cambiar la ciudad heredada y las condiciones de los nuevos crecimientos urbanos, en un contexto de crisis económica, lo que dio lugar a una nueva generación de planes generales de ordenación urbana de las ciudades españolas, entre los que destaca el PGOU de 1983.

El Plan General de Ordenación Urbana de 1983, encontró en su formulación una problemática heredada, como las consecuencias de la interacción entre crecimiento urbano acelerado de tipología poligonal y la afectación de los espacios históricos, así como una gran cantidad de planes parciales aprobados, pero no ejecutados, lo que suponía un handicap para el crecimiento futuro y una descomposición de las piezas urbanas en las zonas de crecimiento.

Al ser un plan en periodo de crisis abandona el planteamiento extensivo en cuanto a crecimiento enfatizando la recomposición de la ciudad interior dando atención preferente a la forma urbana, al trazado viario.

4.2.2. Plan Especial para la Protección y Reforma Interior del centro de Málaga de 1990 (PEPRI Centro).

Y así llegamos a 1990, momento en el que el centro había ya sido completamente abandonado, surge el PEPRI Centro, con objeto de hacer frente, fundamentalmente, a los siguientes problemas: población envejecida y continuidad en el proceso de abandono del centro, desplazándose a zonas en expansión con mejores infraestructuras, lo que posibilitó la entrada de población marginal e inmigrantes; la pérdida de los usos tradicionales del mismo, produciendo su terciarización, aglomerando actividades bancarias y de oficinas; falta de habitabilidad fuera del horario comercial y, consecuentemente, problemas de inseguridad ciudadana; problema con la antigua ley de arrendamientos urbanos y la consiguiente falta al deber de conservación de la edificación por parte de los propietarios.

El plan se planteó proteger el centro de la ciudad intentando recuperar la edificación a través de procesos de renovación o rehabilitación ya que morfológica y tipológicamente no había sufrido procesos irreversibles, dotando a la ciudad de un catálogo de edificios y una clasificación con distintos grados de protección de los inmuebles.

La regulación que impone este plan es mínima, haciendo referencia a cuestiones básicas desde el punto de vista urbanístico tales como alineaciones, estructura parcelaria, alturas, patios y tratamiento de cubiertas.

Dicho texto constaba de un documento de planeamiento, otro de gestión y otro de protección. También planteó una mejora de las circulaciones interiores, abordando la figura de peatonalización, haciéndola más habitable (Ayuntamiento de Málaga, 2010).



Fig. 29. Visor cartográfico PEPRI Málaga. Departamento de Planeamiento y Gestión.
Fuente: Ayuntamiento de Málaga

Sin embargo, también existen voces críticas que indican que durante el periodo de vigor del PEPRI centro de Málaga, hasta el año 2011, han desaparecido aproximadamente un 30 % de las edificaciones históricas de la zona intramuros, denunciando una suerte de “fachadismo” (Vázquez de la Rosa, Héctor, 2019), lo cual obliga a adoptar medidas de urgencia que eviten una evolución aún más negativa, sin remedio y a velocidad acelerada (Ozomek, 2011).

4.2.3. Tipología edificatoria

Tipológicamente en el centro histórico de Málaga podemos distinguir dos zonas, por un lado, la zona noroeste, norte y noreste, que acoge los últimos trazados de la ciudad musulmana y barroca que han llegado a nuestros días. Se mantiene un parcelario histórico fácilmente reconocible. Callejas estrechas de trazado tortuoso y adarves de acceso a fondos de saco de manzana en los que se situaban viviendas de grandes patios o corralas. Un tejido eminentemente residencial, unifamiliar o adaptado a plurifamiliar, con alturas de dos o tres niveles, ordenados por patios estructurantes de enorme importancia para la vivienda, por lo general de mayor dimensión que la propia calle en la que se sitúa el inmueble. La calle Real, hoy calle Granada, la principal de la ciudad durante el siglo XVII y XVIII, presenta los edificios barrocos de mayor calidad de todo el centro, destacando elementos de decoración mural sobre las fachadas.

Por otro lado, la tipología de la zona sur del centro histórico de Málaga está definida por la apertura en 1878 de la calle Larios, de singular importancia en esta parte del centro histórico, al unir la plaza principal con el puerto. La demolición del antiguo tejido musulmán dejó paso a una intervención

arquitectónica unitaria, desarrollando unas manzanas de vivienda de enorme prestancia, ordenadas en planta baja, entresuelo, dos niveles y áticos, con alineaciones de manzana resueltas mediante esquinas curvas y cierres-miradores acristalados con notables ejemplos de cerrajería de fundición.

En la zona suroeste del centro histórico, Entre la parroquia de San Juan y la Puerta Nueva, se da un marcado carácter comercial local que deviene de los numerosos almacenes y actividades industriales ligadas a la actividad portuaria, así como de las numerosas posadas y paradores que acogían a los viajeros de los siglos XVIII y XIX, que entraban por la puerta Nueva. (Alfonso Rosas, y otros, 2004)

Es también la zona donde se ha dado una mayor renovación del parque edificatorio del centro histórico a partir del “milagro económico español” de la segunda mitad del siglo XX, con edificios de tipología arquitectónica contemporánea.



Fig. 30. Vista de la ciudad de Sevilla desde Triana. Siglo XVI. Anónimo (¿Alonso Sánchez Coello?).
Fuente: Museo de América. Madrid

4.3. CENTRO HISTÓRICO DE SEVILLA.

El centro histórico de Sevilla por esta tesis contemplado está situado dentro de los límites de las murallas almohades de defensa del siglo XII, barrios intramuros de San Gil-Alameda, Feria, San Julián, Puerta Carmona-Puerta Osario-Amador de los Ríos, Puerta de la Carne-Judería, Santa Cruz-Alfalfa, Arenal-Museo-Tetuán, San Vicente, Plaza de la Gavidía-San Lorenzo y Encarnación-Magdalena.

Con una superficie aproximada de 346 Ha. Su población actual es de 58.515 habitantes, (INE, 2011), un 8,40% del total de la ciudad, con una densidad de población de 169,19 hab/Ha, que viven en 8.819 edificios, de los cuales el 67% están catalogados (7050), siendo los edificios catalogados de máximo nivel un 14,30 % del conjunto del catálogo (Ayto. Sevilla).

Funcionalmente, es el centro del poder administrativo local a la vez que concentra el 80% de los recursos básicos del sector turístico, principal recurso productivo de la ciudad.

4.3.1. Evolución histórica

Sevilla se encuentra emplazada en la gran llanura aluvional del curso bajo del río Guadalquivir, junto a la cornisa del Aljarafe, situado al oeste, y al pie de las terrazas fluviales escalonadas que descienden desde los Alcores, situados al Este y cruzado por las cuencas de tres arroyos, hoy canalizados, y descendían hacia el Guadalquivir bordeando la ciudad: Tagarete, Tamarguillo, Guadaira.

Esta llanura tiene una altura media de 6 metros sobre el nivel del mar, ubicándose la zona más alta en torno a la C/Aire (17 m.).

Es en este ámbito territorial donde se ubica el antiguo recinto murado de origen islámico, en el que podemos distinguir dos áreas de crecimiento, por un lado el centro histórico inicial, que viene a coincidir con la primera fortificación, la cual incluía la residencia, el palacio del gobierno y la Medina, así como un amplio recinto también cercado y extendido en las proximidades del anterior, que albergaba la mezquita mayor, los zocos y las alcaicerías principales; y de otro lado la expansión que se corresponde con el “Casco Murado”, barrios desarrollados alrededor del inicial centro histórico (Gerencia de Urbanismo Ayto. de Sevilla, 2006).

4.3.1.1. Antecedentes

El enclave originario de la ciudad, posiblemente de época tartésica (Ss. IX-VIII a.C.), invadido o influido por fenicio-cartagineses hasta la conquista romana, se establece, aprovechando un pequeño promontorio de privilegiado emplazamiento, justo en el lugar donde el Guadalquivir dejaba de ser

navegable. Este hecho influirá durante siglos en el desarrollo de la ciudad gracias a su condición de vado y puerto fluvial, apertura de la ciudad al Atlántico y al resto de Andalucía y convirtiendo al río en la auténtica columna vertebral de la ciudad, condicionando su urbanismo a lo largo del tiempo (Torres Balbás, 1955).

Sobre este altozano o terreno elevado de forma elíptica, (situada entre el barrio de Santa Cruz y el Salvador) que le permitía protegerse de las mareas altas y las inundaciones, y delimitado por las cotas + 12 y + 14, emerge la primera acrópolis como un islote rodeado de agua. En su lado oeste discurría el Guadalquivir y un brazo secundario del mismo, que se separaba del cauce principal a la altura de la Barqueta, seguía por el trazado actual de la Alameda de Hércules, calle Trajano, Sierpes - Cuna; atravesaba en diagonal la Plaza Nueva y luego seguía por el Arenal, donde se unía al brazo principal. Por el Este y Sur, la acrópolis estaba rodeada por el antiguo cauce del Arroyo Tagarete.

Desde este núcleo originario de aproximadamente 450 metros de largo por 200 de ancho, se produce un lento proceso de evolución urbana, ganando terreno al río y ampliando su superficie en paralelo al incremento de su importancia (Gerencia de Urbanismo Ayto. de Sevilla, 2006).

4.3.1.2. Híspalis romana

No hay noticias de Híspalis hasta la época de las luchas civiles (49-45 a.C.). A partir de la victoria de Roma sobre Cartago, se inicia un importante periodo en la historia y evolución urbana de Sevilla que culminará con la concesión a finales del siglo I. a. C. del título de colonia a la ciudad. El primer asentamiento romano no debió sobrepasar, sin embargo, el perímetro del primitivo núcleo, aunque, cuando Julio César conquista la ciudad en el año 49 a. C., ésta era ya una ciudad amurallada con un espacio cívico central o foro situado en torno al cruce de las calles Bamberg y Argote de Molina.

Durante la etapa imperial, el progresivo crecimiento de la colonia Iulia Rómula Híspalis obligó a un nuevo trazado de las murallas y a la construcción de un segundo foro en el flanco norte de la ciudad antigua, entre la plaza de la Alfalfa y la Colegiata del Salvador y donde se localizaba además la curia y la basílica de la última expansión romana (Gerencia de Urbanismo Ayto. de Sevilla, 2006).

Aún pueden reconocerse las huellas de la ciudad romana en el origen reticular de algunas de sus trazados urbanos o en las estructuras surgidas por la ocupación de sus foros. Igualmente, puede identificarse el Cardo Máximo (de norte a sur: Sta. Catalina-Alhóndiga-Alfalfa-Abades) y el Decumano Mayor (de este a oeste: San Esteban-Águilas-Alfalfa-Salvador-Sierpes), (Rodríguez Mateos, 2017).

4.3.1.3. La ciudad islámica

Durante el periodo islámico, la ciudad inicia una lenta pero profunda transformación de su estructura y organización urbana, que trasciende más allá de los cinco largos siglos de existencia islámica de Sevilla, llegando a convertirse según viajero Al-Idrisí en una de las ciudades más grandes de Al Ándalus, la ciudad más rica y poblada de toda la Península durante el dominio Almohade, con una población estimada de 83.000 habitantes (Torres Balbás, 1955).

El emir Abdelaziz estableció en “Isbiliya” la capital de los territorios hispanos conquistados durante los años 713-716. , habiendo pocas transformación urbanísticas durante los primeros años de dominio islámico.



Fig. 31. Lámina Sevilla en época almohade. 1248. Paco Garmendia. (Agua, Territorio y Ciudad. Sevilla Almohade. 1248, 2008)

Es en la época de Abd al-Rahman II, en la voluntad de dar un carácter islámico a la urbe, cuando se produce el primer acontecimiento de índole urbanística que tuvo gran incidencia en el tejido de la ciudad de Isbiliya, la construcción durante la primera mitad del ochocientos de la Mezquita Aljama de Ibn Adabbas, en el lugar donde antes se asentaron la basílica romana y la catedral visigoda, actual Iglesia del Salvador (Cómez Ramos, 1994). Por otra parte, y dada la constante en el urbanismo islámico de mantener una relación de inmediata proximidad, entre la mezquita y la alcaicería, al mismo tiempo que se levantaba el edificio religioso con toda probabilidad se emprendiese la construcción de la Alcaicería de la Loza, Ángel Camacho, Huelva y Plaza del Pan (Gerencia de Urbanismo Ayto. de Sevilla, 2006).

Otro acontecimiento de gran trascendencia en la morfología urbana de la Sevilla islámica, lo constituye la decisión, en el año 913, de Abd Al Rahman III de iniciar la construcción de la nueva residencia del gobernador, un "Dar-Al-Imara" en los terrenos situados al Sur de la ciudad, constituyendo el núcleo original del posterior Alcázar. Esta última decisión rompe la plenitud funcional del centro de la primera Medina, que concentraba en su ámbito los grandes símbolos de la vida urbana del Islam. En adelante la Aljama de Ibn Adabbas, la alcaicería y los zocos albergarán la dimensión religiosa, la enseñanza y el comercio. Por el contrario, la sede del Gobierno se segrega y se desplaza decididamente hacia el Sur, introduciendo en el territorio un segundo centro, un espacio del poder político y militar, que con el paso de los años no hará otra cosa que afianzarse como tal.

Es entre los años 1125 y 1126, en el periodo almorávide, cuando se inicia la construcción de la definitiva muralla, el perímetro "clásico" amurallado de la ciudad, de unos 7 Km., "con 200 torres, siendo la más principal la que llaman del Oro" (Morales Padrón, 1978), que amplía el recinto de la ciudad hasta casi triplicarlo, el ensanche urbano más ambicioso hasta el siglo XX (Rodríguez Mateos, 2017). Dentro de este nuevo recinto amurallado, cuyos bordes permanecen constantes hasta su parcial demolición a mediados del siglo XIX, existieron, sin embargo, amplias zonas escasamente pobladas e incluso deshabitadas, como lo fue el sector noroeste del casco donde la presencia de las aguas pantanosas de la fosa de la Alameda y el riesgo de las inundaciones, retrasaron su ocupación hasta fechas muy posteriores (Gerencia de Urbanismo Ayto. de Sevilla, 2006).



Fig. 32. Vista de Sevilla. 1575. Joris Hoefnagel. Civitates orbis terrarum

Con el gobierno de los almohades se introducirán algunos cambios como la ampliación de la muralla hacia el suroeste, la construcción de la gran mezquita aljama y su alminar, la Giralda, la construcción de infraestructuras hidráulicas (caños, depósitos), las atarazanas, la ampliación del Alcázar y la construcción del Palacio de Abu-Haffs (la actual Casa de la Moneda), episodios de gran significación en el desarrollo urbano de Sevilla por cuanto provocaron un radical deslizamiento del centro político y religioso hacia el Sur. (Rodríguez Mateos, 2017) (Gerencia de Urbanismo Ayto. de Sevilla, 2006).

Tras la reconquista de Sevilla por Fernando III "el Santo", en 1248, la fisonomía de la ciudad islámica estuvo presente durante un dilatado espacio de tiempo.



Fig. 33. Sevilla. 1588. George Braun, Frans Hogenberg. *Civitates orbis terrarum*.

Desde un punto de vista morfológico urbano, Sevilla sigue el patrón de las ciudades islámicas donde las calles principales se formaban de análoga manera, discurriendo desde las puertas principales, distinguiendo el orden interno principal de la ciudad y la conexión de la Medina, o centro urbano, con el exterior, si bien Navajero, en el caso de Sevilla, las describe anchas y hermosas, tal vez el clima húmedo y caluroso contribuyera a que las dieran mayor holgura que en otras poblaciones (Torres Balbás, 1955). Sin embargo, las calles secundarias partían de las principales de forma quebrada, de directriz cambiante y sinuosa, y de éstas surgían otras más angostas, que por regla general eran ciegas o sin salida, concebida la calle sólo como sistema de acceso a la casa, determinándose así el trazado de calles secundarias, callejones y adarves. En cierta medida, en la ciudad hispanomusulmana, en la cultura mudéjar del habitar, base de la forma tradicional de crecimiento de Sevilla, la casa se dispone con autonomía propia respecto a la ciudad.

Otro de los espacios públicos tradicionales del centro histórico lo constituyen las plazas, que conforman un conjunto heterogéneo y que corresponde muchas de ellas a aquellos espacios de la

ciudad que en un periodo determinado han sido el centro de poder político o religioso, y de la vida social. Estas plazas mantienen en común su vinculación con los avatares de la vida pública de la ciudad, sin que posean rasgos comunes desde el punto de vista morfológico, compositivo, etc: Plaza de San Francisco, Plaza del Pan, Plaza de la Alfalfa, Plaza de la Encarnación, etc.

Existe otro tipo de plazas distinta a las anteriores que son las relacionadas con las puertas de entrada al recinto amurallado. Es frecuente la configuración triangular como consecuencia de la convergencia de caminos exteriores y el uso característico como punto de control de mercancías y personas. Ejemplo de este tipo de plazas son: San Martín, Terceros, San Juan de la Palma, San Román, Puerta Real, Europa, Santa M^a la Blanca, etc.

El hecho de que aparezcan una serie de parejas de plazas lo constituye la sustitución de las primeras mezquitas por templos cristianos. La diferente proporción entre las plantas de ambas construcciones, así como el giro de 90 grados que presentan sus respectivas orientaciones, hace que se generen sendos espacios libres frente a los laterales de las nuevas parroquias. El espacio mayor preside la entrada al Templo y adquiere la denominación del mismo. A este grupo pertenecen las plazas entorno a las iglesias de San Vicente, San Andrés y San Lorenzo.

Otro grupo distinto lo constituyen las plazas gremiales como son las plazas de Zurradores, Curtidores y Refinadores.

Existe otro grupo de plazas parroquiales que deben su existencia el estar situadas frente a la puerta del Templo. Como ejemplo estaría la de San Marcos. Con análoga vocación, pero de carácter civil se encuentran las planteadas como espacios de prestigio frente a los palacios. Ejemplo serían las plazas del Duque de la Victoria, del Pumarejo o de Pilatos.

En otros casos la bifurcación o ensanchamiento del viario propicia el ámbito de la Plaza de alguna Institución o casa principal. Ejemplo sería la Plaza de la Contratación y la de Zurbarán.

4.3.1.4. Época medieval cristiana

El inicio del periodo medieval cristiano, sin modificaciones urbanísticas sustanciales, trae consigo la división de la ciudad en barrios (collaciones), veintinueve en total (Morales Padrón, 1978), los cristianos en torno a las principales parroquias, y con la consiguiente reubicación de las distintas etnias, los mudéjares en la Parroquia de San Pedro y su entorno más cercano alrededor de la Plaza del Cristo de Burgos, los judíos en la Parroquia de Santa María de la Blanca, el arrabal de San Roque para la población negra, así como barrios de extranjeros y de otras regiones (genoveses, francos, catalanes, castellanos...) (Collantes de Terán Sánchez, 1978).

Igualmente comienzan a aparecer áreas gremiales, algunas de ellas en arrabales de nueva creación (Carretería, Cestería, Humeros, Zapateros...).

Se crean pequeños espacios públicos o placitas delante de algunos palacios nobles (Pza. del Duque, Pza. de Ponce de León) y se crea el llamado Patín de las Damas, pequeño paseo a las afueras de la Puerta de la Barqueta.

Se construye el Palacio gótico del Real Alcázar de Sevilla y la Torre de Don Fadrique, extramuros la Parroquia de Santa Ana en Triana, destacando en este periodo el inicio de las obras de la Catedral en 1433.

4.3.1.5. Siglo XVI. Sevilla en la época de los descubrimientos

A partir del siglo XVI, con el descubrimiento de América, la concesión a Sevilla en 1503 del monopolio del comercio de Indias, la rápida implantación de la imprenta, y la importante presencia de extranjeros en la ciudad, se aceleró vertiginosamente el crecimiento económico y demográfico de esta entrando en una nueva etapa de notable presencia en la historia y en su urbanismo. La ciudad vivirá un periodo de esplendor y riqueza derivado del proceso de descubrimiento y conquista del Nuevo Mundo. Es el siglo monumental por excelencia de Sevilla.

El urbanismo de Sevilla en esa época queda ligado a los intereses de la Corona y a las relaciones con América. La ciudad crece dentro de las murallas, surgen nuevos barrios y se polariza morfológica y socialmente. Es un momento de importante desarrollo de barrios ligados a la actividad portuaria (S. Vicente, Sta. Ana, Arenal, Triana) (Rodríguez Mateos, 2017).

El casco urbano intramuros mantendrá la trama medieval acentuada en los años del gótico, una maraña complicada de callejas y adarves (Bernales-Ballesteros, 1972) y sólo habrá pequeños cambios, ajustados a las innovaciones y libre iniciativa de acaudalados nobles (la Casa Pilatos, el Palacio de Dueñas) y la aparición de nuevas instituciones como la Casa de Contratación, la Casa de la Moneda y la Lonja de mercaderes o Archivo de Indias, o la Iglesia del Salvador.

Los vacíos existentes en el interior del recinto amurallado se rellenan. Se construyen edificios de gran valor simbólico como la nueva sede del Ayuntamiento en la Plaza de San Francisco y se abren pequeñas, aunque numerosas, plazas delante de los principales edificios, que reflejan una concepción visual del entorno urbano distinta a la medieval-islámica. Igualmente, y como fruto de esta nueva concepción urbanística, se adecenta el Paseo del Arenal, todo el espacio comprendido entre la torre del Oro y la Puerta de Almenilla, (Bernales-Ballesteros, 1972). Destaca por otra parte el espacio que el conde Barajas crea en el sector de la laguna de la Feria, un amplio espacio arbolado, "la Alameda de Hércules", que constituirá durante años el único paseo importante de la ciudad, lugar de flujos y confluencias, y conector de varios barrios (Gerencia de Urbanismo Ayto. de Sevilla, 2006).

Como edificios a destacar de este periodo, se construyen el Palacio de San Telmo, el Palacio Arzobispal y el Palacio de los Condes de Santa Coloma.

Se consolidaron los barrios de “La Resolana” y “El Baratillo”, como núcleo de casas modestas en torno a grandes edificios hospitalarios, religiosos, administrativos o castrenses.

Surgiendo en esta centuria uno de los más célebres jardines de Sevilla, el llamado “Patín de las Damas” entre la Barqueta y la Puerta de San Juan, hoy perdido (Bernales-Ballesteros, 1972).

4.3.1.7. Siglo XVIII. Urbanismo Ilustrado

Este es un periodo claramente definido por la Intención del poder político de transformar la ciudad. Ello se manifiesta sobre todo en edificaciones civiles de gran envergadura, edificaciones de uso industrial (Fábrica de Tabacos, Real Fundición de Artillería), ubicadas extramuros, y que generan en torno a ellas la aparición de otras construcciones y la reordenación de los accesos a la ciudad, a veces creando alguna nueva puerta.

Será la política urbana de Pablo de Olavide durante el ejercicio de su asistencia en Sevilla (1767-1777) la que destaca precisamente por ser la primera acción política que pretende comprometer aspectos diversos y complementarios de la ciudad para conseguir su mejora de conjunto. En palabras de Defourneaux, Olavide llegó a la capital del Sur «completamente decidido... a hacer de la gran ciudad andaluza una urbe nueva, material e intelectualmente» (Ollero Lobato, 2015).

Olavide promoverá la obtención de la primera cartografía global de la ciudad.

Su visión sobre la ciudad se plantea también en las propuestas de embellecimiento y expansión de las áreas verdes perimetrales de su cerca amurallada. Así, estará presente en la aprobación de las obras del Patín de las Damas, un espacio extramuros junto a la Puerta de la Barqueta que se ordena y relaciona con el río mediante una escalinata (Ollero Lobato, 2015).

Donde la actividad de Olavide se hará más evidente será sin duda en los aspectos más específicamente urbanísticos de su etapa como asistente, que mencionaremos más adelante. Desde 1767 en la creación del Barrio de la Laguna según ideas de trazado rectilíneo, con simetría y homogeneidad en sus construcciones. Para llevar a cabo el proyecto implicará en la compra del terreno y la construcción de casas a distintos amigos y colaboradores en la gestión municipal.

Sin embargo, las actuaciones urbanísticas en el interior de la ciudad fueron escasas, perdido ya el monopolio del comercio americano con el traslado en 1717 a Cádiz de la Casa de la Contratación.

El ambicioso plan de reformas promovido por el asistente Olavide tropieza desde el principio con la fuerte oposición de los principales estamentos de la ciudad, sin que pueda iniciarse en Sevilla esa política de embellecimiento tan característica de los gobernadores de la Ilustración en otras ciudades.

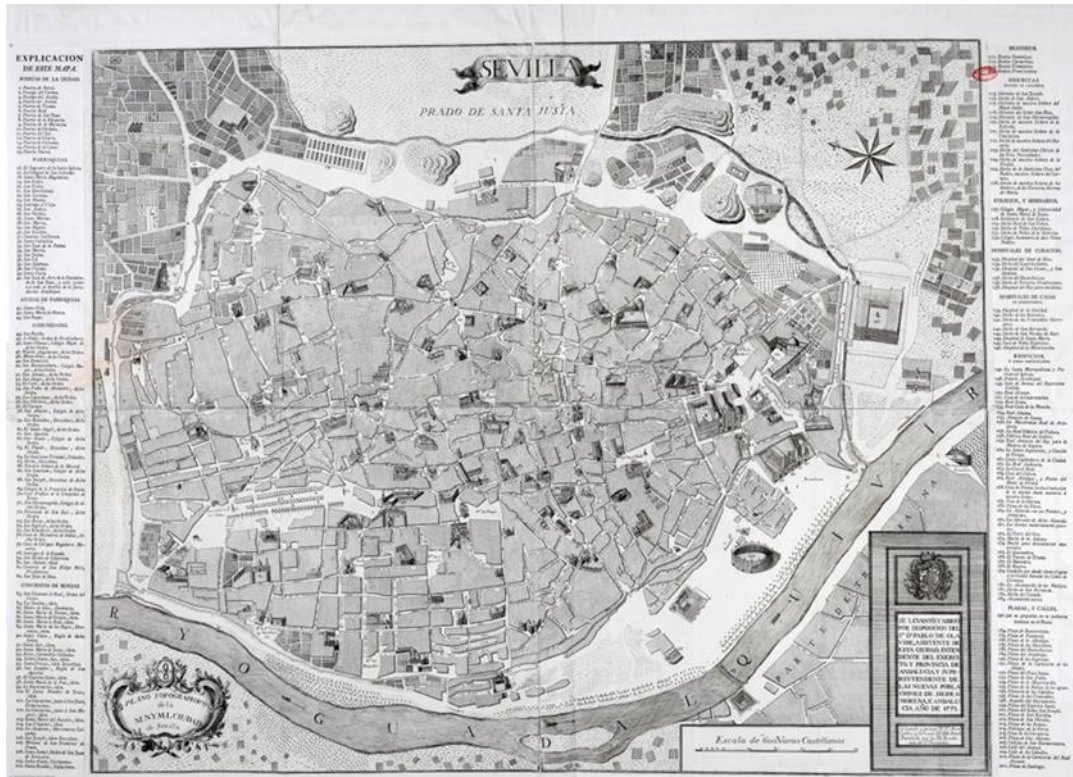


Fig. 35. Plano topográfico de la M. N. Y M. L. ciudad de Sevilla. 1771. Plano levantado y delineado por Francisco Manuel Coelho, por disposición de D. Pablo de Olavide, asistente de Sevilla.
Fuente: Ayuntamiento de Sevilla.

Por el contrario, las únicas innovaciones urbanísticas de cierta importancia estuvieron relacionadas con el patrocinio estatal y la construcción de edificios, fundamentalmente industriales, en el exterior de la muralla como la Fábrica de Tabacos o la Real Fundición de Artillería, o de uso militar (cuartel de Intendencia de Puerta de la Carne), iniciando la primera extensión de la ciudad hacia la periferia como precedente de la tendencia más generalizada en el urbanismo decimonónico (Gerencia de Urbanismo Ayto. de Sevilla, 2006).

En el capítulo de estas intervenciones urbanísticas, desatacar las que procuraron la apertura de espacios y circulación alrededor del entorno de la Catedral, que se llevaron a cabo desde la década de

los cincuenta de la centuria, y que combinaba la eliminación de los restos de lienzos almohades medievales con la supresión del antiguo Corral de Olmos situado tras el testero de la Catedral.

Sin embargo, también en este período continúa la extensión de los arrabales históricos de la ciudad, surgidos cerca de las salidas de la muralla, como es el caso de Triana, que se extiende por la Calle Castilla hacia la salida a Extremadura, el Barrio de San Bernardo o el que se abre en torno a San Roque. Durante estos años se transforma ampliamente el entorno y las afueras de la Puerta de Jerez. Desde 1758 se construye la calle San Fernando, paralela intramuros a el recorrido de la muralla, tras la cual se abre el alzado principal del edificio de la Real Fábrica de Tabacos, que dota de una extensa construcción civil al entorno tras la Puerta de Jerez y la salida sur de la capital, en correspondencia con el otro gran palacio que venía edificándose desde fines del siglo anterior en ese sector, el Colegio de Mareantes (Ollero Lobato, 2015).

De este mismo periodo, data la reordenación del área de la calle Castelar-Plaza Molviedro y del barrio del Arenal, así como la construcción de la plaza de toros.

Aquellos espacios intramuros que no registraban ocupación como consecuencia de factores ajenos a los precios del mercado o la naturaleza de sus propietarios fueron habilitados para su empleo, como es el caso de la Laguna de Santa Lucía, sin duda la más singular de estas intervenciones, la urbanización de un espacio junto a la Puerta del Arenal, en una zona marginal, definida históricamente por el ejercicio de la prostitución, y que incluso había sido objeto de una separación física del resto de la ciudad mediante muros y puertas para limitar su acceso, que en 1767 da lugar a que se cree el Barrio de la Laguna según ideas de trazado rectilíneo, con simetría y homogeneidad en sus construcciones.

Pero estas intervenciones urbanísticas y el cambio en la manera de concebir la ciudad y sus modos de transformación no supusieron una alteración profunda de su forma urbana, aunque sin duda fue esta una aspiración última del gobierno ilustrado.

Es la invasión y ocupación francesa, la que se convertirá en una paradoja para el urbanismo sevillano. Junto a la destrucción patrimonial que conllevó la presencia gala en Sevilla, sus consecuencias sobre la trama urbana ofrecerán nuevas posibilidades para esas intervenciones más radicales que aspirase la Ilustración del XVIII (Ollero Lobato, 2015).

Desde el punto de vista urbanístico, los anuncios más relevantes serán los Reales Decretos del 20 y 26 de abril, donde se establecía respectivamente la constitución de una nueva plaza pública en la huerta del convento de San Francisco, y la formación de otro espacio abierto en el solar de la manzana comprendida entre las plazas de Regina y Encarnación, donde estaba situado el convento de agustinas homónimo. Estas decisiones favorables a la constitución de nuevos espacios abiertos se completan en la ciudad con las órdenes para el

derribo de la iglesia parroquial de Santa María Magdalena y del también templo de este rango llamado de Santa Cruz, situado en la antigua judería.

Con la llegada de la monarquía de Fernando VII, se observa de manera genérica la continuidad de las ideas ilustradas y en especial de la utilidad pública para las reformas urbanas. (Ollero Lobato, 2015). Desde 1825 durante el mandato del asistente José Manuel Arjona con la colaboración del arquitecto mayor Melchor Cano, se hace patente la política urbanística en la ciudad. La ciudad se expande hacia el sur y mejora el paseo fluvial y sus jardines (Delicias, Cristina) (Rodríguez Mateos, 2017).

4.3.1.8. Siglo XIX. La industrialización

Este es un periodo temporal en el que se da una dicotomía entre el área urbana meridional (más prestigio, centros de poder político y religioso, grupos sociales burgueses y nobles, mejores equipamientos) y el área al norte (más empobrecida, clases trabajadoras, industrias y talleres, hospitales), dicotomía que también se manifiesta en el crecimiento urbano: más “burgués” hacia el sur (reformas en el entorno de Pta. Jerez y S. Telmo); más “proletario” hacia el norte.

Todo ello frente a un crecimiento desordenado en casi toda la periferia. Sólo se da alguna planificación en los terrenos más allá de Puerta Triana, el trazado de Reyes Católicos y el pequeño ensanche Arjona-Marqués de Paradas. Son años en los que la clase burguesa inició una etapa constructora sin igual en la ciudad. Aparecen nuevos elementos urbanos: fábricas, ferrocarril, infraestructuras y servicios urbanos, completándose durante este periodo el alumbrado a la vez que se incrementó la pavimentación de las calles (Rodríguez Mateos, 2017).

Respecto a la reforma interior de la ciudad, se aperturan nuevas plazas (Plaza Nueva, Museo, Cristo de Burgos, etc.).

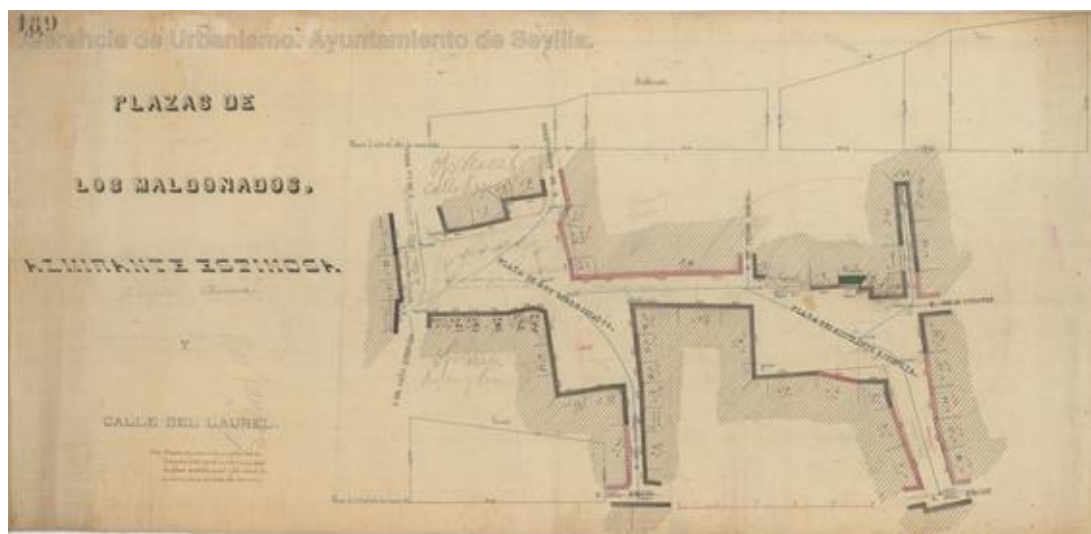


Fig. 36. Plazas de los Maldonados, Almirante Espinosa, Amapola, Churruca y Calle del Laurel
Fuente: Ayuntamiento de Sevilla

De aquella época data el puente de Isabel II (más conocido como puente de Triana) inaugurado en 1852, convirtiéndose en un hito de la ingeniería y la arquitectura moderna de Sevilla a la vez que una nueva referencia iconográfica.

Dentro de este periodo, cabe destacar la figura de Balbino Marrón y Ranero, arquitecto mayor de 1845-1860 y arquitecto provincial hasta 1866, el cual trabajó durante sus 20 años de servicio a la administración en todos los proyectos urbanos de relevancia de la ciudad; proyectos de nuevas alineaciones de reforma interior (calle Zaragoza, calle cuesta del Rosario); redefinición de espacios urbanos como plazas (ensanchamiento entre la Plaza de la Campana y Plaza del Duque, Plaza de la alfalfa, Plaza de la Gavidia y destacando la “la plaza mayor de la ciudad”, la Plaza de Isabel II, hoy de Plan de San Fernando, tras el derribo del convento de San Francisco y parte del de San Buenaventura, operación de mayor envergadura de reforma interior del siglo XIX); alamedas (realineación de la Alameda de Hércules); y definición de nuevos bordes de la ciudad y ensanche de su periferia, pensadas por Marrón como trozos de la ciudad para rellenar aquellos pedazos que faltan para terminarla, no tanto en la idea de una expansión moderna de la ciudad, como un elemento que va a ayudar a terminar de transformar la ciudad existente en ciudad ideal (Nuñez Castain, 1985).

Las murallas de Sevilla fueron demolidas entre los años 1861 y 1869, contra el parecer de la Academia de San Fernando, (Torres Balbás, 1955) originándose el trazado de la ronda histórica, siguiendo el trazado de las murallas que se derriban, el cual se desarrolla como una franja circular, que envuelve al casco murado o casco histórico, todo un ámbito territorial implicado en derredor de la muralla medieval de la ciudad, cuyo crecimiento en el tiempo se ha conducido por esta condición de límite,

que se transforma para hacerse más permeable. Así se constituye un sistema de comunicación externa que conforman una importante vía urbana: La Ronda de la Muralla.

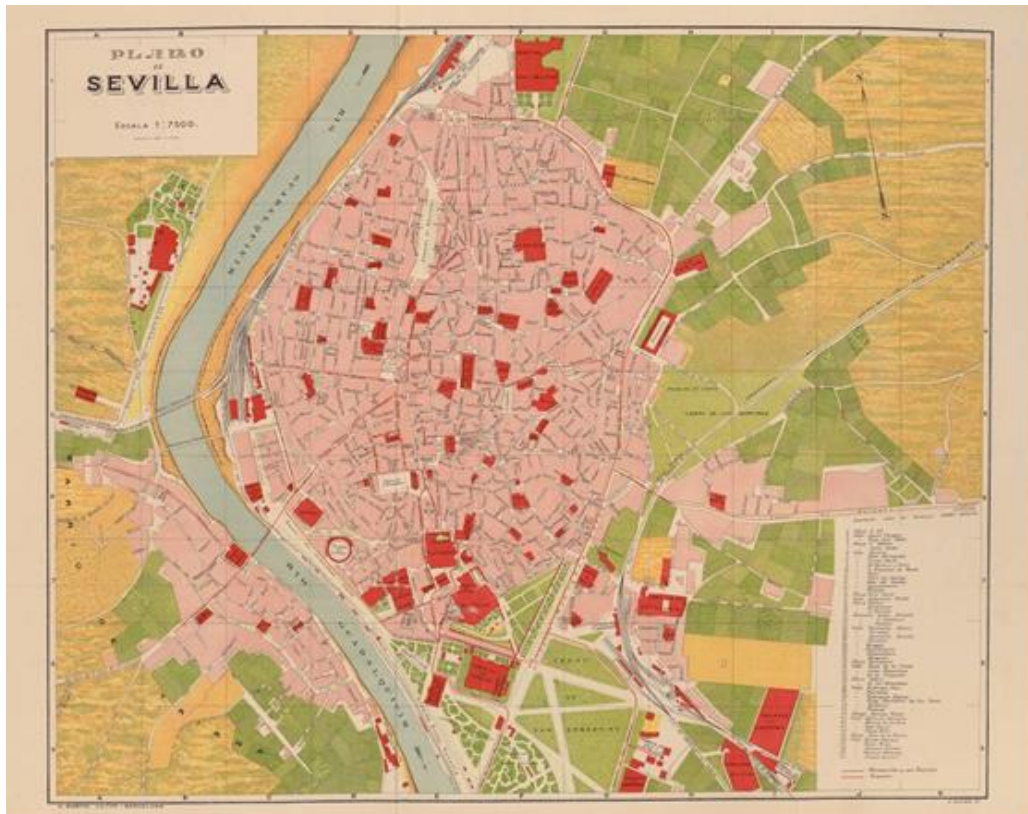


Fig. 37. Plano de Sevilla. 1910. Gregorio J. Soler. IGN.

Este importante ámbito territorial de la ciudad cambia el concepto de la ciudad cerrada herencia de su pasado medieval, a la ciudad abierta que inicia aquí su formación moderna, tratando de crear calles delimitadas por fachadas ordenadas mediante la seriación de huecos, balcones y cierres.

El crecimiento inherente del Entorno del Casco Murado consigue en su seno resolver la relación de todos los crecimientos radiales, que ha desarrollado a la ciudad a través de convertir en calles los antiguos caminos radiales que desde el territorio accedían a sus puertas y al puerto, dotando a la estructura arcaica o radial de un renovado sistema de acceso y relación con el casco murado y el puerto, vital para la formación de la ciudad contemporánea (Gerencia de Urbanismo Ayto. de Sevilla, 2006).

Hacia mediados de siglo llegó a Sevilla el ferrocarril, permitiendo el enlace con otras ciudades y provincias. En 1859 se inauguró la línea férrea que conectada la capital hispalense con Córdoba a través de la estación de la Plaza de Armas. Un año después se terminaron los trabajos del ferrocarril Sevilla-Jerez de la Frontera, a través de la estación de San Bernardo.

Se producen mejoras en el puerto y en la navegabilidad fluvial, aparecen nuevas industrias en la periferia (Cartuja, Torneo, Resolana-Torre de los Perdigones, Avda. Miraflores, Nervión...), y surgen núcleos chabolistas y barrios obreros en la periferia este y norte (Rodríguez Mateos, 2017).

En la segunda mitad del siglo XIX, aprovechando el derribo de parte de sus murallas antiguas y la construcción del ferrocarril la ciudad inició una expansión. La ciudad crece hacia el este y el sur, produciéndose el ensanche urbano que continuó en las primeras décadas del siglo XX con los edificios construidos con motivo de la Exposición Iberoamericana de 1929.

4.3.1.9. Se la Exposición del 29 a la Exposición de 1992

Es un periodo de importante crecimiento demográfico y urbano, en el que por otra parte se da el fracaso de los proyectos de ensanche planificado.

Se diseña la primera expansión planificada hacia el este de la ciudad, Nervión; y surgen nuevos barrios obreros en la periferia: Cerro del Águila, S. Jerónimo, Tiro de Línea (Rodríguez Mateos, 2017).

Como consecuencia de la Exposición Iberoamericana (1929), para acoger este evento se urbaniza el sector al sur de la ciudad, se construyeron edificios ahora considerados emblemáticos como la Plaza de España o la Plaza de América, en la que se levantaron el Museo de Artes y Costumbres Populares, de estilo neomudéjar, y el Palacio del Renacimiento, hoy Museo Arqueológico. También se construyó el famoso Hotel Alfonso XIII. En 1893 se construye el Parque de María Luisa a partir de la donación de la infanta María Luisa de Borbón de parte de los jardines del Palacio de San Telmo a la ciudad para construir un parque. Se produce el ensanche de la calle San Fernando, surge el barrio de Heliópolis, se construyen nuevos puentes, y se crea el aeropuerto civil de Tablada.

Respecto al centro histórico tradicional se produce la reforma interior y ampliación de algunas calles como la de Campana a Sta. Catalina; Avd. Constitución, etc.).

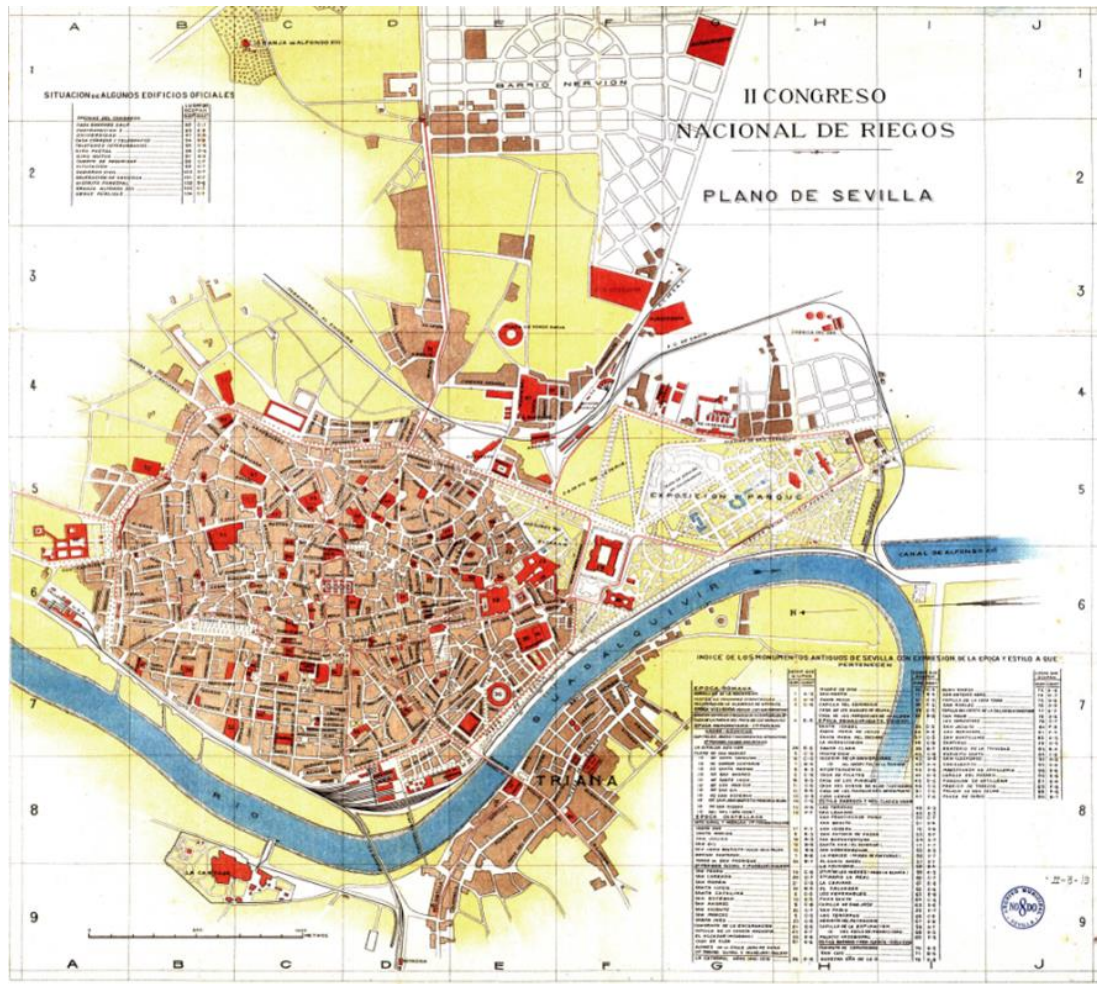


Fig. 38. Plano de Sevilla del "II Congreso Nacional de Riegos". 1918.
Fuente: Ayuntamiento de Sevilla.

- *De 1950 hasta los años 90*

La primera etapa (1957-1979), contempla desde las políticas desarrollistas impulsadas por el franquismo hasta la transición democrática.

Por su parte, los Planes Generales de Ordenación Urbana de 1947 y 1963 definirían los objetivos de crecimiento de la ciudad con graves consecuencias como el abandono y deterioro del patrimonio arquitectónico y la permisividad de un crecimiento en exceso desordenado y especulativo que terminaría por afectar a la morfología e imagen de Sevilla como ciudad monumental. Estos planes,

que tenían como objetivo encauzar un proceso que se había producido de forma rápida e irreversible, fueron incumplidos en sus determinaciones más positivas. Pese a todo, estas herramientas de planificación urbana marcaron las líneas maestras del desarrollo urbano de Sevilla en las décadas siguientes.

El contexto en el que se desarrollan estos planes es el de una ciudad que recibe un número elevado de inmigrantes que se asientan en poblados periurbanos lo que, unido a la degradación del caserío en los barrios históricos y la situación de emergencia creada por las inundaciones de 1961, conforman un panorama de escasez de vivienda ante el que los poderes públicos se ven obligados a intervenir. De esta manera, se multiplican las promociones de casas baratas y la construcción del anillo de barrios obreros alrededor de la ciudad, al mismo tiempo que los desalojos de numerosos poblados y núcleos chabolistas. Asimismo, se asiste al crecimiento de la primera corona metropolitana vinculado, sobre todo, al desarrollo industrial, siendo constante la migración de establecimientos industriales desde el centro urbano, conformándose los primeros polígonos industriales de naturaleza metropolitana (Guerrero Mayo & López Igual, 2012).

En este periodo se construyen algunos equipamientos urbanos importantes como la Estación autobuses del Prado, nuevo aeropuerto de S. Pablo, Universidad Laboral, Hospital García Morato, etc.

El resultado fue un crecimiento sin coherencia interna para dotar de estructura general al conjunto urbano y sin una cualificación de los nuevos barrios que, sin una adecuada articulación entre sí y con el resto de la ciudad, proporcionaron una urbe de “baja calidad”. (Fernández Salinas, 1993), si bien se da urbanismo algo más cuidado en el trazado de barrios burgueses y de clase media, como en Los Remedios, Nervión, Bami, Reina Mercedes; mientras que en el centro histórico se destruye parte del patrimonio arquitectónico.

Al final de este periodo, la ciudad que llegó a los primeros gobiernos democráticos era una Sevilla caracterizada por la desarticulación, la ruptura, la segregación social y funcional, la carencia de equipamiento y la especulación inmobiliaria (Guerrero Mayo & López Igual, 2012).

- *La Expo 92 y los cambios de fin de siglo*

La segunda etapa discurre desde la transición democrática hasta la celebración de la Exposición Universal de 1992 (Expo'92), destacando el rol desempeñado por Sevilla como capital administrativa de la incipiente Comunidad Autónoma andaluza y el importante legado de infraestructuras que la celebración del evento deja en la ciudad.

La organización y celebración de la Expo'92 supuso una importante inversión. Así, el lustro que precede a su celebración significó el desarrollo de numerosas infraestructuras públicas que mejoraron

considerablemente la red de infraestructuras de comunicaciones, así como los espacios culturales. Paralelamente se asiste a una intensificación de la inversión externa en actividades del sector terciario, que incidieron en la generación de empleo y en la producción global de la ciudad. El resultado fue la conformación de una ciudad nueva en la que se concentraron, en pocos años, recursos que solventaron carencias que habían acuciado su desarrollo urbano y que marcarán este periodo y la historia reciente de la ciudad.

Se acelera el proceso de marcha hacia la periferia de algunos residentes y de ciertas actividades económicas, originando una gran expansión urbana, sobre todo hacia el norte (Pino Montano), hacia el este (Sevilla Este) y hacia el sur (Bermejales), áreas donde aparecerá la mayor parte de las VPO (Rodríguez Mateos, 2017).

Se acomete una regeneración urbana en sectores históricos (San Luis-Alameda, San Bernardo, Triana), y en el casco histórico se concentra la función comercial, financiera y administrativa de la ciudad y, como consecuencia, se inician fenómenos relacionados con la gentrificación.

La tercera etapa (1993-1999), muestra el papel de Sevilla en una economía cada vez más globalizada, en un período, marcado por una profunda crisis internacional, la ciudad pasa de la euforia a la desmotivación.

Finalmente, la cuarta (1999-2011), refleja los cambios producidos en la ciudad como resultado del desarrollo de nuevas políticas municipales, así como por la inserción de la ciudad en la sociedad globalizada (Guerrero Mayo & López Igual, 2012).

4.3.2. Planeamiento especial de Protección. Conjunto Histórico Declarado.

Dada la complejidad y extensión del Conjunto Histórico de Sevilla, con una superficie de 783,5 Has. y un elevado número de edificios protegidos, se hacía inviable la redacción de un Planeamiento Especial único para todo él, por lo que el 23 de Diciembre de 1992 se firma un Convenio entre el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla y la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, por el cual sería de aplicación la excepcionalidad prevista en el artículo 32.2 de la Ley 1/91 de “Patrimonio Histórico de Andalucía”, pudiéndose formular un planeamiento de protección de modo parcial por zonas con características históricas, tipo morfológicas y edilicias homogéneas, así como condiciones urbanísticas similares.

El 29 de Julio de 1994 se aprueba el Avance del Plan Especial por el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla. En el documento de Avance se realiza una sectorización del Conjunto Histórico de Sevilla para su posterior desarrollo mediante un planeamiento de protección sectorial en dos grandes zonas: la Ciudad Histórica y la Ciudad Moderna. La Ciudad Histórica está formada por el recinto intramuros

y los arrabales históricos que se desarrollan en sus alrededores, y la Ciudad Moderna presenta igualmente dos zonas: los ensanches realizados en el siglo XIX, tanto residencial como industrial en torno al Casco Antiguo, y la extensión de la ciudad realizada a principios del siglo XX con motivo de las grandes obras de infraestructuras de la Exposición Iberoamericana de 1929 consolidadas a lo largo del tiempo (Gerencia de Urbanismo de Sevilla, 2012).

El PGOU de 1987, ya diagnosticaba para el centro histórico intramuros la segregación Norte-Sur, abandono residencial, decrepitud de estructuras comerciales, no por falta de acceso sino de renovación comercial.

Pero la revisión de 1987 se limitó a establecer una ordenanza de protección y unas disposiciones particulares en las que se establecía una tipificación de categorías de edificios y la casuística adscrita a cada una de éstas. Son los niveles A, B, C, D y E (categorías cualitativas abstractas, tomando como edificios más destacados y "meritorios" los A y B y como los menos susceptibles de conservación los D y E).

Durante los últimos años ha pervivido esta catalogación debida al Plan General en vigor, así como unos criterios de ordenación urbana dentro del ámbito declarado. En paralelo, se han ido desarrollando algunas de las figuras de planeamiento de protección recogidas en el citado acuerdo de 1994, destacando intramuros de la ciudad los sectores de "San Lorenzo-San Vicente" o "Los Humeros", priorizaron aquellos sectores en los que era necesaria una ordenación detallada dada la existencia de vacíos urbanos y de zonas sin ordenar. El resultado ha sido que bajo la etiqueta de apenas unas líneas se han englobado con un mismo rasero 2.500 edificios en el caso del tipo D y más de 3.500 en el de los E, lo cual ha supuesto, entre otras cosas, un alto grado de discrecionalidad a la hora de interpretar las numerosas y variopintas circunstancias de cada caso (Díaz Rubió, 2005).

El documento de Avance del Plan planteaba como novedades más destacables: evitar modificar las denominadas alineaciones históricas salvo en contados casos que se justifican razonadamente; mantenimiento de los criterios de usos autorizables excepto en situaciones puntuales pero siempre compatibles con el carácter residencial dominante; la utilización y gestión de la red viaria se regula de acuerdo con criterios de protección medioambiental y de acuerdo con un modelo de movilidad compatible con las características de la red viaria heredada; la protección de los edificios se realiza a partir del principio de integridad arquitectónica de los mismos, suprimiéndose el fraccionamiento de estos en partes independientes así como la posibilidad de efectuar añadidos en aras de un mayor aprovechamiento lucrativo; reduce la categoría de edificios a tres: edificios de interés nacional, edificios de interés autonómico y aquellos otros de interés local cuya desaparición se considera una pérdida injustificada para el patrimonio arquitectónico de la ciudad; respecto a los edificios no catalogados dictamina que podrán ser reemplazados por otros de igual edificabilidad y cuya arquitectura se someterá a la consideración de una comisión de expertos en relación con su calidad

intrínseca y nunca por su capacidad de mimetización con el entorno; siendo la apuesta dominante en la propuesta de Avance la protección del espacio público mediante la catalogación del mismo, distinguiendo tres situaciones diferenciales: enclaves, itinerarios y conjuntos espaciales (Díaz Rubio, 2005).

La realidad actual es que, de esta forma, ambos planeamientos se solapan y complementan y en ambos casos, frente a la retórica de protección del patrimonio, son predominantes las operaciones de apertura y prolongación de calles dirigidas a sanear estas zonas y que a su vez dan lugar a grandes promociones inmobiliarias. A esto habría que sumar el mutis que la mayoría de los planes, con la excepción quizás del de San Julián, hacen del desplazamiento de la población tradicional y, concretamente en el norte del casco, de la desaparición de la actividad artesanal. En definitiva, la agregación de parcelas, las nuevas alineaciones y los ensanches de los PEP contribuyen a eliminar patrimonio inmueble, aunque efectivamente sacan del largo periodo de degradación urbanística a estos barrios. Otra cuestión sería la gentrificación a través del desplazamiento de la población tradicional que se viene produciendo en la zona durante las últimas décadas. Como caso extremo, de entre los que hemos tratado, hay que señalar el caso de San Luis, siendo difícil imaginar un plan de protección del patrimonio con menor sensibilidad hacia el patrimonio (Díaz Parra, 2008)(Díaz-Parra, 2015).

4.3.3. Tipología edificatoria.

La casa patio, ha sido el principio tipológico constructivo tradicional de la ciudad. Abarca desde la casa familiar hasta el palacio, siendo la base de la casa comunitaria en el corral y en la casa de vecinos, y también de los edificios públicos.

En ciudades llanas y de amplio perímetro predominaba la construcción de poca elevación. Así se mantuvo la de Sevilla hasta pleno siglo XVI, cuando Pedro Mexía aconsejaba que, para cumplir con la hermosura y el ornato no se hicieran más altas, pues en un clima de calurosa humedad como el de Sevilla era necesario que lo principal de las casas estuviese bien visitado por el sol y el aire y que éste pudiera renovarse fácilmente (Torres Balbás, 1955).

En el siglo XVI, con el auge económico y las nuevas exigencias estéticas o urbanas de la época, las casas comenzaron a labrarse hacia afuera y a edificarse mejor, quitando saledizos que las oscurecían y distribuyéndose como siempre, alrededor de un patio; casas con suelos de ladrillo, velas o toldos sobre el patio y fuente o pozos (Bernales-Ballesteros, 1972).

Con la llegada del Siglo XIX, la vivienda colectiva en torno a un patio, con compartimentos reducidos y servicios colectivos, va a ser la protagonista del hábitat obrero, aunque la presión demográfica,

paulatinamente, va a orientar la construcción obrera hacia la casa de vecinos, en torno a uno o dos ojos patios, y al incremento del número de plantas.

Con el devenir de los últimos años, el tejido urbano creado en la calle San Fernando, en la avenida de Menéndez Pelayo, ha sido profundamente renovado no planteando homogeneidad formal y configurándose como calle, o avenida, de un solo frente edificado, lo que le confiere al área un carácter abierto.

En la zona oeste, en el entorno de la Estación de Autobuses se disponen una serie de manzanas de un ensanche muy plegado a las trazas de ésta, cuya tipología responde a la casa de piso con escaleras y patio interior de servicio (Gerencia de Urbanismo Ayto. de Sevilla, 2006).



Fig. 39. Plano del sector San Bartolomé, Centro Histórico de Sevilla. Antonio Barrionuevo Ferrer. (Pérez, 2019)



Fig. 40. Vista y plano de Toledo. El Greco. 1610-1611. Ministerio de Cultura y Deporte.
Fuente: El Museo del Greco.

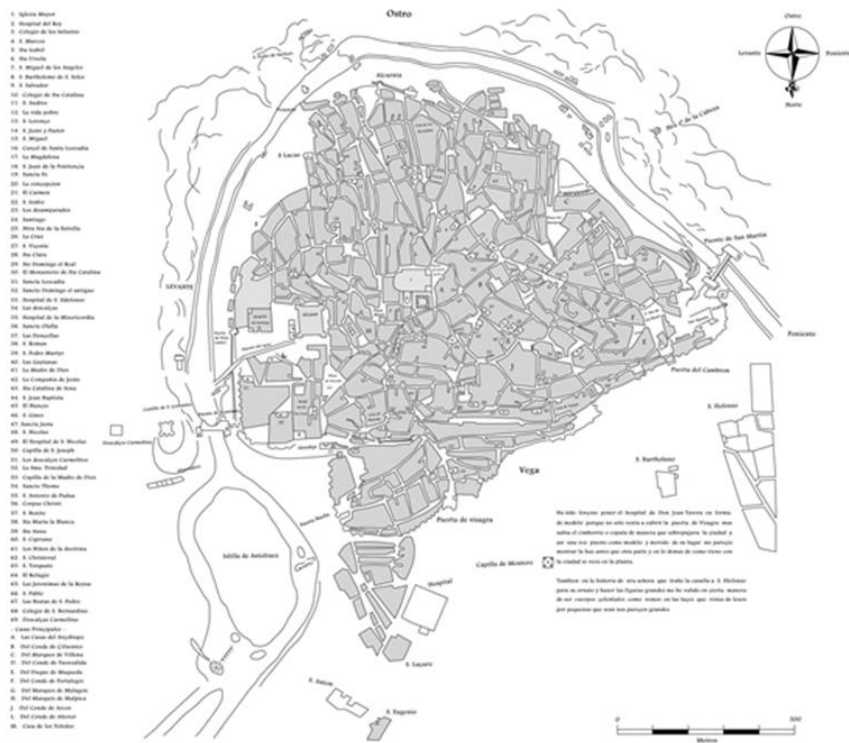


Fig. 41. Plano de Toledo 1610. El Greco. Realizado y digitalizado por Cesáreo Bas Vivanco en 2014

4.4. CENTRO HISTÓRICO DE TOLEDO.

El centro histórico de Toledo se encuentra principalmente dentro del recinto amurallado de la ciudad (Ayuntamiento de Toledo, 1998) declarada Patrimonio de la Humanidad en 1986, a la vez que ostenta el estatus de Bien de Interés Cultural desde que fuera declarada monumento histórico artístico el 9 de marzo de 1940.

Con una superficie de 106 Ha, su población es de 10.400 habitantes, un 12,39% del total de la ciudad, con una densidad de habitantes de 98,11 hab/Ha, 2.686 edificios, de las cuales 890 tienen un muy alto valor patrimonial (Ayto. Toledo).

Presenta una estructura económica netamente urbana orientada a la prestación de servicios, con presencia de muchos pequeños negocios con una estructura muy reducida y donde la administración y el turismo ocupan un lugar muy relevante.

4.4.1. Evolución histórica.

Su emplazamiento físico singular, junto a un río y en una posición estratégica, en el centro de la península Ibérica, la convierte en un importante cruce de caminos de todas las culturas que han existido, otorgándole enormes ventajas para una administración centralizada, primero con la romana y posteriormente con la visigoda.

La proximidad de tierras cultivables y fértiles, así como la cercanía a la comarca de los montes de Toledo que le permite además abastecerse de materias primas, otorgó un progresivo protagonismo, desde época prehistórica, como núcleo de referencia de todo este amplio territorio.

La ciudad histórica de Toledo queda situada en el centro de este territorio sobre un peñón rocoso, con una topografía muy irregular en la que se alternan las vaguadas de drenaje natural, que todavía hoy en día coinciden con calles, y doce pequeñas elevaciones menores, en las que se ubican los principales hitos de la ciudad (Alvarez Ahedo, 2017).

4.4.1.1. Ciudad y su territorio

El primer asentamiento más estable y con una incipiente ordenación del espacio se produce, en la edad del Bronce, en el denominado Cerro del Bú, promontorio situado al sureste del meandro que conforma el actual Casco Histórico, ocupado hasta el primer milenio antes de Cristo, momento en el que con el aumento de la población se traslada de forma gradual entre el final de la Edad del Bronce y el comienzo de la Edad del Hierro, al peñón que actualmente ocupa la ciudad.

Se convierte así en la principal ciudad de la comarca de Carpetania, situada en el tramo medio del río Tajo. Su localización estratégica generaba un total control del vado del río y el tránsito por su valle desde Zaragoza hasta Mérida. El cruce del río estaba limitado a los estiajes, por el vado natural que existía entre las huertas del Rey y Safont y es en época romana cuando empieza la verdadera transformación del cerro de la ciudad en un espacio ordenado con el nombre de Toletum.

4.4.1.2. Toletum romano

Existe una clara diferenciación entre la ocupación del cerro y los espacios de las vegas del río. Mientras que en el cerro se ubica la ciudad propiamente dicha, dentro de una ordenación que difiere del esquema clásico de las ciudades romanas, debido a la difícil topografía, es en la segunda zona donde se ubican los espacios lúdicos de ocio, apareciendo esta zona las villas que comienzan a surgir en los siglos I y II d.C.

La ciudad queda ordenada con el centro en la actual plaza del Ayuntamiento, donde seguramente se encontraba el foro, y con una red viaria alineada a partir de ejes norte-sur y este-oeste, en el que destacaban, las redes de infraestructura relacionadas con los caminos y el agua, conservándose todavía los apoyos del acueducto sobre el río Tajo que transportaba el agua desde un embalse en los montes de Toledo a través de una canalización de treinta kilómetros, en la que existían otras captaciones intermedias, para llegar a las cisternas y depósitos de decantación situados en los puntos más elevados de la ciudad, algunos de los cuales hoy persisten (Cuevas de Hércules) (Aranda Gutiérrez, Carrobles Santos, & Isabel Sanchez, 1997).

Esta importante red hidráulica, unida a la existencia de depósitos de distribución, baños y termas (Termas de la Plaza Amador de los Ríos) hace pensar en la importancia de la ciudad romana, y da idea de su organización. Si bien se desconocen los emplazamientos de los templos y edificios de la administración romana, en la zona alta de la ciudad, su Circo Romano está ubicado al noroeste del casco histórico, y cuenta con 427,07 metros de longitud por 100,80 metros de anchura (Rubio Rivera, 2011).

Al norte del Circo se ubicaba un teatro romano, y de esta misma época hay varias zonas de necrópolis, tal y como han mostrado diferentes intervenciones urbanas, asociadas a las vías romanas (Alvarez Ahedo, 2017).

