CONCURSO PARA LA REORDENACIÓN DE LA PLAZA DE SAN MARCOS Y ENTORNO EN BEAS DE SEGURA, JAÉN

Bases técnicas

Índice

1. Introducción

1.1. Antecedentes

1.2. Programa La Ciudad Amable

2. Análisis

2.1. Análisis del medio territorial

2.2. Análisis antropológico y cultural

2.3. Marco legislativo

2.4. La Plaza de San Marcos en Beas de Segura, Jaén

3. Alcance y objetivos

3.1. Alcance

3.2. Objetivos

ANEXOS

ANEXO I. Plano de delimitación espacial de la actuación

ANEXO II. Fuentes de obtención de datos (Jaén)

ANEXO III. Consideraciones Técnicas

ANEXO IV. Reportaje fotográfico

ANEXO V. Sistemas Generales, Espacios de Especial Protección y Bienes de Dominio Público en Beas de Segura (PGOU 2014)

1 Introducción

1.1. Antecedentes

La Ciudad Amable es una iniciativa de la entonces Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, a través de la Dirección General de Rehabilitación y Arquitectura en colaboración con la de Movilidad y la de Infraestructuras, cuyo objetivo es abrir un nuevo camino en las políticas de intervención en el espacio público por parte de las administraciones.

En 1998 la firma del Protocolo de Kyoto marcó el inicio de una toma de conciencia en cuanto a la responsabilidad compartida a nivel mundial sobre la calidad del medio en que vivimos, y sobre cómo las decisiones políticas inciden en la calidad y sostenibilidad del entorno urbano en que desarrollamos nuestras vidas. En Europa, cuatro años antes, la firma de la Carta de las Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad, conocida como Carta de Aalborg, vino a reforzar la idea del compromiso común en la búsqueda y construcción de una ciudad más habitable, más humana y, en definitiva, más amable.

Desde entonces han sido numerosas las iniciativas, programas y estrategias generadas en el marco comunitario, estatal y regional para avanzar hacia este nuevo tipo de ciudad.

En Andalucía, el antecedente directo de **La Ciudad Amable** es el **Programa Regional de Espacios Públicos** del año 1998 desarrollado a través de la Consejería de Fomento y Vivienda (BOJA núm. 76, de 9 de julio de 1998). Su objetivo es el de contribuir a la mejora de la calidad ambiental de las ciudades andaluzas y de su estructura urbana, a través de intervenciones en espacios libres de uso público que incrementen la oferta o mejoren la dotación de dichos espacios. Este programa viene desarrollando una importante tarea que ha contribuido durante más de una década a la mejora de las ciudades andaluzas, pero recientemente se hizo necesaria una reorientación del programa.

Esta reorientación, que dio origen a **La Ciudad Amable**, fue necesaria al considerarse imprescindible que las intervenciones en los espacios públicos urbanos se planteen desde el principio con una visión integral, que incorpore los aspectos necesarios relativos a movilidad con criterios de sostenibilidad, entendida ésta en sus tres vertientes interrelacionadas: social (participación ciudadana y cohesión social), económica (viabilidad y gobernanza) y ambiental (metabolismo urbano, habitabilidad y biodiversidad), con el fin último de que la activación de nuestras ciudades redunde en mejora de la calidad de vida y la salud de los ciudadanos.

Así nació **La Ciudad Amable**, como un camino novedoso y poco explorado dirigido a fomentar la experiencia y la reflexión sobre estas cuestiones entre Ayuntamientos, profesionales y ciudadanía.

1.2 La Ciudad Amable

La Ciudad Amable constituye una iniciativa del Gobierno andaluz que aspira a desarrollar acciones de sensibilización, formación y difusión sobre los valores y técnicas de intervención en el espacio público como lugar de la colectividad, la movilidad sostenible en la ciudad contemporánea y, en general, sobre la mejora de la calidad del espacio urbano y su activación social, cultural y económica. El programa pretende propiciar una ordenación social y medioambientalmente más racional del espacio público, otorgando mayor protagonismo, seguridad y comodidad al peatón y al ciclista.

La iniciativa se articula en tres líneas de acciones diferentes y complementarias: formación, acción y difusión.

- Formación: una línea destinada a la formación sobre movilidad sostenible y diseño urbano, de técnicos de corporaciones públicas locales, profesionales, personal docente y universitario, así como de la ciudadanía en general.
- Acción: esta línea es la denominada de *creación*, para fomentar la ejecución de proyectos municipales en el espacio público que tengan en cuenta las bases e instrumentación de esta iniciativa.
- Difusión: es una línea orientada al desarrollo de acciones para la activación social, cultural y económica del espacio público, a la exposición de buenas prácticas y a la edición de manuales técnicos de diseño de espacios públicos, paisaje urbano y calmado de tráfico.

En el marco de acción formativa, la Dirección General de Rehabilitación y Arquitectura, en colaboración con la de Movilidad y la de Infraestructuras, convocó en 2013 una serie de jornadas abiertas y gratuitas para todas aquellas personas o entidades que se hubiesen adherido a la iniciativa **La Ciudad Amable** a través de su portal web. Estas jornadas se desarrollaron a lo largo de todo el año y fueron organizadas en tres bloques.

1º La ciudad sostenible: acciones de formación dirigidas a técnicos y gestores municipales, así como profesionales dedicados a la intervención en la ciudad.

2º La ciudad humana: dirigidas a docentes y educadores ambientales

3º La ciudad colectiva: conferencias en las escuelas de arquitectura de Andalucía sobre investigación y acción en el espacio público.

El resultado del conjunto de seminarios, talleres y conferencias está disponible en el portal web de la Consejería de Fomento y Vivienda:

http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal-web/web/areas/arquitectura/la_ciudad_amable/texto/0a9dd89c-ed41-11e2-becd-29fcea182819

En lo referente a la línea de *creación*, se convocó a los Ayuntamientos adscritos a la iniciativa y a los profesionales dedicados a la intervención sobre la ciudad para desarrollar propuestas concretas de intervención urbana, en la que también tuvieran cabida los colectivos ciudadanos. El objetivo de la convocatoria era que, a partir de unos determinados ámbitos definidos por los Ayuntamientos en coherencia con los criterios de **La Ciudad Amable**, los municipios presentaran propuestas concretas de intervención, que habrían de entrar en un proceso de selección para su inclusión en los programas de la Consejería.

