Lurralde : invest. espac.	43	2020	p: 199-217	ISSN 0211-5891	ISSN 1697-3070 (e)

DESARROLLO URBANO, PATRIMONIO Y TURISMO. EL CASO DE SEGOVIA.

ABRAHAM NUEVO LÓPEZ [1] Y REYES CASADO GIL

Resumen

La evolución urbana de la ciudad de Segovia siempre se ha visto condicionada por las características de su emplazamiento físico. En los últimos cien años, se ha unido a esta peculiaridad la existencia y conservación de un patrimonio al que se ha ido añadiendo su puesta en valor como recurso económico a través de la explotación turística. En este texto se analiza el desarrollo urbanístico de Segovia y cómo a partir de la década de 1980 patrimonio y turismo se han constituido en factores decisivo de la planificación y diseño de la ciudad y su entorno.

Palabras clave: Segovia, patrimonio, urbanismo, turismo cultural.

HIRI GARAPENA, ONDAREA ETA TURISMOA. SEGOVIAKO KASUA

Laburpena

Segoviako hiri eboluzioa beti egon da bere kokapenaren ezaugarriez baldintzatuta. Azken ehun urteotan gehitu behar zaio kokapen berezi honi, ondarearen existentzia eta kontserbazioa. Ondare kultural honen balio ekonomikoa asko hazi da azkenaldian turismoaren eraginez. Artikulu honen bidez Segoviak jasan duen hiri garapena aztertu nahi da, eta nola 1980ko hamarkadatik aurrera turismoa eta ondare kulturala gakoak izan diren hiriaren eta hiri inguruaren planifikazioa eta diseinurako.

Hitz gakoak: Segovia, Ondare Kulturala, Hiri garapena, Turismoa.

1 Abraham Nuevo López. Área de Análisis Geográfico Regional. Departamento de Geografía. Universidad de Málaga. Facultad de Filosofía y Letras. Torre 1. Despacho 112. Boulevar Louis Pasteur s/n. Málaga. Tlf: 617052840. E-mail: abraham@uma.es

URBAN DEVELOPMENT, TOURISM AND CULTURAL HERITAGE. THE CASE OF THE CITY OF SEGOVIA.

Abstract

The urban evolution of the city of Segovia has always been constrained by the peculiarities of its physical location. During the last hundred years, the existence and conservation of a cultural heritage has been blended with the special characteristics of the city location; moreover, this cultural heritage has shown its value as an economic asset through tourism. This paper aims to analyze the urban development of Segovia and how since the 1980s cultural heritage and tourism have become key factors in the planning and designing of the city and its surroundings..

Key words: Segovia, cultural heritage, urban development, tourism.

DÉVELOPPEMENT URBAIN, PATRIMOINE ET TOURISME. LE CAS DE SÉGOVIE

Resumé

L'évolution urbaine de la ville de Ségovie a toujours été conditionnée par les caractéristiques de son emplacement physique. Au cours des cent dernières années, cette particularité s'est ajoutée à l'existence et à la conservation d'un patrimoine auquel sa valeur économique a été ajoutée grâce à l'exploitation du tourisme. Ce texte analyse le développement urbain de Ségovie et comment, à partir des années 1980, le patrimoine et le tourisme sont devenus des facteurs décisifs dans la planification et la conception de la ville et de ses environs.

Mots clés: Ségovie, patrimoine culturel, développement urbain, tourisme.

1. La configuración del espacio urbano

En la actualidad, la ciudad de Segovia es un destino turístico consolidado que ha logrado construirse en torno a su patrimonio cultural, en un largo proceso temporal que se ha visto acelerado a partir de la década de 1980. Para poder comprender mejor la evolución urbana de esta ciudad y su estrecha relación con la existencia de un patrimonio histórico considerable, es necesario conocer el contexto arquitectónico, político y socioeconómico que se ha desarrollado. En su transcurso, presenta características comunes al de otras ciudades turísticas en España pero también unas peculiaridades que han marcado su evolución hasta el día de hoy.