4.4.1.3. Capital visigoda.

Los visigodos con toda seguridad establecieron en Toledo la capital administrativa de su reino, debido a su situación geográfica unida a sus buenas comunicaciones, y a la existencia de una ciudad estable que aseguraba el carácter centralista (Collins, 2004).

De la época visigoda se conoce con detalle la organización de su sociedad, sus normas administrativas y la creciente influencia religiosa, que quedó claramente asentada en el siglo V, influyendo de nuevo en la transformación de la ciudad, la cual conoce la primera presencia de una corte real estable como capitalidad del reino de España. Esto supone una atracción hacia la ciudad, incrementada por la celebración de los concilios para tratar todos los aspectos relacionados con el reino y la iglesia, lo que obligó a tener que adaptarse a los nuevos usos y costumbres, que derivaron en la construcción de nuevos edificios civiles y religiosos.

Dentro del casco histórico de Toledo solo se han encontrado restos constructivos de forma puntual, en algunas de iglesias actuales. Sin embargo, existen referencias a edificaciones extramuros en la zona baja de la ciudad, vinculados a las ocupaciones relacionadas con la celebración de los citados concilios, entre los siglos VI y VIII, en los que tras la conversión del rey Recaredo al cristianismo la ciudad vive su primer apogeo. En esta zona existen restos de un posible barrio de la ciudad, así como de alguna basílica. Proliferan los monasterios alrededor de la ciudad y Toledo pasa a convertirse en un centro de referencia para la intelectualidad de la época.

4.4.1.4. Tulaytula Musulmán

Durante las primeras décadas de la ocupación musulmana, la población continuó manteniendo su identidad cultural romana adaptada a los aspectos cristianos, debiendo ser gradual la transformación de la ciudad entre los siglos VIII y IX, hasta la instauración del califato a comienzos del siglo X.

En el año 1031 se convierte en uno de los reinos taifas, alcanzando un especial florecimiento económico y cultural. Se levantan las murallas para subdividir la ciudad en barrios interiores: la Judería, el Arrabal y el Alficén, el cual destaca en importancia como punto de partida para el planteamiento de un recinto defensivo y bien fortificado dentro de la propia ciudad, y que permitió un funcionamiento autónomo de las instituciones de poder (Torres Balbás, 1955).

Es una época de gran repercusión en la estructura de Toledo, que ha llegado hasta nosotros con grandes ejemplos de edificaciones civiles y religiosas, pero manteniendo con gran fidelidad la traza urbana. La ciudad islámica se caracteriza por su carácter privado, hermético y cerrado, por tener un caserío muy compacto, que conforma un espacio con calles de trazas orgánicas e irregulares, y con anchuras muchas veces muy reducidas, con ángulos bruscos y con salientes defensivos que parecen rechazar al transeúnte extraño. Dentro de esta estructura urbana destacan los callejones sin salida, adarves, y las corralas, dentro de una identidad musulmana basada en su intimidad y privacidad.

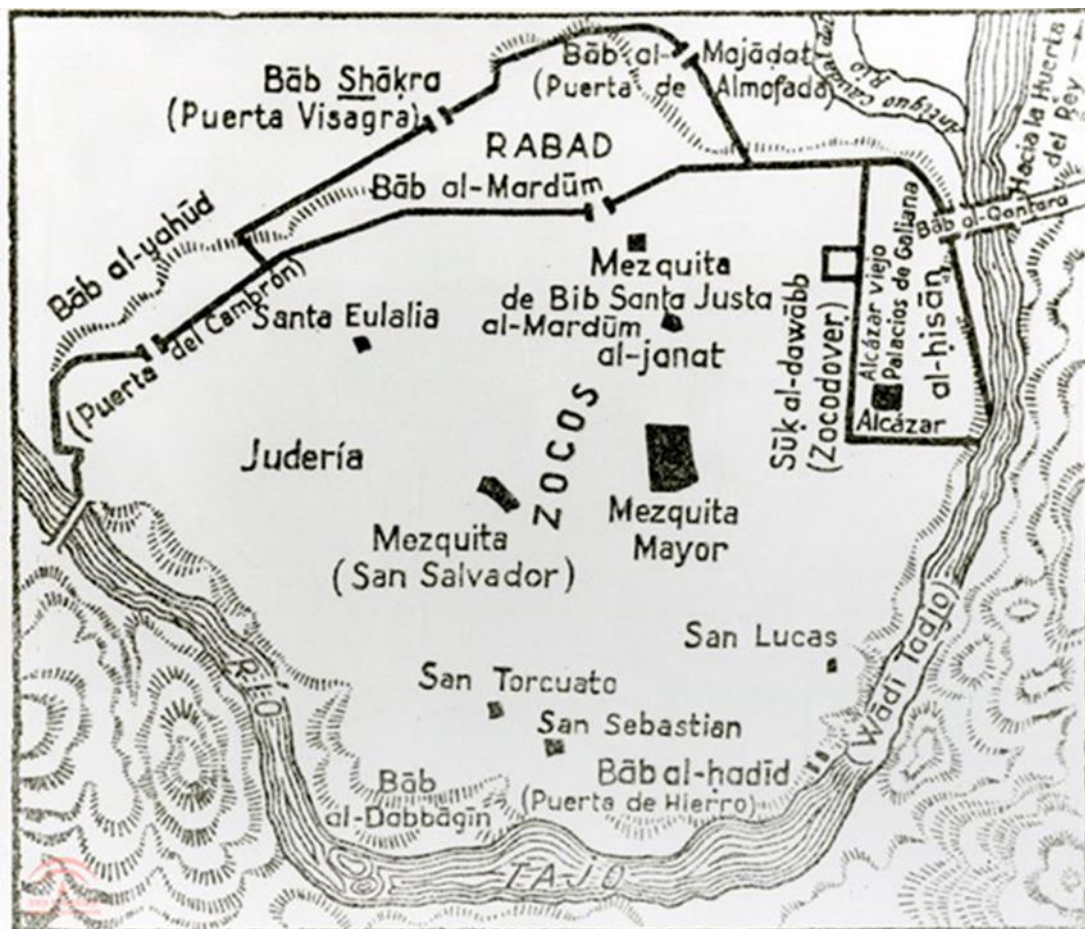


Fig. 42. Plano esquemático de Toledo época musulmana. 1960-1970?
Fuente: Recursos de Investigación de la Alhambra.

Las calles principales, herencia del urbanismo romano, mantienen las mismas vaguadas naturales, y los hitos en los puntos más elevados de la topografía de la ciudad. No obstante, el barrio central comercial, o alcaná, contó con numerosos locales que fueron surgiendo en torno a calles que fueron estrechando el espacio urbano, según se iban edificando. Rasgo característico del urbanismo musulmán que favorece así la aparición de calles de aspecto sinuoso que buscaban el máximo aprovechamiento del espacio disponible, conformando un tejido urbano muy denso y compartimentado.

Esta misma estructura lleva a la aparición de los zocos, lugares de encuentro y mercado, cuyos espacios todavía se conservan como plazas actuales, entre los que destaca Zocodover, que todavía hoy en día es la plaza central de la ciudad.

En la medina musulmana quedan definidas áreas funcionales propias, muchas de las cuales todavía hoy se mantienen, como la actual zona comercial, habiéndose mantenido hasta mediados del siglo XX los artesanos en las zonas de la periferia, por la necesidad de agua, así como los molinos harineros, y los azudes en el cauce del río.

Entre los edificios religiosos más importantes existentes en la actualidad, destacan las Mezquitas del Cristo de la Luz (Bab-al-Mardum) en el año 999, y de Tornerías. Entre los civiles destacan las distintas puertas y torreones de las murallas de la ciudad (Puerta del Sol). Importantes restos del sistema hidráulico compuestos por conducciones de agua y sobre todo los baños, íntimamente relacionados a la cultura musulmana, y casi siempre vinculados con alguna mezquita. También hay que advertir los continuos restos de esta época que aparecen en cada construcción muchos de los cuales se han reutilizado en las distintas transformaciones que han tenido las edificaciones de la ciudad. Entre estos hay que destacar las torres de las mezquitas que se han conservado en su reconversión a campanarios de iglesias, que conservan en muchos casos aparejos y elementos arquitectónicos originales.

Los ciudadanos musulmanes convivieron con los que mantuvieron su religión cristiana (mozárabe) junto con una comunidad judía, lo que condicionó la ordenación y el urbanismo de la ciudad, por la construcción de un recinto amurallado de la judería, y por el mantenimiento de, al menos, siete iglesias visigodas. Se conservan restos de la cultura judía, destacando las sinagogas del Tránsito y de Santa María la Blanca, así como restos del recinto amurallado que debió conformar la judería.



Fig. 43. Vista de Toledo 1563. Anton Van den Wyngaerde.

Tipológicamente durante estos siglos se generaliza en Toledo el modelo tradicional de vivienda andalusí, que sigue el modelo de patio central interior al que se accede por un zaguán, siguiendo el

esquema en recodo, con habitaciones alargadas y techumbres más elevadas en planta baja, y pasos decorados con yeserías.

En el siglo XI fue necesario rodear la ciudad con un segundo recinto amurallando el arrabal situado al norte, contando con una puerta en el vado del río recientemente identificada (Alvarez Ahedo, 2017).

4.4.1.5. Siglo XI-XVII. Toledo cristiano medieval.

Alfonso VI conquista la ciudad en el año 1085, lo que supuso una modificación de todas las normas y de su ordenamiento, aunque continuaron las culturas existentes hasta el siglo XV, dentro de una diversidad religiosa y artística, llegando a destacar la Escuela de Traductores de Toledo como centro cultural de occidente, con Alfonso X.

La ciudad mantuvo su misma traza durante toda la baja Edad Media, produciéndose adaptaciones de las edificaciones a las nuevas necesidades culturales y religiosas, si bien se alteraron barrios con la nueva Catedral (S.XIII), y de forma más localizada con la construcción de nuevas iglesias, ermitas, y algunas fundaciones religiosas edificándose todas ellas con el nuevo estilo mudéjar, propio de la ciudad de Toledo y que ha llegado hasta el principio del siglo XX.

La transformación que vive la ciudad es elevada en cuanto a la construcción de edificios, si bien en la mayoría de los casos se reutilizan las cimentaciones y fábricas de las anteriores. El ayuntamiento de la época promovió en este momento continuas obras para reparaciones y mejoras de las puertas y torres de las murallas, ante la presión almohade y almorávide.

Las edificaciones conventuales, ubicadas sobre todo en la fachada norte del cerro de Toledo, se incrementan en los siglos XIV y XV, remodelando el espacio edificado anterior, así como las zonas vacantes del borde urbano. En este momento aparecen fundaciones de carácter hospitalario para las clases más desfavorecidas de la ciudad y con la mejora de las condiciones económicas, aparecen casas de estilo palaciego con nuevas tipologías constructivas y estilos más actuales, dentro de un nuevo modelo castellano (Palacios de Fuensalida, y del rey Don Pedro, el Taller del Moro, la Casa de Mesa o el Corral de don Diego).

Al finalizar la reconquista, Toledo vuelve a ser capital de un extenso reino, por lo que recibe el influjo de toda la cultura de occidente, aspecto que se traslada a sus edificaciones ya que, ante las limitaciones físicas de la ciudad, es difícil llevarlo al aspecto urbanístico. A partir de este siglo las transformaciones que tiene la ciudad se circunscriben básicamente al cerro, con tímidas actuaciones en el extrarradio.

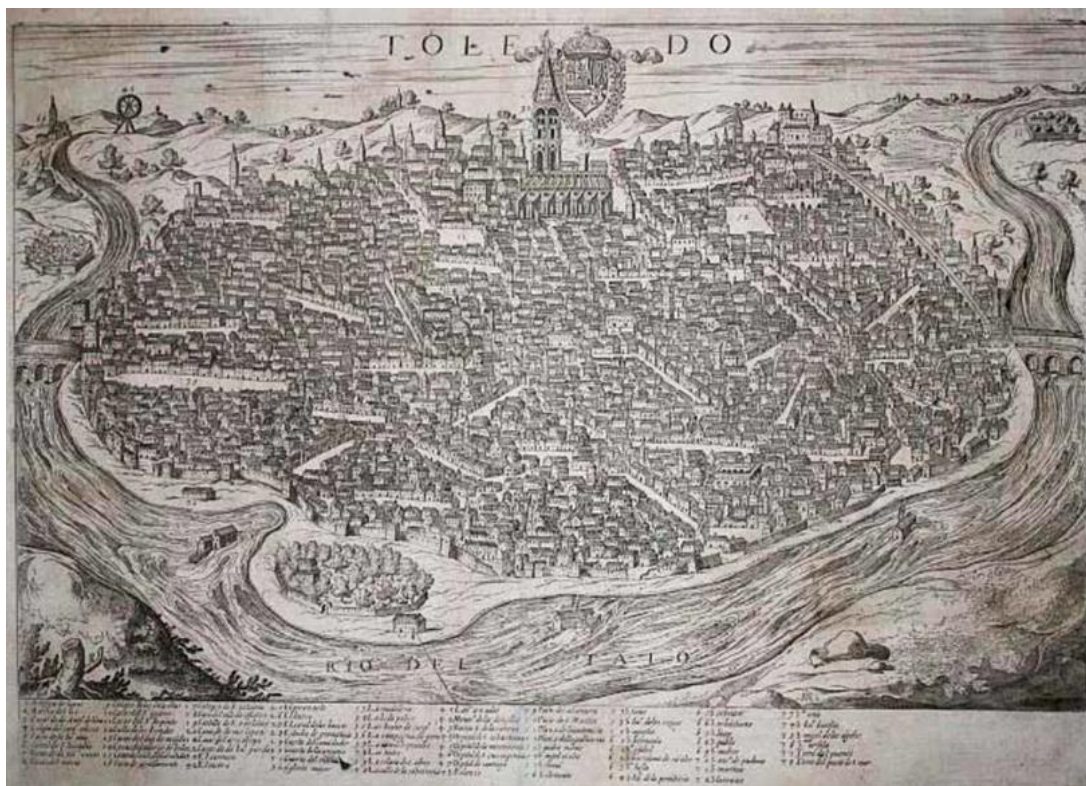


Fig. 44. Vista de Toledo. Grabado de Ambrogio Brambilla 1585.
Fuente: Ministerio de Cultura y Deporte. El Museo del Greco.

Ante la centralidad que adquiere la ciudad se convierte en un foco de atracción de interés a nivel político, cultural y religioso, conllevando un aumento de la actividad económica y de la población que aumenta por encima de los 40.000 habitantes, con los ensanchamientos de calles y plazas mediante la compra y derribo de casas, como las Plazas del Mercado, del Ayuntamiento, de Juan de Mariana y de Zocodover, donde se plantea uno de los primeros proyectos de remodelación urbana de la ciudad, que se llevó a cabo parcialmente.

Se edifican los grandes inmuebles civiles que actualmente conserva la ciudad, el actual Ayuntamiento, los hospitales de Santa Cruz, Tavera (extramuros al igual que el de San Lázaro), del Rey; Puertas Bisagra y del Cambrón en las murallas, así como el propio Alcázar como residencia real. También los puentes que cruzan el Tajo en los extremos este y oeste. Entre los religiosos hay que citar San Juan de los Reyes, las grandes edificaciones conventuales, así como diversas partes de la Catedral.

En este momento se reordenan espacios públicos como paseos ajardinados en los bordes del cerro, al tiempo que el Ayuntamiento asume la responsabilidad de controlar la construcción de las

edificaciones particulares, a través de ordenanzas de aplicación. De esta misma época son las nuevas redes de alcantarillado y de distribución de las aguas, dentro de las que hay que destacar el famoso artificio de Juanelo para elevar las aguas del río a la ciudad, el cual se dismanteló en el año 1645.

En el año 1561, con el traslado de la capital a Madrid, las desigualdades y desequilibrios existentes, se acrecientan, y se manifiestan con claridad en el siglo XVII, ante la debilidad de la economía de la ciudad. En esta época el protagonismo político deja paso al religioso, con la llegada de nuevas órdenes que ocupan nuevos espacios y conventos, hasta el siguiente siglo XVIII cuando Toledo al perder gran parte de la nobleza es incapaz de sostener las donaciones a las órdenes religiosas.

En esta época es cuando en la zona norte de la ciudad se van ocupando espacios para conventos, que se suman a los ya existentes en los siglos medievales, con grandes aportaciones de los mejores arquitectos de la época que siguen actuando en Toledo (Alonso de Covarrubias, Nicolás de Vergara, Juan Bautista Monegro, Juan de Herrera), y en los que intervienen los mejores artistas del momento (El Greco). En esta zona es donde se producen las grandes, y casi únicas, transformaciones de la ciudad.

Desde este periodo se inicia un lento y progresivo estancamiento, desde un punto de vista económico y social, que culminará con las desamortizaciones de del siglo XIX, las cuales afectan singularmente a los bienes del propio Ayuntamiento.

- *Ordenanzas municipales medievales.*

Durante la Baja Edad Media, Toledo dispone de unas Ordenanzas muy precisas, que en muchos casos, se transponen a otras ciudades del reino.

Un conjunto de disposiciones que reglamentan la ejecución de las obras, las infracciones, en relación con los aspectos socioeconómicos de la ciudad, recogándose aspectos fundamentales a tener en cuenta en las construcciones de la ciudad, abarcando aspectos estéticos, higiénicos, y constructivos, contando con un procedimiento para conceder licencias y dirimir denuncias.

En las ordenanzas se precisan aspectos relativos a las servidumbres entre vecinos relativas a aguas, desagües, luces y accesos. Las limitaciones de las edificaciones con respecto a los volados, aleros, cobertizos y pasadizos. Se establecen disposiciones con respecto a la usurpación de calles y se describen el método de expropiación de fincas privadas y los alineamientos de las calles.

Estas ordenanzas medievales observaban la obligación de mantener las murallas despejadas y edificar intramuros, la imposibilidad de apropiarse de los espacios públicos, la construcción de cubiertas con aguas hacia el interior (impluvium) o la calle, los aleros con un máximo de un tercio del ancho de la

calle, la altura de paso libre bajo los cobertizos, el concepto de alineación, las ventanas pequeñas y la situación aleatoria en fachada, así como la posición no confrontante de las puertas.

Normas medievales que buscaban racionalizar unas costumbres y reglas de buena construcción que evitaran los daños entre vecinos y a terceros, precisamente en un tejido muy abigarrado en el que las superposiciones de dominios entre propiedades son frecuentes. En ellas se procura asegurar la privacidad de las diferentes parcelas residenciales con las limitaciones en las posiciones de ventanas y puertas. Por otro lado, se entiende que el sistema constructivo de la ciudad se produce en un proceso en el que se reutilizan partes de la anterior construcción, a través de recrecidos, pero aprovechando siempre las bases estructurales y cimientos con los que se asegura una continuidad de la alineación y del concepto estructural de la casa (Asenjo González, 2001) (Morollón Hernández , 2005) (Alvarez Ahedo, 2017).

4.4.1.6. Toledo en los Siglos XVIII y XIX

Durante estos siglos la ciudad va languideciendo con recursos limitados donde la mayor actividad industrial se produce con la Fábrica de Armas, en la vega baja de la ciudad, creada por Carlos III sobre diseños de Sabatini, a mediados del siglo XVIII, y que hoy se ha transformado en una de las sedes de la Universidad.

No obstante, en estos siglos se producen las últimas y mayores transformaciones urbanas en el Casco Histórico debido a la visión ilustrada e impulso del Cardenal Lorenzana, quien encomienda a Ignacio Haan la construcción de la Universidad Lorenzana, del hospital del Nuncio, y efectúa diversas obras en la Catedral y del Palacio arzobispal.

Todos estos cambios, evolución de la ciudad medieval a una época moderna, no suprimen el carácter medieval que todavía conservan sus calles de ascendencia árabe, y mantienen sus murallas casi intactas, conservando el enclave estratégico de su implantación como ciudad.

Las construcciones residenciales de estas épocas mantienen además sus trazas originales con las mismas identidades culturales de siglos anteriores, como el mudéjar, debido a que la ciudad sabe reaprovechar sus construcciones y se edifica conservando las fábricas existentes, a lo que favorece las ordenanzas de la ciudad, que estudiadas hoy en día, son un ejemplo evidente de sostenibilidad ambiental y económica.

Gracias a las múltiples representaciones planimétricas de la ciudad a lo largo del siglo XVIII, la situación de la ciudad se conoce con bastante más rigor.

En el plano de José Díaz del año 1765, es evidente que todavía en este momento la ciudad queda circunscrita a sus murallas, manteniéndose esta misma situación hasta la primera década del siglo XIX.

A mediados de este siglo se edita quizás el plano de Toledo más interesante de estos siglos levantado y publicado a costa y bajo la dirección de Francisco Coello, autor del Atlas Geográfico de España, por Maximiano Hijón, arquitecto de la Academia de San Fernando en 1858 (Fig. 44).

En el plano de Maximiano Hijón de 1858, con independencia de la identificación de toda la ciudad, y de casi todos de los monumentos conocidos, se destaca el rigor empleado en el mismo, así como el contorno urbano situado al norte del Casco Histórico, advirtiéndose el arrabal del barrio de Las Covachuelas, que ya aparecía en el plano de El Greco, apoyado en el camino de Madrid, y algunas construcciones de Santa Bárbara al este, barrio que empezará a desarrollarse a partir de la llegada del ferrocarril en el año 1858, aunque el barrio no se consolidará hasta el bien entrado el siglo XX.

La llegada del ferrocarril supone un incremento de la población, corrigiendo el descenso tras la guerra de la Independencia, y Toledo se convierte en lugar de visita turística, lo que unido a la nueva capital de la provincia le supone una nueva etapa como ciudad administrativa.

Aun así, la ciudad llega a finales del siglo XIX cerrada en sus murallas sin que se hubiera efectuado ningún desarrollo urbano programado en su exterior. Esta situación se ve reforzada con las ordenanzas de 1890 que no establecen observaciones algunas con respecto al territorio extramuros de la ciudad, salvo unas tímidas observaciones de las riberas del río que deben quedar expeditas

En estas ordenanzas se regulan las condiciones generales estéticas de las fachadas y las servidumbres de las construcciones, los procedimientos constructivos con bastante rigor, definiendo los espesores y composición de las fábricas, y se mantienen aspectos de las normas medievales como es el mantenimiento de los cimientos existentes, dando mayor importancia a las normas correspondientes con la policía de ornato, en el que se afrontan actuaciones en vías públicas definiendo las condiciones de las obras de urbanización, en cuanto materiales y dimensiones se refiere.

A su vez recogía aspectos que se empezaban a tener en otras ciudades con las leyes de ensanche, y llegan a establecer las alturas de las construcciones en función del ancho de las calles, de forma que la mayor altura que se permite es de diecisiete metros que corresponde con una edificación de cuatro plantas más sotabanco.

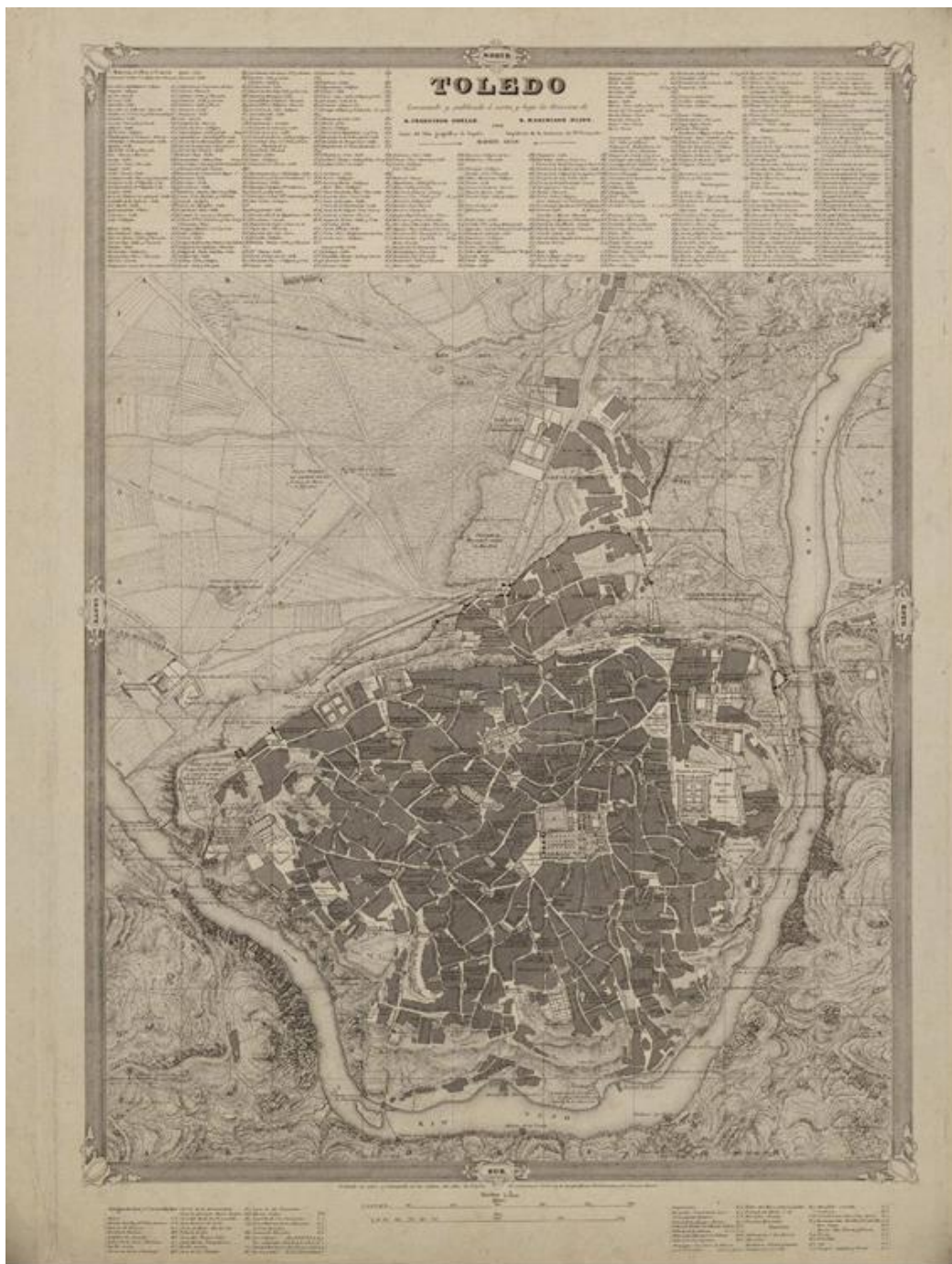


Fig. 45. Plano de Toledo 1858. Maximiano Hijón, Francisco Coello.
Fuente: Ayuntamiento de Toledo.

La ausencia de un estamento social vinculado a la burguesía en la ciudad de Toledo es quizás una de las causas por la que la ciudad vive dentro de sus murallas, ante la falta de necesidad de nuevos suelos donde ubicarse. Este aspecto unido a la falta de industrias, salvo la de las armas, evidencia parte de las carencias en la ciudad, aunque, por otra parte, han permitido que el casco histórico haya llegado en inmejorable situación hasta la actualidad (Alvarez Ahedo, 2017).

4.4.1.7. Siglo XX. Patrimonio de la Humanidad

- *Primera mitad del siglo XX*

La ciudad llega a este siglo sin salir de sus murallas de forma que su representación es la que se puede ver en el magnífico plano realizado por Ibáñez Ibero en 1900 (Fig.46).

La población en este momento asciende a 23.375 habitantes, y se asienta, prácticamente en su totalidad, dentro de sus murallas de la ciudad que se han mantenido invariables, con las consiguientes reconstrucciones a lo largo de más de cinco siglos, no registrándose ningún ensanche motivado por la revolución industrial de la ciudad burguesa, que otras capitales de provincia si han tenido.

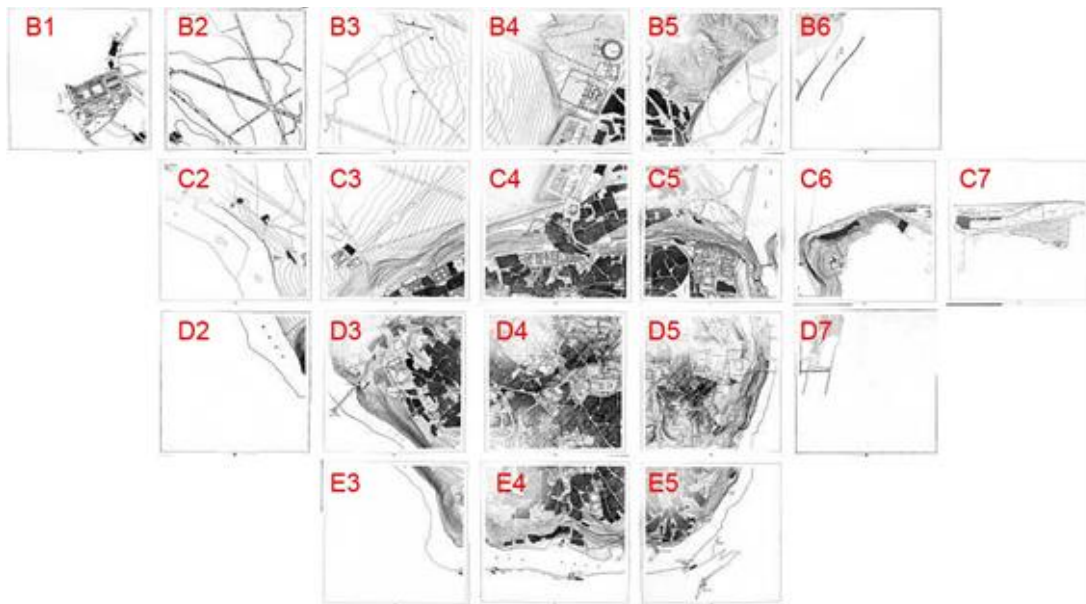


Fig. 46. Plano de la ciudad de Toledo. 1900. Ibáñez Ibero. Plano llave. Editado por el COA Castilla-La Mancha 1991.
Fuente: Ayuntamiento de Toledo.

La población había sufrido un envejecimiento, existiendo altas tasas de natalidad y defunción. El índice de alfabetización ascendía a un 35,5%, y la tasa de actividad alcanzaba el 45%, mayoritariamente entre los hombres, con un porcentaje por encima del 70% en el sector de la agricultura.

Con la llegada del ferrocarril se inició el desarrollo del barrio de Santa Bárbara, con nuevas actividades artesanales e industriales en el paseo de la Rosa, observándose una reactivación económica que se traduce en un incremento de la población, lo que unido a la capitalidad provincial le permite iniciar una nueva etapa como ciudad administrativa y el casco histórico y los arrabales de su ladera norte pueden acoger todavía nueva población, como se produce en las tres primeras décadas del siglo.

Tras la guerra civil se inicia el primer desarrollo ordenado de la ciudad moderna. Con el fin de controlar y amparar a las ciudades monumentales españolas se inicia por Decreto de 1940 la declaración de Monumento Nacional de Toledo y de Santiago de Compostela, siguiendo el criterio ya expuesto en la novedosa Ley de Patrimonio de 1933. La declaración de monumento impone una rigidez restrictiva perfectamente aplicable a un edificio pero que es difícil de practicar en una ciudad sin alterar su vida normal, pudiendo producir, un colapso contraproducente si no se dictan las normas necesarias para canalizar la actividad urbana. Para evitarlo, a propuesta del entonces ministro de la Gobernación, se crea una Comisión de Urbanismo que enfocase la resolución de tales problemas y cuya satisfacción dependía del trabajo resuelto por cada uno de los departamentos ministeriales participantes.

Como consecuencia de esta actuación se produce la redacción del Plan General de Ordenación de Toledo por la Dirección General de Arquitectura, dependiente del Ministerio de la Gobernación, colaborando en su formulación la Dirección General de Regiones Devastadas, el Excmo. Ayuntamiento de Toledo y la Dirección General de Bellas Artes, y con la participación posterior de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, quien dictaminó tras su estudio el presente planeamiento general de la ciudad. Se trata del primer Plan General que se redacta en una ciudad monumental y analiza básicamente el casco histórico y las vegas cercanas, y en el que quedaba patente la incomunicación que existía en toda la zona sur del Casco al no existir enlaces con la zona central ni con las vías de circunvalación y sin que se llegue a resolver el desarrollo que se iniciará inmediatamente y durante los cincuenta.

El Plan introduce básicamente una reforma traumática que constituye el trazado de una vía de circunvalación al sur enlazando los dos puntos fundamentales de acceso, revalorizando toda esta zona de la ciudad permitiendo una mejor accesibilidad y el reequipamiento de la zona. Conjuntamente se proponen actuaciones de borde con ordenaciones parciales de espacios libres o zonas verdes públicas que permitirán ordenar unidades estratégicas, y se dota a la ciudad de unas nuevas ordenanzas de uso, de volumen, higiénicas e histórico-artísticas.

En las nuevas zonas se proponen actuaciones concretas de ordenación. La actuación en la zona del Alcázar es la de mayor importancia, así como las propuestas en las zonas de Bisagra, de San Juan de los Reyes y San Lucas. En ellas se propone el trazado de nuevas alineaciones en todas estas zonas con propuestas de ordenación de espacios públicos y zonas verdes estudiados con rigor y en los que se proponen equipamientos nuevos con mantenimiento de tipologías tradicionales.

Las condiciones de volumen se establecen en función de un estudio de alturas que se recoge como plano de planeamiento y que coincide en parte con el de las Instrucciones de la Dirección General de Bellas Artes de 1965. Sobre la altura máxima se permitían áticos retranqueados, de los que hoy existen infinidad de ejemplos.

Las ordenanzas histórico-artísticas se establecen con carácter particular para defender los valores totales y particulares de la ciudad, controlar y encauzar totalmente el movimiento de las construcciones o las reformas de las edificaciones comprendidas en el casco principal de la ciudad. Se marcan los valores de defensa de la ciudad conservando las zonas monumentales, suprimiendo las construcciones que desentonan o rompan con el ambiente y redactando una ordenanza para el entorno. No obstante, sorprende, que edificios que actualmente están declarados como Bienes de Interés Cultural (Teatro de Rojas, Mercado Municipal, Diputación Provincial, entre otros) se reseñaran en este plan como elementos disonantes del conjunto, lo que habría podido suponer la desaparición de los mismos al amparo de este planeamiento.

- *Segunda mitad del siglo XX*

El Plan General del año 1964, dejó sin efecto lo determinado para la ciudad intramuros hasta este momento, justificando tal aspecto en la necesidad de redactar para esta zona un plan especial con carácter urgente, conformando el resto de la ciudad con un carácter claramente expansionista.

Paralelamente, la aparición y desarrollo del nuevo Polígono de descongestión de Madrid, llevó consigo procesos de alojamiento de capas sociales más débiles en los nuevos asentamientos protegidos con viviendas sociales que provenían del casco histórico, el cual sufrió un fuerte descenso población con abandono progresivo de construcciones, en una situación que solamente se pudo controlar con la aparición del Plan Especial del Casco Histórico en 1997.

Al mismo tiempo que se aprueba este plan general el Ministerio de Educación Nacional a través del Servicio de Defensa del Patrimonio dependiente de la Dirección General de Bellas Artes redacta en 1965 las Instrucciones para la Defensa de los Conjuntos Históricos-Artísticos, dentro de las que existe una específica para Toledo. Estas Instrucciones se conciben como complemento del planeamiento urbanístico, supliendo la carencia de plan espacial, al tratarse de una ordenanza de aplicación

pormenorizada, al casco histórico, con un balance que se ha considerado positivo, y una actitud conservadora que ha favorecido el mantenimiento de edificios.

En el año 1986 se produce, tras un largo proceso de tramitación, la aprobación del tercer plan general de Toledo, que permite una segunda expansión ante la ausencia de suelo y al aumento constante de población, surgida, en gran parte, por la nueva situación de Toledo como capital regional.

El documento relega todas las determinaciones de los suelos que han de desarrollarse a planes de desarrollo, sin que incorpore una ordenación global o estructural, existiendo una falta de claridad sobre la obtención y ejecución de los sistemas generales y falta el detalle de la propuesta en las zonas más problemáticas de la ciudad, como son el Casco Histórico, el Circo Romano, o los Cigarrales, que también quedan relegadas a futuros planes especiales que serán los que irán completando las carencias del plan general.

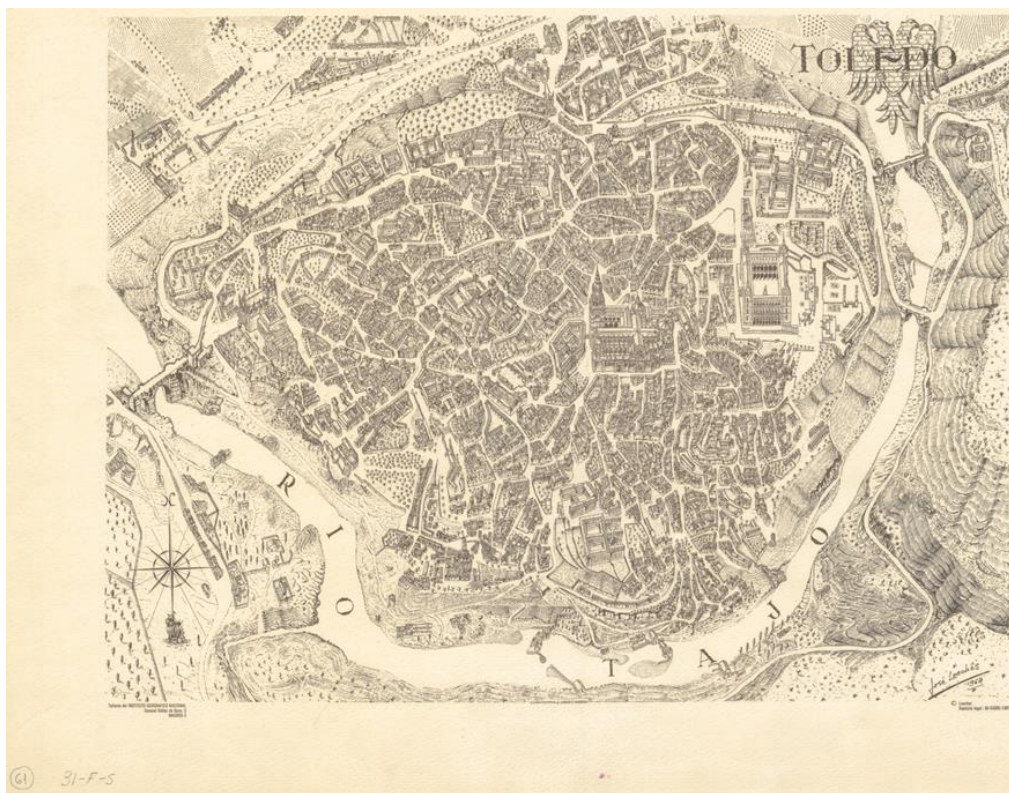


Fig. 47. Plano de Toledo 1964. José Loeches. Fuente: Ayuntamiento de Toledo.

La clasificación de suelo no programado permitió al Ayuntamiento, con un desarrollo no previsto de antemano, la obtención de grandes superficies de suelo municipales para ubicar las grandes

infraestructuras y equipamientos a nivel de ciudad. Destaca la operación realizada sobre los terrenos propiedad del Ministerio de Defensa en la Escuela de Gimnasia, consiguiendo un parque urbano y una importante zona para uso deportivo, y en la Fábrica de Armas obteniendo suelos para cederlos a la Universidad.

Al mismo tiempo este plan recoge las nuevas infraestructuras generales que en materia de autovías y líneas de ferrocarril recibe la ciudad.

Como desarrollo de este plan de 1986 se aprueban y ejecutan un número elevado de documentos urbanísticos de ámbito parcial y especial, entre los que hay que destacar el Plan Especial del Casco Histórico de Toledo, que se aprobó en el año 1997. Este planeamiento unido a la declaración de Toledo como Conjunto Patrimonio de la Humanidad supuso el punto de partida para la rehabilitación integral del mismo, a través de todas las acciones emprendidas en los últimos años.

El Plan Especial dota al casco histórico del documento urbanístico capaz para preservar los valores tradicionales de la ciudad fomentando su recuperación. En el mismo se recoge la catalogación monumental y patrimonial de las edificaciones a las que se les asigna un grado de protección especial que les supone una serie de limitaciones que se detallan particularmente en cada caso. Asimismo, define una serie de sectores monumentales (20 principales y 30 complementarios) por las particularidades propias de los mismo.

El documento reconoce los equipamientos existentes detallando además las dotaciones y equipamientos locales previstos, pretendiendo dinamizar las funciones actuales del centro histórico de forma que mantenga su importancia, y primando el tejido residencial.

Prioriza el estudio, análisis y puesta en valor de los espacios libres, públicos y privados. Propone actuaciones en espacios públicos con rehabilitaciones de jardines y zonas libres o estanciales. Asimismo, se proponen reurbanizaciones de plazas y ejes urbanos, actuando específicamente en el control de la circulación rodada y del aparcamiento.

Juntamente con las actuaciones en materia de circulación se propone la mejora de la accesibilidad al Centro a través de operaciones de remotas mecánicas y aparcamientos disuasorios, buscando un uso racional de la trama histórica a través de las mejoras de la circulación peatonal y de la calidad ambiental de los espacios monumentales.

El Plan considera fundamental el recuperar la capacidad residencial del conjunto monumental. Plantea veintidós sectores de rehabilitación integrada en otras tantas zonas en las que existe una ausencia o debilitamiento del uso residencial con una gran degradación en las edificaciones existentes, llegando a actuar sobre un total de setecientas viviendas que debían de servir de impulso generador de otras (Alvarez Ahedo, 2017).

El documento a su vez realiza la catalogación de los inmuebles de los que 105 son Bienes de Interés Cultural, contando con unas amplias áreas de protección, 328 inmuebles con valor patrimonial, y 467 inmuebles con elementos o aspectos de Interés, estableciéndose para cada uno de los tres tipos distintos grados de protección que se materializan en una limitación de los tipos de obras posibles en ellos (Ayto. Toledo).

4.4.2. Evolución de casco histórico.

El desarrollo del Plan Especial ha supuesto un incremento de la actividad dentro del Casco, siendo las más significativas las obras de restauración y rehabilitación.

Paralelamente el Ayuntamiento ha redactado de los estudios previos de las áreas de rehabilitación integrada establecidas en el Plan Especial y que permitirán conocer y evaluar el estado concreto de más de seiscientas viviendas de la ciudad que se encuentran en zonas muy degradadas residencialmente.

Esto ha posibilitado que previo a la crisis de principios del siglo XXI el desarrollo del Casco se incrementara con respecto al resto de la ciudad de una forma muy significativa, con un incremento de la actividad edificatoria en el Casco del 15% al 30%, con respecto al resto de la ciudad, gracias al apoyo decidido del Ayuntamiento y la ayuda de diversas administraciones.

Estas actuaciones han permitido una mejora de las infraestructuras generales del centro histórico, que se ha podido equipar con nuevas infraestructuras que mejoran la accesibilidad, la peatonalización y el equipamiento cultural de la ciudad histórica. Actuaciones significativas desde el punto de vista arquitectónico y permiten legar arquitectura actual dentro de una ciudad histórica.

Se han realizado diversas obras relacionadas con la mejora de la accesibilidad al centro, a través de la creación de remotes, mecánicos y peatonales, que permiten salvar peatonalmente la diferencia de alturas entre el centro y el resto de la ciudad, dentro de la propuesta de mejora de circulación viaria, destacando el remonte mecánico diseñado por D. Elías Torres y D. José Antonio Martínez Lapeña, en la fachada norte resolviendo adecuadamente la accesibilidad del mismo, y coordinándolo con un aparcamiento disuasorio en la zona baja. Paralelamente se ha actuado en diversas zonas del Centro Histórico, con el acondicionamiento de nuevas plazas y espacios abiertos, así como la creación de aparcamientos para residentes en el casco histórico, lo que ha permitido una progresiva peatonalización del mismo.

recodo, con habitaciones alargadas y techumbres más elevadas en planta baja, y pasos decorados con yeserías.

Hoy día en el centro histórico se distinguen tres tipologías edificatorias fundamentalmente:

En primer lugar, la denominada por el PGOU como “Casco”, caracterizada por su parcelación y trazado viario irregular, tamaño de manzana variable, pero en general de dimensiones no muy grandes, y tipología edificatoria en manzana cerrada de altura variable, con alineación de la fachada a la calle y fondo irregular, al igual que los patios de parcela, sin conformar patio de manzana. Su uso es básicamente residencial, acompañado de comercio en planta baja, y con usos institucionales intercalados.

En segundo lugar, tendríamos las “extensiones de casco en arrabales”, tejidos de casco tradicional, de origen próximo a la postguerra, y trazado más regular que el casco antiguo, con parcelación similar en tamaño y variedad, donde el uso y la tipología dominante es la residencial unifamiliar, con mezcla de talleres y otros usos complementarios a esta actividad.

Y en tercer lugar tendríamos la denominada “transición de casco a ensanche”, tipología que se corresponde con la zona de contacto entre el arrabal de casco y el ensanche de los 90, de pequeña entidad espacial, con mezcla de tipologías (de casco, manzana cerrada, bloque, etc.) y trazado irregular o desordenado (Ayuntamiento de Toledo, Documento Previo, 1986).

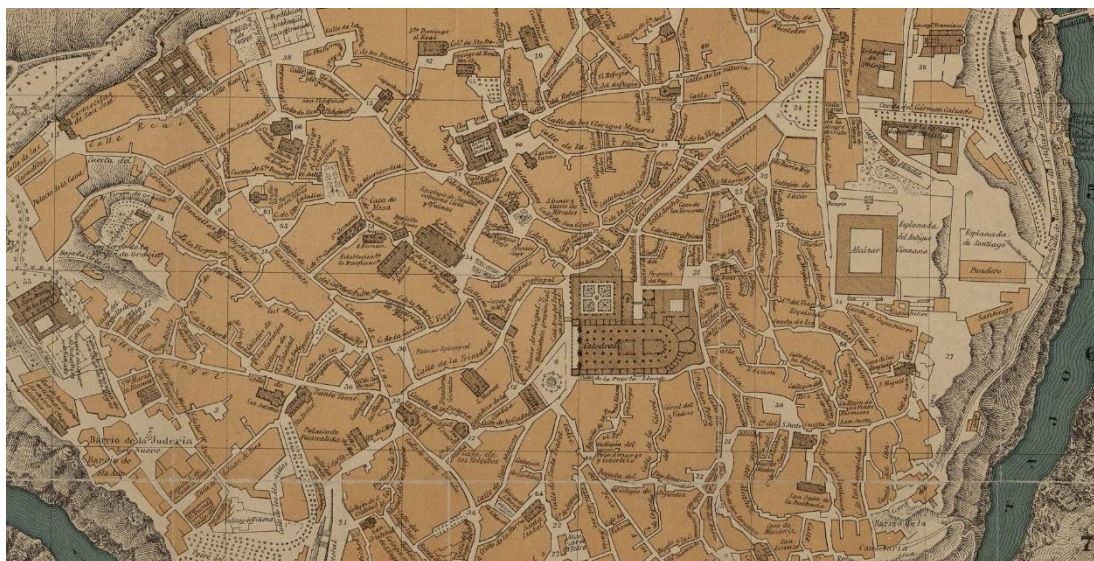


Fig. 49. Detalle Plano Guía artístico-práctica por el Vizconde de Palazuelos (1890)
Fuente: Archivo Municipal de Toledo



Fig. 50. Portada del Regiment de la cosa pública. 1499. Francesc Eiximenis

4.5. CENTRO HISTÓRICO DE VALENCIA.

El centro histórico de Valencia se corresponde con el interior del recinto amurallado medieval de 1358, las murallas cristianas, que recogía a los nuevos barrios y arrabales que habían desbordado las anteriores murallas musulmanas y que subsistirían hasta 1865, “*Ciutat Vella*”, albergando a los barrios de el Carme, el Mercat, el Pilar, la Seu, la Xerea y Sant Francesc. Área conocida como *Ciutat Vella*, que es parte del Conjunto Histórico de Valencia declarada Bien de Interés Cultural en la categoría de Conjunto Histórico, por Decreto 57/1993, de 3 de mayo, del Gobierno Valenciano.

Con una superficie de 169 Ha, su población es de 27.070 habitantes (Ayuntamiento Valencia), un 3,40% del total de la ciudad, con una densidad de habitantes de 153,41 hab/Ha, que viven en 3.395 edificios, de los cuales el 17,52 % están catalogados. (Ayto. Valencia), con una estructura urbana principalmente equipamental, administrativa, financiera, comercial, cultural y de servicios.

4.5.1.- Evolución Histórica

4.5.1.1. Valentia Romana

La primitiva Valencia, fue una fundación romana, un recinto fortificado que construyeron los romanos para facilitar el avance hacia el Sur, en una pequeña isla elevada del Turia, formada entre el curso natural del río y un brazo de este libre de inundación. La única zona apta para el cultivo ya que todos los alrededores eran zonas pantanosas e insalubres (Ayto. de Valencia, 1988).

La ciudad de “Valentia” se configuraba alrededor de dos calles perpendiculares, el cardo (eje norte-sur) actual calle Salvador y el decumano (eje este-oeste) calle de Caballeros, en cuyo centro, la actual Plaza de la Almoyna, se situaba el foro, con sus templos, edificios públicos y de administración, terrenos hoy ocupados por la Basílica de la Virgen y la Catedral. En los extremos de ambas calles se encontrarían las cuatro puertas con que contaba la ciudad.

La extensión aproximada de la ciudad podría establecerse entre la actual plaza de la Reina y la orilla del río Turia en el eje norte sur, y entre la calle Serranos y la calle Avellanas en el eje este-oeste.

Hacia el año 75 ac. tiene lugar en la ciudad la Batalla del Turia, en la cual Pompeyo derrota a los generales de Sertorio, Perpenna y Herennio, según cuentan las crónicas de Salustio y Plutarco. Valencia sería destruida por Pompeyo por el apoyo de la ciudad a Sertorio y al bando de Sila, permaneciendo durante cincuenta años despoblada.

- *Refundación de la ciudad. Época Imperial romana.*

Sobre el año 20 antes de cristo, en tiempos del emperador Augusto, Valencia volvió a resurgir con la llegada de nuevos colonizadores "valentini veterani" o veteranos (soldados licenciados de las legiones) procedentes de la península itálica. Junto a los "vetere" o ancianos que eran la población ya residente en la zona y que después del colapso de la ciudad se encontraban dispersos, "refundarían" nuevamente la ciudad (Ferran Arasa, 2012).

Con la llegada al poder del emperador Augusto vino la tan deseada paz a tierras hispanas al igual que al resto del imperio (Pax Romana). La ciudad creció y se desarrolló, pero manteniendo su trama urbana alrededor de los dos originales calles principales (el cardo y el decumano) y en el lugar donde se cruzaban ambas calles se seguía levantando el foro.

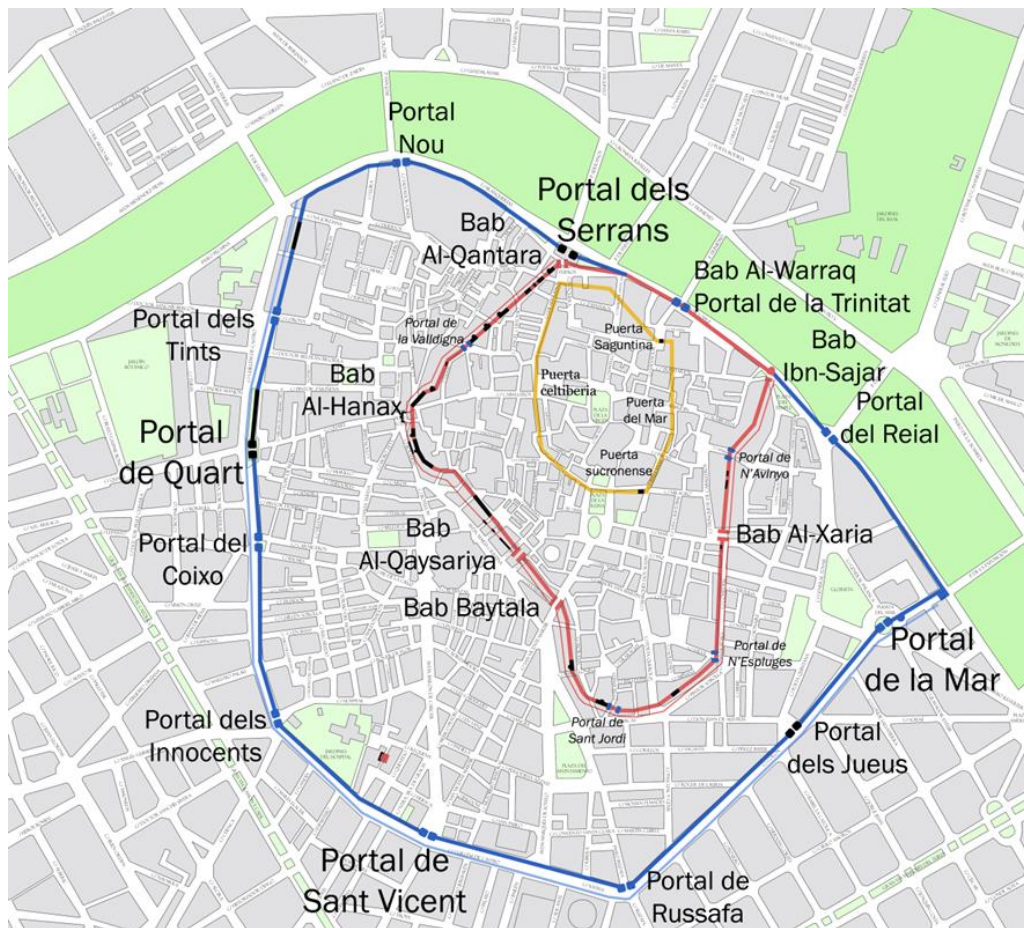


Fig. 51. De Falconaumanni - Trabajo propio, CC BY-SA 3.0,
Fuente: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=57324210>

El foro imperial era una gran plaza porticada, centro de la vida ciudadana. Al norte se situaba la Basílica de tres naves (centro administrativo y de justicia), al sur la Curia (sede del senado valentino) y en el centro se alzaba una estatua del emperador Tito. Además, en ella se encontraban los templos (centros religiosos). Alrededor de este foro y de las calles citadas se levantaban las viviendas de los ciudadanos, formando calles de cuadrículas perfectas.

Distribuidos a lo largo del cardo y el decumano, aunque siempre en las cercanías del foro, se levantaban los comercios y los centros públicos (las termas [siglo II]), un acueducto e incluso un puerto fluvial para pequeñas embarcaciones que se situaba cerca de las actuales Torres de Serranos.

Valencia era una ciudad amurallada, y especial relevancia merece la presencia de un circo cuyas medidas eran de 350 metros x 70 metros, datado alrededor del siglo II y que se sabe ocupaba el espacio que nos lleva desde la actual Plaza de Nápoles y Sicilia hasta la calle de la Paz, lo que habla de una relativa importancia de la ciudad o por lo menos de una numerosa población. Este circo se encontraba extramuros de la ciudad y en época ya de decadencia sirvió como refuerzo de la muralla y como cuartel militar.

4.5.1.2. La Valencia Musulmana

Tras el periodo de tres siglos Visigodos (siglos V - VIII) de decadencia e inseguridad, Valencia, como todas las ciudades de la Hispania Visigoda, se sometió pacíficamente a los sarracenos hacia el 718.

Desde el siglo VIII hasta el XI la ciudad de “Balansiya”, pasa sin pena ni gloria por la historia peninsular. El territorio se islamiza, cambian las costumbres, los musulmanes, por aprensión religiosa, confinaban a los cristianos en arrabales extramuros, son levantadas mezquitas y la riqueza de la huerta de Valencia va en aumento, pero sin que ello implique una notoriedad particular en la historia hispana.

Un hijo del Emir de Córdoba Abd-al Rahman I, Abd Al-lah al Balansí (El valenciano) gobernador de la ciudad, construiría hacia el 802, una “munya” o casa de recreo a la que llamó Ruzafa, en recuerdo de otra casa de campo que había disfrutado en su Córdoba natal siendo niño. La “munya” se situaba en el actual barrio de Ruzafa, pero sin que se haya podido determinar el lugar exacto. Se cree que esta debía estar situada aproximadamente entre el actual mercado de Ruzafa y la Iglesia de San Valero y San Vicente Mártir (Ayto. de Valencia, 1988).

En el año 1021 la suerte de Balansiya cambia con el largo reinado de Abd al Aziz de más de 40 años y que llevará a la ciudad a uno de los momentos más gloriosos de su historia.

Reformará el Alcázar y mandará edificar la almunia (munya), un suntuoso palacio de recreo con jardines y albercas, apartado de la madina al otro lado del Guadalaviar. Uno de los mayores logros de este rey es la construcción de un nuevo recinto amurallado que amplía considerablemente el

existente hasta ese momento, englobando los nuevos arrabales formados fuera de la ciudad. La construcción de esta nueva muralla es uno de los hitos fundamentales de la historia de Balansiya, ya que la configuración de la ciudad musulmana permanecerá inalterable hasta prácticamente el siglo XIV en que es construido un nuevo recinto amurallado (Torró, 2009).

Esta será la ciudad que vean los ojos del Cid y sus huestes y esta es la ciudad que conquistará el rey Jaime I en 1238, con sus Murallas árabes que continuaron un siglo y medio al servicio de la ciudad cristiana.

Junto a la Alcazaba y la "Medina", una tercera componente de las ciudades musulmanas eran los arrabales (en Valencia había siete) caracterizados por su independencia y relativa autonomía, hasta llegar a formar otra ciudad con sus propios servicios. La Medina, núcleo principal de toda ciudad musulmana, por su parte Norte coincidían con el recinto romano y al Sur englobaba el barrio de la "Alcaicería; dentro de ella se encontraba: la mezquita mayor, en parte del solar de la Catedral y el Alcázar, residencia urbana del Gobernador, donde luego se levantaría el Palacio Arzobispal. La comunidad judía habitaba en un barrio que se cerraba de noche, dentro del recinto amurallado. Se originaron los arrabales exteriores, Vilanova (actual calle Alboraya), Alcudia (cerca de la calle Morvedre) y el de Ruzafa (Torreño Calatayud, 2005), abiertos, con huertos y jardines, más bellos que la ciudad, sucia, ruidosa y con la gente hacinada.

Tipológicamente las viviendas de los musulmanes comunes eran pobres y pequeñas, tanto que, al repartirlas entre los conquistadores, Jaime I dio dos casas musulmanas para formar una cristiana.

Edificatoriamente la Valencia musulmana tenía poca importancia, no se construyó nada importante, por eso hay tan pocos restos; después se produjeron las guerras del Cid, que culminaron con el incendio de la ciudad al reconquistarla los almorávides para el Islam. Por otro lado, los cristianos de Jaime I tenían una mentalidad que desdeñaba las gráciles construcciones musulmanas que derribaban en cuanto podían sustituirse; los catalanes trajeron la arquitectura románica de tipo occidental en contraste con el Reino de Aragón, donde los mudéjares seguían construyendo con su estilo los edificios civiles y religiosos de los cristianos (Ayto. de Valencia, 1988).

4.5.1.3. Siglo XIII- XIV. La Ciudad Cristiana

La ciudad que habla resistido casi dos años al Cid solo soportó cinco meses el ataque de Jaime I, provisto de mejor artillería, y máquinas de guerra para expugnar fortificaciones, cayendo el 28 de septiembre de 1238 (Ayto. de Valencia, 1988).



Fig. 52. Entrada triunfal en Valencia de Jaime I el conquistador. 1884. Fernando Richart Montesinos.
Fuente: Museo del Prado.

El 9 de octubre, el rey Jaime I entra en la ciudad y dirigiéndose a la Mezquita Mayor oficia la primera misa en la recién conquistada ciudad. Por entonces se calcula que la ciudad de Valencia podía tener alrededor de 15.500 habitantes (Torres Balbás, 1955), aunque la población podría ser tres o cuatro veces mayor a consecuencia de los refugiados que se habían protegido al amparo de las murallas.

Con la conquista cristiana, Valencia ya nunca más volverá a manos musulmanas. Otra historia, otra cultura, otra religión, un cambio de población, un cambio de estructura urbana, otra manera de entender la vida entrará en juego, dando Jaime I forma legal en 1240 al Reino de Valencia, sustituto de ese antiguo reino de taifas conocido como Balansiya.

El paso de la ciudad musulmana a cristiana no se realizó de manera brusca. En principio sólo se cambió el uso de las edificaciones públicas: mezquitas transformadas en iglesias, zonas residenciales del extrarradio pasan a ser patrimonio de Órdenes religiosas (Convento de la Zaidía), el Alcázar albergaría el Palacio Arzobispal. Se crea una base legislativa "Els Furs" de acuerdo con el "Llibre del Repartiment"; tras la conquista se procedió al reparto de diferentes sectores de la ciudad entre los que habían intervenido en la misma, procedentes de otros lugares del Reino.

La repoblación de la ciudad de Valencia se realizó con gentes venidas de todo Aragón, destacando los contingentes catalanes, aragoneses, navarros y occitanos. Por lo general los grupos humanos se

agrupaban por barrios o zonas dependiendo de su lugar de origen. El reparto de tierras y casas de musulmanes entre los cristianos queda reflejado en el conocido como "Llibre del Repartiment" donde aún incluso de antes de la conquista de Valencia, el rey hace entrega a sus partidarios de las tierras a reconquistar.

Jaime I, reservó a la Corona, al hacer el reparto de tierras, rentas suficientes para atender las necesidades de la administración y defensa del Reino. Este fue el origen del Real Patrimonio, que no pudo satisfacer una misión tan ambiciosa (Ayto. de Valencia, 1988).

Se establece una nueva forma administrativa de gobierno de la ciudad agrupada en parroquias. Cada parroquia elige una serie de ciudadanos que lo representan en el Consejo de la Ciudad, además cada territorio que lo conforma dispone de iglesia y cementerio propio. En total la división de la ciudad se realiza en trece parroquias que toman como centro el lugar de emplazamiento de la iglesia parroquial que a su vez se construye sobre una antigua mezquita, así las trece primeras parroquias de la ciudad y germen del actual ordenamiento urbano son: Iglesia de San Pedro (situada en la Catedral), Iglesia de San Martín Obispo, Iglesia de San Lorenzo, Iglesia de San Andrés Apóstol, Iglesia de San Esteban protomártir, Iglesia de Santo Tomás Apóstol (hoy desaparecida), Iglesia de San Bartolomé Apóstol, Iglesia de El Salvador, Iglesia de San Juan de la Boatella o San Juan del Mercado (Santos Juanes), Iglesia de la Santa Cruz (hoy desaparecida), Iglesia de San Nicolás y San Pedro Mártir, Iglesia de Santa Catalina Mártir y la Iglesia de San Miguel (hoy desaparecida) (Pingarrón-Esaín, 2010).

Los musulmanes fueron reducidos a un barrio extramuros al Oeste de la ciudad. La Judería no sufrirá la modificación de su emplazamiento hasta después de construirse la nueva muralla.

Un siglo después de la Conquista, la ciudad conservaba todavía las mismas características urbanas de la época musulmana, pero su fisonomía, estaba alterada por la construcción de iglesias, conventos y nuevos edificios públicos de las instituciones sociales y benéficas, y por la paulatina e incesante sustitución de las casas árabes por otras adaptadas a la vida cristiana; no obstante quedaba el trazado de las calles musulmanas estrechas y sinuosas, con los "atzucacs" y las hileras de casas conservaban su forma irregular (Ayto. de Valencia, 1988).

Con el estallido en 1356 de la Guerra de los dos Pedros (entre 1356-1365) entre la Corona de Castilla y la Corona de Aragón, la ciudad se verá obligada a construir un nuevo recinto amurallado que englobará a los nuevos barrios y arrabales que habían desbordado las viejas murallas musulmanas. Son las conocidas como murallas cristianas de Valencia, que duplicarían la superficie amurallada inicial y que con mayor o menor fortuna subsistirán hasta 1865 en que son demolidas para permitir el ensanche de la ciudad.

En 1358 se crea la "Junta de Murs i Valls", encargada de las obras públicas de la ciudad tanto civiles como militares. Entre las obras realizadas, las nuevas murallas de la ciudad, torres, fosos, caminos, el alcantarillado, la construcción de puentes y los pretiles de la ciudad.

La nueva área urbana de intramuros casi duplicó la musulmana, por lo que había sectores sin urbanizar y amplios huertos de los conventos, que hacían el papel de zonas verdes; fueron ensanchadas muchas calles que conservaban la estrechez: y sinuosidad, aunque las mercancías solían ser trajinadas a lomos dentro de la ciudad porque los carros causaban daño a los pavimentos y alcantarillados.