La Ciudad Amable orientó las propuestas para garantizar, además de que el ámbito y el alcance fuesen equilibrados, su viabilidad técnica y económica. También se impulsó la utilización de una metodología acertada, un enfoque multidisciplinar y el establecimiento de unos objetivos razonables. En esta fase de orientación y análisis de las propuestas, se incorporaron parámetros relativos al enfoque sostenible de las nuevas metodologías de intervención en el espacio público: participación e integración social, calidad ambiental y salud, movilidad sostenible y eficiencia energética.

Las propuestas respondieron a una de las siguientes modalidades:

01. **Islas ambientales**

Proyectos sobre un sector urbano delimitado que incida en la potenciación de la movilidad urbana sostenible y la jerarquización viaria, recuperando los espacios públicos por y para la colectividad.

02. **Espacios habitables**

Proyectos arquitectónicos de activación y mejora de la calidad ambiental y paisajística de un espacio público o secuencia urbana concreta, según las premisas de **La Ciudad Amable**.

03. **Vías sostenibles**

Proyectos de diseño de vías ciclistas en ámbitos urbanos, que conecten los lugares de residencia con los centros de trabajo, ocio, comercio y actividades, respondiendo así al cambio de los hábitos de movilidad de los ciudadanos y la creciente demanda social.

A la convocatoria se adhirieron en 2013 un total de 382 ayuntamientos (casi el 50% de los existentes en la Comunidad Andaluza), de los que, tras la participación en la anterior fase formativa, 204 presentaron propuestas para su evaluación. El proceso de evaluación fue realizado por un Comité presidido por el Viceconsejero de Fomento y Vivienda y la selección se fundamentó en los siguientes criterios, comunes para todos los proyectos:

- Calidad urbana y ambiental
- Activación del espacio público
- Movilidad sostenible. Accesibilidad y conectividad
- Participación e integración social
- Fomento del empleo e igualdad de género
- Eficiencia energética
- Innovación y creatividad
- Posibilidades de reproducción del modelo

Se seleccionaron 52 propuestas y se redactaron 22 proyectos a lo largo de 2014. En el mismo año el programa de **La Ciudad Amable** fue preseleccionado a nivel nacional por el *Comité Hábitat* Español del Ministerio de Fomento, como una de las seis mejores prácticas urbanas del

país, dentro del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos ONU Hábitat, compitiendo para optar al Premio Internacional de Mejores Prácticas para la Mejora de las Condiciones de Vida de Dubai 2014. La Ciudad Amable quedó finalmente incluida en de la Lista de Finalistas dentro de la categoría *Best* (Mejor) 06.

2. Análisis

2.1. Análisis del medio territorial

2.1.2. Contexto geográfico

Beas de Segura es un municipio de la provincia de Jaén. Su sector oriental montañoso está incluido en la comarca agraria de Sierra de Segura, con casi una cuarta parte de su territorio dentro del Parque Natural de la Sierra de Cazorla, Segura y Las Villas. Es el municipio más habitado de la comarca y centro de influencia de los municipios limítrofes. Se encuentra a 124 km de Jaén, a 65 km de Úbeda y a 46 km de Segura de la Sierra, siendo Beas uno de los principales accesos a la Sierra.

Imagen 1: Contexto geográfico de Beas de Segura

Los datos de su territorio municipal referidos al año 2015 son:

- Extensión superficial: 159,4 Km²
- Perímetro: 73.319,88 m
- Altitud sobre el nivel del mar: 575 m
- Número de núcleos que componen el municipio: 4 (Beas, Cañada Catena, Las Cuevas de Ambrosio y Los Prados de Armijo)

La accidentada topografía del núcleo urbano de Beas de Segura muestra una dirección predominante de calles en sentido este-oeste coincidiendo con la falda de las laderas montañosas que forman la cuenca del Río Beas. Éste atraviesa el pueblo longitudinalmente originando a su paso una gran zona verde de forma alargada. El casco antiguo ha quedado configurado en la margen derecha siendo el espacio más extenso del núcleo.

La Plaza de San Marcos en Beas de Segura se encuentra en el cuadrante noroeste del núcleo urbano, a una distancia de 250 metros de la Plaza Paseo Constitución, donde se localiza la sede del Ayuntamiento.

Se trata de un vacío limitado por la vía principal de acceso al municipio, llamada Calle Angosto (que es la prolongación natural de la carretera autonómica A-6301 y que cambia su nombre por el de Calle Feria cuando se interna en el caserío) y el curso del Río Beas. El espacio se encuentra atravesado por el inicio del Paseo de las Rosas, viario que discurre en dirección este-oeste paralelamente al río, conectando los dos extremos del pueblo.

