

POLÍGONOS

REVISTA DE GEOGRAFÍA

2025

Segunda época

35



Universidad de León
Departamento de Geografía y Geología



Universidad de Salamanca
Departamento de Geografía



Universidad de Valladolid
Departamento de Geografía

POLÍGONOS

Revista de Geografía

CONSEJO DE REDACCIÓN

DIRECTORES

Eugenio Baraja Rodríguez (Univ. de Valladolid)
Antonio Ceballos Barbancho (Univ. de Salamanca)
Raquel Domínguez Fernández (Univ. de León)

SECRETARIOS

José Cortizo Álvarez (Univ. de León)
Javier Santos González (Univ. de León)

VOCALES

Paz Benito del Pozo (Univ. de León)
Carmen Cañizares Ruiz (Univ. de Castilla-La Mancha)
José Luis García Cuesta (Univ. de Valladolid)
Felipe Leco Berrocal (Univ. de Extremadura)
Juan Manuel Llorente Pinto (Univ. de Salamanca)
Rafael Mata Olmo (Univ. Autónoma de Madrid)
Carlos G. Morales Rodríguez (Univ. de Valladolid)
David Ramos Pérez (Univ. de Salamanca)
Juan Sevilla Álvarez (Univ. de Oviedo)

CONSEJO ASESOR

Dr. Valentín Cabero Diéguez. Universidad de Salamanca	Dra. María del Carmen Ocaña. Universidad de Málaga
Dra. Carminda Cavaco. Universidad de Lisboa	Dr. Patrick O'Flanagan. National University of Ireland Cork
Dr. Pablo José Cicoella. Universidad de Buenos Aires	Dr. Jorge Olcina Cantos. Universidad de Alicante
Dr. Pedro Cunill Grau. Universidad Central de Venezuela	Dr. José Ortega Valcárcel. Universidad de Valladolid
Dr. Michael Drain. C.N.R.S. Marsella	Dr. Francisco Quirós Linares†. Universidad de Oviedo
Dr. Jorge Gaspar. Universidad de Lisboa	Dr. Luciano Lourenço. Universidad de Coimbra
Dr. André Humbert. Universidad de Lorena	Dr. Hugo Romero Aravena. Universidad de Chile
Dr. Javier Martín Vide. Universidad de Barcelona	Dra. Edith Rosario Jiménez. Univ. de Guadalajara (México)
Dr. Eduardo Martínez de Pisón. Universidad Autónoma de Madrid	Dr. Joan-Eugeni Sánchez. Universidad de Barcelona
Dr. Ricardo Méndez Gutiérrez-del Valle. I.E.G. - CSIC, Madrid	Dr. Miguel Ángel Troitiño Vinuesa†. Univ. Complutense de Madrid

Polígonos está referenciada en los siguientes índices, catálogos y bases de datos:

Latindex
ISOC
Dialnet
DICE

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Departamento de Geografía y Geología

Facultad de Filosofía y Letras

Campus de Vegazana

Universidad de León

24071 LEÓN

Teléfonos: 987/291043-291044

Fax: 987/291877

Normas para los autores / resúmenes de números anteriores:

<http://http://revpubli.unileon.es/index.php/poligonos/about/submissions#authorGuidelines>

La responsabilidad de las opiniones y los hechos consignados en cada artículo, nota o reseña corresponden exclusivamente a los autores. Los editores no se responsabilizan, en ningún caso, de la credibilidad y autenticidad de los trabajos. En toda reproducción de los materiales publicados, total o parcial, es necesario citar su procedencia.

ISSN: 1132-1202

ISSNe - 2444-0272

Depósito legal: LE-539-1992

Editado en León

Editado por los Departamentos de Geografía de las Universidades de León, Salamanca y Valladolid

© Del texto: los autores

© De la edición: Universidades de León, Salamanca y Valladolid

POLÍGONOS

Revista de Geografía

2025 n° 35

ISSN - 1132-1202
ISSNe - 2444-0272

Departamento de Geografía y Geología. Universidad de León
Departamento de Geografía. Universidad de Salamanca
Departamento de Geografía. Universidad de Valladolid

ÍNDICE

PRESENTACIÓN: <i>En recuerdo del primer director de la revista POLÍGONOS:</i> <i>Antonio T. Reguera Rodríguez</i>	5
--	---

ARTÍCULOS

Belén GARCÍA MALAGÓN: <i>Impacto socioespacial del turismo cultural en ciudades patrimonio mundial: el caso de Salamanca</i>	9
---	---

Daniel CASAS CASAS: <i>Estrategias frente al reto demográfico: análisis comparativo en cuatro comunidades autónomas españolas</i>	33
--	----

Verónica CASANOVAS, Carlos Hugo SORIA CÁCERES y Gonzalo ANDRÉS LÓPEZ: <i>Marmaray y el patrimonio cultural y natural de Estambul: equilibrio entre desarrollo y memoria. Una lectura situada sobre infraestructura ferroviaria, paisaje y sostenibilidad urbana</i>	55
--	----

Dayra Milena VARGAS ARDILLA: <i>Revitalización del paisaje industrial como construcción cultural del territorio urbano</i>	79
---	----

Patricia A. ARGÜELLES ÁLVAREZ: <i>Movilidad y viajes en el mundo antiguo: una propuesta didáctica para la enseñanza de la Geografía Histórica en Educación Primaria</i>	103
--	-----

RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS

José María REDONDO VEGA (2025): <i>Geomorfología de León. Ejemplos significativos de procesos y formas de relieve.</i> León, Servicio de Publicaciones, Universidad de León, 2025, 377 pp. ISBN 979-13-87583-22-4.....	123
---	-----

Marta DEL RIEGO ANTA (2025): <i>Cordillera.</i> AdN Editorial Grupo Anaya, Palencia, 416 pp. ISBN 978-84-10138-68-1	127
--	-----

CASTILLA Y LEÓN EN MAPAS

José CORTIZO ÁLVAREZ (2025). *Valor de la mediana de la renta de los hogares*..... 131

EN RECUERDO DEL PRIMER DIRECTOR DE LA REVISTA POLÍGONOS: ANTONIO T. REGUERA RODRÍGUEZ

La revista POLÍGONOS inició su andadura en el año 1991 con el objetivo práctico de dar cauce a las investigaciones de los profesores e investigadores del Departamento de Geografía de la Universidad de León, y con el propósito intelectual de conectar la Geografía con otros campos científicos afines. A esta visión abierta y plural del saber geográfico, entendido como suma de contenidos y enfoques diversos sobre el territorio, contribuyó sin duda nuestro compañero Antonio T. Reguera Rodríguez, fallecido el pasado 31 de agosto de 2025, y a quien desde estas páginas queremos rendir merecido tributo y reconocimiento como geógrafo comprometido, investigador prolífico e impulsor de esta revista.

Su vinculación directa con POLÍGONOS coincide con la gestación misma de la revista y la publicación del primer número en el año 1991, una iniciativa sufragada con recursos del propio Departamento de Geografía e impulsada por todos los compañeros que entonces lo integraban. El compromiso más decidido y visible con este proyecto editorial por parte de Antonio Reguera se prolongará hasta el cierre de la primera época, lo que aconteció en el año 2002, al que corresponde el número doble 11-12. Antonio fue director durante los dos primeros años de POLÍGONOS y a partir de 1993 pasó a formar parte de su Consejo de redacción, junto al resto del profesorado de Geografía. En esta etapa publicó dos artículos y una reseña bibliográfica.

La primera aportación está en consonancia con una de sus especialidades, la Geografía Urbana, y lleva por título *Proyectar la ciudad para hacer la guerra* (POLÍGONOS, 1991, nº 1, pp. 135-172 <https://doi.org/10.18002/pol.v0i1.1279>). En este trabajo el autor ahonda en el pensamiento militar sobre la ciudad e insiste en que no se puede separar la ciudad pensada con criterios defensivos de los problemas relacionados con la “cuestión urbana”. Desde la óptica militar el urbanismo sería, según Reguera, parte de la *defensa pasiva*, y su objetivo se centraría en proteger los centros e infraestructuras de mayor interés económico y en defender a la población. Al modelo de ciudad con una estructura en mancha de aceite, la más peligrosa según los militares, se opone, como alternativa, el modelo de ciudad nuclear, con un centro, elementos radiales y unidades satélite. Según avanza

la investigación, el autor analiza con detalle los diferentes elementos de esa hipotética ciudad preparada para la guerra, pero también ideada para el control social, a través de la vigilancia y la información. La conclusión es que en las sociedades actuales la influencia de las ideas militares en la organización del espacio urbano es una constante, y no algo del pasado, aunque no siempre se haga explícita.

El segundo artículo en POLÍGONOS de Antonio Reguera aparece en 1992 y sigue la estela del anterior en cuanto a su interés por el urbanismo y la ciudad. Trata de *Urbanismo y medioambiente en la España de la Ilustración. Estudio de varias problemáticas* (nº 2, pp. 109-137, <https://doi.org/10.18002/pol.v0i2.1266>). Sin abandonar el enfoque crítico, aquí se exploran los fundamentos del urbanismo Ilustrado, la ciudad del siglo XVIII más allá de su estética, monumentalidad y embellecimiento periférico. El foco de interés lo dirige el autor a las cuestiones relacionadas con los equipamientos, las infraestructuras, la higiene pública y el saneamiento socioambiental (caso de Madrid), el funcionamiento de la economía urbana (localización de manufacturas contaminantes en Sevilla), o las tensiones entre producción de riqueza y salud pública (cultivo del arroz en las riberas valencianas) y la administración de la ciudad. La conclusión apunta a las contradicciones del modelo de ciudad cerrada y la necesidad de atajar los problemas medioambientales de ciudades en expansión y bajo fuerte presión demográfica y productiva.

Esta pequeña muestra del desempeño investigador de Reguera es elocuente de su concepto de la Geografía y del enfoque y líneas que dan cuerpo a su amplia producción científica (más de 30 artículos, 22 libros y 17 capítulos de libro). Su tesis sobre la ciudad de León, siglos XIX y XX (publicada en dos volúmenes por el Colegio de Arquitectos de León en 1987) contiene el núcleo de su metodología, basada en el materialismo histórico, y abre el camino a numerosos trabajos sobre la ciudad y el espacio urbano leonés. Esta línea, profundizada y extendida a través de artículos y numerosos libros que ven la luz a lo largo de los años 90 hasta el cercanísimo 2024, se complementa con sus estudios y reflexiones sobre cuestiones de pensamiento geográfico y temas de Geografía histórica, impregnados todos de su espíritu humanista y su peculiar visión del geógrafo y su función social: aportar, a través de la docencia y el estudio, reflexiones rigurosas y críticas del mundo que nos rodea.

PAZ BENITO DEL POZO

Dpto. de Geografía y Geología
Universidad de León

ARTÍCULOS

IMPACTO SOCIOESPACIAL DEL TURISMO CULTURAL EN CIUDADES PATRIMONIO MUNDIAL: EL CASO DE SALAMANCA

SOCIO-SPATIAL IMPACT OF CULTURAL TOURISM IN WORLD HERITAGE CITIES: THE CASE OF SALAMANCA

BELÉN GARCÍA MALAGÓN

Departamento de Geografía de la Universidad de Salamanca

bgarcm@usal.es

Recibido: 10/10/2025

Aceptado: 19/11/2025

Resumen

El artículo analiza el impacto del turismo cultural en el desarrollo urbano y local de Salamanca, considerando sus dimensiones económicas, socioculturales y territoriales. La investigación adopta un enfoque mixto que combina análisis cuantitativo, basado en estadísticas oficiales sobre población, turismo y urbanismo, con un enfoque cualitativo sustentado en la revisión bibliográfica y entrevistas semiestructuradas realizada a actores clave del sector turístico y la comunidad local. Los resultados muestran que, aunque el turismo ha consolidado a Salamanca como un destino cultural de referencia y ha contribuido al crecimiento económico, la creación de empleo y la diversificación de la oferta cultural, también ha generado impactos adversos sobre la estructura urbana y social. Entre los efectos más relevantes destacan la gentrificación del centro histórico, la presión sobre el mercado inmobiliario, la pérdida de población residente y la disminución de la calidad de vida de determinados colectivos, especialmente jóvenes y estudiantes. La masificación turística, junto con la limitada integración de la planificación urbana y patrimonial, ha tensionado la capacidad de acogida del espacio urbano y de sus principales monumentos, comprometiendo la sostenibilidad a largo plazo del modelo actual. El estudio pone de relieve la necesidad de avanzar hacia un modelo de gestión más equilibrado, que articule la planificación urbana con la sostenibilidad social y ambiental, la participación ciudadana y la aplicación de herramientas de *Smart Tourism*. En conjunto, el trabajo contribuye al debate sobre la sostenibilidad de los destinos patrimoniales, proponiendo una transición hacia un modelo de turismo inteligente que garantice la habitabilidad, la resiliencia y la preservación del patrimonio cultural de Salamanca.

Palabras clave: Turismo Cultural, Gentrificación, Sostenibilidad, desarrollo urbano, *Smart Tourism*, Salamanca.

Abstract

This article analyzes the impact of cultural tourism on the urban and local development of Salamanca, addressing its economic, sociocultural and territorial dimensions. The research adopts a mixed-method approach that combines quantitative analysis, based on official statistics on population, tourism and urban development, with a qualitative perspective supported by an extensive literature review and semi-structured interviews with key stakeholders from the tourism sector and the local community. The results indicate that, although tourism has consolidated Salamanca as a leading cultural destination and contributed to economic growth, job creation and diversification of the cultural offer, it has also generated adverse effects on the urban and social fabric. Among the most significant impacts are the gentrification of the historic center, increased pressure on the housing market, the displacement of local residents and the declining quality of life for certain groups, particularly young people and students. Tourism overcrowding, coupled with the limited integration between urban and heritage planning, has strained the city's carrying capacity and jeopardized the long-term sustainability of the current model. The study highlights the need to advance towards a more balanced management model that aligns urban planning with social and environmental sustainability, civic participation and the implementation of Smart Tourism tools. Overall, this research contributes to the ongoing debate on the sustainability of heritage destinations, proposing a transition towards an intelligent tourism model that ensures the ability, resilience and preservation of Salamanca's cultural heritage.

Keywords: Cultural Tourism, Gentrification, Sustainability, Urban development, Smart Tourism, Salamanca.

1. INTRODUCCIÓN

El turismo cultural ha demostrado ser uno de los sectores con mayor capacidad de transformación urbana y social en ciudades patrimoniales. Diversos estudios destacan que, para convertir un territorio en producto turístico, es necesario tener en cuenta aspectos como la accesibilidad, la rentabilidad y, especialmente, la sostenibilidad, abarcando dimensiones socioculturales, patrimoniales, ambientales y económicas (Santa Cruz Rodríguez, Domínguez Allende y González Laucirica, 2015). Su principal atractivo reside en el legado material e inmaterial de los territorios, integrando dos dimensiones estrechamente relacionadas: la cultural, vinculada al patrimonio histórico y a las manifestaciones identitarias; y la turística, que articula la oferta de servicios y equipamientos necesarios para la experiencia del visitante (Padró Werner, 2020; Grande Ibarra, 2001).

En un marco más amplio, el concepto de desarrollo ha evolucionado desde una visión centrada exclusivamente en la acumulación de riqueza hacia enfoques multidimensionales que incorporan factores económicos, sociales, culturales y

ambientales (Múnera López, 2007; Pike, Rodríguez-Pose y Tomaney, 2006). Esta perspectiva reconoce la importancia de considerar las escalas locales, regionales y globales, y destaca que el bienestar de las personas depende no solo de bienes materiales, sino también de la preservación del patrimonio, la identidad cultural y la participación comunitaria.

Diferentes informes internacionales señalan el potencial del turismo cultural como motor económico y social, pero también advierten de los riesgos asociados a la concentración espacial, la masificación de los centros históricos y los procesos de turistificación (ONU Turismo, 2024). En este sentido, su desarrollo se encuentra estrechamente vinculado a la capacidad de los gobiernos locales para implementar políticas que conjuguen gobernanza, planificación territorial y sostenibilidad (Gallicchio, 2010; Rodríguez Pérez, 2016).

El turismo cultural se inserta dentro de este marco como un motor clave de desarrollo local. Al transformar los territorios en productos culturales y turísticos, se generan efectos económicos directos (ingresos y empleo), así como beneficios socioculturales mediante la valorización de la identidad, las tradiciones y la cohesión social (Sacco y Ferilli, 2018; Ministerio de Cultura, 2024). Sin embargo, estos impactos dependen de un manejo sostenible que considere la capacidad de acogida, la preservación ambiental y la implicación de los actores locales, desde gobiernos y empresas hasta comunidades y organizaciones sociales (Decasper, 2015, Hall, 2008).

La ciudad de Salamanca constituye un caso paradigmático. Su prestigiosa universidad, su centro histórico inscrito en la Lista Patrimonio Mundial desde 1988 y su dinámica cultural, la han situado como un destino interior de referencia. Sin embargo, este éxito plantea interrogantes sobre los impactos reales del turismo en la estructura urbana, en la calidad de vida de sus habitantes y en la preservación del patrimonio. En este sentido, Salamanca ejemplifica cómo la integración entre turismo cultural y desarrollo local exige políticas de gobernanza, planificación y sostenibilidad que articulen las dimensiones económica, sociocultural y territorial.

A partir de este marco conceptual, el objetivo de este trabajo es analizar cómo el turismo cultural ha incidido en el desarrollo local de Salamanca, identificando tanto sus oportunidades como los desafíos que enfrenta la ciudad para alcanzar un modelo de desarrollo equilibrado y sostenible. La hipótesis de partida sostiene que, aunque el turismo ha contribuido a dinamizar la ciudad, también ha generado tensiones urbanas y sociales que cuestionan la sostenibilidad del modelo actual.

I. CASO DE ESTUDIO: LA CIUDAD DE SALAMANCA

España cuenta con un amplio patrimonio cultural y varias ciudades forman parte de la Lista del Patrimonio Mundial, consolidando el turismo cultural como un sector estratégico en crecimiento (Vizcaíno Ponferrada, 2015; Escudero Gómez, 2020). En este contexto, Salamanca, ciudad histórica de tamaño medio situada en el interior de la península ibérica y capital de la provincia homónima en Castilla y León, constituye un ejemplo paradigmático de la interacción entre patrimonio, turismo y desarrollo local.

A lo largo de su historia, Salamanca ha experimentado profundas transformaciones urbanas y culturales, desde la Protohistoria y la época romana hasta los cambios del siglo XIX (Hernández Hernández, 2017). Su riqueza patrimonial se refleja especialmente en su prestigiosa universidad, fundada en 1218 por Alfonso IX de León, símbolo de su legado académico y cultural. La Universidad de Salamanca, reconocida internacionalmente, ha sido un agente fundamental en la dinamización cultural y funcional del centro histórico, atrayendo a intelectuales, estudiantes y visitantes de toda Europa, y contribuyendo a la consolidación del español como lengua académica (Troitiño Vinuesa, 2002).

Pese a ser el principal centro urbano y económico provincial, Salamanca presenta una tendencia demográfica regresiva, perceptible también en el conjunto de la provincia, pasando de contabilizar 159.225 habitantes en 1996 a 143.954 en 2023, según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE). En cambio, el área funcional estable¹ muestra un crecimiento sostenido, al pasar de 24.746 habitantes en 1996 a 60.065 en 2023 (Tabla 1). Esto revela un desplazamiento de población desde la capital hacia los municipios periféricos, donde se observa un crecimiento residencial y económico asociado al aumento de la movilidad y la suburbanización (Figura 1).

Este fenómeno refleja transformaciones en la estructura urbana, donde procesos de gentrificación, especialmente en el centro histórico y barrios próximos como el Barrio del Oeste, modifican la composición social y funcional de la ciudad. Estas dinámicas están estrechamente ligadas a las presiones urbanísticas y

1 El Área Funcional Estable de Salamanca está integrada por los municipios de: Aldealengua, Aldeatejada, Arapiles, Cabrerizos, Calvarrasa de Abajo, Calvarrasa de Arriba, Carbajosa de la Sagrada, Carrascal de Barregas, Castellanos de Moriscos, Castellanos de Villiquera, Doñinos de Salamanca, Florida de Liébana, Miranda de Azán, Monterrubio de Armuña, Moriscos, Mozárbez, Parada de Arriba, Pelabravo, San Cristóbal de la Cuesta, Santa Marta de Tormes, Valverdón, Villamayor y Villares de la Reina (BOCYL n.º 233, de 3 de diciembre de 2014).

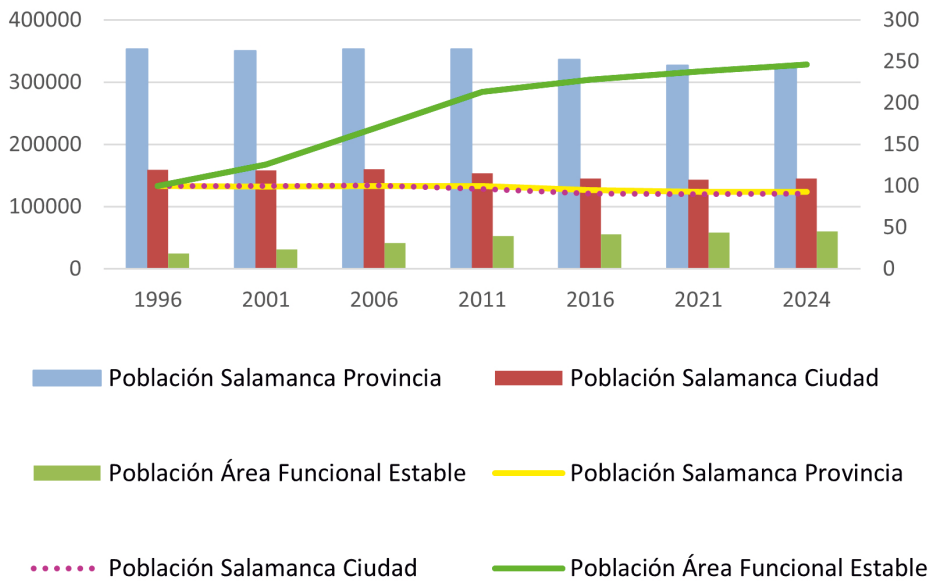
turísticas derivadas de la consolidación de Salamanca como destino cultural maduro y centro receptor de estudiantes.

Tabla 1. Padrón de habitantes: 1996 a 2023.

Años	Población Salamanca Provincia	Población Salamanca Ciudad	Población Área Funcional Estable
1996	353.020	159.225	24.746
2001	350.209	158.523	31.151
2006	353.110	159.754	41.710
2011	352.986	153.472	52.703
2016	335.985	144.949	56.257
2021	327.338	143.269	58.677
2023	327.170	143.954	60.065

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Sistema de Información Estadística de la Junta de Castilla y León (SIE).

Figura 1. Evolución de la población en términos absolutos 1996-2023.



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Sistema de Información Estadística de la Junta de Castilla y León.

Salamanca, como ciudad Patrimonio Mundial, enfrenta desafíos similares a otras urbes históricas de España. Experiencias en Cáceres y Alcalá de Henares muestran que la implementación de tecnologías inteligentes para monitorizar flu-

jos turísticos y gestionar la infraestructura cultural permite un desarrollo más equilibrado y sostenible, evitando el deterioro de la identidad local y la expulsión de residentes tradicionales (Segittur, Grupo de Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España y Fundación Santa María la Real del Patrimonio Histórico, 2022).

II.1. Gestión del patrimonio mundial y desarrollo urbano en Salamanca

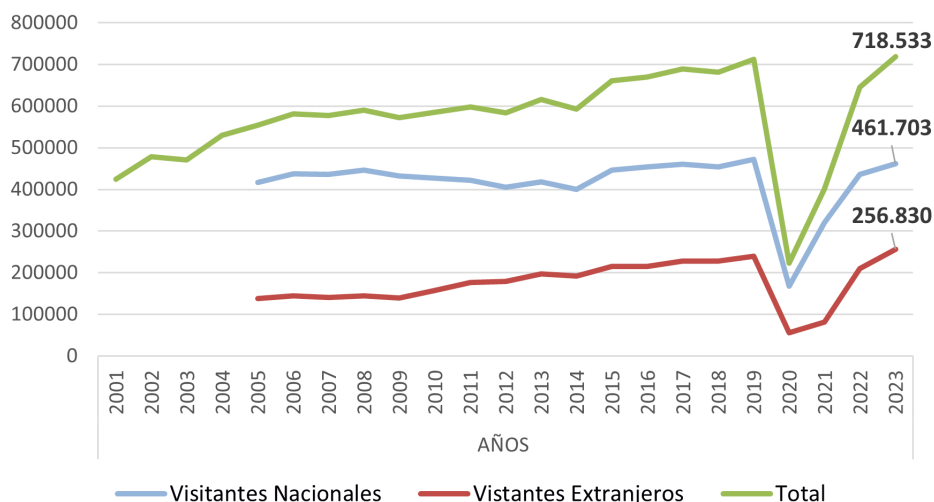
La protección del patrimonio salmantino comenzó a finales del siglo XIX con la declaración de varios edificios como Monumento Nacional, entre ellos la Catedral Vieja de Santa María (1887), la Catedral Nueva de la Asunción de la Virgen (1887), la Iglesia de Sancti Spiritus (1888) y el Convento e Iglesia de San Esteban (1890), y continuó con la designación del Barrio Viejo como Conjunto Histórico-Artístico en 1951. En 1988, la Ciudad Vieja fue inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), reconociendo su autenticidad, integridad y valor universal excepcional (Hortelano Mínguez, 2000; ICOMOS, 1988).

Desde entonces, el patrimonio se ha convertido en un eje estructurante del desarrollo urbano y turístico, impulsado por eventos culturales y políticas como la Exposición de las Edades del Hombre (1993-1994), el Plan de Excelencia Turística (PET, 2001 a 2004) y la designación de Salamanca como Capital Europea de la Cultura en 2002 (Berzosa Pareja, 2018; Troitiño Vinuesa y Troitiño Torralba, 2009). Estas iniciativas generaron un notable incremento del número de visitantes (Figura 2) y pernoctaciones (Figura 3), aunque dicha tendencia se vio afectada por la crisis económica de 2008 y la pandemia sociosanitaria posterior. En 2023, el sector ha mostrado signos de recuperación, alcanzando los 718.533 viajeros y 1.206.201 pernoctaciones en establecimientos hoteleros, superando las cifras de 2019.

Para responder a la demanda turística, la ciudad dispone de una amplia oferta restauradora y hotelera. Según el Registro de Actividades Turísticas de la Junta de Castilla y León (consultado en septiembre de 2024), Salamanca cuenta con 256 restaurantes, 189 cafeterías y 752 bares. La oferta hotelera asciende a 177 establecimientos con un total de 6.772 plazas, de las cuales un 42,94% corresponden a apartamentos turísticos (AT), seguido de los hoteles con un 27,68% (Tabla 2). El grado de ocupación es más intenso durante los fines de semana, disminuyendo notablemente en los días laborales (Figura 4). Además, se contabilizan 433 viviendas de uso turístico (VUT) con 2.049 plazas. Asimismo, la construcción de nuevas infraestructuras (como el palacio de congresos, museos, salas de exposi-

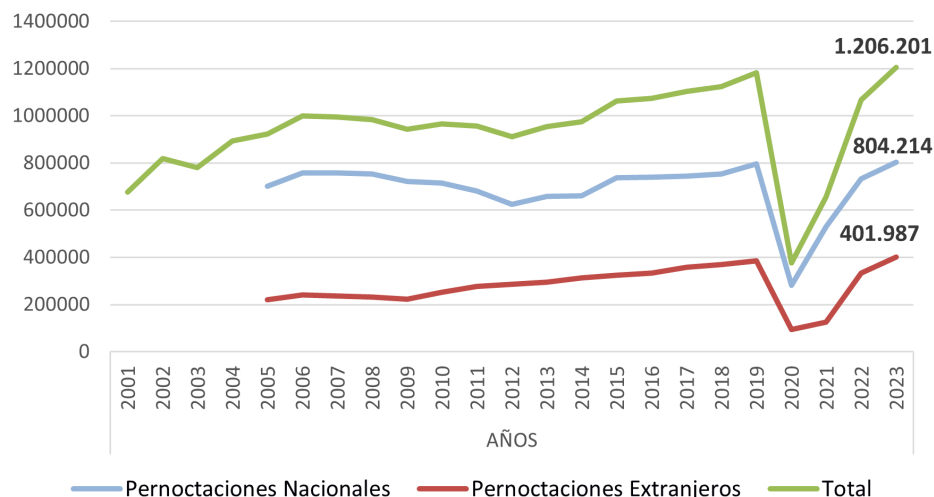
ciones...), ha diversificado la oferta cultural. Un ejemplo reciente es la apertura de la sede de la Fundación Obra Social de Castilla y León (Fundos), que refuerza la vocación cultural y universitaria de Salamanca, y constituye una oportunidad para dinamizar zonas periféricas a través de propuestas culturales innovadoras.

Figura 2. Número de visitantes (2001a 2023).



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el INE y del Observatorio Turístico de la Ciudad de Salamanca.

Figura 3. Número de pernoctaciones (2001 a 2023).

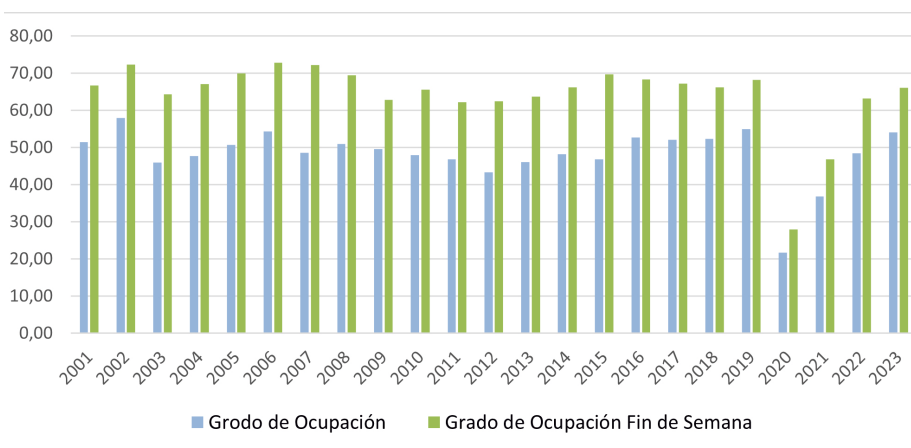


Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el INE y el Observatorio Turístico de la Ciudad de Salamanca.

Tabla 2. *Oferta hotelera de la ciudad de Salamanca.*

	N.º Establecimientos	N.º Plazas
Hoteles	49	4.376
5 Estrellas	5	394
4 Estrellas	18	2.195
3 Estrellas	9	881
2 Estrellas	10	559
1 Estrella	7	347
Hostales	30	965
2 Estrellas	19	586
1 Estrella	11	379
Pensiones	20	300
Albergues	2	92
Apartamentos Turísticos	76	1.039
1ª Categoría	2	16
2ª Categoría	7	107
3ª Categoría	64	883

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Registro de Actividades Turísticas de la Junta de Castilla y León.

Figura 4. *Grado de ocupación hotelera.*

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el INE.

El sector cultural y turístico representa un motor económico clave, impulsando el desarrollo local y la creación de empleo. A pesar del impacto de la crisis de la COVID-19, este sector sigue siendo fundamental para la ciudad, ya que genera empleo directo e indirecto y contribuye a la diversificación de la actividad económica urbana. Aunque también han provocado transformaciones en el tejido urbano y social del centro histórico, donde el encarecimiento del suelo y la sustitución del comercio tradicional por negocios orientados al turismo han desplazado a parte de la población residente (Troitiño Vinuesa, 2002).

Para su gestión, la ciudad cuenta con instrumentos clave de planificación, como el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU, aprobado en 2004 y vigente desde 2007) y el Plan de Gestión de la Ciudad Vieja (2017), que regulan el uso del suelo, protegen el patrimonio y buscan un desarrollo urbano equilibrado (De las Rivas Sanz y Vázquez Justel, 2011). También se han ejecutado medidas medioambientales, como la consolidación del río Tormes como corredor Verde, y estrategias de gobernanza público-privada, destacando iniciativas recientes como el Plan de Sostenibilidad Turística en Destino (2021), el proyecto Life “vía de la Plata” (2020 a 2023) y la estrategia EDUSI Tormes+ (2017 a 2023). A pesar de estos avances, persisten retos vinculados a la multifuncionalidad del centro histórico, la movilidad, la accesibilidad y la integración social, que demandan la actualización de los instrumentos de planificación para garantizar un desarrollo sostenible y equilibrado (Troitiño Vinuesa, 2018; Grupo Ciudades Patrimonio de la Humanidad y Fundación Santa María la Real del Patrimonio Histórico, 2021).

El análisis de la ciudad de Salamanca, su dinámica demográfica, urbana y turística, permite identificar los ámbitos en los que el turismo cultural incide de manera más significativa. Para examinar estos efectos de manera sistemática, se adoptó un enfoque metodológico que combina técnicas cualitativas y cuantitativas, integrando datos estadísticos oficiales y la perspectiva de los actores locales.

II. METODOLOGÍA

Para comprender de manera integral el impacto del turismo cultural en Salamanca, es necesario enlazar los antecedentes del área de estudio con los métodos empleados para el análisis. Tras describir la evolución demográfica, urbana y turística de la ciudad, este estudio adopta un enfoque mixto que combina herramientas cualitativas y cuantitativas, permitiendo un diagnóstico amplio de los efectos del turismo en los ámbitos económico, sociocultural y territorial. La integración de ambos enfoques permite no solo identificar tendencias generales, sino también interpretar la percepción y experiencia de los actores locales, ofreciendo

una visión más compleja del fenómeno (Medina Romero, Hurtado Tiza, Muñoz Murillo, Ochoa Cervantez y Izundegui Ordóñez, 2023)

El enfoque cualitativo se centró en la revisión de la literatura especializada sobre desarrollo local, turismo cultural y sostenibilidad urbana. Se analizaron estudios previos, informes institucionales y publicaciones académicas que abordan la relación entre patrimonio, turismo y desarrollo, lo que permitió contextualizar Salamanca dentro de un marco teórico sólido y extraer lecciones sobre políticas sostenibles aplicables a ciudades históricas. Adicionalmente, se realizaron entrevistas semiestructuradas con *stakeholders* clave, incluyendo el gerente del Plan de Sostenibilidad Turística en Destino de Salamanca, el gerente de Fondos, la presidenta de la Federación de Asociaciones de Vecinos, Consumidores y Usuarios (FEVESA) y un miembro de la Asociación de Hostelería de Salamanca, para recoger percepciones y experiencias directas sobre los impactos del turismo.

El enfoque cuantitativo se basó en el análisis de fuentes oficiales y fiables. Estos datos permitieron medir la evolución demográfica o la actividad turística, entre otros indicadores relevantes.

La integración de ambos enfoques se realizó mediante triangulación de información, confrontando datos estadísticos con evidencia cualitativa obtenida de entrevistas y literatura. Esto permitió identificar coherencias y discrepancias entre la teoría, las políticas implementadas y la realidad percibida por los actores locales, fortaleciendo la validez del análisis.

A continuación, se presentan las principales bases de datos y fuentes utilizadas (Tabla 3):

Tabla 3. Fuentes empleadas en la investigación.

Fuentes / Base de datos	Tipo de Información	Periodo	Uso en el estudio
INE	Demografía, turismo, economía	2000 a 2023	Evolución poblacional, pernoctaciones, visitantes
SIE, Junta de Castilla y León	Indicadores territoriales y urbanos	2000 a 2023	Estructura urbana, densidad, infraestructura
Observatorio Turístico de Salamanca	Turismo y alojamiento	2000 a 2023	Pernoctaciones, visitantes
Registro de Actividades Turísticas	Hostelería y restauración, VUT y AT	Septiembre 2024	Análisis oferta hostelera y restauradora, VUT/AT, presión urbanística
Entrevistas semiestructuradas	Opinión y perspectiva de actores locales	2000 a 2023	Contexto cualitativo y percepción de impactos

Fuente: elaboración propia.

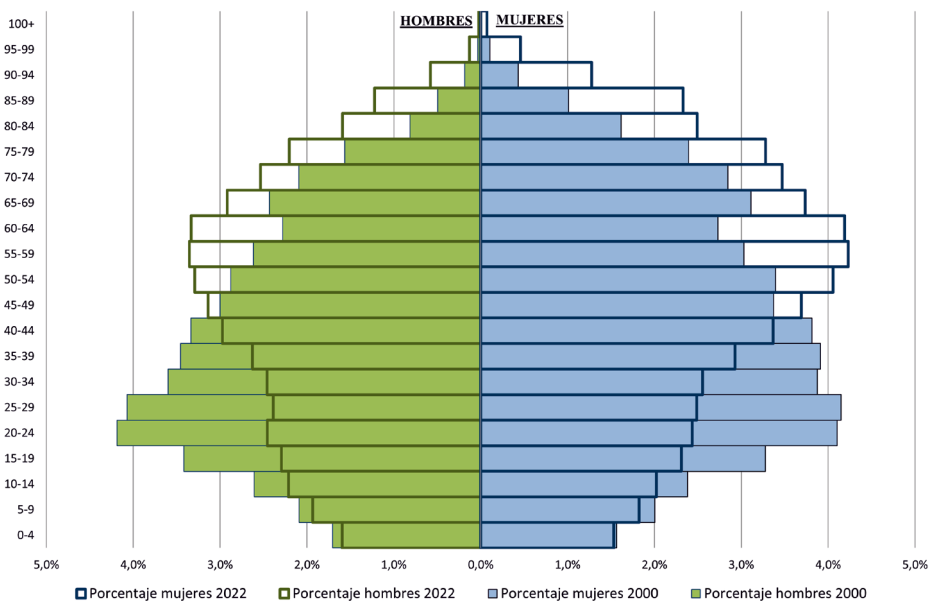
El análisis de datos cuantitativos se llevó a cabo mediante herramientas básicas, como Excel, evaluando tendencias temporales, comparando tasas de crecimiento y representando gráficamente los resultados. Las entrevistas semiestructuradas fueron transcritas y codificadas siguiendo un enfoque temático, agrupando la información en categorías clave: impacto económico, transformaciones urbanas, percepción social y sostenibilidad ambiental. Esta codificación permitió comparar la percepción de los actores locales con los datos estadísticos obtenidos de fuentes oficiales, asegurando una interpretación rigurosa y contextualizada de los resultados.