Fig. 53. Nobilis ac regia civitas Valentie in Hispania. 1608. Antonio Manceli.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

Sólo había alcantarillado en la zona donde había estado la ciudad romana, los árabes no las construyeron, por lo que, por medio de las calles discurrían las aguas de los desagües. El Consell Municipal decidió construir colectores y alcantarillas. En 1402 la ciudad de Valencia contaba con 75.000 habitantes; era la ciudad cristiana más importante de la península, solo superada en habitantes por Granada todavía musulmana. Pocas ciudades de la Europa occidental la superaban

Este rápido aumento de población no obedecía solo a la natalidad, sino también a la inmigración de catalanes, aragoneses y castellanos, ya que Valencia era una gran potencia económica mediterránea,

equiparable a Venecia, Génova y Marsella; el comercio era la base principal de su economía, teniendo un importante mercado consumidor propio, pero además era muy importante la redistribución de los productos que importaba para la reexportación (Ayto. de Valencia, 1988).

Dentro de la antigua muralla árabe se situaba la Judería o "Call" en un barrio cerrado. Jaime I concedió franquicia a los judíos que acudieran a poblar Valencia. Esta se encontraba localizada entre las actuales calles del Mar donde se encontraba la sinagoga mayor y el edificio del Corte Inglés de Pintor Sorolla donde se encontraba la conocida como Puerta de los Judíos y el cementerio judío. Los judíos prosperaban y se multiplicaban, y como no cabían dentro del "Call" iban ocupando calles contiguas al muro de Ja Judería, granjeándose la hostilidad de los cristianos; esto hizo necesario una nueva delimitación entre los años 1390 y 1391 para englobar a la población judía diseminada. En el mismo año (1391) la Judería sería objeto de un ataque por parte de la población cristiana, cuya desconfianza hacia ellos no sólo en materia religiosa sino por cuestiones de índole material (excesiva riqueza en las actividades comerciales y financieras) había ido aumentando hasta desencadenar el conflicto. La Judería quedó desmantelada, siendo reconstruida en 1392, pero con notable reducción de su área y excesiva densidad de población, lo que la convertía en un "ghetto". La desaparición final de la comunidad judía en 1492 permitió una serie de reformas urbanísticas.

4.5.1.4. Siglo XV. El siglo de Oro valenciano.

En el siglo XV tiene lugar el llamado Siglo de Oro valenciano, un periodo en el que la vida literaria, artística y edilicia se impone sobre el resto de los territorios de la Corona de Aragón.

Valencia llega incluso a convertirse en la ciudad más poblada de todo el Mediterráneo superando incluso a Barcelona y Zaragoza por número de habitantes. Es en este siglo de oro cuando surgen los personajes más importantes de la vida cultural valenciana: literatos como Jordi de Sant Jordi (+1425), Jaume Roig (1434-1478), Ausias March (1397-1459); los Papas Calixto III (1455-1458) y Alejandro VI (1492-1503); y edificios representativos del gótico civil valenciano como Las Torres de Serranos, Torres de Quart, La Generalitat o La Lonja de los Mercaderes (1483-1498) patrimonio de la humanidad (Ramirez Blanco, 2013).

Con la llegada del espíritu renacentista, hizo crisis el principio medieval de la segregación y convivencia de las diversas minorías étnicas-religiosas, en barrios cerrados dentro de la ciudad. El 1 de junio de 1456, por unos incidentes de poca importancia fue asaltada la Morería, y aunque se castigó a los culpables, los mudéjares empezaron a irse fuera de la ciudad.

La burguesía valenciana en este periodo fue el soporte económico de las diversas empresas internacionales de los Reyes Católicos (Granada, América e Italia): se podía considerar a Valencia como la capital financiera de la Monarquía Española. Posteriormente con la llegada del oro

americano, la capacidad financiera de Valencia, quedarla reducida a un plano meramente regional (Ayto. de Valencia, 1988).4.5.1.5. Siglo XVI. Crisis del Reino de Valencia.



Fig. 54. Vista de Valencia desde el norte. 1563. Anton van der Wyngaerde.

La primera vista que tenemos de la ciudad es de 1563 cuando el artista flamenco Antoine van den Wijngaerde dibujó por encargo del rey Felipe II Valencia, en esta vista realizada desde alto podemos ver la estructura de la ciudad y principalmente la muralla por su fachada norte, los puentes, el trazado de algunas calles y alguno de los barrios extramuros.

De 1608 es el segundo plano conocido de la ciudad de Valencia, realizado por el italiano Antonio Mancelli y que tiene la particularidad que en el mismo figura el nombre de los edificios más sobresalientes de la ciudad y donde se puede observar con gran fidelidad el entramado urbano y los espacios más significativos.

En 1704 el padre Tosca realiza un plano de la ciudad de Valencia con una gran fidelidad y a una escala verdaderamente fidedigna.

El XVI fue un siglo de expansión demográfica en el conjunto del País, sin embargo, la ciudad de Valencia no creció al compás del Reino, no experimentando modificación urbanística significativa y manteniendo su estructura medieval. Factores como la pérdida de influencia política en la financiación del reino, el que los países de la Corona de Aragón, encerrados en sus regímenes forales, quedaron fuera de la corriente monetaria procedente de América, así como el problema morisco, una minoría étnica sumisa y explotada, que nunca se intentó asimilar y que acabo con su expulsión en 1521, perdiéndose la minoría mudéjar, aunque los artesanos y labradores moriscos eran útiles al país.

Como los moriscos vivían en poblaciones pequeñas y en el campo, extensas zonas del Reino quedaron deshabitadas. Aunque se produjeron revueltas de moriscos, fueron ahogadas en sangre. La repoblación fue penosa y lenta, ya que fracasaron los intentos de traer repobladores de fuera del

Reino, lo que provocó que los campos quedaran yermos, lo que hizo cambiar el paisaje del Reino (Ayto. de Valencia, 1988).

4.5.1.6. Siglo XVII- XVIII. La ciudad conventual del Barroco.

La etapa barroca, junto a realizaciones urbanísticas aisladas, ofrecen una tipología peculiar, la ciudad conventual. En Valencia el número de edificios eclesiásticos ascendían a sesenta y tres, entre parroquias (quince), conventos y otros edificios vinculados a la Iglesia (cuarenta y cuatro) y las capillas de las cuatro órdenes Militares. Cada parroquia cumplía una doble función; la religiosa y como unidad de delimitación de los diferentes sectores urbanos.

En este periodo se realizan conjuntos arquitectónicos aislados, aunque sin cuidar el contexto. Se amplió y mejoró el principal paseo de la ciudad, que en 1677 se denominó Paseo de la Alameda, extendiéndose desde el puente del Real hasta el puente del Mar.

El siglo XVII es etapa clave en la remodelación de centros urbanos, y para Valencia supone los primeros ensayos de reforma y reglamentación urbana, asociado a un auge de la industria de la seda, actividad en el acondicionamiento del puerto e incremento del tráfico mercantil, además de la evolución demográfica

La fisonomía urbana en la primera mitad del XVIII muestra una ciudad con abundancia de espacios abiertos, que son jardines y huertos anexos a conventos y otros edificios públicos. Sobre estos espacios se plasmaría la ordenación venidera, con las posibilidades de la amortización, y al desaparecer la muralla, el escenario de planificación urbanística sería el cinturón de huerta más próximo, existiendo una preocupación por las infraestructuras urbanas.: servicio de alumbrado público iniciado en 1763, obras de pavimentación a partir de 1756, rotulación de calles y plazas.

El plan de ensanche de 1777, aunque no se llevó a la práctica, es por sí significativo y producto de unas necesidades de mayor espacio. La realización de este plan hubiera anticipado el derribo de las murallas o al menos su modificación.

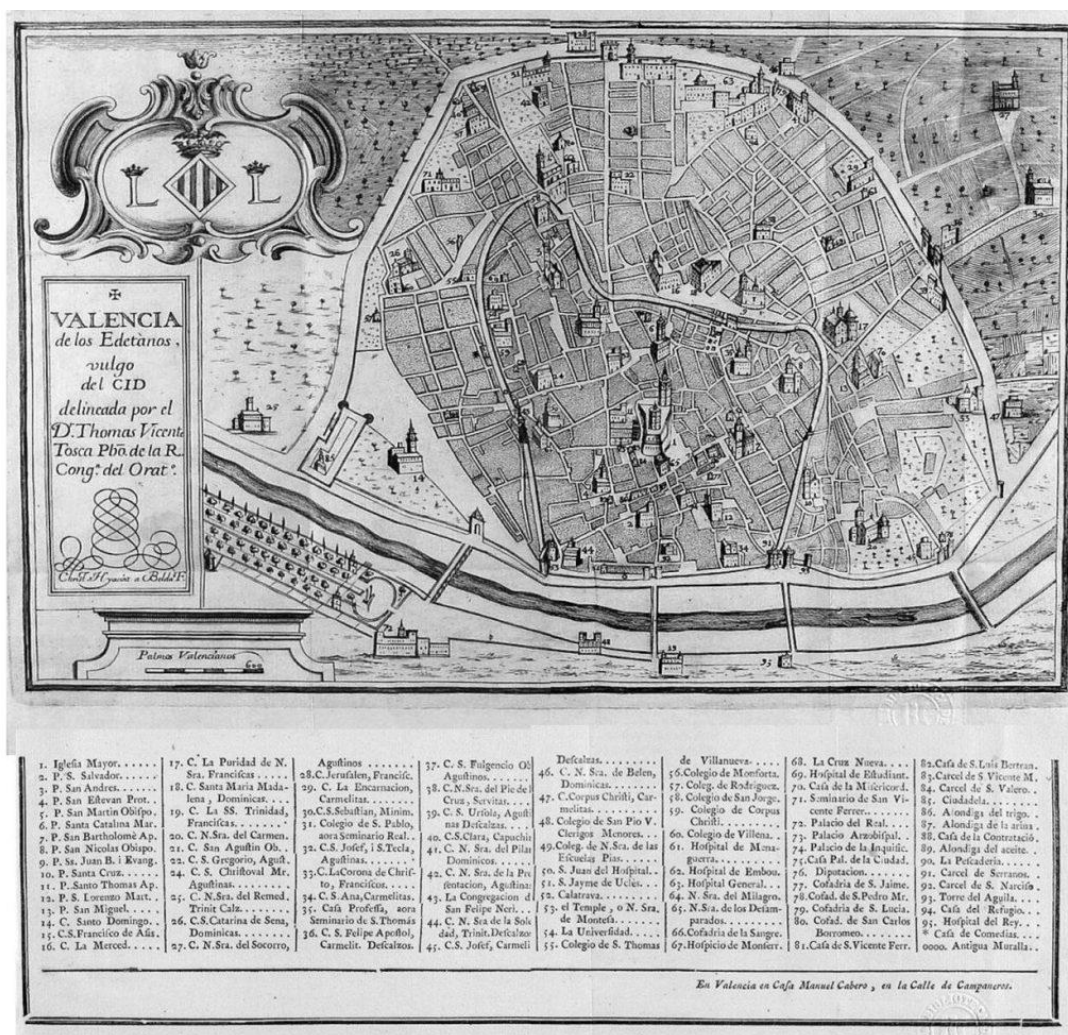


Fig. 55. Valencia de los Edetanos. 1738. Cristóbal Jacinto Belda. Fuente: Ayuntamiento de Valencia

Entre otras modificaciones urbanas, en la antigua Judería se creó el Palacio del Marqués de Dos Aguas, el colegio del Corpus Christi, la iglesia parroquial de San Andrés y la Universidad, como los más destacados.

La política urbanística de esta época refleja las coyunturas del crecimiento demográfico, que exige espacio habitable, la mayor movilidad poblacional que altera sus estructuras, y los cambios que en el plan social y económico representa la industrialización (Ayto. de Valencia, 1988).

4.5.1.7. Valencia entre los siglos XIX y XX.

Durante el corto tiempo de la invasión francesa, por disposición del General Suchet, se realizan: en extramuros, el jardín y paseo del Plantío junto a la Alameda (1812), y la apertura de la Plaza de Alfonso el Magnánimo, con el sector central ajardinado “parterre”, que se completaría entre 1817 y 1826 con la creación del Paseo de la Glorieta, dispuesto por el General Elio.

El cambio político tras la muerte de Fernando VII, implicó una ampliación del aparato burocrático y proliferación de edificios públicos, como consecuencia, la desamortización de 1836 puso a disposición de la burocracia ciudadana, los edificios religiosos, que pasan a convertirse en cuarteles, cárceles, centros oficiales, etc.

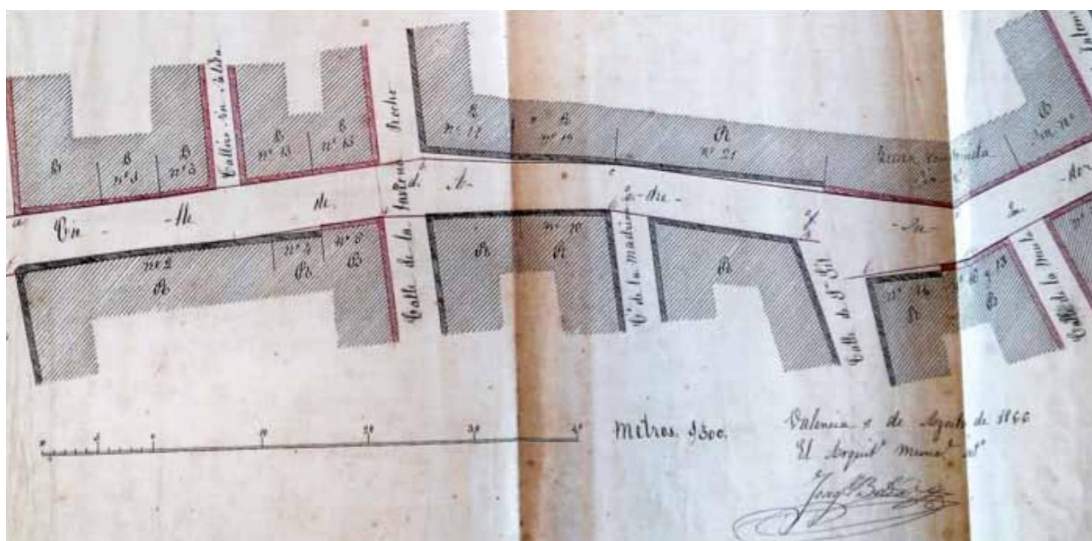


Fig. 56. Plano Geométrico de las calles del Torno de las Monjas de San Gregorio y de Adresadors.
Fuente: Archivo Histórico Municipal de Valencia

El plano de Valencia, de figura aproximada a un pentágono asimétrico, mostraba una clara distribución sectorial urbana marcada por sus principales vías de circulación, que eran también de comunicación con el exterior; desde el enclave de las plazas de la Seu y Reina, con disposición radial, partían hacia las murallas estas vías. Se perfila un tímido desdoblamiento del centro, que va perdiendo su localización restringida y permite englobar en el concepto de centralidad un área más extensa.

Hay tres fechas importantes en el XIX: 1804 supresión de los "Fossars", 1836 extinción de las comunidades religiosas, y 1865 derribo de las murallas.

Las plazas de Manises, de la Seu, Aduana y del Temple, se ajustan al modelo de enclaves cívicos destinados a cubrir el equipamiento burocrático de la capital; las del Mercado, Redonda, y Cajeros, con sus calles adyacentes, se encuadran en la categoría de áreas comerciales; aunque la del Mercado fue, hasta el principio del siglo, al mismo tiempo centro económico y pulso de la vida ciudadana.

El servicio de alumbrado iniciado en 1840 culminará entre 1843-44 con la instalación del servicio de gas, siendo reemplazado por el alumbrado eléctrico en 1882, y en febrero de 1865 comenzó el derribo de las murallas entre las puertas del Real y la del Temple.

En estos años se incorporaron a la Capital diferentes núcleos de población próximos a ella: Patraix (1870) Benicaflet (1871) Ruzafa (1877) Campanar y Benimamet (1879).

Completando el derribo de las murallas, y tomando como punto de partida, el anillo que formaban las mismas (calles Colón y Guillem de Castro), se aprueba en 1887 el Plan de Ensanche, para la cubrición de los siguientes objetivos: creación al Suroeste de Valencia de un sector de descongestión residencial, imprimir coherencia urbanística a populosas barriadas construidas al Sur y Oeste, y buscar a través del Plan el modo de canalizar las nuevas exigencias socio-económicas de la ciudad.

El ensanche de Valencia se articula a partir de las denominadas Grandes Vías, que, de Este a Oeste, son las del Marqués del Turia-Germanías, y el segundo tramo formado por Ramón y Cajal-Fernando el Católico; a los que se adjudicó una anchura de 50 m. Al nuevo plano de la ciudad, tipológicamente correspondió un nuevo tipo de edificación privada. Simétricas manzanas de casas, cortados sus cuatro ángulos formando chaflanes y provistos de amplios patios interiores, concebidos con zona ajardinada. Al irse dotando, en fases sucesivas, de un equipamiento en servicio de primera necesidad, se convertía cada manzana en una unidad de residencia.

Al mismo tiempo que se formaban los planos de ensanche, a partir de los ochenta hasta las primeras décadas del siglo actual, se fueron realizando obras de reforma interior para descongestionar los enclaves centrales.

Tomando como punto de partida el ensanche de Colón, se abrieron nuevas calles que conservaron el plano en cuadrícula y se urbanizó, de manera ya sistemática, el área delimitada entre la "ronda" y las grandes vías.

El segundo plan de ensanche, crea en 1912 el Camino de Tránsitos para la obtención de un tercer anillo de descongestión en el extrarradio de Valencia, en el sector que comprende a las Avenidas de Peris y Valero-Pérez Galdós; esto reforzaba a los otros dos cinturones periféricos: la "Ronda" y las Grandes Vías.

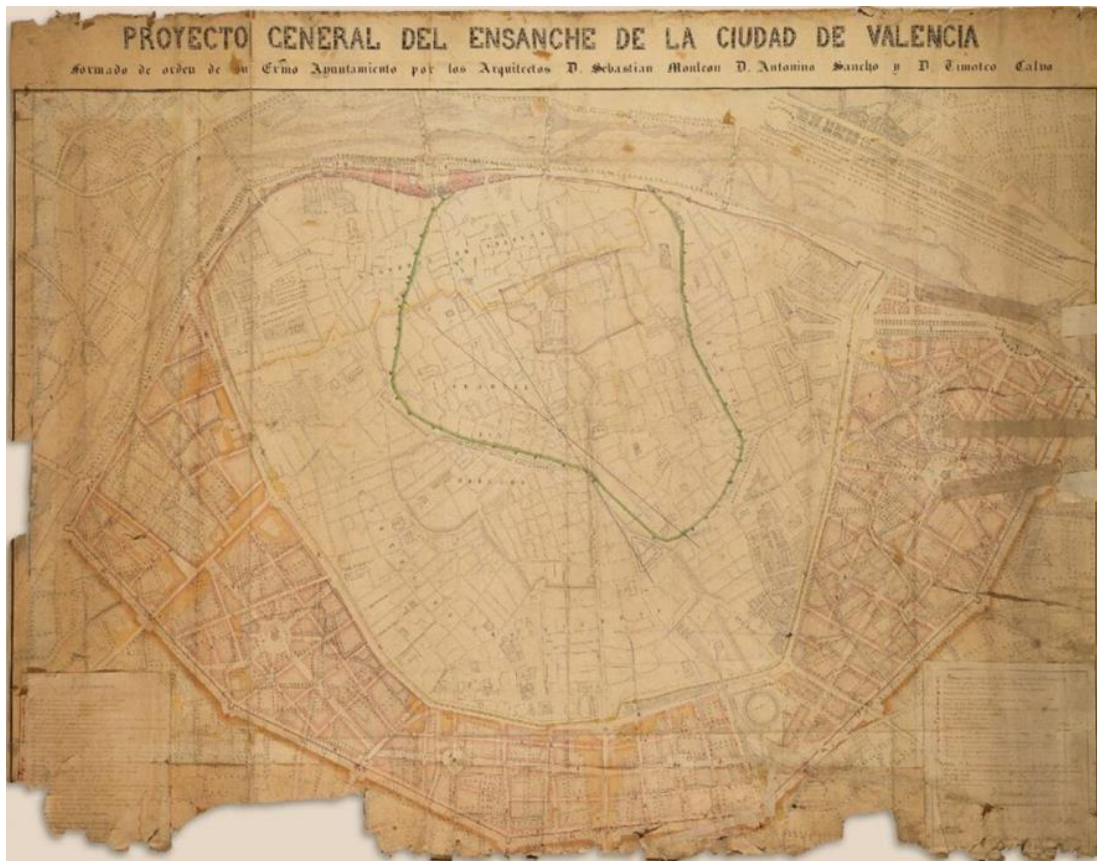


Fig. 57. Plano Proyecto general del ensanche de la ciudad de Valencia. 1858.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

Durante los años correspondientes a la alcaldía del Marqués de Sotelo, prosiguieron acentuadas las realizaciones urbanas: finaliza la construcción de la Estación del Norte (1922), se inauguró el nuevo edificio de Correos (1922), se terminó el Mercado Central; y se construyen los puentes de Aragón y Nazaret, este en 1931.

El núcleo de Ruzafa destacaba por la densidad de su edificación, no menos que por la irregularidad de su trazado, ampliado en los años treinta con la apertura de diferentes calles con dimensiones que variaba desde un mínimo de 12 metros a un máximo de 20.

En el amplio espacio que delimita la Ronda, el paseo de la Pechina, las grandes vías del Socorro (Fernando el Católico), Ramón y Cajal y las calles de la Ermita, dispone ya de una configuración muy similar a la actual; subsistían, sin embargo, los conventos de Jerusalén (cuyo derribo se inició en 1933), de Belén y de Corpus Christi.

El ensanche en la margen Izquierda del Turia, al Norte del Río, la prolongación de Tránsitos (Avenidas Campanar, Peset Aleixandre, Primado Reig, Jose M. Orense, hoy Cardenal Benlloch) señalaban el límite de ensanche de Valencia.

En la postguerra, la atención de los problemas urbanísticos obliga a una reanudación del apartado legislativo. En 1946 se crea el organismo Gran Valencia; en julio de 1945 se promulgó la Ley de Bases de Régimen Local, por la que se obliga a todos los municipios a elaborar en tres años, planos de urbanización y ensanche. Por decreto del 22 de julio de 1949 se crea la Jefatura Nacional de Urbanismo. En la segunda mitad del siglo se promulga la Ley del Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Se ponen en práctica nuevos criterios: tales como el de Zonificación, que permite el mejor uso de los sectores urbanos: también se pretende la diversificación del espacio ciudadano, que puede alcanzar una cierta autonomía.

El Plan de Ordenación de 1946, apoyándose en la Ley de Bases de 1945 y 1946, y mediante la creada en 1944, Comisión Superior de Ordenación de la Provincia de Valencia, es la encargada de la aplicación de las distintas medidas la Corporación Administrativa Gran Valencia, centrando su atención, en la ciudad de Valencia y su cinturón, ya que ambos están íntimamente relacionados, puesto que la comarca puede ser zona de localización industrial y actuar también en calidad de núcleo habitacional y áreas residenciales, resolviendo el problema de la excesiva saturación demográfica del casco urbano.

Como principales objetivos estaban: la reestructuración completa del espacio interior, reforma en los ensanches y adaptación de una red viaria más completa con supresión de pasos a nivel. Y para defender la huerta, dirigir la edificación hacia dos espolones de secano, que se acercan a la capital. Destacaban dos proyectos: la urbanización del cauce del Turia para zonas verdes y arterias de tráfico, y la supresión de estaciones que con su emplazamiento frenaba el despliegue ciudadano: la Central de Aragón, la de Liria, la de Villanueva de Castellón y la del Norte; esto acompañado con proyectos de enlaces subterráneos, pasos elevados e instalaciones del metro.

La riada de 1957 tuvo una gran incidencia sobre la Ordenación Urbana. La desviación del cauce del Turia tras la riada respondía a la necesidad de solucionar un problema ya planteado en anteriores ocasiones. De las tres soluciones presentadas en Julio de 1958, la Norte, Centro y Sur, se aprueba esta última; ello exigía reestructurar el Plan de Ordenación de Valencia de 1946, a fin de que se acoplase a las nuevas líneas marcadas por el desvío y para no obstaculizarse mutuamente.

El trazado del nuevo cauce, siguiendo la dirección Noroeste-Suroeste, obliga a la construcción de puentes para ferrocarril y carreteras, enlazando la ciudad con los pueblos al Sur; también a un lado y otro del cauce se abrían vías de comunicación rápida, que ponen en relación directa al acceso desde

Madrid con el de Alicante. Las nuevas vías al canalizar el tráfico viario descongestionan las antiguas utilizables como enclaves de localización industrial. El Plan Sur destina al antiguo cauce una misión de arteria de circulación, que beneficia a los sectores del Norte de la ciudad en la misma medida que las vías abiertas junto al nuevo cauce benefician a los del Sur y Oeste.

La característica del plano actual de la ciudad es la de sus tres anillos de descongestión, reflejos de momentos clave en la ordenación de la morfología ciudadana. El primero la "Ronda" (1865) de una forma aproximadamente pentagonal, enmarca el casco antiguo, con algunas calles en disposición radial, pero predominando la confusa morfología, herencia de la ciudad musulmana con algunos nuevos sectores más regularizados al Sureste y Suroeste. El segundo anillo, las grandes vías (1887) que alberga un área ya claramente definida por un plano en cuadrícula, desvirtualizándose hacia el Oeste, cuyo espacio urbano cerrado por él tiene una forma irregular rectangular. Por último, el tercero, el Camino de Tránsitos (1912) que delimita la superficie ciudadana por un hexágono irregular, cuyos lados mayores corresponden al inicial Camino de Tránsitos, Avenidas de Peris y Valero, y Pérez Galdós y la avenida del Primado Reig. El crecimiento del sector intermedio entre los dos últimos anillos, interceptado por las líneas del ferrocarril en lugares críticos de la ciudad, muestran una disociación entre los espacios situados al Sur y al Norte del río, en lo que se refiere a su ordenación, al quedar los segundos afectados por una casi total anarquía urbanística, producto de crecimientos inconexos entre sí y en relación con el contexto urbano (Ayto. de Valencia, 1988).

4.5.2. Plan Especial de Protección *Ciutat Vella* y Catalogo de Protecciones

Tras casi 25 años desde la aprobación de los Planes Especiales de Reforma Interior (PEPRI), era necesaria la adaptación y refundición del planeamiento de *Ciutat Vella*, ya que la existencia de planeamientos distintos en cada uno de los barrios, las numerosas modificaciones puntuales realizadas y la redacción reciente de los Planes Especiales en los entornos monumentales (PEP-EBIC), son factores que generan la acumulación de documentos de planeamiento, y de gestión, provocando contradicciones entre ellos, la obsolescencia de muchas de sus determinaciones y falta de homogeneidad en los criterios que deben aplicarse, cuestiones estas que no ha beneficiado el proceso de revitalización de *Ciutat Vella*.

Por otra parte, *Ciutat Vella*, con el paso del tiempo, ha experimentado un cambio respecto a los principales problemas que le afectaban, ya que de la decadencia física, arquitectónica o las demoliciones de los años 90 se ha pasado al escenario actual en el que se aprecia un importante incremento del uso terciario fundamentalmente derivado de la turistificación de la zona, que en poco tiempo puede generar un debilitamiento del tejido residencial debido principalmente a dos factores, el encarecimiento de la vivienda permanente y otros muchos servicios y el deterioro del espacio público.

El 13 de febrero de 2020 se aprueba definitivamente el Plan Especial de Protección y Catálogo de Protecciones de *Ciutat Vella*, de Valencia.

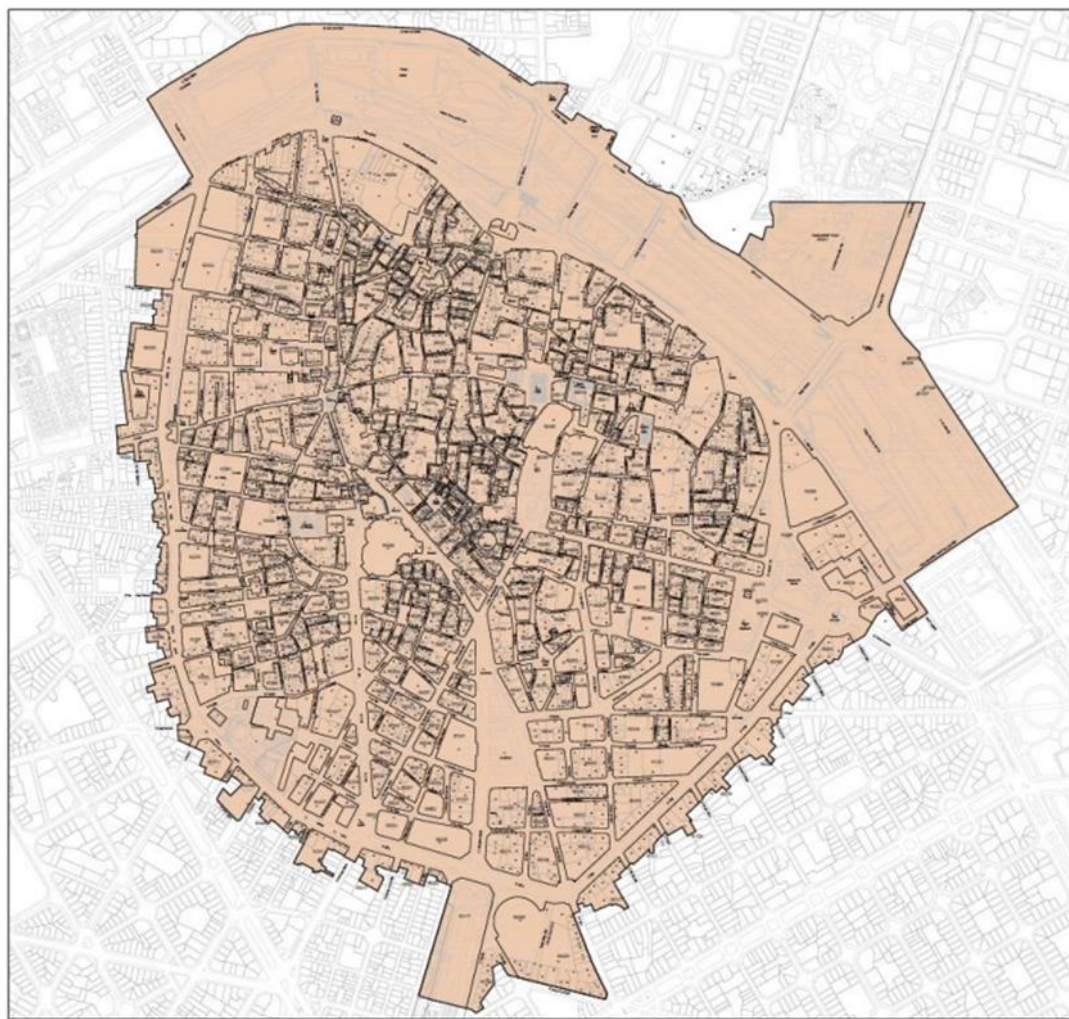


Fig. 58. Delimitación del ámbito del PEP *Ciutat Vella*. Plano de Ordenación Estructural O-01 ÁMBITO

Este tiene como objetivo principal la recuperación del tejido residencial, como una de las asignaturas pendientes en *Ciutat Vella*, y considera diez objetivos específicos: La regulación de la estructura urbana con referencias a la silueta, a la relación con la ciudad y al reconocimiento de su perímetro; la regulación arqueológica; las operaciones de rehabilitación residencial; la regulación de usos y actividades con regulación de dotaciones y usos públicos sobre edificios y espacios del CH; la calificación de impropios, distorsionantes o inarmónicos; la regulación de derribo sustitutorio y del

régimen de nueva edificación, así como regulación de la publicidad; el tratamiento del espacio público; la estructura viaria con referencia y regulación del uso, de la accesibilidad y estacionamiento vehículos (transporte), dando prioridad de los recorridos peatonales; la gestión posterior del propio plan, previendo instrumentos para lograr un seguimiento documental y una gestión integrada del Conjunto Histórico; y el Catálogo de bienes y espacios protegidos con definición de grados de protección y niveles de intervención.

El estudio y análisis de la problemática del ámbito generan la necesidad de abordar los aspectos siguientes:

a) Recuperación del tejido Residencial. Se aprecia un importante incremento del uso terciario fundamentalmente derivado de la turistificación de la zona, que en poco tiempo puede generar un debilitamiento del tejido residencial debido principalmente a dos factores, el encarecimiento de la vivienda permanente y otros muchos servicios y el deterioro del espacio público. Siendo, como se ha comentado anteriormente, objetivo principal del Plan la recuperación del tejido residencial.

b) Recuperación de las Áreas degradadas. A través de la revisión de las áreas en las que la gestión prevista en las unidades de ejecución del anterior planeamiento no ha funcionado, en la mayoría de los casos porque no se han desarrollado, y están generando bolsas de solares y áreas degradadas que generan focos de marginalidad

c) Elevar la Cantidad y Calidad de los Equipamientos. Reequilibrar para compensar y subsanar las necesidades o demandadas existentes sobre todo en lo que afecta a centros de carácter docente, sanitario, asistencial, social, dotaciones directamente vinculadas a las necesidades del tejido residencial de la zona y no solo a las requeridas por la persona visitante o turista, ello a través de la revisión de las dotaciones públicas existentes e implantar dotaciones de barrio, de proximidad, ajustadas a las necesidades sociales (guarderías o colegios donde haya niños y niñas, centros de personas mayores donde se precisen...).

d) Revitalización de Usos y Actividades económicas de la zona. Compatibilizando el uso residencial, que es el uso global y predominante de la zona, con el dotacional en todas sus modalidades y el uso terciario, en la búsqueda de un equilibrio en el que se refuerce el uso residencial y las actividades y el comercio tradicional que han sido usos vinculados a este ámbito desde su origen y compatibles con sus valores patrimoniales, controlando y acotando para ello la entrada de actividades o usos que en *Ciutat Vella* ya estén saturados o que puedan afectar al desarrollo del uso residencial dominante.

e) Aumentar la calidad del Espacio Público, del Paisaje Urbano y de la Movilidad. Dotando a los Espacios Públicos de las condiciones adecuadas para que el tejido residencial adyacente disponga de las condiciones ambientales, de sostenibilidad necesarias creando espacios inclusivos. Pretende el Plan a su vez abordar el problema que genera la ocupación del espacio público por extensión del

negocio o actividad privada como es el caso de las terrazas de los locales de restauración y otros elementos de los comercios que invaden el espacio público.

f) Conservación y Puesta en valor del Patrimonio. Acometiendo la revisión y adaptación del Catálogo de Protección existente, falta de información que dificulta el trabajo técnico y la intervención de rehabilitación en estas edificaciones (AUMSA).

En palabras de la vicealcaldesa y concejala de Desarrollo Urbano, Sandra Gómez, es un Plan que busca proteger el carácter residencial de más de 2.250 inmuebles para recuperar población, unificar la normativa aplicable en el centro histórico, limitar el uso terciario y contener el avance de apartamentos turísticos que es ya una realidad. Para edificios de tipología no residencial, palaciega, señorial o singular se contempla la posibilidad del uso comercial, de oficinas u hotelero, pero nunca de apartamentos turísticos. "Protegemos el carácter residencial del distrito y nuestro patrimonio histórico. Es un buen plan que habla de la Valencia que queremos, y de cómo la Valencia del siglo XXI ha de convivir con las Valencias del pasado" (EFE, 2020).

Ahora bien, como es lógico, no exento de polémica previa a ambos lados de la problemática abordada por el Plan.

Desde el punto de vista vecinal, mostrando su rechazo al Plan porque lo considera «continuista y destructor» y critica que «el proceso de gentrificación está muy activo y aumenta de forma progresiva, impulsado por la turistificación que sufre este distrito y que el Plan no detiene», afirmando los vecinos sentirse «estafados por la normativa, ya que, aunque los comunicados del ayuntamiento lanzan un mensaje proteccionista del Plan y de recuperación de vecindario, hay que decir que es un mensaje falaz y liso», ya que entienden que el Plan "bendice la promoción de hoteles y edificios turísticos", no hace referencia al patrimonio amenazado de destrucción y desaparición, y "no recupera la trama histórica en puntos extremadamente sensibles como el entorno de los Santos Juanes, o el barrio de Velluters" (Vecinos de Ciutat Vella cargan contra el Plan Especial: "Da un espaldarazo a la terciarización del barrio", 2019).

Por su parte, desde el punto de vista de Asociación de Viviendas de Alquiler para Estancias Cortas de Valencia (Avaec), "va a suponer el final para el sector", indicando que el Ayuntamiento es "incapaz" de adoptar medidas que no sean "restrictivas" para "posibilitar la convivencia entre usos" de la vivienda, y argumentando que "Los hoteles tienen muchas más facilidades para poder implantarse y por lo tanto es una restricción a la competencia", considerando que "La vivienda turística es para nuestros gobernantes un chivo expiatorio" (Redacción E3, 2021).

Misma queja que lanzan La asociación Veinat en perill d'extinció, señalando que con el actual Plan de Protección se concederán 70 licencias de hoteles y apartamentos turísticos además de "peligrar"

50 edificios singulares y protegidos que “tienen las puertas abiertas a la implantación de más hoteles” (Redacción E3, 2021).

Es un Plan muy reciente en el tiempo, luego está por ver cómo se desarrollan los en principio ambiciosos objetivos que de partida se marca el Plan, en aras a la “revitalización” real del centro histórico de la ciudad de Valencia.

4.5.3. Tipología Edificatoria.

Dentro de los barrios que conforman la *Ciutat Vella*, El barrio de la Seu comprende la mayor parte de la zona histórico-artística, junto con el barrio de la Xerea.

Es el núcleo de la Valencia romana, el sector más antiguo de la ciudad, con predominio de elementos históricos - artísticos, antiguo centro religioso de la ciudad conteniendo, la Catedral, y la Basílica de la Virgen de los Desamparados. Su uso es fundamentalmente residencial, una zona tranquila, con relativo poco tráfico.

La tipología es la común a la zona histórico-artística, destacando las numerosas casas que en su día fueron señoriales (S. XIII finales S.XIX) apreciándose por todas, proporciones y materiales propios de edificios nobles.

En este barrio destaca el promedio de mucha edad de sus residentes, contrastando la clase media que habita en los nuevos edificios con una clase poco favorecida económicamente que vive en los barrios viejos, junto a muchos locales vacíos, de donde casi han desaparecido los antiguos artesanos.

El barrio más modernizado de la *Ciutat Vella*, donde casi ha desaparecido la construcción típica, ha sido el de Sant Francesc, en cuyas nuevas construcciones se albergan los principales bancos, hoteles, comercios de calidad, oficinas, espectáculos públicos, etc. constituyendo la principal zona comercial de la Ciudad; también contiene el Ayuntamiento y otros edificios para organismos oficiales; queda un sector de uso residencial, así como algún taller de trabajos manuales o pequeños talleres mecánicos. La tipología más usual por un lado responde a manzanas cerradas con edificaciones de tipología “arquitectura moderna” (1917-1960) y “arquitectura contemporánea” (1960-1990), con materiales nobles; que trascienden también a la decoración de muchos comercios.

El barrio del Mercat, contiene el Mercado Central, con toda la zona de influencia ocupada por tiendas de alimentación principalmente, esto alterna con un uso residencial todavía importante, con una tipología que se corresponde a manzanas cerradas, edificios entre medianeras, contrastando los edificios de nueva construcción con los antiguos más numerosos, de tipología ecléctica (1875-1917),

con sus balcones, rejas, relación entre huecos y macizos, enlucidos, cornisas, etc. dando a calles más bien estrechas.

Los barrios del Pilar y el Carmen, son de uso residencial predominantemente, con pequeños talleres artesanales, y un comercio de alimentación generalmente en pequeños locales y su tipología, se deriva en dos formas de edificación, la que se ha venido a llamar Casa Obrador y la Casa “de Poble”, ambas clásicas de manzanas cerradas, viviendas entre medianeras, la mayoría de los edificios antiguos; estando muchos de ellos desocupados.

En el barrio de la Xerea, aunque domina el uso residencial, es un barrio importante puesto que contiene el Gobierno Civil y la Capitanía General, también un sector comercial formando entorno a la calle de la Paz; su tipología es la citada de manzanas cerradas y edificios entre medianeras; envueltos por los edificios de reciente construcción; existen antiguas construcciones típicas, con rejas, balcones, proporción característica entre luces y macizos, materiales, grosores de fachadas, etc. (Ayto. de Valencia, 1988).

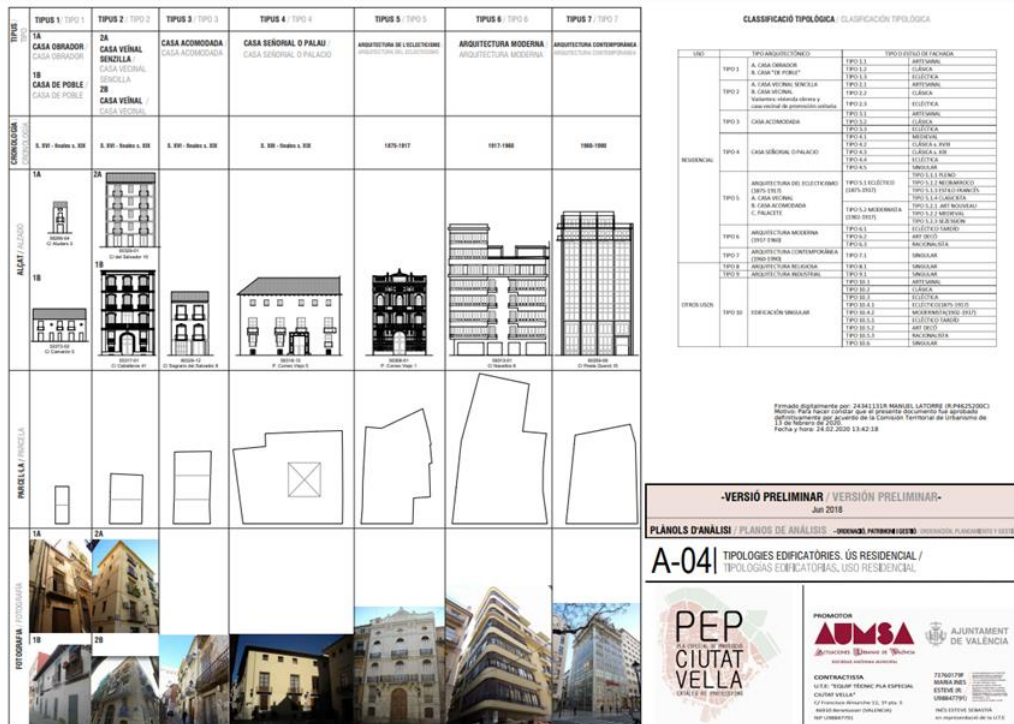


Fig. 59. Tipologías edificatorias PEP Ciutat Vella.

ACCESIBILIDAD A LA EDIFICACIÓN COMO INDICADOR URBANO EN LOS PROCESOS DE REGENERACIÓN URBANA INTEGRADA EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES PATRIMONIALES.

CAPÍTULO 5. OBTENCIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS

Como se estableció en el punto 2.2. de esta tesis, la disponibilidad de datos es un desafío importante y presenta un riesgo para la gestión de la ciudad y para la obtención de una medición holística: disponibilidad, complejidad, viabilidad, escala, confiabilidad, formato, sesgo, precisión, cantidad y causalidad. Los desafíos relacionados con los datos no son fáciles de superar, y en algunos casos, imposible. Los datos inexistentes, ya sea porque el indicador tiene un valor nulo o porque el indicador se excluyó por completo, sesga el énfasis del método de evaluación y medición urbana, así como las interpretaciones y decisiones que surgen.

Por otra parte, el uso de sistemas de información geográfica (SIG), ha supuesto un avance importante en la forma de trabajar con los datos obtenidos ya que permite relacionar el uso de la geoinformación con el resto de parámetros aportados por estos, lo que promueve la transparencia y legitimidad de los resultados obtenidos de cara a la toma de decisiones (mejorar el uso del suelo, la planificación y renovación urbanas, la política de vivienda, etc.) para la planificación de políticas sostenibles y resilientes en todos los niveles de la gobernanza urbana.

Los datos recabados han intentado superar esta dificultad, a través de la definición clara y sencilla del área de enfoque, fabricando solo los límites necesarios y precisos para establecer una medición integral en el marco del objetivo de esta tesis.

En esta tesis se han generado dos bases de datos:

1. Base de datos de accesibilidad interna a la edificación
2. Base de datos de actuaciones de mejora de la accesibilidad subvencionadas.

5.1. BASE DE DATOS DE ACCESIBILIDAD INTERNA A LA EDIFICACIÓN

El estudio sobre la accesibilidad interna de los edificios se ha realizado con base a los siguientes parámetros:

- El análisis de una base de datos generada a partir de datos económicos y físicos constructivos de los inmuebles analizados,
- Un modelo econométrico de valoración de la edificación en función de la accesibilidad y
- La caracterización económica de las intervenciones para la dotación de accesibilidad a los edificios.

Con el objetivo de poder realizar un análisis real de la situación, se ha abordado con una metodología cuantitativa, a través de una sistemática toma de datos in situ contemplando la situación en la que se hallan todos los inmuebles y sirven de base a las conclusiones del mismo.

5.1.1. Fase preparatoria.

Inicialmente se realizó un análisis previo para conocer aquellos aspectos morfológicos y tipológicos de los centros históricos a estudiar con el objetivo de tomar en consideración el máximo de información disponible que pudiera facilitar la labor de trabajo de campo a través de fuentes de tipo bibliográfico, planimetría histórica, normativas, páginas webs, etc.

Con base en la planimetría CAD que aporta la Sede Electrónica del Catastro, dependiente del Ministerio de Hacienda y Función Pública del Gobierno de España, se ha trabajado sobre una serie de planos, de los distintos barrios que conforman los centros históricos de las ciudades objeto de estudio de esta tesis, y sobre los que se han tomado todos los datos necesarios de orden morfológico y tipológico para su realización.

Se ha buscado la homogeneidad de datos para su control urbano, morfológico, tipológico, edificatorio y del contexto socio económico que permita un análisis pormenorizado.

5.1.2. Trabajo de campo

Para la realización del estudio se parte de la localización de las viviendas en los centros históricos de las ciudades de Granada, Málaga, Sevilla, Toledo y Valencia, zonas urbanas que suponen un reto, a la hora de promover políticas de regeneración urbana que desincentiven la gentrificación y el abandono de los centros por la población autóctona (González Martínez, 2016) (Sommer & Helbrecht, 2017) (Blanco-Romero, Blazquez-Salom, Morell, & Fletcher, 2019). Se trata de relacionar el valor de la edificación en los centros históricos con su accesibilidad.

Debido a los medios disponibles no ha sido posible analizar todos los aspectos que engloba la accesibilidad universal. Esto hubiera proporcionado una visión más amplia, aunque con los ítems estudiados se han obtenido importantes resultados que permiten llegar a conclusiones capaces de generar estrategias más certeras y de mejor comprensión para la ciudadanía y para los gestores de la planificación.

Con base en la evidencia de los resultados obtenidos en el trabajo de (Lafuente-Bolívar, Santiago-Zaragoza, & Cruz Valdivieso, 2019), para homogenizar la muestra, el trabajo se ha centrado en la búsqueda de los datos de viviendas a la venta ubicadas en edificios plurifamiliares.

La vivienda se caracteriza por ser un bien de carácter heterogéneo, en el sentido que se diferencia en términos de tamaño y otras características, así como por su localización. Mientras que en otros mercados el precio se define según una cantidad fija del bien (por ejemplo, el precio de un kilo de naranjas o de un litro de gasolina), en los mercados de vivienda se observa el gasto por cada vivienda individual (DiPasquale & Wheaton, 1996).

La extracción de información de precios y características de la vivienda (en venta o alquiler) anunciada en Internet ayuda a reducir los tiempos de recolección, agilizando los tiempos de respuesta frente al comportamiento y evolución del sector inmobiliario.

Ahora bien, la información que ofrecen los portales de venta inmobiliaria, interesadamente, no siempre muestran un 100 % de exactitud en los datos mostrados, fundamentalmente en lo que a la dirección exacta del inmueble a la venta se refiere.

Para solventar este problema y gracias al conocimiento previo de la trama y escena urbana de los centros históricos que analiza esta tesis, a partir de las fotografías del inmueble que aportan estas plataformas, se ha podido emplazar con exactitud el mismo, cuestión esta de importancia para esta tesis a la hora de poder distinguir entre los inmuebles que emplazados dentro de un mismo área urbano, si se localizaban en ejes urbanos más revalorizados frente a los que se ubicaban en ejes menos pujantes tanto económica como socialmente.

Conocida la ubicación exacta del inmueble, de forma paralela se ha recabado la información de las características físicas constructivas exactas que del mismo por una parte ofrece la base de datos de la Sede Electrónica del Catastro, así como de los datos ofrecidos por las plataformas webs de navegación geográfica como GOOGLE EARTH o GOOGLE MAPS.

Por otra parte, las personas o las empresas pueden publicar el mismo anuncio de venta o alquiler del inmueble en varias páginas simultáneamente lo que provoca de forma muy abundante la existencia de anuncios duplicados, dentro de un mismo portal web o entre portales webs. Consecuentemente se ha realizado un proceso de eliminación de todos aquellos inmuebles que presentaban características duplicadas según el precio, área construida, localización, número de habitaciones y fotografías mostradas, minimizando con este procedimiento la posibilidad de registros duplicados en la información de precios de vivienda y sus características.

Una vez realizado el proceso de limpieza y eliminación de duplicados se obtuvieron las bases de precios de vivienda para su respectivo análisis.

Los datos atribuidos a los valores de mercado de los inmuebles analizados se han obtenido de los portales web existentes de ventas inmobiliarias (idealista.com; pisos.com; fotocasa.es; etc.). El periodo de recogida de la muestra ha sido de diciembre de 2019 a febrero de 2020, con revisiones periódicas

trimestrales para detectar posibles variaciones de importancia en los valores inmobiliarios contemplados.

En total la muestra corresponde a 995 viviendas, en venta y ubicadas en edificios plurifamiliares de los centros históricos de las cinco ciudades indicadas anteriormente (207 en Granada, 129 en Málaga, 295 en Sevilla, 91 en Toledo y 273 en Valencia).

5.1.3. Generación de bases de datos

Para realizar un análisis más eficiente de la información recabada, se han realizado una serie de bases de datos por medio de tablas generadas con el software Microsoft Office Excel, para su tratamiento, una por cada centro histórico estudiado, que recogen todas las variables observadas en toda la muestra, variables estructurales y variables de localización, georreferenciando a su vez todos los edificios del estudio para su posterior tratamiento gráfico en un software GIS que nos muestre la información y los resultados obtenidos de una manera más reconocible e intuitiva. Esto facilita el análisis de los precios de los inmuebles por zonas (barrios) y su concentración. Además, con esta información se puede determinar el impacto de ciertos datos y variables sobre el precio de las viviendas en una zona determinada, como en el caso de la tesis que nos ocupa, la accesibilidad o no del inmueble.

Es importante reseñar que se da un mayor número de viviendas registradas en aquellas áreas urbanas donde el precio de la vivienda es relativamente mayor. Esto es debido a que las viviendas con mayores precios tienden a ser ofrecidas más frecuentemente en sitios web, mientras que las viviendas con menores precios, los anuncios se publican a través de otros medios, como, por ejemplo, de palabra, con carteles privados, por la comunidad de propietarios, etc. A pesar de esto, se tiene disponible un número considerable de inmuebles ofrecidos incluso en zonas de menores ingresos (Rubio, Guzmán, & Otero, 2019).

Las tablas presentan a través de sus columnas los campos de las variables y datos observados para cada uno de los inmuebles, mientras que en las filas se disponen cada uno de los registros de los inmuebles de forma individualizada.

Los datos y variables contempladas de cada uno de los inmuebles han sido:

- Coordenadas de geolocalización del inmueble.
- Distancia al centro de la ciudad del inmueble en metros.
- Barrio al que pertenecían las viviendas dentro del centro histórico.
- Situación en el callejero del inmueble.

- Tipo de calle dentro de la morfología urbana. Si la calle es un vial principal o es un secundario, en función del ámbito de sus viales, caminabilidad, actividad social y comercial (variables binarias 1-0).
- Tipo de inmueble (piso, ático, apartamento).
- Año de construcción y antigüedad relativa frente al conjunto de la muestra.
- Inmueble reformado o no (variable binaria 1-0).
- Número de dormitorios.
- Número de baños.
- Superficie construida del inmueble.
- Clasificación del inmueble en base a su superficie atendiendo a estándares de superficie equivalente a viviendas de protección pública (menor de 70 m2, entre 70 y 90 m2, mayor de 90 m2).
- Altura a la que se sitúa el inmueble dentro del conjunto del edificio. 0 equivale a 1 planta en altura (B); 1 equivale a dos plantas en altura (B+1); 2 equivale a tres plantas en altura (B+2); y así sucesivamente.
- Accesibilidad. Si el inmueble tiene o no tiene ascensor (variable binaria 1-0).
- Precio total de venta del inmueble.
- Precio unitario de venta por m2 de superficie.

Con estos datos se han generado bases de datos de la que parten los resultados obtenidos, como se aprecia en la tabla 7.

BARRIO	CALLE	SITUACIÓN	TIPOLOG	AÑO	REFORMA	DORMIT.	BAÑOS	SUP/M2	TAMAÑO	ALTURA	ASENSOR	PRECIO	PRECIO/M2	ANTIGUED	corx	copy
0 PLZ CASTILLEJOS 5		0 PISO		1800	1	2	2	70	1	0	0	195.000,00 €	2.785,71 €	220	446675,84	4114693,96
0 PLZ BIBRAMBLA 3		1 PISO		1920	0	5	1	156	2	4	0	350.000,00 €	2.243,59 €	100	446742,44	4114438,03
0 PLZ ROMANILLA 2		1 ESTUDIO		1990	1	1	1	32	0	3	0	107.000,00 €	3.343,75 €	30	446688,08	4114630,29
0 SAN SEBASTIAN 7		0 PISO		1960	1	2	1	96	1	4	1	319.900,00 €	3.332,23 €	60	446656,36	4114413,71
0 PLZ PESCADERIA 11		0 PISO		1890	1	1	1	58	0	1	0	250.000,00 €	4.310,34 €	130	446670,31	4114554,41
0 COLEGIO CATALINO 12		1 ATICO DUP		1945	1	3	3	240	2	3	1	695.000,00 €	2.893,83 €	75	446713,15	4114593,76
0 MESONES 30		1 PISO		1970	0	3	1	53	0	1	1	197.500,00 €	3.728,42 €	50	446677,69	4114469,31
0 ALCACERIA 1		0 PISO		1937	1	2	1	69	1	2	0	189.600,00 €	2.735,14 €	83	446639,38	4114500,00
0 SAN MATIAS 31		0 PISO		1974	1	4	2	129	2	4	1	305.000,00 €	2.964,34 €	46	447020,44	4114416,96
0 MOLINOS 15		0 PISO		1979	0	4	2	120	2	3	1	289.000,00 €	2.408,33 €	41	447391,00	4114214,93
0 MOLINOS 20		0 PISO		1980	0	2	1	90	1	2	0	90.000,00 €	1.000,00 €	40	447350,96	4114223,91
0 SANTIAGO 23		0 ATICO DUP		1900	0	4	2	155	2	5	1	420.000,00 €	2.709,66 €	120	447351,67	4114153,51
0 PAVANERAS 3		0 PISO		1960	0	1	1	33	0	1	1	108.000,00 €	3.272,74 €	40	447074,51	4114495,83
0 ALMONA DEL CAMPILLO 2		1 PISO		1930	1	4	2	269	2	4	1	699.000,00 €	2.598,51 €	90	446829,97	4114213,69
0 PIEDRA SANTA 24		0 PISO		1996	1	2	1	65	0	1	1	210.000,00 €	3.230,77 €	24	446966,50	4114360,55
0 ANGEL GANIVET 2		1 ATICO		1945	1	5	3	479	2	5	1	1.200.000,00 €	2.505,22 €	75	446864,07	4114235,68
0 PLAZA ISABEL LA CATOLICA 4		1 PISO		1975	0	4	2	238	2	3	1	425.000,00 €	1.864,04 €	45	446970,91	4114474,67
0 PLAZA ISABEL LA CATOLICA 4		1 PISO		1975	0	4	2	165	2	4	1	390.000,00 €	2.363,64 €	45	446970,91	4114474,67
0 MARIANA PINEDA 6		0 PISO		1975	0	5	2	140	2	2	1	299.000,00 €	2.135,71 €	45	447019,08	4114121,83
0 PLAZA ISABEL LA CATOLICA 2		1 PISO		1968	0	5	3	220	2	5	1	495.000,00 €	2.250,00 €	52	446989,28	4114524,36
0 PIEDRA SANTA 22		0 PISO		1970	0	6	2	145	2	2	1	375.000,00 €	2.586,21 €	50	446912,78	4114329,18
0 REYES CATOLICOS 4		1 PISO		1992	0	3	1	90	1	3	0	200.000,00 €	2.222,22 €	28	446809,19	4114327,40
0 PLAZA FORTURY 8		0 PISO		1940	0	2	1	60	0	1	1	170.000,00 €	2.833,33 €	80	447104,89	4114323,90
0 GRAN VIA DE COLON 28		1 ATICO		1966	0	4	2	148	2	8	1	490.000,00 €	3.110,81 €	54	446832,93	4114448,35
0 TUNDIDORES 12		0 PISO		1912	0	3	2	148	2	1	1	360.000,00 €	2.432,42 €	108	446844,90	4114481,01
0 PLAZA ISABEL LA CATOLICA 4		1 PISO		1975	0	5	2	200	2	2	1	410.000,00 €	2.050,00 €	45	446970,91	4114474,67
0 PLAZA ISABEL LA CATOLICA 1		1 PISO		1960	0	8	4	420	2	7	1	995.000,00 €	2.369,05 €	60	446889,85	4114540,44
0 PLAZA ISABEL LA CATOLICA 1		0 PISO		1960	0	4	2	231	2	7	1	595.000,00 €	2.575,76 €	60	446889,85	4114540,44
0 GRAN VIA DE COLON 7		1 PISO		1935	1	3	2	134	2	4	1	550.000,00 €	4.435,45 €	85	446886,44	4114656,04
0 SAN JERONIMO 1		0 PISO		1984	0	5	2	162	2	1	1	650.086,00 €	4.012,88 €	36	446761,90	4114660,30
0 ALMONA DEL CAMPILLO 2		1 PISO		1930	0	4	2	200	2	6	1	650.000,00 €	3.250,00 €	90	446829,97	4114213,69
0 ZAPATEROS 4		0 ATICO		1994	1	1	1	35	0	4	1	159.000,00 €	4.543,26 €	26	446736,58	4114394,17
0 PRINCIPLE 1		0 PISO		1995	1	1	1	70	1	3	1	220.000,00 €	3.142,86 €	25	446801,54	4114394,37
0 CARCEL BAIA 1		0 PISO		1950	0	5	2	157	2	2	0	345.000,00 €	2.197,43 €	70	446730,41	4114425,38
0 PIEDRA SANTA 20		0 PISO		1960	0	6	3	151	2	2	0	299.000,00 €	1.980,13 €	60	446929,80	4114316,60
0 CALLERON DE PAVANERAS 3		0 ATICO DUP		1980	0	5	2	171	2	6	1	469.900,00 €	2.747,95 €	40	447134,93	4114458,78
0 CALLERON DE PAVANERAS 3		0 PISO		1980	0	3	2	130	2	4	1	395.000,00 €	2.269,23 €	40	447134,93	4114458,78
0 ALMIBECEROS 7		0 PISO		1945	0	4	2	132	2	1	1	229.000,00 €	1.734,85 €	75	446994,93	4114665,04
0 PLAZA ROMANILLA 12		0 PISO		1850	0	1	1	35	0	1	1	150.000,00 €	4.285,71 €	170	446709,68	4114591,71
0 GRAN VIA 28		1 PISO		1966	1	5	3	217	2	5	1	590.000,00 €	2.718,89 €	54	446832,64	4114849,16
0 CARCEL BAIA 14		0 PISO		1920	0	2	1	46	0	1	1	108.000,00 €	2.347,83 €	100	446941,05	4114749,13

Tabla 7. Base de datos. Centro histórico de Granada. Barrio Centro-Sagrario

5.1.4. Estadísticas descriptivas

La estadística descriptiva es el conjunto de técnicas numéricas y gráficas con las que se pueden recoger, ordenar, describir y analizar un conjunto de datos, realizando tablas y gráficos con las que se calculan parámetros básicos sobre el conjunto de los datos obtenidos.

La descripción de los datos se puede realizar mediante variables cualitativas o cuantitativas, y en el caso de esta tesis, para el modelado económico, las variables contempladas en cada uno de los inmuebles en estudio han sido:

- *dcenter*³: Distancia en metros desde la vivienda al centro de la ciudad.
- *Age*: Antigüedad de la vivienda en años.
- *Remodeling*: Variable binaria que toma el valor 1 si la vivienda está reformada y 0 si no está reformada.
- *Bedrooms*: Número de dormitorios de la vivienda.
- *Bathrooms*: Número de baños de la vivienda.
- *Height*: Planta del edificio en la que se sitúa la vivienda. 0 equivale a 1 planta en altura (B); 1 equivale a dos plantas en altura (B+1); 2 equivale a tres plantas en altura (B+2); y así sucesivamente.
- *Elevator*: Variable binaria que toma el valor 1 si el edificio tiene ascensor y 0 si el edificio no tiene ascensor.
- *Prize*: Precio en euros de la vivienda.
- *Spaciousness*: Superficie de la vivienda en m² dividido entre el número de dormitorios (*Bedrooms*)

En la siguiente tabla estadística descriptiva se observa el resumen de los datos tenidos en cuenta para la modelización económica:

³ Son las variables de los modelos econométricos expresadas en inglés: *dcenter* (centro), *Age* (edad), *Remodeling* (remodelación), *Bedrooms* (dormitorios), *Bathrooms* (baños), *Height* (altura), *Elevator* (ascensor), *Prize* (precio) y *Spaciousness* (amplitud o superficie).

Descriptive statistics										
Statistic										
		Prize	Remodeling	Bedrooms	Spaciousness	Bathrooms	Height	Elevator	Age	dcenter
Granada (N=207)	Mean	323959	0.329	3.541	40.090	1.860	2.454	0.787	54.952	436
	Std.Dev	170362	0.471	1.723	12.097	0.700	1.756	0.410	29.739	197
	Min	78000	0	1	18	1	0	0	2	45
	Max	1200000	1	15	96	5	8	1	220	936
Málaga (N=129)	Mean	510259	0.248	2.543	49.472	1.581	2.581	0.876	74.271	660
	Std.Dev	423607	0.434	1.323	18.737	0.646	1.524	0.331	65.197	163
	Min	175000	0	1	22	1	0	0	0	189
	Max	2995000	1	7	127	4	7	1	299	1180
Sevilla (N=295)	Mean	330569	0.231	2.420	45.959	1.647	1.607	0.590	40.210	896
	Std.Dev	173469	0.430	1.204	14.634	0.727	1.417	0.493	30.362	397
	Min	105000	0	1	18	1	0	0	0	103
	Max	1100000	2	8	100	4	7	1	120	1668
Toledo (N=91)	Mean	154204	0.132	2.176	46.273	1.385	1.538	0.198	61.308	328
	Std.Dev	56453	0.340	1.131	15.206	0.553	1.177	0.401	50.950	153
	Min	68300	0	1	20	1	0	0	5	48
	Max	378000	1	6	100	3	4	1	220	717
Valencia (N=273)	Mean	407943	0.355	3.150	48.289	1.923	2.974	0.755	67.051	605
	Std.Dev	258697	0.479	1.535	20.227	0.839	2.187	0.431	47.718	276
	Min	65000	0	1	19	1	0	0	1	54
	Max	2600000	1	9	170	5	11	1	250	1270

Tabla 8. Datos obtenidos modelización económica

En esta tesis, inicialmente las variables que resultan de mayor interés son por un lado los datos del precio de las viviendas, y de otro, los datos de si esta dispone de ascensor o no, de cara al análisis econométrico objeto principal de la misma.

No cabe duda de que el resto de los datos contemplados, combinados con el análisis morfológico y tipológico urbano de cada centro histórico, ayudaran a clarificar el contexto tanto físico, constructivo, urbanístico y económico en el que se dan los resultados obtenidos del del análisis económico. Así, por ejemplo, la relación de la altura media a la que se encuentra la vivienda es un factor que sin duda nos va a relacionar con la tenencia o no de ascensor. Parece claro que en centros históricos con menos altura el porcentaje medio de viviendas sin ascensor debería de ser mayor que en los centros históricos con una altura media de viviendas mayor. Igualmente debería deducirse de la antigüedad de las viviendas y el hecho de si presentan una reforma integral reciente, respecto del precio de las mismas y su disponibilidad o no de ascensor, a mayor antigüedad de la vivienda, y/o se hallen reformadas o no, mayor debería de ser el porcentaje de viviendas sin ascensor

Se puede observar de los datos obtenidos que, con base en los precios de venta, se pueden agrupar los centros históricos de Málaga y Valencia los cuales presentan proximidad en cuanto a sus valores de venta medio y máximo. La siguiente agrupación se correspondería con los centros históricos de

Granada y Sevilla también con importes de venta muy próximos entre ellos, tanto en su valor medio como en su valor máximo, quedando el centro histórico de Toledo con unos valores de venta tanto medio como máximos menores respecto a los otros centros históricos.