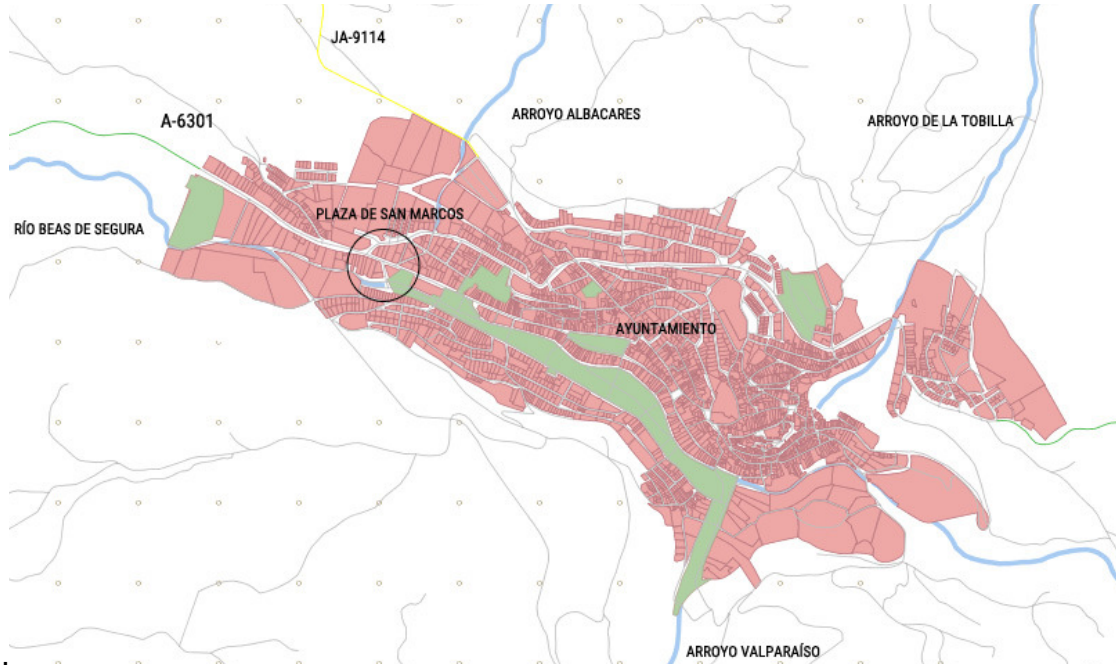

Imagen 2: Núcleo urbano de Beas de Segura

2.1.3 Condicionantes del relieve

Altitud: 575 m sobre el nivel del mar.

Exposición: El núcleo urbano se encuentra rodeado de los macizos montañosos que conforman el valle del río Beas y que alcanzan unos 200 metros de altura aproximada desde la cota base del río. Esta ubicación garantiza la protección a los vientos de componente norte y sur.

La Plaza de San Marcos es un recodo de la vía de acceso principal al núcleo urbano, atravesado por el Paseo de las Rosas y limitado por el borde del Río Beas. El espacio libre de edificación objeto del programa La Ciudad Amable, tiene 65 m en la dirección este-oeste y unos 35 metros en la dirección norte-sur, comprendidos entre la calle Angosto y el borde del río. La edificación que rodea el espacio es compacta (a excepción del equipamiento educativo del lado oeste) y tiene entre 3 y 4 alturas; pero al no conformar un área cerrada cabe esperar que el

espacio que se pretende acondicionar esté relativamente expuesto a los vientos de componente oeste.

Pendiente: el espacio no cuenta con ningún desnivel.

2.1.4 Condicionantes hidrológicos y del suelo

El 22 % del término municipal se encuentra situado dentro del Parque Natural de la Sierra de Cazorla, Segura y Las Villas, laberinto orográfico de valles, calares, tajos, montañas y altiplanos de gran importancia hidrológica. El río de Beas drena el montañoso sector oriental del término municipal recogiendo a su paso tanto las aguas superficiales como las subterráneas de frecuentes nacimientos acuáticos. Tres arroyos conducen sus aguas hacia el río Beas atravesando suelo urbano: Albacares, Tobilla y Valparaíso, actualmente soterrados.

Riesgos naturales en casco urbano[1]:

- Riesgos por inestabilidad geomecánica del terreno: debido a la naturaleza geológica del territorio de Beas de Segura, la inestabilidad en las laderas es un fenómeno desconocido en la zona y no representa peligro para las actividades humanas. Otras eventualidades geológicas, como el hundimiento de terrenos kársticos o el movimiento de suelos arcillosos, están también descartadas. Sin embargo, los desprendimientos de piedras desde los acantilados tobáceos, situados en pleno casco urbano de Beas de Segura sí representan un riesgo para las personas y sus bienes. Este cantil tiene una longitud de 100 metros con un desnivel medio de 12 metros, siendo su superficie vertical 1.200 m².
- Riesgos de inundación: los regímenes de las corrientes fluviales de esta zona del país presentan puntas de caudal de considerable valor que pueden producir (y de hecho lo han hecho recientemente) inundaciones sobre las vegas adyacentes a sus cauces que, en caso de estar ocupadas por cascos urbanos, han llegado a provocar pérdida de vidas humanas. Todas las inundaciones se han producido en periodo estival y están relacionadas con tormentas veraniegas. Desde los años 60 se han realizado numerosas obras de defensa de varios de los arroyos y del propio río Beas, que fue encauzado a su paso por el casco urbano. Sin embargo, ha de apuntarse que en estas obras no se siguieron los criterios de dimensionamiento modernos, de considerar periodos de retorno de 500 años.

1 *Véase Estudio de Impacto Ambiental del PGOU de Beas de Segura*

2.1.5 Condicionantes de paisaje, vegetación y fauna

Paisaje

Mapa de paisajes de Andalucía de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio:

- Ámbito paisajístico: Pie de Monte de Cazorla (Sierra de Cazorla y Segura)
- Área Paisajística: Serranía
- Geoforma: Roquedal calizo

Vegetación

El estrato arbóreo más abundante es el pinar, sobretodo el *pino negral* aunque excepcionalmente aparece el *pino carrasco* y el *pino piñonero*. Por debajo de los 800 m de altitud, el estrato arbóreo lo constituyen las encinas y algunos quejigos, con sotobosque de genistas intercalado. También está presente el cojín de monja, de flor amarilla y enormemente espinoso, dando lugar a un matorral de porte almohadillado. La vegetación predominante es el romero y algún enebro rastrero. En la ribera del río son frecuentes los chopos. El resto de la extensión del término municipal corresponde en su gran mayoría al olivar.

Fauna

Las abundantes garrigas y matorrales sirven de cobijo a pequeñas aves (currucas rabilargas y cabecinegras, collalba rubia) que establecen sus nidos en la protección de los arbustos espinosos. También existen abundantes lagartijas de la especie colilarga. Donde aumenta el porte de la vegetación (bosque de quejigo y pino) aparecen el trepador azul y el agateador, que se alimenta de los insectos presentes en la corteza de los árboles. En las copas de los pinos abundan el carbonero garrapinos, el herrerillo capuchino y los piquituertos, mientras el herrerillo común y el carbonero común aparecen en el follaje de las encinas y quejigos. El frescor de las zonas boscosas es propicio para la culebrilla ciega. En el Parque Natural son frecuentes el jabalí, el gamo, el ciervo, el zorro y otros animales salvajes como la ardilla, la liebre y el conejo. El águila real y el buitre leonado también se encuentran presentes en sus bosques y hasta mediados de la década de 1950 existían algunos ejemplares de lobos.