El medio físico condiciona la actividad humana y este hecho es evidente en el desarrollo urbanístico de Segovia, ya que su casco urbano amurallado está edificado sobre un promontorio rocoso. La ciudad en su conjunto se levanta sobre dos unidades geológicas diferentes: una lastra formada por rocas sedimentarias, donde se edificó el recinto amurallado, y un piedemonte de rocas ígneas y metamórficas en el que se encuentra la ciudad extramuros (figura 1). Una vaguada separa ambas unidades y está atravesada por el acueducto romano, cuya construcción se debió a la necesidad de salvar el desnivel existente. A lo largo del Cuaternario, la acción erosiva de los ríos Eresma y Clamores excavó los dos valles que circundan el actual conjunto monumental, un emplazamiento elevado que lo hacía inexpugnable y que acabó delimitado por el perímetro de la muralla en la Edad Media. Esta peculiaridad hace que el casco histórico medieval no constituya el centro de la ciudad sino que se sitúa en un extremo de la misma, un hecho que en la actualidad dificulta el desarrollo global de la ciudad.

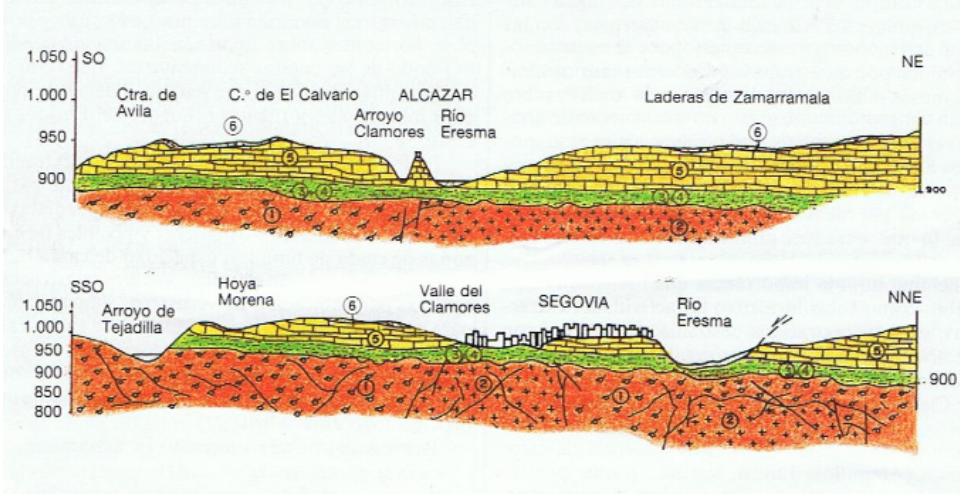


Ilustración n. 1: Cortes litológicos de la ciudad de Segovia (Yoldi, 1990:81).

Aunque tras su repoblación a partir de 1088 la ciudad edificada sobre el promontorio contaba en su solar con grandes espacios sin edificar, a sus pies florecieron los arrabales y San Marcos, San Millán, San Salvador y Santa Eulalia, junto al próximo pueblo de San Lorenzo, se construyeron en paralelo a la zona alta (Colmenares, 1637). Estos dos ámbitos urbanos, bien diferenciados por cuestiones meramente topográficas, acabaron trasluciendo realidades socioeconómicas y configuraciones urbanas distintas. La vitalidad económica y el desarrollo industrial se produjeron en los arrabales, donde se edificaron conventos, iglesias románicas y casas solariegas junto a huertas y centros de producción en torno a la lana merina, los cuales propiciaron la existencia de un tipo de edificio característico con tiradores en la planta superior, en el que se combinaba el uso como vivienda y fábrica de paños. Como se desprende del diccionario de Madoz, la ciudad extramuros estaba más poblada que la intramuros, pero la nobleza, alto clero y clases prefirieron establecer su residencia de modo mayoritario dentro del recinto amurallado. Convertido en el centro de poder político, religioso y administrativo, desarrolló una arquitectura en piedra de carácter monumental en sus palacios y casas torreadas de la que, en general, careció el arrabal (Zamora, 2010). Esto hecho la perjudicó notablemente a la hora de conservar su arquitectura y trazado original ya que en el proceso de modernización de la ciudad no se valoró su conservación.