Respecto de la disponibilidad de ascensor de las viviendas, los centros históricos de Granada, Málaga y Valencia presentan porcentajes medios que oscilan entre el 87,60 % y el 75,50% frente al 19,80 % de del centro histórico de Toledo. Agrupación similar que se produce si se analiza la altura media de los pisos de los centros históricos de Granada, Málaga y Valencia, con valores que se mueven entre 2,974 y 2,454, equivalente a B+3 plantas, y los centros históricos de Sevilla y Toledo, con valores medios entre 1,647 y 1,538 respectivamente, lo que equivale a B+2 plantas, una planta menos que los otros tres centros históricos.

El porcentaje de pisos de rehabilitación reciente de los centros históricos de Granada y Valencia, próximos al 35%, es superior al 25% del de los centros históricos de Sevilla y Málaga, o al 13% del centro histórico de Toledo. De igual forma, el número de dormitorios de los pisos del centro histórico de Granada y Valencia, con una media 3 dormitorios es superior al resto que presentan una media de 2 dormitorios.

Teniendo en cuenta la superficie de los pisos, situándose todos entre los 40,00 m² y los 50,00 m² útiles, destaca que el centro histórico de Granada es el que presenta pisos más pequeños respecto de los otros cuatro centros históricos con pisos muy próximos a los 50,00 m².

Es en el apartado edad de los pisos donde se da una diferenciación individualizada en función del centro histórico del que se trate, siendo el centro histórico de Málaga el que presenta una antigüedad mayor con una media de 74 años frente a los 40 años de antigüedad del centro histórico de Sevilla.

5.1.5. Mapas GIS índice de precios y mapas GIS zonas de influencia

En esta tesis se han generado dos tipos de mapas de las áreas urbanas estudiadas.

- Mapas de información del índice de precios de las viviendas con geolocalización de las viviendas clasificadas en dos grupos: (1) Con ascensor y (2) Sin ascensor.
- Mapas de zonas de influencia y análisis, en función de los precios de las viviendas y si estas disponen o no de ascensor.

Los mapas GIS desarrollados a lo largo de esta tesis se han realizado con el programa de software libre QGIS v.3.16.7-Hannover y la información cartográfica está representada en el sistema de coordenadas proyectado con el datum local ETRS89, y sistema de proyección UTM, huso 30. Código EPSG:25830.

5.1.5.1. Procedencia de cartografía base y datos representados en los mapas

A) Mapa Base: Ortoimagen.

- IGN, Cobertura ráster opaca de imágenes de satélite y ortofotos PNOA de máxima actualidad (MA). Rangos de visualización: Imagen Sentinel2 de 10 m de resolución hasta la escala aproximada 1:70 000; a partir de aquí ortofotografías PNOA MA de 0.25 m o 0.50 m de resolución, según la zona. <http://www.ign.es/wms-inspire/pnoa-ma>.
Google Satellite, Cobertura ráster opaca de imágenes de satélite de Google Maps/Google Earth. Última modificación: 31 de marzo del 2020. <https://mt1.google.com/vt/lyrs=s&x={x}&y={y}&z={z}>. Términos del Servicio Adicionales de Google Maps/Google Earth. Para utilizar Google Maps/Google Earth, se han aceptado como usuario los "Términos Adicionales de Maps/Earth").
- OpenstreetMap. Mapa de ayuda con contenido de la configuración de actividad social y comercial de las ciudades. Es un mapa electrónico navegable, cuyos derechos de autor se recogen en el siguiente enlace: <https://www.openstreetmap.org/copyright/es>.

b) Información gráfica del mapa de cada ciudad estudiada.

b.1. *Límite de la Zona de Estudio*. Coincide con la Delimitación de Centro Histórico de cada Ciudad estudiada contemplados en el PGOU correspondiente.

- *Granada* es la comprendida dentro de la delimitación del PEP Área Centro de la ciudad.
- *Málaga*, el recinto interior delimitado por el trazado de la muralla defensiva nazarí de la ciudad.
- *Sevilla*, la superficie situada dentro de los límites de las murallas almohades de defensa.
- *Toledo*, el área del recinto amurallado de la misma, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.
- *Valencia*, el área se corresponde con la interior al recinto amurallado medieval.

b.2. *Con respecto a las Calles*. En este estudio se ha hecho una distinción jerárquica en:

- *Ejes principales* de configuración urbana de cada ciudad. Por el ámbito de sus viales.
- *Calles más transitadas* actualmente. Por actividad social y comercial.
- *Resto de calles*. Las que no se contemplan en los casos anteriores.

b.3. *Información del proveedor*. Dirección General del Catastro, Ministerio de Economía y Hacienda de España. Mediante descarga en el portal de la Sede Electrónica del Catastro

- <https://www.sedecatastro.gob.es/DescargaDatos/SECLicenciaDescargas.aspx>.
- La capa vectorial en formato SHP de la Cartografía Urbana disponible/ Ejes de elementos lineales (calles,carreteras) Marca estampada en margen inferior izquierdo de mapas estáticos: © OpenstreetMap.

b.4. Edificios (BU, Buildings) Building Part. Capa de polígono que contiene las partes en las que se divide cada uno de los edificios del municipio descargado. Destaca como información: la altura en metros de cada parte y el número de pisos tanto por encima como bajo el nivel de la superficie. En este estudio se ha utilizado la información del campo de valores “número de plantas sobre el nivel de superficie”.

b.5. Direcciones (Portal) (AD, Addresses). Capa de Puntos con las direcciones de Entrada ó Portal y Parcela. Para nuestro estudio se ha contado con el campo de valores “Entranda”(Portal):

- Información del proveedor: *Servicios INSPIRE de Cartografía Catastral*. Dirección General del Catastro.
- Descarga Mediante el Plugin “*Spanish Inspire Cadastral Downloader*” en QGIS utilizando el servicio ATOM según la Directiva INSPIRE.
- Información catastral de cada archivo en formato GeoJSON con 6 capas de contenido (Address, Building, Building Part, Other Construction, Cadastral Parcel, Cadastral Zoning) de las cuales se han utilizado la capa “Address” y la capa ” Building Part” .

b.6. Viviendas. Según precio de mercado.

- Información del proveedor: portales de venta web´s con datos contemplados en la base de datos generada en esta tesis.
- Con las viviendas seleccionadas en los portales web´s de las inmobiliarias, y situadas en los centros históricos de las ciudades objeto de estudio, se ha comprobado su ubicación y condiciones, generando una base de datos, donde se han incluido también los valores de los inmuebles comprobados en las visitas realizadas y aportados por la Dirección General del Catastro.
- Los atributos contemplados han sido de índole variada, pero el utilizado para generar los mapas ha sido el *precio en €/m2 de cada vivienda* distinguiendo entre edificios con ascensor y edificios sin ascensor (factor disuasorio), considerando que éste atributo altera el precio y es determinante incluso sobre el resto de los atributos de la vivienda.

5.1.6. Mapa de índice de precios y mapa de zonas de influencia

El objetivo es generar áreas de influencia con base en el precio de la vivienda, para establecer la relación entre el precio de una vivienda y su accesibilidad, siendo esta la prioridad para los demandantes.

Sobre la base de datos obtenida del portal inmobiliario, se ha generado una capa de puntos (viviendas en venta) georeferenciados y se han clasificado por los atributos de “precio” y si el edificio dispone o no de “ascensor”. Obteniendo un INDICE DE PRECIOS geolocalizados con una escala de cinco valores para cada caso, Precio Con ascensor (gama color azul) y Precio Sin ascensor (gama color rojo).

A partir de la capa de puntos (viviendas) georeferenciados, por medio de distintos algoritmos como:

- Interpolación del tipo IDW con coef. de distancia igual a 2, se genera un mapa ráster con un tamaño de píxel igual a 1m.
- Reclasificación por “precio” de este ráster obtenido, mediante rupturas naturales, obteniendo así un mapa continuo de valores para la zona estudiada.
- Recodificación del ráster ya reclasificado, para asignar códigos con la escala de valores deseada para nuestra zona.
- Renderización del mapa ráster reclasificado y codificado para obtener un mapa continuo de intervalos iguales.

Para cada una de las ciudades estudiadas se ha obtenido un mapa continuo, ZONAS DE INFLUENCIA, con una escala de 10 valores con base en el precio y en rampa de 2 gamas de color (azul, rojo) para asociar con los establecidos para la capa de puntos (vivienda) georeferenciados. Se comprueba de esta manera la información que nos aporta este mapa y que con respecto de la configuración de ciudad (calles y edificios) da una información inequívoca de cómo la accesibilidad de un edificio influye en la caracterización actual de los Centros Históricos.

La elección de colores se realiza atendiendo al color azul universalmente reconocido para la accesibilidad (ISO 7001), y el color rojo a efecto de llamar la atención sobre los valores que no presentan accesibilidad, entendida ésta como la ausencia de ascensor.

5.2. BASE DE DATOS ACTUACIONES MEJORA DE ACCESIBILIDAD SUBVENCIONADAS

Para caracterizar económicamente el coste que conlleva la implementación de un ascensor en un edificio y las plusvalías que implican, se ha generado una segunda base de datos a la que denominaremos “base de datos actuaciones en mejorar de accesibilidad subvencionadas” en la que se han analizado los datos que en ayudas a la rehabilitación de edificios para intervenciones en la mejora de la accesibilidad han concedido las Comunidades Autónomas en las que están ubicadas las ciudades estudiadas en este trabajo, desde 2015 a 2020,

- Junta de Andalucía (Consejería de Fomento y Vivienda) para las ciudades de Granada, Málaga y Sevilla. (Año 2015 a 2020)
- Comunitat Valenciana para la ciudad de Valencia. (Generalitat Valenciana, s.f.) (Año 2019 y 2020)
- Comunidad de Castilla la Mancha para la ciudad de Toledo. (Vivienda Castilla La Mancha, s.f.) (Año 2018)

Al igual que en la anterior base de datos, con el objetivo de poder realizar un análisis real de la situación, se ha abordado con una metodología cuantitativa, a través de una sistemática toma de datos derivados de los datos publicados por cada una de las comunidades autónomas, contemplando la situación en la que se hallan todos los inmuebles y sirven de base a las conclusiones del mismo.

5.2.1. Fase preparatoria

Los datos publicados por las comunidades autónomas son para el conjunto de toda la comunidad, en algunos casos sin distinguir entre provincias o incluso sin distinguir entre las distintas localidades donde se ubicaba la actuación. Esto ha supuesto un reto a la hora de localizar la ubicación exacta de las distintas actuaciones subvencionadas.

En los datos publicados, en todos los casos, al menos sí se indicaba la dirección postal del vial de su emplazamiento. Este hecho, unido a los datos que la Sede Electrónica del Catastro, dependiente del Ministerio de Hacienda y Función Pública del Gobierno de España, aporta, una vez conocida la ubicación del inmueble, ha permitido la selección y el complemento del resto de datos observados para la generación de esta segunda base de datos.

Por otra parte, en esta segunda base de datos, al observarse el escaso número de actuaciones que se localizaban en los centros históricos de las ciudades estudiadas, se ha procedido a seleccionar todas las actuaciones que se han producido en el conjunto de cada una de las ciudades, para obtener una muestra que resultara significativa y diera validez a los resultados a obtener

5.2.2. Trabajo de campo

Conocida la ubicación del edificio subvencionado, y con la ayuda de los datos catastrales así como los que ofrecen las plataformas webs de navegación geográfica como GOOGLE EARTH o GOOGLE MAPS, además del conocimiento de la trama urbana de las ciudades estudiadas, se han podido obtener los datos más significativos de cara a la caracterización económica de las actuaciones en mejora de la accesibilidad con implementación de ascensor.

En total se han contemplado 293 actuaciones de implementación de ascensores en edificios (7 en la ciudad de Granada, 11 en Málaga, 127 en Sevilla, 8 en Toledo y 140 en Valencia), de las cuales, actuaciones ubicadas en los centros históricos de estas, tan solo se han localizado 14 (1 en el centro histórico de Granada, 2 en el centro histórico de Málaga, 6 en el centro histórico de Sevilla, 1 en el centro histórico de Toledo y 4 en el centro histórico de Valencia)

5.2.3. Generación de la base de datos actuaciones en mejorar de accesibilidad subvencionadas

Al igual que en la anterior base de datos, para realizar un análisis más eficiente de la información recabada, se han realizado una serie de bases de datos por medio de tablas generadas con el software Microsoft Office Excel, para su tratamiento, una por cada ciudad estudiada, que recogen todas las variables observadas en toda la muestra, variables estructurales y variables de localización. Esto facilita el análisis de los importes de las actuaciones de implementación de ascensor en los edificios. Además, con esta información se puede determinar el impacto de ciertos datos y variables sobre el importe que supone la instalación del ascensor por vivienda en cada una de las ciudades analizadas.

Las tablas presentan a través de sus columnas los campos de las variables y datos observados para cada uno de los inmuebles, mientras que en las filas se disponen cada uno de los registros de los inmuebles de forma individualizada.

Se han tenido en cuenta, de cada una de las ciudades estudiadas, las siguientes variables observadas para poder caracterizar toda la muestra:

- Año de concesión de la ayuda
- Situación en el callejero del inmueble
- Si la vivienda está situada en el centro histórico de la ciudad estudiada. Variable binaria, 1 está en el centro histórico, 0 no está en el centro histórico
- Tipo de calle dentro de la morfología urbana. Si la calle es un vial principal o es un secundario, en función del ámbito de sus viales, caminabilidad, actividad social y comercial. (variables binarias 1-0)

- Vivienda ubicada dentro de un edificio perteneciente al catálogo de edificios protegidos de la ciudad. Variable binaria, 1 está en edificio protegido, 0 no está en edificio protegido
- Año de construcción
- Altura / número de plantas del edificio
- Número total de viviendas del edificio
- Importe total de la actuación de mejora de la accesibilidad del edificio
- Importe por piso de la actuación de mejora de la accesibilidad del edificio
- % subvencionado de la actuación de mejora de la accesibilidad del edificio
- Importe total subvención por edificio de la actuación de mejora de la accesibilidad
- Importe subvención por piso de la actuación de mejora de la accesibilidad

Con estos datos se han generado bases de datos de la que parten los resultados obtenidos, como se aprecia en la tabla 9.

AÑO CONC	MUNICIPIO	CH	LOCALIZACION	EJE PRINC	EJE SECUN	CATALOGO	AÑO CONST	ALTURAS	ALTURA	PISOS	IMP_TOTAL	IMP.PISO	% SUBV	CUANTIA SUBV	SUBV PISO
2020	VALENCIA	0	PASEO PECHINA 61	1	0	0	1957	B+4	4	9	130.212,00 €	14.468,00 €	50,00	65.106,00 €	7.234,00 €
		0	MASQUEFA 7	0	1	0	1966	B+5	5	13	164.060,00 €	12.620,00 €	50,00	82.030,00 €	6.310,00 €
		0	C/DUQUE DE GAETA 29	0	1	0	1962	B+4	4	8	179.038,00 €	22.379,75 €	50,00	89.519,00 €	11.189,88 €
		0	C/SAN JOSE DE PIGNATELLI 6	0	1	0	1958	B+4	4	8	38.798,00 €	4.849,75 €	50,00	19.399,00 €	2.424,88 €
		0	C/GAYANO LLUCH 24	0	1	0	1969	B+4	4	8	146.846,00 €	18.355,75 €	50,00	73.423,00 €	9.177,88 €
		0	C/PALLETER 53	0	1	0	1934	B+4	4	9	114.608,00 €	12.734,22 €	50,00	57.304,00 €	6.367,11 €
		1	AVD MALVARROSA 29	0	1	0	1970	B+5	5	18	191.618,00 €	10.645,44 €	50,00	95.809,00 €	5.322,72 €
		0	C/VELAZQUEZ 12	0	1	0	1961	B+4	4	8	116.602,00 €	14.575,25 €	50,00	58.301,00 €	7.287,63 €
		1	PECHINA 11	0	1	0	1889	B+4	4	8	95.710,00 €	11.963,75 €	50,00	47.855,00 €	5.981,88 €
		0	C/EN GUILLEM FERRER 12	0	1	0	1963	B+5	5	10	82.109,00 €	8.210,90 €	50,00	41.054,50 €	4.105,45 €
		0	C/VICENTE LLEO 37	0	1	0	1932	B+4	4	12	87.898,00 €	7.324,83 €	50,00	43.949,00 €	3.662,42 €
		0	C/TURIA 40	0	1	0	1932	B+4	4	10	80.716,00 €	8.071,60 €	50,00	40.358,00 €	4.035,80 €
		0	C/MAESTRO ASENSI 13	0	1	0	1973	B+5	5	20	122.806,00 €	6.140,30 €	50,00	61.403,00 €	3.070,15 €
		0	C/MONTE CARMELO 32	0	1	0	1976	B+4	4	32	162.178,00 €	5.068,06 €	50,00	81.089,00 €	2.534,03 €
		0	C/MUSICO CABANILLES 43	0	1	0	1960	B+4	4	8	72.202,00 €	9.025,25 €	50,00	36.101,00 €	4.512,63 €
		0	C/POETA ALTET 12	0	1	0	1967	B+5	5	20	159.878,00 €	7.993,90 €	50,00	79.939,00 €	3.996,95 €
		0	C/CAROLINA ALVAREZ 13	0	1	0	1970	B+5	5	20	137.586,00 €	6.879,30 €	50,00	68.793,00 €	3.439,65 €
		0	C/DR LLUCH 46	0	1	0	1970	B+8	8	22	158.356,00 €	7.198,00 €	50,00	79.178,00 €	3.599,00 €
		0	C/MATIAS PERELLO 29	0	1	0	1930	B+4	4	8	156.794,00 €	19.599,25 €	50,00	78.397,00 €	9.799,63 €
		0	C/DOMINGO GOMEZ 3	0	1	0	1968	B+5	5	10	110.398,00 €	11.039,80 €	50,00	55.199,00 €	5.519,90 €
		1	AVD CARDENAL BENLLOCH 74	1	0	0	1957	B+5	5	12	118.032,00 €	9.836,00 €	50,00	59.016,00 €	4.918,00 €
		0	C/POETA MAS Y ROS 130	0	1	0	1979	B+7	7	14	116.622,00 €	8.330,14 €	50,00	58.311,00 €	4.165,07 €
		0	C/DUQUE DE MANDAS 31	0	1	0	1964	B+5	5	22	160.169,00 €	7.280,41 €	50,00	80.084,50 €	3.640,20 €
		0	C/ALQUERIAS BELLVER 5	0	1	0	1966	B+5	5	20	164.988,00 €	8.249,40 €	50,00	82.494,00 €	4.124,70 €
		0	C/LORENZO SALOM 6	0	1	0	1973	B+5	5	10	124.088,00 €	12.408,80 €	50,00	62.044,00 €	6.204,40 €
		0	C/ALCAÑIZ 26	0	1	0	1969	B+5	5	20	105.070,00 €	5.253,50 €	50,00	52.535,00 €	2.626,75 €
		0	C/QUART 126	0	1	0	1931	B+4	4	8	115.250,00 €	14.406,25 €	50,00	57.625,00 €	7.203,13 €
		0	C/ALEXANDRE LABORDE 4	0	1	0	1976	B+5	5	20	113.148,00 €	5.657,40 €	50,00	56.574,00 €	2.828,70 €
		0	C/HEROE ROMEU 8	0	1	0	1956	B+7	7	14	83.820,00 €	5.987,14 €	50,00	41.910,00 €	2.993,57 €
		0	C/PERIODISTA GIL SUMBIELA 14	0	1	0	1973	B+7	7	28	118.930,00 €	4.247,50 €	50,00	59.465,00 €	2.123,75 €
		0	C/RECTOR ZARAGOZA 24	0	1	0	1968	B+6	6	12	85.880,00 €	7.156,67 €	50,00	42.940,00 €	3.578,33 €
		0	C/POETA SERRANO CLAVERO 22	0	1	0	1972	B+7	7	28	133.342,00 €	4.762,21 €	50,00	66.671,00 €	2.381,11 €

Tabla 9. Base datos actuaciones mejora accesibilidad subvencionadas. Actuaciones ciudad de Valencia. Año 2020.

5.2.4. Tabla resumen base de datos actuaciones en mejorar de accesibilidad subvencionadas

A partir de todos los datos recabados, se ha generado una tabla resumen de los datos obtenidos para su mejor manejo en la caracterización económica.

ACTUACIONES/INTERVENCIONES EN MEJORA DE ACCESIBILIDAD SUBVENCIONADAS					
	GRANADA	MALAGA	SEVILLA	TOLEDO	VALENCIA
Nº ACTUACIONES	7	11	127	8	140
Nº ACTUACIONES CENTRO HISTÓRICO	1	2	6	1	4
Nº ACTUACIONES EDIF.CATALOGADOS		1			6
AÑO MEDIO EDIFICACIÓN	1969	1961	1969	1971	1962
ALTURA MEDIA	5,43	5,36	5,28	4,5	6,67
Nº MEDIOS PISOS/EDIFICIO	15,43	15,82	14,32	11,63	17,53
COSTE MEDIO INST. ASCENSOR/EDIFICIO	75.922,59 €	70.616,76 €	86.575,93 €	86.297,71 €	111.999,83 €
COSTE MEDIO INST. ASCENSOR/PLANTA	13.982,06 €	13.174,77 €	16.396,96 €	19.177,27 €	16.791,58 €
COSTE MEDIO INST.ASCENSOR/PISO	4.920,45 €	4.463,76 €	6.045,81 €	7.420,27 €	6.389,04 €
% SUBVENCIÓN	47,46	45,65	43,51	40	50
IMPORTE MEDIO SUBVENCIÓN/PISO	2.335,25 €	2.037,71 €	2.630,53 €	2.968,11 €	3.194,52 €

Tabla 10. Tabla resumen base de datos actuaciones mejora accesibilidad subvencionadas

Para esta tesis, las variables que resultan de mayor interés de esta segunda base de datos son por un lado la altura media de los edificios en los que se implementa el ascensor, el número de viviendas de media por edificio, y el coste medio de implementación del ascensor en el edificio. De la combinación de estos datos se obtienen el resto de los parámetros necesarios para la caracterización económica.

No cabe duda de que el resto de los datos contemplados, combinados con el análisis morfológico y tipológico urbano de cada ciudad, ayudaran a clarificar el contexto tanto físico, constructivo, urbanístico y económico en el que se dan los resultados obtenidos del análisis de la base de datos. Así, por ejemplo, si se observa el año medio de construcción de los edificios de cada ciudad, corrobora que se trata de edificaciones construidas en los primeros momentos del auge de las grandes expansiones urbanas de la segunda mitad del siglo XX, hoy necesitadas de intervenciones de mejora no solo en materia de accesibilidad, sino de todo ámbito (eficiencia energética, mejora de la envolvente, renovación de instalaciones, etc.)

Si se observan los datos del número medio de plantas (entre 5,28 o B+4 para la ciudad de Sevilla y 6,67 o B+5 para la ciudad de Valencia) y el número medio de pisos por edificio 11,63 para los edificios de Toledo y los 17,53 para los edificios de la ciudad de Valencia), se deduce de forma clara que la tipología constructiva de los mismos es muy similar y se corresponde con un patrón simplificado de producción inmobiliaria que rompía con la variedad atribuida a la ciudad tradicional (Hernández Aja, 2014), una tipología de construcción de edificios plurifamiliares de zonas de ensanche y/o periferia, multitud de veces repetido en esos momentos en todo el país.

ACCESIBILIDAD A LA EDIFICACIÓN COMO INDICADOR URBANO EN LOS PROCESOS DE REGENERACIÓN URBANA INTEGRADA EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES PATRIMONIALES.

CAPÍTULO 6. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

6.1. RESULTADOS OBTENIDOS DE LA TABLAS DE ESTADÍSTICAS DESCRIPTIVAS.

Con base en la tabla resumen de estadísticas generales se pueden deducir resultados en función a los distintos ítems recabados, a destacar:

Descriptive statistics										
Statistic										
		Prize	Remodeling	Bedrooms	Spaciousness	Bathrooms	Height	Elevator	Age	dcenter
Granada (N=207)	Mean	323959	0.329	3.541	40.090	1.860	2.454	0.787	54.952	436
	Std.Dev	170362	0.471	1.723	12.097	0.700	1.756	0.410	29.739	197
	Min	78000	0	1	18	1	0	0	2	45
	Max	1200000	1	15	96	5	8	1	220	936
Málaga (N=129)	Mean	510259	0.248	2.543	49.472	1.581	2.581	0.876	74.271	660
	Std.Dev	423607	0.434	1.323	18.737	0.646	1.524	0.331	65.197	163
	Min	175000	0	1	22	1	0	0	0	189
	Max	2995000	1	7	127	4	7	1	299	1180
Sevilla (N=295)	Mean	330569	0.231	2.420	45.959	1.647	1.607	0.590	40.210	896
	Std.Dev	173469	0.430	1.204	14.634	0.727	1.417	0.493	30.362	397
	Min	105000	0	1	18	1	0	0	0	103
	Max	1100000	2	8	100	4	7	1	120	1668
Toledo (N=91)	Mean	154204	0.132	2.176	46.273	1.385	1.538	0.198	61.308	328
	Std.Dev	56453	0.340	1.131	15.206	0.553	1.177	0.401	50.950	153
	Min	68300	0	1	20	1	0	0	5	48
	Max	378000	1	6	100	3	4	1	220	717
Valencia (N=273)	Mean	407943	0.355	3.150	48.289	1.923	2.974	0.755	67.051	605
	Std.Dev	258697	0.479	1.535	20.227	0.839	2.187	0.431	47.718	276
	Min	65000	0	1	19	1	0	0	1	54
	Max	2600000	1	9	170	5	11	1	250	1270

Tabla 11. Estadística descriptiva. Resumen de base de datos general.

De modo general, se observa que el precio medio de la vivienda en Granada es de 323.959,00 €, muy similar al de la vivienda en Sevilla que es de 330.569,00 €, correspondiendo el precio medio más alto de vivienda a Málaga, 2.995.000 €, mientras que el más bajo corresponde a Toledo, 68.300 €. El contraste entre estas dos ciudades también se produce en el porcentaje de viviendas del centro histórico que cuentan con ascensor, puesto que el centro histórico de Málaga es el que posee un mayor porcentaje, con un 87.6%, frente al centro histórico de Toledo con menor porcentaje de viviendas con ascensor (19.8%). Esto es un primer indicio de la relación entre el precio de la vivienda y la accesibilidad al interior de la edificación que justifica el interés por cuantificar y modelizar ese grado de asociación.

Teniendo en cuenta la disponibilidad de ascensor, el centro histórico de Granada y Valencia presentan similares porcentajes, 78,70 % y 75,50 % respectivamente, quedando el centro histórico de Sevilla en una posición intermedia con un porcentaje del 59,00 %.

Respecto de la altura media a la que se sitúan las viviendas de la muestra, en los centros históricos de las ciudades de Granada, Málaga y Valencia, la altura de las viviendas presentan coeficientes similares (2,455; 2,581; 2,974) lo que equivale a una cuarta altura sobre rasante, es decir, planta baja más tres plantas en altura (B+3), mientras que los centros históricos de las ciudades de Sevilla y Toledo presentan menores coeficientes (1,607; 1,538), equivalentes a 3 alturas sobre rasante, planta baja más dos plantas en altura (B+2).

Para interpretar los resultados obtenidos con respecto al ítem altura de los pisos, se ha realizado una tabla comparativa entre los resultados obtenidos en la base de datos de esta tesis y la base de datos del Censo de Población y Vivienda generada por el INE en 2011 (INE, Instituto Nacional de Estadística, 2011), al objeto de analizar si los resultados obtenidos en esta tesis resultan en la misma línea que los previamente obtenidos por el INE, a la par que observar su evolución en los últimos 11 años .

Altura media de los inmuebles				
	Nº Plantas	INE CH	INE Ciudad	TESIS CH
Granada	5.14	B+4	B+4	B+3
Málaga	3.81	B+3	B+5	B+3
Sevilla	3.70	B+3	B+4	B+2
Toledo	2.71	B+2	B+5	B+2
Valencia	6,26	B+5	B+6	B+3

Tabla 12. Altura media de los inmuebles
Fuente: Datos obtenidos de la estadística del Censo de Viviendas de 2011 (INE, 2011) + BD1 de la Tesis

Altura media de los inmuebles sin ascensor				
	Nº Plantas	INE CH	INE Ciudad	TESIS CH
Granada	3.90	B+3	B+4	B+2
Málaga	3.46	B+2	B+5	B+2
Sevilla	3.31	B+2	B+4	B+1
Toledo	2.69	B+2	B+5	B+1
Valencia	4.88	B+4	B+6	B+2

Tabla 13. Altura media de los inmuebles sin ascensor
Fuente: Datos obtenidos de la estadística del Censo de Viviendas de 2011 (INE, 2011)+ BD1 de la Tesis

En las dos bases de datos contempladas en esta tesis, el criterio de altura es 0 = planta baja B; 1= planta primera B+1; 2 = planta segunda B+2; 3 = planta tercera B+3; 4 = planta cuarta B+4 y así sucesivamente.

En concreto:

INE	BASE DATOS TESIS
De 0 a 1,49 = planta baja = B	De 0 a 0,50 = planta baja = B
De 1,50 a 2,49 = planta primera = B+1	De 0,50 a 1,49 = planta primera = B+1
De 2,50 a 3,49 = planta segunda = B+2	De 1,50 a 2,49 = planta segunda = B+2
De 3,50 a 4,49 = planta tercera = B+3	De 2,50 a 3,49 = planta tercera = B+3

No existen bases de datos con criterios que se puedan considerar análogos a los empleados en esta tesis. A nivel nacional, la única base de datos que hay es la que ofrece el INE, misma base por otra parte usada por las bases de datos de las CCAA.

Por otra parte, la manera en la que el INE establece el código numérico de altura hace que para la primera planta en altura sobre rasante, planta baja, el valor numérico vaya de 0 a 1,49, y para la siguiente planta, segunda en altura (B+1), el valor numérico se mueva entre 1,50 y 2,49. Esto viene a indicar que para el INE, el valor 1 se equipara a la primera planta sobre rasante del edificio, y el valor 2 con la segunda planta en altura del edificio o planta primera coloquial y técnicamente hablando.

Sin restar ninguna validez a esta codificación numérica, que tiene su lógica, (sobre todo desde un punto de vista numérico sumatorio ya que se atribuye a todas las plantas un valor distinto de 0 de cara a la suma de datos según el procesado de datos que se plantee), es aquí donde entiende el doctorando que nuestra codificación numérica es algo más intuitiva para el objetivo de nuestra tesis, en el sentido que atribuimos valor 0 a la planta baja del edificio y un valor medio 1 a la primera planta del edificio (B+1), valores más cercanos al lenguaje técnico.

Por otra parte, la conversión de los códigos numéricos de altura utilizados por esta tesis frente a los que utiliza el INE es sencilla, tan solo hay que sumar el valor numérico 1 al valor de altura del inmueble de nuestra base de datos para igualarlo con los valores establecidos por el INE.

La altura media está relacionada estrechamente con la tipología edificatoria y la evolución de la trama urbana morfológica de los centros históricos de las ciudades estudiadas, tal y como se ha detallado en el capítulo que analiza las distintas áreas de estudio, donde los centros históricos de Granada, Málaga y Valencia presentan tradicionalmente edificaciones de más altura que los centros históricos de Sevilla y Toledo, con edificios de menor altura.

Si se observa la tabla 12 altura media de los inmuebles, en los centros históricos de Málaga y Toledo coinciden ambas bases de datos, sin embargo, los centros históricos de Granada, Sevilla y Valencia presentan una altura más en la base de datos INE que en la base de datos de esta tesis.

Con respecto a la tabla 13, centrada en los inmuebles sin ascensor, salvo en el caso del centro histórico de Málaga en el que las alturas coinciden, Granada, Sevilla y Toledo presentan una altura más de media respecto de nuestra base de datos y en el caso de Valencia, dos alturas más.

¿Dónde estriba la causa de esta diferencia de alturas?

En primer lugar, en las áreas urbanas objeto de las distintas bases de datos. La estadística generada por el INE se basa en distritos y secciones censales. Estas áreas son divisiones administrativas que no en todos los casos coinciden con parámetros de evolución histórica urbanística de las ciudades. Por ejemplo, en el caso del centro histórico de Granada, este se ubica dentro de parte de las secciones censales de los distritos censales 1, 2, 4, 6 y 7, los cuales abarcan una superficie mucho mayor de ciudad. Esto implica que el número de edificios que recoge es mucho mayor y de construcciones recientes que se corresponden con las expansiones urbanas del último tercio del siglo XX e inicios del XXI.

En el caso del centro histórico de Sevilla, este queda ubicado dentro del distrito 1 “Casco Antiguo”, pero este distrito, presenta una mayor superficie que la delimitada por la muralla almohade de la ciudad.

Sin embargo, en el caso de los centros históricos de Málaga (distritos censales 1, 2 y 3); Toledo (distritos censales 1, 2, 3 y 4); y Valencia (distrito censal 1), sí coinciden con su delimitación urbana histórica.

En segundo lugar, como se describe a continuación en el punto 6.1.1.1., la muestra que recoge la estadística INE es mucho más exhaustiva que la que recoge la base de datos de esta tesis, ya que en teoría, la estadística INE llegaría a abarcar el 96% de la edificación, y la base de datos de esta tesis toma sus ítems de los portales webs de venta de inmuebles, lo cual implica lógicamente un menor número de inmuebles, no están a la venta todos los inmuebles de los centros históricos estudiados, y por otra parte, como también se ha comentado, las viviendas con mayores precios y por tanto mejores condiciones constructivas y equipamentales tienden a ser ofrecidas más frecuentemente en sitios web, mientras que las viviendas con menores precios y consecuentemente peores condiciones de toda índole, no se publicitan tanto por estos medios. No obstante, a efectos de este trabajo y su tratamiento estadístico y econométrico pueden considerarse significativos.

Estos datos, no hacen más que reforzar el postulado por esta tesis defendido, pues la edificación sin accesibilidad interior es significativamente mayor, con lo que la problemática estudiada es mayor.

6.1.1. Análisis pormenorizado de las variables objeto de estudio

6.1.1.1. Edificios sin ascensor y con ascensor

Según los datos obtenidos en el estudio realizado, el porcentaje más alto de viviendas sin ascensor lo presenta el centro histórico de Toledo con un 80,20 %, seguido por Sevilla con un 41,00 %. En Valencia no disponen con un 24,50 % de las viviendas, seguido de Granada con un 21,30 %. Es el centro histórico de la ciudad de Málaga el que presenta un mejor porcentaje con un 12,40% de viviendas sin ascensor.

VIVIENDAS/PISOS CON O SIN ASCENSOR						
DATOS GENERALES		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
NUMERO VIVENDAS (TESTIGOS)		207	129	295	91	273
Nº PISOS SIN ASCENSOR		45	16	121	73	67
% PISOS SIN ASCENSOR		21,74	12,40	41,02	80,22	24,54
Nº PISOS CON ASCENSOR		162	113	174	18	206
% PISOS CON ASCENSOR		78,26	87,60	58,98	19,78	75,46

Tabla 14. Viviendas con o sin ascensor

Según los resultados obtenidos (Lafuente-Bolívar, Santiago-Zaragoza, & Cruz Valdivieso, 2019) en un estudio del barrio de la Magdalena perteneciente al centro histórico de Granada, el porcentaje de viviendas que no tienen ascensor se situaba en el 30,55%, frente al 24,13% que se obtiene en función de la base de datos generada de las ofertas de venta de viviendas para la misma área.

Si se comparan los datos obtenidos en este estudio con la estadística del INE año 2011 para las mismas áreas estudiadas, se puede observar que el porcentaje de viviendas sin ascensor es significativamente mayor, incrementándose en torno a un 20 % más de viviendas sin ascensor en los centros históricos de Granada, Sevilla y Valencia, que pasarían a ser de entre un 42,05% de viviendas sin ascensor en Granada y un 60,74% en Sevilla. En Toledo, la situación se agravaría aún más alcanzando el 92,50% de viviendas sin ascensor.

¿Porque esta diferencia porcentual en los datos?

Por un lado, los datos estadísticos que maneja el INE parten de los Censos de Población y Viviendas, realizados con fecha de referencia 1 de noviembre de 2011, la operación estadística de mayor envergadura que el INE realiza cada diez años, si bien, hasta la fecha no se ha actualizado. Respecto de los hogares, edificios y viviendas, la investigación del INE permite conocer las características de: tamaño, composición, número de plantas, estado, año de construcción, régimen de tenencia, superficie, habitaciones, equipamiento, instalaciones, etc.

Esta estadística está basada en un fichero precensal de territorio que contenía información de suficiente calidad como para no ser necesario el recorrido en campo en un 20% de las secciones censales. En el

80% restante, para completar y contrastar la información territorial disponible, se efectuó un recorrido exhaustivo del territorio enumerando los inmuebles y recogiendo las variables de edificios, asegurando así la exhaustividad de la relación de edificios derivados del fichero precensal y la completa enumeración de sus inmuebles. De las 28.799 secciones en que estaba previsto realizar este recorrido se terminaron 27.637 (un 96%). En 7.200 secciones no se consideró necesario realizarlo debido a la calidad de los directorios territoriales de partida y al grado de coincidencia con el Catastro. (INE, Instituto Nacional de Estadística, 2011). Luego es una estadística de un muy alto porcentaje de fiabilidad. Salvo excepciones como es el caso del centro histórico de Málaga, en el que la estadística del INE 2011 no muestra datos sobre si las viviendas tienen o no tienen ascensor.

Por otra parte, como ya se ha comentado previamente, otra causa de esta diferencia porcentual puede ser debida a que las viviendas con mejores condiciones físico constructivas, equipamentales y localizativas, y por tanto con mayores precios, tienden a ser ofrecidas más abundantemente y frecuentemente en sitios web, mientras que las viviendas con menores precios, y condiciones menos atractivas tanto físicas constructivas como equipamentales, en este caso, viviendas sin ascensor, no se suelen publicitar en estos medios webs.

VIVIENDAS CON O SIN ASCENSOR						
DATOS INE 2011		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
	NUMERO TOTAL VIVIENDAS	16635		38360	4865	14250
	NUMERO VIVENDAS SIN ASCENSOR	6995		23300	4500	6150
	% VIVIENDAS SIN ASCENSOR	42,05		60,74	92,50	43,16
	NUMERO VIVENDAS CON ASCENSOR	9640		15060	185	8100
	% VIVIENDAS CON ASCENSOR	57,95		39,26	3,80	56,84

Tabla 15. Viviendas con o sin ascensor
Fuente: Instituto Nacional de Estadística 2011

Los posibles compradores priman una vivienda con ascensor por encima de la vivienda que no lo tiene, influyendo claramente en el precio entre una y otra vivienda. Las viviendas sin ascensor son un producto con mayor dificultad de venta, situación que se ve claramente reflejada en los datos obtenidos de las webs de venta inmobiliarias.

De hecho, en los anuncios de pisos en venta referenciados en las bases de datos de esta tesis, a la hora de nombrar el equipamiento del que dispone la vivienda, se ha constatado que, si esta disponía de ascensor, sí se reflejaba esta circunstancia como equipamiento a destacar, pero si la vivienda no disponía de ascensor, no se hacía mención a esta característica equipamental, ni en positivo ni en negativo.

Estas diferencias muestran claramente que la problemática al respecto de las viviendas sin ascensor en estas áreas centrales de las ciudades es mucho más grave.

6.1.1.2. Precio de la vivienda/piso

Respecto del precio de la vivienda, se observa que al igual que en valores totales de venta, el precio medio de venta más alto corresponde al centro histórico de Málaga con un valor de 4.297,15 €/m², frente al de menor valor que corresponde al centro histórico de Toledo con 1.764,04 €/m².

PRECIO MEDIO / M2					
DATOS GENERALES					
	CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
PRECIO MEDIO M2	2.447,00 €	4.297,15 €	3.217,20 €	1.764,04 €	2.921,51 €
PRECIO MEDIO M2 SIN ASCENSOR	2.126,51 €	3.689,25 €	3.019,39 €	1.724,98 €	2.558,21 €
PRECIO MEDIO M2 CON ASCENSOR	2.539,98 €	4.390,68 €	3.391,54 €	1.947,61 €	3.039,67 €
% PRECIO M2 CON ASC. RESPECTO SIN ASC.	19,44%	19,01%	12,33%	12,91%	18,82%

Tabla 16. Precio por m² viviendas con o sin ascensor

La diferencia de precio que existe entre las viviendas ofertadas con y sin ascensor (en una horquilla que va del 19,44 % de Granada al 12,33% de Sevilla); pone de manifiesto que la diferencia de precio es menor en los centros históricos de las ciudades con un menor porcentaje de viviendas con ascensor, Sevilla y Toledo, por otra parte, tal y como veremos en el siguiente apartado, también los centros históricos con edificios de una altura media menor. Donde la diferencia porcentual es mayor entre disponer o no de ascensor, centros históricos de Valencia y Granada, también se corresponde con los centros históricos con altura media de inmuebles mayor.

6.1.1.3. Altura a la que se sitúa la vivienda

En lo relativo a la altura media de donde se sitúan las viviendas ofertadas en el centro histórico de las ciudades estudiadas, Granada, Málaga y Valencia, presentan coeficientes entre 2,44 y 2,97 lo que equivale a una cuarta planta sobre la rasante de la calle, planta baja más tres plantas en altura (B+3), mientras que los centros históricos de las ciudades de Toledo y Sevilla con coeficientes entre 1,538 y 1,607, sitúan sus viviendas en una tercera planta en altura (B+2).

ALTURA MEDIA UBICACIÓN GENERAL, CON Y SIN ASCENSOR					
DATOS GENERALES					
	CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
ALTURA MEDIA EDIFICIOS GENERAL	2,44 /B+3	2,59/B+3	1,69/B+2	1,54/B+2	2,97/B+3
ALTURA MEDIA EDIFICIOS SIN ASCENSOR	1,61 /B+2	1,78/B+2	1,38/B+1	1,46/B+1	1,84/B+2
ALTURA MEDIA EDIFICIOS CON ASCENSOR	2,68/ B+3	2,67/B+3	1,95/B+2	1,95/B+2	3,34/B+3

Tabla 17. Altura de la vivienda con o sin ascensor

Si se distingue entre viviendas con ascensor y sin ascensor la altura media de las viviendas sin ascensor es una planta menos que las viviendas que sí disponen ascensor en todas las ciudades objeto de estudio, resultado coincidente con la estadística INE 2011.

ALTURA MEDIA UBICACIÓN CON Y SIN ASCENSOR						
DATOS INE 2011		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
ALTURA MEDIA EDIFICIOS GENERAL		5,14/B+4	3,90/B+3	3,70/B+3	2,71/B+2	6,26/B+5
ALTURA MEDIA EDIFICIOS SIN ASCENSOR		3,90/B+3	3,46/B+2	3,31/B+2	2,69/B+2	4,88/B+4
ALTURA MEDIA EDIFICIOS CON ASCENSOR		6,08/B+5	4,75/B+4	4,17/B+3	3,00/B+2	7,31/B+6

Tabla 18. Altura de la vivienda con o sin ascensor
Fuente Instituto Nacional de Estadística 2011

6.1.1.4. Edad/antigüedad media del piso/vivienda

Las viviendas estudiadas, en la media general, fueron construidas entre los inicios de los años 50 y finales de los años 60 del pasado siglo XX.

Si se observan los datos de forma separada, las viviendas sin ascensor presentan una fecha de construcción significativamente anterior a las viviendas que sí disponen del mismo. En los centros históricos de Granada, Sevilla y Toledo las viviendas sin ascensor, construidas en la década de los 50 del siglo pasado, tienen más de 70 años de antigüedad, y en los centros históricos de Málaga y Valencia las viviendas sin ascensor presentan un año medio de construcción situado en la década de 1910, más de cien años de antigüedad.

EDAD/ANTIGÜEDAD MEDIA						
DATOS GENERALES		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
AÑO CONST MEDIO GENERAL		1965	1947	1970	1954	1952
AÑO MEDIO CONST EDIFICIO SIN ASCENSOR		1951	1911	1959	1950	1918
AÑO MEDIO CONST EDIFICIO CON ASCENSOR		1968	1935	1990	1980	1964
DIFERENCIA AÑO CONST. CON ASC. Y SIN ASC.		17	24	31	30	46

Tabla 19. Año de construcción de los edificios con o sin ascensor

Los edificios sin ascensor presentan una antigüedad significativamente mayor que los que sí tienen, los cuales se construyen a partir de la década de los años 60 del siglo pasado en todos los centros históricos, excepción hecha del centro histórico de Málaga que presenta un alto porcentaje de viviendas construidas en la década de los años 30 del siglo pasado.

Se puede observar la relación de este dato con los periodos de las expansiones urbanas experimentadas por las ciudades a partir de la década de los años 60 del siglo XX, periodo en el que se produce la colmatación de los centros históricos de estas.

En el caso de la ciudad de Málaga, la mayor antigüedad de sus viviendas corresponde con la más temprana colmatación de su centro histórico, por otra parte, el de menor área de todos los estudiados, consecuencia de la expansión económica que experimenta la ciudad al inicio del siglo XX

AÑO DE CONSTRUCCIÓN						
DATOS INE 2011		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
	AÑO MEDIO CONSTRUCCIÓN	1962		1957	1957	1946
	AÑO MEDIO CONST EDIFICIO SIN ASCENSOR	1948		1957	1956	1936
	AÑO MEDIO CONSTR EDIFICIO CON ASCENSOR	1973		1977	1980	1953
	DIFERENCIA AÑO CONST. CON Y SIN ASC.	25		20	24	17

Tabla 20. Año construcción edificios con y sin ascensor
Fuente: INE 2011

Si se comparan los datos obtenidos con la estadística del INE año 2011 para las mismas áreas estudiadas, se puede observar que las fechas coinciden sensiblemente en el caso de los centros históricos de Granada y Toledo, presentando mayor antigüedad las viviendas de Sevilla y Valencia.

Al igual que en el punto 6.1.1.1, la estadística del INE 2011 no muestra datos sobre este ítem para el centro histórico de Málaga.

En su estudio (Lafuente-Bolívar, Santiago-Zaragoza, & Cruz Valdivieso, 2019), y como se analizará en el siguiente punto, observaron una clara tendencia a la generación de espacios urbanos a modo de “islas” interiores, donde la antigüedad de la edificación era mayor, con un gran déficit de accesibilidad a nivel general y falta de ascensor particularmente.

La altura de la edificación es, evidentemente, una variable significativa en el estudio de la accesibilidad. Tradicionalmente esa altura solía tener relación con el viario de acceso a la vivienda por ello resulta además de interés profundizar aún más en los datos, de cara a obtener resultados en función de si la vivienda se halla ubicada en un vial principal o si lo está en un vial secundario del centro histórico de la ciudad, que nos confirmen este hecho.

6.1.1.5. Edificios con y sin ascensor según su ubicación

El estudio de la disponibilidad o no de ascensor según el viario en donde esté ubicado, refleja que el porcentaje de edificios sin ascensor situados en un vial secundario de todos los centros históricos estudiados es mayor que el de los edificios sin ascensor situados en un vial principal, destacando en esta situación el centro histórico de la ciudad de Toledo, donde el porcentaje de edificios sin ascensor en un vial secundario se sitúa en el 83,54 % (tabla 21).

Si se analizan los edificios que se sitúan en los viales principales de todos los centros históricos, la diferencia entre edificios con ascensor y sin ascensor es muy significativa a favor de los edificios con

ascensor, pasando de tan solo un 5,05 % de edificios que no disponen de ascensor en las calles principales de Valencia, al 18,18 % de las calles principales de Sevilla, destacando nuevamente la situación del centro histórico de Toledo, donde el porcentaje de edificios sin ascensor, 58,33 % sigue superando en mucho al de los edificios con ascensor.

Si se analizan los edificios situados en los viales secundarios, esta diferencia porcentual se reduce de forma significativa en los centros históricos de las ciudades de Granada (32,17 % de edificios sin ascensor), Valencia (35,63 % edificios sin ascensor), llegándose casi a igualar en Sevilla (46,25% edificios sin ascensor). En Málaga, ya se ha comentado que el porcentaje de edificios sin ascensor es menor y resulta muy similar entre los ubicados en viales principales y secundarios. El caso de Toledo muestra una tendencia contraria en los dos supuestos y los mayores porcentajes de edificios sin ascensor.

Datos que de forma muy significativa confirman la tendencia de generación de “islas” interiores de no accesibilidad en los centros históricos de Granada, Sevilla, Toledo y Valencia en torno a los viales secundarios.

Consecuencia lógica de las preferencias de las clases acomodadas y con mayor poder adquisitivo por edificaciones con mejor accesibilidad viaria y más próximas a espacios libres.

EDIFICIOS CON O SIN ASCENSOR Y UBICACIÓN						
DATOS GENERALES		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
NUMERO VIVENDAS (TESTIGOS)		207	129	295	91	273
Nº PISOS SIN ASCENSOR		45	16	121	73	67
% PISOS SIN ASCENSOR		21,74	12,40	41,02	80,22	24,54
Nº PISOS CON ASCENSOR		162	113	174	18	206
% PISOS CON ASCENSOR		78,26	87,60	58,98	19,78	75,46
VIAL PRINCIPAL		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
TOTAL PISOS		92	69	55	12	99
PISOS SIN ASCENSOR		10	7	10	7	5
% PISOS SIN ASCENSOR		10,87	10,14	18,18	58,33	5,05
PISOS CON ASCENSOR		84	62	45	5	94
% PISOS CON ASCENSOR		91,30	89,86	81,82	41,67	94,95
VIAL SECUNDARIO		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
TOTAL PISOS		115	59	240	79	174
PISOS SIN ASCENSOR		37	8	111	66	62
% PISOS SIN ASCENSOR		32,17	13,56	46,25	83,54	35,63
PISOS CON ASCENSOR		78	51	129	13	112
% PISOS CON ASCENSOR		67,83	86,44	53,75	16,46	64,37

Tabla 21. Viviendas con o sin ascensor. General, vial principal, vial secundario.

6.1.1.6. Precio de la vivienda/piso.

Respecto a la diferencia de precios entre viviendas con o sin ascensor situadas en ejes principales del centro histórico y ejes secundarios, de forma general en ambos supuestos esta diferencia de precio hace

que una vivienda sin ascensor sea entre el 12,33% y el 19,44% más barata que la que tiene ascensor (una horquilla porcentual del 7,11%).

Las viviendas situadas en un eje secundario, presentan una diferencia de precios entre viviendas con o sin ascensor que oscila entre el 13,67% en el centro histórico de Sevilla y el 20,93 % más barata que la que tiene ascensor en el centro histórico de Valencia.

Una vivienda con ascensor en un vial secundario del centro histórico de Granada, Toledo y Valencia presenta un precio por m² aproximadamente un 20% más elevado frente a la vivienda que no dispone de ascensor.

Caso similar ocurre en las viviendas sin ascensor situadas en los viales principales de los centros históricos analizados, con una diferencia de precios que va del 9,67 % del centro histórico de Sevilla, al 19,28 % del centro histórico de Toledo, si bien el porcentaje se modera ligeramente respecto de los viales secundarios, consecuencia lógica del factor de ubicación que hace que el precio de la vivienda sin ascensor, pese a la falta del mismo, aproxime el precio a la que si lo dispone.

PRECIO MEDIO / M2					
DATOS GENERALES					
	CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
PRECIO MEDIO M2	2.447,00 €	4.297,15 €	3.217,20 €	1.764,04 €	2.921,51 €
PRECIO MEDIO M2 SIN ASCENSOR	2.126,51 €	3.689,25 €	3.019,39 €	1.724,98 €	2.558,21 €
PRECIO MEDIO M2 CON ASCENSOR	2.539,98 €	4.390,68 €	3.391,54 €	1.947,61 €	3.039,67 €
% PRECIO M2 CON ASC. RESPECTO SIN ASC.	19,44%	19,01%	12,33%	12,91%	18,82%
VIAL PRINCIPAL					
	CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
PRECIO MEDIO M2	2.618,49 €	4.678,97 €	3.257,37 €	1.974,27 €	2.947,15 €
PRECIO MEDIO M2 SIN ASCENSOR	2.390,15 €	3.677,71 €	3.018,09 €	1.778,32 €	2.512,95 €
PRECIO MEDIO M2 CON ASCENSOR	2.645,68 €	4.792,02 €	3.310,09 €	2.121,23 €	2.970,25 €
% PRECIO M2 CON ASC. RESPECTO SIN ASC.	10,69%	30,30%	9,67%	19,28%	18,20%
VIAL SECUNDARIO					
	CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
PRECIO MEDIO M2	2.306,81 €	3.897,98 €	3.206,12 €	1.734,60 €	2.906,92 €
PRECIO MEDIO M2 SIN ASCENSOR	2.055,25 €	3.696,59 €	3.019,51 €	1.688,12 €	2.561,86 €
PRECIO MEDIO M2 CON ASCENSOR	2.426,14 €	3.938,25 €	3.432,26 €	2.020,16 €	3.097,94 €
% PRECIO M2 CON ASC. RESPECTO SIN ASC.	18,05%	6,54%	13,67%	19,67%	20,93%

Tabla 22. Precio por m² viviendas con o sin ascensor. General, vial principal, vial secundario.

Mención aparte merece el caso del centro histórico de Málaga, donde la diferencia de precio entre una vivienda con ascensor o sin ascensor en un vial principal presenta una diferencia del 30,30 %, mientras que si la comparativa se realiza entre viviendas situadas en viales secundarias la diferencia casi tiende a desaparecer con tan solo un 6,54 %.

Resultado derivado del hecho de ser el centro histórico con el menor porcentaje de edificios sin ascensor, y de su trama urbana y su tipología edificatoria muy homogénea.

6.1.1.7. Altura a la que se sitúa el piso/vivienda según ubicación

Respecto a la altura en la que se ubican las viviendas en función del tipo de calle en la que se sitúe el edificio, por norma general, las viviendas sitas en viales principales mantienen la tendencia de la media de los centros históricos correspondientes, con una planta menos para las viviendas sin ascensor respecto a las que sí tienen ascensor, excepción de Granada donde la altura de ambos tipos de viviendas se iguala, y el de Valencia, donde por el contrario la diferencia se acentúa de manera significativa con viviendas con ascensor situadas en una quinta planta en altura (B+4) y viviendas sin ascensor situadas en una segunda planta en altura (B+1).

Por su parte, en los viales secundarios, de forma general la altura en la que se sitúan las viviendas baja una planta respecto a la media en los dos supuestos.

ALTURA MEDIA UBICACIÓN GENERAL, CON Y SIN ASCENSOR						
DATOS GENERALES		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
	ALTURA MEDIA EDIFICIOS GENERAL	2,44 /B+3	2,59/B+3	1,69/B+2	1,54/B+2	2,97/B+3
	ALTURA MEDIA EDIFICIOS SIN ASCENSOR	1,61 /B+2	1,78/B+2	1,38/B+1	1,46/B+1	1,84/B+2
	ALTURA MEDIA EDIFICIOS CON ASCENSOR	2,68/ B+3	2,67/B+3	1,95/B+2	1,95/B+2	3,34/B+3
VIAL PRINCIPAL		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
	ALTURA MEDIA GENERAL	3,12 / B+3	2,81/B+3	2,69/B+2	1,71/B+2	3,83/B+4
	ALTURA MEDIA SIN ASCENSOR	2,80 / B+3	2,00/B+2	1,85/B+1	1,38/B+1	1,20/B+1
	ALTURA MEDIA CON ASCENSOR	3,17 / B+3	2,90/B+3	2,88/B+2	2,17/B+2	3,97/B+4
VIAL SECUNDARIO		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
	ALTURA MEDIA GENERAL	1,88 / B+2	2,27/B+2	1,41/B+1	1,52/B+2	2,49/B+2
	ALTURA MEDIA SIN ASCENSOR	1,29 / B+1	1,64/B+2	1,34/B+1	1,47/B+1	1,89/B+2
	ALTURA MEDIA CON ASCENSOR	2,15 / B+2	2,40/B+2	1,49/B+1	1,86/B+2	2,82/B+3

Tabla 23. Altura de la vivienda con o sin ascensor. General, vial principal, vial secundario.

Estos datos corroboran que las edificaciones situadas en los viales principales presentan más altura que las edificaciones situadas en viales secundarios, consecuencia lógica de que los viales principales son zonas urbanas más valoradas y presentan edificaciones más cercanas en el tiempo.

6.1.1.8. Edad/antigüedad media del piso/vivienda según su ubicación

Teniendo en cuenta la antigüedad de las viviendas en función de su situación (vial principal o secundario), cabe indicar que la diferencia de edad entre los edificios que tienen ascensor y los que no tienen ascensor se incrementan de forma significativa frente a la media general en los edificios situados en viales principales, destacando la antigüedad de los edificios sin ascensor situados en los viales principales de Málaga, donde los edificios sin ascensor se construyeron entorno al año 1917, mientras que los que sí disponen de ascensor se construyeron a partir de finales de los años 50 del pasado siglo XX (41 años después); Toledo, con edificios con ascensor construidos en la década de los años 70 del siglo XX, y edificios sin ascensor construidos en torno al año 1913 (62 años después) y Valencia, con edificios con

ascensor construidos en la década de los años 60 del siglo XX, y edificios sin ascensor construidos a finales del XIX y principios del XX (72 años más antiguos). En todos los casos, periodos en los que los respectivos centros históricos, a falta de un instrumento normativo de protección, sufren los mayores atentados contra el patrimonio existente y producción de vivienda “de nueva promoción” en sus centros históricos.

El análisis de los edificios situados en los viales secundarios presenta similar diferencia de edad entre viviendas con y sin ascensor que la media del centro histórico, excepción hecha del caso de Málaga, donde la diferencia de edad entre viviendas con ascensor, construidos en torno a 1945, y sin ascensor, construidos en torno a 1907, si resulta muy significativa (38 años más antiguos).

EDAD/ANTIGÜEDAD MEDIA						
DATOS GENERALES		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
AÑO CONST MEDIO GENERAL		1965	1947	1970	1954	1952
AÑO MEDIO CONST EDIFICIO SIN ASCENSOR		1951	1911	1959	1950	1918
AÑO MEDIO CONST EDIFICIO CON ASCENSOR		1968	1935	1990	1980	1964
DIFERENCIA AÑO CONST. CON ASC. Y SIN ASC.		17	24	31	30	46
VIAL PRINCIPAL		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
AÑO MEDIO CONSTR GENERAL		1965	1954	1979	1940	1957
AÑO MEDIO CONST EDIFICIO SIN ASCENSOR		1943	1917	1962	1913	1889
AÑO MEDIO CONST EDIFICIO CON ASCENSOR		1967	1958	1983	1975	1961
DIFERENCIA AÑO CONST. CON ASC. Y SIN ASC.		24	41	21	62	72
VIAL SECUNDARIO		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
AÑO MEDIO CONSTR GENERAL		1964	1939	1975	1957	1950
AÑO MEDIO CONST EDIFICIO SIN ASCENSOR		1953	1907	1960	1953	1921
AÑO MEDIO CONST EDIFICIO CON ASCENSOR		1970	1945	1993	1983	1967
DIFERENCIA AÑO CONST. CON ASC. Y SIN ASC.		17	38	33	30	46

Tabla 24. Año de construcción de los edificios con o sin ascensor. General, vial principal, vial secundario.

ACCESIBILIDAD A LA EDIFICACIÓN COMO INDICADOR URBANO EN LOS PROCESOS DE REGENERACIÓN URBANA INTEGRADA EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES PATRIMONIALES.

6.2. PLUSVALÍA DE LA VIVIENDA GENERADA POR LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD INTERIOR DE LA EDIFICACIÓN.

Un modelo econométrico es un modelo estadístico o matemático que representa la relación entre dos o más variables y cuya exactitud a la hora de contrastar hipótesis y el rigor en la obtención de resultados y su interpretación, lo hacen una herramienta con la que se pueden establecer resultados a futuro en función del efecto de unas variables sobre otras.

En esta tesis, tras un análisis estadístico exclusivamente descriptivo, se ha decidido corroborar científicamente los resultados mediante la aplicación de un modelo descriptivo en el área de la vivienda y su mejora.

Entre las variables tradicionalmente utilizadas en los modelos econométricos empleados en la literatura hedónica, existen variables relacionadas principalmente con la dimensión de localización (accesibilidad urbana, nivel socioeconómico del vecindarios, etc.); variables sobre atributos de la vivienda, fácilmente identificables en cualquier variedad de vivienda (tamaño y distribución de la vivienda, superficie, nº de habitaciones, nº de aseos, terraza, trastero, garaje, calidad estructural, localización, etc.), variables sobre atributos estructurales que reflejan calidad de la vivienda y que hacen referencia a la existencia de determinadas instalaciones o circunstancias que proporcionan mayor calidad a las viviendas (tipo de energía utilizada para calefacción, agua caliente, refrigeración, portero, portero automático, zona ajardinada, piscina, instalaciones deportivas); variables sobre atributos de localización concreta de la vivienda, que influyen de forma significativas en la calidad de este bien y en el precio que alcanza en el mercado (entorno socioeconómico, medioambiental etc.); variables sobre el tipo de población que compone el vecindario el nivel socioeconómico del vecindario donde se localiza la vivienda, "nivel de renta de ese municipio o zona", nivel cultural y educativo evaluado a través del "tipo de estudios realizados" o las "tasas de analfabetismo de la población", situación laboral y profesional de la población evaluada a través de "tasa de paro", o de población activa", "clasificación de la población por categorías profesionales etc. (Martín, 2000).

Otras variables vinculadas a la localización de la vivienda, que suponen efectos externos positivos sobre esta son una prestación adecuada de distintos servicios (educativos, sanitarios, culturales, sociales), que satisfacen preferencias que forman parte de la función de utilidad de la población que residirá en dicha zona: nº de centros educativos, nº de centros sanitarios (hospitales, ambulatorios, centros de salud), el nº de centros de servicios sociales, nº de centros culturales, entre otras.

También se han contemplado variables sobre el nivel de externalidades negativas existentes en una determinada localización como puedan ser la delincuencia, la contaminación, el tipo de vivienda circundante o los usos no residenciales.

Pero la realidad es que, en la inmensa mayoría de los trabajos hedónicos, como se comentó en el punto 3.3.4. de esta tesis, el coeficiente de la variable ascensor se ha tenido en cuenta y ha resultado significativo y positivo, pero éste ha sido considerado sólo como una variable de control y no como la variable de interés. Es evidente la falta de estudios que presten atención al problema de la accesibilidad interior a la edificación debido a la no existencia de ascensor en edificios residenciales, y en particular de los centros históricos de las ciudades. He aquí donde radica la novedad que aporta esta tesis al considerar su inclusión como la variable de interés frente al resto de variables tradicionalmente contempladas.

6.2.1. Modelo econométrico de valoración de la edificación en función de la accesibilidad

A partir de los resultados obtenidos en esta tesis, se analizan los beneficios que aporta la inversión en la mejora de la accesibilidad dentro de las edificaciones de los centros históricos, principalmente desde el punto de vista económico. Esta mejora, además, puede actuar como factor para la regeneración urbana de estos centros históricos, lo cual podría suponer a su vez una mejora clara en lo social y lo arquitectónico.

Se ha cuantificado mediante un modelo hedónico la revalorización que experimenta la vivienda o plusvalía, al incorporar el ascensor como principal elemento de accesibilidad interior a la edificación en los centros históricos. A partir de esta cuantificación y conociendo el importe de la inversión necesaria para instalar este elemento de accesibilidad, se determina la rentabilidad.

Con los resultados obtenidos se pueden incentivar políticas públicas de vivienda que promuevan la mejora en la accesibilidad interior a la edificación, con el objetivo de fomentar la regeneración urbana. Políticas de vivienda que por otra parte están vinculadas con la disminución de la huella de carbono, la consecución de edificaciones más eficientes energéticamente, la reducción de la gentrificación y la pérdida de población autóctona de los centros urbanos, objetivos todos ellos alineados con los ODS de la agenda 2030.

Partiendo de la tabla de estadísticas descriptivas (tabla 11), se han desarrollado cinco modelos semilogarítmicos correspondientes a cada una de las ciudades analizadas, en los que la variable explicada es el logaritmo del precio de la vivienda en euros. El coeficiente de cada una de las variables explicativas cuantitativas, multiplicado por 100, representa el porcentaje en el que varía el precio de la vivienda ante una variación unitaria de la variable explicativa. En el caso de variables explicativas cualitativas binarias dicho porcentaje se obtiene mediante la expresión: $(\exp(\beta) - 1) * 100$, donde beta representa el coeficiente de la variable binaria (Halvorsen & Palmquist, 1980).