III. RESULTADOS

El análisis de los indicadores urbanos y turísticos muestra que Salamanca se ha consolidado como un destino cultural maduro, cuyo patrimonio constituye el principal atractivo. El turismo actúa como motor económico, generando empleo, diversificando la oferta cultural y estimulando nuevas industrias vinculadas al ocio y la cultura. Sin embargo, persisten desafíos estructurales que limitan la sostenibilidad del modelo y ponen de relieve la necesidad de una planificación integrada y estratégica.

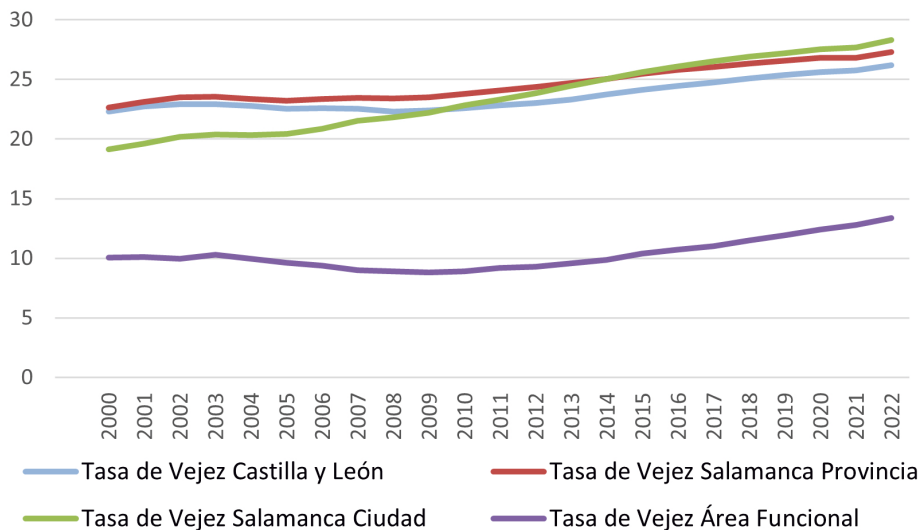
En primer lugar, aunque las políticas impulsadas a comienzos del siglo XXI se orientaban a reforzar el crecimiento poblacional absoluto de la ciudad, como se observa en la Figura 1, tras la crisis de 2008 se aprecia un descenso continuo en el padrón municipal. Este declive se acompaña de una desestructuración demográfica tanto por sexo como por edad (Figura 5), motivada por la baja natalidad, en comparación con décadas anteriores, la migración de jóvenes hacia otras ciudades con mayores oportunidades laborales y el envejecimiento poblacional derivado del aumento de la esperanza de vida y la jubilación de la generación del baby boom. En 2022, la tasa de vejez alcanzó el 28,32% en Salamanca, lo que supone un incremento de casi 10 puntos porcentuales desde el año 2000. Esta tendencia refleja una problemática común en toda la comunidad de Castilla y León, cuya tasa de vejez se sitúa en el 26,2% (Figura 6). Tanto en la capital como en la provincia se observa, una pérdida de población significativa y un aumento exponencial del envejecimiento, mientras que el área funcional estable mantiene cifras inferiores al 20%.

Figura 5. Pirámide de la población de Salamanca por sexo y edad (2000 a 2022).



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Sistema de Información Estadística de la Junta de Castilla y León.

Figura 6. Tasa de vejez.



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Sistema de Información Estadística de la Junta de Castilla y León.

La raíz de este problema se encuentra en gran medida, en la escasez de oportunidades laborales para los jóvenes, ya que Salamanca carece de una base industrial sólida en comparación con ciudades como Valladolid o Madrid. Su principal motor económico, el sector turístico, apenas ha experimentado transformaciones sustanciales en los últimos 20 años desde la aprobación del Plan de Excelencia Turística. Este plan logró dinamizar la ciudad y consolidarla como uno de los principales destinos turísticos del interior peninsular, pero su enfoque se centró, principalmente, en el desarrollo económico y la creación de empleos a través del aumento del número de turistas y pernoctaciones anuales. Sin embargo, al no contemplar aspectos esenciales como la participación ciudadana, la promoción del turismo de calidad, la capacidad de acogida o la sostenibilidad, el plan contribuyó a generar desequilibrios que, con el tiempo, se han intensificado.

La concentración de la oferta turística y cultural en el centro histórico, documentada en el apartado II a través de la información sobre hoteles, bares, restaurantes, AT y VUT, genera empleo y dinamiza la economía urbana. Sin embargo, esta concentración también ejerce presión sobre la vivienda y los servicios públicos, provocando transformaciones comerciales y sociales de la ciudad. La proliferación de AT y VUT ha contribuido al encarecimiento del suelo y a la sustitución del comercio tradicional, afectando a la cohesión social y la dinámica residencial del centro. Estos cambios evidencian cómo la estructura del turismo y la concentración de recursos culturales actúan como catalizadores de la gentrificación y de la reconfiguración urbana, influyendo tanto en la disponibilidad de vivienda como en la accesibilidad a servicios básicos, y generando tensiones entre los intereses del visitante y los derechos de los residentes. Los datos muestran la densidad y la diversidad de la oferta turística, lo que permite comprender la intensidad de estas transformaciones.

Desde la implementación del PET, se observa una reconversión paulatina del comercio local, sustituido en gran parte por negocios orientados al visitante. Un fenómeno similar ha afectado al parque residencial, encareciendo el acceso a la vivienda y desplazando a los habitantes originales, incluidos los estudiantes universitarios, relegados hacia el nuevo campus fuera del casco histórico. La gentrificación, ampliamente abordada en la literatura académica, se relaciona con los procesos de desarrollo urbano impulsados por el turismo. Autores como López Villanueva y Crespi Vallbona (2021) o Navarro Valverde y Capote Lama (2020) advierten que la turistificación de los centros históricos no solo eleva los costos de vida, sino que también transforma las dinámicas sociales, desplazando a los residentes tradicionales y alterando la identidad local. En el caso de Salamanca, este proceso se manifiesta con claridad en la proliferación de VUT, que han reducido significativamente la oferta residencial para la población local.

Este fenómeno ha incrementado la presión urbanística, en un contexto donde la oferta de vivienda es limitada y los precios se mantienen elevados por la escasez de inmuebles disponibles. Aunque se trata de un problema social generalizado, el colectivo joven es el más afectado, agravado por la presencia de una población flotante de estudiantes que reside en la ciudad entre septiembre y junio. La limitada disponibilidad de vivienda ha generado una presión adicional, especialmente en el centro, donde muchos edificios albergan alojamientos turísticos, obligando a los salmantinos a desplazarse hacia la periferia o incluso municipios del área funcional. Así, el incremento de las VUT y la revalorización de barrios cercanos no solo expulsan a residentes tradicionales, sino que también afectan a la población estudiantil. Muchos estudiantes han experimentado un encarecimiento indiscriminado de los alquileres en torno al campus y las facultades, viéndose obligados a trasladarse a barrios que anteriormente mantenían un carácter residencial, como el de Garrido.

Por otro lado, la creciente presión turística ha tenido un impacto directo en la capacidad de carga de Salamanca, tanto en términos urbanos como patrimoniales. A medida que la ciudad se consolida como un destino turístico masificado, no se ha valorado adecuadamente los límites de acogida del espacio urbano ni de los sus monumentos, principales atractivos turísticos. La sobreexplotación de estos recursos, especialmente en temporadas estivales y de fines de semana, plantea serias dificultades para la conservación de los valores culturales a largo plazo.

En cuanto a la protección patrimonial, Salamanca ha trabajado para consolidar su excelencia en este ámbito. En 2017, el Ayuntamiento aprobó el Plan de Gestión de la Ciudad Vieja de Salamanca, orientado a preservar los Valores Universales Excepcionales (VUE) reconocidos por la UNESCO. Este plan busca re-interpretar los elementos esenciales que definen la identidad cultural de la ciudad, integrando aspectos tangibles e intangibles, sociales y ambientales para mejorar la habitabilidad y la sostenibilidad del entorno (Diosdado Calvo y Macarro Alcalde, 2020; PLANZ Planeamiento Urbanístico SLP, 2017). No obstante, el plan no ha logrado abordar de manera profunda las cuestiones funcionales y sociales del entramado urbano, lo que ha impedido su ratificación por la UNESCO. Asimismo, la ciudad carece de un planeamiento especial del Conjunto Histórico, lo que evidencia la necesidad de complementar la gestión patrimonial con estrategias urbanísticas más integrales. Para superar estas limitaciones, es necesario revisar el PGOU en áreas como la movilidad, la inclusión social, la accesibilidad y la participación ciudadana, incorporando criterios de sostenibilidad en la salvaguarda de las zonas históricas.

La evidencia recogida a través de entrevistas con agentes locales confirma la percepción de que el turismo, aunque vital para la economía, ha generado desequilibrios sociales y urbanos (Tabla 4).

Tabla 4. Principales percepciones de los actores locales sobre los impactos del turismo en Salamanca.

Actor entrevistado	Síntesis de percepciones
Gerente del Plan de Sostenibilidad Turística en Destino de Salamanca	Subraya la necesidad de contar con un plan de sostenibilidad, ya que la ciudad llevaba años sin una estrategia integra. Destaca que el plan busca equilibrar desarrollo turístico con la protección patrimonial y la habitabilidad urbana, así como, la diversificación de la oferta turística
Presidenta de la Federación de Asociaciones de Vecinos, Consumidores y Usuarios (FEVESA)	Señala los problemas derivados del crecimiento de las viviendas de uso turístico (VUT), que dificultan el acceso a la vivienda y contribuyen a la expulsión del residente del centro histórico y sus barrios aledaños
Representante de la Asociación de Hostelería de Salamanca	Considera el turismo una actividad esencial para la economía local, generadora de empleo y dinamizadora de los servicios, aunque reconoce la necesidad de una regulación equilibrada
Gerente de la Fundación Obra Social de Castilla y León (Fundos)	Explica que la elección de Salamanca para abrir una nueva sede responde a su proyección cultural y universitaria, lo que la convierte en un entorno idóneo para promover actividades culturales y sociales

Fuente: elaboración propia.

En conjunto, las opiniones recabadas reflejan tanto el reconocimiento del turismo como motor económico, como la preocupación por sus impactos sociales y urbanos, especialmente en materia de vivienda y sostenibilidad.

Se destaca la necesidad de integrar la planificación turística con la gestión de la vivienda, el comercio local y los espacios públicos. Comparativamente, otras ciudades como Florencia, han implementado políticas de *Smart Tourism* que permiten monitorizar la presión sobre el patrimonio y los barrios históricos, regular la densidad de turistas y garantizar que los beneficios económicos no comprometan la calidad de vida de los residentes. Este ejemplo sugiere que Salamanca podría avanzar hacia un modelo más equilibrado aplicando tecnologías de información, plataformas de participación ciudadana y sistemas de análisis de capacidad de carga.

Abordar estos desafíos requiere integrar la actividad turística con las funciones inherentes a la ciudad, garantizando que el turismo no se convierta en un factor de sobreexplotación, sino en un motor de desarrollo equilibrado y sostenible. Para ello, los cambios deben partir de una renovación estructural profunda que busque avanzar hacia un modelo turístico equilibrado, basado en el bienestar y

las necesidades de la población, en vez de exclusivamente en la maximización de beneficios económicos. En este sentido, distintos *stakeholders* han comenzado a replantear el modelo turístico mediante la aprobación del Plan de Sostenibilidad Turística en Destino (2021) y el Plan de Sostenibilidad Turística en Destino Extraordinario (2022). Ambos planes tienen como objetivo principal consolidar el turismo como motor económico y social, reestructurar la oferta y la demanda de activos culturales, mejorar la accesibilidad e incorporar modelos sostenibles que integren el patrimonio con el entorno urbano. Además, introducen elementos clave como la participación ciudadana y evaluación de la capacidad de acogida.

En materia de desarrollo urbano sostenible, Salamanca ha registrado avances notables en la creación de espacios verdes. El ayuntamiento, con el apoyo de los fondos Next Generation, impulsó el proyecto Life “Vía de la Plata” dentro del Plan Especial de Protección de la Infraestructura Verde y Biodiversidad (PEPI-VB, 2019). Su finalidad es integrar una red de nuevas zonas verdes, tanto en la periferia como en el interior de la ciudad, con el propósito de mitigar los efectos del cambio climático. No obstante, a pesar de representar un cambio significativo en la estrategia urbana, la falta de coordinación entre las distintas administraciones ha impedido que algunos de estos espacios cumplan plenamente su función. En ciertos casos, como el solar del Barrio Blanco, situado entre las calles Fidalgo Morales, González Bustillo y Babia, las zonas verdes planificadas no han alcanzado el grado de mantenimiento y biodiversidad previsto, presentando maleza y abandono.

Estas deficiencias en la implementación de los proyectos verdes ponen de manifiesto las dificultades de Salamanca para adaptarse a un modelo urbano más sostenible y armónico entre sus funciones residenciales, turísticas y medioambientales. La ausencia de un enfoque holístico en la gestión y el escaso seguimiento de los proyectos dificultan la consecución de los objetivos de sostenibilidad y limitan la capacidad de la ciudad para afrontar los retos derivados del cambio climático y de la presión turística.

IV. DISCUSIÓN

Los resultados del estudio evidencian que Salamanca necesita una revisión profunda de su modelo turístico y urbano. El enfoque actual, centrado principalmente en la maximización de los beneficios económicos a corto plazo a través del turismo, ha demostrado ser insostenible, exacerbando problemas como la gentrificación, la presión sobre el mercado inmobiliario y la pérdida de calidad de vida de los residentes. La evidencia empírica obtenida, desde las tasas de envejeci-

miento, la migración juvenil hacia otras ciudades, hasta la proliferación de VUT en el centro histórico, confirma que el crecimiento turístico, sin un equilibrio con las necesidades urbanas y sociales, genera impactos negativos significativos sobre la estructura funcional de la ciudad y la experiencia de sus habitantes.

Por ello, es imprescindible que las políticas públicas evolucionen hacia un modelo que no solo busque el incremento de los ingresos por turismo, sino que también contemple la calidad de vida de los ciudadanos, la preservación del patrimonio y un desarrollo urbano que respete los límites medioambientales. Experiencias de otras ciudades patrimoniales, como Cáceres con el “Proyecto Cáceres Patrimonio Inteligente (Segittur et al., 2022), muestran que la integración de Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) permite monitorizar el impacto del turismo, proteger el patrimonio y mejorar la experiencia de visitantes sin comprometer la sostenibilidad del destino. La aplicación de sistemas inteligentes y de análisis de datos urbanos ofrece, además, herramientas para la planificación preventiva, optimizando los recursos de la ciudad y reduciendo los conflictos entre residentes y visitantes.

La evidencia demuestra que la integración de tecnologías avanzadas en la gestión turística, combinada con una gobernanza participativa, permite optimizar el sector turístico y proteger el patrimonio sin comprometer la calidad de vida de los residentes. Esto sugiere que Salamanca podría beneficiarse de un modelo de *Smart Tourism* que combine innovación tecnológica, planificación urbana sostenible y participación ciudadana para abordar los retos actuales de gentrificación, *overtourism* y presión inmobiliaria.

La gobernanza de Salamanca debe ajustarse para garantizar que las decisiones políticas y urbanísticas se alineen con principios de sostenibilidad, equidad y justicia social promovidos por la ONU Turismo y organismos nacionales e internacionales. En este contexto, el *Smart Tourism* puede desempeñar un papel crucial, ya que la integración de tecnologías avanzadas como *big data*, Internet de las Cosas (IoT) y aplicaciones móviles permite gestionar de manera más eficiente los flujos turísticos, optimizando los recursos y mejorando la calidad de vida de los residentes, sin sacrificar la experiencia del visitante. Tal y como sugieren Decasper (2015) y Hall (2000), la gestión del turismo debe integrarse de manera equilibrada con las funciones urbanas esenciales.

Los hallazgos del estudio confirman la necesidad de crear políticas que fomenten la cooperación y colaboración entre todos los actores socioeconómicos, incluidos residentes, operadores turísticos, instituciones académicas, autoridades locales y empresas (Moral Cuadra y Orgaz Agüera, 2017). El *Smart Tourism* ofrece herramientas para una gobernanza más inclusiva, facilitando la participación

ciudadana mediante plataformas digitales para consultas y retroalimentación en tiempo real. La implementación de mecanismos de consulta y participación debe constituir un pilar fundamental en la planificación y ejecución de proyectos urbanos, especialmente en áreas sensibles como turismo, vivienda e infraestructura verde. Esto permitiría no solo gestionar el impacto del turismo, sino también garantizar que las decisiones se adapten a las necesidades reales de los distintos grupos sociales que conviven en la ciudad.

En cuanto a planificación urbana, los resultados demuestran que el desarrollo equilibrado debe garantizar que las intervenciones no solo prioricen el crecimiento económico, sino que también fomenten la cohesión social, la accesibilidad para todos los grupos sociales y la preservación del patrimonio cultural y natural. Esto coincide con los criterios expuestos por el Grupo Ciudades Patrimonio de la Humanidad et al. (2021) para las Ciudades Patrimonio Mundial. La revitalización de zonas históricas debe combinarse con la creación de espacios de calidad para la vida diaria de los residentes, garantizando que la ciudad siga siendo habitable para todos. Experiencias comparativas, como la de Alcalá de Henares, que en 2021 aprobó su Plan de Sostenibilidad Turística en Destino implementando un modelo de *Smart Tourism*, evidencian como la transformación digital de empresas turísticas, la señalización inteligente, el Wi-Fi en el centro histórico y el uso de plataformas de *Smart Data* permiten un turismo sostenible y accesible, mejorando al mismo tiempo la calidad de vida de los residentes (Segittur et al., 2022).

Cabe señalar algunas limitaciones metodológicas, como la posible subjetividad de las entrevistas y la disponibilidad parcial de ciertos datos históricos. No obstante, la combinación de múltiples fuentes y la triangulación garantizan un análisis robusto y representativo del impacto del turismo cultural en Salamanca.

Finalmente, Salamanca debe evolucionar hacia un modelo de desarrollo más equilibrado, en el que el turismo funcione como motor económico no invasivo, combinado con una planificación urbana que respete las necesidades sociales, culturales y medioambientales. La integración de *Smart Tourism*, junto con una gobernanza inclusiva y una planificación urbana sostenibles, permitiría mitigar los impactos negativos observados en los resultados, como la gentrificación, el *overtourism* y la presión sobre el mercado inmobiliario, consolidando un modelo de desarrollo turístico que beneficie tanto a visitantes como a residentes, asegurando la sostenibilidad y resiliencia de la ciudad a largo plazo.

V. CONCLUSIÓN

El turismo en Salamanca ha experimentado un auge significativo desde principios del siglo XXI, consolidando su posición como destino cultural de relevancia internacional y como motor económico para la ciudad. Este crecimiento, impulsado principalmente por el PET y otros proyectos estratégicos, ha generado efectos positivos en términos de creación de empleo, diversificación de la oferta cultural y dinamización de la economía local. No obstante, los resultados del análisis muestran que el modelo turístico aplicado hasta la fecha ha generado problemas estructurales, como la gentrificación del centro histórico, la presión sobre el mercado inmobiliario y un aumento en la segregación funcional y social de determinados barrios, afectando directamente la calidad de vida de los residentes y la cohesión urbana.

El modelo tradicional basado en la maximización de beneficios económicos a corto plazo ha quedado obsoleto frente a los retos actuales, donde la sostenibilidad social, cultural y ambiental se convierte en un eje fundamental para garantizar la pervivencia del patrimonio y la habitabilidad de la ciudad. La evidencia empírica obtenida a partir de indicadores demográficos, turísticos y urbanísticos, junto con entrevistas a *stakeholders* locales, subraya la necesidad de integrar la gestión del turismo con las funciones urbanas esenciales, equilibrando el desarrollo económico con la preservación del patrimonio, la accesibilidad social y la protección del entorno urbano.

Salamanca, como Ciudad Patrimonio Mundial, posee un alto potencial de crecimiento sostenible si se implementa un modelo de turismo inteligente, que incorpore tecnologías de la información, sistemas de gobernanza participativa y estrategias de planificación urbana integradas. La experiencia de la gestión turística, la monitorización del impacto y la participación ciudadana son herramientas para optimizar los flujos turísticos.

De cara al futuro, resulta imprescindible que las políticas públicas y los planes urbanísticos evolucionen hacia un enfoque de desarrollo equilibrado y resiliente. La integración de mecanismos de participación ciudadana, la creación de espacios verdes, la regulación de la vivienda turística y la promoción de un turismo de calidad son elementos clave para consolidar un modelo urbano-turístico sostenible y adaptado a los desafíos del siglo XXI.

En definitiva, el análisis realizado confirma que el turismo cultural en Salamanca constituye un motor esencial de desarrollo económico y social, pero también un factor de transformación urbana que exige una gestión responsable

y adaptada a los retos contemporáneos. La ciudad se encuentra en un punto de inflexión en el que resulta imprescindible reorientar su modelo turístico hacia un enfoque sostenible, inteligente e inclusivo, que equilibre las funciones económicas con las necesidades sociales y ambientales. La consolidación de políticas basadas en la planificación integrada, la participación ciudadana y la innovación tecnológica permitirá avanzar hacia una gobernanza más resiliente del patrimonio, garantizando que el turismo no solo conserve los valores culturales de Salamanca, sino que también contribuye a fortalecer su identidad, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y asegurar su sostenibilidad a largo plazo.

En futuras investigaciones sería pertinente profundizar en la medición de la capacidad de carga urbana y patrimonial mediante indicadores cuantitativos, así como en el seguimiento longitudinal de los efectos de las VUT y los planes de sostenibilidad.

AGRADECIMIENTOS

Esta investigación ha sido financiada mediante una beca de investigación de la Conserjería de Educación de la Junta de Castilla y León y el Fondo Social Europeo Plus (FSE+). Asimismo, se reconoce la colaboración de todos los actores locales que participaron en las entrevistas semiestructuradas, cuya disposición y aportaciones fueron fundamentales para comprender de manera integral los impactos del turismo cultural en Salamanca.

REFERENCIAS

- Ayuntamiento de Salamanca. Oficina del Plan General (2007). *Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Salamanca. Revisión-adaptación 2004 [Texto Refundido]*. Ayuntamiento de Salamanca. Recuperado de https://servicios.jcyl.es/PlanPublica/default_plau.do
- Ayuntamiento (2021). *Plan de Sostenibilidad Turística de Salamanca*. Salamanca: Ayuntamiento de Salamanca.
- Ayuntamiento de Salamanca. Observatorio Turístico de Salamanca (2024). Informe anual de indicadores turísticos de la ciudad de Salamanca. Ayuntamiento de Salamanca. Recuperado de <https://salamanca.es/es/profesionales/itemlist/category/186-observatorio-turistico>
- Ayuntamiento de Salamanca y Patronato Municipal de la Vivienda y Urbanismo (2019). Plan Especial de Protección de Infraestructura Verde y Biodiversidad (PEPIVB). Ayuntamiento de Salamanca. Recuperado de <https://www.aytosalamanca.es/w/plan-especial-de-proteccion-de-infraestructura-verde-y-biodiversidad-de-salamanca-pepivb->
- Berzosa Pareja, R. (2018). Salamanca: planificación y gestión turística de un destino patrimonial. *Polígonos: Revista de Geografía*, 30, pp. 171-194. <https://doi.org/10.18002/pol.voi30.5689>

- Boletín Oficial de Castilla y León. Ley 9/2014 de 27 de noviembre. Por la cual se declaran las áreas funcionales estables de Castilla y León y se modifica la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León. 3 de diciembre de 2014, no 233, 81373.
- Decasper, S.M. (2015). Competitividad y Desarrollo Sostenible en el sector turístico. *Anais Brasileiros de Estudos Turísticos: ABET*, 5 (1), pp. 47-58. Recuperado de <https://periodicos.ufjf.br/index.php/abet/article/view/3063>
- Diosdado Calvo, B. y Macarro Alcalde, C. (2020). Plan Especial de Infraestructuras Verde y Biodiversidad de Salamanca 2020-35 (PEPIVB) como estrategia de conservación de sus valores universales excepcionales: naturales y patrimoniales. En Madrid, 21 a 23-11-2019. *Actas del I Simposio anual de patrimonio natural y cultural ICOMOS España* (pp. 43-50). Valencia: Universidad Politécnica de Valencia. <https://doi.org/10.4995/icomos2019.2020.11407>
- Escudero Gómez, L. A. (2020). El turismo cultural en España. Realidades y problemáticas en un destino principal: Toledo. En B. Gomila Juaneda (Ed.), *Turisme cultural: anàlisi, diagnòstic i perspectives de futur*; (v2, tomo 2), pp. 415-435. Palma de Mallorca: Conselleria model econòmic, turisme i treball, Agència d'Estratègia Turística Illes Balears.
- Gallicchio, E. (2010). El desarrollo local ¿territorializar políticas o genera políticas territoriales? Reflexiones desde la práctica. *Eutopía: Revista de Desarrollo Económico Territorial*, 1, pp. 11-23. <https://doi.org/10.17141/eutopia.1.2010.933>
- Grande Ibarra, J. (2001). Análisis de la oferta de turismo cultural en España. *Estudios Turísticos*, 150, pp. 15-40. <https://doi.org/10.61520/et.1502001.877>
- Grupo Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España y Fundación Santa María la Real del Patrimonio Histórico (2021). *Estudio comparado de los Sistemas de Gestión del Patrimonio Mundial de las 15 ciudades del grupo, para afrontar los retos de futuro y visibilizar la operatividad de los planes de gestión*. Madrid: Ministerio de Cultura y Deporte
- Hall, C.M. (2008). *Tourism Planning. Policies, Processes and Relationship* (2 ed.). Londres: Pearson Education Limited.
- Hernández Hernández, F. (2017). La ciudad-museo como referente turístico y cultural: el caso de la ciudad de Salamanca. *RITUR: Revista Iberoamericana de Turismo*, 7(Extra-3), pp. 68-86. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/550243>
- Hortelano Mínguez, L.A. (2000). El Patrimonio Cultural salmantino: una baza para el desarrollo de cara al siglo XXI. *Salamanca. Revista de Estudios*, 45, pp. 401-428. Recuperado de <http://www.lasalina.es/Aplicaciones/revistaestudios/detalleRevista.jsp?idRevista=54>
- ICOMOS. (1988). World Heritage List, ICOMOS, no 381 Rev, 13 de noviembre de 1987. Recuperado de <https://whc.unesco.org/en/list/381/documents/>
- Instituto Nacional de Estadística (INE) (2004). Padrón municipal continuo y estadística de turismo. Recuperado de <https://www.ine.es/dyngs/INEbase/listaoperaciones.htm>
- Junta de Castilla y León. Registro de Actividades Turísticas (2024). Base de datos de alojamientos y viviendas de uso turístico en Salamanca. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Recuperado de <https:// analisis.datosabiertos.jcyl.es/explore/dataset/registro-de-turismo-de-castilla-y-leon/table/?flg=es-es>
- Junta de Castilla y León. Sistema de Información Estadística (2024). Datos demográficos y socioeconómicos de Salamanca. Junta de Castilla y León. Recuperado de https://www.jcyl.es/sie/sas/broker?_PROGRAM=mddbpgm.v2.indexv2.scl&_SERVICE=sasweb1&_DEBUG=o&menu=index

- López Villanueva, C. y Crespi Vallbona, M (2021). Gentrificación y turistificación: dinámicas y estrategias en Barcelona. *Encrucijadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales*, 21(1), pp. 2102. Recuperado de <https://recyt.fecyt.es/index.php/encrucijadas/article/view/82111>
- Medina Romero, M.A., Hurtado Tiza, D.R., Muñoz Murillo, J.P., Ochoa Cervantez, D.O. y Izundegui Ordóñez, G. (2023). *Método mixto de investigación: Cuantitativo y cualitativo*. [Versión electrónica de Instituto Universitario de Innovación y Tecnología Inudi Perú] <https://doi.org/10.35622/inudi.b.105>
- Ministerio de Cultura (7 de febrero de 2024). ¿Cómo hacer del turismo un recurso de desarrollo y dinamizador? Recuperado de <https://www.cultura.gob.es/libro-verde-patrimonio/retos/turismo-recurso-dinamizador.html>
- Moral Cuadra, S. y Orgaz Agüera, F. (2017). Turismo y desarrollo sostenible: conceptualización, evolución y principios. *TuryDes: Revista Turismo y Desarrollo Local*, 10(22). Recuperado de https://revistaturydes.com/turydes_old/2017/01/
- Múnera López, M.C. (2007). *Resignificar el desarrollo*. Medellín: Escuela del Hábitat CEHAP.
- Navarro Valverde, F. y Capote Lama, A. (2021). ¿Overtourism en la ciudad de Granada?: una aproximación a la percepción de turistas, residentes y partidos políticos locales. *Cuadernos Geográficos*, 60(1), pp. 35-53. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v60i1.13717>
- ONU Turismo (29 de enero de 2024). Ética, cultura y responsabilidad social. Recuperado de <https://www.unwto.org/es/etica-cultura-y-responsabilidad-social>
- Padró Werner, J. (2020). El turismo cultural: retos de futuro. En A. Ortega Ruiz (Coord.), *El patrimonio cultural en la provincia de Ciego de Ávila (Cuba). Análisis de propuestas de ida y vuelta* (pp. 299-352). Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10334/5439>
- Pike, A., Rodríguez-Pose, A. y Tomaney, J. (2006). *Local and regional development*. Londres: Taylor & Francis.
- PLANZ Planeamiento Urbanístico SLP (2017). Plan de Gestión de la Ciudad Vieja de Salamanca. Junta de Castilla y León y Ayuntamiento de Salamanca. Recuperado de <https://patrimoniocultural.jcyl.es/web/es/conocimiento-difusion/plan-gestion-antigua-salamanca.html>
- De las Rivas Sáenz, J.L. y Vázquez Justel, G. (2011). El paisaje urbano histórico de la "Ciudad Vieja" de Salamanca, claves para un Plan de Gestión. *Ciudades*, 14, pp. 57-80. <https://doi.org/10.24197/ciudades.14.2011.57-80>
- Rodríguez Pérez, G. (2016). Gobernanza para el desarrollo local. El caso del municipio de Tijuana 2007-2013. *Tlatemoani: revista académica de investigación*, 7 (21), pp. 100-124. Recuperado de <https://www.eumed.net/rev/tlatemoani/21/index.htm>
- Sacco, P. L. y Ferilli, G. (2018). Cultura y desarrollo local: el distrito cultural sistémico. *CCK revista*, 3, pp. 9-21. Recuperado de <https://kreantaeditorial.org/producto/cck-revista-03-distritos-culturales-abril-junio-2018/>
- Santa Cruz Rodríguez, D., Domínguez Allende, T. y González Laucirica, Á. M. (2015). El turismo cultural desde lo patrimonial para el desarrollo local sostenible. *TURyDES: Revista sobre Turismo y Desarrollo local sostenible*, 8 (19), pp. 1-9. Recuperado de https://revistaturydes.com/turydes_old/2015/02/
- Secretaría de Estado de Turismo (2022). *Plan de Sostenibilidad Turística en destinos – convocatoria extraordinaria 2022*. Madrid: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.
- Segittur, Grupo Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España y Fundación Santa María la Real del Patrimonio Histórico (2022). *Guía de Buenas Prácticas en patrimonio cultural en Destinos Turísticos Inteligentes*. Madrid: Gobierno de España, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

- Troitiño Vinuesa, M.A. (2002). Ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad. Desafíos de interpretación y de Gestión. *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 10(40-41), pp. 153-165. <https://doi.org/10.33349/2002.40.1423>
- Troitiño Vinuesa, M. A. y Troitiño Torralba, L. (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, pp. 145-178. <https://doi.org/10.18002/pol.v0i19.74>
- Troitiño Vinuesa, M. A. (2018). Las ciudades patrimonio de la humanidad de España: el desafío de construir destinos turísticos sostenibles en clave de patrimonio cultural. *Estudios Turísticos*, 216, pp. 27-54. <https://doi.org/10.61520/et.2162018.88>
- Vizcaíno Ponferrada, M. L. (2015). Evolución del turismo en España: el turismo cultural. *International Journal of Scientific Management and Tourism*, 1 (4), pp. 75-95. Recuperado de <https://ojs.scientificmanagementjournal.com/ojs/index.php/smj/issue/view/8>

ESTRATEGIAS FRENTE AL RETO DEMOGRÁFICO: ANÁLISIS COMPARATIVO EN CUATRO COMUNIDADES AUTÓNOMAS ESPAÑOLAS

STRATEGIES FOR ADDRESSING THE DEMOGRAPHIC CHALLENGE: COMPARATIVE ANALYSIS IN FOUR SPANISH AUTONOMOUS COMMUNITIES

DANIEL CASAS CASAS

Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

danicascasas@gmail.com

Recibido: 31/10/2025

Aceptado: 21/11/2025

Resumen

La despoblación constituye uno de los principales desafíos territoriales a los que se enfrenta España en el siglo XXI, especialmente en aquellas regiones del interior peninsular con marcada ruralidad, envejecimiento demográfico y desequilibrios estructurales persistentes. En este contexto, varias comunidades autónomas han desarrollado estrategias específicas frente al reto demográfico, con diferentes enfoques normativos, técnicos y territoriales. Este artículo analiza comparativamente los casos de Andalucía, Castilla-La Mancha, Castilla y León y Extremadura, a partir de sus respectivas estrategias autonómicas aprobadas o en proceso de elaboración entre 2021 y 2025. La investigación se fundamenta en un análisis documental de los marcos estratégicos regionales, complementado con fuentes institucionales, diagnósticos territoriales y datos operativos, y se estructura en torno a cinco dimensiones clave: marco normativo, diagnóstico demográfico y territorial, ejes estratégicos, mecanismos de gobernanza y sistemas de evaluación y seguimiento. El análisis revela contrastes significativos entre los modelos regionales: Castilla-La Mancha se configura como el ejemplo más normativizado e integral, con una ley autonómica pionera y una estrategia detallada y operativa; Castilla y León, en cambio, se encuentra en una fase preliminar, con un enfoque conceptual ambicioso pero sin despliegue programático consolidado. Andalucía y Extremadura presentan propuestas innovadoras con distintos grados de institucionalización,

destacando en ámbitos como la movilidad laboral, la economía plateada o la priorización territorial. El artículo concluye señalando la necesidad de fortalecer la gobernanza multinivel, consolidar sistemas de evaluación eficaces y garantizar una financiación sostenida que permita pasar de la planificación a la acción. Asimismo, se identifican buenas prácticas y aprendizajes útiles para orientar futuras políticas públicas frente al declive demográfico desde una perspectiva comparativa y territorial.

Palabras clave: despoblación; reto demográfico; gobernanza; estrategias autonómicas; cohesión territorial.

Abstract

Depopulation is one of the main territorial challenges facing Spain in the 21st century, especially in those regions of the interior of the peninsula with marked rurality, demographic ageing and persistent structural imbalances. In this context, several autonomous communities have developed specific strategies to address the demographic challenge, with different regulatory, technical and territorial approaches. This article provides a comparative analysis of the cases of Andalucía, Castilla-La Mancha, Castilla y León, and Extremadura, based on their respective regional strategies approved or in the process of being developed between 2021 and 2025. The research is based on an exhaustive documentary analysis of regional strategic frameworks, complemented by institutional sources, territorial diagnoses and operational data, and is structured around five key dimensions: regulatory framework, demographic and territorial diagnosis, strategic axes, governance mechanisms, and evaluation and monitoring systems. The analysis reveals significant contrasts between the regional models: Castilla-La Mancha is the most standardised and comprehensive example, with a pioneering regional law and a detailed and operational strategy; Castilla y León, on the other hand, is in a preliminary phase, with an ambitious conceptual approach but without a consolidated programme. Andalucía and Extremadura present innovative proposals with varying degrees of institutionalisation, standing out in areas such as labour mobility, the silver economy and territorial prioritisation. The article concludes by pointing out the need to strengthen multilevel governance, consolidate effective evaluation systems, and ensure sustained funding to enable the transition from planning to action. It also identifies good practices and useful lessons to guide future public policies in response to demographic decline from a comparative and territorial perspective.

Keywords: depopulation; demographic challenge; governance; regional strategies; territorial cohesion.