En ambos espacios floreció una arquitectura construida a base de tapial, ladrillo, mampostería y entramados de madera, lo que convirtió a Segovia en su conjunto en una ciudad mudéjar que solo utilizaba la piedra para fachadas y vanos y enmascaraba la pobreza de los materiales constructivos revocando los muros mediante la técnica del esgrafiado. La Segovia que llegó intacta al XIX era la del siglo XVI: los dos grandes períodos constructivos de Segovia fueron los de la repoblación y los de los años que transcurrieron entre el reinado de Enrique IV y la epidemia de peste que se declaró en Castilla en 1599. Por lo tanto, el siglo XVI supuso la cristalización de la forma urbana de Segovia (Ruiz, 1982, 133), un periodo de prosperidad económica sustentado en la industria pañera cuyos beneficios permitieron levantar casas nobles en las que se mezclaron elementos constructivos tradicionales de corte medieval con las novedades renacentistas del momento. Junto con las iglesias románicas que las precedieron, esta arquitectura civil y religiosa solía presentar unas calidades constructivas altas, en las que el uso de la piedra caliza o de granito, la ornamentación de las fachadas y sus huecos y su gran volumen les permite, en la actualidad, su inmediata clasificación de monumento. Sobre su conservación descansa el turismo cultural que se ha acabado desarrollando en la ciudad.

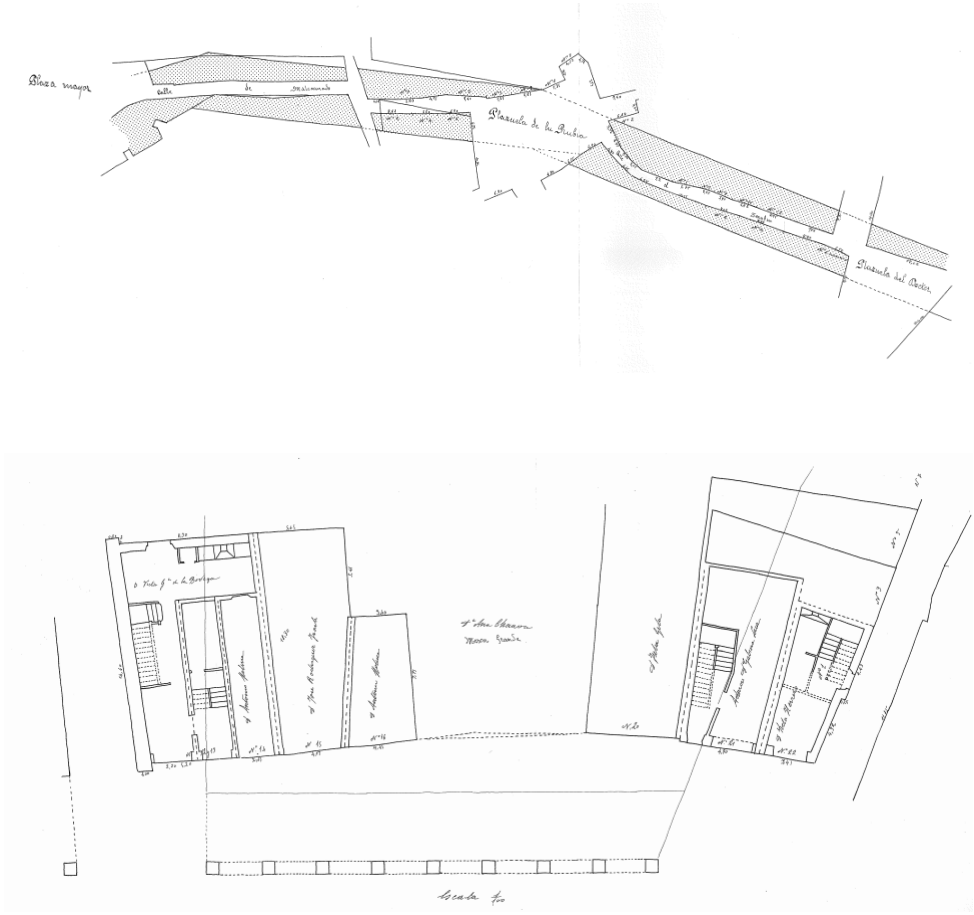
A partir del siglo XVII la ciudad sufrió un proceso de degradación y destrucción derivado del paso del tiempo, la Guerra de Independencia y las políticas desamortizadoras del siglo XIX. Aunque la Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos de Segovia realizó una importante labor de catalogación y custodia del patrimonio encomendado y consiguió que el acueducto romano y la torre de la iglesia de San Esteban fueran declarados monumento nacional en 1884 y 1896 respectivamente, su eficacia fue limitada. La eliminación de