En la Tabla 25 se muestran los resultados de los cinco modelos estimados. En ninguno de ellos se ha apreciado problemas graves de multicolinealidad (correlación alta entre más de dos variables explicativas), puesto que el mayor VIF (factor de inflación de la varianza) corresponde a la variable

dormitorio, pero en todos los casos es inferior a 10 (Granada= 2.761, Valencia= 2.338, Toledo= 2.802, Málaga = 2.363 y Sevilla= 2.855). En cuanto a la bondad del ajuste, todos los modelos presentan un R-squared superior al 70%, excepto el correspondiente a la ciudad de Toledo, aunque el número de variables explicativas significativas es similar en todos los modelos. Además, los coeficientes de las variables de control que son significativos tienen el signo esperado.

En las tablas se muestra la variación del precio de la vivienda en relación con las variables que la explican. La mayoría son variables tradicionalmente estudiadas, como el número de habitaciones o el número de baños.

Dependent variable: lprecio					
	CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
reforma	0.111***	0.191***	0.098***	0.251***	0.162***
dormitorio	0.158***	0.233***	0.239***	0.162***	0.160***
amplitud	0.016***	0.010***	0.012***	0.007***	0.010***
baños	0.134***	0.307***	0.151***	0.181***	0.195***
altura	0.049***	0.023	0.007	0.0003	0.030***
ascensorb	0.206***	0.168*	0.128***	0.158**	0.239***
antig	0.00004	-0.001	0.0001	0.001	-0.001
dcentro	-0.0002*	-0.001***	-0.0002***	0.0003	-0.0001
Constant	10.876***	11.489***	11.242***	10.748***	11.149***
Observations	207	129	295	91	273
R ²	0.758	0.714	0.752	0.494	0.715
Adjusted R ²	0.748	0.695	0.745	0.445	0.706
Note:	*p<0.10, **p<0.05, ***p<0.01				

Tabla 25. Resumen modelos econométricos.

Como ejemplo en el caso de una variable cuantitativa como *baños*, hay que destacar que, en el centro histórico de Málaga, tener un baño más provoca un incremento del precio de la vivienda de un 30.7%, frente al caso de Granada, que es del 13.4%.

Cuando la variable es cualitativa como es el caso de *reforma*, se observa que, en el centro histórico de Toledo, la vivienda que haya sido reformada tendría un incremento del 28.53% en el precio, mientras que en Granada este incremento es tan solo un 11.73%.

El número de habitaciones es la principal variable en Sevilla donde la revalorización alcanza el 24,61%.

En cambio, la variable antigüedad y distancia al centro, no es significativa en ninguno de los modelos respecto del precio de la vivienda. Esto podría obedecer a que las muestras se han tomado en los centros

históricos, y se corresponden con viviendas construidas en periodos similares dentro de cada uno de estos centros y áreas centrales de la ciudad.

La variable altura, presenta un resultado acorde con lo que hasta ahora se ha analizado, ya que, en las ciudades con centros históricos de menos altura media, Sevilla y Toledo, es una variable no significativa con valores por debajo del 1%, destacando algo más, aunque de manera poco significativa, en los centros históricos con más altura media, Granada 4,90 %, Málaga 2,30% y Valencia 3%. En este ítem, tiene cabida el hecho de las vistas que se tienen desde el inmueble al paisaje urbano, cuestión que en el centro histórico de Granada si es tradicionalmente valorada, consecuencia lógica de la topografía de la ciudad, que permite vistas, frente a una topografía más llana en los centros históricos de Málaga y Valencia.

En cuanto a la variable de interés (ascensorb) que permite cuantificar la plusvalía de la mejora de la accesibilidad al interior de la edificación, se observa que el coeficiente de dicha variable es significativo al 95% en todos los modelos, excepto en el caso del CH de Málaga, que lo es al 90%, siendo la variable más importante a la hora de explicar el precio de la vivienda en las viviendas situadas en los centros históricos de las ciudades de Granada y Valencia, con edificios de mayor altura en comparación con los edificios situados en los centros históricos de las ciudades de Sevilla y Toledo.

En lo que respecta al centro histórico de Málaga, el ascensor no es la variable de mayor interés, resultado totalmente concordante con el hecho del que el 87,60 % de las viviendas disponen de ascensor.

Así, en las viviendas que están en edificios que tienen instalados ascensor se observa un incremento en el precio o plusvalía comprendida entre el 12,80 % del centro histórico de Sevilla, el 15,80 % de Toledo, 16,80 % de Málaga, 20,60 % de Granada, y el 23,90 % de Valencia.

Con estos datos se observa que la accesibilidad interior del edificio puede llegar a incrementar el precio de una vivienda media en 42.312,83 € en el centro histórico de Sevilla, 24.364,23 € en Toledo, 85.723,51 € en Málaga, 66.735,55 € en Granada, y 97.498,38 € en Valencia, lo cual puede ser un indicador de la rentabilidad potencial de este tipo de instalación de accesibilidad.

Estos porcentajes son algo mayores que los obtenidos en otros trabajos en los que dicha variable es significativa. Así, en los artículos de (Guo & Qu, 2019), en Shanghái y Pekín (China), y en el de (Liu, 2013), en la región de Randstad (Países Bajos) se obtienen porcentajes entre 8% y el 13%. Mientras que en los trabajos de (Chica-Olmo, Cano-Guervos, & Chica-Rivas, 2019), en Granada (Spain), y Morancho (2003), en Castellón (Spain) los porcentajes son más próximos a los obtenidos por nuestro estudio y están entre un 14% y el 21%, respectivamente.

6.3. ANÁLISIS GIS Y GENERACIÓN DE MAPAS DE ÍNDICE DE PRECIOS Y ZONAS DE INFLUENCIA.

La tecnología de los Sistemas de Información Geográfica (GIS) es un instrumento óptimo de gestión al poder integrar eficazmente datos gráficos y alfanuméricos.

Las herramientas utilizadas principalmente en los campos de la geografía, la geología, la arqueología y la topografía, gracias al desarrollo imparable y la capacidad de difusión y de gestión que brindan estos sistemas, han abierto las puertas a nuevas áreas de entre las que destaca el ámbito de la arquitectura y el urbanismo.

Son paquetes informáticos diseñados para capturar, almacenar, actualizar, manipular, analizar y visualizar datos georreferenciados geográficamente (Green and Bossomaier 2002). Parten, por un lado, de los sistemas de simulación y modelado de disciplinas tales como la ecología o la planificación territorial y urbanística, y por otro, de los grandes sistemas de información estadística y geográfica (Moldes Teo 1995). Surgidos a finales de la década de los años 60, no es hasta que tuvo lugar la implantación masiva de ordenadores en los años 90 cuando su conocimiento y uso se expandió y generalizó.

El término GIS se ha utilizado generalmente en aplicaciones de tipo territorial, donde el concepto “geográfica” va ligado a un sistema de referencia de coordenadas reconocido, que por su carácter general conlleva una deformación geométrica.

Permiten identificar relaciones espaciales entre las distintas informaciones alfanuméricas que contienen sus “datos geográficos”. Un GIS no guarda la información de un mapa o plano de forma convencional, sino que almacena los datos para crear la representación adecuada a un propósito específico generando así nuevos mapas o planos mediante las potentes herramientas de análisis que el sistema proporciona.

Responden de manera idónea a los requerimientos básicos de la restauración arquitectónica, en tanto que dichos trabajos requieren trabajos de recogida de datos, de gestión organizada y de análisis continuos que den respuesta inmediata a las solicitudes planteadas por los técnicos, los gestores y los usuarios del sistema informático durante toda la actividad llevada a cabo en el sitio, entorno y/o monumento. Cuestiones como la optimización de flujos de trabajo, la existencia de datos limpios sin duplicidad, el establecimiento de relaciones topológicas, la edición de datos gráficos asociados a datos alfanuméricos, o el acceso y análisis rápido a grandes volúmenes de información, son algunas de las bondades de los GIS.

Además, las posibilidades que brindan los GIS en línea en cuanto a que toda la información esté disponible, accesible y actualizada a través de la web se resuelve hoy de manera segura. Por tanto, el proyecto puede dejar de ser concebido como una cuestión estanca y puede abrirse de modo que la sociedad en su conjunto se beneficie de la capacidad de control, seguimiento y publicidad, sin olvidar

que los más beneficiados son precisamente los propios técnicos y gestores del patrimonio (Seguí et al. 2012, 122-131).

A partir de la base de datos obtenida y de cara a la visualización de los resultados obtenidos de una forma gráfica, pero también a la generación de cartografías relacionadas que ayudan a explicar los procesos que en la zona se desarrollan, se han generado una serie de mapas que apoyaran los resultados obtenidos y ayudaran al análisis de estos.

6.3.1. Mapas de índice de precios.

En los mapas se representan todas las viviendas que forman parte de la base de datos objeto de estudio, por medio de una capa de puntos (viviendas en venta) georreferenciados y clasificados por los atributos de “precio” y “accesibilidad”, grafando el punto si el edificio dispone de ascensor, por medio de un cuadrado (símbolo semejante a la representación universal de ascensor); o si no dispone de ascensor, con el punto representado con un triángulo.

Para la mejor interpretación de los datos, el índice de precios geolocalizados se ha representado con una escala de cinco intervalos de color para cada caso:

Precio de viviendas con ascensor: gama color azul, donde el color azul más intenso representa las viviendas de mayor valor de venta y el color azul más tenue las de menor valor de venta,

Precio de viviendas sin ascensor: gama color rojo, donde el color rojo más tenue representa las viviendas sin ascensor de mayor valor de venta, y el color rojo más intenso las viviendas sin ascensor más baratas.

Con la representación de estos colores busca destacar, por una parte, con los colores rojos más intensos a aquellas viviendas que no tienen ascensor y que consecuencia de su menor precio, peores condiciones de habitabilidad y localización presentan, y por otra, con los colores azules más intensos, aquellas viviendas con ascensor y con mayor precio de venta, consecuencia de sus mejores condiciones de habitabilidad y localización.

A partir de la capa de puntos (viviendas) georreferenciados, por medio de distintos algoritmos como:

- Interpolación del tipo IDW con coeficiente de distancia igual a 2, se generó un mapa ráster con un tamaño de píxel igual a 1m.
- Reclasificación por “precio” de este ráster obtenido, mediante rupturas naturales, obteniendo así un mapa continuo de valores para la zona estudiada.
- Recodificación del ráster ya reclasificado, para asignar con códigos con la escala de valores deseada para nuestra zona.

- Renderización del mapa ráster reclasificado y codificado para obtener un mapa continuo de intervalos iguales.

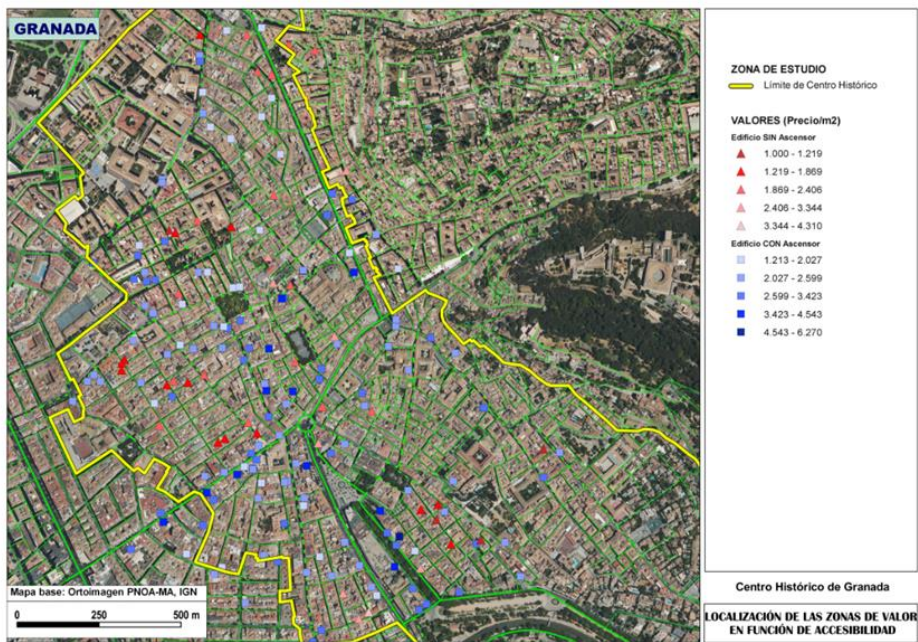


Fig. 60. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Granada. Ortoimagen PNOA- MA, IGN

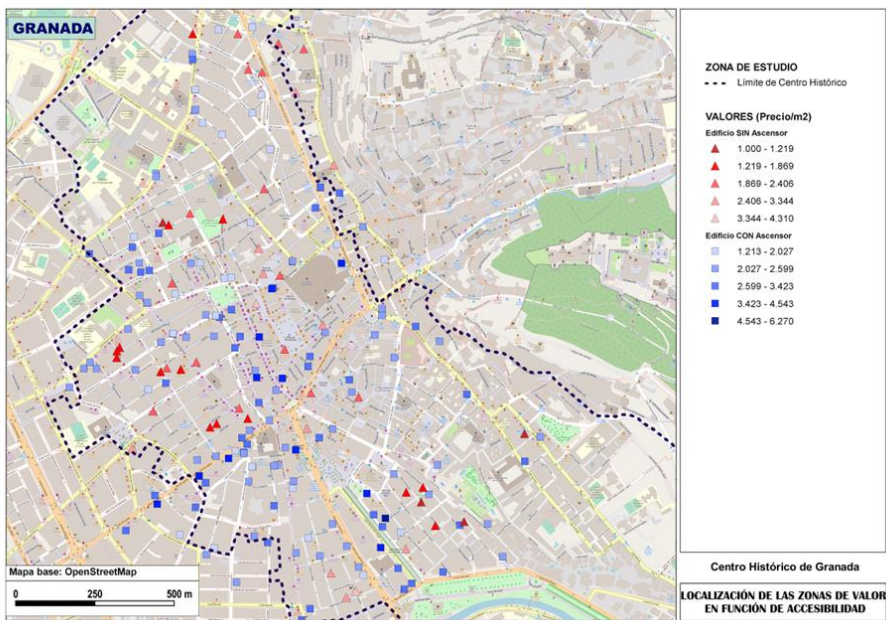


Fig. 61. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Granada. OpenstreetMap.

6.3.1.1. Viviendas en el centro histórico de Granada

En los mapas de geoposicionamiento de las viviendas del centro histórico de Granada se puede observar que las mayores concentraciones de viviendas sin ascensor, triángulos de tonalidades rojas, se dan en las áreas interiores de los barrios modernos históricos externos a la muralla nazarí de finales del siglo XVI e inicios del siglo XVII, la zona suroeste, calles interiores (viales secundarios) del barrio de la Magdalena; zona norte, calles interiores del barrio de la Duquesa; zona sureste del centro histórico, calles interiores del barrio de la Virgen; y dentro de la medina islámica, las calles interiores situadas más al norte del barrio de Centro-Sagrario, entre los ejes principales de Gran Vía y San Juan de Dios; y la zona central del mapa, en las calles del entorno de la Catedral de Granada. En definitiva, las zonas más desfavorecidas y potencialmente vulnerables por el proceso de gentrificación desarrollado en el mismo, con gran presencia de degradación física del patrimonio edificado (Jiménez, Calmaestra, Clemente, & Rego, 2009).

Zonas urbanas con una tipología edificatoria homogénea, tanto en planta como compositivamente en sus fachadas, con mayoría de edificaciones del siglo XVIII y XIX, y donde aún se mantienen edificaciones con origen en el siglo XVI y XVII.

Por otra parte, como se ha podido ver en los resultados hasta aquí contemplados, zonas de menor altura (B+2) y más antigüedad de la edificación.

La mayor concentración e intensidad de puntos representados por figuras cuadradas de color azul, viviendas con ascensor, se da en los principales viales de los barrios modernos extra muros del centro histórico, al suroeste, calle Recogidas; al oeste las calles principales con intervenciones arquitectónicas más próximas en el tiempo, como son las calles limítrofes del barrio de la Magdalena, calle Obispo Hurtado, así como las calles limítrofes del barrio de la Duquesa, calles Carril del Picón y el eje urbano que forma las calles Gran Capitán y San Juan de Dios; expansiones urbanas de la década de los años 50 del siglo XX que se corresponden con el proceso de colmatación de los espacios urbanos existentes entre la ciudad histórica y el nuevo Camino de Ronda. En la zona interior de la medina árabe, los primeros tramos de la Gran Vía; y al Sur, las viviendas situadas en la calle Acera del Darro y calle Carrera de la Virgen, ambas hasta su encuentro con el paseo del Salón. Intervenciones urbanas de finales del siglo XIX derivadas del auge industrial de la época en la ciudad.

Zonas urbanas donde se mezclan edificios de tipología eclectista de finales del siglo XIX y comienzos del XX con fachadas de acentuado carácter ornamental, con edificios de arquitectura moderna y arquitectura contemporánea. Áreas urbanas con edificios más altos, B+3 de altura media.

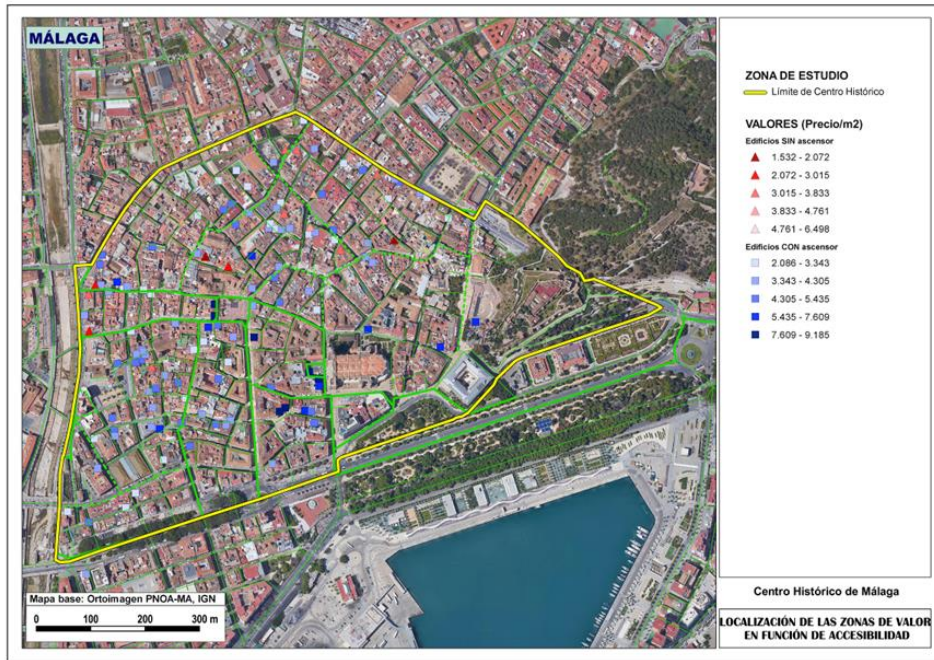


Fig. 62. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Málaga. Ortoimagen PNOA-MA, IGN.

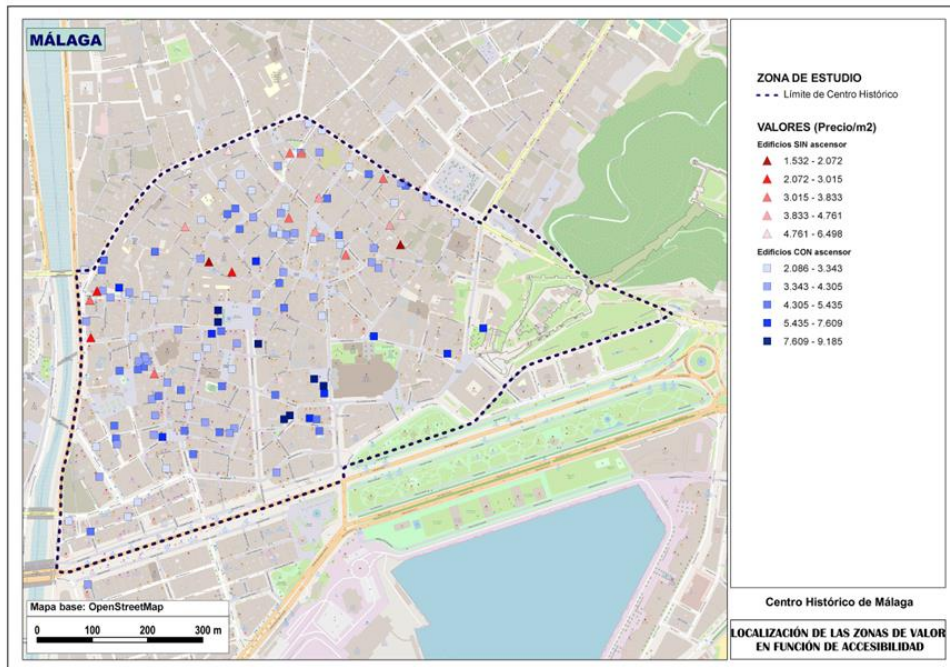


Fig. 63. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Málaga. OpenstreetMap.

6.3.1.2. Viviendas en el centro histórico de Málaga

En el centro histórico de Málaga se puede observar que las mayores concentraciones de viviendas sin ascensor, triángulos de tonalidades rojas, se dan en las zonas norte del centro histórico, más alejadas del puerto; zona noroeste, tramos finales de las calles Cisneros y Puerta Nueva; zona norte, en las calles Muro de San Julián, Alcántara y Beatas; zona noreste, tramo final de la calle Beatas y calles Tomas de Cozar y Ramón Franquelo; destacando en la zona central del plano, la concentración de viviendas sin ascensor en la calle San Telmo. Zonas del centro histórico con mayor deterioro físico y situaciones de infravivienda y de población autóctona envejecida (Egea Jiménez, Nieto Calmaestra, Domínguez Clemente, & González Rego, 2008)

Áreas urbanas donde aún persisten los trazados viarios de la ciudad musulmana y barroca, donde se mantiene el parcelario histórico y donde aún se conservan edificaciones de tipología histórica tradicional de la ciudad, principalmente residencial de origen unifamiliar, hoy, en muchos casos adaptada a plurifamiliar, en torno a patio central.

Por otra parte, como se ha podido ver en los resultados hasta aquí contemplados, zonas de menor altura (B+2) de la edificación.

La mayor concentración e intensidad de puntos representados por figuras cuadradas de color azul, viviendas con ascensor, se da en las calles más próximas al puerto, destacando a su vez las zonas patrimoniales más importantes del centro histórico, calles Marqués de Larios y Molina Larios y Plaza de la Catedral, Plaza de la Constitución y calles cercanas a la Plaza de la Aduana. Espacios urbanos conformados a partir del Plan de Ensanche y Remodelación de la ciudad de 1861, al amparo del crecimiento económico que experimenta la ciudad desde mediados del siglo XIX.

Tipológicamente esta zona se caracteriza por un lado por sus edificios de finales del siglo XIX y comienzos del XX, con solución arquitectónica homogénea, a través de edificios de viviendas, mayor altura (B+4), con alineaciones de esquina en curva y cierres-miradores acristalados con notables ejemplos de cerrajería de fundición.

Pero también es la zona donde se ha dado una mayor renovación del parque edificatorio del centro histórico a partir del “milagro económico español” de la segunda mitad del siglo XX, con edificios de tipología arquitectónica contemporánea.

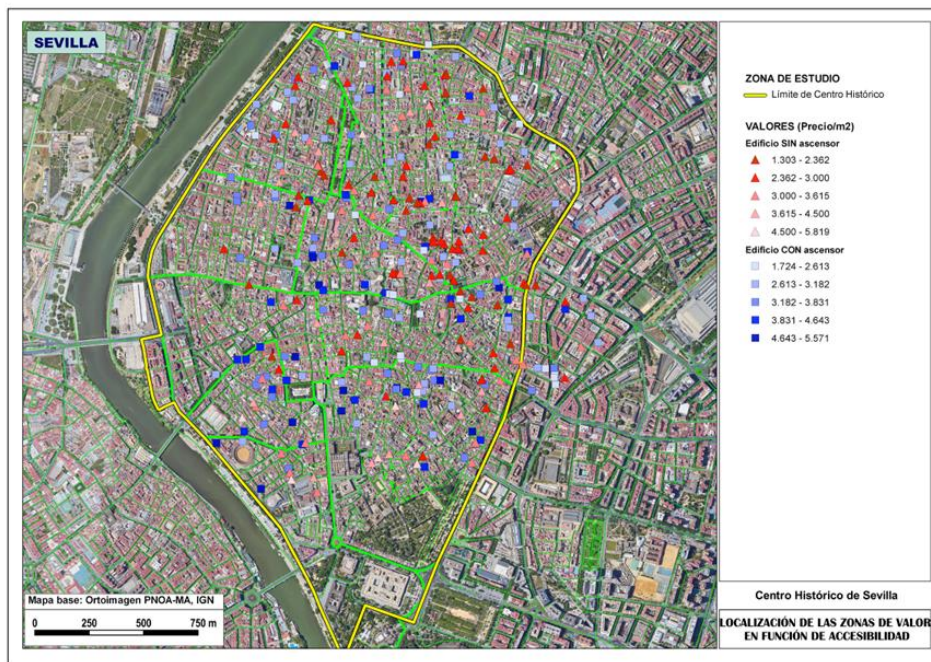


Fig. 64. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Sevilla. Ortoimagen PNOA-MA, IGN.

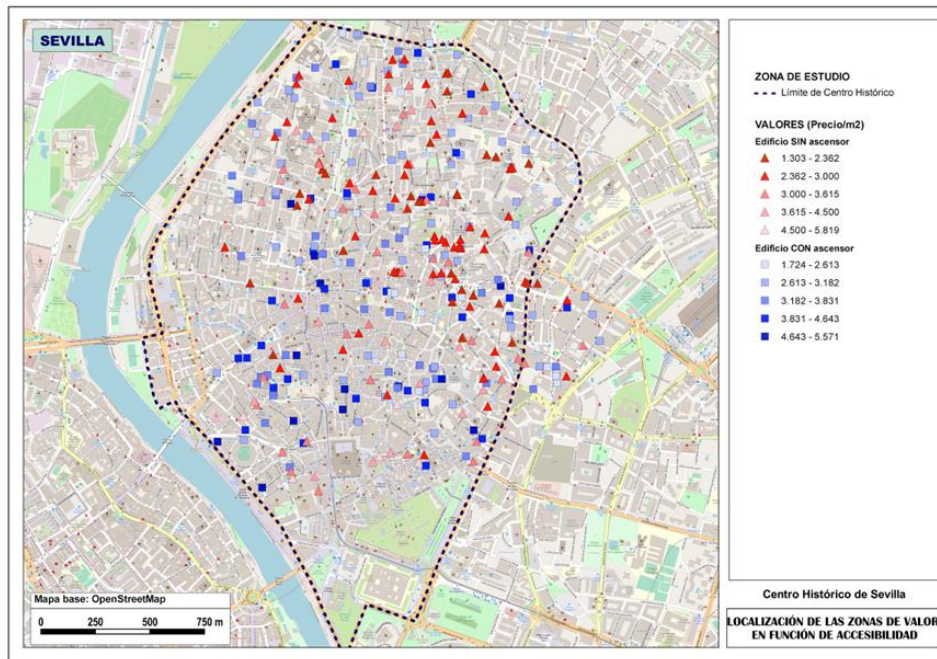


Fig. 65. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Sevilla. OpenstreetMap

6.3.1.3. Viviendas en el centro histórico de Sevilla

En el centro histórico de Sevilla, a la hora de analizar en qué zonas hay carencias de viviendas sin ascensor frente a las que viviendas que sí disponen de este, se observa la tradicional divergencia que existe entre la zona urbana meridional, más burguesa y noble, área urbana de históricamente más prestigiosa y donde se ubican los centros de poder político y religioso, así como los mejores equipamientos, frente a la zona norte del centro histórico, más proletaria, donde tradicionalmente se han ubicado las industrias y talleres.

Si bien se puede observar que las viviendas sin ascensor, triángulos de tonalidades rojas, se reparten por todo el centro histórico, las mayores concentraciones de estas viviendas sin ascensor se dan en la zona norte, calles interiores (viales secundarios) de los barrios de San Lorenzo, Alameda y Feria, barrios surgidos en el siglo XVI con una estructura urbana moderna, históricamente barrios de artesanos, carpinteros, pintores, etc.; San Julián, tradicional barrio obrero; y zona este del centro histórico, calles interiores del barrio de Carmona-Puerta Osorio-Amador, y barrio de Puerta de la Carne-Judería.

Estas son zonas urbanas donde tipológicamente se conservan edificaciones, por un lado y de vivienda colectiva obrera en torno a un patio central que surge a lo largo del siglo XIX y por otro, su evolución tipológica a edificio de casa de vecinos, también en torno a patio central, pero con incremento en su altura, siendo la media del conjunto B+1.

La mayor concentración e intensidad de puntos representados por figuras cuadradas de color azul, viviendas con ascensor, se da en los principales viales de la zona centro-sur del centro histórico, zonas correspondientes a la reforma interior del primer tercio del siglo XX, en torno a “La Campana” y Avd. Constitución, así como al oeste, los barrios limítrofes a la ribera del río Guadalquivir, San Vicente; y al sur, los barrios de Santa Cruz- Alfalfa, y barrios de Arenal-Museo-Tetuán.

Zonas donde tipológicamente, como consecuencia del proceso de destrucción del patrimonio arquitectónico que experimenta el centro histórico entre 1950 y 1990, conviven de forma heterogénea tipologías edificatorias heredadas del caserío noble y burgués del siglo XVI y XVII, la menos, con tipologías de arquitectura moderna y arquitectura contemporánea de edificios residenciales plurifamiliares, de mucha mayor altura.

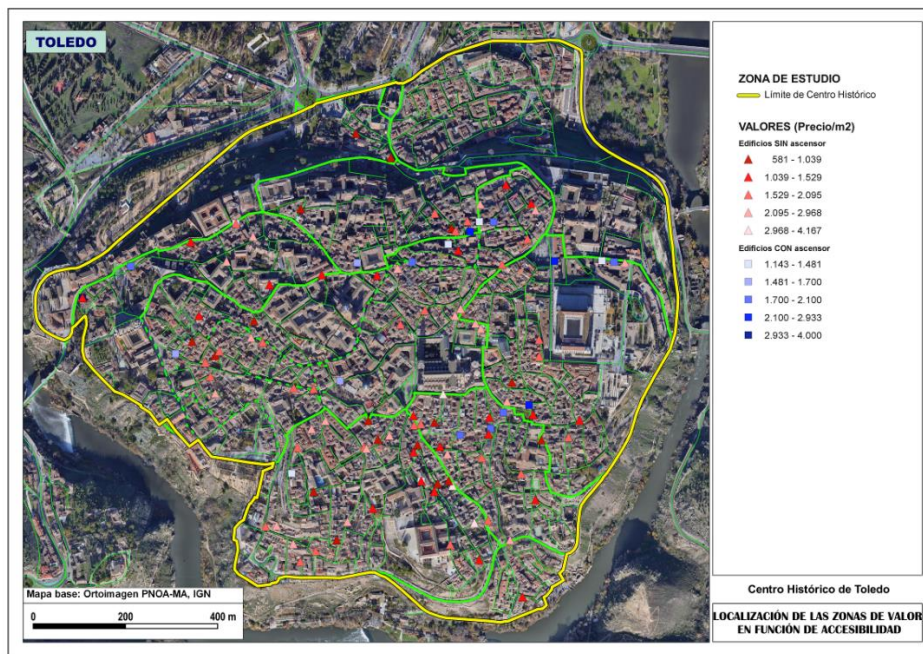


Fig. 66. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Toledo. Ortoimagen PNOA-MA, IGN

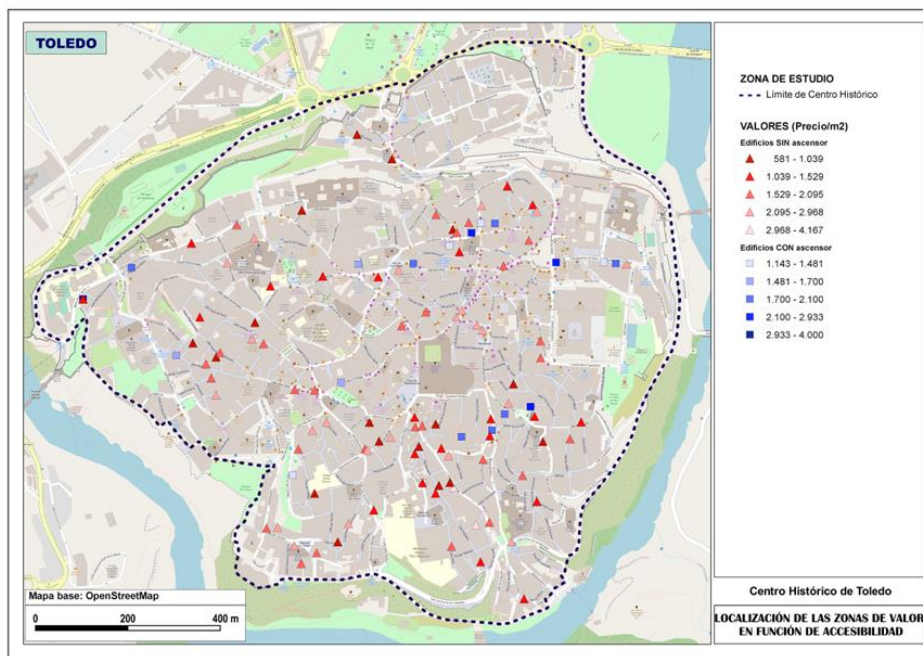


Fig. 67. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Toledo. OpenstreetMap

6.3.1.4. Viviendas en el centro histórico de Toledo

En el centro histórico de Toledo, al igual que ocurre con el centro histórico de Sevilla, se puede observar que las viviendas sin ascensor, triángulos de tonalidades rojas, se reparten por todo el centro histórico, aunque las mayores concentraciones de estas viviendas sin ascensor se dan por un lado en la zona sur, calles interiores de esta zona de la ciudad ubicadas al sur de la Catedral de Toledo; zona oeste, calles de la zona de la judería, calle Paseo Virgen de Gracia, calle Las Bulas, calle Ángel, etc.; zona noreste, calles en torno a la iglesia de San Nicolás de Bari; y las extensiones del centro histórico en los arrabales interiores con origen próximo a la postguerra, de trazado urbano más regular que el del conjunto del centro histórico, pero de similar tipología edificatoria. Las zonas más necesitadas infraestructuras, equipamientos y servicios (López, 2005), más deterioradas y por lo tanto con más viviendas vacías o proclives al alquiler por su extrema inhabitabilidad y con una mayor segregación social (Domenech, 2011).

Zonas edilicias homogéneas, con una tipología de vivienda tradicional andalusí fundamentalmente residencial en manzana y con una altura media de B+1.

La mayor concentración e intensidad de puntos representados por figuras cuadradas de color azul, viviendas con ascensor, se da en el eje urbano del que conforma la calle Miguel de Cervantes y la calle Alfileritos hasta la Plaza de San Vicente, atravesando la Plaza de Zocodover, principal eje urbano del centro histórico desde su urbanismo romano.

Zona donde la edificación presenta de media una planta más de altura, B+2, en la Plaza Zocodover y su entorno más cercano hasta B+4, y donde se mezclan la tipología edificatoria más común en todo el centro histórico, vivienda unifamiliar, con edificaciones de tipología arquitectónica moderna y contemporánea, bloque residencial plurifamiliar en manzana cerrada.

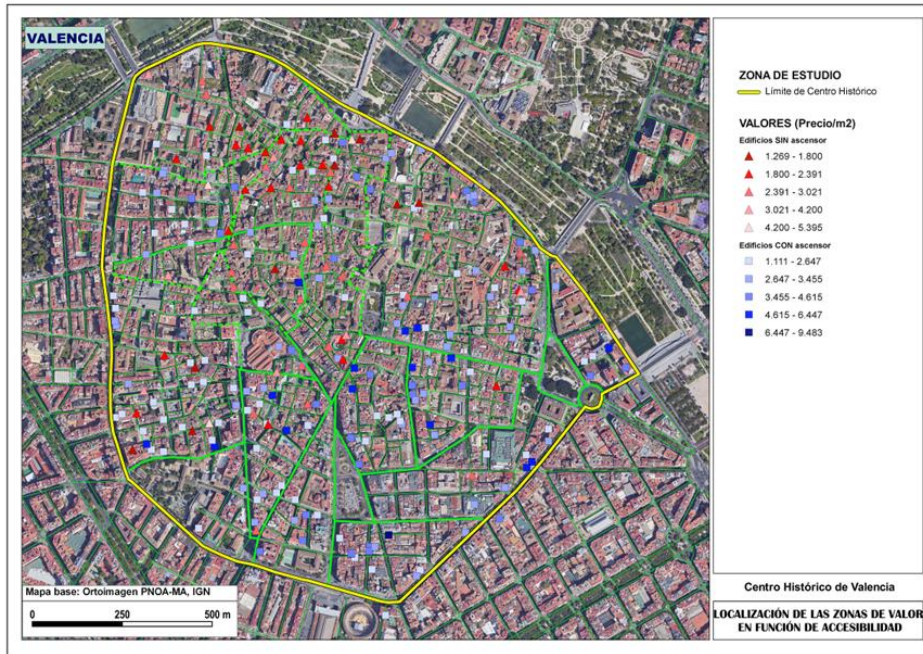


Fig. 68. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Valencia. Ortoimagen PNOA-MA, IGN

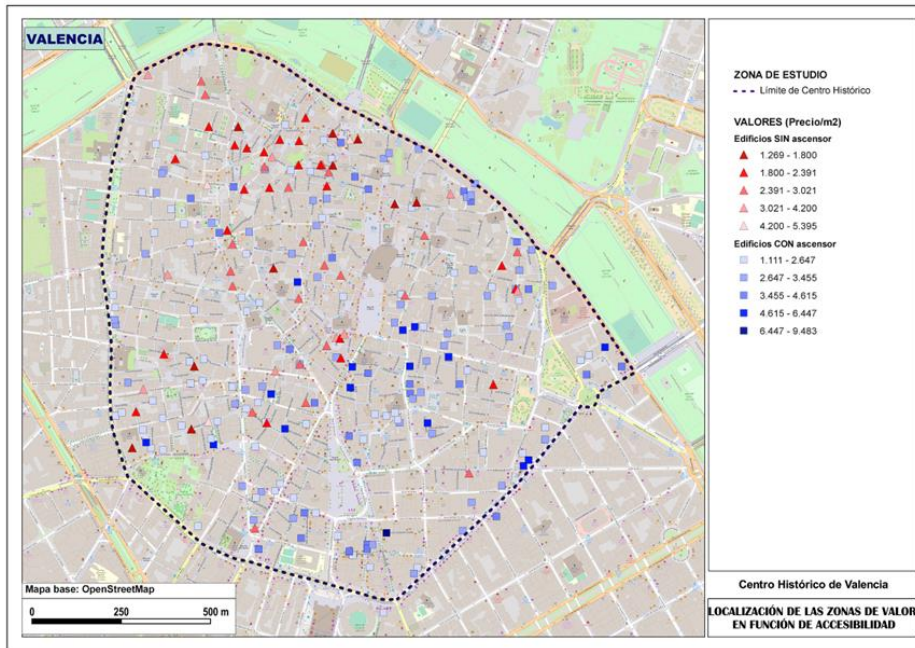


Fig. 69. Geoposicionamiento viviendas en venta centro histórico Valencia. OpenstreetMap.

6.3.1.5. Viviendas en el centro histórico de Valencia

Por último, en el centro histórico de Valencia se da una característica urbana similar a la del centro histórico de Sevilla, al observarse una clara diferenciación entre la zona centro-sur y el sureste, donde se concentran los centros de poder político, administrativo y religioso, así como los mejores equipamientos, frente a la zona norte del centro histórico, tradicionalmente con predominio de clases bajas y medias-bajas.

En este sentido, se puede observar que las viviendas sin ascensor, triángulos de tonalidades rojas, son más abundantes en los barrios situados al norte, barrio de la Seu y barrio del Carme, donde la concentración de viviendas sin ascensor y de menor precio es significativa, siendo también donde se ubican las edificaciones de menor altura, B+2.

Es una zona de tipología edificatoria fundamentalmente residencial, donde conviven tipologías como las que se han venido a denominar por el nuevo Plan Especial de Protección de *Ciutat Vella* como “casa de poble”, junto a la “casa obrador” y la “casa acomodada”, todas ellas entre medianerías en manzanas cerradas y antigüedades comprendidas entre el siglo XVI y el XIX.

La mayor concentración e intensidad de puntos representados por figuras cuadradas de color azul, se da en los principales viales de la zona centro-sur del centro histórico, zonas urbanas que se corresponden con las transformaciones urbanas de ensanche de las décadas finales del siglo XIX e inicios del XX, en los viales principales que parten de la Plaza de la Reina, carrer de la Pau y carrer de San Vicent; así como en el límite sureste del centro histórico, carrer de Colon y Passeig de Russafa; así como en la zona este junto al límite del centro histórico, en la zona del Paseig de la Ciutadella y la Plaza Porta del Mar.

Zona con un parque edificatorio más moderno y de mayor altura, B+4 de media, donde se da una mezcla tipológica entre edificaciones de arquitectura eclectista, la que se corresponde a los primeros años de generación de esta trama urbana, con edificaciones de arquitectura moderna y contemporánea.

6.3.2. Mapas de zonas de influencia, “islas de no accesibilidad”.

Existe una relación entre espacios urbanos deteriorados y población desfavorecida, con el riesgo de convertirse en grupos vulnerables si los actuales modelos de desarrollo no tienen en cuenta estas diferencias y desigualdades (Jiménez, Calmaestra, Clemente, & Rego, 2009).

Los centros históricos son zonas urbanas que han sufrido un proceso de abandono y deterioro, desfavorecidos desde el punto de vista demográfico, socioeconómico, medioambiental, urbanístico y por condiciones de habitabilidad, potencialmente vulnerables a procesos de abandono, terciarización, envejecimiento, gentrificación y turistificación.

Con el segundo grupo de planimetrías generadas, a través de las tonalidades elegidas, azul para las zonas de edificios con ascensor y rojo para los edificios sin ascensor y sus diferentes intensidades, se visualiza de una forma más clara que zonas de la ciudad concentran edificios carentes de accesibilidad interior, luego en situación de infravivienda (Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, Artículo 2, Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre) y consecuentemente zonas urbanas desfavorecidas.

El resultado puede contemplarse en las imágenes de cada uno de los centros históricos estudiados. Se trata de una serie de planimetrías con un degradado de color continuo entre las tonalidades azul y roja, que nos van a delimitar una serie de zonas urbanas en las que predominan los edificios con ascensor, frente a áreas urbanas donde la mayoría de los edificios no disponen de ascensor, con una escala de 10 valores en base al precio y en rampa de 2 gamas de color (azul, rojo) para asociar con los establecidos para la capa de puntos (viviendas) georreferenciados. Se puede observar que la información que aporta este mapa y que con respecto de la configuración de la ciudad (calles y edificios), da una información inequívoca de cómo la accesibilidad de un edificio influye en la caracterización actual de los centros históricos y la valoración de las edificaciones.

El resultado obtenido en las imágenes no es una extrapolación simple en la que se puedan interpolar infinitos puntos entre cada uno de los valores, sino que es una función discreta consecuencia de las leyes del mercado.

6.3.2.1. Zonas de influencia en el centro histórico de Granada

En el análisis del mapa del CH de Granada, se observa que las zonas con viviendas accesibles de mayor precio, de tonalidades azules de mayor intensidad, se localizan en torno a los viales principales y las calles más transitadas del mismo, principalmente en la parte Sureste del centro histórico, área de tradicional mayor actividad económica y comercial, y eje urbano norte-sur Gran Vía, Reyes Católicos, Acera del Darro.

La zona Noroeste del centro histórico es la que presenta una concentración de zonas de valor en color rojo, viviendas de menor precio y sin ascensor, en concreto los barrios de la Magdalena, Duquesa y Sagrario-Catedral. Por otro lado, se observa otro fenómeno muy claro a destacar en el hecho de que se producen zonas de valor de color rojo intenso a modo de “islas” en las áreas urbanas interiores de estos barrios, delimitados, bien por vías principales como por calles más transitadas, lo cual nos indica claramente cuáles son las zonas urbanas con viviendas de menor accesibilidad y precio bajo, por tanto, con una mayor necesidad de regeneración urbana en materia de accesibilidad, para incrementar así su valor

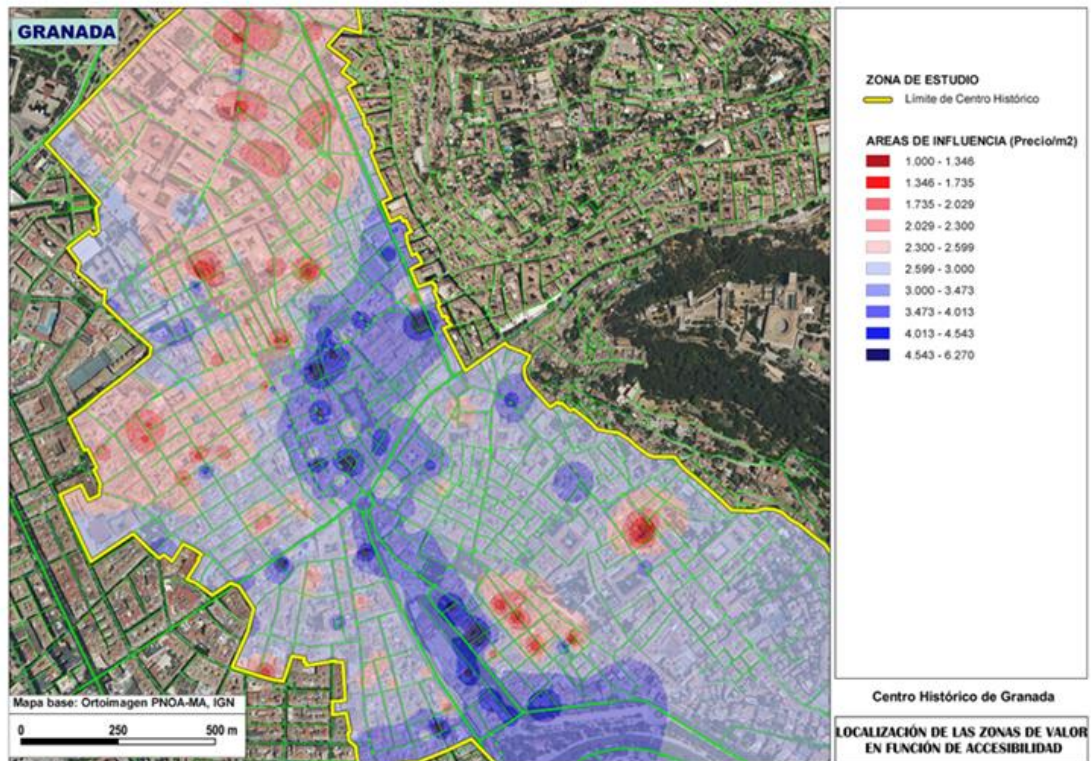


Fig. 70. Áreas de influencia centro histórico de Granada

6.3.2.2. Zonas de influencia en el centro histórico de Málaga

En los mapas de valores del precio del resto de centros históricos estudiados se observa un resultado análogo.

En el centro histórico de Málaga, la mayor concentración de tonalidades azules, viviendas de mayor valor y con ascensor, se corresponden con la zona Sureste del centro histórico, de mayor actividad comercial, económica, patrimonial y cultural, con una importante oferta de ocio y restauración (eje Alcazaba, calle Granada, plaza de la Constitución, Catedral, calle Larios, plaza de la Marina, puerto de Málaga) y sobre la que, en los últimos años, las administraciones de toda índole han apostado decididamente (Romero-Padilla, Cerezo-Medina, Navarro-Jurado, Romero-Martínez, & Guevara-Plaza, 2019), siendo la zona Oeste y principalmente la zona Norte donde se concentran las zonas con viviendas no accesibles de menor precio, más necesitadas por tanto de una actuación regenerativa en materia de accesibilidad. El fenómeno “isla” es mucho más pronunciado y extenso en superficie (espacios urbanos situados interiormente entre las calle Méndez Núñez, calle Compañía, parte norte de la calle Granada y Sur de la calle Carretería).

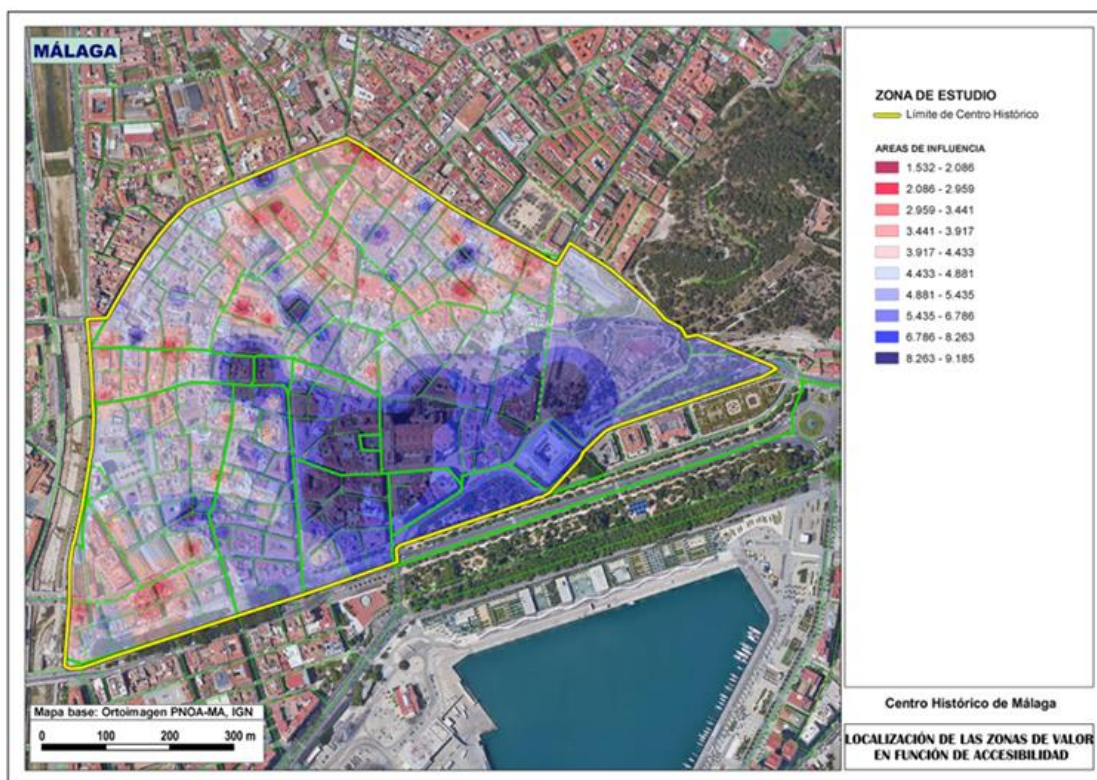


Fig. 71. Áreas de influencia centro histórico de Málaga

6.3.2.3. Zonas de influencia en el centro histórico de Sevilla

En Sevilla, se puede observar que la zona Sur (barrio de Arenal-Museo y parte del barrio Santa Cruz–Alfalfa) es la que concentra la mayor zona de valores del precio de color azul, viviendas de mayor precio y con ascensor, que a su vez se corresponde con la de mayor concentración de edificaciones patrimoniales de la ciudad (Catedral, Giralda, Real Alcázar, Archivo de Indias, etc), y tradicional zona de mayor actividad comercial y económica, con una importante oferta de ocio, restauración, hotelera y de alojamiento turístico (Mínguez et al., 2019), (Barrero Rescalvo & Jover Báez, 2020), (Chica-Olmo, 2020), siendo la zona Norte del centro histórico (barrios de San Vicente, San Lorenzo, Alameda, Feria y San Julian), tradicionalmente los más deprimidos (Caro-Martínez & Sendra, 2018), donde se concentran las viviendas con los valores de precio menores y sin ascensor, de color rojo y consecuentemente los más necesitados de actuaciones de accesibilidad y rehabilitación urbana en todos sus aspectos.

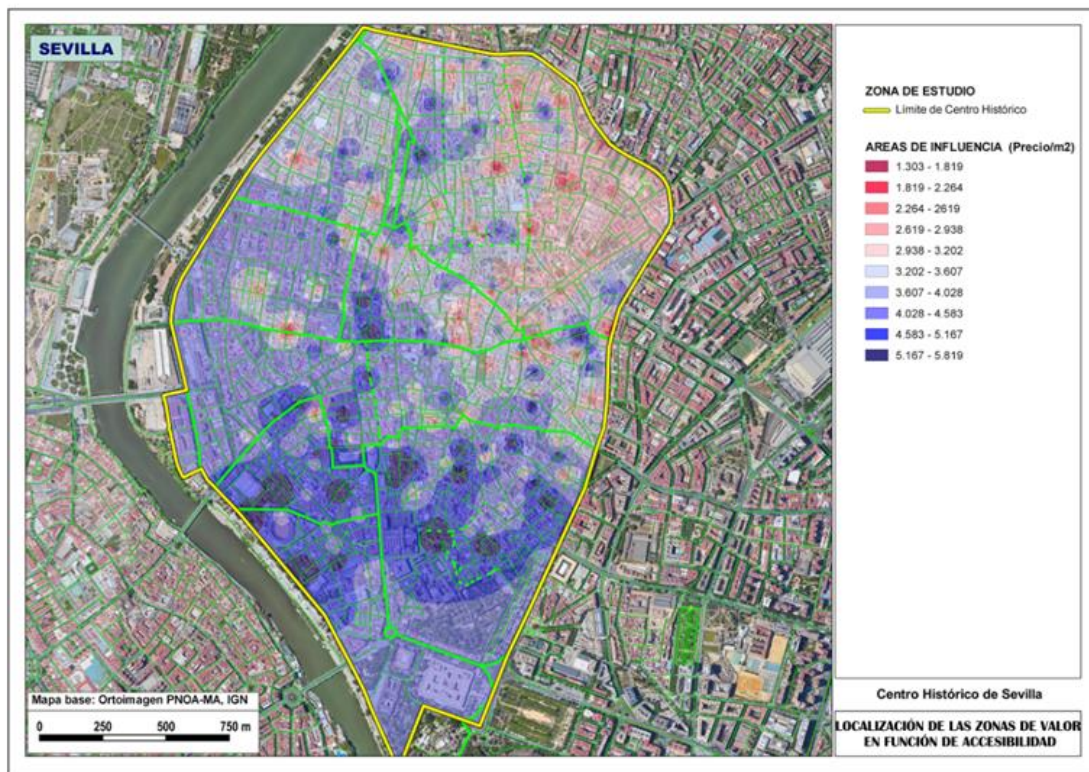


Fig. 72. Áreas de influencia centro histórico de Sevilla

6.3.2.4. Zonas de influencia en el centro histórico de Toledo

En Toledo, dada su particularidad de ser Patrimonio de la Humanidad, destaca por disponer solo de un eje Este-Oeste de zonas de viviendas de mayor valor y accesibles (eje Alcázar, plaza Zocodover, plaza Mayor, Catedral, Monasterio de San Juan de los Reyes), presentando tanto el Norte como, fundamentalmente, el Sur del CH (espacios urbanos interiores delimitados por las calles Pozo Amargo, calle Ciudad, calle Santa Úrsula, calle Cristo de la Parra y calle Carreras de San Sebastián) amplias zonas de valor de tonalidades rojas, viviendas de menor valor e indicativas de viviendas sin accesibilidad..

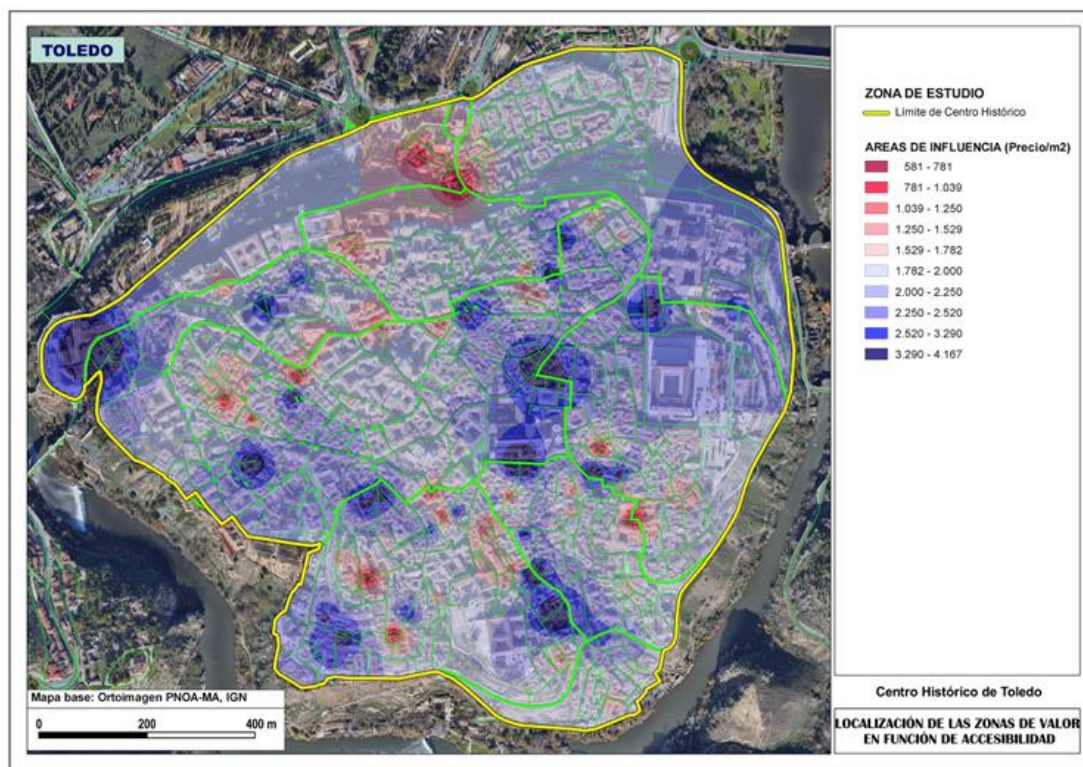


Fig. 73. Áreas de influencia centro histórico de Toledo

6.3.2.5. Zonas de influencia en el centro histórico de Valencia

El centro histórico de Valencia (compuesto por los barrios de Sant Francesc, La Xerea, La Seu, El Carme, El Pilar y el Mercat) se comporta de forma muy similar al centro histórico de Sevilla, y se observa que la zona Sureste, barrio de Sant Francesc (eje, calle de la Paz, San Vicente Martir, Plaza del Ayuntamiento, Paseo de Ruzafa) tradicional zona de mayor actividad económica, social, administrativa y comercial de la ciudad es la que concentra las zonas valor accesible con los mayores valores de venta de mercado de pisos. Por otro lado, en la zona Oeste (barrio del Pilar) y principalmente Norte (Barrio del Carme), que son áreas de tejido urbano tradicionalmente más degradado, se puede observar la concentración de áreas de tonalidad roja, “islas” carentes de accesibilidad en sus edificaciones (los espacios urbanos interiores delimitados por la calle Dels Serrans, calle Quarts, calle del Turia y Paseo de la Pechina).

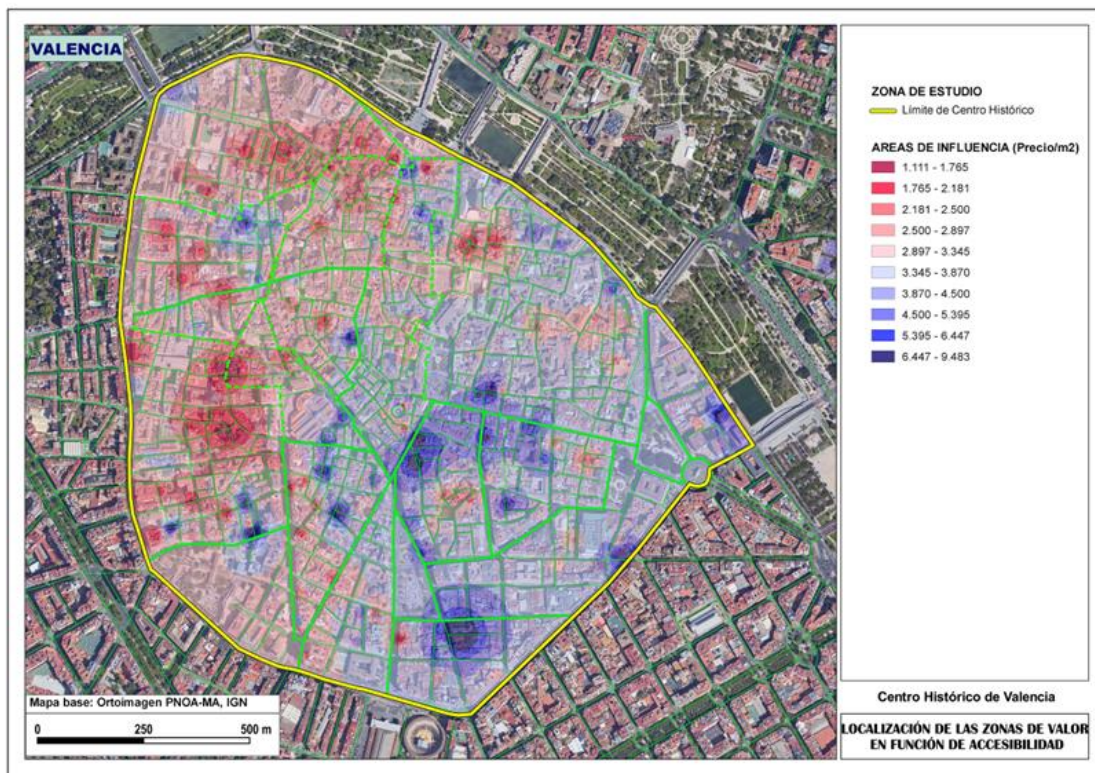


Fig. 74. Áreas de influencia centro histórico de Valencia

6.4. CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA DE LAS INTERVENCIONES PARA LA DOTACIÓN DE ACCESIBILIDAD A LOS EDIFICIOS

Desde el punto de vista de la disponibilidad o no de ascensor de las viviendas ubicadas en los centros históricos de las ciudades estudiadas, así como la altura a la que se ubican estas viviendas, según los datos estadísticos disponibles (INE, Instituto Nacional de Estadística, 2011), tenemos que Granada tiene 16.635 viviendas, de altura media B+4, 6.995 sin ascensor (42,05%) y altura media B+3; Sevilla presenta un total de 38.630 viviendas, con una altura media de B+3 (planta baja más tres plantas en altura) de las cuales 23.300 no dispone de ascensor (60,74%) con una altura media de B+2; Toledo presenta un total de 4865 viviendas de altura media B+2 de las cuales 4.680 no tienen ascensor (96,20%) y altura media B+2; y Valencia tiene 14.250 viviendas censadas de las cuales 6.150 (43,16%) no tienen ascensor, y una altura media de B+4, (la estadística sobre el centro histórico de Málaga que realiza el INE respecto del número de viviendas sin ascensor, no aporta datos suficientes para su consideración)

VIVIENDAS CON O SIN ASCENSOR						
DATOS INE 2011		CH GRANADA	CH MALAGA	CH SEVILLA	CH TOLEDO	CH VALENCIA
	NUMERO TOTAL VIVIENDAS	16635		38360	4865	14250
	NUMERO VIVENDAS SIN ASCENSOR	6995		23300	4500	6150
	% VIVIENDAS SIN ASCENSOR	42,05		60,74	92,50	43,16
	NUMERO VIVENDAS CON ASCENSOR	9640		15060	185	8100
	% VIVIENDAS CON ASCENSOR	57,95		39,26	3,80	56,84

Tabla 26. Viviendas con o sin ascensor.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística 2011

En el estudio previo que se hizo sobre el barrio de la Magdalena, situado en centro histórico de la ciudad de Granada, con datos reales de las edificaciones que lo componen, se obtuvo un 47,21% de viviendas sin ascensor, (Lafuente-Bolívar, Santiago-Zaragoza, & Cruz Valdivieso, 2019) dato muy próximo al obtenido en base a las estadísticas realizadas por el INE para el centro histórico de la ciudad de Granada (42,05%).

Para la toma en consideración de la importancia de la accesibilidad a la vivienda se ha de partir de la altura de la edificación, esto es del número de plantas que la componen como ya se ha indicado en el punto 6.1. Resultados obtenidos de las tablas de estadísticas descriptivas.