I. INTRODUCCIÓN

La despoblación constituye uno de los principales desafíos estructurales y territoriales que enfrenta España en el siglo XXI. Este fenómeno, de naturaleza multidimensional, afecta con especial intensidad a aquellas comunidades autónomas con una elevada proporción de municipios rurales, marcados por el envejecimiento, la dispersión y una trayectoria prolongada de pérdida demográfica desde mediados del siglo XX. Sus consecuencias se manifiestan en una creciente desigualdad territorial, reflejada en la retirada o debilitamiento de servicios pú-

blicos, la desconexión física y digital, y la fragilidad económica de numerosos espacios del interior peninsular. Frente a esta realidad, diversos autores han subrayado la necesidad de abordar el reto demográfico desde una perspectiva integral. Así, Hortelano Mínguez (2023) enfatiza la relevancia de articular respuestas que combinen medidas normativas, operativas y participativas, mientras que Esparcia Pérez (2025) advierte sobre los riesgos de aplicar políticas homogéneas y propone incorporar criterios de *rural proofing* para atender a las especificidades territoriales. En esta misma línea, Plaza Gutiérrez et al. (2020) insisten en que cualquier estrategia eficaz debe partir del reconocimiento del territorio como un sistema complejo, y no como una mera suma de municipios aislados.

A escala europea, este fenómeno ha sido abordado desde el prisma de la cohesión territorial, el equilibrio urbano-rural y la sostenibilidad poblacional. Documentos como la Agenda Territorial 2030 de la UE y la Estrategia para un Futuro Rural Sostenible subrayan la necesidad de reequilibrar el territorio mediante una gobernanza multinivel y estrategias adaptadas a cada contexto. En España, el reconocimiento político del reto demográfico se ha consolidado en los últimos años con la creación del Comisionado frente al Reto Demográfico, la aprobación de la Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico (ENfRD) y el despliegue de más de 130 medidas en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

En este contexto, las comunidades autónomas han asumido un papel clave como unidades de planificación estratégica y experimentación territorial. Sin embargo, los enfoques adoptados son heterogéneos en cuanto a su fundamentación normativa, alcance operativo, modelo de gobernanza y mecanismos de evaluación (Ramos Antón, 2024). Esta diversidad plantea preguntas relevantes desde la geografía y la planificación territorial: ¿Cómo se están traduciendo los objetivos nacionales en estrategias regionales? ¿Qué grado de coordinación y participación multiescalar existe? ¿Existen elementos innovadores replicables en otros territorios?

Este artículo analiza comparativamente las estrategias diseñadas por cuatro comunidades autónomas: Andalucía, Castilla-La Mancha, Castilla y León y Extremadura. Se trata de territorios con características sociodemográficas diversas, pero unidos por una misma preocupación: revertir o mitigar los efectos del declive poblacional y garantizar la sostenibilidad territorial a medio y largo plazo. La elección de estos casos responde tanto a su situación crítica en materia demográfica como a la existencia de estrategias regionales formalizadas entre 2021 y 2025.

El análisis se basa en el estudio detallado de los documentos oficiales de planificación autonómica, complementado con fuentes normativas, presupuestarias y operativas. Se identifican cinco dimensiones clave: el marco normativo, el diagnóstico territorial, los ejes estratégicos, los mecanismos de gobernanza y los sistemas de evaluación. Esta aproximación permite comprender no solo el alcance y profundidad de cada propuesta, sino también sus diferencias en cuanto a integración interdepartamental, participación ciudadana y adaptación territorial.

Este ejercicio tiene un doble objetivo. Por un lado, pretende sistematizar la respuesta institucional autonómica al reto demográfico en el contexto post-COVID y del impulso de los fondos europeos Next Generation. Por otro, busca identificar patrones emergentes de gobernanza territorial, así como buenas prácticas potencialmente transferibles a otras regiones españolas o europeas. Todo ello desde una mirada geográfica comprometida con el análisis crítico de las políticas públicas, el derecho a habitar el territorio y la equidad interterritorial (Méndez Juez, 2023).

El artículo se estructura en cinco apartados. En primer lugar, se presenta el marco teórico que contextualiza el fenómeno de la despoblación y las principales aproximaciones conceptuales y de política pública. A continuación, el apartado de metodología detalla los criterios de selección de casos y el procedimiento analítico empleado. El tercer apartado desarrolla el análisis comparativo de las estrategias autonómicas en sus cinco dimensiones clave. Posteriormente, se exponen los principales resultados obtenidos a partir del examen documental y operativo. Finalmente, la discusión y las conclusiones sintetizan los hallazgos más relevantes, identifican patrones divergentes y formulan recomendaciones para fortalecer la respuesta institucional frente al reto demográfico.

II. MARCO TEÓRICO

II.1. Despoblación y territorio: conceptualización y enfoques

Desde una perspectiva geográfica, la despoblación no solo implica una disminución cuantitativa de habitantes, sino que conlleva transformaciones estructurales en los sistemas territoriales. Según Collantes y Pinilla (2011), se trata de un fenómeno asociado a procesos históricos de urbanización, terciarización económica y concentración poblacional, que ha generado espacios vacíos funcionales en amplias zonas del interior peninsular.

La literatura académica ha distinguido entre territorios despoblados, en declive y vulnerables, estableciendo criterios como la densidad de población, el saldo vegetativo, la migración neta, la edad media o el índice de envejecimiento como indicadores clave. Asimismo, se han propuesto enfoques de análisis basados en la resiliencia territorial, la justicia espacial y el derecho a habitar el territorio, todos ellos útiles para diseñar políticas públicas más integradoras y sostenibles (Española Pérez, 2021; Recaño, 2022).

El Diagnóstico del Eje Despoblación elaborado por el Comisionado frente al Reto Demográfico del Gobierno de España (Gobierno de España, 2021) refuerza este enfoque técnico-territorial con una cartografía temática y una categorización de áreas vulnerables, estableciendo criterios umbral para definir zonas rurales escasamente pobladas o en declive. Estos instrumentos permiten orientar políticas de intervención focalizadas, ajustadas al contexto geodemográfico real.

Además, estudios recientes promueven incorporar enfoques territoriales críticos, reconociendo que la despoblación no es únicamente un problema numérico, sino una manifestación de desigualdad territorial estructural, en la que el acceso a derechos, servicios y oportunidades varía sustancialmente según el lugar de residencia (Red Española de Desarrollo Rural, 2022; Hortelano Mínguez, 2024).

II.2. Políticas públicas frente al reto demográfico

En los últimos años, el reto demográfico ha adquirido protagonismo en las agendas políticas nacionales e internacionales. La Agenda Territorial Europea, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y los principios de cohesión de la UE han influido decisivamente en la formulación de estrategias estatales y regionales en España.

En el plano estatal, la Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico (ENfRD) establece un marco común que orienta las políticas públicas desde una perspectiva integradora. Sus Directrices Generales (Gobierno de España, 2021) promueven principios como la neutralidad territorial, la equidad en el acceso a servicios, la innovación social y tecnológica, y la gobernanza multinivel, insistiendo en el papel del medio rural como espacio de oportunidad y no como territorio residual.

Complementariamente, el documento “130 medidas frente al reto demográfico”, elaborado en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (Gobierno de España, 2022), canaliza recursos europeos hacia actuaciones en municipios en riesgo demográfico, abordando ámbitos como digitalización, conectividad, movilidad, servicios básicos, emprendimiento, salud, cuidados y

sostenibilidad. Estas medidas integran instrumentos innovadores como el impulso de la economía plateada, los proyectos tractores rurales, la creación de centros de innovación territorial y el fomento del teletrabajo en zonas rurales.

Diversos estudios (Camacho & Uribarri, 2020; Recaño, 2022) insisten en que las políticas eficaces frente a la despoblación deben tener un enfoque transversal y multisectorial: no basta con incentivos económicos, sino que deben articularse medidas integradas en vivienda, sanidad, educación, participación ciudadana y digitalización, así como incorporar la perspectiva de género y juventud. La coordinación interadministrativa y la sostenibilidad financiera de las políticas a largo plazo son factores críticos de éxito.

II.3. Gobernanza territorial y estrategias regionales

La noción de gobernanza territorial resulta fundamental para comprender la arquitectura institucional frente al reto demográfico. Esta implica no solo la coordinación entre niveles de gobierno (local, regional, estatal y europeo), sino también la inclusión de actores sociales, económicos, comunitarios y académicos en la definición, implementación y seguimiento de las políticas.

La Estrategia Nacional (ENfRD) y el Plan de Medidas frente al Reto Demográfico destacan la importancia de una gobernanza multinivel, colaborativa y basada en la evidencia, promoviendo instrumentos como los Planes de Acción Local, los fondos de cohesión territorial, las evaluaciones de impacto demográfico y los sistemas de indicadores como herramientas de seguimiento continuo. Esto exige fortalecer capacidades institucionales en territorios vulnerables y avanzar hacia una mayor descentralización adaptativa.

La literatura reciente ha subrayado también la relevancia de modelos de gobernanza abierta y participativa, especialmente en contextos de baja densidad, donde el capital institucional y social puede ser un recurso clave para revertir dinámicas de declive (OECD, 2020; Esparcia Pérez, 2021). En este sentido, las estrategias autonómicas deben ser analizadas no solo por sus contenidos técnicos o normativos, sino por su capacidad para generar corresponsabilidad local, articulación comunitaria y sostenibilidad a medio plazo.

Este enfoque refuerza la idea de que las políticas frente a la despoblación no pueden ser gestionadas exclusivamente desde arriba (*top-down*), sino que requieren procesos de co-diseño y colaboración activa entre los distintos niveles de la administración y la sociedad civil, adaptados a la diversidad de realidades territoriales.

III. METODOLOGÍA

El presente trabajo tiene como finalidad contribuir a la comprensión y evaluación de las respuestas institucionales frente al fenómeno de la despoblación en el contexto español, con especial atención al diseño, contenido y grado de implementación de las estrategias autonómicas. Desde una perspectiva geográfica y de análisis territorial, se busca no solo describir los instrumentos programáticos, sino también comprender cómo se articulan en relación con las dinámicas demográficas y la gobernanza multinivel.

Para orientar el análisis se plantean cinco interrogantes centrales:

- ¿Qué similitudes y diferencias presentan las estrategias autonómicas frente a la despoblación en cuanto a su estructura, enfoque e institucionalización?
- ¿Qué grado de transversalidad y territorialización alcanzan las medidas planteadas en los ámbitos social, económico, digital y de servicios públicos?
- ¿Cómo se articulan los mecanismos de participación ciudadana, coordinación administrativa y gobernanza multinivel en cada caso?
- ¿Existen modelos emergentes de innovación territorial y gobernanza abierta que puedan considerarse replicables en otros contextos autonómicos o europeos?
- ¿Qué aprendizajes y recomendaciones pueden extraerse de la comparación para mejorar la eficacia, sostenibilidad y equidad de las políticas frente al reto demográfico?

A partir de estas preguntas, el objetivo general es analizar comparativamente las estrategias autonómicas frente al reto demográfico desarrolladas por Andalucía, Castilla-La Mancha, Castilla y León y Extremadura, con el fin de identificar sus características, enfoques, niveles de institucionalización, mecanismos de gobernanza y potenciales elementos innovadores transferibles.

Los objetivos específicos del estudio son:

- Examinar los marcos normativos, institucionales y jurídicos que sustentan cada estrategia, evaluando su grado de formalización y obligatoriedad.
- Describir y comparar los diagnósticos territoriales y demográficos empleados como base para la planificación, identificando similitudes, divergencias y metodologías utilizadas (cuantitativas y cualitativas).

- Identificar y clasificar las principales líneas de actuación, ejes estratégicos y medidas operativas de cada región, valorando su coherencia interna y su adaptación a las singularidades territoriales.
- Evaluar los modelos de gobernanza y participación ciudadana propuestos, así como su capacidad para fomentar una gestión multiescalar y responsable.
- Analizar los mecanismos de seguimiento y evaluación previstos, así como el grado de ejecución o despliegue operativo alcanzado hasta la fecha.
- Detectar buenas prácticas y limitaciones comunes, con el fin de extraer lecciones útiles y recomendaciones para el diseño de futuras políticas públicas en contextos de declive demográfico.

Figura 1. Estructura metodológica del análisis comparativo.



Fuente: Elaboración propia.

La selección de casos responde a un criterio de heterogeneidad estratégica y relevancia demográfica. Las cuatro comunidades estudiadas comparten tendencias persistentes de pérdida de población en amplias zonas rurales y han aprobado estrategias autonómicas frente al reto demográfico entre 2021 y 2025, aunque con niveles muy distintos de institucionalización, gobernanza y enfoque territorial. La inclusión de Andalucía ofrece un contraste especialmente valioso, al tratarse de una comunidad que combina áreas dinámicas —litorales y urbanas— con ex-

tensos territorios rurales en declive. Esta diversidad territorial permite analizar cómo las estrategias demográficas se adaptan a contextos mixtos y facilita la comparación con regiones predominantemente interiores.

El procedimiento metodológico combina la revisión documental e institucional de las estrategias autonómicas, el análisis comparado de sus diagnósticos territoriales y demográficos, la sistematización de sus líneas estratégicas y medidas operativas, y la evaluación de sus modelos de gobernanza, seguimiento y ejecución. Este enfoque permite identificar patrones comunes, divergencias relevantes y posibles elementos innovadores susceptibles de transferencia a otros contextos (Figura 1).

IV. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS ESTRATEGIAS AUTONÓMICAS FRENTE A LA DESPOBLACIÓN

Para comprender la respuesta institucional al fenómeno de la despoblación en distintas regiones del interior peninsular, se ha realizado un análisis comparativo de las estrategias de Andalucía, Castilla-La Mancha, Castilla y León y Extremadura. El estudio se organiza en torno a cinco dimensiones clave: marco normativo, diagnóstico territorial, ejes estratégicos, mecanismos de gobernanza y medidas operativas. Esta aproximación permite identificar convergencias, divergencias y grados de madurez en el diseño e implementación de las políticas públicas en materia demográfica. A ello se suma un análisis sintético en formato tabla que permite visualizar las principales diferencias estructurales.

Las cuatro comunidades analizadas han adoptado marcos estratégicos de carácter programático, aunque con distintos niveles de institucionalización jurídica. Castilla-La Mancha destaca por haber sido de las primeras comunidades autónomas en la aprobación de una ley autonómica específica (Ley 2/2021) que acompaña a su estrategia regional, dotándola de un carácter transversal, vinculante y de continuidad institucional. Esta ley establece, entre otras medidas, la obligatoriedad de incorporar un informe de impacto demográfico en todos los planes y normas autonómicos, lo que supone un avance sustancial en la integración de la variable poblacional en el ciclo de las políticas públicas. En el artículo *Abordar el reto demográfico* (Plaza Gutiérrez, 2020), se subraya que los marcos de referencia normativos y estratégicos marcan la diferencia entre planes retóricos y políticas efectivas.

Tabla 1. Comparativa de estrategias autonómicas frente a la despoblación en España.

CCAA	Objetivos estratégicos	Ámbitos de intervención	Gobernanza	Instrumentos de evaluación	Perspectiva de género	Presupuesto estimado
Castilla y León	Reequilibrio territorial y recuperación demográfica en el medio rural	Servicios básicos, fiscalidad, vivienda, movilidad y actividad económica	Sin estructura autonómica clara; dependencia de planes provinciales	Limitados; falta sistema formal de seguimiento	Menor desarrollo; referencias generales a igualdad	No cuantificado explícitamente a nivel autonómico
Castilla-La Mancha	Fijación de población, generación de oportunidades y cohesión territorial	Fiscalidad diferenciada, educación, sanidad, conectividad, vivienda, transporte	Ley autonómica del Reto Demográfico + coordinación desde Vicepresidencia	Sistema de seguimiento con indicadores definidos en la Ley 2/2021	Explícita en la Ley y en líneas estratégicas específicas	1.000 millones de € (estimación a 10 años)
Extremadura	Desarrollo sostenible, reequilibrio y lucha contra la despoblación estructural	Gobernanza territorial, servicios, economía local, digitalización y conectividad	Comisión Interdepartamental de Población (creada por Decreto 180/2019)	Sistema de indicadores (cap. 6 de la estrategia) + evaluación periódica prevista	Incluida como eje transversal en varios programas	No definido globalmente; se menciona financiación mixta
Andalucía	Equilibrio territorial, cohesión social y crecimiento poblacional proyectado a 2050	Silver economy, movilidad, dinamización económica, reto demográfico urbano-rural	Estrategia transversal coordinada desde la Dirección General de Políticas Demográficas	Diseño inicial de sistema de evaluación en memoria técnica (2023)	Recogida en el enfoque transversal e incluida en medidas concretas	No especificado en la estrategia; se prevén recursos de fondos europeos y FCT

Fuente: elaboración propia a partir de Junta de Andalucía (2021), Estrategia frente al Reto Demográfico en Andalucía; Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (2021), Ley 2/2021 de medidas económicas, sociales y tributarias frente a la despoblación y para el desarrollo del medio rural; Junta de Castilla y León (2022), Directrices de Ordenación del Territorio para la Sostenibilidad Demográfica; Junta de Extremadura (2022), Decreto 32/2022 por el que se aprueba la Estrategia frente al Reto Demográfico y Territorial de Extremadura; Gobierno de España (2022), 130 medidas frente al Reto Demográfico. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia; y Gobierno de España (2021), Diagnóstico del Eje de Despoblación. Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico.

En contraste, Andalucía plantea en su estrategia 2025–2030 la futura tramitación de una Ley andaluza de Desafío Demográfico, reconociendo la necesidad de dotarse de un marco estable, aunque dicha norma aún no ha sido aprobada. Extremadura opta por un Decreto (32/2022) como instrumento jurídico de aprobación

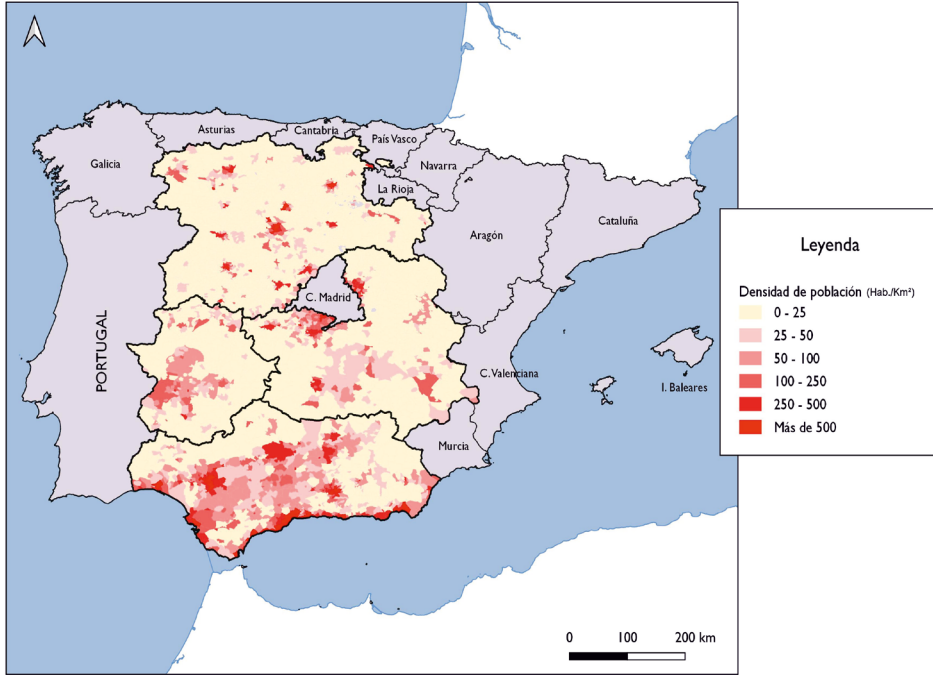
formal, mientras que Castilla y León se encuentra aún en fase de avance provisional, sin haber oficializado su documento como estrategia plenamente en vigor. En este sentido, la institucionalización jurídica marca diferencias significativas en cuanto a la estabilidad, continuidad y exigibilidad de las estrategias (tabla 1).

Todas las estrategias parten de un diagnóstico más o menos detallado, si bien difieren en profundidad metodológica y enfoque técnico. Andalucía incorpora un análisis demográfico y socioeconómico amplio, incluyendo indicadores de envejecimiento, dependencia, natalidad, accesibilidad a servicios y una clasificación municipal por prioridad de actuación. Castilla-La Mancha complementa el diagnóstico cuantitativo con un enfoque cualitativo, recogiendo percepciones locales y territoriales a través de procesos participativos, y lo estructura en cuatro ámbitos: servicios, economía, sociedad y territorio. Este enfoque se alinea con la propuesta metodológica de accesibilidad territorial de Casas Casas (2022), que conecta directamente con los criterios de priorización recogidos en la Ley de Despoblación de Castilla-La Mancha.

Castilla y León articula un diagnóstico DAFO bien estructurado a partir del análisis interno (ordenación territorial, servicios públicos, infraestructuras) y externo (dinámicas poblacionales, empleo, entorno físico), destacando su rigor metodológico. Extremadura, por su parte, adopta una mirada más centrada en los condicionantes estructurales del mundo rural y periférico, con especial énfasis en el envejecimiento, el acceso a servicios básicos y la dinamización de la economía local (Leco Berrocal & Mateos Rodríguez, 2021). En algunos casos, se apoyan en tipologías como las del Diagnóstico del Eje Despoblación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, lo que aporta coherencia técnico-territorial al enfoque adoptado (Figura 2).

Las estrategias difieren en el número de ejes estratégicos, pero comparten una orientación transversal e integradora. Castilla-La Mancha presenta la estructura más clara y operativa, articulada en cuatro ámbitos de intervención (servicios públicos, económico, social y territorial) y más de 200 medidas específicas (Carretero Novillo, 2021). Andalucía estructura su estrategia en ocho ejes, centrados en ordenación del territorio, servicios públicos, cohesión, empleo y revitalización demográfica, con 27 objetivos estratégicos. Extremadura agrupa su actuación en siete áreas temáticas: economía, igualdad, educación, sanidad, territorio, fiscalidad y envejecimiento.

Figura 2. Densidad de población por municipio, 2024.



Fuente: elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Estadística (INE). Estadística del Censo anual de población, 2024.

En el caso de Castilla y León, la formulación estratégica se mantiene aún en una fase preliminar, basada en principios rectores y líneas estratégicas generales sin un despliegue detallado de medidas (Calonge Velázquez, 2020). En Andalucía se identifican enfoques innovadores como la promoción de la *silver economy* o la movilidad rural-urbana, mientras que Extremadura enfatiza el papel de la gobernanza territorial como eje operativo transversal (Mejías Tapia, 2020).

El componente de gobernanza y coordinación institucional adquiere un peso creciente en todas las estrategias, aunque con distinto grado de consolidación. Castilla-La Mancha ha institucionalizado el Consejo Regional de Desarrollo del Medio Rural y frente a la Despoblación¹, como espacio permanente de concerta-

1 Decreto 106/2021, de 19 de octubre, por el que se regula la organización, composición y el régimen de funcionamiento del Consejo Regional de Desarrollo del Medio Rural y frente a la Despoblación en Castilla-La Mancha.

ción de políticas. Extremadura cuenta con la Comisión Interdepartamental de Población², un órgano de coordinación transversal entre consejerías que da soporte político-técnico a la estrategia.

Castilla y León articula la participación a través del Consejo de Dinamización Demográfica³, con respaldo académico de las universidades públicas, aunque su papel operativo aún es limitado. Andalucía, si bien contempla mecanismos de consulta con diputaciones, ayuntamientos y agentes sociales, no cuenta todavía con un órgano estable de gobernanza que garantice la continuidad de la estrategia. Esta dimensión resulta clave, como señalan numerosos estudios, para garantizar la efectividad de políticas públicas complejas en entornos institucionales fragmentados. En su análisis, Hortelano Mínguez (2023) reclama una estrategia integrada que articule los niveles local, autonómico y estatal frente al reto demográfico.

Uno de los elementos diferenciadores más relevantes es el grado de desarrollo de las medidas operativas, los sistemas de evaluación y la incorporación de la perspectiva de género. Castilla-La Mancha se sitúa a la vanguardia al contar con un plan de acción detallado, indicadores por línea estratégica y un presupuesto estimado de 1.000 millones de euros a 10 años, lo que refuerza su viabilidad y capacidad de seguimiento.

Andalucía incluye un sistema de clasificación de municipios prioritarios y menciona mecanismos de evaluación, pero sin indicadores públicos definidos. Extremadura propone medidas sectoriales distribuidas por ámbitos temáticos, y prevé informes de seguimiento generales sin sistema de medición operativa consolidado (Durá Alemañ, 2022). Castilla y León, al estar aún en fase de desarrollo, carece de mecanismos de implementación y evaluación, aunque anuncia la utilización de proyectos piloto y enfoques de innovación territorial.

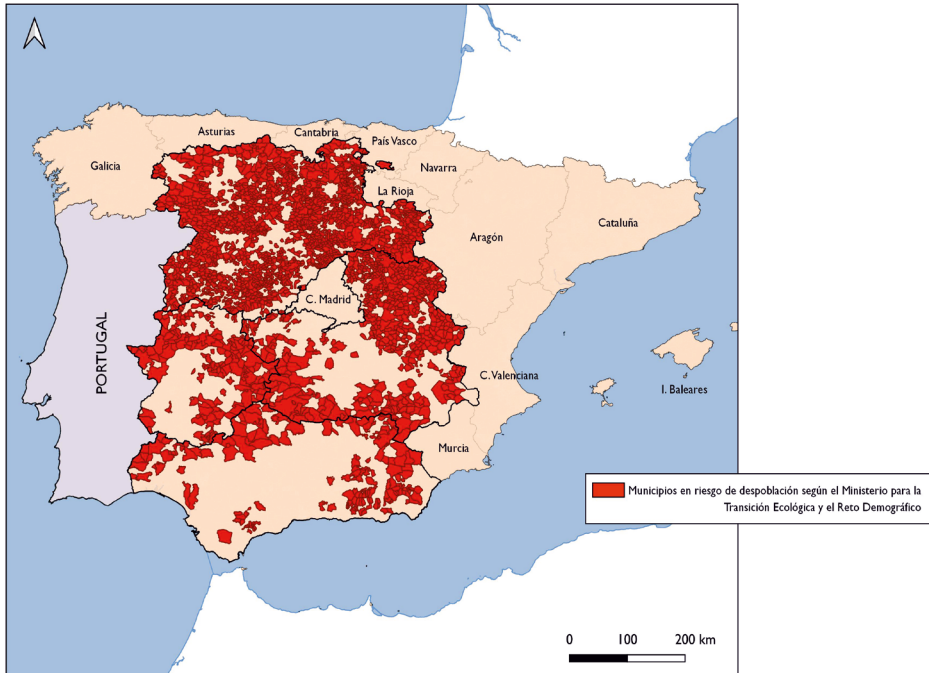
En cuanto a la transversalización de género, Castilla-La Mancha lo incorpora de manera explícita en su ley y estrategia. A nivel microterritorial, Casas Casas (2025) analiza esta estrategia en la comarca de La Campana de Oropesa y Cuatro Villas, evidenciando una estrecha correlación entre la dotación de servicios básicos y la evolución demográfica local. Mientras que Extremadura lo trata como eje transversal. Andalucía lo contempla en términos generales, y Castilla y León

2 Decreto 180/2019, de 26 de noviembre, por el que se crea la Comisión Interdepartamental de Población. Recuperado de <https://doe.juntaex.es/pdfs/doe/2019/23100/19040196.pdf>

3 Decreto 32/2022, de 14 de julio, por el que se crea y regula el Consejo de Dinamización Demográfica de Castilla y León (BOCYL n.º 137, de 18 de julio de 2022).

apenas lo menciona. Esta variable resulta clave para abordar la doble discriminación de mujeres rurales en contextos de declive demográfico (Figura 3).

Figura 3. *Municipios clasificados como prioritarios en las estrategias frente al reto demográfico (2021–2023).*



Fuente: elaboración propia a partir de Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

V. RESULTADOS

El análisis de los documentos estratégicos y complementarios permite evaluar no solo la formulación técnica de las estrategias autonómicas frente a la despoblación, sino también —cuando es posible— su grado de implementación, originalidad y alineamiento con la realidad territorial. En este sentido, las comunidades analizadas presentan indicadores claramente representativos del fenómeno de la despoblación, si bien con distintas intensidades y estructuras. Castilla y León, Castilla-La Mancha y Extremadura comparten densidades de población muy bajas (entre 25 y 27 hab/km²), muy por debajo de la media española, lo que refuerza su inclusión en la categoría de regiones rurales de baja densidad. Andalucía, aun-

que más poblada en términos absolutos, muestra fuertes contrastes internos, con provincias como Jaén o Córdoba que presentan dinámicas similares a las de las comunidades más afectadas.

El seguimiento de las estrategias muestra relevantes diferencias en el grado de ejecución y despliegue institucional. Castilla-La Mancha lidera en este aspecto gracias a su Ley 2/2021, que ha permitido activar líneas de financiación estables, incorporar informes de impacto demográfico en normas sectoriales y articular una red de agentes implicados.

Andalucía, pese a contar con una estrategia reciente (Junta de Andalucía, 2023), ha avanzado en la identificación de municipios en riesgo severo, elemento clave para la focalización territorial de las medidas (Nieto Calmaestra, 2024). No obstante, aún no se han publicado informes de seguimiento operativo ni acciones concretas en ejecución. Extremadura ha impulsado algunas iniciativas piloto en el marco del Plan de Recuperación (como proyectos de economía de cuidados en zonas rurales), aunque sin un sistema consolidado de rendición de cuentas. Castilla y León, al no contar con una estrategia oficialmente aprobada, presenta un grado de implementación muy bajo, apoyándose en medidas provinciales dispersas y sin planificación autonómica integral.

Una dimensión relevante del análisis es la capacidad innovadora de las estrategias. En este sentido, destacan:

- Andalucía, por su incorporación del concepto de movilidad laboral rural-urbana y la integración de la dimensión demográfica en la planificación urbanística.
- Extremadura, por su apuesta por la *silver economy* como eje transversal, especialmente en entornos envejecidos, y su énfasis en los servicios de proximidad y cuidados.
- Castilla-La Mancha, por haber institucionalizado mecanismos de evaluación obligatorios y haber anticipado la normativa estatal con una ley propia.
- Castilla y León, aunque sin despliegue operativo aún, introduce principios de innovación territorial y gobernanza rural-urbana que podrían desarrollarse en fases futuras (tabla 2).

Tabla 2. Principales hallazgos comparativos en las estrategias autonómicas frente al reto demográfico.

Dimensión	Comunidad Autónoma			
	Andalucía	Castilla - La Mancha	Castilla y León	Extremadura
Marco normativo	Sin ley específica, pendiente de aprobación	Ley 2/2021 de Medidas frente a la Despoblación	Estrategia en desarrollo, sin ley propia	Decreto 32/2022, institucionalizado
Diagnóstico territorial	Enfoque municipal con clasificación de prioridad	Índice sintético con enfoque regional	Diagnóstico con enfoque de sostenibilidad territorial	Diagnóstico centrado en lo rural periférico
Medidas innovadoras	Clasificación de municipios prioritarios	Evaluación normativa del impacto demográfico	Propuestas sobre innovación rural y silver economy	Relevo generacional y accesibilidad universal
Gobernanza	Coordinación horizontal limitada	Gobernanza multinivel y participación ciudadana	Propuesta multinivel aún en diseño	Coordinación sectorial débil
Evaluación y seguimiento	En fase inicial, sin indicadores definidos	Sistema previsto con indicadores y evaluación	Ausencia de mecanismos consolidados	Sin sistema estructurado de evaluación
Buenas prácticas	Territorialización del diagnóstico	Transversalidad normativa y enfoque integral	Diagnóstico ambicioso y propuesta conceptual	Adaptación institucional al contexto rural

Fuente: Elaboración propia a partir del análisis documental de estrategias autonómicas frente al reto demográfico (2021–2025).

VI. DISCUSIÓN

El análisis comparativo revela la existencia de cuatro modelos estratégicos diferenciados que, si bien comparten un diagnóstico de partida común —la despoblación como fenómeno estructural del medio rural español—, se articulan con enfoques, marcos normativos, estructuras de gobernanza y grados de implementación muy desiguales. Estas diferencias reflejan tanto el grado de madurez institucional como las prioridades políticas de cada comunidad autónoma.

Las estrategias autonómicas evidencian un distinto peso relativo entre las dimensiones económica, social, demográfica y territorial. En términos generales:

- Castilla-La Mancha representa el enfoque más integral y normativo, al combinar medidas de estímulo económico con políticas sociales (servicios, vivienda, sanidad) bajo un marco legal consolidado.

- Extremadura privilegia una orientación sociodemográfica, centrada en los cuidados, la accesibilidad, el envejecimiento activo y el equilibrio rural-urbano. La inclusión de la *silver economy* como eje de intervención destaca por su innovación y adecuación al contexto regional.
- Andalucía adopta una estrategia con fuerte componente territorial y urbanístico, apoyada en la ordenación del territorio, la clasificación municipal y la movilidad laboral intercomarcal. El desarrollo económico es un objetivo transversal, pero aún poco desarrollado en la ejecución operativa.
- Castilla y León, aunque aún en fase de diseño, proyecta una estrategia de base territorial y estructural, que privilegia la innovación, la sostenibilidad demográfica y las sinergias rural-urbanas, pero aún sin un marco de implementación consolidado.

Este contraste sugiere que no existe una única vía de actuación frente a la despoblación, sino que las estrategias responden a singularidades territoriales, niveles de capacidad institucional y marcos políticos diversos.

En cuanto a la coordinación multiescalar, Castilla-La Mancha vuelve a situarse como referente al haber desarrollado una arquitectura normativa y operativa que obliga a considerar el impacto demográfico en todas las políticas públicas. Su Consejo Regional del Medio Rural y frente a la Despoblación funciona como un órgano de articulación transversal, con representación de distintos niveles administrativos y agentes sociales.

Extremadura ha consolidado también una estructura funcional a través de la Comisión Interdepartamental de Población, que garantiza cierta coherencia entre las políticas sectoriales. Castilla y León y Andalucía, en cambio, presentan esquemas institucionales más débiles o aún en formación, con mecanismos de gobernanza consultivos pero no vinculantes ni estables. Este análisis refuerza la idea de que el éxito de las estrategias depende no solo del contenido técnico, sino de su capacidad para articular gobernanza multinivel, en línea con las directrices europeas y los principios de la Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico.

La gobernanza participativa aparece de forma creciente como un elemento diferenciador. Castilla-La Mancha es la comunidad que más ha desarrollado este enfoque, tanto en la fase de diseño como en la implementación, incorporando consultas públicas, encuestas territoriales, procesos de escucha activa y espacios deliberativos con agentes locales. Extremadura y Andalucía incorporan menciones a la participación ciudadana, pero con menor desarrollo metodológico y sin institucionalización clara. Castilla y León, por su parte, contempla el papel de las

universidades y actores locales en sus principios estratégicos, pero aún sin concreción operativa. La gobernanza abierta es clave para legitimar las estrategias y favorecer su sostenibilidad, especialmente en contextos rurales donde el capital social y la implicación comunitaria resultan determinantes para revertir procesos de declive.

La existencia de mecanismos de evaluación y seguimiento es uno de los elementos más desigualmente desarrollados entre las estrategias. Solo Castilla-La Mancha ha implementado un sistema formal de evaluación con indicadores por línea estratégica, presupuesto asignado y cronograma de actuación. La Ley 2/2021 establece además la obligación de informes periódicos de seguimiento. En su análisis sobre políticas comunitarias, Esparcia Pérez (2012) advierte que la dimensión territorial debe incorporarse de manera explícita en la programación de fondos europeos como condición de efectividad.

Extremadura prevé evaluaciones a través de informes técnicos, pero sin sistemas públicos de indicadores operativos ni mecanismos externos de control. Andalucía contempla en su estrategia un sistema de seguimiento vinculado a la clasificación municipal y al desarrollo futuro de la Ley andaluza de Despoblación, pero carece por ahora de herramientas concretas. Castilla y León, al estar en fase de planificación, no dispone todavía de sistema de evaluación alguno. Esta situación pone de relieve un desafío significativo: pasar de la estrategia al impacto, garantizando no solo la ejecución de medidas, sino también su monitorización, rendición de cuentas y ajuste continuo.

VII. CONCLUSIONES

Antes de abordar el análisis comparado, es pertinente sintetizar los cuatro modelos estratégicos diferenciados que caracterizan las respuestas autonómicas frente a la despoblación, así como su correspondencia con cada comunidad:

- Modelo normativo-institucional consolidado (Castilla-La Mancha): basado en una arquitectura legal específica, la transversalización obligatoria del impacto demográfico y la existencia de órganos estables de gobernanza, indicadores y presupuestos definidos.
- Modelo programático orientado a los cuidados y la economía plateada (Extremadura): con fuerte énfasis en los servicios a la población envejecida, la cohesión territorial y la articulación de políticas sociales como motor de desarrollo rural.

- Modelo mixto urbano-rural con medidas de discriminación positiva (Andalucía): combina actuaciones para territorios en declive con políticas de equilibrio territorial y tipologías de municipios prioritarios, en un marco marcado por la diversidad regional y la coexistencia entre áreas metropolitanas, litorales y rurales.
- Modelo conceptual y estratégico en construcción (Castilla y León): centrado en principios de innovación territorial, reequilibrio urbano-rural y cohesión demográfica, pero con un despliegue operativo aún limitado y escasa concreción en mecanismos de implementación.