muchos edificios del paisaje urbano segoviano se debió a razones de seguridad ciudadana, ya que el lamentable estado de los inmuebles amenazaba ruina inminente. Según Madoz, el recinto amurallado presentaba a mitad del siglo XIX unas calles de trazado medieval y con una única plaza, 17 plazuelas y 31 calles estrechísimas, tortuosas y mal empedradas. Los arrabales también contaba con una sola plaza, 7 plazuelas y 58 calles no tan estrechas (...) pero igualmente mal empedradas (Madoz, 1849, XXIX, 113). El ayuntamiento realizaba muy pocas intervenciones de conservación y mejora de la ciudad, siendo la mayor parte de las obras asignadas al mantenimiento del acueducto romano porque seguía cumpliendo la misma misión para la que había sido construido en el siglo II (Prieto, 2016), principal motivo por el que se preservó con esmero una obra que es en la actualidad el principal referente turístico de la ciudad y una de las obras de ingeniería romana mejor conservadas del mundo.

La construcción de aceras, empedrados, iluminación de calles, colocación de canalones y el uso del esgrafiado para revocar las envejecidas fachadas de ladrillo y madera se hicieron evidentes a partir de la década de 1840 mientras que a medida que avanzaba el siglo se producía un cambo de mentalidad: las soluciones dejaron de ser individuales para integrarse en un plan general que englobaba la reforma de toda la ciudad, lo que abrió las puertas a ambiciosas obras públicas de alcantarillado, servicio de agua potable y modernización de la trama urbana para mejorar las comunicaciones dentro de la ciudad y de esta con su entorno (Chaves, 1998: 110-111). La idea de aplicar ideas de modernización y progreso a un conjunto urbano de traza irregular como era el de Segovia empezó a poner en peligro innumerables elementos arquitectónicos bien conservados pero ubicados, súbitamente, en el lugar equivocado, ya que la necesidad de construir ensanches y la preocupación por la higiene como requerimiento para conseguir unos ciudadanos saludables se apoderó del Ayuntamiento de Segovia. La primera se materializó en planes de alineación y ensanchamiento de las calles de la ciudad y la segunda en el entubamiento y soterramiento del río Clamores, dos actuaciones que alteraron de modo notable el paisaje urbano de Segovia en su conjunto.