6.4.1. Efectos de las políticas de rehabilitación en materia de accesibilidad.

6.4.1.1. Metodología

Una vez establecida la relación entre el precio de la vivienda y su accesibilidad, que genera incrementos que van del 13 al 25 % de plusvalía, se determina la inversión real “ajuste razonable” que supondría la transformación de un edificio inaccesible en uno que cumpla con unos requisitos de accesibilidad “razonables”. Para ello se ha realizado un estudio desde la perspectiva de regeneración urbana edificatoria que suponen las ayudas de los organismos oficiales relacionados con la vivienda para la implantación de un ascensor por las comunidades de propietarios y el coste que la misma debería asumir.

Previo a entrar a analizar los resultados que se derivan de las actuaciones en mejora de la accesibilidad subvencionadas por las administraciones públicas, conviene señalar cuales son los parámetros que influyen en el coste de implementar un ascensor en un edificio. Obviamente parámetros tipológicos, morfológicos urbanos, constructivos y estructurales influyen de forma directa en el precio final de una instalación, pero si hubiera que sintetizar y agrupar estos parámetros en aquellos que más aproximan al coste real de la intervención, tendríamos que hablar de plantas a salvar y número de pisos por planta que se ven beneficiados por la misma.

Respecto del número de plantas o alturas a salvar por el nuevo ascensor, el coste de implementación de un ascensor comercialmente se define en función del número de paradas o alturas que tenga que salvar dentro de un edificio. Definido el precio final del conjunto de actuaciones a realizar para implementar un ascensor en un edificio, este coste por parada es fijo, con independencia del número de viviendas que tenga la planta a la que acomete esta parada.

En segundo lugar, respecto del número de viviendas por planta que se benefician de esta nueva implantación de mejora de la accesibilidad, si el coste por planta o parada que salva el ascensor es una cantidad más o menos establecida, la repercusión que sobre cada vivienda tendrá el coste de implementar el ascensor, será menor a mayor sea el número de viviendas que tiene la planta a la que accede el nuevo ascensor.

6.4.1.2. Resultados de la actuación de las distintas administraciones

Con base en el último Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 (Real Decreto 106/2018, de 9 marzo), el cual supone una evolución del Plan de Vivienda contemplado en el Real Decreto 233/2013, todas las CCAA con competencias en la materia de Vivienda establecen su propia regulación para facilitar el cambio hacia un modelo de ciudad sostenible y accesible, promoviendo actuaciones de rehabilitación de regeneración del espacio público y de rehabilitación de inmuebles.

Así en Andalucía para el período 2016-20 se aprobó el Decreto 141/2016, de 2 de agosto, por el que se regula el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020, hoy en vigor y de donde surge la Orden de 14 de enero de 2019, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la rehabilitación de edificios y de viviendas de la Comunidad Autónoma de Andalucía, con una apuesta por incrementar con recursos propios del Plan Andaluz de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020, la cuantía máxima de la subvención que prevé el Plan Estatal en función de la renta de ingresos de la unidad de convivencia residente en la vivienda, procurando así facilitar la financiación a la población con menos posibilidades económicas para acometer este tipo de obras, y del que surgen los programas de rehabilitación autonómica de edificios, con convocatorias anuales.

En la Comunidad Valenciana la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio en su Orden 1/2019, de 18 de febrero, aprueba las bases reguladoras de las ayudas del Programa de fomento de la regeneración y renovación urbana y rural del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, fomentando la conservación, la mejora de la eficiencia energética y especialmente la implantación de la accesibilidad universal, no solo de los edificios, sino también del entorno urbano. Bases reguladoras que, en su artículo Segundo, actuaciones subvencionables, apartado b2. recoge las obras destinadas a la mejora de la accesibilidad, y asumiendo los mismos requisitos que deben de cumplir los peticionarios de las ayudas que los establecidos en el Plan Estatal y al igual que en el caso andaluz, con convocatorias de ayudas a reforma y rehabilitación anuales.

La Comunidad Castilla-La Mancha, en lo que respecta a los planes de vivienda, para el periodo 2013-2016 se aprobó el Decreto 71/2014, de 24 de julio, prorrogando su vigencia por el Decreto 84/2016 de 27 de diciembre. Inspirado en el Real Decreto Estatal 233/2013 de 5 de abril, tiene como objetivo fundamental garantizar el derecho constitucional de los ciudadanos a una vivienda digna y adecuada, apostando por la rehabilitación como forma de recuperar un gran parque de viviendas infrautilizado, así como de mejorar las condiciones de conservación, de eficiencia energética y de accesibilidad de los inmuebles, y con ello la calidad de vida de las personas que las habitan. Es el tercer Programa de este Decreto, “fomento de la rehabilitación edificatoria”, Capítulo IV, el que se centra en obras de conservación, de mejora de la sostenibilidad y de la accesibilidad de edificios residenciales, contemplando como uno de sus objetivos el de realizar los ajustes razonables en materia de accesibilidad, y del que surgen las convocatorias anuales del programa de rehabilitación autonómica de edificios

El desglose de los resultados obtenidos para los centros históricos de las ciudades en estudio sería el que sigue:

a. ACTUACIONES / INTERVENCIONES EN GRANADA (7 ACTUACIONES)

En los planes de la Junta de Andalucía para la vivienda, del análisis que se ha realizado para la ciudad de Granada se observa que solo ha habido una ayuda a un edificio situado en el centro histórico de la ciudad y no hay ayudas sobre edificios perteneciente al catálogo de edificios de la ciudad. El año medio de

construcción de los edificios es 1969, dentro de una horquilla que va de 1965 a 1973, y la altura media de los mismos es de 4,43 \Rightarrow B+4 (5 paradas de ascensor). El número medio de viviendas/hogares por edificios es de 15,43 \Rightarrow 15 pisos/edificio.

El importe total en instalación de ascensor asciende a 531.458,13 €, con una media de 75.922,59 € por edificio o 13.982,066 € por parada/planta. La inversión por piso sería de 4.920,45 €.

De las inversiones anteriores el importe subvencionado por la administración es de 239.985,57 €, con un porcentaje medio de subvención del 47,46 %. En definitiva, el importe medio de subvención por piso es de 2.4335,25 €.

b. INTERVENCIONES EN MÁLAGA (11 ACTUACIONES)

Del análisis que se ha realizado para la ciudad de Málaga se observa que tan solo 2 actuaciones se sitúan en el Centro Histórico de la misma y solo 1 edificio pertenece al catálogo de edificios de la ciudad. El año medio de construcción de los edificios 1961 (1900-1977) y la altura media de los mismos es de 4,36 \Rightarrow B+4 (5 paradas de ascensor). El número medio de viviendas/hogares por edificios \Rightarrow 15,82 \Rightarrow 16 pisos/edificio

El importe total en instalación de ascensor asciende a 776.784,36 €, con una media de 70.616,76 € por edificio o 13.174,77 € por parada/planta. La inversión por piso sería de 4.463,76 €.

De las inversiones anteriores el importe subvencionado por administración 363.379,72 €, con un porcentaje medio subvención 45,65 %. En definitiva, el importe medio subvención por piso es de 2.037,71 €

c. INTERVENCIONES EN SEVILLA (127 ACTUACIONES)

Por lo que respecta a la ciudad de Sevilla, 6 son las actuaciones que se sitúan en el centro histórico de la ciudad, no habiendo ayudas sobre edificios perteneciente al catálogo de edificios de la ciudad. El año medio de construcción de los edificios es 1969 (1965-1973). La altura media de los edificios es 3,76 \Rightarrow B+4 (5 paradas de ascensor) y el número medio de viviendas/hogares por edificios \Rightarrow 14,32 \Rightarrow 14 pisos/edificio.

El importe total en instalación de ascensores asciende a 9.856.202,26 €, lo que supone una inversión de 85.575,13 € por edificio y 16.396,96 € por parada/planta. La inversión por piso sería de 6.045,81 €.

De las inversiones anteriores el importe total subvencionado por la administración es de 4.784.344,70 €, con un porcentaje medio de subvención del 43,51 %. En definitiva, el importe medio de subvención por piso es de 2.630,53 €.

d. INTERVENCIONES EN TOLEDO (8 ACTUACIONES)

Respecto a la ciudad de Toledo, se observa que tan solo 1 actuación se sitúa en el Centro Histórico de la misma, ninguna pertenece al catálogo de edificios de la ciudad. El año medio de construcción de los edificios 1971 (1968-1979) y la altura media de los mismos es de 3,5 \Rightarrow B+4 (5 paradas de ascensor). El número medio de viviendas/hogares por edificios \Rightarrow 11,63 \Rightarrow 12 pisos/edificio

El importe total en instalación de ascensor asciende a 690.381,68 €, con una media de 86.297,71 € por edificio o 19.177,27 € por parada/planta. La inversión por piso sería de 7.420,27 €.

De las inversiones anteriores el importe subvencionado por administración 276.152,67 €, con un porcentaje medio subvención 40,00 %. En definitiva, el importe medio subvención por piso es de 2.968,11 €

e. INTERVENCIONES EN VALENCIA (140 ACTUACIONES)

En la ciudad de Valencia, se han dado ayudas a 4 edificios situados en su centro histórico, y 6 a edificios pertenecientes al catálogo de la ciudad. El año medio de construcción de los edificios 1962 (1870-1983). La altura media de los edificios 6,67 \Rightarrow B+5 (6 paradas de ascensor) y el número medio de viviendas/hogares por edificios \Rightarrow 17,53 \Rightarrow 18 pisos/edificio

El importe total en instalación de ascensores asciende a 15.679.976,00 €, lo que supone una inversión de 111.999,83 € por edificio y 16.791,58 € por parada/planta. La inversión por piso sería de 6.389,04 €.

De las inversiones anteriores el importe total subvencionado por la administración es de 7.839.988,00 €, con un porcentaje medio subvención 50,00 %. En definitiva, el importe medio subvención por piso es de 3.194,52 €

ACTUACIONES/INTERVENCIONES EN MEJORA DE ACCESIBILIDAD SUBVENCIONADAS					
	GRANADA	MALAGA	SEVILLA	TOLEDO	VALENCIA
Nº ACTUACIONES	7	11	127	8	140
Nº ACTUACIONES CENTRO HISTÓRICO	1	2	6	1	4
Nº ACTUACIONES EDIF. CATALOGADOS		1			6
AÑO MEDIO EDIFICACIÓN	1969	1961	1969	1971	1962
ALTURA MEDIA	5,43	5,36	5,28	4,5	6,67
Nº MEDIOS PISOS/EDIFICIO	15,43	15,82	14,32	11,63	17,53
COSTE MEDIO INST. ASCENSOR/EDIFICIO	75.922,59 €	70.616,76 €	86.575,93 €	86.297,71 €	111.999,83 €
COSTE MEDIO INST. ASCENSOR/PLANTA	13.982,06 €	13.174,77 €	16.396,96 €	19.177,27 €	16.791,58 €
COSTE MEDIO INST. ASCENSOR/PISO	4.920,45 €	4.463,76 €	6.045,81 €	7.420,27 €	6.389,04 €
% SUBVENCIÓN	47,46	45,65	43,51	40	50
IMPORTE MEDIO SUBVENCIÓN/PISO	2.335,25 €	2.037,71 €	2.630,53 €	2.968,11 €	3.194,52 €

Tabla 27. Resumen por ciudades. Valores exactos.

Del conjunto de todas las ciudades estudiadas, el número de actuaciones en el centro histórico de las mismas es muy bajo, 14 sobre 293 (4,78%), siendo tan solo 7 las que se han ubicado en edificios pertenecientes al catálogo de la ciudad.

La mayoría de las intervenciones se producen en edificaciones de los ensanches urbanos de la segunda mitad del siglo XX, más densos, con déficits en cuanto a los estándares de calidad de la edificación y ejemplo a seguir en políticas activas de regeneración urbana.

Aun así, consideramos que los resultados que se obtienen nos dan una aproximación muy precisa de cara a obtener un valor medio del coste que supone una actuación de mejora de la accesibilidad a través de la implantación de un ascensor en un edificio.

Bien es cierto que cada uno de los centros históricos estudiados tiene su singularidad, son heterogéneos, no tienen la misma dimensión superficial o volumétrica, etc., pero, a través de los resultados obtenidos por esta tesis, estudiados individualmente, si presentan problemáticas análogas que dan validez a un análisis conjunto de los resultados obtenidos.

6.4.1.3. Resultados generales.

La media de los años de construcción de los edificios sobre los que se ha actuado es 1966 (en un periodo que va de 1870 a 1986). La media de altura media de los edificios es de 5,18 \Rightarrow B+4 (5 paradas de ascensor) y el número medio de viviendas por edificio \Rightarrow 15,86 \Rightarrow 16 pisos/edificio. Ello arroja un total de 4648 viviendas que afectan a una población de 11.620 personas, a razón de 2,50 personas por vivienda, (Instituto Nacional de Estadística, 2018) que se han visto beneficiadas por subvenciones públicas en mejora de la accesibilidad a sus viviendas.

De la estadística analizada en base a los datos obtenidos de las distintas administraciones actuantes (Consejería de Fomento y Vivienda) el importe total que se ha invertido en la instalación de ascensores es de 27.534.802,40 €, lo que arroja una inversión de 93.975,43 € por edificio. Teniendo en cuenta el número de plantas de las edificaciones se obtiene un gasto de 15.206,38 € por parada/planta. Por último, la inversión a realizar por piso es de 5.925,31 €.

Para cuantificar dicha inversión ha de tenerse en cuenta el importe subvencionado por administración que asciende a la cantidad de 13.495.065,96 €, con un porcentaje medio de subvención 49,01 %, lo que arrojaría un importe medio subvención por piso 2.903,99 €.

6.4.1.4. Resultados analizados de forma individualizada.

Hay una gran diferencia en el número de actuaciones de las ciudades de Sevilla y Valencia frente a las ciudades de Granada, Málaga y Toledo.

La edad media de los edificios analizados se sitúa en todas las ciudades en la década de los años 60 del pasado siglo, excepción de la ciudad de Toledo que presenta una edad media en 1971, por otra parte muy próxima a la década anterior.

La altura media de todos los edificios se mueve entre las 3,5 alturas (equivalente a B+4) de la ciudad de Toledo y los 5,67 (equivalente a B+5) de la ciudad de Valencia, siendo la altura media predominante la que se mueve entre Sevilla con 4,28 y Granada con 4,43 (equivalentes a B+4)

En cuanto al número de viviendas por edificio, la horquilla se sitúa entre las 11,63 viviendas por edificio en la ciudad de Toledo y las 17,53 de la ciudad de Valencia. Si el análisis lo hacemos por el número de viviendas por planta de las que dispone el edificio, la cosa se iguala entre las 3,09 viviendas por planta de la ciudad de Valencia y las 3,62 viviendas por planta de la ciudad de Málaga.

Por otra parte, el coste de implementación de un ascensor varía lógicamente en función del número de plantas que tenga que salvar; así en el coste más elevado lo presenta la ciudad de Valencia con 111.999,83 € por actuación, ciudad con una altura media de 5,67 (B+5), mayor que el resto. En el resto de las ciudades para una misma altura a salvar B+4 el coste va de los 70.616,76 € en Málaga, a los 86.297,71 € en Toledo.

Este valor traducido a coste por planta a salvar nos da una serie de valores más próximos entre las distintas ciudades, pasando de los 13.174,77 € de la ciudad de Málaga, a los 19.177,27 € de la ciudad de Toledo.

En lo que a coste por piso se refiere, la horquilla de valores va de los 7.420,27 € de la ciudad de Toledo a los 4.463,76 de la ciudad de Málaga.

Respecto a la cantidad subvencionada por las administraciones públicas, todas se mueven entre el 40 % de la Comunidad de Castilla la Mancha y el 50% del total de la inversión que subvenciona la Comunitat Valenciana, siendo el porcentaje de la subvención en la Comunidad Andaluza variable entre el 40 % y el 50 %.

6.5. RENTABILIDAD DE LA INVERSIÓN EN ACCESIBILIDAD

La muestra que se ha analizado presenta el problema que en la mayoría de los casos se trata de edificaciones situadas fuera de los centros históricos de las ciudades estudiadas, pero suministra una

información muy aproximada de la inversión por edificio como por vivienda necesaria para la instalación de un ascensor, inversión que, de acuerdo con los modelos econométricos del apartado anterior, puede considerarse mínima en relación con las plusvalías que se generan una vez que se ha dotado al edificio de accesibilidad.

Partiendo de la base de datos general de esta tesis en lo que respecta a los valores de venta de viviendas sin ascensor, y de la modelización econométrica del apartado 6.2.1., podemos comparar el coste que supone la inversión por vivienda y por edificio que ha de realizarse para implementar un ascensor, con el incremento de precio que se produce tanto en dichas viviendas como en los edificios que las albergan, en cada uno de los ámbitos urbanos estudiados. Obtenemos así, cuanto se revaloriza por una parte cada una de las viviendas beneficiadas por la implantación del ascensor, así como en cuanto se revaloriza el conjunto del edificio. Estos valores se muestran de forma resumida en la siguiente tabla.

	GRANADA CH	MALAGA CH	SEVILLA CH	TOLEDO CH	VALENCIA CH
PRECIO MEDIO M2 VIV SIN ASCENSOR	2.126,51 €	3.689,25 €	3.019,39 €	1.724,98 €	2.558,21 €
SUPERFICIE MEDIA VIV SIN ASCENSOR	113,33	100,28	131,6	130,79	95,64
PRECIO MEDIO VIV SIN ASCENSOR	240.997,38 €	369.957,99 €	397.351,72 €	225.610,13 €	244.667,20 €
NUMERO MEDIO VIV/EDIFICIO SIN ASCENSOR	7,104	4,433	4,349	1,811	4,197
PRECIO MEDIO EDIFICIO SIN ASCENSOR	1.712.045,38 €	1.640.023,77 €	1.728.082,65 €	408.579,95 €	1.026.868,26 €
INCREMENTO DE VALOR	0,206	0,168	0,128	0,158	0,239
NUEVO PRECIO MEDIO M2 VIV CON ASCENSOR	2.564,57 €	4.309,04 €	3.405,87 €	1.997,53 €	3.169,62 €
NUEVO PRECIO MEDIO VIV CON ASCENSOR	290.642,84 €	432.110,93 €	448.212,74 €	261.256,54 €	303.142,67 €
NUEVO PRECIO MEDIO EDIFICIO	2.064.726,72 €	1.915.547,76 €	1.949.277,23 €	473.135,59 €	1.272.289,77 €

Tabla 28. Datos de revalorización.

Tabla en la que el coeficiente “incremento de valor” se obtiene en base a los resultados obtenidos por la modelización econométrica del apartado 6.2.1. (tabla 25 página 354, “resumen modelo econométrico”). Una vivienda de tipo medio sin ascensor puede incrementar su precio de mercado entre los 35.646,41 € en el centro histórico de Toledo y los 62.152,94 € en el centro histórico de Málaga.

Desde el punto de vista de la rentabilidad se obtendrían los siguientes resultados:

TABLA RENTABILIDAD	GRANADA	MALAGA	SEVILLA	TOLEDO	VALENCIA
PRECIO MEDIO PISO	240.997,38 €	369.957,99 €	397.351,72 €	225.610,13 €	244.667,20 €
COEFICIENTE	0,206	0,168	0,128	0,158	0,239
INCR. PRECIO DISPONIBILIDAD ASCENSOR	49.645,46 €	62.152,94 €	50.861,02 €	35.646,40 €	58.475,46 €
COSTE INVERSIÓN	4.920,45 €	4.463,76 €	6.045,81 €	7.420,27 €	6.389,04 €
REVALORIZACIÓN € INVERTIDO	10,09 €	13,92 €	8,41 €	4,80 €	9,15 €
RENTABILIDAD	1008,96%	1392,39%	841,26%	480,39%	915,25%

Tabla 29. Datos rentabilidad. con valores exactos.

Rentabilidades que van del 480,39 % para una vivienda situada en el centro histórico de Toledo, al 1392,39 % para una vivienda situada Málaga; o dicho de otra forma por cada euro invertido se obtiene una plusvalía que va de 4,80 € para una vivienda en el primero de los casos y de 13,92 € en el segundo.

Por su parte el porcentaje a invertir por cada propietario es del 7,18 % en el centro histórico de Málaga, y del 11,89 % en Sevilla. La media aproximada del 10 %, excepción hecha del caso de Toledo, donde el porcentaje a invertir por el propietario es del 20,82%

Sin embargo, no pueden obviarse los programas actuales fomentados por las CCAA para la mejora de la accesibilidad interior a los edificios, que subvencionan de media el 50 % de la inversión, lo que hace que la inversión del propietario se reduzca al 5% de media, 10 % en el caso de Toledo.

Estos datos muestran cómo la inversión en un ascensor es rentable económicamente.

Pero el beneficio no solo es económico, redunda aún más, si cabe, en el terreno de lo social, pues afecta positivamente a los residentes directamente involucrados, así como a su entorno familiar, social y funcional (Fundación ONCE, 2013), mejorando la calidad de sus vidas, principalmente a la población de mayor edad, fijando a la población autóctona a estas áreas urbanas y acrecentando el sentimiento de pertenencia a un lugar, lo cual, a su vez, limita la especulación asociada a los procesos de gentrificación y de turistificación a los que están sometidos estos CH; y también redunda positivamente desde el punto de vista arquitectónico, pues actúa como un incentivo para nuevas actuaciones rehabilitadoras de mejora sobre el conjunto del edificio (mejorando las de eficiencia energética, habitabilidad, etc.).

Por ellos se propone un indicador derivado y paralelo, a favor de la regeneración urbana, que establezca que actuaciones debe de adoptar la administración, en su apuesta decidida y firme por la regeneración urbana de los centros históricos y potenciación de la ciudad compacta, o al menos consolidación de la existente, en línea con los postulados que en materia de regeneración urbana de forma general y accesibilidad al interior de las edificaciones en particular, las declaraciones de intenciones de sus leyes en materia de accesibilidad, así como de urbanismo y suelo, y planes de vivienda, amparadas en los postulados de la Agenda 2030 de la ONU, ODS y NextGeneración a escala europea, establecen.

TABLA RENTABILIDAD / ACCIONES PÚBLICAS				
RENTABILIDAD	% RENTABILIDAD	% INVERSIÓN	POSIBILIDAD % MÁXIMO SUBVENCIÓN	ACCIONES PÚBLICAS
ALTA	> 1000 %	< 10 %	50%	ADOPCIÓN OBLIGATORIA
MEDIA	1000 % ≤ 500 %	20 % ≤ 10 %	75%	TOMA EN CONSIDERACIÓN INELUDIBLE
BAJA	< 500 %	>20%	100%	TOMA EN CONSIDERACIÓN ESTRATEGICA

Tabla 30. Tabla rentabilidad frente acciones públicas

Así, cuando se determinen rentabilidades altas, con porcentajes superiores al 1000 %, e inversiones por debajo del 10 % sobre la revalorización estimada de la vivienda, con posibilidades de subvenciones de hasta el 50 % por parte de la administración, se podrían adoptar medidas de obligatoriedad de adopción de mejoras en materia de accesibilidad.

En situaciones de rentabilidad media, porcentajes entre el 500 % y el 1000%, el aumento de inversión inicial que conlleva, entre el 10 % y el 20 %, debe de llevar aparejado una toma en consideración ineludible de adopción de medidas de mejora, por otra parte, acompañada por una propuesta de subvención que incentive las iniciales reticencias que por parte de los propietarios se pudieran derivar.

Por último, en situaciones de rentabilidad baja, porcentajes inferiores al 500 %, e inversiones mayores al 20 %, la adopción de medidas de mejora de la accesibilidad interior a la edificación debe de ser una política estratégica que contemple aspectos urbanos, sociales y económicos, inclusivos y de apuesta firme de la administración por la mejora de la situación con porcentajes de subvención de hasta el 100%.

ACCESIBILIDAD A LA EDIFICACIÓN COMO INDICADOR URBANO EN LOS PROCESOS DE REGENERACIÓN URBANA INTEGRADA EN CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES PATRIMONIALES.

CAPÍTULO 7. CONCLUSIONES

7.1. ESTADO DE LA CUESTIÓN. INDICADORES URBANOS

El indicador de accesibilidad total de la edificación es una herramienta útil que cuantifica, simplifica y da conocimiento de una forma sencilla del panorama general, una instantánea de la situación actual de los centros históricos. Un indicador individual, fácil de interpretar, en tiempo real y centrado en aspectos útiles capaz de ayudar a la toma de decisiones y diseño de políticas de cara a la sostenibilidad y regeneración urbana en todos sus aspectos.

Su principal característica es que un indicador descriptivo a la hora de facilitar información sobre un fenómeno particular, la carencia de accesibilidad total a la edificación, pero a su vez, diagnostica la casuística social, física y económica aparejada al fenómeno principal y predice hacia donde se dirige el panorama general mostrado si no se actúa en la corrección del mismo.

El método de medición permite la interpretación clara y precisa de los datos utilizados, basado en datos reales, de forma holística y dentro de un área de enfoque claramente definida.

Bien es cierto que, a día de hoy, la obtención de los datos no resulta ágil. Los datos no son de fácil acceso, faltan algunos, no todos están disponibles, ni actualizados y en muchos casos no presentan una escala homogénea. Esa problemática se ha solventado definiendo claramente el área de enfoque del propósito evitando la información irrelevante.

El indicador generado aporta información para el desarrollo sostenible de los centros históricos, así como para disminuir la pobreza, mejorar la calidad de vida y los contactos sociales, así como las relaciones comunitarias satisfaciendo las principales necesidades humanas y fomentando desarrollos económicos y políticos que sean propicios al tiempo que intentan evitar dañar los recursos naturales (Kaklauskas et al., 2018).

Un indicador a favor de la resiliencia urbana a través de la consolidación y máximo aprovechamiento de los recursos de la ciudad existente, en la línea el Objetivo de Desarrollo Sostenible “Urbano” 11 de la ONU (ODS 11) “Hacer que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.

7.2. . CONTEXTO

7.2.1. REGENERACIÓN URBANA.

La regeneración urbana integrada (Troitiño Vinuesa & García Marchante, 1998), y la Declaración de Toledo de 2010 y su apuesta por una economía inteligente, sostenible e integradora en los tejidos urbanos

existentes hacia la sostenibilidad urbana se ha de jugar precisamente en la consecución de la máxima ecoeficiencia posible en los tejidos urbanos de la ciudad ya consolidada, y donde el actuar sobre el parque inmobiliario de la ciudad existente y en consecuencia en la accesibilidad es una prioridad.

Como consecuencia de la crisis económica y habitacional sufrida tras el estallido de la burbuja inmobiliaria, los sistemas urbanos han visto fracasar el modelo de crecimiento urbano ilimitado, a la vez que los problemas sociales, económicos y ambientales se han multiplicado (Calderón & García-Cuesta, 2018).

El crecimiento ilimitado, basado en la disminución de la densidad de población y empleo desde el centro de la ciudad hacia la periferia, la creciente demanda de vivienda causada por la inmigración hacia las ciudades, el tráfico, la industrialización y las políticas gubernamentales a favor, ha traído consecuencias como la contaminación, el mayor consumo de recursos y energía y el uso inadecuado de la tierra que están provocando cambios climáticos globales.

Frente a ello, las ciudades también tienen un gran potencial para la sostenibilidad a largo plazo. Si bien generan problemas, también incluyen posibles soluciones. Los beneficios de la urbanización son potencialmente mayores que sus desventajas, pero los problemas y las oportunidades son puntos clave para mejorar la vida urbana, para el crecimiento a largo plazo y para la sostenibilidad ambiental y social.

Hay que tomar mayor conciencia y prestar atención al consumo de energía, la sostenibilidad ambiental, la calidad de los servicios públicos y la asistencia social, a favor de la satisfacción de las relaciones personales y la salud física percibida, en definitiva a la satisfacción con la vida.

Se estima que en el año 2050 la población mundial alcance los 9.000 millones, de la que el 67% posiblemente viva en zonas urbanas (frente al 46% en 2015) (Faostat, 2016). La Agencia Internacional de Energía (AIE) estima que el 71% de los gases de efecto invernadero globales relacionados con la energía se pueden asignar a las ciudades (Hoornweg, Sugar, & Trejos Gómez, 2011) y se espera que esta proporción alcance el 76% para 2030. Estos rápidos cambios implican un aumento en el consumo de recursos por lo que se espera que la producción de alimentos aumente en un 70% entre 2005 y 2050, y se convierta en más energía exigente debido a la intensificación de las prácticas agrícolas (Bi, Zhang, Wang, Liu, & Wu, 2011).

La situación actual de partida es que la humanidad ya está consumiendo más de lo que los ecosistemas de la Tierra pueden renovar, superando los límites del planeta y provocando la disminución de la biodiversidad. Por otra parte, las políticas implementadas no han logrado reducir significativamente el consumo de recursos y energía, aumentando significativamente en las ciudades, incrementándose el consumo de materiales de construcción y el de la electrónica que ha crecido de manera exponencial.

Las características del estilo de vida tienen un impacto en el consumo de recursos. A mayores ingresos mayor consumo y consecuentemente mayor huella ecológica: automóviles en propiedad, aumento del transporte, gran superficie residencial frente a menor densidad familiar lo que implica un mayor consumo de materiales de construcción, el considerable aumento del consumo de textiles y cosméticos, movimientos sociales y tendencias relacionadas con las elecciones dietéticas (se consumen las mismas cantidades de alimentos, pero la dieta ha cambiado). La generación de residuos supera con creces las mejoras en el reciclaje impidiendo el desarrollo de una economía circular.

Pero las ciudades también son foco tradicional de oportunidades. En este sentido, el control de la urbanización injustificada, la sobreexplotación de los recursos, el parque edificatorio existente y su renovación, son desafíos que, en el futuro deben de ser una oportunidad y conllevar una mejora.

Esto solo puede conseguirse mediante la participación y apoyo generalizado de los ciudadanos. Abordando la sostenibilidad desde una perspectiva local, incorporando el concepto de la capacidad de carga y las consideraciones del cambio ecológico global en la planificación y gestión del territorio de la ciudad, fomentando estrategias de consumo sostenible entre los ciudadanos, con políticas energética basadas en la combinación de energías no fósiles y la mejora de la eficiencia energética. También promoviendo el reciclaje de materiales.

7.2.2. VIVIENDA

La vivienda es una necesidad básica, un derecho humano incluido en la Declaración Universal de Derechos Humanos, en la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea y en muchas constituciones nacionales, incluida la española. Por otra parte, el acceso a viviendas asequibles de buena calidad es esencial si pretendemos lograr objetivos de política social más amplios, como reducir la pobreza y mejorar la igualdad de oportunidades, la inclusión social y la movilidad, así como la salud y el bienestar.

El acceso a la propiedad de la vivienda está anclado en las expectativas de las familias, para quienes la vivienda asume un complejo rol político, económico y simbólico. Parte de un modelo cultural que también representa una justificación económica y una fuente de seguridad, en un contexto de mercado laboral inestable, bajos ingresos y escasa protección social (Pinto & Guerra, 2019).

Sin embargo, un número significativo de familias en los países de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos) y de la Unión Europea se enfrentan a un costo de vivienda excesivo, viven hacinadas o incluso carecen de hogar.

Las tendencias mundiales de urbanización, el aumento de los precios de la vivienda y la mayor desigualdad de ingresos tienden a complicar el acceso a la vivienda. El débil crecimiento de los ingresos, el elevado desempleo y los recortes del gasto público han empeorado aún más la situación de los más

vulnerables en los últimos años en muchos países (Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia), donde restablecer el acceso a viviendas asequibles de buena calidad para todos es un gran desafío para los responsables políticos (André & Chalaux, 2018).

Las políticas a favor de los propietarios y los promotores, apoyado en la liberalización del crédito y tipos de interés más bajos, han derivado en un escenario de debilidad y declive del mercado de alquiler privado, ausencia de un sector público de alquiler. Esta situación convierte la propiedad de la vivienda en prácticamente la única opción posible de residencia, lo que nos lleva a un mercado inmobiliario desequilibrado, falta de otras formas de acceso a la vivienda, con una manifiesta falta de inversión en vivienda social quedando el mínimo porcentaje existente residual de vivienda social destinado a los más desfavorecidos, a lo que hay que sumar la problemática que genera la segunda propiedad de vivienda, que surge como generadores de ingresos por alquiler para compensar pensiones a futuro o como acumulación de riqueza, que deriva en un “nuevo orden feudal” en el que las familias no propietarias no tienen otra opción que entregar una gran parte de sus ingresos a propietarios de segundas viviendas para poder acceder a un hogar (Aalbers, Bosma, Fernandez, & Hochstenbach, 2018; Walker & Jeraj, 2016).

La solución debe de partir de la administración, abordando intervenciones regulatorias capaces de mejorar la disponibilidad y asequibilidad de la vivienda, haciendo que el mercado de alquiler funcione de manera más eficaz como una de las principales políticas de viviendas, implementado políticas que reduzcan el coste del alquiler frenen al coste de la propiedad, limitando el riesgo del “inquilino malo”, eliminando las medidas fiscales que incentiven la propiedad, al menos la segunda propiedad.

7.2.3. ACCESIBILIDAD

El ODS 11 de la Agenda 2030 de la ONU establece la estrategia de potenciar la recuperación de los centros de las ciudades a través de la rehabilitación, regeneración y renovación urbana, potenciando su recuperación para la población autóctona permanente, a través de conceptos y acciones aparejadas, como eficiencia energética, rehabilitación urbana y edificatoria y potenciación de la accesibilidad en todos sus aspectos.

Frente a ello, la accesibilidad interior a la edificación apenas ha tenido consideración como indicador de habitabilidad en la transformación urbana.

El panorama del parque edificatorio actual es de edificaciones envejecidas que deriva en pérdida de valor económico, la gentrificación urbana en sus variables tradicionales y nuevas: la gentrificación turística, el alquiler temporal, la falta de financiación, la resistencia al cambio, la pérdida de identidad urbana y, por encima de todas, el envejecimiento de la población, asociado a las mayores necesidades de la misma (Ibarloza et al., 2018) y al incremento de su esperanza de vida y de las tasas de dependencia que ello conlleva (INE, Proyecciones de Población 2018, 2018), considerando a los centros históricos de las ciudades lugares necesitados de urgentes medidas de regeneración urbana.

La problemática de la accesibilidad interior a la edificación, estrictamente, apenas ha tenido consideración en la literatura científica, y más concretamente, la disponibilidad de ascensor o no por parte de las viviendas, si bien si está presente en los modelos hedónicos, son escasos en los que este, es la variable de interés.

La Constitución Española de 1978, en su artículo 9.2 establece que “corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”. Dentro el Capítulo Tercero, el art. 49 establece: “Los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos”, de lo que se deduce que la accesibilidad es un principio constitucional.

Bien es cierto que, desde esta Ley de leyes, se ha avanzado significativamente en la accesibilidad universal hasta llegar a consensuar el “ajuste razonable”. Por otra parte, las CCAA, amparadas por la legislación estatal, así como por sus respectivas leyes tanto de suelo y urbanismo, como de accesibilidad, realizan convocatorias a través de sus planes de vivienda con ayudas para la mejora de la accesibilidad universal, pero la realidad es que los importes son mínimos frente a las necesidades reales y el posible beneficiario entiende la tramitación de la posibilidad de una subvención de una gran complejidad y desalentadora en su solicitud y tramitación.

En la actualidad los incumplimientos normativos en esta materia son notorios. La aplicación de la normativa no es homogénea ni sigue sus criterios de forma rigurosa. Aunque se han conseguido avances se está muy lejos de que la accesibilidad esté presente en los edificios y espacios urbanos de todas las ciudades y más lejos aún de ser un requisito plenamente asumido por los gestores y planificadores.

7.2.4. GENTRIFICACIÓN

Los procesos de gentrificación desde sus orígenes a partir de una nueva “nobleza” urbana que contribuía al cambio en el carácter físico y cultural de los barrios de la clase trabajadora, incluidos los negocios del área, los hábitos de consumo y las relaciones internas, hasta su evolución actual y sus variantes de nuevo cuño, principalmente la turistificación, deben de observarse en un contexto de globalización, siendo los centros históricos zonas urbanas expuestas al ensayo y puesta en práctica de todas estas variables gentrificadoras.

El resultado es que los residentes de bajos ingresos se ven desplazados debido a un rápido aumento de los precios históricos de alquiler y venta, y una rápida transición sociocultural en el vecindario, que implica una transformación en la composición de clases sociales de un barrio.

Una estrategia urbana neoliberal, en muchos casos auspiciada por los gobiernos municipales interesados en revitalizar vecindarios tradicionalmente marginados, a menudo en consorcio con capital privado e inversores (Bridge & Butler, 2011; Lees & Ley, 2008; Smith, 2002), con el pretexto de los numerosos beneficios de toda índole, sanitarios, sociales, ecológicos, comerciales, etc., que “ayudan” a fortalecer la identidad de un área como un lugar atractivo y deseable para trabajar, vivir y visitar con efectos ascendentes en las economías locales y los valores inmobiliarios.

Sin embargo los barrios de los centros históricos son ámbitos que reúnen los atributos de "lugar", espacios identitarios, social e históricamente, en gran medida barrios vivos y con memoria, que aún conservan un patrimonio sociocultural en forma de experiencias organizativas, saberes y formas de vida populares que puede jugar un papel importante en la construcción de formas renovadas de autogestión y cogestión urbana para la sostenibilidad, razón de más para activar políticas que eviten exponerlos a procesos de gentrificación que amenacen la permanencia de sus pobladores y sus capacidades de abordar la transición en sus propios lugares de referencia, ámbitos urbanos de oportunidad para asentar políticas y prácticas ciudadanas de transición hacia la sostenibilidad. (López Medina et al., 2014)

7.2.5. TURISTIFICACIÓN

El fenómeno del turismo hoy es uno de los sectores más importantes de la economía mundial, manifestado por un aumento en el número de visitantes temporales que afecta de forma clara a todos los aspectos socioeconómicos de las ciudades destino del fenómeno. Los centros históricos de las ciudades, especialmente las más patrimoniales, están significativamente expuestas a los impactos que genera el fenómeno: transformaciones del uso de los espacios públicos, la economía del mercado de la vivienda, la disponibilidad de servicios, el mercado laboral, la gestión del patrimonio cultural y la vida cotidiana de los residentes ordinarios. Todos síntomas de la denominada turistificación, una variable de la gentrificación provocada por las necesidades del crecimiento incontrolable de la economía turística (Cocola-Gant, 2018).

Términos como capacidad de carga y sobreturismo, se han popularizado como definición “del impacto del turismo en un destino, o partes del mismo, que influye excesivamente en la calidad de vida percibida de los ciudadanos y / o la calidad de las experiencias de los visitantes de manera negativa” (Duignan, 2019), provocando el surgimiento del fenómeno social de la “turismo fobia”, definido como el malestar social que provoca el turismo excesivo como consecuencia de las problemáticas que acarrea en los vecinos de las zonas urbanas afectadas de dimisión social, cultural y espacial: disrupción en la vida cotidiana; aumentos de alquileres y encarecimiento de la vivienda; encarecimiento del coste de la vida cotidiana; deterioro ambiental; pérdida de calidad en la experiencia turística debido a una abrumadora sensación de sobreocupación, explotación laboral en la industria turística expresada a través de la precariedad, flexibilidad, estacionalidad, bajos salarios, sobrecarga de trabajo, etc.; políticas de embellecimiento y dinamización de la ciudad, que muchas veces implican su festividad y escenificación,

con la sustitución de servicios básicos para la población, como el comercio local, y su gentrificación, con el desplazamiento de los grupos sociales más vulnerables de la población, que son reemplazados y desplazados; museización; falta de una regulación de gestión de la ciudad acorde a los flujos y dinámicas generadas, etc.

Lo cierto es que la problemática está ahí, y sus expectativas son un mayor auge si cabe. Bien es cierto que el turismo también conlleva prosperidad económica, empleos y recursos para financiar la protección ambiental y la preservación cultural, así como el desarrollo de la comunidad y las necesidades de progreso, que de otro modo no estarían disponibles, pero por otra parte, si se aspira a que el turismo sea sostenible en el futuro, los administradores de destinos turísticos tendrán que integrar cada vez más estrategias para abordar los conflictos resultantes del turismo urbano en sus agendas, y la forma en que se planteen los conflictos turísticos en la actualidad tendrá un efecto significativo tanto en el futuro del turismo urbano como en las ciudades en general.

Para la administración local, “la base de la recuperación turística y las distintas cualidades del municipio pueden ser dañadas o incluso destruidas” si no se desarrollan estrategias para hacer frente al uso de las ciudades por parte de los turistas. (Sommer & Helbrecht, 2017).

7.3. CENTROS HISTÓRICOS EN ESTUDIO

Los centros históricos sirven para identificar y diferenciar a las ciudades al constituir el espacio del pasado y, en gran medida también, la memoria colectiva de su sociedad. Un producto histórico-cultural que contribuye a excepcionalizar, al tener señas de identidad propias. En ellos se imbrican centralidades históricas, económicas, culturales, turísticas y simbólicas, a la vez que se configuran realidades urbanas conflictivas donde conviven en tensión permanente, la tensión del cambio, viejas y nuevas funciones (Troitiño Vinuesa, 2003)

El estudio que esta tesis hace de la accesibilidad interior a la edificación como variable para la revalorización de la misma, así como para la regeneración urbana de su entorno, pretende ser una apuesta decidida por una mejora clara en lo económico, social y arquitectónico, en los centros históricos de cinco de las principales ciudades españolas, con una gran importancia como tradicionales e históricos destinos turísticos y una gran intensidad y velocidad de cambios en los mismos, todos ellos sometidos al impacto de fenómenos urbanos como la despoblación, envejecimiento, tercerización, la gentrificación y, desde finales del siglo XX a nuestros días, una intensa turistificación.

7.4. ANALISIS DE RESULTADOS.

7.4.1. RESULTADOS OBTENIDOS DE LAS TABLAS DE ESTADISTICAS DESCRIPTIVAS. ANÁLISIS PORMENORIZADO DE VARIABLES

Considerando como variable de interés el ascensor frente al resto de variables, se obtiene:

- La disponibilidad o no de ascensor, si se comparan los datos obtenidos en esta tesis con la estadística del INE año 2011, el porcentaje de viviendas sin ascensor es significativamente mayor en la estadística INE, consecuencia de las causas en el punto 6.1.1.1. reseñadas y que muestran claramente que la problemática al respecto de las viviendas sin ascensor en estas áreas centrales de las ciudades es mucho más grave.
- Teniendo en cuenta el precio de la vivienda, los centros históricos con más carencia de ascensor (Toledo y Sevilla), también implican menor diferencia de precios entre viviendas con y sin ascensor e igualmente también son los centros históricos de menor altura media.
- Considerando la altura a la que se sitúa la vivienda, si se distingue entre viviendas con ascensor y sin ascensor la altura media de las viviendas sin ascensor es una planta menos que las viviendas que sí disponen ascensor en todas las ciudades objeto de estudio, resultado coincidente con la estadística INE 2011.
- Respecto a la antigüedad media del piso/vivienda, los edificios sin ascensor presentan una antigüedad significativamente mayor que los que sí tienen ascensor. Se observa una clara tendencia a la concentración de datos de edificios sin ascensor en espacios urbanos interiores a modo de “islas”, donde la antigüedad de la edificación es mayor, con un gran déficit de accesibilidad a nivel general y falta de ascensor particularmente.
- La altura de la edificación es, evidentemente, una variable significativa en el estudio de la accesibilidad. Tradicionalmente esa altura solía tener relación con el viario de acceso a la vivienda por ello resulta además de interés profundizar aún más en los datos, de cara a obtener resultados en función de si la vivienda se halla ubicada en un vial principal o si lo está en un vial secundario del centro histórico de la ciudad, que nos confirmen este hecho.

Si se considera la influencia de la ubicación de la vivienda en el contexto urbano frente a la disponibilidad o no de ascensor y sus resultados frente al resto de variables, se obtienen los siguientes datos:

- Considerando las variables ascensor y ubicación del edificio, el porcentaje de edificios sin ascensor situados en un vial secundario en todos los centros históricos estudiados es mayor que el de los edificios sin ascensor situados en un vial principal, confirmando la tendencia de generación de “islas” interiores de no accesibilidad en los centros históricos en torno a los viales secundarios.

- Teniendo en cuenta la diferencia de precios entre viviendas con o sin ascensor en función de su ubicación, en ambos supuestos, una vivienda con ascensor tanto en un vial principal, como en un secundario del centro histórico presenta un precio por m² aproximadamente un 20% más elevado frente a la vivienda que no dispone de ascensor.
- Frente a la altura a la que se sitúa la vivienda, en los dos supuestos localizativos las viviendas sin ascensor se sitúan en una planta menos a las viviendas con ascensor.
- Y por último considerando la antigüedad media de la vivienda en función de su ubicación, cabe destacar que la diferencia de edad entre los edificios que tienen ascensor y los que no tienen ascensor se incrementan de forma significativa frente a la media general en los edificios situados en viales principales, tendiendo a igualarse en viales secundarios.

7.4.2. PLUSVALÍA DE LA VIVIENDA GENERADA POR LA MEJORA DE LA ACESIBILIDAD INTERIOR DE LA EDIFICACIÓN.

En la inmensa mayoría de los trabajos hedónicos, la variable ascensor se ha tenido en cuenta y ha resultado significativo y positivo, pero éste ha sido considerado sólo como una variable de control y no como la variable de interés. Por lo tanto, es evidente la falta de estudios que presten atención al problema de la accesibilidad interior a la edificación debido a la falta de ascensor en edificios residenciales, y en particular de los centros históricos de las ciudades. He aquí donde radica la novedad que aporta esta tesis al considerar su inclusión como la variable de interés frente al resto de variables tradicionalmente contempladas.

Con la realización de modelos econométricos a partir de los resultados obtenidos, se han analizado los beneficios que aporta la inversión en la mejora de la accesibilidad dentro de las edificaciones de los centros históricos, principalmente desde el punto de vista económico. Mejora, que, además, puede actuar como factor para la regeneración urbana de estos centros históricos, lo cual podría suponer a su vez una mejora clara en lo social y lo arquitectónico.

Estudiadas las variables consideradas en los modelos, se determina:

- En cuanto a la variable de interés (ascensorb) que permite cuantificar la plusvalía de la mejora de la accesibilidad al interior de la edificación, se observa que el coeficiente de dicha variable es significativo al 95% en todos los modelos, excepto en el caso del CH de Málaga, que lo es al 90%, siendo la variable más importante a la hora de explicar el precio de la vivienda en las viviendas situadas en los centros históricos de las ciudades de Granada y Valencia, con edificios de mayor altura en comparación con los edificios situados en los centros históricos de las ciudades de Sevilla y Toledo.

- En las viviendas que están en edificios que tienen instalado ascensor se observa un incremento en el precio o plusvalía comprendida entre el 12,80 % del centro histórico de Sevilla, el 15,80 % de Toledo, 16,80 % de Málaga, 20,60 % de Granada, y el 23,90 % de Valencia.
- Con estos datos se observa que la accesibilidad interior del edificio puede llegar a incrementar el precio de una vivienda media en 42.312,83 € en el centro histórico de Sevilla, 24.364,23 € en Toledo, 85.723,51 € en Málaga, 66.735,55 € en Granada, y 97.498,38 € en Valencia, lo cual puede ser un indicador de la rentabilidad potencial de este tipo de instalación de accesibilidad.

Conociendo el importe de la inversión necesaria para instalar este elemento de accesibilidad, se determina la rentabilidad.

7.4.3. ANÁLISIS GIS Y GENERACIÓN DE MAPAS DE ÍNDICE DE PRECIOS Y ZONAS DE INFLUENCIA.

Con la realización de los mapas de índice de precios y en base a los resultados obtenidos (salvando mínimas diferencias lógicas entre la singularidad de cada centro histórico), se da un patrón de viviendas sin ascensor, de menores precios, ubicadas en las áreas interiores de los distintos barrios de los centros históricos con orígenes medievales y expansiones urbanas modernas, con tipologías edificatorias datadas entre los siglos XVII y XIX fundamentalmente, con una altura media de B+2.

Por su parte el patrón que se corresponde con las viviendas con ascensor, de mayores precios, responde a viviendas ubicadas en el viario principal de los centros históricos que en muchos casos se corresponden con intervenciones urbanas del siglo XIX, de tipologías edificatorias que van del eclecticismo de finales del siglo XIX e inicios del XX, a edificaciones de arquitectura moderna y contemporánea que se levantan a raíz de los procesos de colmatación urbana y renovación del parque edificatorio de los centros históricos de la segunda mitad del siglo XX, y de altura media B+3.

En todos ellos se da una clara tendencia a la diferenciación entre la zona norte y sur, donde el Sur presenta las tradicionales zonas de mayor prestigio, más patrimoniales, centros de poder administrativo, político y religioso, y mejores equipamientos, frente a las zonas urbanas ubicadas al norte, tradicionales zonas más desfavorecidas y potencialmente vulnerables.

Con el segundo grupo de planimetrías generadas, Mapas de zonas de influencia, “islas de no accesibilidad”, se visualiza de una forma más clara que zonas de la ciudad concentran edificios carentes de accesibilidad interior, luego en situación de infravivienda (Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, Artículo 2, Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre) y consecuentemente zonas urbanas desfavorecidas.

Los resultados obtenidos muestran una clara relación entre espacios urbanos deteriorados y población desfavorecida, con el riesgo de convertirse en grupos vulnerables si los actuales modelos de desarrollo no tienen en cuenta estas diferencias y desigualdades

A su vez queda reflejado que fundamentalmente las zonas interiores de los centros históricos son zonas urbanas que han sufrido un proceso de abandono y deterioro, desfavorecidos desde el punto de vista demográfico, socioeconómico, medioambiental, urbanístico y por condiciones de habitabilidad, potencialmente vulnerables a procesos de abandono, terciarización, envejecimiento, gentrificación y turistificación.

De todos los datos obtenidos podemos concluir:

- La problemática real de la falta de accesibilidad es más grave de los que los datos que se han podido obtener indican.
- Existe un alto porcentaje del parque inmobiliario que se haya claramente envejecido y en situación de infravivienda como señala la legislación actual al no cumplir con al menos un ajuste razonable en materia de accesibilidad; ante esta situación, la población, debe elegir vivir en una propiedad accesible antes que en una que no lo es. Esto agrava más la situación ante el más que posible abandono de la vivienda no accesible, con el consiguiente deterioro de la vivienda no habitada.
- Como se ha estudiado a lo largo de esta tesis, no hay muchos estudios de viabilidad económica respecto a la repercusión de la no accesibilidad (Alonso López, 1999) , pero es obvio que la falta de esta lleva aparejada una notable **pérdida de valor** económico de los inmuebles no accesibles que esta tesis ha evaluado en al menos un porcentaje medio del 20% respecto de la vivienda que si dispone de ascensor, demostrando por otra parte que el invertir en accesibilidad es rentable. Por otra parte, ante una sociedad cada día más consciente de las ventajas de la accesibilidad universal, la demanda de vivienda sin ascensor es prácticamente nula lo que paralelamente hace que el valor de oferta del mismo sea muy inferior frente al inmueble que sí es accesible.
- Otro de los problemas sobre el que la no accesibilidad influye directamente es el relacionado con la esperanza de vida de la población española. Como se ha indicado a lo largo de esta tesis, en el informe del Defensor del Pueblo Andaluz sobre la falta de ascensores en gran parte de los edificios de viviendas, se apunta que la dimensión social del problema es enorme, pues el total de población residente en estos inmuebles en Andalucía sería de 1.765.513 personas. Pero es preciso tener en cuenta que el problema de la accesibilidad no sólo afecta a los residentes sino que impide la comunicación con su entorno social. Si se sabe que entorno al 9% de la población

de Andalucía está afectada por alguna discapacidad., se puede imaginar la dramática situación en la que se encuentran miles de ciudadanos (Defensor del pueblo Andaluz, 2010)

- La evolución de la población española, con una esperanza media de vida hoy por encima de los 83 años, según el informe del Instituto Nacional de Estadística (INE), publicado el 20 de Octubre de 2016, demuestra el cambio demográfico de la sociedad española actual, y cómo en 2064 habrá una mayoría de población anciana, entre 80 y 90 años, lo que supone que la accesibilidad será un gran problema para la sociedad, si nuestro parque de viviendas o cualquier otro tipo edificio no fuese accesible a todas estas personas, por lo que, sin duda se impone invertir en accesibilidad.
- En las ciudades de tradicional carácter universitario, caso de Granada, Sevilla, Toledo y Valencia, frente al tradicional fenómeno de **alquiler temporal** de los centros históricos, principalmente concentrado en la población joven que acude sus universidades, el propietario de los inmuebles, adquiere una rentabilidad alta por su alquiler sin necesidad de tener que invertir en el inmueble de la manera que sería deseable de cara no solo a aspectos relacionados con la accesibilidad, sino también relacionados con la eficiencia energética, etc. El inquilino va a estar un tiempo limitado en la vivienda, primando el arrendador la relación precio/vivienda por encima de la de calidad de los estándares del inmueble. En este punto se produce la controversia entre los intereses sociales y el de los propietarios de las viviendas.
- Con un potente mercado de alquiler por la demanda masiva de los estudiantes universitarios del que podría decirse que hay un exceso de demanda, la inversión en el mantenimiento y mejora del parque inmobiliario es mínima, lo que provoca su continuo deterioro.
- A ello ha venido a sumarse el alquiler vacacional turístico, aún más rentable que el estudiantil, para cortos periodos de estancia: días, fines de semana o semanas a lo sumo, generando una burbuja de alquiler muy dependiente del fenómeno turístico, y que está desplazando a esta población estudiantil hacia la periferia inmediata a los tradicionales lugares de alquiler, tensionando aún más si cabe el mercado de alquiler de larga duración que ve desplazado a un segundo anillo periférico las posibilidades de contratación.

7.4.4. CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA DE LAS INTERVENCIONES PARA LA DOTACIÓN DE ACCESIBILIDAD A LOS EDIFICIOS

Con objeto de conocer el importe necesario para una inversión de instalación de un ascensor, se analizan las intervenciones para la dotación de accesibilidad a los edificios. A partir de ahí se determina la rentabilidad de la misma, con las lógicas diferencias entre las ciudades estudiadas. De forma general, los edificios que han sido beneficiarios de subvención de mejora de accesibilidad, en todas las ciudades

analizadas presentan una edad media que los sitúa en la década de los años 60, momento de las grandes expansiones urbanas de la segunda mitad del siglo XX.

La altura media de todos los edificios equivalentes a B+4 (5 paradas de ascensor), con una media de 16 pisos por edificios, 4 por planta, y atienden a una tipología constructiva muy similar y que se corresponde con un patrón simplificado de producción inmobiliaria de edificios plurifamiliares de zonas de ensanche y/o periferia, multitud de veces repetido en esos momentos en todo el país.

El conjunto de ciudades estudiadas **no** arroja un total de 4648 viviendas que afectan a una población de 11.620 personas, a razón de 2,50 personas por vivienda que se han visto beneficiadas por subvenciones públicas en mejora de la accesibilidad a sus viviendas.

Por otra parte, la inversión media que supone la instalación de un ascensor en un edificio es de 93.975,43 €. Esto supone un coste de 15.206,38 € por parada/planta, siendo la inversión a realizar por piso de 5.925,31 €.

Pero, para cuantificar dicha inversión ha de tenerse en cuenta el importe subvencionado por administración, que se mueve entre el 40 % de la Comunidad de Castilla la Mancha y el 50% del total de la inversión que subvenciona la Comunitat Valenciana, siendo el porcentaje de la subvención en la Comunidad Andaluza variable entre el 40 % y el 50 %, resultando un porcentaje medio de subvención en base a todos los ítems contemplados del 49,01 %, obteniendo un importe medio subvención por piso de 2.903,99 €.

7.5. RENTABILIDAD DE LA INVERSIÓN EN ACCESIBILIDAD

Estos datos muestran muy claramente que invertir en la implementación de un ascensor en un edificio es rentable económicamente, con rentabilidades del 1000 % de media, por cada euro (1 €) que se invierte en mejora de la accesibilidad, se obtiene una rentabilidad de diez euros (10 €).

Pero el beneficio no solo es económico, redunda aún más, si cabe, en el terreno de lo social, pues afecta positivamente a los residentes directamente involucrados, así como a su entorno familiar, social y funcional (Fundación ONCE, 2013), mejorando la calidad de sus vidas, principalmente a la población de mayor edad, fijando a la población autóctona a estas áreas urbanas y acrecentando el sentimiento de pertenencia a un lugar, lo cual, a su vez, redunda en limitar la especulación asociada a los procesos de gentrificación y de turistificación a los que están sometidos estos CH; y también redunda positivamente desde el punto de vista arquitectónico, pues actúa como un incentivo para nuevas actuaciones rehabilitadoras de mejora sobre el conjunto del edificio (mejora de la eficiencia energética, de la habitabilidad, etc.).

Frente a este beneficio, se plantean una serie de problemáticas que desincentivan cualquier actuación sobre la mejora de la accesibilidad:

a) Viabilidad técnica.

Factor que es utilizado con frecuencia para justificar la inviabilidad de hacer accesible un edificio. Sin embargo, hoy día, desde un punto de vista técnico, se han alcanzado soluciones capaces de resolver cualquier situación técnica por compleja que esta pudiera ser. Incluso en aquellos edificios de mayor nivel de protección que en un principio la ley puede llegar a amparar la falta de adopción de medidas justificativas. Estas reglamentaciones han ido primando con el tiempo el que se adopten soluciones capaces de hacer accesibles estos inmuebles.

b) Trabas administrativas.

Es cierto que la legislación actual prevé facilidades a la hora de optar a ayudas financieras para actuar sobre la mejora de la accesibilidad en los edificios, pero al ciudadano medio le resultan cuanto menos farragosas y numerosos requisitos a cumplir de forma previa, además de tener que contar con un amplio consenso vecinal de cara a la petición de las mismas. Este sistema de financiación necesita una amplia revisión para hacerlo más fácil. Si la adopción de medidas que mejoren la accesibilidad es una estrategia de futuro de cara a la regeneración integral urbana, esta acción requiere un claro replanteamiento de cómo llevarla a cabo, haciendo fácil lo que hoy resulta complejo al usuario.

c) Falta de financiación.

Si la accesibilidad universal es un derecho de las personas y se quiere con ello regenerar nuestro espacio de vida como filosofía de futuro, las estrategias estructurales de apoyo a estas ideas deben de estar claras. Hay que abrir un debate sobre si este problema es estructural, y si lo es, de cómo los fondos de ayuda económica estructural que la Comunidad Económica Europea dispone pueden aplicarse sobre este aspecto. Es claro que se entra en un gran debate entre derechos particulares y derechos comunes, pero si la ciudad que se quiere es la que pretende entre otros factores recuperar sus centros históricos para el hábitat de sus ciudadanos, el factor de la accesibilidad en todos sus matices, no solo los públicos, sino el de la accesibilidad en los ámbitos privados, es sobre el que urge actuar en beneficio del bien de la comunidad sin dejar de lado los derechos propios adquiridos.

Según M. Cacciari: “Desde sus orígenes, la ciudad está investida de una doble corriente de deseos. Deseamos la ciudad como regazo, como madre, y, al mismo tiempo, como máquina, como instrumento; queremos que sea *ethos* en el sentido originario de morada y estancia y, al

mismo tiempo, un medio complejo de funciones; le pedimos seguridad y paz y, al mismo tiempo, pretendemos que tenga unas eficiencia, eficacia y movilidad extremas. La ciudad está sometida a preguntas contradictorias. Querer superar tales contradicciones es una mala utopía. Al contrario, se requiere *darle forma*. La ciudad en su historia es el *experimento* perenne para dar forma a la contradicción, al conflicto. (Vázquez Justel, 2017, pág. 219) (Cacciari, 2010)

d) Resistencia al cambio.

En este factor se pueden distinguir claramente dos partes implicadas, por un lado la inercia del *status quo* en amplios sectores de los agentes implicados en cualquier tipo de acción urbanística (técnicos, promotores, funcionarios...), incluyendo paradójicamente un amplio grupo profesional constituye un aspecto reseñable por su incidencia en los procesos de planificación urbanística (Vázquez Justel, 2017, pág. 220) y por otro lado a los propietarios, con la normal oposición a cualquier tipo de modificación que según el caso pueden llevar implícitas o no pérdidas en el estado inicial de su propiedad aunque el resultado final resulte beneficioso para los mismos. Se recupera así parte de lo argumentado sobre el conflicto entre lo privado y el bien común que por otra parte beneficia también al propietario privado.

Queda claro que el estudio de la ciudad y concretamente el estudio de la ciudad histórica requiere de un necesario análisis individualizado, no sirven las generalizaciones, cada barrio contiene sus singularidades.

El análisis realizado a través de esta tesis sirve de punto de referencia o comparación frente a otros estudios de áreas urbanas de similares creaciones y misma ideología en sus confecciones morfológicas y tipológicas, siendo igualmente exportable a la hora de establecer posibles comparaciones con desarrollos urbanos preindustriales de similar criterio urbanístico tanto dentro del ámbito nacional como internacional.

El análisis de la accesibilidad como indicador de regeneración urbana integrada, a la vez es tanto socioeconómico como técnico perfectamente válido y sencillo de obtener de cara a certificar o dar validez a posibles estrategias de actuaciones regenerativas.

7.6. LINEAS FUTURAS A DESARROLLAR

Tras el estudio de la accesibilidad a la edificación como indicador urbano en los procesos de regeneración urbana integrada en los centros históricos, desde una óptica global y la inclusión de la accesibilidad a la edificación como un parámetro para determinar la necesidad de regeneración urbana, cuantificando su incidencia en la estructura socioeconómica de la ciudad, el doctorando entiende que se hace imprescindible para avanzar y profundizar en la línea de trabajo iniciada con esta tesis y a modo de

continuación de la misma, abordar una serie de líneas de estudio y trabajo que profundicen y amplíen el conocimiento alrededor de todos los factores que esta tesis ha dejado indicados de forma paralela al objeto de la misma, a la vez que maximicen, visualicen y conciencien sobre las conclusiones obtenidas, a saber:

- Propuesta de modificación normativa y reglamentaria, incluido el planeamiento urbano, de forma que los beneficios que se produzcan tengan la repercusión social que toda actuación auspiciada desde la administración debería tener, mejore el mercado inmobiliario y haga de los centros urbanos zonas perfectamente integradas en su estructura, con una población residente permanente que permita recuperar dotaciones y servicios urbanos en un modelo de urbanización compacta y sostenible.
- Generar una plataforma informática, como herramienta útil para los responsables públicos y los planificadores de lo urbano, en la que a la vez que se realiza el proceso de inspección y evaluación de edificios, se genere una base de datos parametrizada y georreferenciada con los datos que de dicha inspección se obtienen, que permita un conocimiento lo más exhaustivo posible del parque residencial, con capacidad del control de carencias y necesidades del mismo y capaz de ofrecer datos para poder establecer estrategias regenerativas, productivas y de intervención en el ámbito industrial material constructivo patrimonial, en el convencimiento de su utilidad tanto física, arquitectónica, económica y social, facilitadora de toma de decisiones de regeneración urbana a escala local, así como estratégica a nivel regional o nacional.