El análisis comparado de las estrategias autonómicas frente a la despoblación en Castilla-La Mancha, Castilla y León, Extremadura y Andalucía ha permitido identificar avances relevantes, así como brechas persistentes en la forma en que las comunidades enfrentan el reto demográfico. Desde una perspectiva comparativa, puede afirmarse que existe un gradiente de madurez estratégica entre las comunidades analizadas, con Castilla-La Mancha como modelo más consolidado, Extremadura y Andalucía en fases intermedias de implementación, y Castilla y León aún en proceso de construcción.

En primer lugar, se constata una diversificación de enfoques: mientras Castilla-La Mancha ha optado por un modelo normativo consolidado, centrado en la transversalidad del impacto demográfico y la institucionalización de la gobernanza, otras comunidades como Extremadura o Andalucía priorizan ejes temáticos vinculados a los cuidados, la cohesión territorial o la movilidad interna. Castilla y León, por su parte, representa una propuesta con alta carga conceptual pero aún limitada en su despliegue operativo. En conjunto, todas las estrategias avanzan hacia una mayor transversalidad, participación y alineamiento con los principios de la Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico.

En segundo lugar, el nivel de implementación práctica es todavía bajo en la mayoría de los casos. Solo Castilla-La Mancha cuenta con un sistema de indicadores, cronograma y presupuesto definido. El resto de estrategias presentan marcos programáticos prometedores, pero sin herramientas robustas de seguimiento, rendición de cuentas o financiación sostenida. Asimismo, se observan diferencias en la capacidad de generar gobernanza multiescalar y participación ciudadana. Las regiones que han promovido mecanismos estables de coordinación y consulta —como Castilla-La Mancha o Extremadura— ofrecen mayores garantías de continuidad institucional y legitimidad social. No obstante, la brecha entre planificación y acción, así como entre diagnóstico y ejecución, sigue siendo un reto estructural compartido por todas las comunidades.

El estudio permite destacar un conjunto de buenas prácticas replicables: la integración del impacto demográfico como criterio obligatorio en leyes y planes sectoriales (CLM); la apuesta por la economía plateada y los cuidados como motores de desarrollo rural (Extremadura); la creación de tipologías de municipios prioritarios y medidas de discriminación positiva (Andalucía); y la referencia a principios de innovación territorial y sinergia urbano-rural como base estratégica (Castilla y León). Estas prácticas, si se consolidan y se sistematizan, pueden contribuir al diseño de un modelo común de intervención que respete las singularidades territoriales pero comparta estándares de eficacia, equidad y sostenibilidad.

Las estrategias autonómicas analizadas muestran un grado razonable de alineación con las directrices de la ENfRD, especialmente en lo relativo a la transversalidad del enfoque, la identificación de zonas en riesgo demográfico y la necesidad de articulación institucional. Sin embargo, persisten dificultades para traducir esos principios en sistemas eficaces de implementación, seguimiento y evaluación. Aunque no específicamente centrado en Castilla-La Mancha, la obra *Gestionando la despoblación* ofrece un marco conceptual que puede inspirar la consolidación de enfoques normativos regionales coherentes (Hortelano Mínguez, 2023). La falta de coherencia interterritorial, la desigual capacidad técnica y la fragmentación sectorial son todavía obstáculos para construir un verdadero sistema nacional de respuesta coordinada frente al reto demográfico.

A partir del análisis, pueden proponerse una serie de recomendaciones estratégicas:

- Fortalecer la arquitectura institucional y normativa, dotando a todas las comunidades de marcos legales específicos, órganos de gobernanza permanentes y estructuras técnicas estables.
- Garantizar una financiación sostenida y multianual, asociada a objetivos demográficos verificables, para evitar estrategias nominales sin capacidad operativa.
- Avanzar hacia la cooperación interterritorial, a través de redes autonómicas, convenios de colaboración y plataformas de intercambio de buenas prácticas, que faciliten una acción coherente desde lo local hasta lo estatal.
- Consolidar sistemas de seguimiento y evaluación, con indicadores homogéneos, transparencia de datos y mecanismos de ajuste continuo.
- Impulsar una transición digital real y adaptada, que supere la simple conectividad para integrar soluciones digitales aplicadas a los servicios, la economía y la participación en el medio rural.

El paso siguiente para todas las regiones pasa por consolidar sistemas de evaluación realistas, articular presupuestos suficientes y fortalecer la coordinación multiescalar con los niveles estatal, europeo y local. Solo así será posible transitar de estrategias políticas a transformaciones territoriales sostenibles y medibles, con impacto tangible en la vida de quienes habitan los territorios más vulnerables al despoblamiento.

En conjunto, se trata de pasar de la estrategia a la transformación territorial, mediante una planificación basada en evidencias, una implementación realista y una evaluación continua, que permita mejorar progresivamente las políticas frente a la despoblación.

REFERENCIAS

- Calonge Velázquez, A. (2020). Estrategia y borrador de anteproyecto de ley de dinamización geográfica para Castilla y León. *Revista Española de la Función Consultiva*, 33, 251–255.
- Camacho, J. A., & Uribarri, F. (2020). Despoblación y políticas públicas en el medio rural español: entre el diagnóstico y la acción. *Revista de Estudios Regionales*, (117), 15–42.
- Carretero Novillo, A. (2021). El reto demográfico de la despoblación en Castilla-La Mancha. *Simposium. Anuario de Estudios Humanísticos*, 1, 49–68.
- Casas Casas, D. (2022). La involución demográfica en La Campana de Oropesa y Cuatro Villas (Toledo), escasa vitalidad, elevado envejecimiento y laxa ocupación territorial. *XVII Coloquio Ibérico de Geografía. Nuevas fronteras y nuevos horizontes en la Geografía Ibérica: políticas y transformaciones territoriales*. Libro de Actas, 357-368.
- Casas Casas, D. (2025). Multifuncionalidad y diversificación del tejido económico de La Campana de Oropesa y Cuatro Villas (Toledo): pervivencias y cambios. *Cuadernos Geográficos*, 64(1), 62–81. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v64i1.31531>
- Collantes, F., & Pinilla, V. (2011). ¿Hay vida fuera de las ciudades? La despoblación de las áreas rurales en España desde 1900 hasta el presente. Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- Durá Alemañ, C. J. (2022). Decreto 32/2022, de 30 de marzo, por el que se aprueba la Estrategia ante el Reto Demográfico y Territorial de Extremadura. *Actualidad Jurídica Ambiental*, (123), 119–119.
- Esparcia Pérez, J. (2012). La dimensión territorial en la programación comunitaria y el nuevo marco de políticas públicas: Desarrollo rural territorial, reforma de la PAC y nuevo LEADER. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 32(2), 11–35.
- Esparcia Pérez, J. (2021). Gobernanza, innovación social y desarrollo territorial en áreas rurales. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (91), 1–36. <https://doi.org/10.21138/bage.3155>
- Esparcia Pérez, J. (2025). Towards rural proofing (in Spain). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 108. <https://doi.org/10.21138/bage.3452>
- Gobierno de España. (2021). Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico (ENfRD). Directrices Generales. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. <https://www.miteco.gob.es/es/reto-demografico/estrategias-plan.html>

- Gobierno de España. (2022). 130 medidas frente al reto demográfico: Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. <https://planderecuperacion.gob.es/>
- Hortelano Mínguez, L. A. (Dir.). (2023). *Gestionando la despoblación*. Cizur Menor: Aranzadi.
- Hortelano Mínguez, L. A. (2024). *Prestación y garantía de los servicios de proximidad con un carácter social en el medio rural de Castilla y León: Medida imprescindible frente al reto demográfico*. En M. Matías Fernando & J. L. Domínguez Álvarez (Dir.), *Rural Renaissance: normas, territorio y conflicto* (pp. 249–268). Colex.
- Junta de Andalucía. (2023). Estrategia frente al Desafío Demográfico en Andalucía 2025–2030. <https://www.juntadeandalucia.es/>
- Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. (2021). Estrategia frente a la Despoblación de Castilla-La Mancha 2021–2027. <https://www.castillalamancha.es/>
- Junta de Extremadura. (2022). Estrategia frente al Reto Demográfico y Territorial de Extremadura. Decreto 32/2022, de 30 de marzo. <https://ciudadania.gobex.es/>
- Junta de Castilla y León. (2023). Estrategia de sostenibilidad demográfica y territorial. <https://vivienda.jcyl.es/web/es/dinamizacion-demografica/estrategia-sostenibilidad-demografica-territorial.html>
- Leco Berrocal, F., & Mateos Rodríguez, A. B. (2021). Espacios naturales protegidos, reto demográfico y turismo: El ejemplo de la reserva de la biosfera y parque nacional de Monfragüe (Extremadura, España) = Protected natural spaces, tourism and demographic challenge: Monfragüe's (Extremadura, Spain) biosphere reserve and national park as an example. *Cuadernos de Turismo*, 48, 369–400.
- Mejías Tapia, M. (2020). La ley de medidas ante el reto demográfico y territorial de Extremadura. *Revista Española de la Función Consultiva*, 33, 247–250.
- Méndez Juez, M. (2023). *La evaluación de las políticas públicas ante el reto demográfico*. En Hortelano Mínguez, L. A. (Dir.). *Gestionando la despoblación* (pp. 327–344). Universidad de Burgos. ISBN 978-84-1163-126-6.
- Nieto Calmaestra, J. A. (2024). *Andalucía ante los retos demográficos del presente = Andalusia face to the present's demographic challenges*. En C. Egea Jiménez & J. A. Nieto Calmaestra (Coords.), *Tendencias recientes de la población: Evolución, dinámica, estructura y perspectiva de género* (pp. 137–150). Universidad de Granada. ISBN 978-84-338-7490-0.
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD). (2020). *Rural Well-being: Geography of Opportunities*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/d25cef80-en>
- Plaza Gutiérrez, J. I., Morales Matos, G., & Méndez García, B. (2020). La despoblación territorial. *Práctica Urbanística: Revista mensual de urbanismo*, 162.
- Plaza Gutiérrez, J. I. (2020). Abordar el reto demográfico, hacer frente a la despoblación: los marcos de referencia. *Práctica Urbanística: Revista mensual de urbanismo*, 162.
- Ramos Antón, F. (2024). *Obstáculos normativos y territorios rurales con desafíos demográficos en Castilla y León: Regular a ciegas. Desarrollo rural y actuaciones frente al reto demográfico sin diagnóstico, ni estrategia*. En M. M. Fernando Pablo & J. L. Domínguez Álvarez (Dir.). *Rural Renaissance: normas, territorio y conflicto* (pp. 159–177). Colex.
- Recaño, J. (2022). Despoblación, envejecimiento y futuro demográfico del medio rural en España. *Panorama Social*, (36), 75–89.
- Red Española de Desarrollo Rural. (2002). *REDR: Red Española de Desarrollo Rural*. <https://www.redr.es/es/>

MARMARAY Y EL PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL DE ESTAMBUL: EQUILIBRIO ENTRE DESARROLLO Y MEMORIA. UNA LECTURA SITUADA SOBRE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA, PAISAJE Y SOSTENIBILIDAD URBANA¹

VERÓNICA CASANOVAS*

CARLOS HUGO SORIA CÁCERES**

GONZALO ANDRÉS LÓPEZ**

* WHA Consultancy

verocasanovas@gmail.com

** Departamento de Historia, Geografía y Comunicación. Universidad de Burgos

chsoria@ubu.es (ORCID: 0000-0003-1642-3457)

gandres@ubu.es (ORCID: 0000-0001-9377-8695)

Recibido: 31/10/2025

Aceptado: 20/11/2025

Resumen

El artículo analiza el proyecto ferroviario Marmaray, una de las infraestructuras más significativas y complejas de Turquía, que conecta las zonas europea y asiática de Estambul mediante un sistema de túneles, subterráneos y sumergidos, bajo el estrecho del Bósforo. Desde una lectura situada, se examina su desarrollo como espacio de convergencia entre ingeniería, paisaje y patrimonio, abordando sus dimensiones técnicas, ambientales y culturales. Se estudian los factores geológicos, estructurales y urbanísticos que condicionaron su diseño y ejecución, así como las estrategias implementadas para mitigar los impactos sobre el entorno natural y sobre el patrimonio arqueológico y edificado. La metodología combina la revisión bibliográfica con la observación directa de las obras por parte de la primera autora, en el marco de su experiencia profesional en la coordinación del proyecto y en la gestión de la interacción entre infraestructura y patrimonio. Asimismo, se reflexiona sobre los efectos del crecimiento metropolitano y los marcos normativos de protección del paisaje en un territorio

1 Este manuscrito es una versión en español revisada y ampliada del preprint titulado "The Marmaray Railway Infrastructure: The Challenges of the Heritage Protection before the Growth of Istanbul's Urban Areas", disponible en Preprints.org

caracterizado por la coexistencia de valores históricos y ecológicos. En conjunto, el estudio propone comprender el Marmaray como un laboratorio de equilibrio entre desarrollo, tecnología y memoria, y como un ejemplo paradigmático de sostenibilidad aplicada a las grandes metrópolis contemporáneas.

Palabras clave: Marmaray; Estambul; planificación urbana; sostenibilidad; infraestructura ferroviaria; patrimonio cultural y natural

Abstract

This article analyzes the Marmaray railway project, one of Turkey's most significant and complex infrastructures, which connects the European and Asian sides of Istanbul through a system of tunnels—both underground and immersed—beneath the Bosphorus Strait. From a situated perspective, it examines its development as a space of convergence between engineering, landscape, and heritage, addressing its technical, environmental, and cultural dimensions. The study explores the geological, structural, and urban factors that shaped its design and implementation, as well as the strategies adopted to mitigate impacts on the natural environment and on archaeological and built heritage. The methodology combines a literature review with the first author's direct observation of the works, drawing on her professional experience in project coordination and in managing the interaction between infrastructure and heritage. The article also reflects on the effects of metropolitan growth and the regulatory frameworks for landscape protection in a territory characterized by the coexistence of historical and ecological values. Overall, the study proposes understanding Marmaray as a laboratory for balancing development, technology, and memory, and as a paradigmatic example of sustainability applied to contemporary large metropolitan areas.

Key words: Marmaray; Istanbul; urban planning; sustainability; railway infrastructure; cultural and natural heritage

I. CIUDAD, PROPÓSITO Y MÉTODO: UNA LECTURA SITUADA DEL MARMARAY

Estambul constituye uno de los ejemplos más complejos de transformación urbana contemporánea. Es la única ciudad del mundo asentada entre dos continentes, articulada por el estrecho del Bósforo, y su territorio combina una gran densidad poblacional con una dinámica de crecimiento metropolitano difícil de contener. Esta dualidad ha generado tensiones permanentes entre la expansión urbana, la conservación del patrimonio y la sostenibilidad ambiental. En este contexto se inscribe el presente estudio, que propone una lectura situada del proyecto ferroviario Marmaray como caso paradigmático en la convergencia entre tecnología, paisaje e historia (Christensen, 2017).

Desde hace décadas, la ciudad ha sido objeto de atención por parte de organismos internacionales. En 2011, la UNESCO publicó un informe específico sobre los efectos de la expansión urbana, reconociendo a Estambul como una de las primeras ciudades inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial que dispone de

una evaluación detallada de este tipo (UNESCO, 2011). El documento advertía sobre la pérdida de áreas naturales, el incremento de la contaminación atmosférica y acústica y la presión ejercida sobre el patrimonio edificado, factores que ponen en riesgo la integridad cultural y ecológica del territorio. Este diagnóstico marcó un punto de inflexión en la reflexión sobre las relaciones entre desarrollo y conservación en el ámbito urbano.

A partir de ese escenario, la magnitud de los procesos metropolitanos obliga a revisar las estrategias de planificación y a interrogar el papel de las infraestructuras para lograr un equilibrio entre movilidad y sostenibilidad. En ese marco surge el Marmaray, concebido como un sistema ferroviario capaz de unir las zonas europea y asiática, a través de un túnel submarino bajo el Bósforo (Yavuz, 2011). La obra se ha convertido en una referencia internacional tanto por la complejidad de su ejecución como por la interacción entre ingeniería, geografía y patrimonio. Su trazado simboliza una paradoja contemporánea: constituye, al mismo tiempo, una respuesta a los problemas de congestión y una intervención profunda en un entorno de altísimo valor histórico y ambiental.

El análisis planteado en este trabajo aborda el proyecto ferroviario desde una triple perspectiva: técnica, ambiental y patrimonial. Se examinan los condicionantes geológicos y estructurales que orientaron su diseño, las estrategias concebidas para mitigar los impactos sobre el entorno y las medidas implementadas para salvaguardar los hallazgos arqueológicos surgidos durante las excavaciones (DLH, 2010; DLH, 2004). Esta aproximación interdisciplinaria invita a comprender la infraestructura como parte activa del territorio, en diálogo constante con los procesos de transformación que modelan la ciudad. En ese entramado donde el pasado y el presente se superponen, la obra adquiere sentido pleno como reflejo de una relación compleja entre técnica, memoria y paisaje.

La metodología propuesta se basa en la revisión bibliográfica y en la observación directa por parte de la primera autora de este artículo de las obras del Marmaray. Esta experiencia se sustenta en su trabajo desempeñado entre 2011 y 2017, en el marco de la coordinación de las obras y su interacción con el patrimonio cultural y natural. Dichas tareas permitieron la elaboración de un archivo fotográfico detallado, la redacción de informes técnicos y el acceso a documentación especializada, elementos que constituyen la base empírica de esta contribución. El contacto directo con la obra y con los equipos interdisciplinarios de ingenieros, arquitectos y arqueólogos otorgó al estudio un carácter situado, enraizado en la práctica y en la observación prolongada.

El enfoque adoptado se apoya en la noción de lectura situada, entendida como una forma de comprender la infraestructura dentro de su contexto urbano, am-

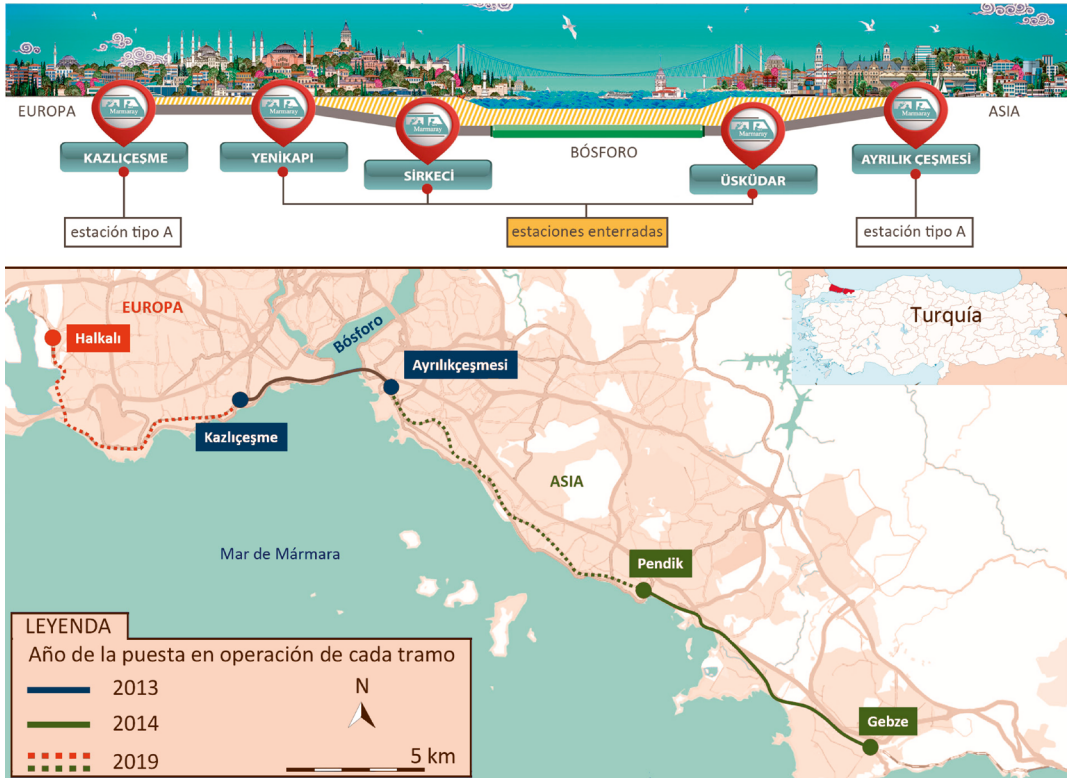
biental y social. Esta aproximación propone un diálogo constante entre la materialidad técnica y los procesos históricos que modelaron el territorio de Estambul. Analizar el Marmaray desde esta óptica significa examinar una obra de ingeniería que atraviesa, literalmente, la memoria de la ciudad: un sistema ferroviario que enlaza siglos de historia bajo la superficie contemporánea.

El desarrollo técnico del Marmaray supuso un proceso de innovación constante, condicionado por la complejidad geológica del estrecho y la densidad urbana del entorno. Las decisiones de diseño, la elección de materiales y los métodos constructivos se aplicaron a lo largo de toda la traza ferroviaria, que combina un tramo subterráneo y dos en superficie, en los sectores europeo y asiático, tal como se muestra en la Figura 1. Cada avance técnico se articuló con una reflexión sobre el impacto ambiental y sobre la manera en que la ingeniería puede convivir con la historia y el paisaje.

Dicha intervención abarcó el conjunto del sistema ferroviario: estaciones, edificios técnicos, talleres y cocheras. Todas las vías fueron de nueva construcción, reemplazando la antigua línea de cercanías que recorría la ciudad. El nuevo trazado incorporó tres raíles, dos dedicados al servicio de trenes suburbanos y uno reservado al tráfico de alta velocidad e interurbano, con una tecnología integralmente renovada y adaptada a los estándares del siglo XXI (DLH, 2010; DLH 2004). Estas obras transformaron la estructura ferroviaria y produjeron un impacto significativo sobre la trama urbana existente, donde las excavaciones de cimentación y los movimientos de tierra generaron, en numerosos puntos, el hallazgo de restos arqueológicos de gran valor. Cabe mencionar que estos descubrimientos, aunque no constituyen el objeto de análisis de este estudio, ilustran la riqueza y la complejidad patrimonial de Estambul, así como la dimensión cultural que subyace en una obra concebida para unir dos continentes a través de la ingeniería y la memoria.

Bajo la superficie técnica se revela la fragilidad de una ciudad construida sobre sus propias huellas. Cada perforación atraviesa capas de tiempo; cada túnel, un diálogo entre épocas. Tanto la excavación bajo el Bósforo, como el resto de la obra, implicó un ejercicio de equilibrio entre innovación tecnológica y respeto patrimonial. La gestión de los hallazgos arqueológicos encontrados a lo largo de la traza exigió una coordinación constante entre ingenieros, arquitectos, arqueólogos, consultores históricos y planificadores urbanos, configurando un modelo de cooperación interdisciplinar de gran valor metodológico (Başgelen et al., 2013).

Figura 1. Esquema longitudinal del sistema ferroviario del Marmaray: tramos enterrados y de superficie.



Fuente: elaboración de Verónica Casanovas, a partir de los pliegos de condiciones de los contratos BC1 (DLH, 2004) y CR3 (DLH, 2010), *Railway Gazette International* y *Metro Istanbul* (2016), y adaptada del preprint Casanovas et al. (2023).

En este sentido, el estudio del Marmaray se presenta como una oportunidad para reflexionar sobre la relación entre desarrollo y preservación, y sobre la capacidad de la planificación urbana para integrar infraestructuras de gran escala sin comprometer la identidad del territorio. ¿Puede una infraestructura ferroviaria convertirse en un agente de armonía entre naturaleza y progreso? ¿De qué manera una metrópolis que crece sobre sí misma conserva la memoria de su territorio? ¿Hasta qué punto la tecnología puede reconciliarse con la historia y con el paisaje que la rodea?

II. LA EXPANSIÓN VERTIGINOSA DEL TEJIDO URBANO DE ESTAMBUL

La historia reciente de Estambul revela un proceso de crecimiento urbano acelerado que ha transformado profundamente su estructura territorial. En pocas décadas, la metrópolis ha pasado de mantener un frágil equilibrio entre sus áreas naturales y sus sectores históricos a convertirse en un organismo que se extiende de forma continua sobre ambas orillas del Bósforo, multiplicando su tamaño y su complejidad. Los primeros asentamientos, fundados en el siglo VII a. C. por colonos griegos procedentes de Megara, se localizaron en un punto de encuentro entre mares y continentes. Su emplazamiento, en la entrada del mar Negro, definió desde el inicio el destino estratégico de la ciudad como espacio de intercambio cultural, político y comercial. Con el paso de los siglos, esta posición geoestratégica determinó tanto su vocación imperial como la densidad patrimonial que caracteriza su paisaje (Emden, 2009).

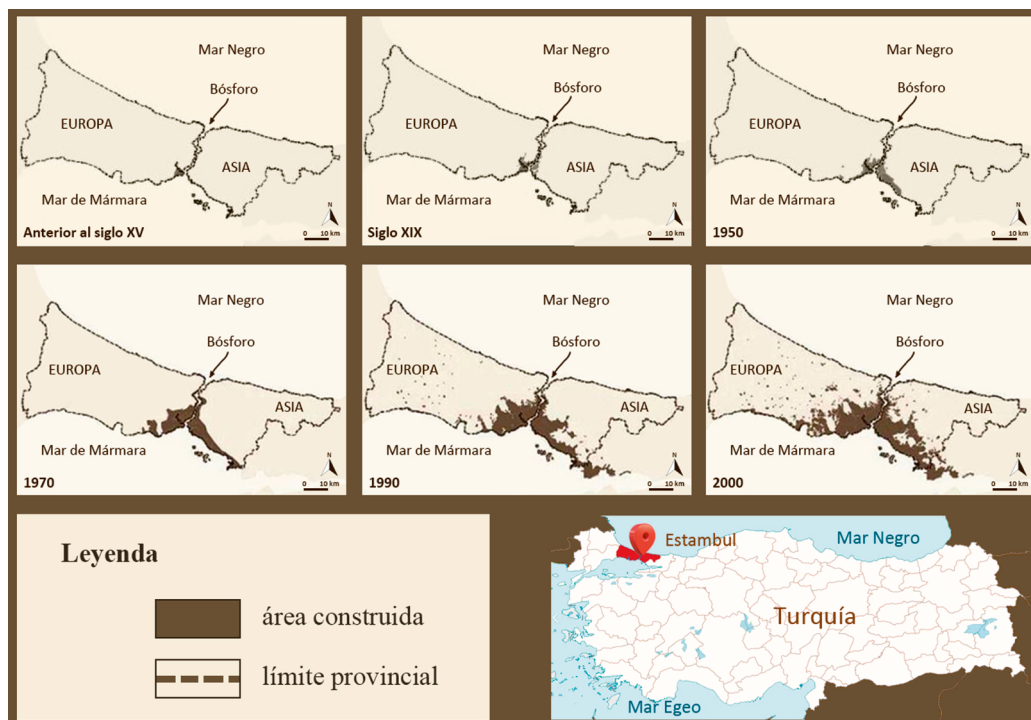
La expansión moderna adquirió un ritmo vertiginoso a partir de mediados del siglo XX. Desde 1950, el desarrollo industrial, el incremento demográfico y la modernización de los sistemas de transporte impulsaron un proceso de urbanización que modificó de manera radical la relación entre la ciudad y su entorno natural. En este periodo pueden distinguirse cuatro grandes fases que ilustran la magnitud de los cambios (Karpát, 2004).

Entre 1950 y 1980 se consolidó una ciudad industrial marcada por el crecimiento de asentamientos informales (*gecekondu*) y por la construcción del primer puente sobre el canal. Durante la década de 1980, la descentralización progresiva de las áreas fabriles y la inauguración del segundo puente intensificaron la expansión hacia las zonas periféricas. Entre 1990 y 2000, la mejora de las redes viarias favoreció el avance del tejido urbano hacia el norte, presionando las cuencas fluviales y las áreas boscosas. Finalmente, en los primeros años del siglo XXI, el crecimiento adoptó una escala metropolitana, acompañada por megaproyectos que redefinieron la estructura territorial: el nuevo aeropuerto de la zona europea, que acabaría sustituyendo al de Atatürk; el tercer puente, el túnel de tráfico rodado *Euroasian Tunnel* y el sistema ferroviario intercontinental, integrado por tres vías, dos destinadas al servicio de cercanías y una tercera reservada a trenes de alta velocidad e interurbano, cuya conexión entre continentes se articula a través del Marmaray (Emden, 2009).

Este proceso de urbanización acelerada convirtió a la ciudad en un foco de atracción económica y demográfica sin precedentes, pero también en un territorio vulnerable frente a la presión constructiva. Las áreas edificadas avanzaron sobre espacios de alto valor ecológico y cultural, comprometiendo los equilibrios pai-

sajísticos que habían caracterizado al estrecho durante siglos. La necesidad de compatibilizar crecimiento y conservación se transformó en un eje central de la planificación urbana desde comienzos del siglo XXI (Özyılmaz, Senlier y Yıldız, 2018).

Figura 2. Evolución histórico-temporal de la huella urbana de Estambul desde el siglo XV.



Fuente: elaboración de Verónica Casanovas a partir de Emden, 2009, y adaptada del preprint Casanovas et al. (2023).

El corredor marítimo del Bósforo, definido por una topografía de colinas y valles y por aldeas históricas encadenadas a lo largo de sus márgenes, ejemplifica con claridad esa tensión. La expansión, guiada por el atractivo escénico del entorno, fue ocupando progresivamente las laderas arboladas y las zonas costeras, alterando la morfología tradicional de los asentamientos ribereños. La proliferación de infraestructuras de transporte y la densificación residencial modificaron la escala visual del paisaje, transformando un escenario cultural equilibrado en un frente urbano de gran densidad (Özyılmaz, Senlier y Yıldız, 2018; Cürebal y Efe, 2011).

Figura 3. Área del Bósforo de Estambul.

Fuente: elaboración de Verónica Casanovas, a partir de información extraída del Plan Regional de Estambul (2014-2023) (Silahdaroğlu et al., 2013), y adaptada del preprint Casanovas et al. (2023).

Paralelamente, diversos estudios pusieron de relieve los valores ambientales y paisajísticos de la región. La ciudad abarca 480.577 hectáreas, con una topografía predominantemente inclinada que combina colinas, valles y cuencas. En el ambi-

to marítimo, el canal actúa como eje divisorio entre las dos mitades del territorio, bordeadas respectivamente por el mar Negro al norte y el mar de Mármara al sur. La estructura verde de la metrópolis está compuesta principalmente por los bosques septentrionales, que ocupan unas 216.400 hectáreas, equivalentes al 40 % de la superficie total. Estos ecosistemas constituyen el principal reservorio ecológico de la región y desempeñan un papel esencial en la regulación climática y en la protección de los recursos hídricos (Başer, 2011). Su alcance ambiental, así como las políticas destinadas a su conservación, serán objeto de un análisis más detallado en el cuarto capítulo de este texto, dedicado a las estrategias de custodia del paisaje y del patrimonio.

En conjunto, la Estambul contemporánea refleja la coexistencia de dos fuerzas contrapuestas: la que impulsa la expansión y la que intenta preservar los valores ambientales y culturales. De esa tensión surge la imagen actual de la metrópolis: una ciudad que crece sobre sí misma, buscando en cada etapa un equilibrio entre desarrollo y memoria. ¿Hasta qué punto puede una metrópolis reinventarse sin desdibujar su identidad? ¿De qué manera la planificación contemporánea puede dialogar con las huellas de su pasado? ¿Es posible que una ciudad que se expande sobre su historia conserve el pulso vital de sus paisajes y su memoria? ¿Hasta dónde puede estirarse el territorio sin que se diluya la memoria que le dio forma?

III. DE BIZANCIO A LA MEGALÓPOLIS: HUELLAS DE UNA CIUDAD QUE CRECE SOBRE SU HISTORIA

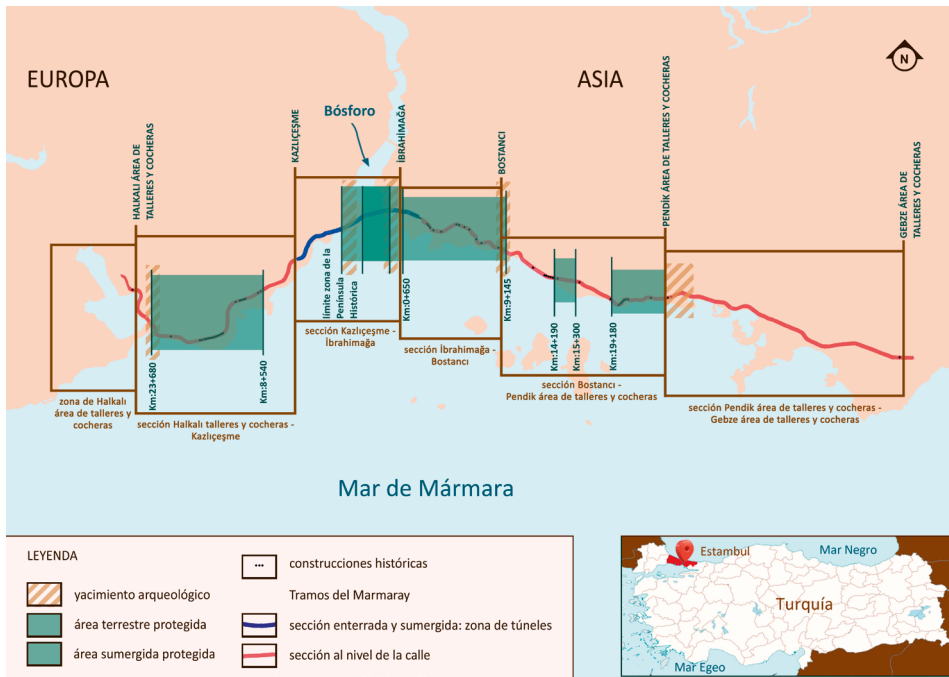
La historia de Estambul puede leerse como una secuencia de estratos superpuestos, una acumulación de huellas en la que cada época deja su marca sobre la anterior. Desde su fundación como Bizancio, hacia el 667 a. C., la ciudad se configuró como un territorio donde el poder, la fe y la memoria se materializaron en piedra. Su posición entre Europa y Asia, en la encrucijada del mar Negro y el mar de Mármara, determinó su destino como enclave de intercambio, pero también como espacio de sedimentación cultural. Con la refundación de Constantinopla en el año 330 d. C., la antigua colonia griega se transformó en capital imperial, y con ella emergió un nuevo orden urbano en el que la arquitectura se convirtió en instrumento de legitimación política y espiritual (Yenen, 2016).

Con el transcurso de los siglos, el paisaje urbano se amplió siguiendo la topografía de colinas y valles, y se densificó simbólicamente. Cada construcción añadía una capa de significado al territorio: los acueductos bizantinos, las murallas teodosianas, las basílicas convertidas en mezquitas, los palacios otomanos que incorporaban fragmentos del pasado. La ciudad se expandía en superficie y tam-

bién memoria. Su crecimiento fue, desde entonces, tanto físico como patrimonial: un proceso en el que la arquitectura funcionó como archivo y el espacio urbano como texto histórico en constante reescritura (Yenen, 2016).

Durante la Edad Media, la península histórica se consolidó como el corazón de este legado. Dentro de las murallas se concentraban el poder político y religioso, mientras en sus márgenes surgían barrios artesanales, mercados y monasterios que configuraban un tejido social y productivo diverso. Cada etapa dejaba un poso material: cimientos romanos bajo cúpulas bizantinas, muros otomanos sobre basamentos helenísticos. El territorio se convirtió así en un palimpsesto, una superficie en la que el tiempo se superpone y se acumula, haciendo coexistir las huellas de cada época en un mismo espacio (Yenen, 2016).

Figura 4. Trazado del sistema ferroviario del Marmaray en relación con las zonas patrimoniales y áreas de protección de Estambul.

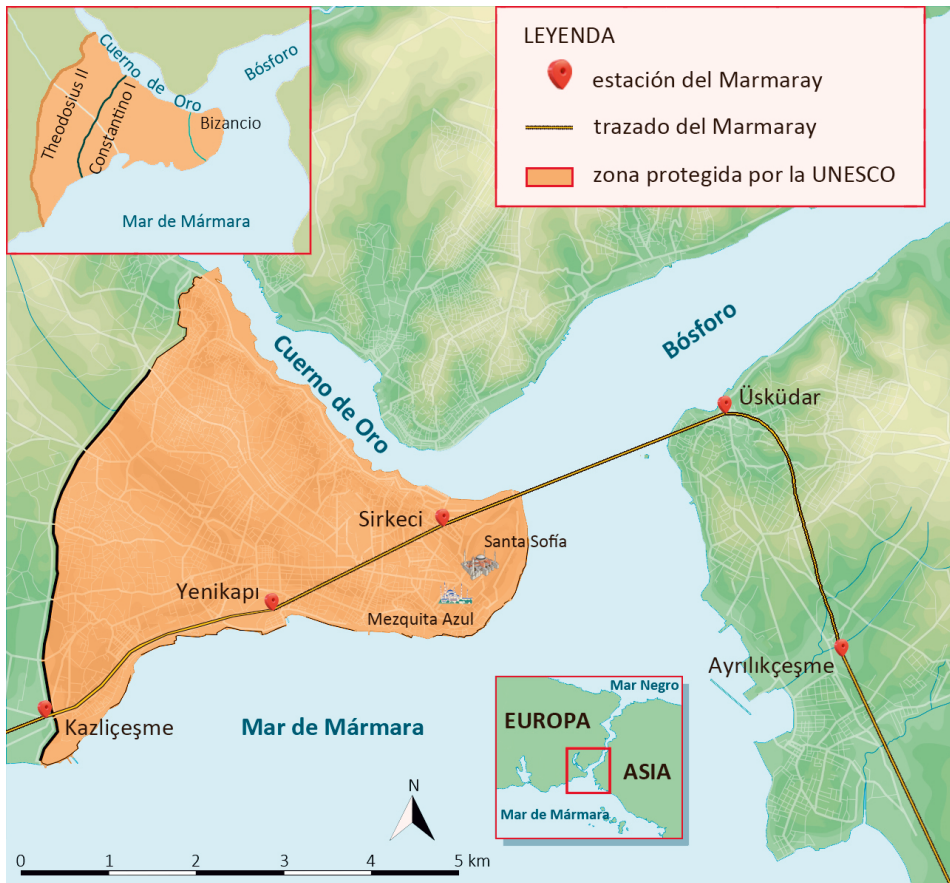


Fuente: elaboración de Verónica Casanovas, a partir de la información de los informes de MVG Mimarlık titulados *Etkileşim Raporu Envanter*, (Mehmet Ünal et al., 2004), y adaptada del preprint Casanovas et al. (2023).