Entre 1870 y 1913, Joaquín Odriozola y Grimaud fue el arquitecto municipal de Segovia y con él se produjo la mayor transformación urbana de la ciudad, en la que se sustituyó parte de su trazado medieval por vías más anchas con fachadas alineadas (figura 2) y la arquitectura tradicional por edificios simétricos y disposición de vanos regulares. Odriozola organizó durante más de cuarenta años el urbanismo segoviano y sobre su concepción se asienta la ciudad actual (García y García, 1987). La falta de recursos económicos, que siempre había jugado en contra del desarrollo urbanístico de Segovia y había permitido conservar la vieja pero monumental ciudad, permitió que no se pudieran llevar a cabo todos los proyectos diseñados en la segunda mitad del siglo XIX: la peculiar topografía del casco intramuros hizo innecesario el derribo de la muralla, pero se demolieron dos de las puertas defensivas de la ciudad (San Martín, 1883 y San Juan, 1888), así como los modestos postigos del

Sol y la Luna, reconstruidos en la década de 1990; los conventos desamortizados fueron demolidos o sus estructuras fueron adaptadas para que pudieran servir mejor a nuevas funciones y algunas iglesias fueron objeto de derribo o de restauraciones controvertidas, en una suerte de intervenciones desafortunadas de las que no pudo escapar ni el Alcázar, donde se sustituyeron puertas y ventanas del siglo XVI por unas imitaciones del gótico francés del siglo XIII (Merino de Cáceres, 1991).



Planos de las obras de alineación y ensanchamiento realizadas por J. Odriozola (Ruiz, 1982: s/p).

Los proyectos de alineación de Odriozola se organizaron en tres ejes, Plaza Mayor-Estación del Ferrocarril, Plaza del Azoguejo-carretera de la Granja y Zona de la Dehesa-Plaza de toros (Chaves, 1998, 185-204). Hizo girar el centro urbano intramuros en torno a la Plaza Mayor, cuya remodelación continuó, e intentó conectar esta con su periferia y, sobre todo, con la estación del ferrocarril, transporte que se consideraba clave para conseguir la

recuperación económica de la ciudad. Una activa política municipal de expropiaciones y derribos alteró parte del entramado urbano de la ciudad y sus inmuebles tanto dentro como fuera del recinto amurallado, lo que supuso una pérdida patrimonial irreversible para la ciudad. La modernización de la misma también pasó por la mejora de sus infraestructuras, instalación de mobiliario urbano y obras de ajardinamiento que embellecieran la ciudad en un estilo menos medieval y más contemporáneo, en los que el gusto del arquitecto municipal por el eclectismo y el hierro quedó patente (figura 3).

A principios del siglo XX el turismo seguía siendo un fenómeno con muy poco peso en términos socioeconómicos en todo el mundo. Segovia, cuya principal actividad económica en el pasado se había sustentando en la industria de paños, se había convertido en un mero enclave administrativo habitado por rentistas, miembros de la iglesia y una población empobrecida. En 1900 era una ciudad habitada por 12.000 habitantes que no veía en el turismo un motor económico, aunque no era desconocida la figura del excursionista. La proximidad a Madrid y la singularidad y belleza del Acueducto atraían a una élite intelectualizada que, visto en perspectiva, fueron el primer indicio del tipo de turismo que se acabaría desarrollándose en la segunda mitad del siglo XX.

Kiosco de Música en la Plaza Mayor (Fuente: el autor).

Aunque en la primera mitad del siglo XX se terminaron algunas de las obras inconclusas de Odriozola, el nuevo siglo trajo consigo un renovado interés por el patrimonio monumental que sirvió para paralizar la anterior destrucción patrimonial en aras de la modernidad, pero no supo valorar el pasado en clave popular. Este hecho fue determinante para el arrabal segoviano, en el que las demoliciones y cambios de uso continuaron. Las obras de

encauzamiento y cubierta del arroyo Clamores vivieron entre 1920 y 1950 su etapa final. El arroyo quedó convertido en desagüe de la ciudad y con su soterramiento desapareció el puente de piedra labrada del Soldado y el paisaje de huertas que, hasta entonces, lo había caracterizado. También se terminó con lo que quedaba de su tradición fabril, ya que la antigua fábrica de paños de Ortiz de Paz fue cedida por el Ayuntamiento al ejército. Por fortuna, la intervención en el Acueducto y sus inmediaciones tuvo otra orientación. La Comisión Provincial de Monumentos elaboró una serie de medidas que fueron aprobadas por el Ayuntamiento en 1925, orientadas a eliminar líneas eléctricas y apoyos de todo tipo que impidieran la visibilidad del monumento (Chaves, 1988: 255).