CAPITULO 8. BIBLIOGRAFIA

- Aalbers, M., Bosma, J., Fernandez, R., & Hochstenbach, C. (2018). Buy-to-let gewikt en gewogen.
- Acale Sánchez, F. (2016). Metodología para el análisis histórico-constructivo en edificios granadinos.
- Adamiak, C. (2018). Mapping airbnb supply in european cities. *Annals of Tourism Research*, 71(C), 67-71.
- Adarve, G. F. (2017). No title. *Conjuntos Históricos De Granada: Delimitación, Planeamiento Y Rehabilitación (1985-2015)*,
- Adie, B. A., Falk, M., & Savioli, M. (2020). Overtourism as a perceived threat to cultural heritage in europe. *Current Issues in Tourism*, 23(14), 1737-1741.
- Agarwal, O., Kumar, A., & Zimmerman, S. (2019). *Emerging Paradigms in Urban Mobility*. Elsevier.
- Agenda Urbana para la UE: Pacto de Amsterdam*. (2016). Obtenido de http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/urban-development/agenda/pact-of-amsterdam.pdf.
- Agua, Territorio y Ciudad. Sevilla Almohade. 1248*. (2008). Sevilla: Agendia Andaluza del Agua, Consejeria de Medio Ambiente. Junta de Andalucia.
- Ahmadian, E., Byrd, H., Sodagar, B., Matthewman, S., Kenney, C., & Mills, G. (2019). Energy and the form of cities: The counterintuitive impact of disruptive technologies. *Architectural Science Review*, 62(2), 145-151. doi:10.1080/00038628.2018.1535422
- Ahvenniemi, H., Huovila, A., Pinto-Seppä, I., & Airaksinen, M. (2017). What are the differences between sustainable and smart cities? *Cities*, 60, 234-245.
- Albino, V., Berardi, U., & Dangelico, R. M. (2015). Smart cities: Definitions, dimensions, performance, and initiatives. *Journal of Urban Technology*, 22(1), 3-21.
- Alcoforado, M.-J., Andrade, H., Lopes, A., & Vasconcelos, J. (March de 2009). Application of climatic guidelines to urban planning The example of Lisbon (Portugal). (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 56-65.
- Alexander, N. (2009). Brand authentication: Creating and maintaining brand auras. *European Journal of Marketing*,

- Ali, S., & Tamura, A. (August de 2003). Road traffic noise levels, restrictions and annoyance in Greater Cairo, Egypt. (Elsevier, Ed.) *Applied Acoustics*, 815-823.
- Alonso, F. (2007). Algo más que suprimir barreras: Conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. *Trans.Revista De Traductología*, (11), 15-30.
- Álvarez Ahedo, I. (2017). La evolución urbana de toledo. *Recuperado De [Http://Www.Toledo.Es/Wp-Content/Uploads/2017/07/Prueba-Toledo-2.Pdf](http://Www.Toledo.Es/Wp-Content/Uploads/2017/07/Prueba-Toledo-2.Pdf)*,
- Amini, M., & Bienstock, C. C. (2014). Corporate sustainability: An integrative definition and framework to evaluate corporate practice and guide academic research. *Journal of Cleaner Production*, 76, 12-19.
- Andersson, E. (2006). Urban landscapes and sustainable cities. *Ecology and Society*, 11(1)
- André, C., & Chaux, T. (2018). Building a typology of housing systems to inform policies in OECD and EU member states. *Economie Et Statistique*, 2018(500-502), 13-36. doi:10.24187/ECOSTAT.2018.500T.1943
- Ángeles Huete Garcia, M., Merinero Rodríguez, R., & Muñoz Moreno, R. (2016). Urban regeneration policy from the integrated urban development model in the european union: An analytical approach based on the study of spanish cities. *Local Government Studies*, 42(2), 267-286. doi:10.1080/03003930.2015.1110520
- Angelini, V., Laferrère, A., & Weber, G. (2013). Home-ownership in europe: How did it happen? *Advances in Life Course Research*, 18(1), 83-90.
- Anguelovski, I., Connolly, J. J. T., Masip, L., & Pearsall, H. (2018a). Assessing green gentrification in historically disenfranchised neighborhoods: A longitudinal and spatial analysis of barcelona. *Urban Geography*, 39(3), 458-491. doi:10.1080/02723638.2017.1349987
- Anguelovski, I., Connolly, J. J. T., Masip, L., & Pearsall, H. (2018b). Assessing green gentrification in historically disenfranchised neighborhoods: A longitudinal and spatial analysis of barcelona. *Urban Geography*, 39(3), 458-491. doi:10.1080/02723638.2017.1349987
- Anguelovski, I. (2016). From toxic sites to parks as (green) LULUs? new challenges of inequity, privilege, gentrification, and exclusion for urban environmental justice. *Journal of Planning Literature*, 31(1), 23-36.
- Antonakakis, N., Dragouni, M., & Filis, G. (2015). How strong is the linkage between tourism and economic growth in europe? *Economic Modelling*, 44, 142-155.

- Antoniucci, V., & Marella, G. (2017). Immigrants and the city: The relevance of immigration on housing price gradient. *Buildings*, 7(4) doi:10.3390/buildings7040091
- Apparicio, P., Séguin, A., Landry, S., & Gagnon, M. (2012). Spatial distribution of vegetation in montreal: An uneven distribution or environmental inequity? *Landscape and Urban Planning*, 107(3), 214-224.
- Appleyard, D., & Jacobs, A. (1984). Manifiesto por el diseño urbano. *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*.(59-60), 69-78.
- Arapoglou, V. P., & Sayas, J. (2009). New facets of urban segregation in southern europe: Gender, migration and social class change in athens. *European Urban and Regional Studies*, 16(4), 345-362.
- Aranda, F., Carrobles, J., & Isabel, J. L. (1997). El sistema hidráulico romano de abastecimiento a toledo. *Toledo: Instituto Prov.De Investigaciones Y Estudios Toledanos*,
- Arasa i Gil, F. (2012). La arqueología en valencia tras la desamortización.
- Arce, Ó, & López-Salido, D. (2011). Housing bubbles. *American Economic Journal: Macroeconomics*, 3(1), 212-241.
- Ardura Urquiaga, A., Lorente-Riverola, I., & Ruiz Sanchez, J. (2020). Platform-mediated short-term rentals and gentrification in madrid. *Urban Studies*, 57(15), 3095-3115. doi:10.1177/0042098020918154
- Arellano, S. G., & Corona, A. H. L. (2019). The current urban shape of metropolitan areas in Mexico: Indicators and morphological dimensions. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 34(1), 11-42. doi:10.24201/edu.v34i1.1799 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85059140312&doi=10.24201%2fedu.v34i1.1799&partnerID=40&md5=1256e9363e835d96853c86d1bc7ff8c9>
- Arends Morales, L. N. (2012). Vivienda social en la unión europea.
- Arias, R. F. Q. (2018). Turismo, ambiente y desarrollo indígena en el amazonas colombiano. *Estudios Y Perspectivas En Turismo*, 27(2), 460-486.
- Arias, A., & Quagleri, A. (2016). Unravelling airbnb. *Urban Perspectives from Barcelona.in Reinventing the Local in Tourism*, , 209-225.
- Arjona, G. (2015). La accesibilidad y el diseño universal entendido por todos. de cómo stephen hawking viajó por el espacio.

- Arozarena Villar, A., Bosque González, I. d., Villa Alcázar, G., & Porcuna Fernández Monasterio, A. (2006). Mapa de ocupación del suelo en España. Corine Land Cover-Proyecto I&CLC2000.
- Arundel, R., & Ronald, R. (2021). The false promise of homeownership: Homeowner societies in an era of declining access and rising inequality. *Urban Studies*, 58(6), 1120-1140.
- Arsenio, E., Dias, J., Azeredo Lopes, S., & Pereira, H. (2017). Assessing the market potential of electric bicycles and ICT for low carbon school travel: a case study in the smart city of Águeda. (Elsevier, Ed.) *Transportation Research Procedia*, 26, 119-130.
- Asgarzadeh, M., Lusk, A., Koga, T., & Hirate, K. (July de 2012). Measuring oppressiveness of streetscapes. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 107, 1-11.
- Ashworth, G. J., & Tunbridge, J. E. (2000). *The tourist-historic city* Routledge.
- Aspuru, I., Garcia, I., Bartalucci, C., Borchì, F., Carfagni, M., Governi, L., . . . Gaudibert, P. (2016). LIFE+2010 QUADMAP project: A new methodology to select, analyze and manage quiet urban areas defined by the European Directive 2002/49/EC. *Noise Mapping*, 3(1), 120-129. doi:10.1515/noise-2016-0009
- Ateljevic, I., & Doorne, S. (2005). Dialectics of authentication: Performing 'exotic otherness' in a backpacker enclave of Dali, China. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 3(1), 1-17.
- Atkinson, R., & Bridge, G. (2004a). *Gentrification in a global context* Routledge.
- Atkinson, R., & Bridge, G. (2004b). *Gentrification in a global context* Routledge.
- AUMSA, A. (s.f.). *urbanismo y Vivienda*. Recuperado el 19 de abril de 2022, de <http://www.valencia.es/ayuntamiento/urbanismo2.nsf/vTramitacionWeb/7183D017A5DA4E1EC1258512002F6265?OpenDocument&lang=1&nivel=10&Categoria=&bdorigen=ayuntamiento/urbanismo.nsf>
- Austin, J. L. (2013). Performative utterances. *The Semantics-Pragmatics Boundary in Philosophy*, 21
- Avieli, N. (2015). The rise and fall (?) of Hôi An, a UNESCO World Heritage site in Vietnam. *SOJOURN: Journal of Social Issues in Southeast Asia*, 30(1), 35-71.
- Ayto. de Granada. (11 de abril de 2022). *Plan General de Ordenación Urbana 2001*. Obtenido de <https://www.granada.org/inet/wpgo.nsf/xinicio>

- Baabou, W., Grunewald, N., Ouellet-Plamondon, C., Gressot, M., & Galli, A. (2017). The ecological footprint of mediterranean cities: Awareness creation and policy implications. *Environmental Science and Policy*, 69, 94-104. doi:10.1016/j.envsci.2016.12.013
- Bakker, S., & Trip, J. (December de 2013). Policy options to support the adoption of electric vehicles in the urban environment. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 25, 18-23.
- Balibrea, M. P. (2001). Urbanism, culture and the post-industrial city: Challenging the 'barcelona model'. *Journal of Spanish Cultural Studies*, 2(2), 187-210.
- Banerji, A., Shi, H., Hilbers, Mr Paul Louis Cerial, & Hoffmaister, M. A. W. (2008). *House price developments in europe: A comparison* International Monetary Fund.
- Baquero, M. T., & Quesada, F. (2016). Eficiencia energética en el sector residencial de la ciudad de cuenca, ecuador. *Maskana*, 7(2), 147-165.
- Barbehön, M., Münch, S., Gehring, P., Grossmann, A., Haus, M., & Heinelt, H. (2016). Urban problem discourses: Understanding the distinctiveness of cities. *Null*, 38(2), 236-251. doi:10.1111/juaf.12206
- Barrigón Morillas, J., Gómez Escobar, V., Mendez Sierra, J., Vilchez Gomez, R., & Trujillo Carmona, J. (October de 2002). An environmental noise study in the city of Cáceres, Spain. (Elsevier, Ed.) *Applied Acoustics*, 63, 1061-1070.
- Barlow, J., & Duncan, S. (1994). *Success and failure in housing provision: European systems compared* Pergamon.
- Bärnthaler, R., Novy, A., & Stadelmann, B. (2020). A polanyi-inspired perspective on social-ecological transformations of cities. *Null*, , 1-25. doi:10.1080/07352166.2020.1834404
- Bar-Tal, D. (2000). *Shared beliefs in a society: Social psychological analysis* Sage Publications.
- Barton, M. (2016). An exploration of the importance of the strategy used to identify gentrification. *Urban Studies*, 53(1), 92-111.
- Basiago, A. D. (1996). The search for the sustainable city in 20th century urban planning. *Environmentalist*, 16(2), 135-155.
- Bastianoni, S., Niccolucci, V., Neri, E., Cranston, G., Galli, A., & Wackernagel, M. (2020a). Sustainable development: Ecological footprint in accounting. *Managing human and social systems* (pp. 301-320) CRC Press.

- Bastianoni, S., Niccolucci, V., Neri, E., Cranston, G., Galli, A., & Wackernagel, M. (2020b). Sustainable development: Ecological footprint in accounting. *Managing human and social systems* (pp. 301-320) CRC Press.
- Bataller, M. A. S. (2001). Gentrificación e inmigración en los centros históricos: El caso del raval de barcelona. *Scripta Nova.Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales*, 5
- Batty, M. (2016). No title. *Theoretical Filters: Reducing Explanations in Cities to their very Essence*,
- Baycan-Levent, T., & Nijkamp, P. (2009). Planning and management of urban green spaces in europe: Comparative analysis. *Journal of Urban Planning and Development*, 135(1), 1-12.
- Beaujeu-Garnier, J., Andan, O., & Libault, A. (1975). The accessibility of big towns in France. (Elsevier, Ed.) *Geoforum*, 6, 137-150.
- Beauregard, R. A. (2013). The chaos and complexity of gentrification. *Gentrification of the city* (pp. 51-71) Routledge.
- Beaverstock, J. V., Hubbard, P., & Short, J. R. (2004). Getting away with it? exposing the geographies of the super-rich. *Geoforum*, 35(4), 401-407.
- Becken, S., & Job, H. (2014). Protected areas in an era of global-local change. *Journal of Sustainable Tourism*, 22(4), 507-527.
- Belhassen, Y., Caton, K., & Stewart, W. P. (2008). The search for authenticity in the pilgrim experience. *Annals of Tourism Research*, 35(3), 668-689.
- Bell, S., & Morse, S. (2012). *Sustainability indicators: Measuring the immeasurable?* Routledge.
- Bellet, C., & Olazabal, E. (2017). Las ciudades intermedias en españa: Dinámicas y procesos de urbanización recientes. *Sistemas Urbanos Y Ciudades Medias En Iberoamérica*, , 146-185.
- Ben-Shahar, D. (2007). Tenure choice in the housing market: Psychological versus economic factors. *Environment and Behavior*, 39(6), 841-858.
- Berry, C. (2016). Austerity, ageing and the financialisation of pensions policy in the UK. *British Politics*, 11(1), 2-25.
- Bertoldi, P., Economidou, M., Palermo, V., Boza-Kiss, B., & Todeschi, V. (2020). How to finance energy renovation of residential buildings: Review of current and emerging financing instruments in the EU. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Energy and Environment*, doi:10.1002/wene.384

- Bi, J., Zhang, R., Wang, H., Liu, M., & Wu, Y. (2011). The benchmarks of carbon emissions and policy implications for china's cities: Case of nanjing. *Energy Policy*, 39(9), 4785-4794.
- Bibri, S. E., & Krogstie, J. (2017). Smart sustainable cities of the future: An extensive interdisciplinary literature review. *Sustainable Cities and Society*, 31, 183-212.
- Bieger, T., Beritelli, P., & Weinert, R. (2007). Understanding second home owners who do not rent— Insights on the proprietors of self-catered accommodation. *International Journal of Hospitality Management*, 26(2), 263-276.
- Birtchnell, T., Harada, T., & Waitt, G. (June de 2018). On the verge of change: Maverick innovation with mobility scooters. (Elsevier, Ed.) *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 27, 118-128.
- Blanco-Romero, A., Blazquez-Salom, M., Morell, M., & Fletcher, R. (2019). Not tourism-phobia but urban-philia: Understanding stakeholders' perceptions of urban touristification. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Espanoles*, (83), 2834. doi:10.21138/bage.2834
- Blanco-Romero, A., Salom, M. B., Morell, M., & Fletcher, R. (2019a). Not tourism-phobia but urban-philia: Understanding stakeholders' perceptions of urban touristification. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, (83), 3.
- Blanco-Romero, A., Salom, M. B., Morell, M., & Fletcher, R. (2019b). Not tourism-phobia but urban-philia: Understanding stakeholders' perceptions of urban touristification. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, (83), 3.
- Bock, K. (2015). The changing nature of city tourism and its possible implications for the future of cities. *European Journal of Futures Research*, 3(1), 1-8.
- Boeri, A., Bortoli, G., & Longo, D. (2018). Cultural heritage as a driver for urban regeneration: Comparing two processes. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 217, 587-598. doi:10.2495/SDP180501
- Bohigas, O. (1986). *Reconstrucción de Barcelona*. Madrid: MOPU.
- Bonaiuto, M., Fornara, F., & Bonnes, M. (September de 2003). Indexes of perceived residential environment quality and neighbourhood attachment in urban environments: a confirmation study on the city of Rome. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 65, 41-52.
- Borg, I. (2015). Housing deprivation in europe: On the role of rental tenure types. *Housing, Theory and Society*, 32(1), 73-93.
- Borja, H. (2004). No title. *Legitimación De La Violencia Política: Paramilitarismo Y Estado*,

- Borucke, M., Moore, D., Cranston, G., Gracey, K., Iha, K., Larson, J., . . . Galli, A. (2013). Accounting for demand and supply of the biosphere's regenerative capacity: The national footprint accounts' underlying methodology and framework. *Ecological Indicators*, 24, 518-533.
- Bostic, R. W., & Martin, R. W. (2003). Black home-owners as a gentrifying force? neighbourhood dynamics in the context of minority home-ownership. *Urban Studies*, 40(12), 2427-2449.
- Bourdeau, P., François, H., & Bensahel, L. (2013). No title. *Fin (?) Et Confins Du Tourisme: Interroger Le Statut Et Les Pratiques De La Récréation Contemporaine*,
- Brandis García, D., & Río Lafuente, I. d. (1995). Turismo y medio ambiente de las ciudades históricas.
- Breheny, M. (1995). The compact city and transport energy consumption. *Transactions of the Institute of British Geographers*, , 81-101.
- Brenner, N., Peck, J., & Theodore, N. (2010). Variegated neoliberalization: Geographies, modalities, pathways. *Global Networks*, 10(2), 182-222.
- Bridge, G., & Butler, T. (2011). *Mixed communities: Gentrification by stealth?* Policy Press.
- Brindley, P., Cameron, R. W., Ersoy, E., Jorgensen, A., & Maheswaran, R. (2019). Is more always better? exploring field survey and social media indicators of quality of urban greenspace, in relation to health. *Urban Forestry and Urban Greening*, 39, 45-54. doi:10.1016/j.ufug.2019.01.015
- Broere, W. (2016). Urban underground space: Solving the problems of today's cities. *Tunnelling and Underground Space Technology*, 55, 245-248. doi:10.1016/j.tust.2015.11.012
- Bromley, R., Matthews, D., & Thomas, C. (June de 2007). City centre accessibility for wheelchair users: The consumer perspective and the planning implications. (Elsevier, Ed.) *Cities*, 229-241.
- Brown, G., Rhodes, J., & Dade, M. (October de 2018). An evaluation of participatory mapping methods to assess urban park benefits. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 178, 18-31.
- Brown, R., Vanos, J., Kenny, N., & Lenzholzer, S. (June de 2015). Designing urban parks that ameliorate the effects of climate change. (Elsevier, Ed.) 138, 118-131.
- Bruner, E. M. (1994). Abraham lincoln as authentic reproduction: A critique of postmodernism. *American Anthropologist*, 96(2), 397-415.
- Buchmann, A., Moore, K., & Fisher, D. (2010). Experiencing film tourism: Authenticity & fellowship. *Annals of Tourism Research*, 37(1), 229-248.

- Bugalski, Ł. (2020). The undisrupted growth of the airbnb phenomenon between 2014–2020. the touristification of european cities before the covid-19 outbreak. *Sustainability (Switzerland)*, 12(23), 1-20. doi:10.3390/su12239841
- Burchfield, M., Overman, H. G., Puga, D., & Turner, M. A. (2006). Causes of sprawl: A portrait from space. *The Quarterly Journal of Economics*, 121(2), 587-633.
- Burger, J. R., Allen, C. D., Brown, J. H., Burnside, W. R., Davidson, A. D., Fristoe, T. S., . . . Okie, J. G. (2012). The macroecology of sustainability. *PLoS Biology*, 10(6), e1001345.
- Burger, M. J., Van Der Knaap, B., & Wall, R. S. (2014). Polycentricity and the multiplexity of urban networks. *European Planning Studies*, 22(4), 816-840.
- Butchart, S. H., Walpole, M., Collen, B., Van Strien, A., Scharlemann, J. P., Almond, R. E., . . . Bruno, J. (2010). Global biodiversity: Indicators of recent declines. *Science*, 328(5982), 1164-1168.
- Butler, R. W. (2006). The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *The Tourism Area Life Cycle*, 1(1), 3-12.
- Butler, R. W. (1980). The theory of a tourist area cycle of evolution: Implications for management resources. *The Canadian Geographer/Le Géographe Canadien*, 24(1), 5-12.
- Butler, T., & Lees, L. (2006). Super-gentrification in barnsbury, london: Globalization and gentrifying global elites at the neighbourhood level. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 31(4), 467-487.
- Byrd, H., Ho, A., Sharp, B., & Kumar-Nair, N. (2013). Measuring the solar potential of a city and its implications for energy policy. *Energy Policy*, 61, 944-952.
- Cabarga Varona, A., Gómez Portilla, P., & Nogués Linares, S. (2014b). Instrumentos de la regeneración urbana integrada: Una propuesta para torrelavega (cantabria).
- Calatrava, J., & Ruiz Morales, M. (2005). *Los Planos de Granada 1500-1909*. Granada: Diputación de Granada.
- Calderón, B., & García-Cuesta, J. -. (2018). Utopia versus urban pragmatism in the Spanish city of the 21st century. *Eure*, 44(132), 109-132. doi:10.4067/s0250-71612018000200109 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85047481882&doi=10.4067%2fs0250-71612018000200109&partnerID=40&md5=fb20b7176b913fd94a63fdf1eba64c42>

- Calle Vaquero, M. (2019). Turistificación de centros urbanos:. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 1-40.
- Camagni, R., Gibelli, M. C., & Rigamonti, P. (2002). Urban mobility and urban form: The social and environmental costs of different patterns of urban expansion. *Ecological Economics*, 40(2), 199-216.
- Camerin, F. (2019). From “Ribera plan” to “Diagonal mar”, passing through 1992 “Vila olímpica”. how urban renewal took place as urban regeneration in poblenou district (barcelona). *Land use Policy*, 89 doi:10.1016/j.landusepol.2019.104226
- Campos-Medina, F., García-Ferrando, L., Larenas-Salas, J., & Simó-Solsona, M. (2009). Regeneración urbana en chile y cataluña. análisis de estrategias en fases de diseño e implementación. *Cuadernos De Vivienda Y Urbanismo*, 2(4)
- Campos Venutti, G. (1981). *Urbanismo y austeridad*. Siglo Veintiuno .
- Cantera, M. J. R. (1997). Canteros, maestros de obras y académicos: Un pleito sobre titulación para el ejercicio de la arquitectura tras la real orden de 1787. *Boletín Del Seminario De Estudios De Arte Y Arqueología: BSA*, (63), 539-554.
- Capel, H. (2016). La forma urbana en la ciudad postcapitalista. *Biblio3W Revista Bibliográfica De Geografía Y Ciencias Sociales*,
- Caprotti, F., Cowley, R., Datta, A., Broto, V. C., Gao, E., Georgeson, L., . . . Joss, S. (2017). The new urban agenda: Key opportunities and challenges for policy and practice. *Urban Research and Practice*, 10(3), 367-378. doi:10.1080/17535069.2016.1275618
- Caradonna, J. L. (2014). *Sustainability: A history* Oxford University Press.
- Caro-Martínez, R., & Sendra, J. (2018). Implementation of Urban Building Energy Modeling in Historic Districts: Seville as case-study. *International Journal of Sustainable Development and Planning*(4), 528-540.
- Carpenter, J., González Medina, M., Huete García, M. Á, & De Gregorio Hurtado, S. (2020). Variegated europeanization and urban policy: Dynamics of policy transfer in france, italy, spain and the UK. *European Urban and Regional Studies*, 27(3), 227-245. doi:10.1177/0969776419898508
- Carrió, J. M. (2014). La accesibilidad en el patrimonio histórico= accessibility in the historic heritage. *Revista Electrónica ReCoPar*, (7), 2-10.

- Carruthers, J. I., & Ulfarsson, G. F. (2003). Urban sprawl and the cost of public services. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 30(4), 503-522.
- Casalderrey, N. G., Garcia, J. A., Mach, A. P., & Fernández, Ó V. (2018). De la turismofobia a la convivencia turística: El caso de barcelona. análisis comparativo con ámsterdam y berlín. *Ara: Revista De Investigación En Turismo*, 8(2), 25-34.
- Casellas, A., & Pallares-Barbera, M. (2009). Public-sector intervention in embodying the new economy in inner urban areas: The barcelona experience. *Urban Studies*, 46(5-6), 1137-1155.
- Castañeda, E. (2012). The indignados of spain: A precedent to occupy wall street. *Social Movement Studies*, 11(3-4), 309-319.
- Castells, M. (1989). *The informational city: Information technology, economic restructuring, and the urban-regional process* Blackwell Oxford.
- Castells, M. (2012). *Redes de indignación y esperanza* Madrid: Alianza Editorial.
- Cetiner, I., & Edis, E. (2014). An environmental and economic sustainability assessment method for the retrofitting of residential buildings. *Energy and Buildings*, 74, 132-140.
- Cervera Valero, S. J. (2016). *Propuesta Metodológica De Análisis Y Actuación De La Accesibilidad En Municipios Rurales.El Caso Particular De La Marina Alta (Alicante)*.
- Chakhtoura, C., & Pojani, D. (August de 2016). Indicator-based evaluation of sustainable transport plans: A framework for Paris and other large cities. (Elsevier, Ed.) *Transport Policy*, 50, 15-28.
- Chalmeta, P. (1985). El siglo XI en primera persona. las «memorias» de'abd allāh, último rey zīri de Granada, destronado por los almorávides (1090). traducidas por E. lévi-provençal y emilio garcia gomez. madrid, alianza editorial. 1980. *Bulletin Critique Des Annales Islamologiques*, 2(1), 341-343.
- Charter, W. (1987). Charter for the conservation of historic towns and urban areas. *Washington, DC: Adopted by ICOMOS General Assembly.(October 1987)*,
- Chasin, F. (2014). Sustainability: Are we all talking about the same thing? *Proceedings of the ICT for Sustainability*, , 342-351.
- Checker, M. (2011). Wiped out by the “greenwave”: Environmental gentrification and the paradoxical politics of urban sustainability. *City & Society*, 23(2), 210-229.

- Chelleri, L. (2012). From the «Resilient city» to urban resilience. A review essay on understanding and integrating the resilience perspective for urban systems. *Documents D'Anàlisi Geogràfica*, 58(2), 287-306.
- Chen, Y., Shi, S., & Tang, Y. (2019). Valuing the urban hukou in china: Evidence from a regression discontinuity design for housing prices. *Journal of Development Economics*, 141, 102381.
- Cheng, V., Deshmukh, S., Hargreaves, A., Steemers, K., & Leach, M. (2011). (2011). A study of urban form and the integration of energy supply technologies. Paper presented at the *World Renewable Energy Congress-Sweden; 8-13 may; 2011; Linköping; Sweden*, (057) 3356-3363.
- Chen, Y., Liu, X., Xia, L., Liu, X., Yao, Y., Hu, G., . . . Pei, F. (April de 2017). Delineating urban functional areas with building-level social media data: A dynamic time warping (DTW) distance based k-medoids method. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 160, 48-60.
- Chica-Olmo, J., Cano-Guervos, R., & Chica-Rivas, M. (2019). Estimation of housing price variations using spatio-temporal data. *Sustainability*, 11(6), 1551.
- Chiesura, A. (2004). The role of urban parks for the sustainable city. *Landscape and Urban Planning*, 68(1), 129-138.
- Chorianopoulos, I., Pagonis, T., Koukoulas, S., & Drymoniti, S. (2010). Planning, competitiveness and sprawl in the mediterranean city: The case of athens. *Cities*, 27(4), 249-259.
- Choudhary, K., Boori, M. S., & Kupriyanov, A. (2017). Mapping and evaluating urban density patterns in moscow, russia. *Computer Optics*, 41(4), 528-534. doi:10.18287/2412-6179-2017-41-4-528-534
- Christen, M., & Schmidt, S. (2012). A formal framework for conceptions of sustainability—a theoretical contribution to the discourse in sustainable development. *Sustainable Development*, 20(6), 400-410.
- Ciommi, M., Chelli, F. M., Carlucci, M., & Salvati, L. (2018). Urban growth and demographic dynamics in southern europe: Toward a new statistical approach to regional science. *Sustainability (Switzerland)*, 10(8) doi:10.3390/su10082765
- Clark, E. (1988). The rent gap and transformation of the built environment: Case studies in malmö 1860–1985. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 70(2), 241-254.
- Clavé, S. A. (1998). La urbanización turística. de la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística. *Documents D'Anàlisi Geogràfica*, (32), 17-43.
- Cocola-Gant, A. (2018). Tourism gentrification. *Handbook of gentrification studies* () Edward Elgar Publishing.

- Cocola-Gant, A., & Lopez-Gay, A. (2020). Transnational gentrification, tourism and the formation of 'foreign only' enclaves in barcelona. *Urban Studies*, 57(15), 3025-3043.
- Cohen, E. (1988). Authenticity and commoditization in tourism. *Annals of Tourism Research*, 15(3), 371-386.
- Cohen, E., & Cohen, S. A. (2012). Current sociological theories and issues in tourism. *Annals of Tourism Research*, 39(4), 2177-2202.
- Colantoni, A., Grigoriadis, E., Sateriano, A., Venanzoni, G., & Salvati, L. (2016). Cities as selective land predators? A lesson on urban growth, deregulated planning and sprawl containment. *Science of the Total Environment*, 545, 329-339.
- Colding, J., & Barthel, S. (2017). An urban ecology critique on the "Smart city" model. *Journal of Cleaner Production*, 164, 95-101.
- Coles, R., & Costa, S. (February de 2018). Food growing in the city: Exploring the productive urban landscape as a new paradigm for inclusive approaches to the design and planning of future urban open spaces. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 170, 1-5.
- Collado, A. M., Navarro, D. M., Talaya, A. E., & Sánchez, E. D. (2007). Segmentación de la demanda turística: Un análisis aplicado a un destino de turismo cultural. *Revista De Análisis Turístico*, (4)
- Collantes de Terán Sánchez, Antonio. (1979). Los señoríos andaluces: Análisis de su evolución territorial en la edad media. *Historia. Instituciones. Documentos*, 6, 89-112.,
- Collins, A., & Flynn, A. (2015). *The ecological footprint: New developments in policy and practice* Edward Elgar Publishing.
- Connolly, J. J., Svendsen, E. S., Fisher, D. R., & Campbell, L. K. (2013). Organizing urban ecosystem services through environmental stewardship governance in new york city. *Landscape and Urban Planning*, 109(1), 76-84.
- Cortell Sellés, P. (2021). Análisis de la accesibilidad en edificios y entornos patrimoniales.
- Couch, C., & Dennemann, A. (April de 2000). Urban regeneration and sustainable development in Britain The example of the Liverpool Ropewalks Partnership. (Elsevier, Ed.) *Cities*, 17(2), 137-147.
- Couch, C., Fraser, C., & Percy, S. (2003). *Urban regeneration in europe* blackwell science.

- Crang, M. (1996). Magic kingdom or a quixotic quest for authenticity? *Annals of Tourism Research*, 23(2), 415-431.
- Cullen, G. (1981). *El paisaje urbano: tratado de estetica urbanistica*. Blume.
- Curran, W., & Hamilton, T. (2012). Just green enough: Contesting environmental gentrification in greenpoint, brooklyn. *Local Environment*, 17(9), 1027-1042.
- Czerniak, A., & Rubaszek, M. (2018). The size of the rental market and housing market fluctuations. *Open Economies Review*, 29(2), 261-281.
- Czischke, D., & van Bortel, G. (2018). An exploration of concepts and policies on 'affordable housing' in england, italy, poland and the netherlands. *Journal of Housing and the Built Environment*, , 1-21. doi:10.1007/s10901-018-9598-1
- Dahmann, N., Wolch, J., Joassart-Marcelli, P., Reynolds, K., & Jerrett, M. (2010). The active city? disparities in provision of urban public recreation resources. *Health & Place*, 16(3), 431-445.
- Dale, A., & Newman, L. L. (2009). Sustainable development for some: Green urban development and affordability. *Local Environment*, 14(7), 669-681.
- Daly, H. E. (1990). Toward some operational principles of sustainable development. *Ecological Economics*, 2(1), 1-6.
- Davoudi, S., Brooks, E., & Mehmood, A. (2013a). Evolutionary resilience and strategies for climate adaptation. *Planning Practice & Research*, 28(3), 307-322.
- Davoudi, S., Brooks, E., & Mehmood, A. (2013b). Evolutionary resilience and strategies for climate adaptation. *Planning Practice & Research*, 28(3), 307-322.
- Davoudi, S., Shaw, K., Haider, L. J., Quinlan, A. E., Peterson, G. D., Wilkinson, C., . . . Davoudi, S. (2012). Resilience: A bridging concept or a dead end? "Reframing" resilience: Challenges for planning theory and practice interacting traps: Resilience assessment of a pasture management system in northern afghanistan urban resilience: What does it mean in planning practice? resilience as a useful concept for climate change adaptation? the politics of resilience for planning: A cautionary note: Edited by simin davoudi and libby porter. *Planning Theory & Practice*, 13(2), 299-333.
- Dawodu, A., Akinwolemiwa, B., & Cheshmehzangi, A. (2017). A conceptual re-visualization of the adoption and utilization of the pillars of sustainability in the development of neighbourhood sustainability assessment tools. *Sustainable Cities and Society*, 28, 398-410.

- de Arriba, C. G. (2010). European cultural capitals. the European concept of culture in relation to some recent processes of image-remaking strategies and urban revitalisation. *Scripta Nova*, 14 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-78049375629&partnerID=40&md5=4b075861ee299dcc023f1a7ee7effa0d>
- de Autonomía Personal, Centro Estatal, & Técnicas–CEAPAT, A. (1998). Normas de accesibilidad a la informática para personas con discapacidad. *Madrid: Ministerio De Trabajo Y Asuntos Sociales*,
- de Carvajal, Ángel Isac Martínez. (2008). La ley del patrimonio histórico andaluz (2007) y el planeamiento urbanístico. *Erpb_ Revista Electrónica De Patrimonio Histórico*, , 3-28.
- De Decker, P., & Dewilde, C. (2010a). Home-ownership and asset-based welfare: The case of belgium. *Journal of Housing and the Built Environment*, 25(2), 243-262.
- De Decker, P., & Dewilde, C. (2010b). Home-ownership and asset-based welfare: The case of belgium. *Journal of Housing and the Built Environment*, 25(2), 243-262.
- De Gregorio Hurtado, S. (2014). Measures at the regional level in the field of urban and metropolitan mobility in Spain during the 2004-2011 period. A review from the multi-level governance perspective. *Architecture, City and Environment*, (25), 69-102. doi:10.5821/ace.9.25.3622
- De Gregorio Hurtado, S. (2017). Is EU urban policy transforming urban regeneration in Spain? answers from an analysis of the iniciativa urbana (2007–2013). *Cities*, 60, 402-414. doi:10.1016/j.cities.2016.10.015
- De Gregorio Hurtado, S., & González Medina, M. (2020). *Understanding the emergence of the Spanish urban agenda: Moving towards a new multi-level urban policy scenario?* Springer. doi:10.1007/978-3-030-29073-3_2 Retrieved from https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85075136570&doi=10.1007%2F978-3-030-29073-3_2&partnerID=40&md5=b905d5f21913e78d6c4bd71e8dc3308e
- de las Pléyades Alonso-Frank, Alción, & Kuchen, E. (2017). Validación de la herramienta metodológica de alonso-frank & kuchen para determinar el indicador de nivel de eficiencia energética del usuario de un edificio residencial en altura, en san Juan–Argentina. *Hábitat Sustentable*, , 6.
- De las Rivas Sanz, Juan Luis, Fernández-Maroto, M., González, E. R., & Sierra, M. M. (2017). Recuperando el concepto urbanístico de barrio: Unidades urbanas y regeneración urbana en castilla y león.
- De Muro, P., Monni, S., & Tridico, P. (2011). Knowledge-Based economy and social exclusion: Shadow and light in the roman Socio-Economic model. *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(6), 1212-1238.

- De Naeyer, A., Arroyo, S. P., & Blanco, J. R. (2000). Krakow charter 2000: Principles for conservation and restoration of built heritage.
- de Viena, M. (2005). El patrimonio mundial y la arquitectura contemporánea. *Gestión Del Paisaje Histórico Urbano*,
- Del Giudice, V., De Paola, P., Torrieri, F., Pagliari, F., & Nijkamp, P. (2009). No title. *A Decision Support System for Real Estate Investment Choice.*,
- del Olmo, A. M. (2020). El sistema de vivienda del sur de europa:¿ Continuidad o ruptura? *RES.Revista Española De Sociología*, 29(1), 153-180.
- DEL RIEGO, César CHICOTE Y. (1914). La vivienda insalubre en Madrid. memoria presentada al Excmo. sr. vizconde de eza, alcalde presidente de Madrid, por el director jefe del laboratorio municipal.
- del Romero Renau, L. (2018). Touristification, sharing economies and the new geography of urban conflicts. *Urban Science*, 2(4), 104.
- Defensor del pueblo Andaluz. (2010). *El parque residencial sin ascensor en Andalucía: una apuesta por la accesibilidad*. Defensor del pueblo Andaluz. Sevilla: Defensro del pueblo Andaluz.
- Delgado, M. (2008). No title. *Turistofobia.El País*, 12 De Julio,
- Dematteis, G. (1998). Suburbanización y periurbanización. ciudades anglosajonas y ciudades latinas. *La Ciudad Dispersa*, 2(3), 17-33.
- Dematteis, G., & MONCLÚS, F. J. (1998). La ciudad dispersa. *Suburbanización Y Periurbanización.Ciudades Anglosajonas Y Ciudades Latinas*,
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., & Brown, C. (2011). The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability. *Sustainable Development*, 19(5), 289-300.
- Di Giovine, M. A. (2008). *The heritage-scape: UNESCO, world heritage, and tourism* Lexington Books.
- Diañez Rubio, P. (2005). El centro histórico de sevilla: Estado actual y expectativas. *Apuntes: Revista De Estudios Sobre Patrimonio Cultural*, 23, 7-26.,
- Díaz-Orueta, F., Lourés, M. L., & Pradel-Miquel, M. (2018). Transformando los modelos de crecimiento y cohesión: Cambios en la gobernanza de barcelona y madrid. *EURE (Santiago)*, 44(131), 173-192.

- Díaz Parra, I. (2008). Plan Especial de protección del Casco Histórico de Sevilla. ¿Plan de Protección o Plan de Reforma Interior? (U. d. Sevilla, Ed.) *Espacio y Tiempo. revista de Ciencias Humanas*, 67-84.
- Díaz-Parra, I. (2015). Viaje solo de ida: Gentrificación e intervención urbanística en Sevilla. *EURE (Santiago)*, 41(122), 145-166.
- Díaz-Parra, I., & Candón-Mena, J. (2014). Espacio geográfico y ciberespacio en el movimiento 15M.
- Díaz Rodríguez, Ma. del C., & Delgado Acosta, Ma. C. R. (2008). Social policy in an urban initiative: Urban projects in Tenerife (Canary Islands). *Documents d'Analisi Geografica*, (52), 69-90. Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-63049139530&partnerID=40&md5=1eca71e2c0c4e7973165276fddc35986>
- Díaz-Serrano, L. (2009). Disentangling the housing satisfaction puzzle: Does homeownership really matter? *Journal of Economic Psychology*, 30(5), 745-755.
- DiPasquale, D., & Wheaton, W. C. (1996). *Urban economics and real estate markets* Prentice Hall Englewood Cliffs, NJ.
- Directive, E. C. (2012). Directive 2012/19/EU of the European Parliament and of the Council of 4 July 2012 on waste electrical and electronic equipment, WEEE. *Official Journal of the European Union L*, 197, 38-71.
- Dökmeci, V., & Berköz, L. (April de 2000). Residential-location preferences according to demographic characteristics in Istanbul. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 45-55.
- Dolin, R. A. (2010). (2010). Search query privacy: The problem of anonymization. Paper presented at the 2010 AAAI Spring Symposium Series,
- Domenech, M. Á R. (2011). (2011). Inmigración en Toledo. nuevos procesos de regeneración urbana 1. Paper presented at the *Población Y Espacios Urbanos: XII Congreso De Población Española, Barcelona, 8, 9 Y 10 De Julio De 2010*, 595-608.
- Domínguez, J. M. E. (2020). In defense of the city: From lock-down dystopia to open cities. *Architecture, City and Environment*, 15(43), 1-45. doi:10.5821/ace.15.43.9518 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85090659832&doi=10.5821%2face.15.43.9518&partnerID=40&md5=9c4b0156dcb5d296a0316358c4276465>
- Donaire, J. A., & Galí, N. (2011). La imagen turística de Barcelona en la comunidad de Flickr. *Cuadernos De Turismo*, (27), 291-303.

- Donaire, J. A., & Galí, N. (2008). Modeling tourist itineraries in heritage cities. routes around the old district of girona. *COMITÉ EDITORIAL DIRECTOR: Agustín Santana Talavera*, 6, 435.
- Dooring, S. (2009). Ecological gentrification: A research agenda exploring justice in the city. *International Journal of Urban and Regional Research*, 33(3), 621-639.
- Doughty, M. R., & Hammond, G. P. (2004). Sustainability and the built environment at and beyond the city scale. *Building and Environment*, 39(10), 1223-1233.
- Doxey, G. V. (1975). (1975). A causation theory of visitor-resident irritants: Methodology and research inferences. Paper presented at the *Travel and Tourism Research Associations Sixth Annual Conference Proceedings*, 195-198.
- Du, D., Lew, A. A., & Ng, P. T. (2016). Tourism and economic growth. *Journal of Travel Research*, 55(4), 454-464.
- Duignan, M. (2019). 'Overtourism'? understanding and managing urban tourism growth beyond perceptions: Cambridge case study: Strategies and tactics to tackle overtourism. 'Overtourism'? *understanding and managing urban tourism growth beyond perceptions: Case studies* (pp. 34-39) United Nations World Tourism Organisation (UNWTO).
- Dura-Guimera, A. (2003). Population deconcentration and social restructuring in barcelona, a european mediterranean city. *Cities*, 20(6), 387-394.
- e Silva, F. B., Herrera, M. A. M., Rosina, K., Barranco, R. R., Freire, S., & Schiavina, M. (2018). Analysing spatiotemporal patterns of tourism in europe at high-resolution with conventional and big data sources. *Tourism Management*, 68, 101-115.
- Earley, F. (2004). What explains the differences in homeownership rates in europe? *Housing Finance International*, 19(1), 25.
- EC European Commission. (2013). GREEN PAPER-a 2030 framework for climate and energy policies. *Com* (2013), 169
- Echenique, M. H., Hargreaves, A. J., Mitchell, G., & Namdeo, A. (2012). Growing cities sustainably: Does urban form really matter? *Journal of the American Planning Association*, 78(2), 121-137.
- EFE. (13 de febrero de 2020). El plan que protege el tejido residencial en Ciutat Vella es ya una realidad. *La Vanguardia*.

- Egea Jiménez, C., Nieto Calmaestra, J., Domínguez Clemente, J., & González Rego, R. (2008). *Vulnerabilidad del tejido social de los barrios desfavorecidos de Andalucía*. (C. d. Presidencia., Ed.) Sevilla: Centro de Estudios Andaluces.
- Eliasson, I. (April de 2000). The use of climate knowledge in urban planning. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 31-44.
- Elkington, J. (1998). Partnerships from cannibals with forks: The triple bottom line of 21st-century business. *Environmental Quality Management*, 8(1), 37-51.
- Elmqvist, T., Fragkias, M., Goodness, J., Güneralp, B., Marcotullio, P. J., McDonald, R. I., . . . Seto, K. C. (2013). Stewardship of the biosphere in the urban era. *Urbanization, biodiversity and ecosystem services: Challenges and opportunities* (pp. 719-746) Springer, Dordrecht.
- Else, H., Thomson, D. R., Lin, R. Y., Maharjan, U., Agarwal, S., & Newell, J. (2016). Addressing inequities in urban health: Do decision-makers have the data they need? report from the urban health data special session at international conference on urban health dhaka 2015; 27184570. *Journal of Urban Health*, 93(3), 526-537. doi:10.1007/s11524-016-0046-9
- Elsinga, M., & Hoekstra, J. (2005). Homeownership and housing satisfaction. *Journal of Housing and the Built Environment*, 20(4), 401-424.
- Emmanuel, R., & Loconsole, A. (June de 2015). Green infrastructure as an adaptation approach to tackling urban overheating in the Glasgow Clyde Valley Region, UK. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 138, 71-86.
- Eno, S., Treanor, D., Merrett, S., Gray, F., & Short, J. R. Housing policy D. donnison and C. ungeron penguin books, 1982 the future of council housing J. english (ed).
- Eriksen, T. H. (2016). *Overheating: An anthropology of accelerated change* Pluto Press London.
- Ermagun, A., Lindsey, G., & Hadden Loh, T. (September de 2018). Bicycle, pedestrian, and mixed-mode trail traffic: A performance assessment of demand models. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 177, 92-102.
- Escaño, J. B. S., & Román, A. A. (2003). Málaga durante los imperios norteafricanos: Los almorávides y almohades, siglos XI-XIII. *Mainake*, (25), 69-102.
- Escobedo, F. J., Kroeger, T., & Wagner, J. E. (2011). Urban forests and pollution mitigation: Analyzing ecosystem services and disservices. *Environmental Pollution*, 159(8-9), 2078-2087.

- Española, A. U. (2018). Madrid: Ministerio de fomento. *Centro De Publicaciones.Secretaría General Técnica*,
- Esping-Andersen, G. (1990). *The three worlds of welfare capitalism* Princeton University Press.
- Espinosa Zepeda, H. (2017). No title. *Turismofobia: Patologizar El Malestar Social.in Eldiario.Es*,
- Espinosa, Á, & Porter, T. (2011). Sustainability, complexity and learning: Insights from complex systems approaches. *The Learning Organization*,
- European Commission. (2011). *Roadmap to a single european transport area: Towards a competitive and resource efficient transport system: White paper* Publications Office of the European Union.
- Evcil, A. N. (2009). Wheelchair accessibility to public buildings in istanbul. *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*, 4(2), 76-85.
- Ewing, R., & Rong, F. (2008). The impact of urban form on US residential energy use. *Housing Policy Debate*, 19(1), 1-30.
- Ezquiaga Domínguez, J. M. (2018). Nuevo urbanismo de transformación y reciclaje. *Arquetipos*,
- EZQUIAGA, J. M. (2008). Proyecto madrid centro.
- Fan, P., Lee, Y. -, Ouyang, Z., & Huang, S. -. (2019). Compact and green urban development - towards a framework to assess urban development for a high-density metropolis. *Environmental Research Letters*, 14(11) doi:10.1088/1748-9326/ab4635
- Fan, P., Ouyang, Z., Basnou, C., Pino, J., Park, H., & Chen, J. (2017). Nature-based solutions for urban landscapes under post-industrialization and globalization: Barcelona versus shanghai; 28371756. *Environmental Research*, 156, 272-283. doi:10.1016/j.envres.2017.03.043
- Faostat, F. (2016). Agriculture organization of the united nations statistics division. *Economic and Social Development Department, Rome, Italy.Available Online: Http://Faostat3.Fao.Org/Home/E (Accessed on 31 December 2016)*,
- Fariña Tojo, J. (2007). Formas de regulación de la escena urbana en varias ciudades europeas. *Cuadernos De Investigación Urbanística*, (48), 3-92.
- Farrés Delgado, Y., & Matarán Ruiz, A. (2014). Hacia una teoría urbana transmoderna y decolonial: Una introducción. *Polis.Revista Latinoamericana*, (37)
- Fernández Adarve, G. J. (2019). *Granada, conjunto histórico: De la declaración a la intervención* Editum. Ediciones de la Universidad de Murcia.

- Fernández Alba, A., & Gavira, C. (1986). *Crónicas del espacio perdido: La destrucción de la ciudad en España 1960-1980* Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- Fernández Tabales, A., & Santos Pavón, E. L. (2018). La difícil convivencia entre paisaje urbano y turismo: Clasificación de conflictos y propuestas de regulación a partir del análisis comparativo de normativas locales. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, 78, 180-211.,
- Fletcher, R. (2011). Sustaining tourism, sustaining capitalism? the tourism industry's role in global capitalist expansion. *Tourism Geographies*, 13(3), 443-461.
- Fletcher, R. (2016). Tours caníbales puesto al día: La ecología política del turismo. *Ecología Política*, (52), 26-34.
- Folguera, J. M. M. (1984). La alcazaba de Málaga en el s. XIX. entre la utopía y la realidad. *Cuadernos De Arte De La Universidad De Granada*, , 427-445.
- Folke, C., Jansson, Å, Larsson, J., & Costanza, R. (1997). Ecosystem appropriation by cities. *Ambio*, , 167-172.
- Forster, J. (1964). The sociological consequences of tourism. *International Journal of Comparative Sociology*, 5, 217.
- Fox-Kämpe, R., Wesener, A., Münderlei, D., Sondermann, M., McWilliam, W., & Kirk, N. (February de 2018). Urban community gardens: An evaluation of governance approaches and related enablers and barriers at different development stages. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 170, 59-68.
- Freeman, L. (2005). Displacement or succession? residential mobility in gentrifying neighborhoods. *Urban Affairs Review*, 40(4), 463-491.
- Freytag, T., & Bauder, M. (2018). Bottom-up touristification and urban transformations in Paris. *Tourism Geographies*, 20(3), 443-460.
- Fundación Mutua de Propietarios. (2018). *La accesibilidad de las viviendas en España*. Barcelona.
- Fundación ONCE. (2013). *Observatorio de la Accesibilidad Universal en la Vivienda en España 2013*. Madrid: Servimedia.
- Fuster, N., Arundel, R., & Susino, J. (2019). From a culture of homeownership to generation rent: Housing discourses of young adults in Spain. *Journal of Youth Studies*, 22(5), 585-603.

- Gaja Díaz, F. (2015). Urbanismo concesional. modernización, privatización y cambio de hegemonía en la acción urbana. *Ciudades*, 18, 103-126.
- Galli, A., Iha, K., Moreno Pires, S., Mancini, M. S., Alves, A., Zokai, G., . . . Wackernagel, M. (2020). Assessing the ecological footprint and biocapacity of portuguese cities: Critical results for environmental awareness and local management. *Cities*, 96 doi:10.1016/j.cities.2019.102442
- Galli, A., Halle, M., & Grunewald, N. (2015). Physical limits to resource access and utilisation and their economic implications in mediterranean economies. *Environmental Science & Policy*, 51, 125-136.
- Ganivet, Á. (2011). *Granada la bella: Seguido de las ruinas de granada* Círculo de Bellas Artes.
- Gant, A. C. (2011). El barrio gótico de barcelona. de símbolo nacional a parque temático. *Scripta Nova: Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales*,
- Gao, X., & Asami, Y. (May de 2007). Effect of urban landscapes on land prices in two Japanese cities. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 81, 155-166.
- Garau, C., & Pavan, V. M. (2018). Evaluating urban quality: Indicators and assessment tools for smart sustainable cities. *Sustainability (Switzerland)*, 10(3) doi:10.3390/su10030575
- García, F. N. A. (2007). Análisis de la estructura turística de las ciudades patrimonio de la humanidad de españa. *Baética: Estudios De Historia Moderna Y Contemporánea*, (29), 57-72.
- García, J. G. (2021). Turistificación, rentas inmobiliarias y acumulación de capital a través de airbnb. el caso de valencia. *Cuadernos Geográficos*, 60(1), 95-117.
- García, M. (2000). Proyecto de investigación capacidad de carga turística. *Universidad Complutense, Madrid, España.Link*,
- Gendrón, P. C. (1968). El kitab fi adab al-hisba (libro del buen gobierno del zoco) de al-saqati (continuación). *Al-Andalus*, 33(1), 143.
- Gerencia de Urbanismo de Sevilla. (Noviembre de 2012). *El Planeamiento Especial de Protección.Sevilla. Conjunto Historico Declarado*. Recuperado el 18 de abril de 2022, de http://unesco.urbanismosevilla.org/unesco/sites/default/files/planeamiento_especial_de_proteccion.pdf
- Gerlagh, R. (2017). Generous sustainability. *Ecological Economics*, 136, 94-100.

- Ghosh, S., Vale, R., & Vale, B. (2006). Domestic energy sustainability of different urban residential patterns: A new zealand approach. *International Journal of Sustainable Development*, 9(1), 16-37.
- Giannakos, L., Mintsis, E., Basbas, S., Mintsis, G., & Taxiltaris, C. (2017). Simulating traffic and environmental effects of pedestrianization and traffic management. A comparison between static and dynamic traffic assignment. (Elsevier, Ed.) *Transportation Research Procedia*, 24, 313-320.
- Gidlöf-Gunnarsson, A., & Öhrström, E. (2007). Noise and well-being in urban residential environments: The potential role of perceived availability to nearby green areas. *Landscape and Urban Planning*, 83(2-3), 115-126.
- Gil, J., & Sequera, J. (2018). The expansion of the tourist city and new resistances. the case of airbnb in madrid. *Empiria*, (41), 15-32.
- Gillespie, J. (2013). World heritage management: Boundary-making at angkor archaeological park, cambodia. *Journal of Environmental Planning and Management*, 56(2), 286-304.
- Gitelman, V., Pesahov, F., Carmel, R., & Chen, S. (April de 2017). Exploring the characteristics of potential and current users of mobility scooters, among older people in Israel. (Elsevier, Ed.) *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46, Part B, 373-389.
- Glass, R. (1964). *London: Aspects of change* MacGibbon & Kee.
- Glasson, J. (1995). Regional planning and the environment: Time for a SEA change. *Urban Studies*, 32(4-5), 713-731.
- Gold, G. R. (1994). *Place promotion: The use of publicity and marketing to sell towns and regions* * Belhaven Press.
- Goldfinger, S., Wackernagel, M., Galli, A., Lazarus, E., & Lin, D. (2014). Footprint facts and fallacies: A response to giampietro and saltelli (2014)“Footprints to nowhere”. *Ecological Indicators*, 46, 622-632.
- González, M. A. (2001). Perfil socioeconómico de la ciudad de toledo en el siglo XV a través de sus ordenanzas. *Cuadernos De Historia De España*, 77, 109-146.
- González Marroquín, V. M., Pérez Rivero, J. L., & Rubiera Morollón, F. (2017). Proposal of a procedure for the delimitation of urban and rural spaces by means of geographical information systems: Application to the asturian case. *Architecture, City and Environment*, 12(35), 213-222. doi:10.5821/ace.12.35.4776 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85033715363&doi=10.5821%2face.12.35.4776&partnerID=40&md5=a39d50cab180afd8ca9bae6e6ca9408d>

- González Martínez, P. (2016). Authenticity as a challenge in the transformation of beijing's urban heritage: The commercial gentrification of the guozijian historic area. *Cities*, 59, 48-56. doi:10.1016/j.cities.2016.05.026
- González, S. (2006). Scalar narratives in bilbao: A cultural politics of scales approach to the study of urban policy. *International Journal of Urban and Regional Research*, 30(4), 836-857. doi:10.1111/j.1468-2427.2006.00693.x
- Goodling, E., Green, J., & McClintock, N. (2015). Uneven development of the sustainable city: Shifting capital in portland, oregon. *Urban Geography*, 36(4), 504-527.
- Gospodini, A. (2009). Post-industrial trajectories of mediterranean european cities: The case of post-olympics athens. *Urban Studies*, 46(5-6), 1157-1186.
- Gould, K. A., & Lewis, T. L. (2012). The world in brooklyn: Gentrification, immigration, and ethnic politics in a global city. *Taylor & Francis Group*, , 113-146.
- Gould, K., & Lewis, T. (2016a). *Green gentrification: Urban sustainability and the struggle for environmental justice* Routledge.
- Gould, K., & Lewis, T. (2016b). *Green gentrification: Urban sustainability and the struggle for environmental justice* Routledge.
- Granath Hansson, A., & Lundgren, B. (2019). Defining social housing: A discussion on the suitable criteria. *Housing, Theory and Society*, 36(2), 149-166. doi:10.1080/14036096.2018.1459826
- Green, D. G., & Bossomaier, T. R. J. (2002). *Online GIS and spatial metadata*. Taylor & Francis Ltd.
- Groenewegen, P. P., Van den Berg, Agnes E, De Vries, S., & Verheij, R. A. (2006a). Vitamin G: Effects of green space on health, well-being, and social safety. *BMC Public Health*, 6(1), 1-9.
- Groenewegen, P. P., Van den Berg, Agnes E, De Vries, S., & Verheij, R. A. (2006b). Vitamin G: Effects of green space on health, well-being, and social safety. *BMC Public Health*, 6(1), 1-9.
- Grunewald, K., Richter, B., Meinel, G., Herold, H., & Syrbe, R. (2017). Proposal of indicators regarding the provision and accessibility of green spaces for assessing the ecosystem service "recreation in the city" in germany. *International Journal of Biodiversity Science Ecosystem Services & Management*, 13(2, Sp. Iss. SI), 26-39. doi:10.1080/21513732.2017.1283361
- Guadalajara, N., López, M. Á, Iftimi, A., & Usai, A. (2021). Influence of the cadastral value of the urban land and neighborhood characteristics on the mean house mortgage appraisal. *Land*, 10(3), 250.

- Guastella, G., Oueslati, W., & Pareglio, S. (2019). Patterns of urban spatial expansion in european cities. *Sustainability (Switzerland)*, 11(8) doi:10.3390/su11082247
- GUERRERO, M. J., & Igual, P. L. (2012). Políticas urbanas en la ciudad de sevilla. *Geopolítica (s)*, 3(1), 61-81.
- Gudmundsson, H., & Sørensen, C. H. (2013). Some use—Little influence? on the roles of indicators in european sustainable transport policy. *Ecological Indicators*, 35, 43-51.
- Guillaume, G., Can, A., Petit, G., Fortin, N., Palominos, S., Gauvreau, B., . . . Picaut, J. (2016). Noise mapping based on participative measurements. *Noise Mapping*, 3(1), 140-156. doi:10.1515/noise-2016-0011
- Guo, J., & Qu, X. (2019). Spatial interactive effects on housing prices in shanghai and beijing. *Regional Science and Urban Economics*, 76, 147-160.
- Guo, G., Wu, Z., Xiao, R., Chen, Y., Liu, X., & Zhang, X. (March de 2015). Impacts of urban biophysical composition on land surface temperature in urban heat island clusters. *Landscape and Urban Planning*, 135, 1-10.
- Gurrutxaga, M. (2019). Health geography: Applications in regional and urban planning. *Estudios Geográficos*, 80(286) doi:10.3989/estgeogr.201921.007 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85073639195&doi=10.3989%2festgeogr.201921.007&partnerID=40&md5=fd6f967a8d8230ef57651e551064b70b>
- Gutiérrez, V. S. (2006). *El proyecto urbano en españa: Génesis y desarrollo de un urbanismo de los arquitectos* Universidad de Sevilla.
- Gwilliam, K. (April de 2013). Cities on the move – Ten years after. *Research in Transportation Economics*, 3-18.
- Gutiérrez Alcalá, C., Díaz Casado de Amezúa, A., Alfonso Rosas, F., Frade Torres, L., & Ruíz Padrón, L. (2014). *Documento de Revisión del PEPRI CENTRO*. Málaga: Ayuntamiento de Málaga.
- Haapio, A. (2012a). Towards sustainable urban communities. *Environmental Impact Assessment Review*, 32(1), 165-169.
- Haapio, A. (2012b). Towards sustainable urban communities. *Environmental Impact Assessment Review*, 32(1), 165-169.
- Habitat, U. N. (2016). No title. *Sustainable Cities and Communities: SDG Goal 11 Monitoring Framework*,

- Hackworth, J., & Rekers, J. (2005). Ethnic packaging and gentrification: The case of four neighborhoods in toronto. *Urban Affairs Review*, 41(2), 211-236.
- Haffner, M., & Boumeester, H. (2014). Is renting unaffordable in the netherlands? *International Journal of Housing Policy*, 14(2), 117-140.
- Halbac-Cotoara-Zamfir, R., Egidi, G., Mosconi, E. M., Poponi, S., Alhuseen, A., & Salvati, L. (2020). Uncovering demographic trends and recent urban expansion in metropolitan regions: A paradigmatic case study. *Sustainability (Switzerland)*, 12(9) doi:10.3390/su12093937
- Halvorsen, R., & Palmquist, R. (1980). The interpretation of dummy variables in semilogarithmic equations. *American Economic Review*, 70(3), 474-475.
- Hamidi, S., Ewing, R., Tatalovich, Z., Grace, J. B., & Berrigan, D. (2018). Associations between urban sprawl and life expectancy in the united states; 29701644. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(5) doi:10.3390/ijerph15050861
- Hamilton, I., Evans, S., Steadman, P., Godoy-Shimizu, D., Donn, M., Shayesteh, H., & Moreno, G. (2017). All the way to the top! the energy implications of building tall cities. *Energy Procedia*, 122, 493-498.
- Hammel, D. J. (1999). Gentrification and land rent: A historical view of the rent gap in minneapolis. *Urban Geography*, 20(2), 116-145.
- Hammel, D. J., & Wyly, E. K. (1996). A model for identifying gentrified areas with census data. *Urban Geography*, 17(3), 248-268.
- Hamstead, Z. A., Fisher, D., Ilieva, R. T., Wood, S. A., McPhearson, T., & Kremer, P. (2018). Geolocated social media as a rapid indicator of park visitation and equitable park access. *Computers, Environment and Urban Systems*, 72, 38-50. doi:10.1016/j.compenvurbsys.2018.01.007
- Hancock, K. E. (1993). 'Can pay? won't pay?' or economic principles of affordability'. *Urban Studies*, 30(1), 127-145.
- Hankey, S., Lindsey, G., Wang, X., Borah, J., Hoff, K., Utecht, B., & Xu, Z. (September de 2012). Estimating use of non-motorized infrastructure: Models of bicycle and pedestrian traffic in Minneapolis, MN. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 107, 307-316.
- Hargreaves, A., Cheng, V., Deshmukh, S., Leach, M., & Steemers, K. (2017). Forecasting how residential urban form affects the regional carbon savings and costs of retrofitting and decentralized energy supply. *Applied Energy*, 186, 549-561.

- Harloe, M. (1995). [BOOK REVIEW] the people's home?, social rented housing in europe & america. *New Statesman and Society*, 8(351), 44.
- Harvey, D. (2004). El "nuevo" imperialismo: Acumulación por desposesión. *Socialist Register*,
- Hashim, A. E., Samikon, S. A., Ismail, F., Kamarudin, H., Jalil, M. N. M., & Arrif, N. M. (2012). Access and accessibility audit in commercial complex: Effectiveness in respect to people with disabilities (PWDs). *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 50, 452-461.
- Hassan, M., & Xie, H. (2020). *Climate change and conservation of coastal built heritage* Springer.
- Haworth, N. (January de 2012). Powered two wheelers in a changing world—Challenges and opportunities. *Accident Analysis & Prevention*, 44, 12-18.
- Heidkamp, C. P., & Lucas, S. (2006). Finding the gentrification frontier using census data: The case of portland, maine. *Urban Geography*, 27(2), 101-125.
- Hernández Aja, A., Matesanz Parellada, Á, Rodríguez-Suárez, I., & García Madruga, C. (2015). Evolution of urban renewal policies in areas of integrated renovation in spain (1978-2012). *Informes De La Construcción*, 67 doi:10.3989/ic.14.057
- Hernández Aja, A. (2014). La periferia metropolitana como espacio de simplificación social, tipológica y funcional: Análisis de tres municipios del área metropolitana de madrid.
- Hernández, I. L., & López, E. R. (2010). Fin de ciclo.
- Hernández, P. M. (2005). Las ordenanzas municipales antiguas de 1400 de la ciudad de toledo. *Espacio, Tiempo Y Forma*, (18), 265.
- Herrera, L. M. G. (2017). (2017). Mercantilización del espacio urbano bajo la lógica neoliberal: Gentrificación y redefinición de los espacios públicos en españa [ponencia]. Paper presented at the *Naturaleza, Territorio Y Ciudad En Un Mundo Global*, 858-877.
- Herrero Prieto, L. C., Sanz Lara, J. A., Bedate Centeno, A., Devesa Martínez, M., & Barrio Tellado, M. d. (2004). Turismo cultural e impacto económico de salamanca 2002. ciudad europea de la cultura. *Civitas Ediciones, Madrid*,
- Hidalgo García, D., & Arco Díaz, J. (May de 2021). Modeling of the Urban Heat Island on local climatic zones of a city using Sentinel 3 images: Urban determining factors. *Urban Climate*, 37.
- Hiernaux, D., & González, C. I. (2014). Turismo y gentrificación: Pistas teóricas sobre una articulación. *Revista De Geografía Norte Grande*, (58), 55-70.