2.1.6 Microclima

El clima de Beas de Segura es de tipo *Mediterráneo Continental*, correspondiente al área geográfica climática *Depresión Del Guadalquivir*, con veranos calurosos e inviernos fríos, llegando a alcanzar temperaturas extremas de -6 ºC a -8 ºC en invierno y superando los 40 ºC en la época estival; aunque las normales en verano oscilan entre los 26 ºC a los 36 ºC y en invierno entre los 4ºC a los 12 ºC.

Pluviometría[2].

Buena parte del término municipal de Beas de Segura y su entorno están dentro de la denominada "Andalucía húmeda". Se trata de una particularidad pluviométrica consecuencia de la situación geográfica de la cadena montañosa a la que pertenece el territorio del municipio. En efecto, cuando las masas nubosas de origen atlántico que han ascendido por el valle del Guadalquivir chocan contra las montañas situadas a barlovento, tienen que elevarse para salvar el obstáculo y en su ascenso se produce un enfriamiento que condensa el vapor de agua para producir las lluvias. Debido a esto, en el borde oriental de estas Sierras (donde se ubica la ciudad de Beas de Segura) se recoge más lluvia que en el interior del macizo montañoso pudiendo alcanzar lluvias anuales medias superiores a los 1.500 mm (valores sólo superados en la Sierra del Pinar de Grazalema, Cádiz, donde se alcanzan los 2.000 mm anuales).

2.2 Análisis antropológico y cultural

2.2.1 Historia

Esta región contiene muchos de los asentamientos humanos paleolíticos más antiguos de Andalucía. El hecho de que las estribaciones de Sierra Morena sean muy ricas en minerales, junto con la fertilidad del suelo y la abundancia de agua, favoreció en el Neolítico la aparición de importantes redes comerciales, que junto al florecimiento de agricultura, ganadería y artesanía, contribuyeron a la consolidación de las poblaciones con base en el comercio y trueque de productos. El llamado *camino cartaginés* posibilitaba el trasiego de minerales y personas entre Cástulo (capital ibera de Oretania, actual Linares) y Cartago Nova, contribuyendo a la estabilidad de la población en toda la zona y a su prosperidad.

Bajo el dominio romano, Beas queda incluida en el convento jurídico de Cartago Nova de la provincia de Tarraconensis.

Los Visigodos no cambiaron la forma de gobierno de los hispanorromanos tras su entrada. Las riendas del poder de la ciudad las ostentó un grupo de aristócratas godos, propietarios de la mayor parte de la tierra, que se habían fusionado con los hispanorromanos.

En el 715, tras la invasión musulmana de la península, Beas pasó a formar parte de la *Cora de Yayyan* con sede en Córdoba. Durante el mandato de Abderramán III el desarrollo de Beas era notable: lino, cáñamo, trigo, olivos, árboles frutales y otras mercancías eran transformadas y comercializadas, construyéndose numerosos batanes, aceñas, molinos y telares. Con la caída del califato los almorávides pasaron a controlar el territorio de Beas, que mantuvo la presencia árabe durante cinco siglos.

2 *Véase Estudio de Impacto Ambiental del PGOU de Beas de Segura*

Tras la Reconquista de Úbeda de 1234, Beas se repuebla con gentes venidas del norte de castilla, atraídas por la concesión de significativos beneficios fiscales. Durante el siglo XVI, la localidad experimentó un auge demográfico y también económico, basado en la agricultura y a la ganadería.

Este esplendor se diluye, a partir del siglo XVII, en la decadencia y crisis generalizada de todo el país. La falta de políticas sólidas, la subida de precios por las malas cosechas, la injusta presión fiscal para guerras, la corrupción, los privilegios del clero y la emigración a Indias contribuyeron al empobrecimiento local, agravando las diferencias sociales y aumentando la miseria de la mayoría de los vecinos.

El siglo XVIII significó para Beas la pérdida de parte de su patrimonio. Con la creación del Departamento de Marina en 1748 a propuesta del Marqués de la Ensenada, ministro de Fernando IV, se realizaron talas masivas de árboles por toda la región para la construcción de barcos, cuya madera era trasladada por río a Sevilla y Cádiz. Al mismo tiempo se constituyó el Negociado de Montes que permitió que con la madera talada se construyesen la Fábrica de Tabacos de Sevilla, la de Cádiz, los techos de la Catedral de Jaén y otras construcciones emblemáticas. Al desaparecer ambos departamentos algunas localidades de la región reclamaron sus derechos sobre los terrenos esquilmados por la tala masiva y el recurso logró prosperar, siendo expropiado una parte importante del territorio de Beas, que llegaba inicialmente al río Guadalquivir.

En 1750 el Consejo de Órdenes Militares ordenó la demolición de la fortaleza que había en la parte más alta de la villa de Beas y pocos años más tarde, el terremoto de Lisboa causó graves daños en algunas viviendas.

El siglo XIX no compensó a Beas de estas pérdidas y trajo otras nuevas: durante la Guerra de la Independencia Española y tras la Batalla de Bailén, tropas francesas destrozan e incendian el pueblo y sus edificios más emblemáticos (Iglesia Parroquial, Casa Consistorial, las casas de la Encomienda), así como todos los archivos municipales y eclesiásticos, reduciendo el pueblo a cenizas. La violencia ejercida por los invasores obliga a muchos vecinos a refugiarse en las montañas aledañas.

La Desamortización de Mendizábal transfiere gran parte del patrimonio eclesiástico de Beas a manos particulares, como las ermitas de Santa Justa y Santa Rufina, la de San Sebastián, la de San Juan, la de San Agustín y la Iglesia de San Miguel, que fue utilizada como Casa de la Inquisición. En 1836, sufrió los ataques de partidas carlistas y en 1869, un hundimiento en el Tobón por encima de la calle de las Almenas causó la muerte a 34 personas y otras 16 resultaron heridas.