El 12 de julio de 1941, un Decreto del Ministerio de Educación Nacional declaró Monumentos Histórico-Artísticos las calles y plazas situadas a lo largo del Acueducto, todo el recinto amurallado, la plazuela de San Lorenzo, las carreteras de Boceguillas y La Granja, las vistas panorámicas de San Justo y El Salvador y las de los miradores del Alcázar y la Canaleja, quedando bajo la tutela del Estado (BOE, 26 de julio de 1941: 5.608). Aunque en 1947, el conjunto de huertas y arboledas que rodeaban la ciudad amurallada fue reconocido como Paisaje Pintoresco (Parrondo, 1973: 415-419), la conservación de los arrabales históricos quedó definitivamente olvidada y el crecimiento urbano y demográfico de la ciudad se cebó en ellos. La unidad arquitectónica que la ciudad de Segovia en su conjunto había mantenido hasta el siglo XIX y que ya había empezado a romperse en su segunda mitad quedó definitivamente fragmentada con el reconocimiento oficial de los llamados “conjuntos parciales”, ya que propiciaron un desarrollo urbanístico desigual, acabaron condicionando los planes turísticos del futuro y dio paso al todavía actual cuidado preferente de determinadas áreas de la ciudad en detrimento de otras (figura 4).

Casa de los Buitrago en el Arrabal Grande del Mercado (Fuente: el autor).

Durante el franquismo la ciudad experimentó un gran crecimiento demográfico, gracias fundamentalmente al éxodo rural de su provincia. Según el INE, Segovia pasó de tener 21.952 habitantes en 1940 a 40.816 en 1970, lo que hizo necesario que se acometieran numerosas obras orientadas a la vivienda particular y a la ampliación general de infraestructuras. En la década de 1950 culminaron las obras de canalización y soterramiento del arroyo Clamores y sobre parte de su superficie se trazó una pista militar que permitió conectar el cuartel del Alto de los Leones con Baterías. Aunque de uso militar preferente, mejoró uno de los accesos a la ciudad, un mapa que anchas avenidas que se completó con la de Fernández Ladreda (actual del Acueducto) y la de Padre Claret.

Como con el paso de los años las instalaciones de la Casa Grande que se habían cedido al ejército se revelaron anticuadas e insuficientes, en la década de 1940 el Ayuntamiento cedió 4.546,24 m2 en el sitio de la Dehesa (Mosácula, 2006: 253), lo que supuso un brusco cambio de esta zona del arrabal ya que el arbolado de la Fuente de la Dehesa se taló y se demolieron un gran número de viviendas para poder ampliar el cuartel y construir residencias para los oficiales. La calle Coronel Rexach (antes del Campillo), quedó cortada al tráfico civil y quedaron enmascarados parte de los muros perimetrales del convento de San Antonio el Real, que acabaron sirviendo como límite de las instalaciones militares.