El siglo XIX marcó un punto de inflexión en esta relación entre historia y ciudad. Las reformas del Tanzimat y la apertura hacia Europa introdujeron nuevos

lenguajes arquitectónicos y urbanísticos que transformaron la imagen tradicional de Constantinopla. Los planes de modernización, la construcción del ferrocarril y la creación de puertos y avenidas abrieron la ciudad al mundo (Christensen, 2017). Este contacto generó una nueva capa patrimonial: la del eclecticismo y la ingeniería moderna, que convivieron con los monumentos bizantinos y las estructuras otomanas, configurando un paisaje urbano de contrastes y continuidades.

Figura 5. Trazado del Marmaray a través del área Patrimonio de la Humanidad de UNESCO, en la Península Histórica de Estambul.



Fuente: elaboración de Verónica Casanovas, a partir de los estudios de Alexander van Millingen (1899), y adaptada del preprint Casanovas et al. (2023).

El siglo XX amplió aún más ese mosaico histórico. La industrialización y el crecimiento demográfico trajeron consigo la expansión hacia los suburbios, además de un cambio en la percepción del patrimonio. Las intervenciones en el casco

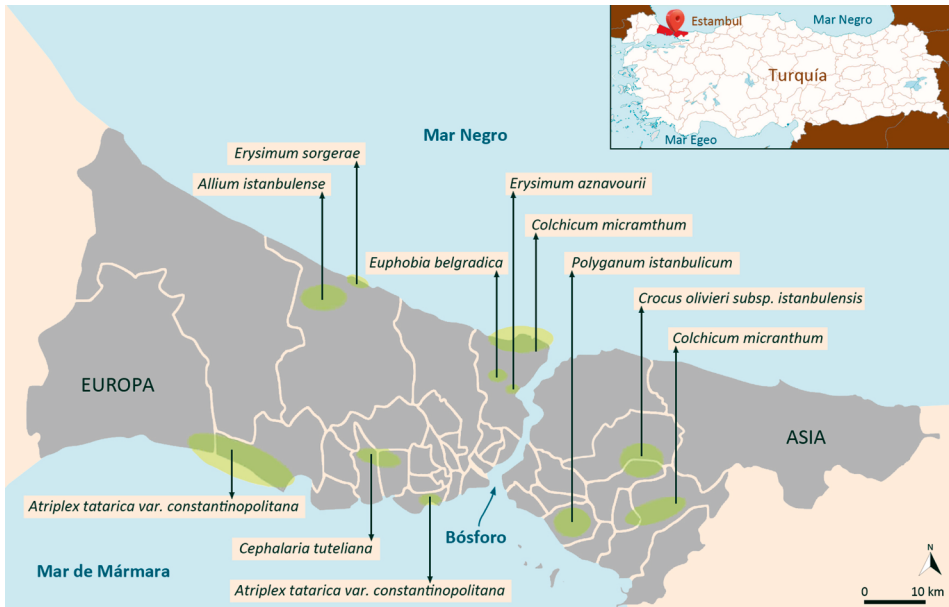
antiguo, la restauración de monumentos emblemáticos y la declaración del área histórica como Patrimonio Mundial por la UNESCO reforzaron la conciencia de una herencia común. Sin embargo, la presión de la modernización transformó el equilibrio entre conservación y desarrollo, integrando fragmentos del pasado en una metrópolis que crecía a un ritmo difícil de controlar (UNESCO, 2011).

En el siglo XXI, Estambul ha alcanzado la escala de una megalópolis global. En su estructura policéntrica conviven infraestructuras de transporte intercontinental con vestigios bizantinos, mezquitas otomanas y edificios republicanos. El trazado del Marmaray, que atraviesa las zonas protegidas de la península histórica, evidencia hasta qué punto el pasado y el presente coexisten en la misma geografía. En este contexto, el patrimonio cultural se convierte en una dimensión activa del territorio, entendido como una materia viva que participa en la transformación contemporánea (Emden, 2009).

El resultado es una ciudad que respira historia en cada uno de sus estratos. Las colinas dialogan con los minaretes, los valles con los acueductos, las aguas del Bósforo con la ingeniería contemporánea que las atraviesa. En ese tejido donde el tiempo se acumula y el pasado se transforma en presente, Estambul revela su verdadera naturaleza: una ciudad que crece sobre su historia y convierte su patrimonio en sustancia viva de su identidad. ¿Hasta dónde puede una ciudad reinventarse sin perder la continuidad de su memoria? ¿De qué modo la planificación puede proteger el espesor histórico del territorio mientras se adapta a los desafíos del futuro? ¿Puede el patrimonio cultural convertirse en la base de un nuevo modelo de desarrollo urbano? ¿Podrá una ciudad que ha aprendido a crecer sobre su historia aprender también a convivir con la naturaleza que le da forma?

IV. CUSTODIAR LO VIVO: ENTRE BOSQUES, COLINAS Y MARCOS DE PROTECCIÓN

El territorio de Estambul respira a través de sus bosques. En ellos late la memoria natural de una ciudad que creció entre el agua y las colinas, moldeando su identidad sobre un equilibrio siempre frágil entre lo urbano y lo silvestre. Esta trama vegetal, extendida hacia el norte, constituye el gran pulmón ecológico de la metrópolis. Sus masas arbóreas, que cubren cerca del cuarenta por ciento de la superficie municipal, regulan el clima, protegen los recursos hídricos y atenúan la contaminación atmosférica derivada del crecimiento metropolitano (Başer, 2011). Cada árbol guarda la huella de un territorio anterior a la expansión, un vestigio del paisaje que sostenía la ciudad antes de que esta se proyectara sobre sí misma.

Figura 6. Distribución territorial de las especies endémicas de Estambul.

Fuente: elaboración de Verónica Casanovas, a partir de *Natural and Cultural Traces of the Flora of Istanbul* (Akalin y Tuncay, 2018) y del *Istanbul Bölge Planı 2014–2023* (Akbayir et al., 2013).

Entre los claros del bosque, la diversidad vegetal se despliega como un archivo vivo de la historia natural de la región. Se han identificado cerca de 2.500 especies distribuidas en diferentes tipologías de espacios verdes: parques urbanos, jardines históricos, laderas arboladas y márgenes costeros. Diez de las sesenta especies autóctonas de la flora turca son endémicas exclusivamente de Estambul, lo que las convierte en testigos singulares de la adaptación y de la vulnerabilidad ante el crecimiento urbano (Akalin y Tuncay, 2018). En este mosaico de hábitats se entrelazan el pasado y el presente: las especies autóctonas que sobrevivieron a los siglos de transformación conviven con una vegetación introducida por el comercio, las migraciones y la historia cultural del Imperio. La flora de Estambul es, así, una crónica biológica de la ciudad, escrita en hojas, troncos y raíces.

El corredor marítimo del Bósforo refuerza esta riqueza ecológica. Al conectar el mar Negro con el de Mármara, su dinámica de corrientes, vientos y humedades genera una compleja red de microclimas que influyen directamente en la biodiversidad. Esta comunicación, conocida como Sistema de Estrechos Turcos (SET), convierte a la región en un corredor biogeográfico de gran valor, donde la salinidad, las mareas y la actividad humana se entrelazan en un equilibrio delicado (Bayram y Temel, 2011). El canal es, al mismo tiempo, frontera y arteria: una

línea de agua que separa continentes, pero que también los une mediante el flujo vital de sus ecosistemas.

A medida que la ciudad se expandía, surgió la conciencia de que este patrimonio natural debía preservarse. Desde la década de 1970, Turquía comenzó a incorporar instrumentos pioneros de conservación. La creación del organismo GEEAYK marcó un primer intento de proteger de forma integrada los valores naturales y culturales del área del Bósforo. Aquellos primeros planes, revisados entre 1977 y 1982, desembocaron en la Ley del Bósforo de 1983, que estableció un marco jurídico específico para un territorio de relevancia excepcional (Özyılmaz, Senlier y Yıldız, 2018). Estas medidas introdujeron una mirada más sensible hacia el entorno, aunque la expansión urbana continuó ejerciendo presión sobre los paisajes protegidos, obligando a revisar constantemente las estrategias de planificación.

La red de reservas naturales, parques y zonas verdes conforma hoy una auténtica arquitectura ambiental que atraviesa Estambul de sur a norte. Conectadas entre sí por corredores ecológicos, estas áreas funcionan como pulmones urbanos que moderan el clima, filtran el aire y acogen una biodiversidad cada vez más amenazada. No obstante, la fragmentación del territorio y la pérdida progresiva de vegetación autóctona debilitan la continuidad ecológica del conjunto. La conservación, entendida en el pasado como una serie de acciones aisladas, se concibe hoy como una integración activa de la naturaleza en la estructura urbana: una infraestructura viva que sostiene la vida cotidiana y la identidad del lugar (Başer, 2011).

El reconocimiento legal y técnico del patrimonio natural coincidió con la ampliación de las figuras de protección del patrimonio cultural. El área del Bósforo, por su singular combinación de paisaje natural y herencia construida, se consolidó como un espacio doblemente protegido: enclave ecológico y escenario histórico. Las políticas de conservación buscaron conciliar estos valores complementarios, pero la presión inmobiliaria y la atracción económica de la capitalidad cultural generaron tensiones persistentes entre desarrollo y preservación (Özyılmaz, Senlier y Yıldız, 2018).

Custodiar lo vivo implica comprender que el futuro de la ciudad depende de su capacidad para mantener un diálogo equilibrado con su entorno natural. En las colinas septentrionales, en los parques que descienden hasta el mar y en los jardines que acompañan a mezquitas y palacios se conserva la huella de un paisaje que ha resistido siglos de transformación. Esa continuidad ofrece una lección silenciosa: la prosperidad de Estambul está ligada a la salud de su territorio, a la preservación de sus ritmos y de su respiración verde. ¿Puede una metrópolis

conservar su diversidad biológica mientras continúa expandiéndose? ¿Hasta qué punto los marcos normativos bastan para proteger un paisaje sometido a presiones constantes? ¿De qué manera la planificación territorial puede integrar la naturaleza como parte estructural de su porvenir urbano?

Del mismo modo que el paisaje exige cuidado y equilibrio, las grandes infraestructuras que atraviesan su geografía deben concebirse como extensiones sensibles del territorio. La misma conciencia que guio la protección de los bosques y las colinas del Bósforo se trasladó a la ingeniería del Marmaray, donde cada decisión técnica buscó integrarse en la memoria del lugar y dialogar con la materia viva de la ciudad. ¿Podrá la técnica convertirse en una forma de cuidado, en lugar de una fuerza de transformación?

V. ANATOMÍA DE UN SISTEMA FERROVIARIO QUE UNE TIEMPOS Y CONTINENTES

El Marmaray es más que una infraestructura: es el resultado de un siglo de imaginación técnica y deseo político. Su trazado, que enlaza las orillas europea y asiática de Estambul, materializa un proyecto que nació en el siglo XIX como sueño imperial, y que sólo la tecnología del XXI pudo convertir en realidad. Desde las primeras ideas del sultán Abdülmecid I hasta su inauguración en 2013, el sistema sintetiza la ambición de una ciudad que aprendió a transformar sus límites geográficos en oportunidad de progreso (Christensen, 2017).

La innovación tecnológica se extiende por toda la traza, un recorrido de más de setenta y seis kilómetros que reconfiguró la red ferroviaria metropolitana. El proyecto integró las antiguas líneas suburbanas europeas y asiáticas en un único corredor intercontinental, sustituyendo por completo las vías preexistentes y construyendo tres nuevas: dos destinadas al servicio de cercanías y una tercera para trenes de alta velocidad e interurbano. Esta decisión permitió adaptar la infraestructura a estándares contemporáneos, optimizando la seguridad, la capacidad y la eficiencia del transporte (DLH, 2010; DLH, 2004).

La transformación alcanzó todo el sistema: se edificaron cuarenta y dos estaciones, modernizadas o completamente nuevas, dieciocho edificios técnicos y talleres, y ciento setenta y seis estructuras auxiliares entre viaductos, pasos elevados y túneles de conexión. Cada elemento fue diseñado para integrarse en la topografía compleja de la ciudad, un terreno de colinas, suelos aluviales y actividad sísmica constante. La ingeniería civil se convirtió así en un ejercicio de precisión

adaptativa, capaz de dialogar con un entorno urbano milenario sin alterar su carácter (DLH, 2010; DLH, 2004).

La primera autora de este artículo fue la responsable de la coordinación de las obras y el diseño de medidas destinadas a compatibilizar la ejecución técnica con la protección del patrimonio cultural y natural del tramo en superficie. En el transcurso del periodo 2011–2017, documentó el proceso de intervención, elaboró informes técnicos, gestionó la comunicación entre ingenieros, arquitectos, arqueólogos y planificadores, y supervisó estrategias de mitigación ambiental y patrimonial. Su experiencia permitió registrar de manera detallada la interacción entre infraestructura y territorio, entre tecnología y memoria.

Las excavaciones por la traza y construcciones ferroviarias aledañas revelaron capas ocultas de la ciudad: muros antiguos, cerámicas, embarcaciones bizantinas y vestigios portuarios. Lo que comenzó como una obra de ingeniería se convirtió en un viaje arqueológico, en el que cada avance técnico coincidía con un hallazgo histórico (Başgelen et al., 2013). Esta convivencia entre arqueología y construcción transformó el ritmo de las obras, imponiendo pausas que fueron también ejercicios de respeto hacia el pasado. Durante el recorrido, cincuenta y siete construcciones históricas interactuaron directamente con las intervenciones, generando un conjunto de experiencias únicas en el campo de la conservación. En ellas se ejecutaron todas las tipologías de actuación posibles en una construcción histórica, desde refuerzos estructurales, sistemas de aislamiento sísmico, hasta traslados definitivos, o temporales, o integraciones parciales en las nuevas infraestructuras, etc. Aunque este texto no profundiza en ese proceso, materia de un estudio independiente que se podría abordarse en otro artículo, su mención resulta necesaria para comprender la magnitud y la sensibilidad del trabajo desarrollado en el marco del Marmaray. La ingeniería y la historia aprendieron a avanzar juntas, compartiendo el mismo terreno y la misma memoria (Barış, Gazioğlu, Kaya y Şengül, 2021; UNESCO 2011).

El corazón técnico del proyecto se encuentra bajo el agua. La sección sumergida del Marmaray, de 1,4 kilómetros de longitud, conecta ambas orillas del Bósforo mediante un túnel de tubo sumergido (*immersed tube tunnel*) formado por once segmentos prefabricados. Cada uno, de unos 135 metros, fue ensamblado sobre el lecho marino con una precisión milimétrica. La profundidad máxima, de 60,46 metros bajo el nivel del mar, convierte al Marmaray en el túnel de este tipo más profundo del mundo (Acrefine Fixing & Seismic, 2022).

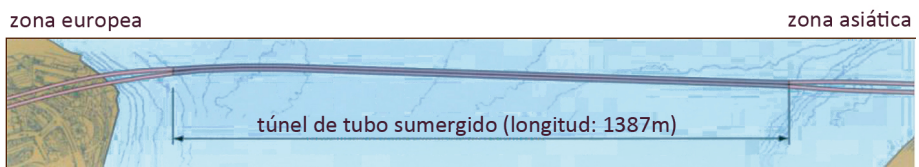
Los segmentos fueron construidos en el dique seco de Tuzla y remolcados por barcazas hasta su ubicación definitiva. La instalación se realizó mediante un sistema de lastres y aire comprimido que permitió hundirlos de forma controlada,

garantizando su alineación exacta. La unión de los extremos se selló con juntas flexibles diseñadas para absorber movimientos sísmicos de hasta nueve grados en la escala de Richter (Ingerslev, Iversen y Özgür, 2020). La decisión de apoyar el túnel sobre el lecho marino, y no excavarlo, respondió al propósito de preservar la estabilidad de los sedimentos y de las corrientes del estrecho (Yüksel Proje, s.f.).

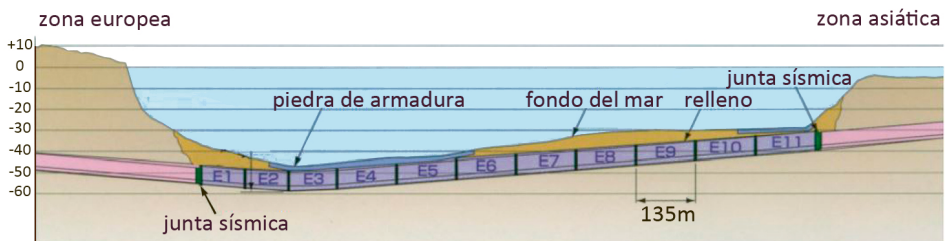
Figura 7. Esquemas explicativos del túnel de tubo sumergido del Marmaray en el Bósforo.



1.Plano del Marmaray: tramos en superficie y enterrados



2.Planta del túnel de tubo sumergido



3.Sección longitudinal del túnel de tubo sumergido

Fuente: elaboración de Verónica Casanovas, a partir de Yavuz, 2011, y adaptada del preprint Casanovas et al. (2023).

En los tramos terrestres, la excavación se llevó a cabo mediante tuneladoras de presión balanceada (*Tunnel Boring Machine*, TBM), capaces de controlar los

empujes del terreno y minimizar las vibraciones en zonas urbanas densamente edificadas. Este sistema, complementado con sensores geotécnicos de alta precisión, permitió garantizar la seguridad estructural de los edificios colindantes y reducir el impacto superficial de las obras (Sakaeda, 2005).

La combinación de métodos, prefabricación sumergida, perforación mecanizada y control sísmico integral, convirtió al Marmaray en una referencia mundial de ingeniería subterránea. Su construcción demostró que la técnica puede integrarse en el paisaje sin destruirlo, y que la innovación, cuando se concibe desde el respeto, puede convertirse en un acto de diálogo con la historia (Ingerslev, Iversen y Özgür, 2020; Cürebal y Efe, 2011).

Bajo el Bósforo, la línea férrea atraviesa roca y agua, y al mismo tiempo la memoria de una ciudad que ha aprendido a convivir con sus estratos. El acero y el hormigón conviven con los vestigios bizantinos y otomanos, y juntos escriben una nueva capa en el palimpsesto de Estambul. En el silencio del túnel, bajo la presión del agua y el peso de los siglos, late la respiración profunda de una ciudad que sigue uniendo su pasado con su futuro. ¿Hasta qué punto la técnica puede reconciliarse con la historia? ¿Puede una obra de ingeniería convertirse en un acto de continuidad cultural? ¿De qué manera el conocimiento adquirido en obras de esta escala puede inspirar modelos de intervención más respetuosos con el territorio? ¿Podrá la ingeniería que unió continentes convertirse también en el latido sostenible de la metrópolis que los habita?

VI. EL PULSO LIMPIO DE LA CIUDAD: HACIA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La infraestructura ferroviaria que une las dos orillas de Estambul transformó el ritmo de la ciudad. Su trazado subterráneo, concebido para aliviar la congestión del tráfico rodado, introdujo una nueva respiración en el paisaje urbano. En un territorio donde los puentes y las avenidas habían alcanzado su límite, el sistema ferroviario intercontinental ofreció una vía de conexión más silenciosa y estable, capaz de reconciliar el movimiento cotidiano con la calidad del aire (Cürebal y Efe, 2011).

La transformación fue inmediata. Las previsiones indicaban que la proporción de desplazamientos en tren pasaría del 3 % al 27,7 % del total de viajes diarios, una variación de enorme alcance para la movilidad urbana (DLH, 2010). Millones de trayectos que antes dependían del automóvil encontraron un cauce eléctrico y continuo bajo el suelo de la metrópolis. Las frecuencias de paso, reducidas

a dos minutos en las horas de mayor demanda, marcaron un nuevo ritmo para la vida diaria, redefiniendo la relación entre tiempo, distancia y paisaje.

A medida que los trenes comenzaron a recorrer la ciudad, el entorno cambió de respiración. El tráfico superficial descendió, los cruces se descongestionaron y el aire se volvió un poco más limpio (Cürebal y Efe, 2011). Las áreas antes ocupadas por carreteras y aparcamientos se transformaron paulatinamente en espacios peatonales, parques y corredores verdes. En ese proceso silencioso emergió un nuevo orden urbano: la movilidad dejó de ser un problema de tránsito para convertirse en una estrategia de equilibrio ambiental.

El impacto ecológico del proyecto se tradujo en resultados tangibles: una reducción anual estimada de 6.400 toneladas de gases de efecto invernadero, junto con la disminución de accidentes de tráfico y del consumo energético vinculado al transporte privado (Ingerslev, Iversen y Özgür, 2020). Los efectos positivos alcanzaron también al ámbito marítimo: al reducir la presión sobre los puentes del Bósforo, el tránsito de embarcaciones disminuyó y las aguas del canal comenzaron a recuperar transparencia (Bayram y Temel, 2011).

La interconexión con otras redes de transporte urbano completó el modelo. Las estaciones se transformaron en nodos intermodales que enlazan trenes, tranvías, autobuses y metros (DLH, 2004). En torno a ellas surgieron nuevas centralidades, impulsando la regeneración de áreas periféricas y fomentando una economía más equitativa. El transporte público dejó de ser una alternativa marginal para convertirse en la columna vertebral de la vida metropolitana.

El sistema ferroviario constituye también una lección de ingeniería aplicada a la sostenibilidad. Su trazado combina tramos subterráneos, secciones a cielo abierto y un túnel sumergido bajo el canal, integrando soluciones constructivas capaces de resistir presiones marinas y movimientos sísmicos (Yavuz, 2011). La precisión en la prefabricación, el control geotécnico y la eficiencia energética de las operaciones expresan un mismo principio: la técnica puesta al servicio del equilibrio urbano. El túnel de tubo sumergido, ensamblado con una exactitud casi quirúrgica, se convierte en metáfora de una ciudad que aprende a moverse sin alterar su estabilidad.

El impacto del Marmaray trasciende el ámbito del transporte. Desde los vagones, el viajero contempla una urbe que se redibuja a su paso: colinas que se suceden, riberas que se abren, barrios antiguos que se entrelazan con nuevas estaciones. El viaje entre continentes, antes un desplazamiento excepcional, se ha convertido en un gesto cotidiano, en una experiencia que une la modernidad con la memoria (Emden, 2009).

Concebido como una hazaña técnica que unió continentes bajo el agua, es hoy la espina dorsal de una movilidad más limpia y racional. La infraestructura que nació del deseo de conectar orillas y superar fronteras físicas se proyecta ahora como modelo de sostenibilidad metropolitana. Bajo su trazado late la idea de una ciudad que aprende a desplazarse con menor impacto, integrando la eficiencia tecnológica con el respeto por el entorno y la memoria. La ingeniería que unió tiempos y geografías se transforma así en una red viva al servicio de un porvenir más habitable.

En esta transformación, la movilidad adquiere un sentido vital. Cada tren que avanza bajo el mar o entre los barrios periféricos prolonga el latido de una ciudad que busca respirar mejor. El pulso limpio que da título a este capítulo no es solo una metáfora poética: es la medida tangible de una urbe que intenta sincronizar tecnología y sostenibilidad, progreso y bienestar. ¿Puede el transporte público convertirse en una forma de equilibrio ecológico? ¿Hasta qué punto la tecnología aplicada al desplazamiento puede reconciliar a la ciudad con su propio aire? ¿Será posible que la planificación futura conserve este ritmo de respiración limpia en medio de un crecimiento que nunca se detiene? ¿Podrá Estambul, ciudad de agua y de historia, aprender de su propio movimiento para construir un futuro más consciente, habitable y resiliente frente a la expansión de la globalización?

VII. UNA CIUDAD QUE APRENDE: BALANCE CRÍTICO Y HORIZONTE DE FUTURO

El recorrido de esta investigación revela a Estambul como un organismo en perpetua transformación, una ciudad que se reinventa sobre las huellas de su historia. En su geografía confluyen los ritmos del agua, las huellas del tiempo y la pulsación del crecimiento contemporáneo. Cada edificio, cada puente, cada túnel y cada vía férrea forman parte de una narrativa mayor: la de una megalópolis que busca equilibrio entre expansión y memoria, entre innovación y permanencia.

Las infraestructuras analizadas demuestran que la modernidad puede adquirir una dimensión patrimonial cuando se construye desde la conciencia del lugar. La sección del sistema ferroviario bajo el Bósforo constituye algo más que una conexión técnica: representa un gesto simbólico, una reconciliación entre los estratos del tiempo. En esa conjunción de tecnología y paisaje, de progreso y herencia, se reconoce la capacidad de la ciudad para aprender de sí misma y transformar su experiencia en conocimiento colectivo.

Estambul se configura, así como un laboratorio donde pasado y futuro conviven, se rozan y dialogan. Las políticas de planificación, las estrategias de movilidad y las medidas de protección ambiental dejan de ser compartimentos estancos, para entenderse como componentes de un mismo tejido vital. Integrar estas dimensiones equivale a diseñar un modelo de desarrollo atento al territorio, capaz de reconocer la fragilidad que lo sustenta y de actuar con prudencia sobre ella.

La experiencia demuestra que el crecimiento no es un fin en sí mismo. La vitalidad de una metrópolis depende de su habilidad para escuchar los límites del espacio que habita y adaptarse a ellos con inteligencia. Las colinas, los bosques y el mar conforman una estructura viva que, más allá de su belleza, sostiene la calidad de vida de sus habitantes. Custodiar ese equilibrio equivale a preservar la identidad profunda de la ciudad.

Desde esta perspectiva, la planificación urbana deja de ser un ejercicio de expansión para convertirse en un proceso de escucha. Aprender del territorio implica reconocer sus ritmos, sus vacíos y sus resistencias. La ingeniería, el urbanismo y la gestión patrimonial pueden converger en un lenguaje común cuando la prioridad es la continuidad de la vida, del paisaje y de la memoria.

Cada infraestructura deja tras de sí una lección. El túnel que une continentes, los trenes que atraviesan la metrópolis, las leyes que protegen sus colinas y las decisiones que regulan su crecimiento son capítulos de un mismo aprendizaje. La ciudad se construye, se interrumpe y se reconstruye, pero en ese ciclo acumula conocimiento y desarrolla una sensibilidad hacia el espacio que la contiene.

Estambul enseña que la sostenibilidad es también una forma de memoria. En la medida en que el desarrollo reconoce sus raíces, la urbe se convierte en un territorio que aprende. Las transformaciones urbanas dejan entonces de ser actos de ruptura para convertirse en gestos de continuidad: extensiones de un paisaje que respira desde hace milenios entre dos continentes. ¿Puede una metrópolis aprender de sus propios errores y transformarlos en estrategias de futuro? ¿Hasta qué punto la planificación puede convertirse en una forma de sabiduría urbana? ¿Seremos capaces de construir ciudades que crezcan al ritmo de la naturaleza y de la historia que las sostiene?

Solo el tiempo podrá responder a estas preguntas. Tal como señala la UNESCO (2011), “*el paisaje urbano histórico es la huella material de las civilizaciones pasadas, pero también el marco donde se desarrolla el porvenir de la humanidad*”. Quizá el destino de Estambul, y de todas las ciudades que aspiran a aprender de sí mismas, resida en ese equilibrio: construir el futuro sin olvidar que cada

piedra, cada bosque y cada corriente de agua forman parte de la memoria viva del mundo.

REFERENCIAS

- Acrefine Fixing & Seismic. (2022). *Marmaray Tunnel, Istanbul*. <https://acrefine.com/news/marmaray-tunnel-istanbul/>
- Akalin, E. y Tuncay, H. O. (2018). Endemism in Istanbul Plants, *Istanbul University Press*, Estambul, 77(1), pp.:39-41.
- Akbayir, İ. C.; Ak-Tutanç, B.; Altay, O.; Alpagut, Z.; Celep, B.; Korkmaz, S.; Öncül, E.; Pişkin, F.; Silahdaroğlu, A.; Sipahioğlu, H.; Şişkolar, Z. y Türkseven, N. (2013). *2014-2023 İstanbul Bölge Planı*, Istanbul Kalkinma Ajansı (IKA).
- Başer, B. (2011). Natural and Cultural Traces of the Flora of Istanbul, *Turkish Academy of Sciences Journal of Cultural Inventory*, 9, pp.:155-166.
- Başgelen et al. (2013). İstanbul'da marmaray-Metro Projeleri Kurtarma Kazıları (2004-2011) ve Kent Arkeolojisine Katkıları. *Journal of Archaeology and Art*, Istanbul, 113-124.
- Barış, Ş.; Gazioğlu, C.; Kaya, H. y Şengül, A. (2021). Archaeological Traces of Küçükçekmece (Bathonea) Excavations, *International Journal of environment and Geoinformatics (IJEGEO)*, 8(3), pp.:386-396.
- Bayram, Ö. y Temel, O. (2011). Mechanisms Impeding Natural Mediterraneanization Process of Black Sea Fauna, *Black Sea-Mediterranean Environment*, 17(3), pp.:234-253.
- Casanovas, V.; Soria, C. H. y López, G. A. (2023). The Marmaray Railway Infrastructure: The Challenges of the Heritage Protection before the Growth of Istanbul's Urban Areas. <https://doi.org/10.20944/preprints202306.1527.v1>
- Christensen, P. H. (2017). *Germany and the Ottoman Railways: Art, Empire, and Infrastructure*, Londres, Yale University Press, New Haven and London.
- DLH (2010). *ERQ. Employer's requirement. Contract CR3: Gebze – Halkali Commuter Rail Upgrading: Civil & Electrical & Mechanical Systems*, Ankara.
- DLH (2004). *ERQ. Employer's requirement. Contract BC1: Railway Bosphorus tube crossing, tunnels and stations*, Ankara.
- Cürebal, I. y Efe, R. (2011). Impacts of the Marmaray Project (Bosphorus Tube Crossing, Tunnels and Stations) on Transportation and Urban Environment in Istanbul, *Engineering Earth-The Impacts of Megaengineering Projects*, Stanley D. Brunn Editions, 41, pp.:715-733.
- Emden, C. (2009). Urban Footprint. En: "Istanbul City of Intersections", *Urban Age*, The London School of Economics and Political Science, 2009, pp.:19-34.
- Ingerslev, L. C., Iversen, C. y Özgür, O. (2020). *Marmaray (Bosphorus Crossing), Tunnelling and Underground Space Technology*, 122. <https://doi.org/10.1016/j.tust.2021.104288>
- Karpat, K. H. (2004). The Genesis of the Gecekondu: Rural Migration and Urbanization (1976), *European Journal of Turkish Studies*, 1. <https://doi.org/10.4000/ejts.54>
- Özyılmaz, P.; Senlier, N. y Yıldız, R. (2018). Planning Process of the Istanbul Bosphorus Area, Conflicts and Challenges, *Fifth International Symposium Monitoring of Mediterranean Coastal Areas: Problems and Measurements Techniques*, Conferencia en Livorno (Italia).

- Sakaeda, H. (2005). Marmaray project: Tunnels and stations in BC contract, *Tunnelling and Underground Space Technology*, 20(6), pp.:612-616.
- UNESCO (2011). *Recommendation On The Historic Urban Landscape*, 10 de noviembre de 2011, París, <https://whc.unesco.org/en/hul/>
- Yavuz, E. (2011). Istanbul (Bosphorus) Immersed Tube Tunnel and Survey Works, *International Journal of the Physical Sciences*, 6(9), pp.:2303-2307.
- Yenen, Z. (2016). Paisaje Cultural Histórico de Estambul, Número especial, Patrimonio Mundial en Turquía. *Revista Patrimonio Mundial*, Convención del Patrimonio Mundial UNESCO, 80, pp.:23-39.
- Yüksel Proje. (s.f.). *Marmaray Project*. <https://www.yukselproje.com.tr/en/about-us/en/projects/marmaray-en>

REVITALIZACIÓN DEL PAISAJE INDUSTRIAL COMO CONSTRUCCIÓN CULTURAL DEL TERRITORIO URBANO

REVITALIZATION OF THE INDUSTRIAL LANDSCAPE AS A CULTURAL CONSTRUCTION OF THE URBAN TERRITORY

DAYRA MILENA VARGAS ARDILA

Departamento de Geografía. Universidad Nacional de Colombia.

dmvargasa@unal.edu.co

Recibido: 01/07/2025

Aceptado: 21/11/2025

Resumen

Este artículo analiza la revitalización de paisajes industriales urbanos en tres ciudades colombianas (Bogotá, Medellín y Barranquilla) desde una perspectiva geográfica crítica que articula dimensiones técnicas y simbólicas del territorio. A través de un enfoque metodológico mixto, que combina análisis espacial, interpretación cualitativa y lectura comparativa, se examinan tres enclaves fabriles en proceso de transformación urbana: la zona industrial de Puente Aranda AE Zona Industria de Bogotá (Bogotá), Plan Parcial Gran Manzana Simesa (Medellín) y el Plan Parcial de Barranquillita, La Loma y Barlovento (Barranquilla). El estudio pone en evidencia que los procesos de renovación urbana, aun cuando se apoyan en instrumentos normativos formales como planes parciales o actuaciones estratégicas, tienden a invisibilizar la memoria obrera, las apropiaciones simbólicas y los sentidos colectivos del lugar. En contraste, se identifican formas de resignificación comunitaria que desafían la lógica institucional, especialmente en contextos donde la planeación ha sido débil o inexistente. Los resultados muestran tres configuraciones distintas de revitalización: Bogotá, Medellín y Barranquilla, la discusión plantea que la revitalización del paisaje industrial no puede limitarse a una operación urbanística, sino que debe ser entendida como una construcción cultural del territorio urbano, donde se entrelazan disputas por la memoria, el uso y el sentido del espacio. Se concluye con una propuesta para integrar el enfoque patrimonial y el derecho al lugar en las políticas de planificación.

Palabras clave: industria urbana, paisaje cultural, patrimonio industrial, planificación urbana, sentido del lugar, territorio.

Abstract

This article analyzes the revitalization of urban industrial landscapes in three Colombian cities (Bogotá, Medellín, and Barranquilla) from a critical geographical perspective that articulates both the technical and symbolic dimensions of territory. Through a mixed-methods approach combining spatial analysis, qualitative interpretation, and comparative reading, the study examines three industrial enclaves undergoing urban transformation: the Puente Aranda industrial zone (Bogotá), the Gran Manzana Simesa Partial Plan (Medellín), and the Partial Plan for Barranquillita, La Loma, and Barlovento (Barranquilla). The study highlights that urban renewal processes, even when supported by formal planning instruments such as partial plans or strategic actions, often tend to render invisible the working-class memory, symbolic appropriations, and collective meanings of place. In contrast, the research identifies community-led forms of resignification that challenge institutional logic, particularly in contexts where planning has been weak or absent. The findings reveal three distinct configurations of revitalization in Bogotá, Medellín, and Barranquilla. The discussion argues that the revitalization of industrial landscapes cannot be reduced to a mere urban planning operation, but must be understood as a cultural construction of the urban territory, where disputes over memory, use, and meaning of space intersect. The article concludes with a proposal to integrate heritage-based approaches and the right to place into urban planning policies.

Keywords: urban industry, cultural landscape, industrial heritage, urban planning, sense of place, territory.

I. INTRODUCCIÓN

La transformación de los antiguos enclaves industriales constituye uno de los desafíos más complejos y representativos en las dinámicas urbanas contemporáneas. En ciudades como las latinoamericanas, la desindustrialización no fue producto de estrategias planificadas, sino el resultado de procesos fragmentarios, silenciosos y frecuentemente invisibilizados, con fuertes implicaciones sobre el tejido urbano, social y simbólico (Rodríguez Araújo, 2010; Sanabria Gómez, 2007).

En este contexto, los paisajes industriales urbanos hoy fragmentados, obsoletos o en disputa han adquirido una nueva centralidad como territorios donde convergen memorias, intereses y tensiones, entre la valorización inmobiliaria y la memoria obrera, entre el abandono material y las formas emergentes de reapropiación social, estos enclaves constituyen espacios con potencial para resignificarse como paisajes culturales (Benito del Pozo, 2012; González Tamarit, 2018).