A principios de siglo XX, durante la dictadura de Primo de Rivera, se construyeron en Beas algunas importantes obras civiles, como el Pantano del Tranco y algunas canalizaciones de

riego, además de una central eléctrica para abastecer al pueblo. También se planeó y proyectó la línea de ferrocarril Baeza-Utiel que discurriría a tres kilómetros de Beas, pero el proyecto se paralizó en 1964. Muchos de los proyectos ideados y la ansiada Reforma Agraria no llegaron a realizarse por la escasez de presupuestos.

Beas, como la mayor parte de la provincia de Jaén se mantuvo bajo el control republicano durante toda la Guerra Civil. Acabada la contienda, entre 1939 y 1950, se sucedieron en la provincia los actos de represión, las venganzas, los falsos suicidios, los fusilamientos masivos, la exposición de cadáveres, el hacinamiento penitenciario, la lucha guerrillera en las sierras o la aplicación de la «ley de fugas». La década de 1940 fue dura también en los demás aspectos: una política restrictiva de posguerra junto a las malas cosechas acentuaron la precariedad y el hambre.

A partir de 1955 se acometen importantes obras hidráulicas (alcantarillado, depuradora, modificación del cauce del río, varios puentes, canalización de agua potable…) y de carreteras (Villanueva del Arzobispo-Pantano del Tranco), coincidiendo con el inicio de una etapa de relativo progreso que se prolongó durante la década de los 60.

A partir de 1970, comienza el éxodo migratorio hacia Levante, Cataluña, Francia y Alemania y la población de Beas y de toda la provincia se ve mermada, fenómeno que no decae hasta los años 80, ya en Democracia. La nueva etapa democrática introdujo cambios políticos, sociales y económicos que permitieron el desarrollo urbanístico y la mejora de muchos servicios públicos.

2.2.2 Economía

Beas de Segura es un municipio eminentemente agrícola, dedicado casi en su totalidad al olivar, del que depende casi toda la población directa o indirectamente. El 67% del suelo del término municipal está dedicado a este cultivo. Afines al olivar, existen también varios almacenes de productos fitosanitarios, talleres para venta y reparación de maquinaría y aperos agrícolas, muchos ubicados en el polígono industrial El Cornicabral.

La ganadería está representada, además de por las reses bravas de “Los Vallejos”, por el ganado equino, cuyos ejemplares se lucen en fiestas, ferias o romerías. En la zona de El Cornicabral hay un picadero, que se dedica al cuidado y doma.

El sector terciario se ciñe a las actividades comerciales minoristas (comercio tradicional), debido a la ausencia de grandes superficies comerciales en la zona.

La contratación temporal es mayoritaria en la región (en 2014, el 99% de la contratación fue temporal) y el desempleo ronda actualmente el 16%. La renta media declarada del año 2012 fue de 9.111,35 euros.

2.2.3 Población, vivienda y transporte

La **población** actual (1 de enero de 2014) es de 5.439 habitantes, 186 de los cuales viven en asentamientos poblacionales diseminados. La población presenta desde 2005 una ligera tendencia a la disminución. Los mayores de 65 años son el 20,5% y los jóvenes menores de 20 años, el 20%. Los inmigrantes residentes son el 7%, en su mayoría procedente de Marruecos.

El censo de 2011 sobre **vivienda** arroja los siguientes datos para Beas de Segura:

- Número de viviendas principales: 2.129
- Número de viviendas para alquiler: 0
- Número de viviendas para venta: 0
- Número de viviendas rehabilitadas: 0

Sobre **vehículos** matriculados los datos de 2014 son:

- Vehículos turismos: 2.222
- Autorizaciones de transporte (2015): taxis: 2
- Autorizaciones de transporte (2015) : mercancías: 39
- Autorizaciones de transporte viajeros (2015) : 2

Población, vivienda y vehículos turismos en Beas de Segura, Jaén	
Habitantes	5.439
Núm. Viviendas principales y secundarias	2.129
Núm. Vehículos turismos censados	2.222
Núm. de vehículos turismos por cada habitante	0,41
Núm. de vehículos turismos por cada vivienda	1,04

Desde el punto de vista del transporte a nivel territorial, el eje principal para la estructuración del municipio lo constituye la carretera A-6301 que recorre el municipio de este a oeste en la margen izquierda del curso del Río Beas, conectando el núcleo principal con el resto de pedanías (Cuevas de Ambrosio, Cañada Catena y cortijos). Esta carretera se une a unos 6 km al oeste con la nacional N-322 Linares-Albacete y hacia el este, a 18 km, con la A-317 en el pueblo de Segura de la Sierra. La A-6301 es pues la vía principal de conexión entre Beas y el resto de su comarca, convirtiéndose en el eje vertebrador del territorio.

Las estaciones de ferrocarril más cercanas son las de Jódar y Linares-Baeza.