- Hoekstra, J. (2009). Two types of rental system? an exploratory empirical test of kemeny's rental system typology. *Urban Studies*, 46(1), 45-62.
- Höjer, M., & Wangel, J. (2015). Smart sustainable cities: Definition and challenges. *ICT innovations for sustainability* (pp. 333-349) Springer.
- Holden, M. (2006). Urban indicators and the integrative ideals of cities. *Cities*, 23(3), 170-183.
- Holling, C. S. (1973). Resilience and stability of ecological systems. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 4(1), 1-23.
- Hoorweg, D., Sugar, L., & Trejos Gómez, C. L. (2011). Cities and greenhouse gas emissions: Moving forward. *Environment and Urbanization*, 23(1), 207-227.
- <https://www.un.org/sustainabledevelopment/>. (s.f.).
- Hummel, D. (2015). Right-sizing cities in the united states: Defining its strategies. *Null*, 37(4), 397-409. doi:10.1111/juaf.12150
- Huovila, A., Bosch, P., & Airaksinen, M. (2019). Comparative analysis of standardized indicators for smart sustainable cities: What indicators and standards to use and when? *Cities*, 89, 141-153. doi:10.1016/j.cities.2019.01.029
- Hurtado, S. G. (2018). The EU urban policy in the period 2007–13: Lessons from the spanish experience. *Regional Studies, Regional Science*, 5(1), 212-230. doi:10.1080/21681376.2018.1480903
- i Rubio, Manuel de Solà-Morales, & i Bundó, J. P. (1987). El urbanismo urbano: Forma urbana y planeamiento urbanístico en siete capitales españolas. *Estudios Territoriales*, (24), 33-51.
- Ibarloza, A., Malles, E., Ibarloza, E., & Heras-Saizarbitoria, I. (2018). The needs and effects of housing renewal policies in spain: Implications for sustainability and accessibility. *Sustainable Cities and Society*, 40, 244-253. doi:10.1016/j.scs.2018.01.037
- ICOMOS. (1996). The declaration of san antonio.
- Imhoff, M. L., Bounoua, L., Ricketts, T., Loucks, C., Harriss, R., & Lawrence, W. T. (2004). Global patterns in human consumption of net primary production. *Nature*, 429(6994), 870-873.
- INE. (2011). *Instituto Nacional de Estadística*. Recuperado el 14 de Mayo de 2021, de Censos de Población y Viviendas 2011: <https://www.ine.es/censos2011/tablas/Informe.do>

- INE. (2018). *Proyecciones de Población 2018*. Nota de Prensa, Instituto Nacional de Estadística, Gabinete de Prensa.
- Jackson, P. (1999). Commodity cultures: The traffic in things. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 24(1), 95-108.
- Jacobs, J. (1961). Jane Jacobs. *The Death and Life of Great American Cities*,
- Jacobsen, J. K. S., Iversen, N. M., & Hem, L. E. (2019). Hotspot crowding and over-tourism: Antecedents of destination attractiveness. *Annals of Tourism Research*, 76, 53-66.
- Jamaludin, M., & Kadir, S. A. (2012). Accessibility in buildings of tourist attraction: A case studies comparison. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 35, 97-104.
- Jiang, L., Masullo, M., Maffei, L., Meng, F., & Vorländer, M. (October de 2018). How do shared-street design and traffic restriction improve urban soundscape and human experience? —An online survey with virtual reality. (Elsevier, Ed.) *Building and Environment*, 143, 318-328.
- Jiménez, A. E., & Martín, P. B. (2015). La accesibilidad en el entorno para personas con discapacidad auditiva. *Auditio*, 4(2), 33-40.
- Jiménez Díaz, J. C., & Rubio Díaz, A. (1980). Notas sobre el urbanismo de la autarquía: Algunas realizaciones en Málaga (1937-1959).
- JIMÉNEZ, C. E., Calmaestra, J. A. N., Clemente, J. D., & Rego, R. A. G. (2009a). Viejas y nuevas realidades urbanas. identificación de zonas de habitabilidad desfavorecida en la ciudad de Granada. *Cuadernos Geográficos*, (45), 83-105.
- JIMÉNEZ, C. E., Calmaestra, J. A. N., Clemente, J. D., & Rego, R. A. G. (2009b). Viejas y nuevas realidades urbanas. identificación de zonas de habitabilidad desfavorecida en la ciudad de Granada. *Cuadernos Geográficos*, (45), 83-105.
- Jimura, T. (2011). The impact of world heritage site designation on local communities—A case study of Ogimachi, Shirakawa-mura, Japan. *Tourism Management*, 32(2), 288-296.
- Jones, T. E., Bui, H. T., & Ando, K. (2020). Zoning for world heritage sites: Dual dilemmas in development and demographics. *Tourism Geographies*, doi:10.1080/14616688.2020.1780631
- Joumard, R., Lamure, C., Lambert, J., & Tripiana, F. (October de 1996). Air quality and urban space management. (Elsevier, Ed.) *Science of The Total Environment*, 189-190, 57-67.

- Juárez, A. A., & Vicente, M. G. S. (2016). Analysis of urban landscape preferences between compact neighborhoods and postindustrial districts in Vitoria-Gasteiz. Implications for urban planning. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 36(1), 11-29. doi:10.5209/rev_AGUC.2016.v36.n1.52711 Retrieved from https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-84973453863&doi=10.5209%2frev_AGUC.2016.v36.n1.52711&partnerID=40&md5=6b621f5d56bc3f07be6c2da84521ecff
- Judd, D. R., & Fainstein, S. S. (1999). *The tourist city* Yale University Press.
- Junhua, L. (1997). Beijing's old and dilapidated housing renewal. *Cities*, 14(2), 59-69.
- Kaklauskas, A., Zavadskas, E. K., Radzeviciene, A., Ubarte, I., Podvezko, A., Podvezko, V., . . . Bucinskas, V. (2018). Quality of city life multiple criteria analysis. *Cities*, 72, 82-93. doi:10.1016/j.cities.2017.08.002
- Kalmykova, Y., Rosado, L., & Patrício, J. (2016). Resource consumption drivers and pathways to reduction: Economy, policy and lifestyle impact on material flows at the national and urban scale. *Journal of Cleaner Production*, 132, 70-80. doi:10.1016/j.jclepro.2015.02.027
- Kazak, J. K. (2018). The use of a decision support system for sustainable urbanization and thermal comfort in adaptation to climate change actions-the case of the wroclaw larger urban zone (poland). *Sustainability (Switzerland)*, 10(4) doi:10.3390/su10041083
- Keil, R., & Whitehead, M. (2012). Urban politics and sustainability. *The Oxford Handbook of Urban Politics*. Oxford: Oxford University Press, Forthcoming,
- Kemeny, J. (1981a). *The myth of home-ownership: Private versus public choices in housing tenure* Routledge.
- Kemeny, J. (1981b). *The myth of home-ownership: Private versus public choices in housing tenure* Routledge.
- Kemeny, J. (2002). *From public housing soc market* Routledge.
- Kemeny, J., & Lowe, S. (1998). Schools of comparative housing research: From convergence to divergence. *Housing Studies*, 13(2), 161-176.
- Kemp, P. A. (2015). Private renting after the global financial crisis. *Housing Studies*, 30(4), 601-620.
- Kemp, P. A., & Kofner, S. (2010). Contrasting varieties of private renting: England and germany. *International Journal of Housing Policy*, 10(4), 379-398.
- Kerslake, B. (2014). The way forward: An independent review of the governance and organisational capabilities of birmingham city council. *London: Department for Communities and Local Government*,

- Keskin, B. (2008). Hedonic analysis of price in the istanbul housing market. *International Journal of Strategic Property Management*, 12(2), 125-138.
- Kim, D., & Lim, U. (2016). Urban resilience in climate change adaptation: A conceptual framework. *Sustainability*, 8(4), 405.
- Kitchin, R., Lauriault, T. P., & McArdle, G. (2015). Knowing and governing cities through urban indicators, city benchmarking and real-time dashboards. *Regional Studies, Regional Science*, 2(1), 6-28.
- Kitzes, J., Galli, A., Bagliani, M., Barrett, J., Dige, G., Ede, S., . . . Hails, C. (2009). A research agenda for improving national ecological footprint accounts. *Ecological Economics*, 68(7), 1991-2007.
- Kloosterman, R. C., & Musterd, S. (2001). The polycentric urban region: Towards a research agenda. *Urban Studies*, 38(4), 623-633.
- Klopp, J. M., & Petretta, D. L. (2017). The urban sustainable development goal: Indicators, complexity and the politics of measuring cities. *Cities*, 63, 92-97.
- Knudsen, B. T., & Waade, A. M. (2010). Performative authenticity in tourism and spatial experience: Rethinking the relations between travel, place and emotion. *Re-investing authenticity* (pp. 1-20) Channel View Publications.
- Koens, K., Postma, A., & Papp, B. (2018). Is overtourism overused? understanding the impact of tourism in a city context. *Sustainability (Switzerland)*, 10(12) doi:10.3390/su10124384
- Koens, K., Postma, A., & Papp, B. (2018). Is overtourism overused? understanding the impact of tourism in a city context. *Sustainability*, 10(12), 4384.
- Kofman, E., & Lebas, E. (2004). *Writings on cities* Blachwell.
- Kolotouchkina, O., & Seisdodos, G. (2016). The urban cultural appeal matrix: Identifying key elements of the cultural city brand profile using the example of madrid. *Place Branding and Public Diplomacy*, 12(1), 59-67. doi:10.1057/pb.2015.24
- Koroneos, C. J., & Rokos, D. (2012). Sustainable and integrated development—A critical analysis. *Sustainability*, 4(1), 141-153.
- Kothencz, G., & Blaschke, T. (2017). Urban parks: Visitors' perceptions versus spatial indicators. *Land use Policy*, 64, 233-244. doi:10.1016/j.landusepol.2017.02.012

- Kotulla, T., Denstadli, J. M., Oust, A., & Beusker, E. (2019). What does it take to make the compact city liveable for wider groups? identifying key neighbourhood and dwelling features. *Sustainability (Switzerland)*, 11(12) doi:10.3390/SU11123480
- Kourtit, K., & Nijkamp, P. (2019). Creative actors and historical–cultural assets in urban regions. *Regional Studies*, 53(7), 977-990.
- Kran, F., & Ferreira, F. P. M. (2006). Life quality in palmas - to: An analysis through housing and urban environmental indicators. *Ambiente E Sociedade*, 9(2), 123-141. doi:10.1590/s1414-753x2006000200007
- Krupa, J., & Harvey, L. D. (2017). Renewable electricity finance in the united states: A state-of-the-art review. *Energy*, 135, 913-929.
- Kusnierz-Krupa, D. (2019). (2019). Historical buildings and the issue of their accessibility for the disabled. Paper presented at the , 603(5) doi:10.1088/1757-899X/603/5/052007 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85072949099&doi=10.1088%2f1757-899X%2f603%2f5%2f052007&partnerID=40&md5=e56b538219f73d9c9cfd4fad4609a6cb>
- La Rosa, D., Privitera, R., Barbarossa, L., & La Greca, P. (January de 2017). Assessing spatial benefits of urban regeneration programs in a highly vulnerable urban context: A case study in Catania, Italy. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 157, 180-192.
- Ladle, A., Galpern, P., & Doyle-Baker, P. (November de 2018). Measuring daily accessed street greenery: A human-scale approach for informing better urban planning practices. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 179, 107-115.
- Ladle, A., Galpern, P., & Doyle-Baker, P. (November de 2018). Measuring the use of green space with urban resource selection functions: An application using smartphone GPS locations. (Elsevier, Ed.) *Landscape an Urban Planning*, 179, 107-115.
- Lafuente Bolivar, F., Cruz Valdivieso, A., & Santiago Zaragoza, J. (2019). *Accesibilidad a la edificación como indicador urbano en los procesos de regeneración urbana integrada. Caso de estudio del barrio de la Magdalena (Granada)*. Granada: Universidad de Granada.
- Lahti, L., Huovari, J., Kainu, M., & Biecek, P. (2017). Retrieval and analysis of eurostat open data with the eurostat package. *R J.*, 9(1), 385.
- Lai, Y., & Kontokosta, C. (December de 2018). Quantifying place: Analyzing the drivers of pedestrian activity in dense urban environments. (Elsevier, Ed.) *Landscape an Urban Planning*, 180, 166-178

- Lau, R. W. (2010). Revisiting authenticity: A social realist approach. *Annals of Tourism Research*, 37(2), 478-498.
- Lavery, I., Davey, S., Woodside, A., & Ewart, K. (1996). The vital role of street design and management in reducing barriers to older peoples' mobility. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 35, 181-192.
- Leach, J. M., Lee, S. E., Hunt, D. V. L., & Rogers, C. D. F. (2017). Improving city-scale measures of livable sustainability: A study of urban measurement and assessment through application to the city of birmingham, UK. *Cities*, 71, 80-87. doi:10.1016/j.cities.2017.06.016
- Leal, J. (2004). Segregation and social change in madrid metropolitan region. *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 113, 81-104.
- Leamer, E. E., & Stern, R. M. (2017). *Quantitative international economics* Routledge.
- Lee, A. C., & Maheswaran, R. (2011a). The health benefits of urban green spaces: A review of the evidence. *Journal of Public Health*, 33(2), 212-222.
- Lee, A. C., & Maheswaran, R. (2011b). The health benefits of urban green spaces: A review of the evidence. *Journal of Public Health*, 33(2), 212-222.
- Lees, L. (2012). The geography of gentrification: Thinking through comparative urbanism. *Progress in Human Geography*, 36(2), 155-171.
- Lees, L., & Ley, D. (2008). Introduction to special issue on gentrification and public policy. *Urban Studies*, 45(12), 2379-2384.
- Lefebvre, H. (1996). The right to the city, writings on cities. *Trans. Eleonore Kofman and Elizabeth Lebas. Blackwell, Oxford*,
- Lefebvre, H. (2013). La producción del espacio. trad. emilo martínez gutierrez (do original: La production de l'espace, 1974).
- Lefebvre, H., & Nicholson-Smith, D. (1991). *The production of space* Oxford Blackwell.
- León, C. I., & Sapa, E. L. R. (2020). Hafency-speicherstadt, accesibilidad y patrimonio en la regeneración de un conjunto urbano. *Loggia, Arquitectura & Restauración*, (33), 8-19.
- León-Casero, J. (2018). Social risk Map of Zaragoza: Complementary tools to measure the regenerative potential of vulnerable areas. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 50(197), 503-516. Retrieved

from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85058081469&partnerID=40&md5=b6909726b6c4b66e1772416fd91d0efb>

- Leontidou, L. (1995). Repolarization of the mediterranean: Spanish and greek cities in neo-liberal europe. *European Planning Studies*, 3(2), 155-172.
- Lestegás, I. (2019). Lisbon after the crisis: From credit-fuelled suburbanization to tourist-driven gentrification. *International Journal of Urban and Regional Research*, 43(4), 705-723.
- Leva, G. (2005). Indicadores de calidad de vida urbana. *Teoría Y Metodología*,
- Lew, A. A. (2011). Tourism's role in the global economy. *Tourism Geographies*, 13(1), 148-151.
- Lew, A. A., Ng, P. T., Ni, C., & Wu, T. (2016). Community sustainability and resilience: Similarities, differences and indicators. *Tourism Geographies*, 18(1), 18-27.
- Lewis, P. G. (2015). Moral intuitions and smart growth: Why do liberals and conservatives view compact development so differently? *Null*, 37(2), 87-108. doi:10.1111/juaf.12172
- Li, X., Lv, Z., Hijazi, I. H., Jiao, H., Li, L., & Li, K. (2016). Assessment of urban fabric for smart cities. *IEEE Access*, 4, 373-382. doi:10.1109/ACCESS.2016.2517072
- Liang, Z., & Hui, T. (2016). Residents' quality of life and attitudes toward tourism development in china. *Tourism Management*, 57, 56-67.
- Limin, J. (July de 2015). Urban land density function: A new method to characterize urban expansion. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 139, 26-39.
- Lindberg, K., McCool, S., & Stankey, G. (1997). Rethinking carrying capacity. *Annals of Tourism Research*, 24(2), 461-465.
- Linling , Z., Long, R., Hong, C., & Geng, J. (January de 2019). A review of China's road traffic carbon emissions. (Elsevier, Ed.) *Journal of Cleaner Production*, 569-581.
- Liu, X. (2013). Spatial and temporal dependence in house price prediction. *The Journal of Real Estate Finance and Economics*, 47(2), 341-369.
- Logan, J. R., Molotch, H. L., & Molotch, H. (2007). *Urban fortunes: The political economy of place* Univ of California Press.
- López Bernal, O. (2004). La sustentabilidad urbana. *Bitácora Urbano Territorial*, 8(1), 8-14.

- López, A. (2005). Desarrollo sostenible: Medio ambiente y turismo en las ciudades históricas: El caso de toledo. *Observatorio Medioambiental*, 8, 331-344.
- Lopez, L., & Otón, M. P. (2009). La imagen de santiago de compostela en el mercado turístico italiano. *Cuadernos De Turismo*, (24), 65-89.
- Lopez-Carreiro, I., & Monzon, A. (April de 2018). Evaluating sustainability and innovation of mobility patterns in Spanish cities. Analysis by size and urban typology. *Sustainable Cities and Society*, 38, 684-696.
- López Medina, J. M., Matarán Ruiz, A., Manuel Jerez, E. d., González Arriero, C., Fayos Oliver, C., Dimuro, G., . . . Gómez-Álvarez Díaz, R. (2014). Transiciones socioecológicas en ámbitos urbanos metropolitanos:(Re) construyendo barrios a escala humana. *Revista De Economía Crítica*, 17, 136-154.,
- Loulanski, T., & Loulanski, V. (2011). The sustainable integration of cultural heritage and tourism: A meta-study. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(7), 837-862.
- Lozano, R. (2008). Envisioning sustainability three-dimensionally. *Journal of Cleaner Production*, 16(17), 1838-1846.
- Lynch, A. J., & Mosbah, S. M. (2017). Improving local measures of sustainability: A study of built-environment indicators in the united states. *Cities*, 60, 301-313.
- Lyytimäki, J., Gudmundsson, H., & Sørensen, C. H. (2014). Russian dolls and chinese whispers: Two perspectives on the unintended effects of sustainability indicator communication. *Sustainable Development*, 22(2), 84-94.
- MacCannell, D. (1973). Staged authenticity: Arrangements of social space in tourist settings. *American Journal of Sociology*, 79(3), 589-603.
- MacCannell, D. (2013). *The tourist: A new theory of the leisure class* Univ of California Press.
- Maitland, R. (2010). Tourism and changing representation in europe's historic capitals. *Rivista Di Scienze Del Turismo-Ambiente Cultura Diritto Economia*, 1(2), 103-120.
- Maloutas, T. (2007). Segregation, social polarization and immigration in athens during the 1990s: Theoretical expectations and contextual difference. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(4), 733-758.
- Manifiesto de Cartagena. (2011). I Encuentro sobre ciudad y desarrollo. *Resumen mesas de debate*. Caratagena de Indias.

- Manja Hoppe, A., & Lasse Moller, J. (June de 2017). Access to the city: Mobility patterns, transport and accessibility in peripheral settlements of Dar es Salaam. (Elsevier, Ed.) *Journal of Transport Geography*, 62, 20-29.
- Mansilla López, J. A. (2018). Vecinos en peligro de extinción. turismo urbano, movimientos sociales y exclusión socioespacial en barcelona.
- Mansilla, J. (2017). No title. *Turismofobia Como Significante Flotante.in Eldiario.Es*,
- Mantecón, A., & Huete, R. (2019). La sociología del turismo en españa (1964–2016). *Sociología Del Turismo.Madrid: CIS*, , 63-92.
- Martí, M., Blanco, I., Parés i Franzi, M., & Subirats, J. (2016). Regeneración urbana y gobernanza.¿ cómo evaluar la participación en una red de gobernanza? tres perspectivas teóricas y un estudio de caso. *Participación, Políticas Públicas Y Territorio*, , 27-52.
- Martín-Consuegra, F., Alonso, C., & Frutos, B. (2015). La regeneración urbana integrada y la declaración de toledo. *Informes De La Construcción*, 67(Extra-1), nt002.
- Martí-Costa, M., & Tomàs Fornés, M. (2016). Crisis y evolución de la gobernanza urbana en españa. *Ciudad Y Territorio.Estudios Territoriales*, 2016, Num.188, P.187-199,
- Martín, A. M. Z. (2007). Estrategias y prácticas turísticas en una ciudad patrimonio de la humanidad, toledo. *Geographicalia*, (51), 81-106.
- Martín, J. M. T. (2000). (2000). Características de la vivienda determinantes de su valor de mercado: Una aproximación utilizando el modelo de precios hedónicos. Paper presented at the *VII Encuentro De Economía Pública: Hacienda Pública Y Recursos Humanos*, 59.
- Martín, M. A. Z. (2012). Paisaje, forma y turismo en ciudades históricas. *Estudios Geográficos*, 73(273), 657-694.
- Martin, O., & Piatti, G. (2009). World heritage and buffer zones-international expert meeting on world heritage and buffer zones-, world heritage papers no. 25.
- Martínez, E. O., & Devesa, M. J. S. (2013). Comunicación y conocimiento del patrimonio mundial de la comunidad de madrid. *Cuadernos De Turismo*, (31), 263-288.
- Martínez, J. S. (1985). La ordenación parroquial malacitana de 1505 y su reformación. *BAETICA.Estudios De Historia Moderna Y Contemporánea*, (8)

- Martinez-Fernandez, C., & Wu, C. (2009). Shrinking cities: A global overview and concerns about australian mining cities cases. *The Future of Shrinking Cities: Problems, Patterns and Strategies of Urban Transformation in a Global Context*, , 29-36.
- Mateos Orozco, A. (2017). El siglo VIII y la arqueología. estado de la cuestión y revisión.
- Matznetter, W. (2002). Social housing policy in a conservative welfare state: Austria as an example. *Urban Studies*, 39(2), 265-282.
- Maurel, J. B. (1956). Geografía urbana de granada. *Estudios Geográficos*, 17(64), 461.
- Mayer, A. L. (2008). Strengths and weaknesses of common sustainability indices for multidimensional systems. *Environment International*, 34(2), 277-291.
- Mayorga, J. A., Escalante, M. d. M., & Cisneros, M. I. (2005). Evolución urbana de la Málaga romana, desde sus inicios hasta el siglo III d. C. *Mainake*, 27, 141-168.
- McCall, M. K. (2003). Seeking good governance in participatory-GIS: A review of processes and governance dimensions in applying GIS to participatory spatial planning. *Habitat International*, 27(4), 549-573.
- McClain, L., Beringer, D., Kuhnert, H., Priest, J., Wilkes, E., Wilkinson, S., & Wyrick, L. (1993). Restaurant wheelchair accessibility. *American Journal of Occupational Therapy*, 47(7), 619-623.
- McCool, S. F., & Lime, D. W. (2001a). Tourism carrying capacity: Tempting fantasy or useful reality? *Journal of Sustainable Tourism*, 9(5), 372-388.
- McCool, S. F., & Lime, D. W. (2001b). Tourism carrying capacity: Tempting fantasy or useful reality? *Journal of Sustainable Tourism*, 9(5), 372-388.
- McInerney, C., & Bunn, D. W. (2019). Expansion of the investor base for the energy transition. *Energy Policy*, 129, 1240-1244.
- McKercher, B., & Du Cros, H. (2003). Testing a cultural tourism typology. *International Journal of Tourism Research*, 5(1), 45-58.
- Medina, J. S. (2013). Urban governance, competitiveness and renewal process in the medium-sized spanish cities. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, (61), 47-372. Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-84875145859&partnerID=40&md5=7749e4583707e8bfc13561363521189d>
- Meerow, S., Newell, J. P., & Stults, M. (2016). Defining urban resilience: A review. *Landscape and Urban Planning*, 147, 38-49.

- Mehmood, A. (2016). Of resilient places: Planning for urban resilience. *European Planning Studies*, 24(2), 407-419.
- Melichar, J., & Kaprová, K. (January de 2013). Revealing preferences of Prague's homebuyers toward greenery amenities: The empirical evidence of distance–size effect. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 109, 56-66.
- Méndez, R., & Prada-Trigo, J. (2014). Crisis, desempleo y vulnerabilidad en madrid. *Scripta Nova.Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales*, 18(474), 20.
- Miguel, F. M. (2011). Patrimonio cultural y transformación urbana: Ordenación espacial y proyección turística de los yacimientos arqueopaleontológicos de atapuerca (burgos). *Cuadernos De Turismo*, (27), 617-640.
- Milano, C. (2017). Turismofobia: Cuando el turismo entra en la agenda de los movimientos sociales. *Marea Urbana*, 1, 5-8.
- Milano, C. (2018). Overtourism, malestar social y turismofobia. un debate controvertido. *PASOS Revista De Turismo Y Patrimonio Cultural*, 16(3), 551-564.
- Milano, C., & Mansilla, J. A. (2018). *Ciudad de vacaciones. conflictos urbanos en espacios turísticos*
- Milano, C., Novelli, M., & Cheer, J. M. (2019a). Overtourism and degrowth: A social movements perspective. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(12), 1857-1875.
- Milano, C., Novelli, M., & Cheer, J. M. (2019b). Overtourism and tourismphobia: A journey through four decades of tourism development, planning and local concerns. *Tourism Planning & Development*, 16(4), 353-357.
- Milano, C., Novelli, M., & Cheer, J. M. (2019c). Overtourism and tourismphobia: A journey through four decades of tourism development, planning and local concerns. *Tourism Planning & Development*, 16(4), 353-357.
- Miller, L., & Carriveau, R. (2018). A review of energy storage financing—Learning from and partnering with the renewable energy industry. *Journal of Energy Storage*, 19, 311-319.
- Millet, C. V. (1987). El centro de estudios históricos de granada y su reino en el contexto del arabismo granadino. *Revista Del Centro De Estudios Históricos De Granada Y Su Reino*, (1), 193-218.
- Mínguez, C., Piñeira, M. J., & Fernández-Tabales, A. (2019). Social vulnerability and touristification of historic centers. *Sustainability (Switzerland)*, 11(16) doi:10.3390/su11164478

- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio . (1997). *Evolución de la situación de la vivienda*. Madrid.
- Miura, K. (2011). World heritage making in angkor: Global, regional, national and local actors, interplays and implications. *World Heritage Angkor and Beyond: Circumstances and Implications of UNESCO Listings in Cambodia*. Brigitta Hauser-Schäublin, Ed, , 9-32.
- Moldes Teo, F. J. (1995). Tecnología de los sistemas de información geográfica. *Editorial RA-MA*. Madrid,
- Monclús Fraga, F. J. (2003). El " modelo barcelona"¿ una fórmula original?. de la " reconstrucción" a los proyectos urbanos estratégicos (1979-2004). *Perspectivas Urbanas/Urban Perspectives*. 2003, Núm. 3,
- Montes, C., & Gutiérrez, M. D. (2015). Ciudades resilientes en el antropoceno: Mito o realidad.
- Mora, L., Bolici, R., & Deakin, M. (2017). The first two decades of smart-city research: A bibliometric analysis. *Journal of Urban Technology*, 24(1), 3-27.
- Morrancho, A. B. (2003). A hedonic valuation of urban green areas. *Landscape and Urban Planning*, 66(1), 35-41.
- Morell, M. F. (2012). The free culture and 15M movements in Spain: Composition, social networks and synergies. *Social Movement Studies*, 11(3-4), 386-392.
- Mori, K., & Christodoulou, A. (2012). Review of sustainability indices and indicators: Towards a new city sustainability index (CSI). *Environmental Impact Assessment Review*, 32(1), 94-106.
- Moroni, S., De Franco, A., & Bellè, B. M. (2020). Unused private and public buildings: Re-discussing merely empty and truly abandoned situations, with particular reference to the case of Italy and the city of Milan. *Null*, 42(8), 1299-1320. doi:10.1080/07352166.2020.1792310
- Morrison, A. M., Hsieh, S., & Wang, C. (1992). Certification in the travel and tourism industry: The North American experience. *Journal of Tourism Studies*, 3(2), 32-40.
- Morse, S. (2013). *Indices and indicators in development: An unhealthy obsession with numbers* Routledge.
- Moura, F., Cambra, P., & Gonçalves, A. (January de 2017). Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 157, 282-296.
- Mouratidis, K. (2019). Compact city, urban sprawl, and subjective well-being. *Cities*, 92, 261-272. doi:10.1016/j.cities.2019.04.013
- Mundial, B. (2015). Urban development overview.

- Muñoz Miguel, J., Simón de Blas, C., & Jiménez Barandalia, I. (May-August de 2014). Empirical study on the use of public transport in the Community of Madrid as a key factor in sustainable mobility. (Elsevier, Ed.) *Cuadernos de Economía*, 37, 112-124.
- Muñiz, I., & García-López, M. (2013). Anatomía de la dispersión urbana en barcelona. *EURE (Santiago)*, 39(116), 189-219.
- Muñoz, C., & Fleischer, F. (2020). Contentious memories: History and urban redevelopment in bogotá, colombia. *Null*, 1-19. doi:10.1080/07352166.2020.1798243
- Nagaoka, M. (2016). *Cultural landscape management at borobudur, indonesia* Springer.
- Nasser, N. (2003). Planning for urban heritage places: Reconciling conservation, tourism, and sustainable development. *Journal of Planning Literature*, 17(4), 467-479.
- Newman, P., & Thornley, A. (2002). *Urban planning in europe: International competition, national systems and planning projects* Routledge.
- Nieto, J. R., da Silva, L. S. D., Murtinho, V., Rigueiro, C., & Gonçalves, A. (2016). Conceptual model for the sustainable rehabilitation of medium-size inner cities in europe: Coimbra, portugal. *Journal of Urban Planning and Development*, 142(3) doi:10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000303
- Niño Soto, A. S., Badillo Jimenez, W. L., & Dávila Cordido, M. (2019). Urban indicators as an analysis tool for the design of public space projects. *Architecture, City and Environment*, 13(39), 75-104. doi:10.5821/ace.13.39.5366 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85064513884&doi=10.5821%2face.13.39.5366&partnerID=40&md5=a3f7bf6acd07f3370302774599a40fc2>
- Nocerino, R., Colorni, A., Lia, F., & Lué, A. (2016). E-bikes and E-scooters for Smart Logistics: Environmental and Economic Sustainability in Pro-E-bike Italian Pilots. (Elsevier, Ed.) *Transportation Research Procedia*, 14, 2362-2371.
- Noguera, María del Pilar Castillo. (1974). Relación de edificios domésticos granadinos de los siglos XVI, XVII y XVIII. *Cuadernos De Arte De La Universidad De Granada*, , 359-398.
- Norton, B., Coutts, A., Livesley, S., Harris, R., Hunter, A., & Williams, N. (February de 2015). Planning for cooler cities: A framework to prioritise green infrastructure to mitigate high temperatures in urban landscapes. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 134, 127-138.
- Núñez Castain, J. (1985a). Sevilla centro histórico. la transformación radical de su imagen urbana. génesis y desarrollo del planeamiento urbano en el siglo XIX.

- Núñez Castain, J. (1985b). Sevilla centro histórico. la transformación radical de su imagen urbana. génesis y desarrollo del planeamiento urbano en el siglo XIX.
- Núñez, M. A. M. (1997). Epigrafía y propaganda almohades. *Al-Qanṭara*, 18(2), 415.
- O'Connor, J. (1994). Is sustainable capitalism possible. *Is Capitalism Sustainable*, , 152-175.
- Olazabal, E., & Bellet, C. (2019). From the compact city to the sprawled city. Recent urbanisation processes in Spanish urban areas articulated by middle-sized cities. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 39(1), 149-175. doi:10.5209/aguc.64681 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85070883008&doi=10.5209%2faguc.64681&partnerID=40&md5=e58ed16c0ca6b14548de4225fd25c3c8>
- Ollero Lobato, F. (2015). Ciudad e ilustración: Transformaciones urbanas en sevilla (1767-1823). *Ciudad E Ilustración: Transformaciones Urbanas En Sevilla (1767-1823)*, , 215-257.
- Orbaslı, A. (2002a). *Tourists in historic towns: Urban conservation and heritage management* Taylor & Francis.
- Orbaslı, A. (2002b). *Tourists in historic towns: Urban conservation and heritage management* Taylor & Francis.
- Orihuela Uzal, A., & Aa VV. (2001). *Granada: su transformación en el siglo XVI*. Granada: Ayuntamiento de Granada.
- Otsuka, N., Delmastro, T., Wittowsky, D., Pensa, S., & Damerou, M. (2019). Assessing the accessibility of urban nodes: The case of TEN-T railway stations in europe. *Null*, 4(2), 219-243. doi:10.1080/23800127.2019.1573778
- Ozomek, A. (26 de junio de 2011). *Geografías del desastre*. Recuperado el 18 de abril de 2022, de <https://bodrios-arquitectonicos-centro-malaga.blogspot.com/2011/06/geografias-del-desastre.html>
- Özsoy, O., & Şahin, H. (2009). Housing price determinants in istanbul, turkey: An application of the classification and regression tree model. *International Journal of Housing Markets and Analysis*,
- Pacione, M. (1990). *Urban problems: An applied urban analysis* Routledge.
- Pacione, M. (2009). *U ban geography: A global perspective* Routledge.
- Palacios García, A. J., & Vidal Domínguez, M. J. (2014). *The intra-urban distribution of immigrants in the spanish cities: An analysis of cases with GIS and quantitative techniques* University of Granada. Retrieved

from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-84905903004&partnerID=40&md5=b72b3ef6e53a2fae54c0c6d568378471>

- Pappas, E. (2012). A new systems approach to sustainability: University responsibility for teaching sustainability in contexts. *Journal of Sustainability Education*, 3(1), 3-18.
- Parris, T. M., & Kates, R. W. (2003). Characterizing and measuring sustainable development. *Annual Review of Environment and Resources*, 28(1), 559-586.
- Pearsall, H., & Pierce, J. (2010). Urban sustainability and environmental justice: Evaluating the linkages in public planning/policy discourse. *Local Environment*, 15(6), 569-580.
- Peña, A. C., & Sánchez, J. M. G. (2012). *Gestión de la eficiencia energética: Cálculo del consumo, indicadores y mejora* AENOR.
- Pérez, S. M. M. (2019). El patio y la herencia sevillana del habitar. *Revista Científica De Arquitectura Y Urbanismo*, 40(2), 59-66.
- Pérez de Hita, G. (1915). Guerras civiles de granada. segunda parte. *Publicada Por Paula Blanchard-Demonge Utilizando La Edición Príncipe Impresa En Cuenca En, 1619*, 1913-1915.
- Phillips, M. (2004). Other geographies of gentrification. *Progress in Human Geography*, 28(1), 5-30.
- Piñeira Mantiñán, M. J., Lois González, R. C., & González Pérez, J. M. (2019). New models of urban governance in spain during the post-crisis period: The fight against vulnerability on a local scale. *Territory, Politics, Governance*, 7(3), 336-364. doi:10.1080/21622671.2018.1485595
- Pinto, T. C., & Guerra, I. (2019). Housing policies, market and home ownership in portugal: Beyond the cultural model. *Cidades*, (39), 101-114. doi:10.15847/citiescommunitiesterritories.dec2019.039.art03
- Pingarrón-Esaín Seco, F. (2010). El incendio del palacio de mosen sorell de valencia en 1878 y su repercusión urbanística
- Piñeira Mantiñán, M. J., Lois González, R. C., & González Pérez, J. M. (2019). New models of urban governance in spain during the post-crisis period: The fight against vulnerability on a local scale. *Territory, Politics, Governance*, 7(3), 336-364.
- Pires, S. M., Fidélis, T., & Ramos, T. B. (2014). Measuring and comparing local sustainable development through common indicators: Constraints and achievements in practice. *Cities*, 39, 1-9.
- Pizam, A. (1978). Tourism's impacts: The social costs to the destination community as perceived by its residents. *Journal of Travel Research*, 16(4), 8-12.

- Ponce Herrero, G. (2013). De casco viejo a centro histórico: la recuperación integrada y funcional de los barrios centrales de la ciudad histórica. En Varios, *Gestión del patrimonio arquitectónico, cultural y medioambiental: Enfoques y casos prácticos*. (págs. 61-84). Alicante: Publicaciones de la Universidad de Alicante.
- Pons, M. O. (2013). Granada en época romana: Los restos arqueológicos, una visión global. *Revista Del Centro De Estudios Históricos De Granada Y Su Reino*, (25), 15-28.
- Postma, A. (2013). 'When the tourists flew in': Critical encounters in the development of tourism.
- Poulios, I. (2011). Is every heritage site a 'living' one? linking conservation to communities' association with sites. *The Historic Environment: Policy & Practice*, 2(2), 144-156.
- Primo Vaccari, F., Gioli, B., Toscano, P., & Perrone, C. (December de 2013). Carbon dioxide balance assessment of the city of Florence (Italy), and implications for urban planning. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 138-146.
- Pourcelot, A., Coën, A., Malle, R., & Simon, A. (2020). Rent dynamics in france between 1970 and 2013. *Journal of European Real Estate Research*,
- Puig, S. H. (2016). El periurbano, un espacio estratégico de oportunidad. *Biblio3W Revista Bibliográfica De Geografía Y Ciencias Sociales*,
- Rajé, F., Tight, M., & Pope, F. (December de 2018). Traffic pollution: A search for solutions for a city like Nairobi. *Cities*, 82, 100-107.
- Ramos, C. V., & Sallent, P. A. (2020). *Demographic aging and (De)population in medium-sized cities in the interior of andalusia (2008-20018)* University of Granada. doi:10.30827/cuadgeo.v59i2.10604 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85086265026&doi=10.30827%2fcuadgeo.v59i2.10604&partnerID=40&md5=813f1771281e580f4e7faf33afb61aa8>
- Ramos, R. C. (1994). Fragmentos de una mezquita sevillana: La aljama de ibn adabbas. *Laboratorio De Arte: Revista Del Departamento De Historia Del Arte*, (7), 11-23.
- Razin, E., & Rosentraub, M. (2000). Are fragmentation and sprawl interlinked? north american evidence. *Urban Affairs Review*, 35(6), 821-836.
- Redacción E3. (1 de junio de 2021). Avaec: «El PEP de Ciutat Vella supone una restricción total a la vivienda turística». *Economia*.

- Rescalvo, M. B., & Báez, J. J. (2021). Paisajes de la turistificación: Una aproximación metodológica a través del caso de sevilla. *Cuadernos Geográficos De La Universidad De Granada*, 60(1), 13-34.
- Reyes, M., Páez, A., & Morency, C. (May de 2014). Walking accessibility to urban parks by children: A case study of Montreal. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 125, 38-47.
- Richards, G. (2017). Sharing the new localities of tourism. *Collaborative economy and tourism* (pp. 169-184) Springer.
- Rickly-Boyd, J. M. (2012). Authenticity & aura: A benjaminian approach to tourism. *Annals of Tourism Research*, 39(1), 269-289.
- Rickwood, P., Glazebrook, G., & Searle, G. (2008). Urban structure and energy—a review. *Urban Policy and Research*, 26(1), 57-81.
- Rico-Juan, J. R., & de La Paz, Paloma Taltavull. (2021). Machine learning with explainability or spatial hedonics tools? an analysis of the asking prices in the housing market in alicante, spain. *Expert Systems with Applications*, 171, 114590.
- Rifai, T. (2017). Tourism: Growth is not the enemy; it's how we manage it that counts. *World Tourism Organization*,
- Ringel, M., & Knodt, M. (2018). The governance of the european energy union: Efficiency, effectiveness and acceptance of the winter package 2016. *Energy Policy*, 112, 209-220.
- Ríos, M. A. G. (2017). Configuración espacial de la formación urbana regional del eje cafetero colombiano. *Cuadernos De Geografía: Revista Colombiana De Geografía*, 26(1), 155-170.
- Riu, M. R. (2014). De illiberis a granada: La época visigoda en el territorio de granada. *Estudios Sobre Patrimonio, Cultura Y Ciencias Medievales*, (3-4), 159-172.
- Rius Ulldemolins, J. (2014). Culture and authenticity in urban regeneration processes: Place branding in central barcelona. *Urban Studies*, 51(14), 3026-3045. doi:10.1177/0042098013515762
- Rius-Ulldemolins, J., Hernández I Martí, G. -M., & Torres, F. (2016). Urban development and cultural policy “White elephants”: Barcelona and valencia. *European Planning Studies*, 24(1), 61-75. doi:10.1080/09654313.2015.1075965
- Rivas Navarro, J., Bravo Rodriguez, B., & Mulero Melgarejo, E. (2014). *La movilidad urbana de Linares: Estudios, conclusiones y propuestas*. Granada: Universidad de Granada. Laboratorio de Urbanismo y Ordenación del Territorio.

- Rivas-Navarro, J., & Bravo Rodriguez, B. (2014). Replanteamiento del proyecto de infraestructura para la metropolis: Laboratorio Granada. *Priemra Conferencia Academica Internacional sobre Lugares y Tecnologias: "Mantenerse al dia con las tecnologias para mejorar los lugares* (págs. 1059-1065). Belgrado: Vanista Lazarevic. et al .
- Roberts, P., Roberts, P., Sykes, H., & Granger, R. (2000). The evolution, definition and purpose of urban regeneration. *Urban Regeneration*, 9, 36.
- Robinson, J. (2008). Developing ordinary cities: City visioning processes in durban and johannesburg. *Environment and Planning A*, 40(1), 74-87.
- Robinson, M., Varga, L., & Allen, P. (2015). An agent-based model for energy service companies. *Energy Conversion and Management*, 94, 233-244.
- Roca Cladera, J., Marmolejo Duarte, C. R., & Moix, M. (2009). Urban structure and polycentrism: Towards a redefinition of the sub-centre concept. *Urban Studies*, 46(13), 2841-2868.
- Ročak, M., Hospers, G. -, & Reverda, N. (2016). Searching for social sustainability: The case of the shrinking city of heerlen, the netherlands. *Sustainability (Switzerland)*, 8(4) doi:10.3390/su8040382
- Rocio Ruiz-Perez, M., Desiree Alba-Rodriguez, M., Castano-Rosa, R., Solis-Guzman, J., & Marrero, M. (2019). HERVEEA tool for economic and environmental impact evaluation for sustainable planning policy in housing renovation. *Sustainability*, 11(10), 2852. doi:10.3390/su11102852
- Rockström, J., Steffen, W., Noone, K., Persson, Å, Chapin III, F. S., Lambin, E., . . . Schellnhuber, H. J. (2009). Planetary boundaries: Exploring the safe operating space for humanity. *Ecology and Society*, 14(2)
- Rode, P., Keim, C., Robazza, G., Viejo, P., & Schofield, J. (2014). Cities and energy: Urban morphology and residential heat-energy demand. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 41(1), 138-162.
- Rodríguez, M. C., Talaya, Á E., Jiménez, J. A. M., & Martínez, M. E. A. (2011). Medición de motivaciones del turismo cultural en ciudades patrimonio de la humanidad. *Journal of Tourism Analysis= Revista De Análisis Turístico*, (12), 80-85.
- Rodríguez, R. M., García, M. Á H., & Moreno, R. M. (2013). Políticas de regeneración urbana en españa: La dimensión sustantiva y procedimental. del contenido de las políticas a la gobernanza. *Gestión Y Análisis De Políticas Públicas*, (9)

- Rodríguez-Álvarez, J. (April de 2016). Urban Energy Index for Buildings (UEIB): A new method to evaluate the effect of urban form on buildings' energy demand. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 148, 170-187.
- Rofe, M. W. (2003). 'I want to be global': Theorising the gentrifying class as an emergent elite global community. *Urban Studies*, 40(12), 2511-2526.
- Román, A. A., & Aguilar, María del Mar Escalante. (2006). La Málaga fenicio-púnica a la luz de los últimos hallazgos. *Mainake*, (28), 333-360.
- Romanowicz, A., Daffner, F., Uhel, R., Weber, J., & Nytorv, K. (2006). European environment agency developments of land and ecosystem accounts: General overview. *Systemics, Cybernetics and Informatics*, 6(2), 65-70.
- Romero Renau, L. D., & Lara Martín, L. (2015). De barrio-problema a barrio de moda: Gentrificación comercial en russafa, el "soho" valenciano. *Anales De Geografía De La Universidad Complutense*, 2015, Vol.35, Num.1, P.187-212,
- Romero-Padilla, Y., Cerezo-Medina, A., Navarro-Jurado, E., Romero-Martínez, J. M., & Guevara-Plaza, A. (2019). Conflicts in the tourist city from the perspective of local social movements. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, (83) doi:10.21138/bage.2837
- Rosato, P., Breil, M., Giupponi, C., & Berto, R. (2017). Assessing the impact of urban improvement on housing values: A hedonic pricing and multi-attribute analysis model for the historic centre of venice. *Buildings*, 7(4), 112.
- Rosenow, J., Kern, F., & Rogge, K. (2017). The need for comprehensive and well targeted instrument mixes to stimulate energy transitions: The case of energy efficiency policy. *Energy Research & Social Science*, 33, 95-104.
- Rosenow, J. E., & Pulsipher, G. L. (1979). Tourism the good, the bad, and the ugly. *Tourism the Good, the Bad, and the Ugly.*,
- Royo Naranjo, M. L. (2019). Conflictos y derivaciones de un proceso de "turistización" en el centro histórico de Málaga. *Revista PH Instituto Andaluz Del Patrimonio Histórico*, 98, 382-385.,
- Ruá, M. J., Huedo, P., Civera, V., & Agost-Felip, R. (2019). A simplified model to assess vulnerable areas for urban regeneration. *Sustainable Cities and Society*, 46 doi:10.1016/j.scs.2019.101440
- Ruá, M. J., Huedo, P., Cordani, L., Cabeza, M., Saez, B., & Agost-Felip, R. (2019). Strategies of urban regeneration in vulnerable areas: A case study in castellón, Spain. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 238, 481-492. doi:10.2495/SC190421

- Rubaszek, M., & Rubio, M. (2020). Does the rental housing market stabilize the economy? A micro and macro perspective. *Empirical Economics*, 59(1), 233-257. doi:10.1007/s00181-019-01638-z
- Rubio De Val, J. (2015). The potential of the new legal framework to promote urban renewal and regeneration at the regional and local levels. *Informes De La Construcción*, 67 doi:10.3989/ic.14.072
- Rubio, J. A. C., Guzmán, F. J. C., & Otero, J. (2019). Una base de datos de precios y características de vivienda en Colombia con información de internet. *Revista De Economía Del Rosario*, 22(1), 75-100.
- Ruiz Povedano, J. M. (2017). Málaga, de musulmana a cristiana: La transformación de la ciudad a finales de la edad media. *Málaga, De Musulmana a Cristiana*, , 1-490.
- Rubio Rivera, R. (2011). El circo romano de Toledo y la vega baja en época romana. *La Vega Baja. Investigación, Documentación Y Hallazgos*, Ed. Toletum Visigodo, Toledo, , 35-56.
- Ruiz Sánchez, J., Moya González, L., & Díez de Pablo, A. (2012). La intervención en la ciudad construida: Aceptaciones terminológicas/intervention in the built city: Terminology. *Urban*, (04), 113-122.
- Russo, A. P., & Scarnato, A. (2018a). "Barcelona in common": A new urban regime for the 21st-century tourist city? *Journal of Urban Affairs*, 40(4), 455-474.
- Russo, A. P., & Scarnato, A. (2018b). "Barcelona in common": A new urban regime for the 21st-century tourist city? *Null*, 40(4), 455-474. doi:10.1080/07352166.2017.1373023
- Saaty, T. L., & De Paola, P. (2017). Rethinking design and urban planning for the cities of the future. *Buildings*, 7(3) doi:10.3390/buildings7030076
- Sabucedo, J., Barreto, I., Borja, H., de la Corte, L., & Durán, M. (2006). Legitimación de la violencia y contexto: Análisis textual del discurso de las FARC-EP. *Estudios De Psicología*, 27(3), 279-291.
- Salat, S., Labbé, F., & Nowacki, C. (2011). *Cities and forms on sustainable urbanism* CSTB.
- Salmerón Escobar, F. (2001). *Plan Especial de Protección y Catálogo del Área Centro de Granada*. Granada: Ayuntamiento de Granada
- Salvati, L., Morelli, V. G., Rontos, K., & Sabbi, A. (2013). Latent exurban development: City expansion along the rural-to-urban gradient in growing and declining regions of southern Europe. *Urban Geography*, 34(3), 376-394.
- Sánchez Fouce, A. (2016). El sector de la construcción en España desde una perspectiva histórica 1985-2015.

- Sandberg, L. A. (2014). Environmental gentrification in a post-industrial landscape: The case of the limhamn quarry, malmö, sweden. *Local Environment*, 19(10), 1068-1085.
- Sanfeliu, C. B. (2020). Municipal planning policies in Spain: 40 years of democratic city councils (1979-2019). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (85), 1-38. doi:10.21138/bage.2877 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85087829501&doi=10.21138%2fbage.2877&partnerID=40&md5=52bc4f88d51740c77d015130d58a3cf4>
- Santiago-Zaragoza, J., Lafuente-Bolívar, F., & Salas-Martínez, F. (2020). Urban Transformation of Muslim Spanish Cities after 1492: The Case Study of Baza, Granada (Spain); from a "Petrified" City to Its Great Expansions. *Journal of Urban History*, 1-29.
- Santos Solla, X. M., & Pena Cabrera, L. (2014). Management of tourist flows. the cathedral of santiago de compostela.
- Schuetze, T., & Chelleri, L. (2016). Urban sustainability versus green-washing—Fallacy and reality of urban regeneration in downtown seoul. *Sustainability*, 8(1), 33.
- Schwartz, H. M., & Seabrooke, L. (2009). Varieties of residential capitalism in the international political economy: Old welfare states and the new politics of housing. *The politics of housing booms and busts* (pp. 1-27) Springer.
- Seguí, A. E., Portalés, C., Cabrelles, M., & Lerma, J. L. (2012). Los sistemas de información geográfica: Concepto, ventajas y posibilidades en el campo de la restauración. *Loggia, Arquitectura & Restauración*, (24-25), 122-131.
- Sen, L., & Mayfield, S. (2004). Accessible tourism: Transportation to and accessibility of historic buildings and other recreational areas in the city of galveston, texas. *Public Works Management & Policy*, 8(4), 223-234.
- Sequera, J. (2013). No title. *Las Políticas De La Gentrificación En La Ciudad Neoliberal. Nuevas Clases Medias, Producción Cultural Y Gestión Del Espacio Público. El Caso De Lavapiés En El Centro Histórico De Madrid*,
- Sequera, J., & Nofre, J. (2020). Touristification, transnational gentrification and urban change in lisbon: The neighbourhood of alfama. *Urban Studies*, 57(15), 3169-3189.
- Shaker, R. R. (2015). The spatial distribution of development in europe and its underlying sustainability correlations. *Applied Geography*, 63, 304-314.

- Shelton, T., Poorthuis, A., & Matthew Zook. (October de 2015). Social media and the city: Rethinking urban socio-spatial inequality using user-generated geographic information. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 142, 198-211.
- Shtern, M., & Bollens, S. A. (2021). B(u)ypassing conflict: Urban redevelopment in nationally contested cities. *Null*, , 1-20. doi:10.1080/07352166.2021.1890609
- Silva, K. D., & Chapagain, N. K. (2013). *Asian heritage management: Contexts, concerns, and prospects* Routledge.
- Silverman, H. (2015). Heritage and authenticity. *The palgrave handbook of contemporary heritage research* (pp. 69-88) Springer.
- Skak, M., & Bloze, G. (2017). Owning and letting of second homes: What are the drivers? insights from denmark. *Journal of Housing and the Built Environment*, 32(4), 693-712.
- Smith, N. (2002a). New globalism, new urbanism: Gentrification as global urban strategy. *Antipode*, 34(3), 427-450.
- Smith, N. (2002b). New globalism, new urbanism: Gentrification as global urban strategy. *Antipode*, 34(3), 427-450.
- Smith, N. (2005). *The new urban frontier: Gentrification and the revanchist city* routledge.
- Soaita, A. M., Searle, B. A., McKee, K., & Moore, T. (2017). Becoming a landlord: Strategies of property-based welfare in the private rental sector in great britain. *Housing Studies*, 32(5), 613-637.
- Soja, E. W. (2008). *Postmetrópolis: Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones* Traficantes de sueños Madrid.
- Soja, E. W. (2014). *En busca de la justicia espacial* Tirant lo Blanch.
- Solé Ollé, A., & Viladecans Marsal, E. (2007). Economic and political determinants of urban expansion: Exploring the local connection. *IEB Working Paper 2007/05*,
- Solís, E., Escudero, L. A., & Ruiz-Apilánez, B. (2020). Los retos de la ciudad compacta desde la perspectiva de los cascos históricos con fuerte actividad turística. el caso de toledo. *Estudios Geográficos*, 81(288), e035.
- Sommer, C., & Helbrecht, I. (2017). Seeing like a tourist city: How administrative constructions of conflictive urban tourism shape its future. *Journal of Tourism Futures*, 3(2), 157-170. doi:10.1108/JTF-07-2017-0037

- Sommer, C., & Helbrecht, I. (2017). Seeing like a tourist city: How administrative constructions of conflictive urban tourism shape its future. *Journal of Tourism Futures*, 3(2), 157-170. doi:10.1108/JTF-07-2017-0037
- Song, Y., Shao, G., Song, X., Liu, Y., Pan, L., & Ye, H. (2017). The relationships between urban form and urban commuting: An empirical study in china. *Sustainability (Switzerland)*, 9(7) doi:10.3390/su9071150
- Sonia, D. G. H. (2019). The integrated and participative approach in the urban policy of the european union. The case of the iniciativa urbana (2007-2013) in Spain. *Architecture, City and Environment*, 14(41), 35-60. doi:10.5821/ace.14.41.6763 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85075556462&doi=10.5821%2face.14.41.6763&partnerID=40&md5=53f4e1b74868537f52090e114feb54b4>
- Stemmers, K. (2003). Energy and the city: Density, buildings and transport. *Energy and Buildings*, 35(1), 3-14.
- Steffen, W., Rockström, J., Richardson, K., Lenton, T. M., Folke, C., Liverman, D., . . . Crucifix, M. (2018). Trajectories of the earth system in the anthropocene. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 115(33), 8252-8259.
- Strong, M. F. (1992). Energy, environment and development. *Energy Policy*, 20(6), 490-494.
- Suárez, E., & Barros, J. (January de 2014). Traffic noise mapping of the city of Santiago de Chile. (Elsevier, Ed.) *Science of The Total Environment*, 466-467, 539-546.
- Suárez, M., Gómez-Baggethun, E., Benayas, J., & Tilbury, D. (2016). Towards an urban resilience index: A case study in 50 spanish cities. *Sustainability (Switzerland)*, 8(8) doi:10.3390/su8080774
- Swyngedouw, E. (2010). Impossible sustainability and the post-political condition. *Making strategies in spatial planning* (pp. 185-205) Springer.
- Szarata, A., Nosal, K., Duda-Wiertel, U., & Franek, L. (2017). The impact of the car restrictions implemented in the city centre on the public space quality. *Transportation Research Procedia*, 27, 752-759.
- Talavera-García, R. (2017). *Instrumentos para la evaluación de la accesibilidad basados en la calidad de los entornos peatonales*. Granada: Universidad de Granada.

- Talego Vázquez, F., & Hernández Ramírez, J. (2017). Los nuevos movimientos sociales reencantan el mundo. *Quaderns*, 22 (1), 35-49.,
- Tappert, S., Klöti, T., & Drilling, M. (2018). Contested urban green spaces in the compact city: The (re-)negotiation of urban gardening in swiss cities. *Landscape and Urban Planning*, 170, 69-78. doi:10.1016/j.landurbplan.2017.08.016
- Taylor, M. M. (2002). *Harlem: Between heaven and hell* U of Minnesota Press.
- Temes, R. R. (2014). Comprehensive assessment of vulnerability in the residential areas of madrid. *Eure*, 40(119), 119-149. doi:10.4067/S0250-71612014000100006
- Teo, P., & Huang, S. (1995). Tourism and heritage conservation in singapore. *Annals of Tourism Research*, 22(3), 589-615.
- Thomsen, A., & Van der Flier, K. (2009). Replacement or renovation of dwellings: The relevance of a more sustainable approach. *Building Research & Information*, 37(5-6), 649-659.
- Timón, D. A. B. (2010). Gran ciudad y turismo en la transición postindustrial: Nuevos y viejos procesos, nuevas y viejas teorías. el ejemplo del área metropolitana de madrid. *Scripta Nova.Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales*, 14, 310-322.
- Tittensor, D. P., Walpole, M., Hill, S. L., Boyce, D. G., Britten, G. L., Burgess, N. D., . . . Alkemade, R. (2014). A mid-term analysis of progress toward international biodiversity targets. *Science*, 346(6206), 241-244.
- Tomal, M. (2020). Modelling housing rents using spatial autoregressive geographically weighted regression: A case study in cracow, poland. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 9(6), 346.
- Torreño Calatayud, M. (2005). Arquitectura y urbanismo en valencia. *Valencia: Carena Editors*, , 89.
- Torres Balbás, L. (1923). Granada: La ciudad que desaparece. *Arquitectura*, , 157-181.
- Torres Balbás, L. (1955). Extensión y Demografía de las Ciudades Hispanomusulmanas. (Brill, Ed.) *Estudios Islámicos*(3), 35-59.
- Torres, A., Prévot, A.-C., & Nadot, S. (December de 2018). Small but powerful: The importance of French community gardens for residents. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 180, 5-14.
- Torró Abad, J. (2009). Vivir como cristianos y pagar como moros: Genealogía medieval de la servidumbre morisca en el reino de Valencia.

- Triguero-Mas, M., Dadvand, P., Cirach, M., Martínez, D., Medina, A., Mompart, A., . . . Nieuwenhuijsen, M. J. (2015). Natural outdoor environments and mental and physical health: Relationships and mechanisms. *Environment International*, 77, 35-41.
- Troitiño Vinuesa, M. (1992). Madrid: Ministerio de Obras Publicas y Transportes.
- Troitiño Vinuesa, M., & García Marchante, J. (1998). Cuenca.
- Troitiño Vinuesa, M. Á. (2003). La protección, recuperación y revitalización funcional de los centros históricos. *Mediterráneo Económico*, 3
- Tsai, Y. (2005). Quantifying urban form: Compactness versus 'sprawl'. *Urban Studies*, 42(1), 141-161.
- Tsemekidi-Tzeiranaki, S., Bertoldi, P., Labanca, N., Castellazzi, L., Serrenho, T., Economidou, M., & Zangheri, P. (2018). Energy consumption and energy efficiency trends in the EU-28 for the period 2000–2016. *JRC Science for Policy Report*,
- Turner, V. (1973). The center out there: Pilgrim's goal. *History of Religions*, 12(3), 191-230.
- Turcu, C. (October de 2012). Local experiences of urban sustainability: Researching Housing Market Renewal interventions in three English neighbourhoods. *Progress in Planning*, 78(3), 101-150.
- Turok, I., & Mykhnenko, V. (2007). The trajectories of european cities, 1960–2005. *Cities*, 24(3), 165-182.
- Tzeiranaki, S. T., Bertoldi, P., Diluiso, F., Castellazzi, L., Economidou, M., Labanca, N., . . . Zangheri, P. (2019). Analysis of the EU residential energy consumption: Trends and determinants. *Energies*, 12(6) doi:10.3390/en12061065
- United Nations. Dept. of Economic. (2004). *World urbanization prospects: The 2003 revision* United Nations Publications.
- Urry, J., & Larsen, J. (2011). *The Tourist Gaze 3.0*. SAGE.
- Valdivielso, J., & Moranta, J. (2019). The social construction of the tourism degrowth discourse in the balearic islands. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(12), 1876-1892.
- Van den Bergh, Jeroen CJM, & Verbruggen, H. (1999). Spatial sustainability, trade and indicators: An evaluation of the 'ecological footprint'. *Ecological Economics*, 29(1), 61-72.
- Vázquez de la Rosa, Héctor. (2019). Fachadismo expandido.

- Vecinos de Ciutat Vella cargan contra el Plan Especial: "Da un espaldarazo a la terciarización del barrio". (26 de julio de 2019). *Valencia Plaza*.
- Vinuesa, M. Á T., & Torralba, L. T. (2009). Turismo y patrimonio en castilla y león: Las ciudades patrimonio de la humanidad (ávila, salamanca y segovia) como destinos turísticos de referencia. *Polígonos: Revista De Geografía*, (19), 145-178.
- Viren, M. (2013). Is the housing allowance shifted to rental prices? *Empirical Economics*, 44(3), 1497-1518.
- Wagar, J. A. (1964). The carrying capacity of wild lands for recreation. *Forest Science*, 10(suppl_2), 1.
- Walker, R., & Jeraj, S. (2016). *The rent trap: How we fell into it and how we get out of it* Pluto Press.
- Wang, N. (2000). *Tourism and modernity: A sociological analysis* Emerald Group Publishing Limited.
- Wang, Y., & Fukuda, H. (2019). Sustainable urban regeneration for shrinking cities: A case from japan. *Sustainability (Switzerland)*, 11(5) doi:10.3390/SU11051505
- Waters, W. F. (2001). Globalization, socioeconomic restructuring, and community health. *Journal of Community Health*, 26(2), 79-92.
- Weimin, L., & Milburn, L.-A. (December de 2016). The evolution of geodesign as a design and planning tool. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 156, 5-8.
- Weisz, H., Krausmann, F., Amann, C., Eisenmenger, N., Erb, K., Hubacek, K., & Fischer-Kowalski, M. (2006). The physical economy of the european union: Cross-country comparison and determinants of material consumption. *Ecological Economics*, 58(4), 676-698.
- Welage, N., & Liu, K. P. (2011). Wheelchair accessibility of public buildings: A review of the literature. *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*, 6(1), 1-9.
- Whitehead, C., & Scanlon, K. J. (2007). *Social housing in europe* London School of Economics and Political Science.
- Wilson, J., & Grant, J. L. (2009). Calculating ecological footprints at the municipal level: What is a reasonable approach for canada? *Local Environment*, 14(10), 963-979.
- Wind, B., & Dewilde, C. (2019). In which european countries is homeownership more financially advantageous? explaining the size of the tenure wealth gap in 10 countries with different housing and welfare regimes. *International Journal of Housing Policy*, 19(4), 536-565. doi:10.1080/19491247.2019.1608113

- Wind, B., Dewilde, C., & Doling, J. (2020). Secondary property ownership in europe: Contributing to asset-based welfare strategies and the 'really big trade-off'. *International Journal of Housing Policy*, 20(1), 25-52. doi:10.1080/19491247.2019.1573961
- Wind, B., Dewilde, C., & Doling, J. (2020). Secondary property ownership in europe: Contributing to asset-based welfare strategies and the 'really big trade-off'. *International Journal of Housing Policy*, 20(1), 25-52.
- Winter, T., & Daly, P. (2012). Heritage in asia: Converging forces, conflicting values. *Routledge handbook of heritage in asia* (pp. 15-49) Routledge.
- Wise, N. (2015). Events and urban regeneration: The strategic use of events to revitalize cities. *Null*, 37(2), 230-231. doi:10.1111/juaf.12089
- Wolch, J., Byrne, J., & Newell, J. (May de 2014). Urban green space, public health, and environmental justice: The challenge of making cities 'just green enough'. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 234-244.
- Wright Wendel, H., Zarger, R., & Mihelcic, J. (September de 2012). Accessibility and usability: Green space preferences, perceptions, and barriers in a rapidly urbanizing city in Latin America. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 107, 272-282.
- Xiao, Y., Hui, E. C., & Wen, H. (2019). Effects of floor level and landscape proximity on housing price: A hedonic analysis in hangzhou, china. *Habitat International*, 87, 11-26.
- Xie, P. F. (2010). *Authenticating ethnic tourism* Channel view publications.
- Xu, H., Zhu, D., & Bao, J. (2016). Sustainability and nature-based mass tourism: Lessons from china's approach to the huangshan scenic park. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(2), 182-202.
- Xu, Y., Ren, C., Ma, P., Ho, J., Wang, W., Ka-Lun Lau, K., . . . Ng, E. (November de 2017). Urban morphology detection and computation for urban climate research. (Elsevier, Ed.) *Landscape and Urban Planning*, 212-224.
- Yang, C., & Lin, H. (2011). Is UNESCO recognition effective in fostering tourism? A comment on yang, lin and han: Reply. *Tourism Management*, 32(2), 455-456.
- Yang, C., Lin, H., & Han, C. (2010). Analysis of international tourist arrivals in china: The role of world heritage sites. *Tourism Management*, 31(6), 827-837.

- Yiannakou, A., & Salata, K. -. (2017). Adaptation to climate change through spatial planning in compact urban areas: A case study in the city of thessaloniki. *Sustainability (Switzerland)*, 9(2) doi:10.3390/su9020271
- Yigitcanlar, T., & Kamruzzaman, M. (2018). Does smart city policy lead to sustainability of cities? *Land use Policy*, 73, 49-58.
- Yoon, T., Cherry, C. R., & Jones, L. R. (2017). One-way and round-trip carsharing: A stated preference experiment in beijing. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 53, 102-114. doi:10.1016/j.trd.2017.04.009
- Zavadskas, E., Raslanas, S., & Kaklauskas, A. (2008). The selection of effective retrofit scenarios for panel houses in urban neighborhoods based on expected energy savings and increase in market value: The vilnius case. *Energy and Buildings*, 40(4), 573-587.
- Zerva, K., Palou, S., Blasco, D., & Donaire, J. A. B. (2019a). Tourism-philia versus tourism-phobia: Residents and destination management organization's publicly expressed tourism perceptions in barcelona. *Tourism Geographies*, 21(2), 306-329.
- Zerva, K., Palou, S., Blasco, D., & Donaire, J. A. B. (2019b). Tourism-philia versus tourism-phobia: Residents and destination management organization's publicly expressed tourism perceptions in barcelona. *Tourism Geographies*, 21(2), 306-329.
- Zhao, S., & Yu, Y. (May de 2017). Effect of short-term regional traffic restriction on urban submicron particulate pollution. (Elsevier, Ed.) *Journal of Environmental Sciences*, 86-99.
- Zitti, M., Ferrara, C., Perini, L., Carlucci, M., & Salvati, L. (2015). Long-term urban growth and land use efficiency in southern europe: Implications for sustainable land management. *Sustainability*, 7(3), 3359-3385.
- Zukin, S., Trujillo, V., Frase, P., Jackson, D., Recuber, T., & Walker, A. (2009). New retail capital and neighborhood change: Boutiques and gentrification in new york city. *City & Community*, 8(1), 47-64