En Colombia, ciudades como Bogotá, Medellín y Barranquilla (Figura 1) conservan una significativa herencia industrial que ha sido progresivamente desplazada del imaginario urbano. No obstante, algunos enclaves fabriles han reemergido como escenarios de intervención, disputa o resistencia. En este marco, es importante aclarar que las herramientas de intervención adoptadas en el país

como los planes parciales y las actuaciones estratégicas poseen una naturaleza jurídica distinta de las figuras empleadas en el contexto europeo. Los planes parciales, definidos en la Ley 388 de 1997, son instrumentos normativos orientados al desarrollo, renovación o reestructuración de sectores urbanos, con distribución de cargas y beneficios. Las actuaciones estratégicas, propias del ordenamiento territorial de Bogotá, son mecanismos multiescalares que integran distintos instrumentos para intervenir áreas prioritarias, pero que rara vez incorporan criterios patrimoniales o participativos en contextos industriales (Rodríguez-Echeverry et al., 2021).

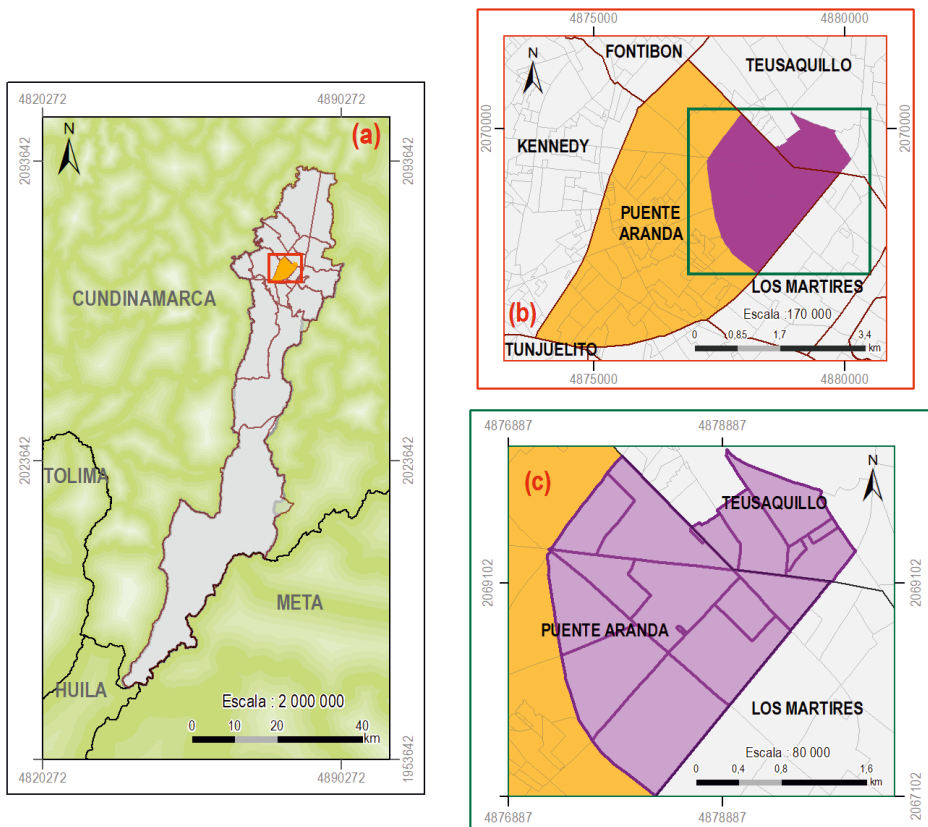
Figura 1: Localización de las ciudades en Colombia.



Fuente: Elaboración propia 2025.

Este artículo propone una lectura comparada de tres enclaves fabriles la zona industrial de Puente Aranda AE Zona Industria de Bogotá (Figura 2), Plan Parcial Gran Manzana Simesa (Figura 3) y (Figura 4) desde la perspectiva del paisaje cultural industrial, entendido como una construcción territorial donde convergen estructuras materiales, memorias colectivas y proyectos urbanos divergentes (Lefebvre, 1968; Cosgrove, 1998; Pardo Abad, 2004).

Figura 2: Localización área de actuación Puente Aranda AE Zona Industria de Bogotá (Bogotá).



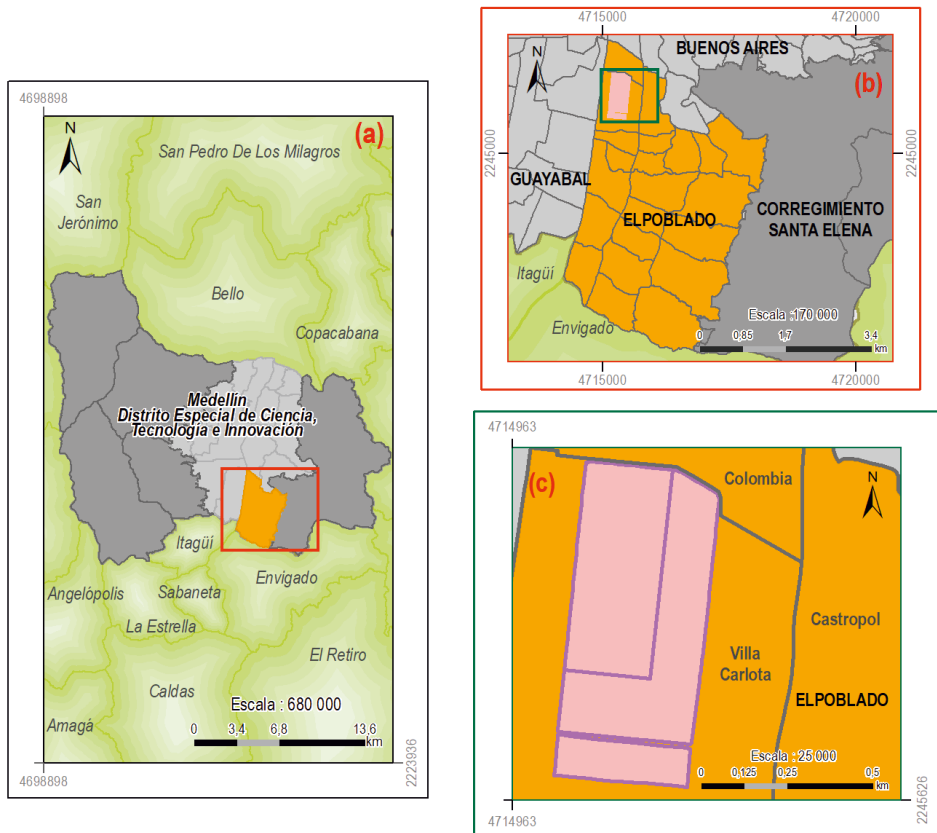
Nota: Escala de ciudad (a), escala de localidad (b) y escala de barrio (c).

Fuente: Elaboración propia 2025.

Desde una metodología mixta que combina análisis espacial, interpretación cualitativa y visualización comparada, se examinan las trayectorias urbanas y los sentidos del lugar que emergen en estos paisajes industriales en transición. El objetivo es comprender cómo la revitalización de estos enclaves opera como un

proceso de producción cultural del territorio, donde interactúan factores físicos, simbólicos y normativos.

Figura 3: Localización Plan Parcial Gran Manzana Simesa (Medellín).

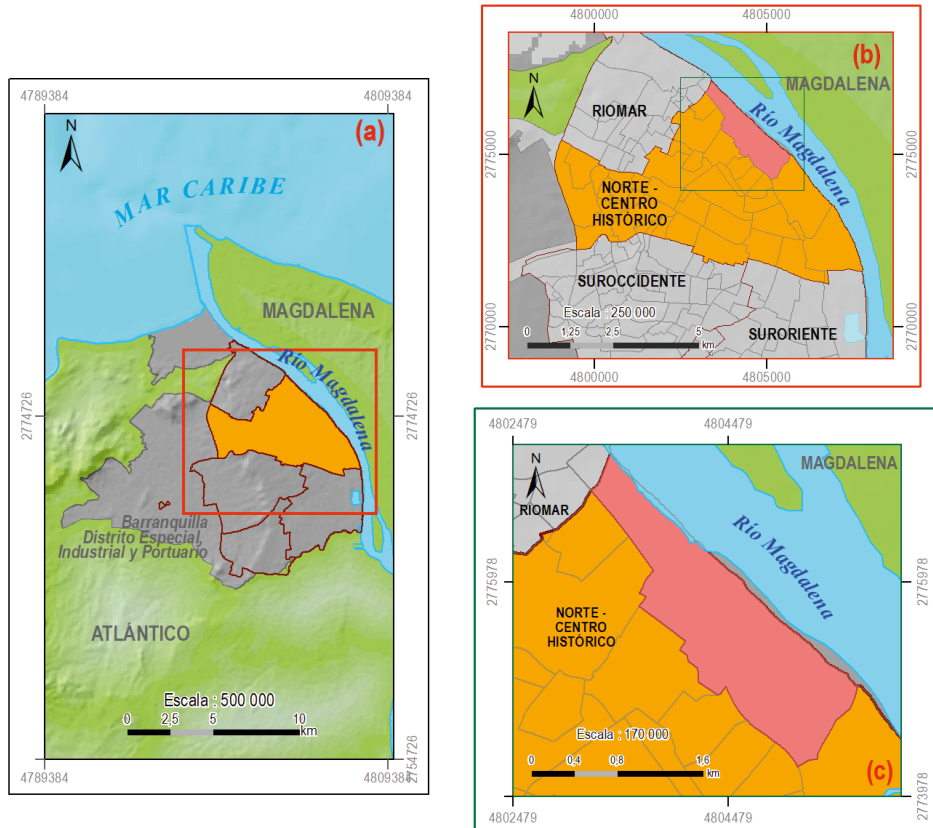


Nota: Escala de ciudad (a), escala de localidad (b) y escala de barrio (c).

Fuente: Elaboración propia 2025.

El artículo se estructura en cinco secciones. En primer lugar, se presenta el marco teórico que vincula las nociones de paisaje cultural, patrimonio industrial y revitalización urbana desde un enfoque crítico. Luego se expone la metodología del estudio, basada en el análisis de casos múltiples. Posteriormente, se presentan los resultados diferenciados por ciudad, articulando las dimensiones técnicas y simbólicas. La discusión amplía el análisis comparado y, finalmente, se formulan conclusiones sobre los desafíos territoriales de la revitalización patrimonial en entornos urbanos industriales.

Figura 4: Localización Plan Parcial de Barranquillita, La Loma y Barlovento (Barranquilla).



Nota: Escala de ciudad (a), escala de localidad (b) y escala de barrio (c).

Fuente: Elaboración propia 2025.

II. MARCO TEÓRICO

II.1. El paisaje industrial como construcción sociocultural

El paisaje industrial no es únicamente un testimonio físico de las dinámicas productivas pasadas, sino una construcción territorial donde confluyen procesos materiales, simbólicos y sociales. Esta visión se inscribe en la tradición crítica de la geografía cultural, que entiende el paisaje como una forma simbólica mediada

por relaciones de poder, memoria e identidad (Lefebvre, 1968; Cosgrove, 1998; Cañizares, Benito y Pascual, 2019).

En el caso del patrimonio industrial, esta concepción implica trascender el objeto arquitectónico para abordar el territorio como palimpsesto donde se superponen usos, relatos y apropiaciones. Tal como plantea Benito del Pozo (2012), el paisaje industrial europeo ha evolucionado de la conservación de edificios aislados hacia enfoques más integrales, en los que la herencia fabril es entendida como una dimensión activa del territorio. Esta transición ha permitido reconocer no solo los valores históricos y tecnológicos, sino también las funciones sociales y culturales que los enclaves fabriles siguen desempeñando en la ciudad contemporánea.

Desde América Latina, esta perspectiva adquiere relevancia en tanto los paisajes industriales son frecuentemente invisibilizados por los discursos dominantes del desarrollo urbano. La incorporación del patrimonio en la ordenación del territorio requiere, por tanto, de una mirada relacional y multiescalar que articule memoria, forma urbana y gobernanza territorial (Galindo & Sabaté, 2009; Sabaté Bel & Benito del Pozo, 2010).

II.2. Revitalización urbana y resignificación simbólica del territorio

La revitalización urbana de espacios industriales implica una transformación que no se limita a la renovación física, sino que redefine el sentido mismo del lugar. Este proceso conlleva riesgos de despojo simbólico si no se acompaña de políticas que reconozcan la memoria colectiva y las formas sociales de habitar el espacio. Tal como advierten Cañizares, Benito y Pascual (2019), los procesos de regeneración postindustrial deben evitar la mercantilización del patrimonio y promover mecanismos de resignificación inclusivos.

El paso de la fábrica al espacio público, del vacío al nodo cultural, implica un reordenamiento de la estructura urbana y del imaginario colectivo. Este tránsito puede generar oportunidades para el desarrollo local, pero también conflictos relacionados con la identidad, el derecho al lugar y el acceso a los beneficios de la transformación urbana (González Tamarit, 2018; Rodríguez-Echeverry, 2021).

En este sentido, el concepto de paisaje cultural resulta fundamental, ya que permite comprender la revitalización como una práctica social situada, que articula la dimensión material del enclave con sus usos simbólicos y sus mecanismos de apropiación (Consejo de Europa, 2000; Sabaté, 2004).

II.3. Patrimonio, memoria y disputa espacial

La resignificación de los paisajes industriales pone en tensión narrativas institucionales y memorias locales. Mientras las políticas urbanas tienden a centrar la atención en la valorización funcional, muchas comunidades reivindican estos espacios como parte de su historia y de sus derechos territoriales. Como plantea Lefebvre (1968), el derecho a la ciudad implica también el derecho a decidir sobre la memoria urbana y sus formas de representación.

Estas disputas se manifiestan en diversas escalas, desde el uso del suelo y la gestión normativa hasta la producción simbólica del territorio. Rodríguez (2020) examina cómo, en enclaves ferroviarios industriales, la apropiación ciudadana reconfigura el valor del patrimonio más allá de su función original, articulando prácticas de resistencia y narrativas afectivas. En esa misma dirección, Benito del Pozo (2017) demuestra que los barrios industriales en ciudades medias españolas constituyen escenarios de estrategias divergentes de renovación urbana, algunas orientadas por lógicas de mercado y otras impulsadas por iniciativas comunitarias.

De ahí que la planeación urbana deba incorporar dispositivos que permitan la participación activa de actores locales en la definición de los destinos del patrimonio. No se trata solamente de preservar edificios, sino de habilitar condiciones para que el territorio industrial pueda ser reinterpretado desde la ciudadanía, reconociendo su valor como paisaje de trabajo, memoria y transformación social (Benito, Calderón y Pascual, 2020).

III. METODOLOGÍA

III.1. Análisis espacial y urbano

El enfoque metodológico adoptado es de tipo mixto, combinando técnicas de análisis espacial con herramientas cualitativas e interpretativas. En una primera fase, se desarrolló un análisis urbano y morfológico de cada enclave industrial mediante el uso de sistemas de información geográfica (SIG), con base en cartografía catastral, datos de uso del suelo, estratificación socioeconómica y normativa urbanística.

Este análisis permitió identificar transformaciones funcionales y estructurales en los tres enclaves industriales seleccionados: la Zona Industrial de Puente Aranda AE Zona Industria en Bogotá, el Plan Parcial Gran Manzana Simesa en Mede-

llín y el Plan Parcial de Barranquillita, La Loma y Barlovento en Barranquilla. La comparación multitemporal entre periodos previos y posteriores a los procesos de intervención urbana facilitó la detección de patrones de densificación, sustitución de usos, aparición de vacíos urbanos y reconversión de infraestructura industrial.

La articulación de elementos urbanos, normativos y espaciales se ajusta a los lineamientos planteados por autores como Benito del Pozo (1997, 2022) y Sabaté Bel y Benito del Pozo (2010), quienes analizan la relación entre ordenación del territorio y valorización patrimonial desde un enfoque de paisaje cultural.

III.2. Análisis cualitativo e interpretativo

La segunda fase incorporó una lectura cualitativa de carácter interpretativo. Se realizaron entrevistas semiestructuradas a actores en cada ciudad: urbanistas, líderes barriales, funcionarios públicos, ex trabajadores y activistas patrimoniales, estas entrevistas fueron codificadas temáticamente mediante el software ATLAS.ti, generando categorías como “memoria obrera”, “apropiación simbólica”, “planeación normativa” y “conflicto por el uso del suelo”.

Este componente busca reconstruir los sentidos atribuidos a los enclaves industriales desde las voces del territorio. Se retoma aquí la perspectiva (Contreras Delgado & Nuñez Tapia, 2022) para quien el patrimonio cultural es un campo de disputa en el que se negocian narrativas, usos y representaciones. Del mismo modo, se sigue el enfoque de Rodríguez (2020), quien reitera la relevancia de los relatos ciudadanos en la construcción del valor patrimonial en entornos urbanos marginados.

Las prácticas sociales de resignificación y las memorias afectivas fueron leídas como elementos activos en la producción territorial, coherentes con la visión de González Tamarit (2018) sobre el papel del paisaje industrial en la configuración de identidades locales.

III.3. Análisis comparativo e integración técnico-simbólica

Finalmente, se adoptó una lógica comparativa basada en el estudio de casos múltiples, que permite identificar convergencias y divergencias en los procesos de intervención. Cada enclave se analizó a partir de tres dimensiones: transformación físico-funcional, apropiación simbólica e instrumentos de gestión del territorio vigentes en la normativa de cada ciudad.

La integración de resultados se realizó mediante figuras interpretativas que sintetizan las configuraciones observadas. Estas figuras articulan el plano técnico (usos del suelo, normativa, renovación urbana) con el plano simbólico (memoria, identidad, apropiación comunitaria). Tal como señala Benito del Pozo (2012), el paisaje industrial debe leerse como una construcción multiescalar, donde lo patrimonial, lo social y lo urbanístico se entrelazan en la producción del territorio.

IV. RESULTADOS

IV.1. Bogotá: resignificación urbana del enclave industrial de Puente Aranda

IV.1.1. Transformaciones espaciales y normativa urbanística

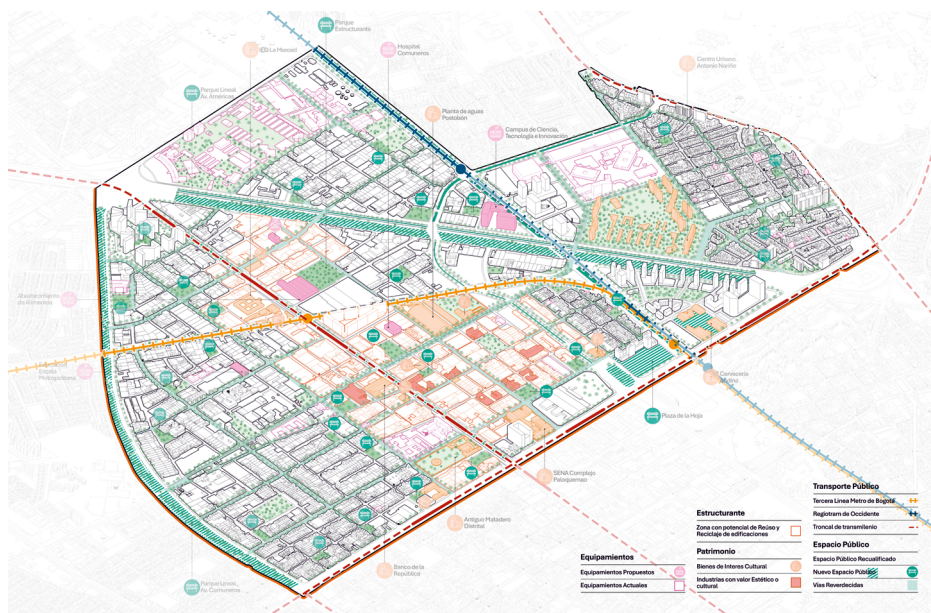
El sector de Puente Aranda ha sido históricamente uno de los principales enclaves industriales de Bogotá, consolidado desde las primeras décadas del siglo XX en torno a actividades manufactureras, metalmecánicas y de transporte. Su localización estratégica al suroccidente de la ciudad, junto con la infraestructura ferroviaria y vial, configuró una zona densa de concentración productiva. Sin embargo, a partir de la década de 1990, el enclave comenzó a experimentar procesos de desindustrialización, fragmentación del uso del suelo y presión inmobiliaria creciente.

En la prospectiva Figura 5 se evidencia una progresiva transformación del tejido urbano, caracterizada por la aparición de conjuntos residenciales multifamiliares en antiguas parcelas fabriles, la incorporación de servicios, la verticalización y la disminución sostenida del uso estrictamente industrial. Este proceso será impulsado por instrumentos de planeación urbana como el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y, de manera particular, por la Actuación Estratégica de la Zona Industrial de Puente Aranda (ZiBO), adoptada en 2025 (Alcaldía de Bogotá, 2025). Dicho instrumento promoverá el cambio de uso y la redistribución de cargas y beneficios, sin acudir a la declaratoria de bienes de interés cultural asociados al patrimonio industrial, aunque reconociendo los valores del paisaje industrial urbano para viabilizar el desarrollo urbanístico.

Como ha sido señalado en estudios sobre el contexto español, la renovación urbana de áreas industriales suele privilegiar la rentabilidad del suelo sobre la protección de la memoria productiva, generando fragmentación social y pérdida

de referencias (Benito del Pozo, 2016; Benito et al., 2020). En Bogotá, la aplicación del modelo de actuación estratégica ha carecido de una perspectiva patrimonial explícita, reproduciendo una lógica técnica de reconversión sin dispositivos de conservación o resignificación del legado fabril.

Figura 5: Localización y delimitación de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá. ZiBo.



Fuente: Elaboración propia 2025.

IV.1.2. Apropiaciones simbólicas, memorias y disputas

Aunque la intervención normativa pretende transformar profundamente el enclave, persisten huellas visibles de su pasado: chimeneas aisladas, fabricas, molinos, silos y relatos colectivos, las entrevistas realizadas muestran cómo los habitantes de larga data recuerdan la zona como un espacio de sociabilidad obrera, asociada a fábricas, cooperativas y vínculos laborales. “Aquí uno vivía cerca del trabajo y conocía a todos los vecinos... ahora son edificios y nadie se habla”, relata una ex trabajadora de la zona.

Estas voces revelan una disputa simbólica: la planificación tiende a borrar la memoria fabril, mientras que los actores locales reivindican el territorio como espacio de historia viva. La apropiación simbólica se expresa en prácticas co-

tidianas, recorridos afectivos y relatos intergeneracionales. Este conflicto entre narrativa institucional y memoria colectiva es coherente con lo planteado por González Tamarit (2018) y por Contreras Delgado y Núñez Tapia (2022), quienes destacan la patrimonialización como proceso disputado y situado.

En ausencia de dispositivos institucionales de patrimonialización, algunas líderes activistas han desarrollado iniciativas de cartografía social, archivo comunitario y recorridos de memoria. Estas experiencias, aunque fragmentadas, muestran que la resignificación del enclave ocurre incluso sin apoyo oficial, a partir de la activación social del paisaje.

IV.1.3. Síntesis: integración técnica-simbólica

El caso de Puente Aranda evidencia un modelo de revitalización urbana orientado por criterios normativos y funcionales. La Actuación Estratégica de la Zona Industrial de Bogotá (ZiBo) promoverá la transformación física del territorio mediante procesos de renovación urbana, la redistribución de cargas urbanísticas y la habilitación de nuevos usos mixtos. No obstante, este proceso aún se encuentra en ejecución y persiste la expectativa de que, en el futuro, se garantice la salvaguarda del legado industrial identificado —aunque no declarado— como bien de interés cultural según la normativa colombiana y que los mecanismos participativos vinculados a la memoria colectiva sean incorporados en esta transformación.

Desde la perspectiva del paisaje cultural, esta experiencia puede interpretarse como una forma de “revitalización técnica sin memoria”, en la que el potencial simbólico del enclave industrial no es activado ni integrado al proyecto urbano. Esta desconexión entre el plano material y el simbólico ha sido ampliamente analizada en estudios europeos, donde se advierte que los procesos de renovación sin enfoque patrimonial tienden a generar “paisajes desmemoriados” (Benito del Pozo, 2012; 2016).

Desde la perspectiva del paisaje cultural, esta experiencia puede interpretarse como una forma de “revitalización técnica sin memoria”, en la que el potencial simbólico del enclave industrial no es activado ni integrado al proyecto urbano. Esta desconexión entre el plano material y el simbólico ha sido ampliamente analizada en estudios europeos, donde se advierte que los procesos de renovación sin enfoque patrimonial tienden a generar “paisajes desmemoriados” (Benito del Pozo, 2012; 2016). No obstante, es importante señalar que el actual Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (Decreto 555 de 2021) incorpora por primera vez el concepto de unidades de paisaje, lo cual abre una ventana de oportunidad para avanzar hacia una planificación urbana más sensible al valor cultural del

territorio. Esta inclusión permite reconocer áreas con atributos ecológicos, históricos y simbólicos, lo que podría ser clave para integrar los paisajes industriales al sistema de patrimonio territorial y superar las limitaciones de las intervenciones estrictamente funcionales.

IV.2. Medellín: revitalización controlada del enclave industrial SIMESA

IV.2.1. Transformación normativa y reconversión del suelo industrial

El enclave industrial de SIMESA (Figura 6), localizado en la zona centro-oriental de Medellín, constituye un caso emblemático de reconversión urbana inducida por políticas públicas de renovación, esta área, históricamente ocupada por actividades metalúrgicas y ferroviarias, fue incorporada como proyecto prioritario en el Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín (POT, 1999), a través del Plan Parcial “La Gran Manzana de Simesa (2006)” liderado por la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU).

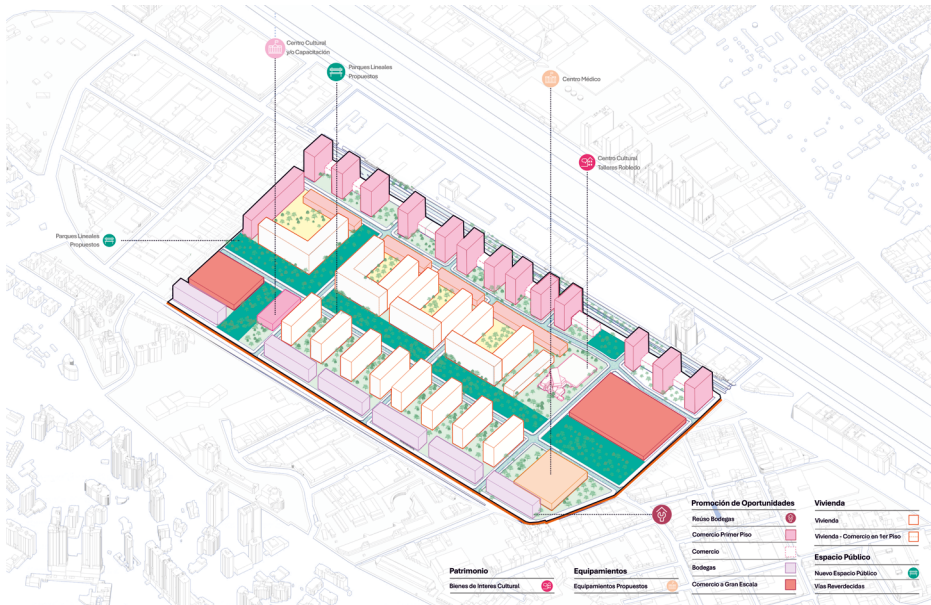
A diferencia del caso de Puente Aranda, donde la normativa habilitó una transformación liderada por el sector privado, la intervención en el enclave SIMESA en Medellín se caracterizó por una fuerte presencia institucional y voluntad política. El proyecto, promovido desde la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU), fue concebido como un eje articulador entre el centro ampliado, los nuevos desarrollos residenciales y el sistema de espacio público, mediante una estrategia de gestión del suelo basada en la redistribución de cargas y la inversión pública en infraestructura urbana, esta orientación permitió viabilizar el proyecto pese a las tensiones sociales presentes en el territorio.

La planificación, aunque técnicamente estructurada, no incorporó una lectura patrimonial integral del enclave industrial, la lógica predominante fue la reconfiguración morfológica y funcional del área, priorizando la conectividad, la densificación y el cambio de usos, sin establecer mecanismos claros para la protección o resignificación del pasado fabril. Tal como advierten Sabaté y Galindo (2009), este tipo de intervenciones tienden a generar paisajes “reprogramados”, donde las huellas del trabajo y la memoria obrera son rápidamente sustituidas por nuevas formas de uso y consumo urbano.

Sin embargo, es necesario reconocer que el proyecto enfrentó resistencias comunitarias, particularmente por parte de antiguos habitantes y colectivos que reclamaban el legado del enclave. Gracias a estas tensiones y a decisiones institu-

cionales puntuales, se logró conservar parcialmente algunos elementos significativos, como los antiguos Talleres Robledo, cuya recuperación fue reconocida con el Premio de Intervención del Patrimonio en la Bienal de Arquitectura de Colombia (2010), para generar un reúso y una relación con el museo de arte moderno, construido en el lugar, esta acción, aunque aislada dentro del conjunto del plan, constituye una excepción relevante en el proceso de transformación del enclave.

Figura 6. Plan Parcial de la Gran Manzana SIMESA en Medellín.



Fuente: Elaboración propia (2025).

En términos generales, la reconversión del suelo industrial de SIMESA implicó el reemplazo de la mayoría de estructuras fabriles por bloques residenciales, zonas verdes y equipamientos, en un proceso de borramiento material casi total. La intervención revela una relación funcional con el territorio, centrada en la idea de ciudad competitiva y sostenible, pero con bajo reconocimiento del valor cultural del paisaje industrial. Así, el caso SIMESA puede ser comprendido como una “revitalización controlada sin apropiación simbólica”, que logró una alta calidad urbanística, pero marginalizó las memorias y prácticas sociales históricas del lugar.

IV.2.2. Memoria desplazada y ausencia de apropiación colectiva

A pesar de la calidad técnica y urbanística del proyecto SIMESA, las entrevistas realizadas en el territorio revelan una profunda desconexión entre la intervención institucional y las memorias sociales del lugar. Habitantes de barrios aledaños y antiguos trabajadores del enclave manifiestan que la transformación física fue acompañada por un silencioso proceso de desplazamiento simbólico. “Aquí antes se hablaba de las fábricas, de la gente que venía todos los días... ahora nadie recuerda eso, lo borraron todo”, comenta un vecino.

Este tipo de dinámica ha sido analizado por Cosgrove, D. (1998) quien plantea que la patrimonialización es un campo en disputa, donde los relatos oficiales tienden a invisibilizar memorias subalternas. En SIMESA, el relato de la renovación fue guiado por criterios de diseño urbano y conectividad, sin integrar procesos comunitarios de resignificación. La memoria obrera fue excluida como componente legítimo de la identidad territorial.

La ausencia de apropiación simbólica también se refleja en el bajo grado de participación ciudadana en el diseño del proyecto. Aunque se realizaron jornadas de socialización por parte de la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU), no se generaron dispositivos efectivos de diálogo cultural ni estrategias de visibilización de la historia fabril. La operación urbanística fue ejecutada “desde arriba”, replicando una lógica de modernización que desarticula los vínculos afectivos con el espacio (González Tamarit, 2018; Rodríguez, 2020).

La figura del enclave como espacio vacío a ser “activado” omite su dimensión histórica como núcleo de trabajo, sociabilidad y memoria urbana. En ese sentido, el caso SIMESA refleja una estrategia de planeación que, si bien logra objetivos de renovación morfológica, falla en incorporar el derecho a la memoria como parte integral de la producción territorial.

En suma, Medellín desarrolló una intervención efectiva desde el punto de vista urbanístico, pero limitada en su capacidad de generar un paisaje culturalmente significativo. El enclave se resignificó desde los planos funcionales y estéticos, pero no desde la apropiación colectiva ni la memoria social.

IV.2.3. Síntesis: integración técnica-simbólica

El enclave industrial de SIMESA representa una configuración de revitalización urbana institucionalmente dirigida, con fuerte protagonismo técnico y bajo nivel de apropiación colectiva. La transformación fue impulsada por el Estado

local a través de la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU), con un enfoque basado en la renovación morfológica del suelo y la mejora de las condiciones urbanísticas, pero sin mecanismos significativos de integración simbólica o participación ciudadana.

Desde una lectura territorial, el caso SIMESA ilustra lo que podría denominarse una “revitalización normada sin apropiación simbólica”: el territorio fue intervenido, densificado y articulado funcionalmente, pero no resignificado desde sus memorias fabriles ni desde la identidad obrera de la zona. Tal como advierte Benito del Pozo (2017), los procesos de renovación de barrios industriales en ciudades medias pueden derivar en operaciones formales exitosas que sin embargo dejan vacíos en términos de memoria, participación e identificación social.

La figura de síntesis elaborada para este caso articula dos planos: por un lado, el plano técnico, que evidencia el reemplazo del uso industrial por espacio público, vivienda y equipamiento, y por otro, el plano simbólico, caracterizado por la escasa visibilidad de la historia fabril y la exclusión de los actores sociales tradicionales del proceso. La desconexión entre ambos planos refleja un enfoque de planeación centrado en la funcionalidad urbana, pero sin integrar los valores culturales del territorio (Sabaté Bel & Benito del Pozo, 2010; Contreras Delgado & Núñez Tapia, 2022).

En este contexto, la figura sintetiza una forma de producción espacial desde arriba, donde la lógica del “proyecto urbano” prevalece sobre el reconocimiento del enclave como paisaje cultural vivo. Esta configuración plantea interrogantes sobre el papel de las instituciones públicas en la gestión patrimonial: ¿es posible una intervención estatal que no borre la memoria? ¿cómo integrar la técnica y la historia sin imponer un relato único?

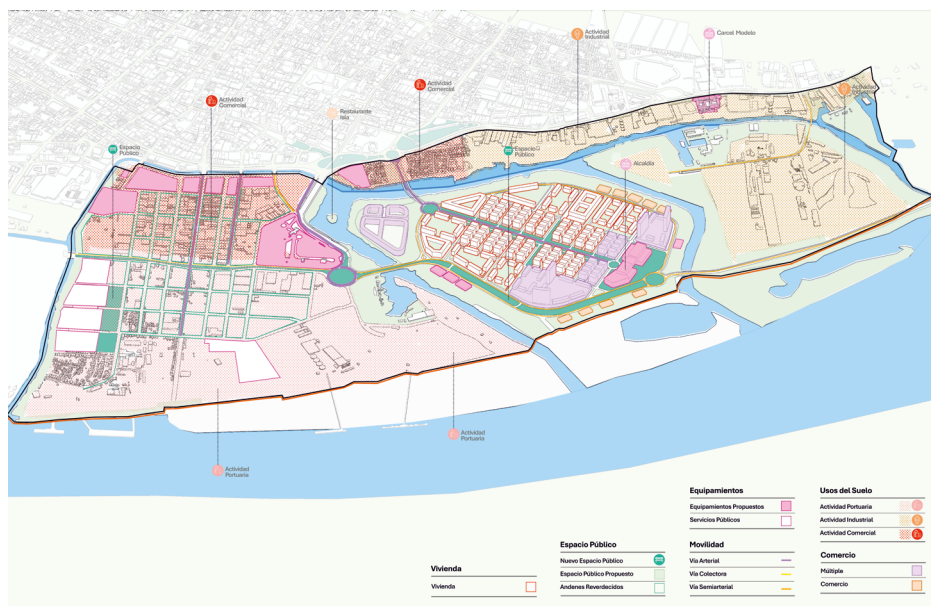
IV.3. Barranquilla: apropiación comunitaria y revitalización informal en el Plan Parcial Barranquillita, La Loma y Barlovento

IV.3.1. Transformaciones urbanas sin planeación patrimonial

El enclave del Plan Parcial de Barranquillita, La Loma y Barlovento (Alcaldía de Barranquilla, 2004) (Figura 7), localizado en el borde del Centro Histórico de Barranquilla, representa un caso atípico en relación con las experiencias de Bogotá y Medellín. A diferencia de los procesos de planeación formal orientados desde políticas públicas o instrumentos urbanísticos específicos, el Plan Parcial Barranquillita, La Loma y Barlovento ha sido objeto de transformaciones espon-

táneas, marcadas por la informalidad, la presión inmobiliaria, la obsolescencia de la infraestructura industrial y una notable ausencia de intervención estatal coherente.

Figura 7. Plan Parcial de Barranquillita, La Loma y Barlovento en Barranquilla como enclave fabril-portuario en transformación.



Fuente: Elaboración propia.(2025).

Históricamente, este enclave estuvo vinculado a actividades ferroviarias, portuarias y de almacenamiento. Su deterioro fue acelerado por la desarticulación y la deslocalización de actividades logísticas, en este vacío institucional, han emergido procesos de autoorganización barrial, construcción informal de vivienda y usos comunitarios no reglamentados. Este tipo de evolución ha sido caracterizado en la literatura latinoamericana como parte de los paisajes del abandono y la multiterritorialidad (Contreras Delgado & Núñez Tapia, 2022), donde diversos actores coexisten en superposición de lógicas territoriales, la del capital, la de la resistencia y la de la sobrevivencia.

En contraste con los enclaves transformados mediante planes parciales o actuaciones estratégicas, en el sector no existe actualmente un marco normativo efectivo para la revitalización, si bien se proyectó la formulación de un Plan Parcial de Renovación Urbana, este no llegó a ejecutarse debido a la complejidad del contexto territorial, caracterizado por procesos de ocupación informal y asenta-

mientos de comunidades vulnerables, la falta de soluciones habitacionales integrales, sumada a la débil capacidad institucional para mediar el conflicto urbano, impidió avanzar en su implementación. Como resultado, el enclave ha permanecido fuera de las agendas oficiales de recuperación patrimonial o integración urbana, lo que ha contribuido a su fragmentación funcional y a su invisibilización dentro del ordenamiento de la ciudad. En este sentido, el Plan Parcial Barranquillita, La Loma y Barlovento constituye un paisaje en disputa, donde las prácticas comunitarias intentan resignificar el territorio desde abajo, sin soporte normativo ni reconocimiento institucional. Esta condición revela las limitaciones de los modelos clásicos de planificación urbana para comprender y acompañar los procesos de revitalización informal, y en cuanto a la apropiación del patrimonio industrial, son los académicos los que reconocen estos elementos.