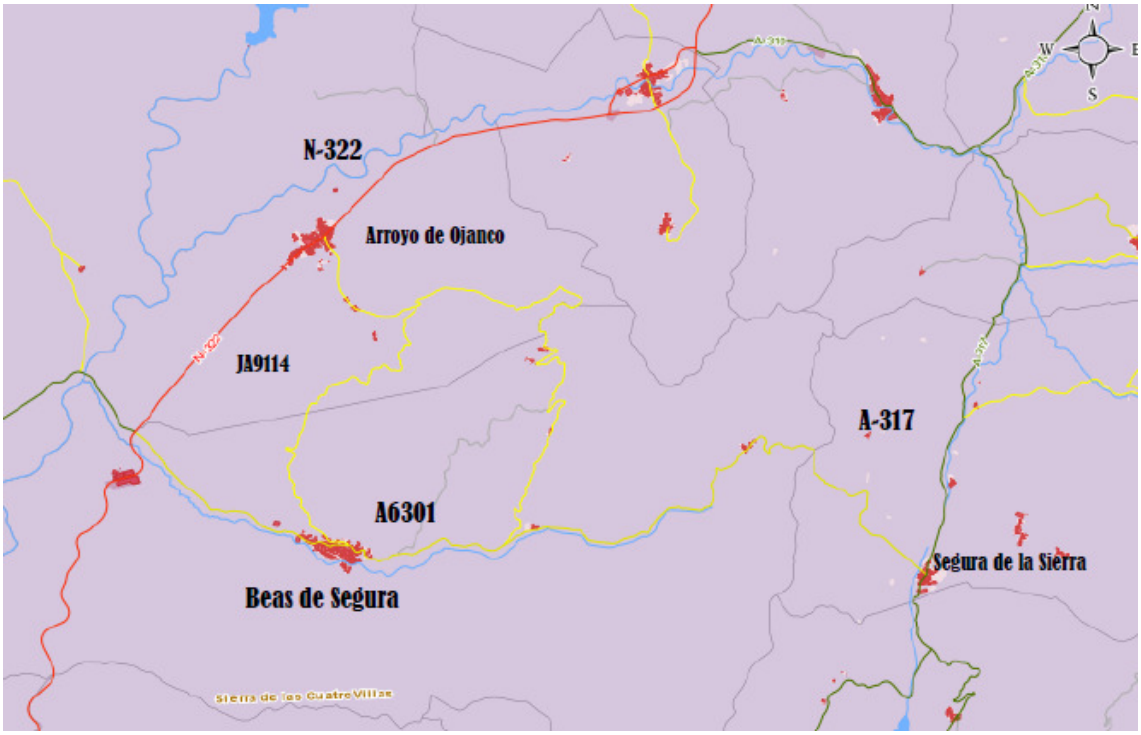

Imagen 3: Vías de comunicación por carretera desde Beas de Segura

Toda la oferta existente de autobuses interurbanos se efectúa a través de la A-6301. En un día laborable se ofrecen 13 servicios de conexión con Jaén, 6 con Granada, 3 con Madrid, 2 con Barcelona y 3 con Albacete (considerando ida y vuelta por separado). Todos ellos paran en la parada de la Plaza de San Marcos.

2.2.4 Patrimonio arquitectónico y arqueológico

Bienes inscritos en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz: Convento de Carmelitas Descalzas de San José del Salvador (Régimen de protección: B.I.C)

Bienes inmuebles (arquitectura) incluidos en la Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía: Portada de los Juzgados.

Existen 16 yacimientos arqueológicos protegidos en el término municipal de Beas de Segura. Su listado y ficha de características pueden ser consultados en la base de datos del Sistema de

Información del Patrimonio Histórico de Andalucía (SIPHA): http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/frmSimpleArqueo.do

La Plaza de San Marcos, situada en el exterior del borde occidental del área histórica urbana de Beas de Segura, no se ve afectada por ninguna figura de protección patrimonial. Véase el plano CT-01 del Catálogo de Beas de Segura en la Parte V del PGOU: http://www.beasdesegura.es/export/sites/default/galerias/galeriaDescargas/municipios/Beas-de-Segura/Parte_V_CATxLOGO.pdf

2.3 Marco legislativo

2.3.1 Planificación territorial

El planeamiento territorial con incidencia en el municipio de Beas de Segura es:

- El Plan de Ordenación Territorial de Andalucía de 2006 (POTA)
- El Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (PDIA)

El Plan de Ordenación Territorial de Andalucía de 2006 incluye el Plan Subregional Sierra de Segura, en cuyo ámbito geográfico está incluido el municipio de Beas de Segura.

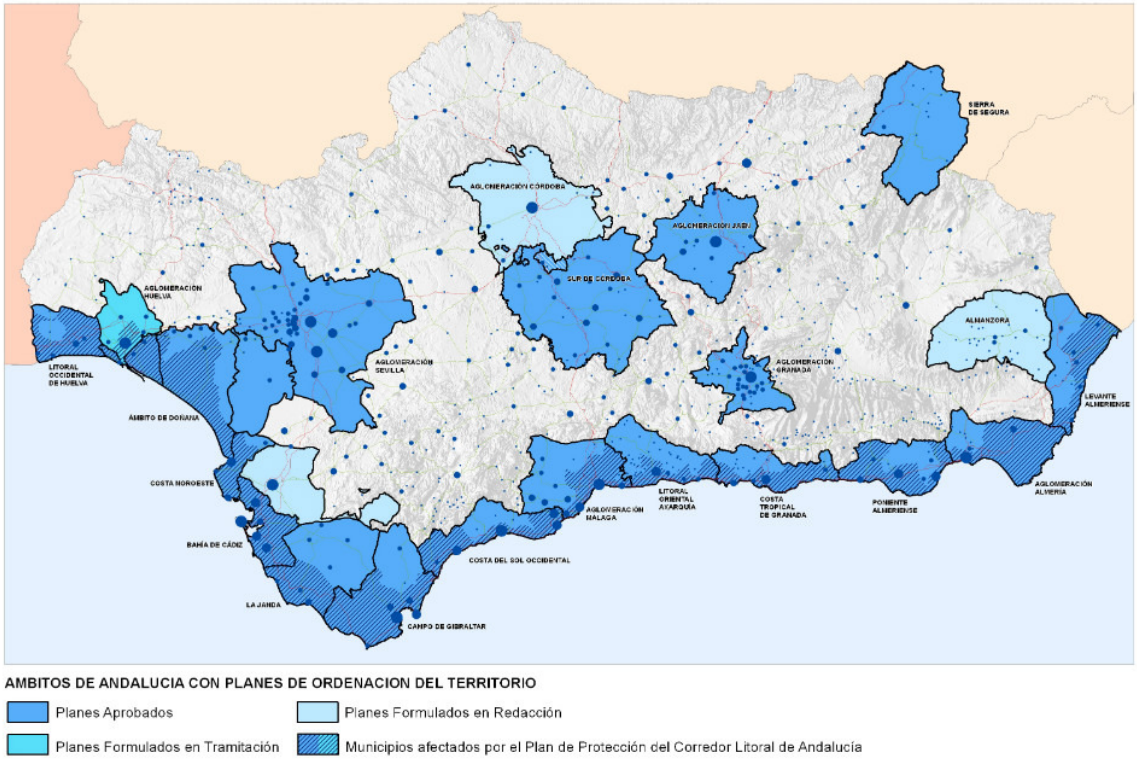

Imagen 04: Planificación territorial Subregional de Andalucía. Aparece marcado el municipio Beas de Segura.

2.3.2 Planificación municipal

Beas de Segura cuenta con un Plan General de Ordenación Urbanística desde 2010. Puede consultarse en la Web del Ayuntamiento: http://www.beasdesegura.es/el-municipio/pgou.html

2.3.3 Afecciones sectoriales, servidumbres y condicionantes

El emplazamiento de la Plaza de San Marcos está dentro incluido en la Zona de Policía de Cauces Públicos. Los condicionantes relacionados con los Sistemas Generales, los Espacios de Especial Protección y los Bienes de Dominio Público pueden consultarse en el Plano B.1.1.2 del PGOU del municipio, que se adjunta como ANEXO VI a las presentes bases.

2.4 La Plaza de San Marcos en Beas de Segura

El proyecto al que se refieren las presentes Bases Técnicas, Peatonalización de la Plaza de San Marcos en Beas de Segura, pertenece al conjunto de propuestas seleccionadas para su licitación por el Comité de la Consejería de Fomento y Vivienda en la primera convocatoria lanzada a las corporaciones municipales.

La propuesta queda enmarcada dentro de la línea de actuación denominada *Espacios Habitables* y se refiere a la cualificación como espacio público de un ensanche urbano existente a la entrada del municipio desde la carretera autonómica A-6301.

La carretera autonómica A-6301 se bifurca en dos viarios urbanos a la entrada de Beas de Segura, en la Plaza de San Marcos. Uno es la Calle Angosto, que discurre hacia el sureste y se interna en el centro urbano hasta el Paseo de la Constitución, donde está el Ayuntamiento. El otro es el Paseo de las Rosas, amplio viario que discurriendo paralelo al borde del río, encadena (en una secuencia de jardines públicos consolidados y equipamientos) el extremo urbano occidental con el oriental donde se concentran el caserío más antiguo y las piezas notables de la vida ciudadana, como el Teatro Cine Regio, la ermita de La Villa, el convento de las Carmelitas y la iglesia parroquial. El Paseo de Las Rosas es una senda urbana ajardinada que, discurriendo por el fondo del valle junto al curso del río, cose linealmente espacios públicos y privados al estilo de las alamedas del siglo XIX. A lo largo de esta senda, desde el extremo oriental cuyo caserío aglutina historia y patrimonio, la concentración urbana se va diluyendo progresivamente hacia el extremo septentrional.

La Plaza de San Marcos acoge actualmente la parada de autobuses interurbanos del municipio de Beas, debido a su conveniente ubicación en uno de los extremos del núcleo urbano, con fácil acceso desde la carretera A-6301 que, como se ha mencionado, es el eje vertebrador de toda la comarca. Actualmente los autobuses entran y salen por la Calle Angosto, cambiando de sentido en la propia explanada de la Plaza de San Marcos, delante de la marquesina existente. Aunque no atraviesan la plaza para dar la vuelta, el espacio requerido para las maniobras impide los demás usos posibles de la misma.

La falta de cualificación urbana del lugar ha provocado que el espacio se utilice, no sólo como explanada de maniobras para autobuses, sino también como playa de aparcamiento indiscriminado de vehículos privados. Para el peatón, la experiencia del espacio resulta incómoda y carente de la clara identidad que sí tiene el resto del Paseo de las Rosas.

En el momento de la presente convocatoria no existe ningún Plan Participativo sobre el proyecto.

3 Alcance y objetivos

3.1 Alcance

El ámbito espacial de la actuación queda definido por los límites grafiados en el plano del ANEXO I. Incluye la superficie vacía de edificación que queda delimitada por la Calle Angosto, al norte, el curso del río Beas, al sur, la edificación anexa al borde de parcela del IES Sierra de Segura, al Este y la manzana de uso residencial limitada por las calles Angosto y Paseo de las rosas, al oeste. Este espacio libre ocupa una extensión aproximada de 1.490 m².

3.2 Objetivos

La Comisión Técnica de Evaluación juzgará el nivel de aproximación de la propuesta presentada al cumplimiento los objetivos descritos a continuación:

1. Mejora de la movilidad

La parada actual de autobuses dejará de realizarse en el ámbito espacial de la actuación, lo que permitirá reordenar el tránsito y estacionamiento de vehículos a motor y bicicletas. La propuesta deberá:

- Aportar la mejor solución posible para reorganizar la movilidad en la zona de intervención, reduciendo la presencia y el dominio del vehículo privado en el espacio público, que deberá ser recuperado para el peatón. Para ello, se limitará al máximo el tráfico de paso y se eliminará el estacionamiento de vehículos privados en el ámbito de la plaza grafiado en el plano del ANEXO I.
- Garantizar un número suficiente de plazas de aparcamiento para bicicletas, reservando dentro un área de estacionamiento seguro ante el riesgo de robo, cómodo y adaptado a las modalidades de corta o larga duración.

2. Mejora de la accesibilidad

Se mejorará la accesibilidad de la totalidad del área territorial de estudio, de manera que el tránsito de personas se produzca sin conflictos y en el cumplimiento de la normativa estatal y autonómica vigente sobre accesibilidad universal.