IV.3.2. Apropiación simbólica y activación comunitaria

En ausencia de una planificación formal o de un reconocimiento patrimonial oficial, el enclave de Barranquillita, La Loma y Barlovento ha sido resignificado mediante prácticas territoriales comunitarias que activan memorias sociales, afectos y usos del espacio. Estas prácticas como los recorridos barriales, las celebraciones religiosas y el empleo de antiguos edificaciones fabriles como espacios colectivos o talleres constituyen formas de apropiación simbólica que desbordan los marcos institucionales tradicionales de patrimonialización.

Estas dinámicas se insertan en lo que Cosgrove (1998) denomina procesos de patrimonialización desde abajo: acciones no institucionalizadas a través de las cuales las comunidades construyen valor simbólico, reconstruyen el sentido del lugar y resisten a la lógica de invisibilización o desalojo. En Barranquillita, La Loma y Barlovento, esta forma de resignificación territorial no se articula mediante leyes, sino mediante vínculos afectivos, prácticas de habitar y memorias compartidas.

Las entrevistas realizadas evidencian cómo los habitantes se refieren al enclave como un territorio con historia y dignidad, pese a su marginación oficial. “Aquí vivieron los portuarios, por acá entro la modernidad a Colombia, la puerta de oro, la gente que hizo a Barranquilla... pero ahora ni nos nombran”, afirma una lideresa comunitaria. Esta afirmación condensa la tensión entre la producción social del territorio y la exclusión simbólica ejercida por el planeamiento urbano convencional.

En este contexto, La Loma puede leerse como un paisaje cultural resiliente, sostenido por una red de memorias y prácticas que activan un tipo de revitaliza-

ción no planificada, pero profundamente significativa. Tal como señalan Benito del Pozo (2012) y Cañizares et al. (2019), la resignificación de los paisajes industriales no depende exclusivamente de su restauración física, sino de la capacidad de las comunidades para dotarlos de nuevos sentidos desde su propia experiencia territorial.

Estas formas de patrimonialización informal interpelan los límites de las políticas urbanas hegemónicas, al evidenciar que el valor del paisaje no es solo técnico o estético, sino también cultural, simbólico y político.

IV.3.3. Síntesis: revitalización sin planificación y con memoria viva

La configuración observada en La Loma Barranquillita evidencia un proceso de revitalización no institucionalizada, sustentado en prácticas comunitarias y resignificación simbólica desde abajo. A diferencia de los casos de Bogotá y Medellín, donde existieron instrumentos de planeación formal, en Barranquilla la ausencia de política patrimonial e intervención estatal ha dejado el enclave en una condición de vulnerabilidad urbana, pero también de creatividad territorial.

Desde una perspectiva de análisis integrado, este enclave expresa una revitalización comunitaria sin planificación normativa, en la que las transformaciones físicas son desiguales, fragmentadas e informales, pero las apropiaciones simbólicas son fuertes, activas y persistentes. La comunidad ha logrado sostener el valor del lugar a través de prácticas territoriales resistentes, relatos compartidos y usos sociales del espacio que dotan al paisaje de sentido histórico y cultural.

La figura de síntesis elaborada para este caso combina elementos espaciales (ocupación informal, deterioro físico, ausencia de planeación) con indicadores simbólicos (memoria viva, redes comunitarias, apropiación afectiva del territorio). A diferencia de los casos anteriores, aquí la dimensión simbólica compensa en parte la falta de políticas institucionales, generando un paisaje cultural resiliente, aunque altamente expuesto a procesos de expulsión y gentrificación futura (Cañizares et al., 2019).

Esta configuración pone de relieve los límites de las herramientas urbanísticas clásicas, y plantea la necesidad de reconocer y proteger las formas populares de patrimonialización que emergen en contextos de informalidad urbana. Como señalan Sabaté Bel y Benito del Pozo (2010), el paisaje cultural no puede definirse solo desde el marco legal o técnico, sino también desde la acción territorial de sus habitantes.

V. DISCUSIÓN COMPARADA

La revitalización de los paisajes industriales urbanos en Bogotá, Medellín y Barranquilla muestra una notable diversidad de configuraciones territoriales, que responden tanto a las herramientas normativas disponibles como a los procesos sociales e históricos que definen el valor del lugar. Si bien los tres casos analizados comparten un origen fabril y una posterior pérdida de centralidad productiva, sus trayectorias urbanas recientes divergen en cuanto a la forma en que se ha gestionado la transición hacia nuevos usos y sentidos del territorio.

En Bogotá, el enclave de Puente Aranda pretende una revitalización promovida por el sector privado bajo lineamientos normativos establecidos en la actuación estratégica ZiBO, este proceso busca generar una transformación morfológica significativa, pero con baja incorporación de la memoria industrial y una participación ciudadana y con incentivos de reúso a edificaciones con valores patrimoniales industriales, la lógica dominante será la valorización inmobiliaria.

Medellín, por su parte, presenta un modelo de intervención institucional intensiva, liderado por la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU), que permitió transformar integralmente el enclave de SIMESA en un nuevo nodo urbano. Sin embargo, pese a la calidad técnica del proyecto, la operación excluyó mecanismos de apropiación simbólica y patrimonialización activa, lo que genera un paisaje urbano físicamente renovado, pero socialmente desarraigado, con elementos sueltos que recuerdan la memoria del lugar.

El caso de Barranquilla representa un escenario contrastante: la ausencia de planeación formal y de intervención pública dejó el enclave en manos de prácticas comunitarias de resignificación territorial. Estas formas de patrimonialización desde abajo, aunque precarias en términos institucionales, expresan una resistencia simbólica que dota al enclave de sentido social profundo estas dinámicas configuran paisajes multiterritoriales donde conviven la marginalidad normativa y la densidad afectiva.

Desde una lectura comparada, puede proponerse una tipología de configuraciones de revitalización industrial en función de dos ejes: la dimensión técnico-normativa y la dimensión simbólico-comunitaria. En el caso de Bogotá, prevalece la revitalización técnica la cual a futuro busca el reúso de las edificaciones; en Medellín, la revitalización normada sin apropiación; y en Barranquilla, la revitalización comunitaria sin planificación. Estos modelos no deben entenderse como excluyentes, sino como expresiones de una tensión estructural entre planeación urbana, patrimonialización y derecho a la ciudad.

La comparación sugiere que el reto para la gestión del patrimonio industrial urbano en Colombia no reside solo en desarrollar instrumentos jurídicos o planes de renovación física, sino en articular estos con formas vivas de memoria, apropiación y significado territorial. Como advierten Sabaté Bel y Benito del Pozo (2010), el paisaje cultural no se reduce a su forma física, sino que implica una lectura compleja del territorio como construcción histórica, política y simbólica.

VI. CONCLUSIONES

Este artículo ha propuesto una lectura comparada de tres enclaves industriales urbanos en Colombia, desde la perspectiva del paisaje cultural como construcción territorial. La investigación permitió identificar cómo los procesos de revitalización, aunque formalmente diversos, comparten tensiones entre las lógicas normativas de la planeación urbana y las dinámicas simbólicas de la memoria, la apropiación y el sentido del lugar.

En Bogotá, la revitalización busca una estrategia técnica impulsada desde el marco normativo de la actuación estratégica se espera que no tenga una limitada incorporación de las memorias obreras o de dispositivos participativos. En Medellín, el proceso fue liderado institucionalmente, con alto grado de planificación, tratando de guardar elementos significativos del paisaje, en Barranquilla se observa una revitalización sin planificación formal, donde las comunidades ejercen apropiaciones simbólicas no reconocidas institucionalmente.

Estas tres configuraciones muestran que los paisajes industriales urbanos no pueden abordarse únicamente desde criterios funcionales, morfológicos o normativos. Su revitalización requiere reconocer el valor cultural de la memoria del trabajo, la historia de los territorios fabriles y las formas locales de apropiación simbólica, así el paisaje industrial se entiende como un paisaje cultural, no es una categoría estética, sino un campo de acción política y social, donde se disputa el derecho a habitar, recordar y proyectar la ciudad.

En contextos latinoamericanos como el colombiano, donde la desindustrialización no fue acompañada por políticas públicas estructuradas, la revitalización de estos enclaves debe ser entendida como una oportunidad para reconfigurar las relaciones entre planeación, patrimonio y ciudadanía. Ello implica desarrollar marcos normativos más sensibles a la historia social del territorio, y a la vez, fortalecer las capacidades comunitarias para construir sentidos de lugar y narrativas propias.

El estudio sugiere que una verdadera revitalización parte de lo cultural, que el paisaje industrial no depende únicamente de intervenciones físicas o estrategias de renovación urbana, sino de la articulación entre dimensión técnica y simbólica, entre instrumentos de ordenamiento y prácticas territoriales para construir ciudades más justas, con memoria y con futuro sostenible.

REFERENCIAS

- Alcaldía de Barranquilla. (2004). *Plan Parcial Barranquillita, Barlovento y La Loma: Documento técnico de soporte*. EDUBAR S.A. – Secretaría Distrital de Planeación.
- Alcaldía de Bogotá. (2025). *Secretaría Jurídica Distrital*. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=119582>
- Benito del Pozo, P. (1997). Dinamización del territorio y patrimonio industrial. *Polígonos. Revista de Geografía*, 7, 123–131. <https://doi.org/10.18002/pol.voi7.1061>
- Benito del Pozo, P. (2012). Territorio, paisaje y herencia industrial: debates y acciones en el contexto europeo. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 58(3), 443–457. https://ddd.uab.cat/pub/dag/dag_a2012m9-12v58n3/dag_a2012m9-12v58n3p443.pdf
- Benito del Pozo, P. (2016). Renovación urbana, herencia industrial y turismo: un proceso con elementos de éxito en Avilés (Asturias). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 72, 285–304. <https://doi.org/10.21138/bage.2341>
- Benito del Pozo, P. (2017). Estrategias de renovación de barrios industriales en ciudades medias españolas. La experiencia de León. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XXI(560). <https://doi.org/10.1344/sn2017.21.18142>
- Benito del Pozo, P. (2022). *Resiliencia patrimonial e innovación territorial en enclaves industriales europeos*. Universidad de León. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.2023138.138>
- Benito del Pozo, P., Calderón, M., & Pascual, A. (2020). La gestión territorial del patrimonio industrial en Castilla y León: fábricas y paisajes. *Investigaciones Geográficas*, 90, 136–154. <https://doi.org/10.14350/riq.52802>
- Cañizares, M., Benito, P., & Pascual, A. (2019). Regeneración postindustrial y resignificación patrimonial: aprendizajes desde el caso de Béjar (España). *Polígonos. Revista de Geografía*, 31, 95–118. <https://doi.org/10.18002/pol.i34.8542>
- Consejo de Europa. (2000). *Convenio Europeo del Paisaje*. Florencia.
- Contreras Delgado, C., & Nuñez Tapia, F. A. (2022). *Patrimonio industrial: tensiones y expresiones*. El Colegio de la Frontera Norte.
- Cosgrove, D. (1998). *Social formation and symbolic landscape* (2.^a ed.). University of Wisconsin Press.
- Galindo, G., & Sabaté, J. (2009). El valor estructurante del patrimonio en la transformación del territorio. *Apuntes*, 22(1), 20–33. <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v22n1/v22n1a03.pdf>
- González Tamarit, J. (2018). Industrial heritage and place identity in Spain: From monuments to landscapes. *Geographical Review*, 108(3), 446–464.
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*. Edition Nautilus.

- Pardo Abad, C. J. (2004). La reutilización del patrimonio industrial como recurso turístico: Aproximación geográfica al turismo industrial. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 57, 7–32. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=10377161>
- Rodríguez Araújo, A. (2010). Los orígenes de la desindustrialización colombiana. *Apuntes del CENES*, 29(50), 43–72. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3617616>
- Rodríguez Echeverry, N., Del Cairo Hurtado, C., Báez Santos, L. V., & Aldana Mendoza, J. A. (2021). Retos y oportunidades para el estudio, manejo y gestión del patrimonio industrial en Colombia. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 10(20). <https://doi.org/10.18537/est.v010.n020.a10>
- Rodríguez Tarducci, R. (2020). *Informalidad urbana en el partido de La Plata: Análisis del proceso de ocupación y apropiación territorial, 1989-actualidad*. 2020. Tesis Doctoral. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=tesis&d=Jte1830>
- Sabaté, J. (2004). De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje urbano. *Urban*, 9, 42–49. <https://www.redalyc.org/pdf/198/19871009.pdf>
- Sabaté Bel, J., & Benito del Pozo, P. (2010). Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia. *Identidades: territorio, cultura, patrimonio*, (2), 2-21. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3734652>
- Sanabria Gómez, S. A. (2007). Tres décadas de desindustrialización en Colombia. *Apuntes del Cenes*, 27(43), 117–130. <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/cenes/article/view/214>

MOVILIDAD Y VIAJES EN EL MUNDO ANTIGUO: UNA PROPUESTA DIDÁCTICA PARA LA ENSEÑANZA DE LA GEOGRAFÍA HISTÓRICA EN EDUCACIÓN PRIMARIA

MOBILITY AND TRAVEL IN THE ANCIENT WORLD: A DIDACTIC PROPOSAL FOR THE TEACHING OF HISTORICAL GEOGRAPHY IN PRIMARY EDUCATION

PATRICIA A. ARGÜELLES ÁLVAREZ

Departamento de Didáctica de las Ciencias Sociales. Universidad de Salamanca.

parguelles@usal.es

Recibido: 14/10/2025

Aceptado: 22/11/2025

Resumen

El artículo analiza la movilidad en el mundo antiguo (migraciones, comercio, viajes, rutas de peregrinación, expediciones militares) como una categoría geográfica clave para comprender las dinámicas territoriales y culturales. A partir de un enfoque didáctico, se propone integrar el estudio de esta práctica en el aula de geografía y/o historia, favoreciendo competencias espaciales, temporales y ciudadanas. Mediante este estudio se busca favorecer el desarrollo del pensamiento espacial y temporal en los estudiantes de primaria, conectando contenidos históricos de manera transversal con competencias del currículo de geografía.

Palabras clave: Movilidad, mundo antiguo, geografía histórica, didáctica, currículo de primaria, competencias.

Abstract

The article analyzes mobility in the ancient world (migrations, trade, travel, pilgrimage routes, military expeditions) as a key geographical category for understanding territorial and cultural dynamics. From a didactic approach, it is proposed to integrate the study of these practices in the geography classroom, favouring spatial, temporal and citizenship competencies. This study seeks to promote the development of spatial and temporal thinking in pri-

mary school students, connecting historical content in a transversal way with competencies of the Geography and History curriculum.

Keywords: Mobility, ancient world, historical geography, didactics, primary curriculum, competencies.

I. INTRODUCCIÓN

Resulta vital para el desarrollo cognitivo de cualquier individuo la orientación espacial. Es por tanto fundamental, enseñar la movilidad desde etapas iniciales. Piaget (1947) introduce esta problemática en su obra *La representación del espacio en el niño*, imprescindible para comprender las diversas etapas cognitivas del niño y niña y cómo evoluciona su relación con el exterior en el espacio proyectivo, el topológico y euclidiano (Tuan, 1977, pp. 19-33; Alderete, 1983, pp. 93-108).

Resulta esencial ayudar a los niños y niñas a desarrollar la orientación espacial, en primer lugar, para su vida diaria con acciones tipo conocer dónde están los sitios, cómo desplazarse y saber ubicarse en mapas y planos.

En un paso más allá, el alumno o alumna debe reconocer el espacio físico, pero también cultural y social, lleno de significados históricos presentes en su barrio, ciudad, país y, en definitiva, en su día a día... Ello, ayudará al desarrollo de conciencia de pertenencia e identidad. En un nivel superior, el/la docente ha de proporcionar una conciencia de espacio y territorio del medio ambiente en el que el alumno interactúa.

Partiendo de los elementos más próximos al día a día del alumnado, como las distancias, ciudades, la comida... se pretende interconectar las cotidianidades actuales con cómo era la vida en épocas pasadas en actividades, tipos de transportes, alimentación y ropas... Para ello, como docentes debemos plantear la situación de aprendizaje en torno al análisis de fuentes históricas para contrastar períodos pasados con el presente, extrapolando los conocimientos adquiridos en la investigación al campo del aprendizaje infantil en primaria de manera práctica.

Mediante esta propuesta vinculamos el espacio y el tiempo para que los niños y las niñas comprendan mejor los cambios a través de ejemplos concretos (viajes, rutas, historias). Buscamos como objetivo el mostrar cómo se puede enseñar la movilidad en el mundo antiguo con actividades adaptadas a las edades de 8-12 años. La cuestión es saber cómo los alumnos de primaria comprenden el espacio, el tiempo y contextualizar ahí los viajes, en el mundo antiguo.

Desde una perspectiva didáctica coincidimos con Carretero y Vos (2004) en que la propuesta ha de estar basada en recursos con metodologías activas y recursos tanto narrativos, como visuales y digitales, aplicando de manera real y visual los conceptos abstractos.

II. MARCO TEÓRICO Y CURRICULAR

En el Real Decreto 157/2022, de 1 de marzo, por el que se establecen la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Primaria, recoge para el área de *Conocimiento del Medio Natural, Social y Cultural*, tres bloques en los Saberes básicos: “Cultura científica”, “Tecnología y digitalización” y “Sociedades y territorio”. En concreto entre las competencias curriculares asociadas al tercer bloque se plantea el objetivo de que el alumnado respete, valore y proteja el medio natural, social y cultural desde la perspectiva del espacio y del tiempo. Indistintamente, se favorece la comprensión de las situaciones del presente en un entorno local y global, así como se debe favorecer el pensamiento histórico, y la sucesión de hechos para comprender la evolución de las sociedades a lo largo del tiempo y del espacio que habitaron. A la par, se pretende visibilizar los problemas relacionados con el uso del espacio y sus transformaciones, cambios y adaptaciones protagonizados por los humanos en el tiempo.

Todas estas propuestas curriculares se contemplan en el presente artículo que de manera transversal (como condición inherente al Perfil de salida), engloba que todos los aprendizajes propuestos aquí: historia y geografía bajo los conceptos del tiempo y el espacio. Es decir, esta propuesta está vinculada al currículo, enlazando los conocimientos de espacio- tiempo con mapas y primeras civilizaciones, en alumnos de primaria.

La propuesta de viajes histórico contribuye a la consecución de los perfiles y competencias curricularmente perseguidos, aportando conocimiento geográfico desde la visión histórica, con el protagonismo de la movilidad y los viajes por el territorio a lo largo del tiempo.

Las competencias específicas que se abordarían a la hora de analizar el presente proyecto serían, en el orden de importancia:

- Observar, comprender e interpretar continuidades y cambios del medio social y cultural, analizando relaciones de causalidad, simultaneidad y sucesión, para explicar y valorar las relaciones entre diferentes elementos y acontecimientos: Esta competencia específica se conecta con los siguien-

tes descriptores del Perfil de salida: CCL3, STEM4, CPSAA4, CC1, CC3, CE2, CCEC1.

- Identificar las características de los diferentes elementos o sistemas del medio natural, social y cultural, analizando su organización y propiedades y estableciendo relaciones entre los mismos, para reconocer el valor del patrimonio cultural y natural, conservarlo, mejorarlo y emprender acciones para su uso responsable: Esta competencia específica se conecta con los siguientes descriptores del Perfil de salida: STEM1, STEM2, STEM4, STEM5, CD1, CC4, CE1, CCEC1.
- Identificar las causas y consecuencias de la intervención humana en el entorno, desde los puntos de vista social, económico, cultural, tecnológico y ambiental, para mejorar la capacidad de afrontar problemas, buscar soluciones y actuar de manera individual y cooperativa en su resolución, y para poner en práctica estilos de vida sostenibles y consecuentes con el respeto, el cuidado y la protección de las personas y del planeta. Esta competencia específica se conecta con los siguientes descriptores del Perfil de salida: CCL5, STEM2, STEM5, CPSAA4, CC1, CC3, CC4, CE1.

En síntesis, esta propuesta incide en que el trabajo en el aula sobre viajes del mundo antiguo en primaria favorecerá la comprensión de los conceptos espacio - tiempo mediante el estudio de la geografía histórica, siempre, bajo metodologías activas y adaptadas a las necesidades del alumnado.

III. ESTADO DE LA CUESTIÓN

El currículo de Educación Primaria deja de manifiesto la relevancia de que los niños comprendan los conceptos de espacio y tiempo. En ese contexto, la enseñanza de la Historia en Educación Primaria tiene una estrecha vinculación con la Geografía. En ese sentido, esta propuesta engloba la geografía histórica, en relación con las primeras civilizaciones, haciendo hincapié en la importancia de conocer el espacio no solo de cercanía sino a gran escala, además de contextualizarlo, como indicamos anteriormente, en un período en particular.

Existen estudios que ponen de manifiesto la dificultad de comprender el tiempo histórico en niños y niñas de corta edad, por ser un concepto abstracto. Es por ello, que experiencias prácticas y metodologías activas, junto a representaciones gráficas, son sin duda una ayuda inestimable (Prats, 2011a).

Cooper (2002, p. 30) propone la necesidad de estimular el lenguaje del tiempo con nuevo vocabulario, un tanto específico para comprender mejor la historia: “ayer”, “antiguo”, “ahora”, “después” (Tabla 1), además de registros relacionados con el paso del tiempo: “año”, “década”, “generación”, “siglo”, junto a otros conceptos afines con los períodos históricos y elementos que los definen “romano, victoriano”, y “castillo, villa, pirámide...”.

Tabla 1: Categorías que conforman el concepto tiempo.

Concepto de Tiempo		
CATEGORIAS	SUBDIVISIÓN	EXPRESIONES
RITMOS	Consecuencia	raramente, a veces, a menudo
	Regularidad	siempre, regularmente, irregularmente
	Lentitud	lento, lentamente, poco a poco, más lento que, más rápido que
	Rapidez	rápido, rápidamente, de prisa, más que rápido, menos rápido que, date prisa
ORIENTACIÓN	Presente	ahora, hoy, en este momento
	Pasado	antes, ayer, hace tiempo, anterior, en otros tiempos, entonces
	Futuro	después, mañana, más tarde, más adelante, en el futuro, posteriormente
POSICIÓN	Sucesión	antes, después, uno después de otro, uno por uno, más joven que, más viejo que, más reciente que, más antiguo que, primero, segundo
	Simultaneidad	al mismo tiempo que, durante, a la vez, juntamente
DURACIONES	Variabilidad	poco duradero, pasajero, efímero, menos tiempo que, tanto tiempo como, más tiempo que, desde que/hasta que
	Permanencia	duradero, estable, permanente, eterno, siempre, de entonces, hasta ahora

Fuente: Trepap y Comes, 2002, p. 55.

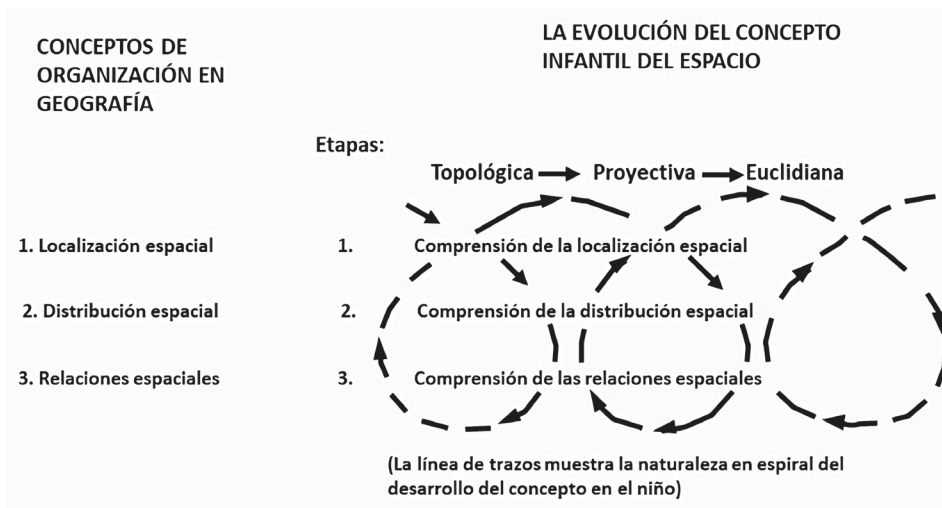
Una vez comprendidos los conocimientos básicos del tiempo, se puede introducir al niño y niña en lo abstracto, organizando conceptos que estén presentes en todas las sociedades. Aquí, empieza a tener sentido incluir relatos que, mediante mitos, leyendas y cuentos, incorporen ideas de creencias, comercio, viajes, organización social... Después de este primer paso, el concepto de los viajes se irá tornando una idea cotidiana el aprendizaje de los niños y niñas.

La enseñanza histórica, en cualquier grado que sea, debe de ir más allá de una básica memorización de datos y fechas que repetir sin comprensión. Es fundamental, por tanto, entender los cambios, etapas, procesos y sus duraciones. Intrínsecamente, cada periodo histórico se pone en relación con la temporalidad y el devenir de los hechos (Pagès y Santisteban, 2011).

Por otro lado, el espacio y territorio son algo cotidiano al alumno y alumna en su día a día y sus sitios más locales: ciudad o pueblo, que contextualizan un primer paso para aprender la geografía. Catling (1978, p.27), considera que, hacia el final de la escuela primaria, los alumnos y las alumnas han sido iniciados en las relaciones espaciales a escala regional, nacional e internacional (Figura 1). Si bien, ciertos autores reflexionan que pese a que el dominio de estos conceptos aumentó en forma marcada conforme avanzaban en su proceso educativo, algunos niños y niñas aún en 6° grado presentaban dificultades para dominarlos (León, 2011, pp. 869-884).

Souto (2007), alude al estudio de la geografía más allá de los mapas, con la transversalidad del espacio, la diversidad cultural y natural, junto con la identidad del ser humano en el territorio que habita. Estos conceptos ligados a la historia permiten transpolar la perspectiva y empatía histórica a los habitantes de épocas pasadas, en este caso del mundo antiguo, para comprender como se desplazaban o intercambiaban ideas y mercancías. Es el espacio el que posee un concepto multidisciplinar y adquiere sus propias características en función de cada ámbito del pensamiento científico (Comes, 1997, pp. 169-188).

Figura 1. Relación entre los conceptos fundamentales de la geografía y el desarrollo del concepto espacial en el niño.



Fuente: Autoría propia, basada en el trabajo de Catling, 1978, p. 27.

Actualmente no existe una propuesta *per se*, idéntica a la que proponemos en estas páginas, pero sí casos prácticos similares que han vinculado el tiempo, la historia y las metodologías activas, aunque no tanto en el aspecto geográfico.

Una actividad realizada en el colegio G. Nicoli de Madrid, en Educación infantil, es “Un viaje en el tiempo a la Prehistoria”, con una granja recreada en el mundo de los dinosaurios. En este caso es el alumno y alumna el que viaja al pasado, mediante una recreación histórica, y no son los viajes los protagonistas de la actividad¹. En el siguiente ejemplo, prima la geografía, pues se propone “La vuelta al mundo” desde el aula, pero no contempla ningún contenido histórico. La idea del Instituto jienense CEIP Ruiz Jiménez es trabajar la geografía en Educación primaria según Julio Verne, aunque no otorga protagonismo a periodos pasado, ni siquiera a la propia época de Julio Verne. Cada grupo se centró en un continente y posteriormente crearon unas guías de viajes intercambiables entre los compañeros².

Una experiencia específica sobre viajes como introducción al tiempo histórico se ha implementado en el Colegio CEIP Príncipe de Asturias en la provincia de Asturias. Se propone actividades de metodologías activas que incluyen competencias en lengua, matemáticas y habilidades digitales, para tratar los grandes viajes intercontinentales y acercar a los estudiantes de 3º de primaria a personajes y sociedades de la historia europea y americana (Ramiro, L’Anson y Suárez, 2025, pp. 47-72). Propuesta similar a “La máquina del tiempo”, para reforzar el aprendizaje del tiempo, y comprender el medio físico, social y cultural de diversos periodos históricos en nivel Infantil, mediante recursos TIC y gamificación³.

Otro proyecto relativo a viajes son las experiencias literarias, sobre viajes, que constituyen un vehículo válido para enseñar el espacio geográfico y el tiempo histórico (Rebollo, 2007, pp. 230-260). Esta propuesta desde la Universidad de Córdoba y la de Coruña proponen sustituir las fuentes históricas, dado el nivel del alumnado al que se dirige, por la lectura de cuentos infantiles sobre episodios históricos. De este modo las fuentes escritas son de carácter lúdico y acercan al alumno y alumna a realidades patrimoniales, espaciales y temporales en varios enfoques (Luque, Martínez, Priego de Montiano y García-Morís, 2019, pp. 55-63).

Por último, citamos asimismo un ejemplo que introduce el estudio de espacio geográfico, pero sin connotaciones históricas y presenta itinerarios por la ciudad

1 <https://colegionicoli.org/proyecto-asi-empezo-todo/>

2 <https://www.juntadeandalucia.es/educacion/portals/web/revista-andalucia-educativa/contenidos/-/contenidos-detalle/viajamos-por-el-mundo-sin-salir-de-las-aulas>; https://penguinaula.com/es/docs/GL/GD-La-vuelta-al-mundo-en-80-dias_282109.pdf

3 <http://lluviadeideasyrecursos.blogspot.com/2014/07/didactica-ciencias-sociales-historia-educacion-infantil-primaria.html>

de Segovia como el entorno más inmediato, teniendo un contacto directo con el propio ecosistema de los estudiantes (Martínez, Fernández y Molina, 2015, pp. 135-164). El empleo de las rutas o itinerarios por la ciudad son el elemento elegido por esta propuesta para comprender las distancias, los sitios y en definitiva la realidad espacial. Dicho formato de ruta o itinerario es adaptable también, a la hora de realizar un viaje, más allá de la propia ciudad, por lo que resulta de interés para tener en cuenta en esta misma publicación.

IV. METODOLOGIA

La metodología seleccionada refuerza la idea de conectar tiempo - espacio en un mismo proyecto. Se tiene presente las áreas de trabajo no solo de Historia y Geografía, sino también de Lengua, Educación en valores y la competencia digital.

El punto de partida de cualquier nuevo proyecto o enfoque didáctico ha de partir de un estudio en profundidad de los recursos a emplear. El docente en este caso centra su propuesta en una metodología interdisciplinar entre historia, arqueología y geografía. Así pues, concentrando el trabajo en el mundo antiguo, deberá seleccionar los materiales escritos y/o arqueológicos sobre los que trabajar. Igualmente, podrá escoger cartografía antigua y evaluar el estado de la cuestión existente a cerca de este tema junto a otros proyectos similares que haya podido desarrollarse previamente.

Es fundamental tener presente un análisis didáctico que seleccione los contenidos óptimos y adapte la propuesta de aprendizaje al nivel educativo en particular, en este caso primaria.

Como ya se ha incidido, se propone un enfoque educativo en que el alumnado participe activamente en el proceso de aprendizaje a través de exploración e investigación, resolución de problemas o cuestiones, trabajo colaborativo, elaboración de recursos propios, uso de las TICs y manejo de lengua escrita y expresión oral...

Las dos tareas prácticas o bloques presentados engloban las siguientes propuestas:

- a. Estudio de casos de viajes con fuentes históricas.
- b. Elaboración de líneas de tiempo georreferenciadas.

- c. Análisis de mapas históricos e identificación de ciudades mediante recursos TIC.
- d. Redacción de diarios de viajes para trabajar vocabulario específico.

V. CASO PRÁCTICO

Este caso práctico está estructurado en dos bloques, en el primero el/la docente guía la actividad y ofrece una aproximación al alumnado a través de fuentes clásicas adaptadas a cada nivel, con ciertos personajes históricos y las rutas que recorrieron. El segundo bloque consistirá en que sean los propios alumnos y alumnas los viajeros y viajeras y, por tanto, los protagonistas de un aprendizaje autónomo y activo. Mediante una serie de actividades propuestas, los estudiantes se desplazarán en la propia geografía del mundo antiguo.

V.1. Bloque 1: Viajeros famosos del mundo antiguo

El/la docente preparará diversos recursos como Power Points con imágenes y vídeos para contextualizar el mundo antiguo en una línea del tiempo. Una vez comprendido el período histórico en el que se focaliza la actividad, el docente seleccionará varias historias de viajes famosos. Son numerosos los casos que el/la docente puede elegir en relación con viajes históricos documentados para período antiguo. Hemos seleccionado 4 ejemplos, pero entre otros, se podría elegir el viaje bíblico del Éxodo con Moisés y los hebreos guiados por Dios. Interesante sería estudiar la expedición de los egipcios al país de Punt dirigida por la reina Hatshepsut en busca de productos valiosos. Los antiguos griegos como Hecateo de Mileto o Pausanias, en sus periplos describen los lugares costeros que avistaban. Igualmente conocido es Homero en la Odisea, o Jenofonte en la Anábasis. Por su parte, la lectura de *De bello Gallico* de César es, además de la historia de sus campañas militares una crónica de sus viajes.

V.1.a. Personajes

Fenicios y el Mediterráneo (ss. XII-VI a.C.): Se introduce al alumno y alumna en las aventuras viajeras de carácter comercial, como sería el caso de fenicios y griegos. Uso de mapas para conocer la procedencia de los fenicios, y mapas para entender la red de factorías comerciales a lo largo de la cuenca mediterránea. Documentar su habilidad para construir barcos y las rutas marítimas y

principales colonias. Con este ejemplo se entenderá el concepto de intercambio, no solo de cosas, sino también de ideas.

Alejandro Magno (s. IV a.C.): Presentar al personaje y su zona natal, Macedonia, dentro de la geografía antigua griega y su civilización. En un mapa ir señalando la ruta que realizó él y sus ejércitos tanto a caballo como a pie, explorando pueblos desconocidos y uniéndolos bajo su mandato. Importante ubicar ciudades que fundó con su nombre antiguo y el actual: Grecia, Persia, Egipto, India... De este modo, también se aprenderá como se mezclaron ideas y culturas en el mundo antiguo.

Aníbal (s. III a.C.): Contextualizar la civilización romana y la cartaginesa. Centrarse en la figura de Aníbal y su ruta desde España a Francia atravesando los Alpes hasta su llegada a Italia. En este contexto, incluir otros aspectos de la geografía física, las condiciones climáticas y como sería viajar a pie y con elefantes. De este modo, se repasan aspectos de la geografía física de España.

La Ruta de la Seda (ss. II a.C.- XV d.C.): Mostrar cómo se viajaba en caravanas desde China hasta el Mediterráneo. Como se transmitieron no solo especias y seda si no también cuentos e ideas de civilizaciones muy lejanas. Importante comprender las distancias, los diversos paisajes, idiomas, países, que comercializaba cada sitio y cómo el comercio unía culturas muy diversas. Importancia del trueque, además del dinero. Con esta propuesta se repasa geografía de Europa y Asia además de incidir en la diversidad cultural y religiosa y la tolerancia y la importancia de China como grandes inventores de cosas hoy día cotidianas.

V.1.b. Comparación pasado-presente: ¿Cómo viajaban los hombres y mujeres del mundo antiguo? ¿Cómo viajamos nosotros hoy?

Ejercicio de reflexión guionizado por el docente. Entre toda la clase debatir de cómo viajaban antes (a pie, en barco, en caravanas, distancias y tiempo, comodidad) y compararlo con cómo viajamos ahora (avión, tren, coche, rapidez, hoteles, fronteras...). Elaborar tablas comparativas en la pizarra entre todos y trabajar la expresión oral.

V.1.c. Línea de tiempo ilustrada: Construcción colectiva de una cronología con imágenes de los 4 personajes /sitios trabajados en el aula, mediante búsqueda en internet y dibujos propios, indicando los principales hechos históricos y su fecha, siempre sobre una línea del tiempo.

V.2. “Ahora viajo yo”: Juego de mapas y rutas

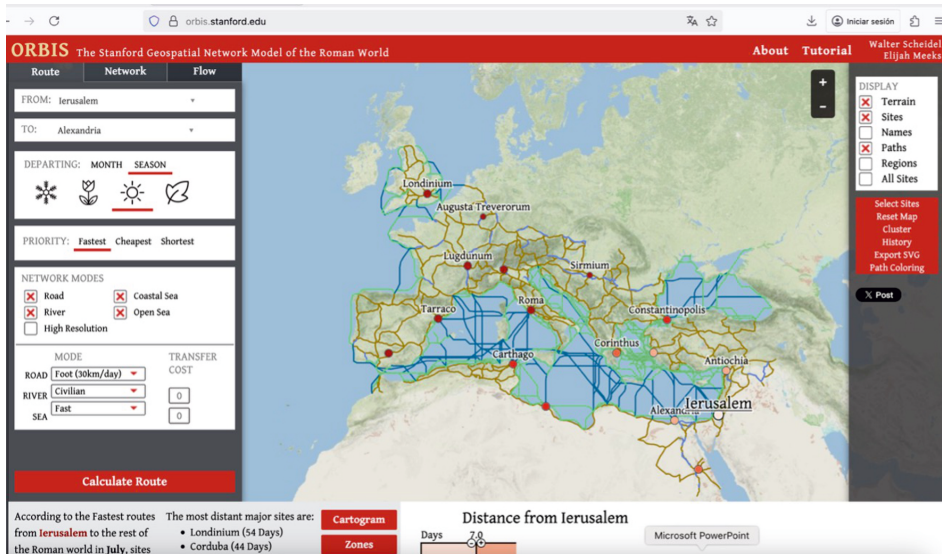
En este bloque se proponen juegos, mapas, manualidades y simulaciones, como ejemplos de metodologías activas para mejorar el aprendizaje en niños y niñas de primaria. Así, entienden la relación espacio-tiempo: mismo tiempo con diferentes formas y sitios de recorrerlo.