3. Mejora de la habitabilidad

3.1. Flexibilidad y seguridad

La propuesta deberá:

- Promover espacios multifuncionales en los que además sean factibles los cambios de uso según días del año, estaciones o demandas de los usuarios. Se tendrá en cuenta el condicionante derivado de las costumbres y fiestas locales que utilizan el espacio en la actualidad[3].
- Garantizar la percepción de seguridad del espacio público, con lugares bien iluminados y recorridos visibles, evitando elementos que impidan la visibilidad y sirvan de escondrijo,
- Garantizar los elementos necesarios de protección de los peatones, como barandillas o señales.
- Garantizar la seguridad vial

3.2. Confort térmico y lumínico

La propuesta deberá identificar las necesidades de sombra y soleamiento en las diferentes estaciones y según el uso de los diferentes espacios, considerando el comportamiento del viento urbano condiciones de verano y de invierno en el diseño y la estrategia de la intervención. Se atenderá especialmente a la mitigación o anulación del efecto *isla de calor* en el espacio público (manteniendo y poniendo en valor la vegetación de hoja caduca y de gran porte existente, entre otras estrategias).

Se deberá proyectar correctamente la iluminación artificial en horas nocturnas, de manera que el espacio se perciba como seguro a la vez que se cumple la normativa estatal y autonómica[4] en materia de alumbrado público.

3.3. Mobiliario urbano

La propuesta deberá prever y cuantificar las necesidades relativas a mobiliario urbano: bancos, papeleras, juegos de niños, bebederos, fuentes, equipamientos para ejercicio físico, zonas wi-fi y zonas de estudio de los espacios públicos. El equipamiento será el más adecuado al espacio, teniendo en cuenta las costumbres y fiestas locales mencionadas en el apartado 3.1; así como las necesidades de acceso al caudal del río Beas para su mantenimiento.

3.4. Contribución a la cohesión social

La propuesta deberá demostrar su capacidad para contribuir a:

3 *La Fiesta de San Marcos, también conocida como la Fiesta del "Toro Ensogao", tiene lugar en Beas en torno a la festividad de San Marcos y cuenta con la declaración de Fiesta de Interés Turístico Nacional de Andalucía desde 2008. Tiene un gran arraigo en la provincia de Jaén y su programa de actos se prolonga durante todo el mes de abril.*
4 *Decreto 357/2010 Reglamento para la protección de la calidad del cielo nocturno*

- Generar cohesión e identidad social mediante la diversidad y la mezcla, posibilitando la interacción de distintos grupos sociales, grupos generacionales y modelos de convivencia.
- Estimular la conservación de la memoria social del lugar desde el respeto al patrimonio existente, contribuyendo a mantener prácticas sociales tradicionales vinculadas al entorno.

4. Mejora de la eficiencia del metabolismo urbano

Se tratará de restablecer flujos metabólicos equilibrados de agua y energía, reduciendo el consumo de recursos, las emisiones de gases nocivos, aumentando el autoabastecimiento con recursos locales y renovables y evitando el sellado y la impermeabilización de los suelos.

4.1. Energía y atmósfera

Proyectar un sistema de alumbrado público eficiente que fomente el ahorro y que reduzca el consumo de energía no renovable y las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas.

4.2. Agua

Promover la sostenibilidad del ciclo urbano del agua potenciando el uso de recursos hídricos locales mediante sistemas de captación y recuperación o regeneración. El diseño propuesto deberá contemplar:

- La reducción del consumo de agua para riego en zonas verdes mediante la previsión de mecanismos de uso eficiente y la elección de plantas autóctonas o xerojardinería.
- La reducción o eliminación del consumo de agua potable en el baldeo de espacios públicos
- La reducción del caudal destinado al saneamiento urbano mediante sistemas descentralizados de tratamiento y reutilización de las aguas, así como mediante la reducción de la escorrentía urbana (SUDS: Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible)
- El mantenimiento y recuperación de los flujos naturales del agua, tanto de infiltración como de escorrentía superficial, promoviendo la recuperación de los balances hídricos naturales.

4.3. Materia

Fomentar el empleo de materiales locales duraderos (que ayudan a mantener la identidad y el empleo locales, así como favorecen la integración paisajística), de escaso mantenimiento, materiales reciclados o re-utilizados y materiales libres de sustancias tóxicas o contaminantes.

4.4. Residuos

Mejorar la proximidad a puntos de recogida de residuos, proyectando puntos de almacenaje para que residuos orgánicos e inorgánicos sean recogidos, separados y reciclados, pudiendo reorganizar los contenedores existentes.

5. Aumento de la biodiversidad

La propuesta deberá favorecer el aumento de la biodiversidad urbana, garantizando la adecuada permeabilidad del suelo para su correcto desarrollo biológico (Índice Biótico del Suelo[5])

6. Mejora de la calidad del paisaje urbano

El nuevo espacio público se incorporará a la secuencia perimetral existente de espacios libres equipados del Paseo de las Rosas mediante su formalización constructiva y dotacional y la mejora de su calidad ambiental y paisajística. Por ello, la propuesta deberá abarcar el análisis de la superficie envolvente y de la totalidad del espacio de intervención, haciendo explicitas cuestiones relativas a la luz, el color, la vegetación y el agua. La propuesta deberá ser capaz de:

- Revalorizar la capacidad comunicativa y sensorial del paisaje urbano, no prestando únicamente atención a su capacidad funcional.
- Incluir la dimensión psicológica en la percepción del paisaje urbano, incluyendo aspectos simbólicos de la cultura del lugar.
- Considerar el color y la luz (y sus variaciones temporales diarias y estacionales anuales) como factores determinantes de la calidad urbana.
- Propiciar la creación de ambientes de sombra, paisajes de color y sonoros mediante la incorporación de vegetación y el agua en el espacio público urbano cuando las condiciones lo permitan y se justifique su adecuación.

7. Viabilidad

La propuesta deberá haber evaluado el impacto global (social, económico y ambiental) de la intervención propuesta a escala urbana y territorial, considerando todas las modificaciones que provoca, para que se planifiquen y acometan sin provocar disfunciones en el contexto urbano ni en las variables secundarias que lo acompañan.

Así mismo, deberá garantizar que la puesta en carga del nuevo espacio en la vida urbana estará acompasada con la capacidad de gestión municipal y que es viable desde el punto de vista técnico, constructivo, económico y urbanístico.

8. Innovación

5 *Ver ANEXO III. CONSIDERACIONES TÉCNICAS*

La propuesta podrá contener mejoras en su diseño que impliquen beneficios para el medio ambiente o en aspectos sociales y económicos.