Permiten no solo memorizar o escuchar, si no también explorar, preguntar, crear y experimentar. El conjunto de actividades está diseñado para mejorar la motivación y el aprendizaje, favoreciendo el pensamiento crítico, la creatividad y la curiosidad, con un aprendizaje integral centrado en: Historia, Arqueología, Geografía, Arte, Informática, Lengua y Valores.

V.2.a. Calendario de viaje:

Esta actividad incluye el uso de herramientas TICs. La actividad incluye el estudio de las calzadas romanas, que sin duda fueron el principal eje de comunicación durante el Imperio romano. Así mediante la plataforma Orbis con un mapa interactivo (<https://orbis.stanford.edu/>), el alumno y alumna debe calcular cuántos días o meses tardarían en llegar a un lugar por las calzadas romanas, o bien tomar alternativas por mar, convirtiéndose en un romano y teniendo en cuenta factores como las estaciones y el tiempo que podría hacer, el tipo de desplazamiento, a pie, caballo, carro, o si porta mercancías y cuál sería el costo. Con esta actividad el alumnado de primaria desarrolla la responsabilidad digital de usar internet por sí mismos, enfrentándose de manera autónoma y crítica al manejo de las herramientas recogidas en la web Orbis (Figura 2). Además de esforzarse por el uso del vocabulario en inglés básico. De este modo, el alumnado entenderá el concepto del tiempo al comprender cuánto tiempo se tardaba en cruzar un mar o desierto en la Antigüedad, o simplemente el territorio de Hispania, por ejemplo, y cuánto tardamos hoy. Podrán identificar en la geografía antigua el nombre de diversas ciudades en latín para entender cómo se llaman en la actualidad. Igualmente, identificarán las principales calzadas que comunicaron Europa y como muchas de ellas hoy día siguen en uso en nuestras carreteras actuales, favoreciendo el respeto y conservación por el patrimonio histórico.

Figura 2: Web The Stanford geospatial network model of the Roman world.



Fuente: <https://orbis.stanford.edu/>

V.2.b. Mapa del viajero antiguo:

De los ejemplos trabajados en el bloque uno con el docente, los alumnos y alumnas, por parejas, elegirán un caso en particular (Fenicios, griegos, romanos o chinos) y tendrán que recrear su propio mapa lo más completo posible dibujando los lugares visitados y que hay en ese sitio en particular (personaje famoso, producto para comerciar, monumento, algún hecho relevante tipo batalla, tratado de paz...), y en qué fecha se visitó. De este modo ven qué pasó (tiempo) y dónde pasó (espacio).

V.2.c. Diario de viaje:

Una vez terminado el viaje, deberán usar su imaginación para realizar una inmersión y escribir un relato en primera persona, de manera individual, como si fueran un comerciante, un soldado o un niño en una caravana, describiendo todo o que han plasmado en el mapa, pero con sus palabras, trabajando así no solo habilidades comunicativas, sino en particular vocabulario específico de historia y geografía. Estos diarios serán leídos en alto en clase. Así aprenderán a escuchar,

compartir ideas y ponerse en lugar de otros, entendiendo como vivían otros pueblos y fomentando el diálogo y la empatía histórica.

VI. DISCUSIÓN

La propuesta presentada se inscribe en la línea de investigación de didáctica que entiende la geografía histórica y la movilidad como herramientas para desarrollar el pensamiento geográfico en primaria, enfocado en la movilidad humana como eje temático y en etapas pasadas. De este modo, permite ubicar eventos pasados en el espacio y además desarrolla de manera independiente habilidades fundamentales del pensamiento geográfico. Tal y como señalan diversos trabajos recientes, el estudio de los desplazamientos humanos en el pasado permite articular explicaciones causales complejas (Trepát y Comes, 2002). Así, a través de la propuesta presentada los alumnos y alumnas son capaces de orientarse y buscar localizaciones; así como, comprenden las escalas y distancias.

Como ya se expuso en el Estado de la cuestión, el currículo de Educación Primaria concede una gran relevancia a la comprensión del espacio y del tiempo, elementos que constituyen el eje vertebrador de esta propuesta. La dificultad que presentan estos conceptos, especialmente el tiempo histórico, ha sido señalada por autores como Prats (2011a) o Cooper (2002), lo que refuerza la necesidad de apoyarse en metodologías activas, narrativas y gráficas como las que aquí se plantean en estas páginas.

De este modo, la comprensión de un mapa pasa de ser un objeto estático a una herramienta narrativa que cuenta una historia en movimiento. Todo ello, acompañado del proceso histórico permite reconocer el territorio actual y sus transformaciones a lo largo del tiempo. Ello, sin duda va de la mano de la comprensión entre movilidad y proceso de difusión cultural: lenguas, mercancías, religiones... permitiendo entender que la diversidad cultural y la tolerancia son el resultado de siglos de intercambio, desplazamientos y mestizajes, entrando en juego la Educación en valores. Uno de los aprendizajes más significativos de este estudio es, por tanto, la conexión de la movilidad antigua y los procesos de proto-globalización, coincidiendo con las líneas de Arista y Merchán (2020) en relación con el tratamiento de la diversidad cultural y las relaciones intercivilizatorias en la enseñanza de las Ciencias Sociales, sirviendo para reforzar valores contemporáneos de convivencia, sostenibilidad, diálogo, interculturalidad y tolerancia.

Por último, mediante las actividades de gamificación y lúdico-narrativas se motiva al estudiante y se potencia la empatía cultural e histórica. Además, las pro-

puestas sobre plataformas interactivas, como es el empleo de la citada herramienta ORBIS, facilita que el alumnado comprenda la movilidad como fenómeno condicionado por la geografía física, técnica y organización social. Otros estudios previos (Estepa y Cuenca, 2016, pp.79-98; Marrón Gaité, 2019, pp.61-78) han demostrado que la interacción con mapas digitales incrementa la capacidad de “aprender a aprender”, si bien igualmente, requiere de una planificación y asesoramiento docente para evitar lecturas erróneas.

Aunque las ventajas de aplicar esta propuesta parecen positivas, igualmente, podemos encontrar problemas en relación con la dificultad de que los alumnos y alumnas entiendan y trabajen con la abstracción conceptual que requiere el “espacio” y el “tiempo”. Lee (2005, pp.31-77), Prats (2011b, pp.7-16) o León (2011, pp. 869-884) entre otros, nos advierten de la presencia de anacronismo al comparar en edades demasiado tempranas pasado y presente dese parámetros actuales, mientras que al contrario otros autores creen que al final de la primaria los alumnos y alumnas ya comprender perfectamente la relación espacial (Catling, 1978, p.27). De hecho, si no se contextualiza adecuadamente, se puede caer en comparaciones forzadas entre pasado y presente o tratar de manera romántica o aventurera los viajes sin ver los conflictos o hechos reales asociados.

Este punto enlaza con lo discutido en el Estado de la cuestión, donde se señalaba que las experiencias escolares existentes suelen centrarse en viajes ficticios, itinerarios locales o cuentos históricos, o específicamente centrados en geografía (Martínez, Fernández y Molina, 2015, pp. 135-164) siendo rara la vez que combinan de manera real geografía, historia, temporalidad con metodologías activas, de ahí se explicaría la ausencia de recursos específicos y la necesidad de diseño propio por parte del docente.

Al detectar la escasez de recursos disponibles sobre este modelo de práctica en cuestión y una falta de experiencia en esta temática, se requiere mayor capacitación docente y ello no permite enriquecernos de experiencias previas y a su vez, de sus propias fortalezas y debilidades (Estepa y Cuenca, 2016, pp. 79-98). Ello implica de igual modo que los docentes deban crear o adaptar contenidos, lo que entraña más tiempo en la preparación. La falta de experiencia puede repercutir también negativamente en los tiempos escolares si no se planifica bien.

VII. CONCLUSIONES

Incluir los viajes como categoría analítica en primaria tiene grandes ventajas didácticas y formativas, sin embargo, hemos observado, que la escasa experien-

cia y propuestas existentes hasta la fecha, requiere de una formación docente, y una creación o adaptación de materiales nuevos.

La movilidad en el mundo antiguo ofrece un puente didáctico entre la geografía histórica y la geografía contemporánea, permitiendo al alumnado comprender las continuidades y cambios en las dinámicas territoriales. Consideramos que trabajar la movilidad constituye una alternativa eficaz para desarrollar el currículo en el alumnado de Educación Primaria con los saberes y competencias del área de Ciencias Sociales, especialmente con las nociones de espacio y tiempo, tradicionalmente complejas por su carácter abstracto.

Por otro lado, la movilidad en el mundo antiguo, trabajada en primaria, no se limita a transmitir información histórica, sino que se convierte, además de aportar conocimiento en historia, en un recurso didáctico para fomentar competencias clave y habilidades del propio pensamiento geográfico, junto al lingüístico y la conciencia intercultural fomentando tanto el trabajo individual como grupal.

Igualmente, cabe recordar que este tipo de propuesta sobre viajes puede ser replicado en diversas etapas de la historia, no teniendo que centrarse exclusivamente en la antigüedad.

El caso práctico demuestra que, mediante el uso de fuentes históricas adaptadas, actividades TIC, creación de mapas, líneas del tiempo y diarios de viaje, los alumnos pasan de ser receptores a convertirse en protagonistas activos de su aprendizaje. La propuesta no solo integra dichos contenidos de Ciencias Sociales, sino que los desarrolla de forma transversal, incluyendo competencias lingüísticas, digitales, sociales y cívicas.

La movilidad funciona como eje vertebrador que permite conectar pasado y presente, entender los procesos de intercambio cultural, y desarrollar empatía histórica, pensamiento crítico y curiosidad científica.

Pese a lo novedoso de la propuesta somos conscientes de ciertos desafíos, como la dificultad intrínseca de trabajar conceptos abstractos sin una adecuada contextualización, el riesgo de simplificar en exceso los procesos históricos o de romantizar los viajes antiguos, y la necesidad de una mayor planificación y recursos didácticos específicos. Aun así, como ya hemos incidido, consideramos que las ventajas superan ampliamente las limitaciones posibilitando abordar problemáticas actuales tan necesarias como la diversidad cultural, las migraciones o la globalización desde una perspectiva histórica y humanista.

REFERENCIAS

- Alderete, E.O. (1983). La teoría de Piaget sobre el desarrollo del conocimiento espacial. *Estudios de psicología*, 4 (14-15), pp. 93-108.
- Arista, A., y Merchán, F. J. (2020). *Educación históricamente en un mundo global: Retos y propuestas para la enseñanza de la Historia*. Barcelona: Editorial Octaedro.
- Carretero, M., y Voss, J. (2004). *Aprender y pensar la historia*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Catling, S. (1978). The child's spatial conception and geographical education. *Journal of Geography*, 77, pp. 24-28.
- Comes, P. (1997). La enseñanza de la Geografía y la construcción del concepto de espacio. En P. Benejam, y J. Pagés (Coords.), *Enseñar y aprender Ciencias Sociales, Geografía e Historia en la Educación Secundaria*, pp.169-188. Barcelona: Instituto de Ciencias de la Educación.
- Cooper, H. (2002). *Didáctica de la historia en la educación infantil y primaria*. Madrid: Ed. Morata
- Estepa, J., y Cuenca, J. M. (2016). La enseñanza del tiempo y del espacio en Educación Primaria: problemas y propuestas. En R. M. Ávila, A. Rivero, y J. Pagés (Eds.), *La educación histórica en el siglo XXI*, pp. 79-98, Barcelona: Graó.
- Lee, P. (2005). Putting Principles into Practice: Understanding History. En S. Donovan y J. Bransford (Eds.), *How Students Learn: History in the Classroom*, pp. 31-77. Washington D.C.: National Academies Press.
- León, A.T. (2011). O conceito do tempo nos meninos e nas meninas do primeiro até o sexto grau. *Revista latinoamericana de Ciencias Sociales, niñez y juventud*, 2 (9), pp.869-884. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/773/77321592025.pdf>
- Luque, R.M., Martínez, R., Priego de Montiano, G. y García-Morís, R. (2019). Espacio geográfico y tiempo histórico en la literatura infantil y los relatos viajeros. *Revista de Innovación y Buenas Prácticas Docentes*, 8(3), pp. 55-63. Recuperado de <https://journals.uco.es/ripadoc/article/view/12275/pdf>
- Martínez, L. C., Fernández, B. y Molina, I. (2015). Propuesta didáctica para la interpretación del espacio geográfico: La ciudad de Segovia y su entorno. *Didáctica Geográfica*, 16, pp. 135-164. Recuperado de <https://didacticageografica.age-geografia.es/ojs/index.php/didacticageografica/article/view/299/275>
- Marrón Gaité, M. J. (2019). Cartografía digital y recursos geográficos interactivos para la enseñanza del espacio. *Didáctica de las Ciencias Sociales*, 37, pp. 61-78.
- Pagés, J., y Santisteban, A. (2011). *La enseñanza y el aprendizaje del tiempo histórico en la educación primaria*. Barcelona: Graó.
- Piaget, E. (1947). La representación del espacio en el niño. Madrid: Ed. Morata
- Prats, J. (2011a). *Didáctica de la historia y construcción de la memoria colectiva*. Madrid: Akal.
- Prats, J. (2011b). Las ideas de los alumnos sobre el tiempo histórico: problemas y desafíos. *Íber. Didáctica de las Ciencias Sociales*, 68, pp. 7-16.
- Ramiro, F.J., L' Anson, S. y Suárez, M. (2025). Historia y multiperspectiva en 3º de Primaria: una experiencia a través de los primeros viajes intercontinentales en la Edad moderna. En S. Molina Puche, M. C. Fernández Rubio, C. Díaz-Lara y V. Pardo Quiles, (Eds.). *Enseñar historia a partir de iconos culturales. Experiencias educativas innovadoras*, pp. 47-72. Oviedo: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo.

Real Decreto 157/2022, de 1 de marzo, por el que se establecen la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Primaria. Recuperado de: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2022/03/01/157/> Consultado (30/09/2025)

Rebollo, M.J. (2007). Viajar, contar, aprender: los relatos de viajes como fuentes literarias para la historia de la educación. En M.N. Gómez, C. Flecha y M.I. Corts (Eds.). *La literatura y la educación: perspectivas históricas: educación en la literatura y literatura en la educación*, pp. 230-260. Sevilla: Fundación Cajasol.

Souto, X.M. (2007). *La educación geográfica en la sociedad del conocimiento*. Barcelona: Octaedro.

Trepal, C., Comes, P. (2002). *El tiempo y el espacio en la didáctica de las ciencias sociales*. Barcelona: Grao

Tuan, Y.F. (1977). *Space and Place. The perspective of experience*. Minneapolis, London: University of Minnesota Press

WEBGRAFÍA

<https://colegionicoli.org/proyecto-asi-empezo-todo/>

<https://www.juntadeandalucia.es/educacion/portals/web/revista-andalucia-educativa/contenidos/-/contenidos/detalle/viajamos-por-el-mundo-sin-salir-de-las-aulas>

<http://lluviadeideasrecursos.blogspot.com/2014/07/didactica-ciencias-sociales-historia-educacion-infantil-primaria.html>

RESEÑAS



**José María Redondo Vega. 2025.
*Geomorfología de León. Ejemplos
significativos y formas de relieve.*
Servicio de Publicaciones de la Universidad
de León, León, 377 pp.**

ISBN: 979-13-87583-22-4

DEPÓSITO LEGAL: DL LE 430-2025

<https://publicaciones.unileon.es/geomorfologia-de-leon-ejemplos-significativos-de-procesos-y-formas-de-relieve/>

El catedrático emérito de Geografía Física de la Universidad de León, José María Redondo Vega, ofrece a lo largo de cerca de 400 páginas una detallada y precisa descripción de 124 ejemplos de procesos y formas de relieve muy significativas y variadas de la provincia de León. Este trabajo resume una información obtenida a lo largo de más de 40 años en los que el investigador ha trabajado en diversos aspectos de la geografía leonesa. Las descripciones se acompañan siempre de fotografías, en algunos casos muy llamativas, que ilustran la forma y/o el proceso analizado. Además, se recoge la bibliografía previa sobre los lugares y procesos concretos, lo que permite profundizar al lector que esté interesado en obtener una información más exhaustiva.

La publicación tiene un gran nivel científico, pero con un tono divulgativo que busca explicar los distintos procesos que han generado cada una de las formas de relieve. En la obra subyace siempre la idea del dinamismo y la evolución de esas formas. Así, en numerosos ejemplos queda perfectamente reflejado como unas dinámicas han ido sustituyendo o afectando a otras previas, dando lugar a un palimpsesto, en el que permanecen algunas huellas de los procesos que han operado en cada momento.

El libro se ha estructurado en 4 grandes capítulos, que incluyen: 1) Las formas de relieve estructurales; 2) Las formas de relieve gobernadas por las fuerzas externas; 3) Las formas de relieve dirigidas por el clima; 4) Las formas de relieve de origen antropogenético. Para cada apartado, se señalan los puntos analizados en un mapa general de la provincia. Dentro de esos capítulos, no se realiza una clasificación según tipos de morfologías, ubicación geográfica, o relevancia de los lugares. Por el contrario, el autor muestra ejemplos diversos, sin un orden aparente, aspecto que se justifica en el Prólogo del libro, indicando que el objetivo es mostrar casos representativos y que, en muchos de ellos, se solapan procesos

diferentes. Sin embargo, a nivel general si se observa un orden dentro de cada capítulo, en función de los tipos de modelado.

En el primer capítulo, se abordan ejemplos de formas de relieve estructurales. En él se incluyen relieves monoclinales, plegados y fallados, incluyendo cubetas, gargantas, ejemplos de erosión diferencial, relieves estructurales y diversos ejemplos de formas kársticas, entre las que hay formas glacio-kársticas, endo-kársticas y exo-kársticas, tanto erosivas como de precipitación. Los relieves estructurales aparecen principalmente en roquedos paleozoicos, pero también, por ejemplo, en los conglomerados terciarios de Candanedo. Las cubetas de Noceda y Bembibre son casos muy expresivos de estas formas de relieve que caracterizan una parte de la comarca de El Bierzo. La erosión diferencial también está representada, siendo quizás la más significativa la del valle del río Casares, donde se conjuga la incisión fluvial con los relieves fallados. Respecto al modelado kárstico, la provincia de León reúne un conjunto de relieves sobresalientes. Se abordan varios casos significativos de gargantas, entre las que sobresale la del río Cares, pero también otras muy destacadas como las de Los Beyos, Vegacervera, Valdeteja o Los Calderones. La interacción entre formas glaciares y kársticas aparece en ejemplos singulares de formas de relieve, que se describen en los apartados sobre la Vega de Liordes, Sancenas y Los Grajos, donde las formas estructurales y las derivadas de acción glaciaria se superponen para configurar dichos relieves. La presencia de dolinas formándose en lugares cubiertos por sedimentos glaciares, nos hace ver que los procesos kársticos continúan en la actualidad. Entre las cavidades, aparecen ejemplos muy significativos y de gran espectacularidad, como Valporquero, Coribos o Torca Marino, junto con otras menos conocidas, pero de gran relevancia por sus formas endokársticas. Por último, es singular la cita sobre tobas calcáreas en sedimentos cenozoicos en el valle del río Torío.

El segundo capítulo está dedicado a formas de relieve derivadas de fuerzas externas, incluyendo la acción de la gravedad, la gelifración, la arroyada, los deslizamientos, un glacis y las formas fluviales, tanto erosivas como deposicionales. Algunos de los grandes deslizamientos en masa son muy notables, especialmente los que tienen un carácter paraglaciar y que, en algunos casos, presentan actividad actual, como el de Lumeras. Entre las formas fluviales, destacan algunas gargantas y meandros en los ríos bercianos, así como las potentes terrazas fluviales del río Boeza, con 5 niveles visibles. La evolución del relieve como consecuencia del distinto nivel de base de los ríos de la cuenca del Miño-Sil y del Duero también se aborda, con ejemplos significativos en las zonas de contacto entre ambas cuencas, como en La Cabrera. Se incluyen igualmente varias cascadas, analizando su origen, generalmente consecuencia de la existencia de rocas

más resistentes, pero también debidas a reajustes fluviales. Por último, es singular la cita sobre gonfolitas en las Hoces de Vegacervera.

Un tercer apartado aborda las formas de relieve de origen glaciar y periglacial, muy abundantes en las áreas de montaña de la provincia de León y que han sido estudiadas durante más de dos décadas por este autor. En Picos de Europa, se cita el pequeño helero de Traslambrión, prácticamente ya desaparecido, como ejemplo de glaciario en época histórica. Pero lo que más abunda son formas glaciares de la última glaciación, con ejemplos muy espectaculares de circos glaciares (Cuiña), lagunas con distinto origen (Hoyos de Vargas, Pozo Cheirosu, Respina), morrenas (Lugueros, Babia, Viadangos), artesas glaciares (Campo de Santiago, arroyo del Aro) o bien el conjunto de formas de origen glaciar (Alto Esla, Burbia, Lumajo, río del Lago). Pero también se recogen formas de detalle, como umbrales pulidos y estriados en lugares clave para la reconstrucción de la dinámica glaciar, o morrenas, bloques erráticos y depósitos de till. Además, el autor da importancia a los sedimentos ligados a la dinámica glaciar y postglaciar acumulados en turberas y en depósitos glaciolacustres posteriormente excavados. Estos registros, como señala, son básicos para poder reconstruir la dinámica climática del pasado y poner en contexto los cambios actuales. En conjunto, los abundantes restos glaciares existentes en los valles de montaña de la provincia evidencian la magnitud de glaciación y su gran trascendencia para entender el relieve actual.

En este capítulo también se incluyen varios lugares donde son las formas periglaciares las dominantes, aunque casi siempre aparecen influenciadas por las formas glaciares previas, reflejando el carácter paraglaciar de muchas de ellas y poniendo en evidencia, una vez más, la dinámica del relieve y su evolución temporal. Como ejemplo significativo, sobresale el enclave de Hoyo Empedrado, en el macizo de Peña Prieta, pero también, entre otros, la Sierra de Sentiles o Arcos del Agua. Mención especial merecen los glaciares rocosos, una forma de relieve especialmente abundante en los macizos de cuarcitas y areniscas cuarcíticas, de la que hay ejemplos sobresalientes en la provincia de León, como el de Braña Librán. No se olvida el autor de analizar ejemplos significativos de otras formas que suelen pasar más desapercibidas, como los campos de bloques, los bloques aradores, los *grèzes litées*, canchales, suelos poligonales o las terracitas. Por último, se describen las dinámicas nivales en enclaves de neveros persistentes y en zonas afectadas por aludes de nieve.

La inclusión del cuarto capítulo, sobre las formas antropogenéticas, supone una incorporación que puede resultar novedosa, pero que es especialmente relevante en la provincia de León, donde existen notables ejemplos de paisajes generados por la actividad humana, principalmente relacionados con la activi-

dad minera. En este campo, el autor, con dilatada experiencia en trabajos sobre minería y paisaje, muestra una selección de 11 lugares donde la acción humana es muy destacada. Entre ellos se encuentran formas de relieve derivadas de la explotación aurífera romana, como Las Médulas, Las Miédoles o La Leitosa. Un caso muy singular es el de La Balouta, donde un paleo-karst que fue colmatado y sellado por sedimentos neógenos fue posteriormente exhumado por los mineros romanos, mostrando un ejemplo muy significativo de interacción de fenómenos naturales y antrópicos en el paisaje actual. Otra muestra de esa interacción es el cambio en los cauces de muchos ríos, ejemplificado en el río Luna, y que responden a los cambios en las cuencas, tanto por la construcción de embalses como por el abandono de las actividades tradicionales y la reducción de aportes de sedimentos desde las laderas. Las minas de carbón, ya abandonadas, de La Mora y Santa Lucía, así como canteras de caliza y pizarra también se analizan en este capítulo.

En conjunto, el libro constituye una referencia clave para el estudio del relieve leonés, y para entender su significado geomorfológico y ambiental. Y lo es porque sintetiza el conocimiento de más de un centenar de lugares que, en conjunto, muestran la gran riqueza de procesos geomorfológicos que actúan y han actuado en la provincia de León. De esa manera, el lector encontrará no solo una relación de lugares de interés desde el punto de vista geomorfológico, sino un verdadero manual de Geomorfología que muestra ejemplos muy significativos de formas de origen estructural, dinámico, climático y antropogénico, incluyendo una amplia gama de procesos geomorfológicos.

JAVIER SANTOS GONZÁLEZ

Departamento de Geografía y Geología
Universidad de León



**Marta del Riego. 2025. *Cordillera*. AdN
Editorial Grupo Anaya, Palencia, 416 pp.**

ISBN: 978-84-10138-68-1

DEPÓSITO LEGAL: M 24617-2024

<https://www.adnovelas.com/libro/cordillera/>

El libro *Cordillera* es una novela negra que sorprendentemente reúne todos los elementos necesarios para que un geógrafo más o menos en contacto con la Cordillera Cantábrica desvíe su mirada con interés. Se trata de un libro ambientado fundamentalmente en el territorio de Babia y Luna, donde los conflictos por el uso del territorio y de sus recursos son los verdaderos protagonistas.

Se presenta además un paisaje agreste y peligroso, donde la ganadería o la caza todavía son las actividades hegemónicas, quizás demasiado boscoso y quebrado para lo que es Babia. Esto me ha situado erróneamente en una Omaña, donde los procesos de abandono y asilvestramiento son mucho más profundos. Este aspecto pude comprobarlo con la autora indicándome su inspiración en Torrestío y Abeltas de Luna. Es precisamente el valle de San Emiliano y el eje del valle del Luna un área algo más activa en cuanto a la ganadería y con un mayor grado de atracción turística. En cualquier caso, se puede disfrutar de una imagen agradable que permite trasladarte a un paisaje de puertos pirenaicos entre grandes cresterías.

Se plantea una acción centrada en unos pocos personajes, tres o cuatro oriundos que viven casi todo el año, un neorrural y varios ancianos. Claramente cifras propias de una entidad al borde del despoblamiento absoluto, veranos y fiestas al margen. Se consigue situar en la mente del lector esta situación mediante la narración en primera persona de varios de los personajes, incluida la osa.

Se describen de forma bucólica las brañas como un lugar de respiro y de peligro (el oso, el lobo). Pero también, el lugar de los pastores trashumantes, antes de largos trayectos y hoy en día casi abandonada, únicamente simbolizada por pastores de corta distancia (desde el valle del Órbigo), y los trasterminantes. Es precisamente la continuación de esta tradición el eje de desarrollo de la historia de Nidia, y de cómo se transfieren los rebaños por herencia de padres a hijos. El

hecho de que quien se quede con el rebaño sea una hija, indica las dificultades añadidas, debiendo hacerse ruda y hostil para sobrevivir en un espacio masculinizado.

Las ovejas son una reliquia del pasado, ¡bah! Vacas, yeguas para carne, esas sí que dan dinero y poco trabajo.

El Parque Natural de Babia y Luna, si bien no es mencionado de forma explícita, sintetiza la problemática contemporánea donde se entremezclan problemas inherentes a la acelerada transformación de un espacio rural de montaña, alejado de los grandes centros de acumulación de personas, capital y poder. Es ahí donde encaja la figura de Darío, un biólogo hastiado de su vida en la gran ciudad y en el CSIC, que se convierte gracias a su procedencia y poca empatía, en el chivo expiatorio en el que volcar las frustraciones locales. Sus conversaciones e interacciones con los habituales de los bares serían objeto de investigación en ordenación del territorio si fueran reales.

Aunque se profundiza en el conocimiento y conservación del oso pardo, no deja de ser la excusa para mostrar de forma magistral los celos con los que cualquier elemento ajeno es percibido por un grupo de personas temerosas del futuro. Es ahí donde penetra la oscuridad de una novela negra que no debiera ser tan negra para retratar con un mejor ánimo de generar consensos la problemática rural.

Se pivota sobre los siguientes temas aunque no se mencionen explícitamente: la desaparición de la ganadería ovina trashumante y las dificultades de la ganadería extensiva bovina y equina, la conservación de una naturaleza desbordante donde el lobo y la osa son un símbolo en disputa, la soledad del envejecimiento del rural profundo y la frustración de la emigración en todas sus formas (veraneantes, jóvenes deseosos de salir, fuga de cerebros, etc.), las amenazas externas del territorio en cualquiera de sus formas (cultura urbana, extractivismo energético, turismo inadaptado, imposición de normas medioambientales mal explicadas y sin una adecuada gestión, etc.). Estas problemáticas, se pueden adivinar comunes a todas las montañas del interior noroccidental de la península aquejadas por los mismos procesos desde las sierras zamoranas a los Ancares hasta el poniente de la Cordillera más allá de la Montaña Palentina.

Todos los personajes deciden evitar adaptarse a los cambios y actuar mirando para otro lado con nostalgia, lo que los psicólogos suelen llamar evitar el problema. Nidia, la pastora, lucha contra todo, para mantener la tradición trashumante que en su día llevó cada verano cientos de miles de ovejas a los puertos de la Cordillera. Evelio, sin embargo, representa un tipo violento con acceso a las armas debido a que es cazador, y un mal ganadero que frecuenta más los puticlubs

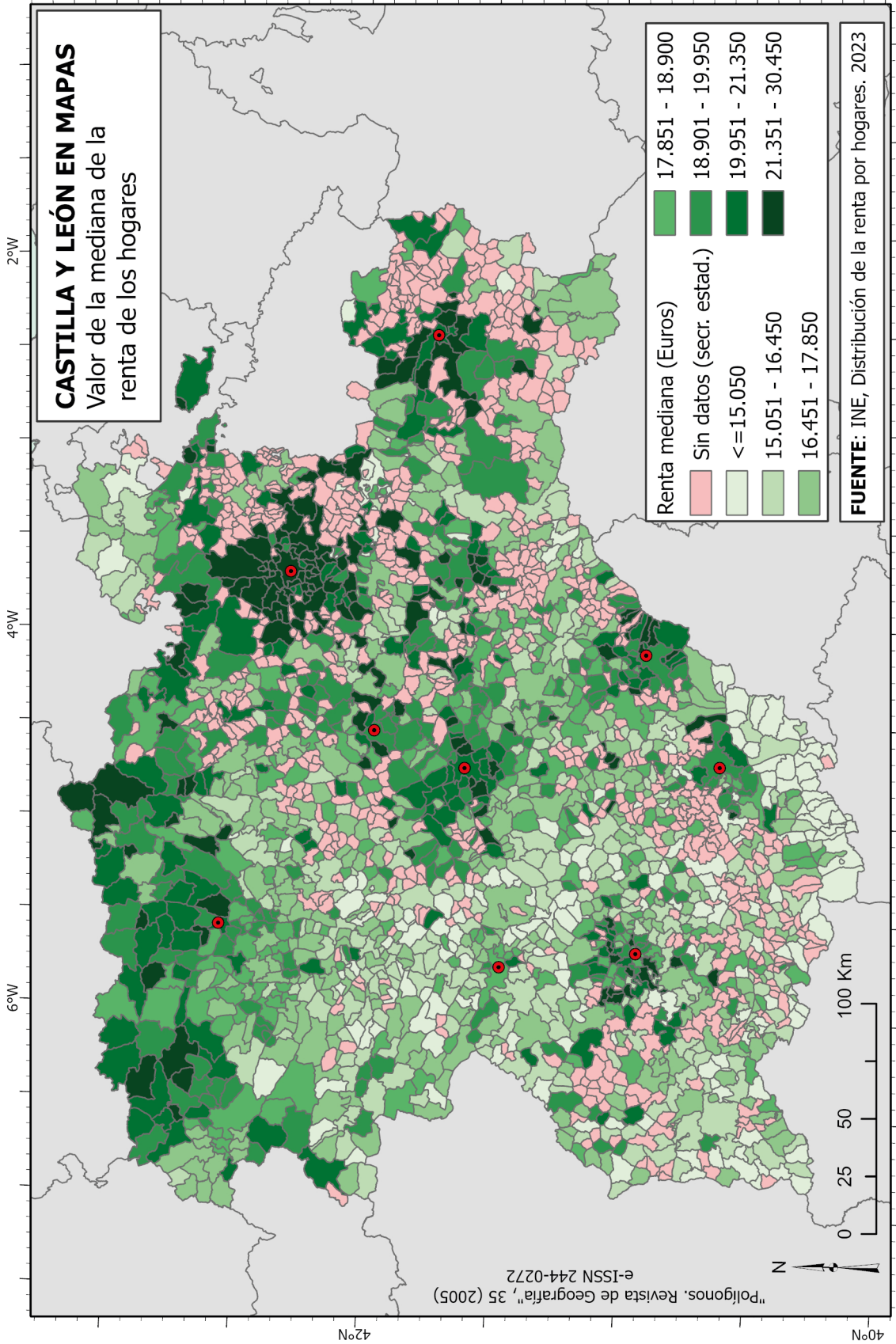
que los prados de fondo de valle desatendiendo el ganado en extensivo. Este decide egoístamente quedarse con todo lo que queda en el pueblo como forma de supervivencia negándose a aceptar un futuro distinto de convivencia. Se convierte junto a Urraca, una ruda y conflictiva veterinaria, en el refugio de todos los miedos a los cambios globales de nuestra civilización. Estos deciden tomar la justicia por su mano, en un territorio que consideran condenado a ser la periferia de la periferia.

Es esta oscuridad, que no debiera ser sino anecdótica en la Cordillera, la que probablemente pueda generar cierto rechazo ya que esparce una realidad que pueda resultar menos creíble para quien conoce ese espacio. En todo caso una novela no está obligada a ser realista, y si así fuera, los detalles pasan desapercibidos para los menos conocedores del área tratada. En su anterior novela, Pájaro del Noroeste, pude percibir que al conocer más en profundidad el territorio de la llanura leonesa, uno se sumerge menos en la trama al estar más pendiente de los detalles. Las llanuras en el libro también aparecen con una atmósfera menos pesada, la ribera del Órbigo, como un lugar más amable y poblado. Un lugar divertido, pero sin lugar a duda, con una imagen algo nostálgica de lo que representó La Llanera (La Bañeza), hoy sumida en problemas propios de las pequeñas ciudades, donde la desindustrialización, la precariedad laboral y la ausencia de incentivos para los jóvenes con estudios ha llevado a un declive acelerado. La majada, una evidente referencia autobiográfica, se sitúa en las proximidades del Órbigo, un lugar en el que cada vez es más extraño ver bañarse, tal y como se muestra en una de las escenas.

Darío, el científico del CSIC que estudia al oso, traslada asimismo sus frustraciones urbanas y trata de hacer de su vida una investigación sin sumergirse ni empatizar con sus vecinos, una clara referencia a la impresión que traslada el mundo urbano al rural. Aunque carentes de grises, considero que cada personaje representa una frustración frente al sistema de acumulación al que asistimos con miedo a cambios tan profundos como son el clima, la estructura del poblamiento, los usos y costumbres, el sistema económico y la globalización.

ALFONSO PISABARRO PÉREZ

Departamento de Geografía y Geología
Universidad de León



- 5 PRESENTACIÓN: En recuerdo del primer director de la revista POLÍGONOS: Antonio T. Reguera Rodríguez

ARTÍCULOS

- 9 Belén GARCÍA MALAGÓN
Impacto socioespacial del turismo cultural en ciudades patrimonio mundial: el caso de Salamanca.
- 33 Daniel CASAS CASAS
Estrategias frente al reto demográfico: análisis comparativo en cuatro comunidades autónomas españolas.
- 55 Verónica CASANOVAS, Carlos Hugo SORIA CÁCERES y Gonzalo ANDRÉS LÓPEZ.
Marmaray y el patrimonio cultural y natural de Estambul: equilibrio entre desarrollo y memoria. Una lectura situada sobre infraestructura ferroviaria, paisaje y sostenibilidad urbana.
- 79 Dayra Milena VARGASARDILA
Revitalización del paisaje industrial como construcción cultural del territorio urbano.
- 103 Patricia A. ARGÜELLES ÁLVAREZ
Movilidad y viajes en el mundo antiguo: una propuesta didáctica para la enseñanza de la Geografía Histórica en Educación Primaria.

RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS

- 123 José María Redondo Vega (2025): *Geomorfología de León. Ejemplos significativos de procesos y formas de relieve*. León, Servicio de Publicaciones, Universidad de León, 2025, 377 pp. ISBN 979-13-87583-22-4.
- 127 Marta del Riego (2025): *Cordillera*. AdN Editorial, Grupo Anaya, Palencia, 416 pp. ISBN 978-84-10138-68-1.

CASTILLA Y LEÓN EN MAPAS

- 131 José CORTIZO ÁLVAREZ
Valor de la mediana de la renta de los hogares en Castilla y León.