El 16 de julio de 1953 se aprobó el Plan de Ordenación Urbana de Segovia, para una vigencia de cuarenta años y una población estimada de 50.000 personas. Al tiempo que preservó algunos puntos del entorno segoviano al declarar las alturas de Las Lastras zona verde, fijó como zona se ensanche para Segovia el espacio comprendido entre la carretera de San Rafael, Valdevilla, Base Mixta y Fábrica de Klein, además de declarar suelo urbanizable espacios aislados de menos tamaño. De la mano del Instituto Nacional de la Vivienda, la Obra Sindical del Hogar y el Ayuntamiento se construyeron 500 viviendas en Onésimo Redondo, 410 en Larrucea, 302 en las inmediaciones del puente de Valdevilla, 231 en la Albuera, 180 en Ramiro Ledesma y otras 174 repartidas por la ciudad (Folgado y Santamaría, 2002: 185). A estas iniciativas públicas se sumaron otras privadas, como la construcción de los bloques de Pío XII en Caño Grande y los del Taray en el recinto amurallado. El Plan General de Ordenación Urbana de 1964 unificó criterios de uso y ordenación del espacio urbano. La Albura siguió creciendo ex-novo, pero la expansión urbanística en José Zorrilla y el Paseo Nuevo terminó con las viviendas que quedaban de una o dos alturas, mientras que el arrabal de San Millán quedaba oculto tras los edificios levantados en el paseo de Ezequiel González y la ciudad se rodeaba de bloques en altura.

De esta manera, nacieron los nuevos barrios de la ciudad. Construidos sobre prados y tierras de cultivo y alejados del casco urbano intramuros, se caracterizaron por estar constituidos por viviendas sin calidad arquitectónica, carecer de un planteamiento arquitectónico global, surgir de un modo aislado y no contemplar obras de conservación de las antiguas edificaciones existentes si entorpecían la construcción de las nuevas, por lo

que la ampliación de la ciudad extramuros liquidó los restos de la Dehesa de Enrique IV y lo que quedaba de los arrabales históricos.

El progresivo abandono de la política autárquica y el Plan de Estabilización de 1959 configuraron un nuevo panorama económico en España que permitió la paulatina incorporación del país a la fase expansiva que vivían las economías de los países del mundo desarrollado. En ellos, en el transcurso de la década de 1950 el turismo empezó a ser practicado por amplios sectores sociales y diez años después, España se incorporó como destino al circuito internacional y consolidó su posición en Europa junto a Italia y Francia (Fernández, 1991: 654-655). Los datos de la balanza de pagos son reveladores: los ingresos turísticos cubrieron el 72% 100 del déficit de la balanza comercial en la década de 1960, el 78% en la de 1970, el 95% en la de 1980 y el 102% en la de 1990 (De la Dehesa, 1997: 783-785). El impacto económico de las divisas procedentes del turismo masivo que acudía desde sus gélidos países de origen al reclamo del sol y playa hace muchas veces olvidar el progresivo aumento que, en paralelo, estaba teniendo el turismo interior. Este se caracterizó por dos cosas: su consumo creciente de productos turísticos (si en 1967 suponía el 22,5%, en 1995 alcanzó el 55,3% del total) y su preferencia por los destinos nacionales, en torno al 80% de media (Vallejo, 2002: 203-232). Estos datos son de especial importancia para el desarrollo turístico de Segovia ya que a medida que avanzaba el siglo vio cómo aumentaba el número de visitantes de origen extranjero y, sobre todo, el de origen español, convirtiéndose en un referente del consumo turístico interior.

La Segovia que amaneció en la transición democrática solo era conocida, básicamente, por su Acueducto ¬-la cabeza de su león patrimonial- y la carne que podía comerse en sus asadores. El primero se mantenía en toda su longitud y había conseguido sobrevivir en un estado de conservación excelente gracias a su utilidad pública y las consecuentes obras municipales que se realizaban para preservarlo. El segundo había sido fruto del boca a boca del excursionismo y la iniciativa privada del restaurador Cándido López, que hizo popular el cochinillo segoviano fuera de la ciudad y su entorno (López, 1987).

Como ya se ha indicado, el crecimiento demográfico experimentado en los últimos treinta años había conseguido doblar el número de habitantes de la ciudad, lo que había propiciado un desarrollo urbanístico en la ciudad extramuros que había conseguido terminar con la impronta histórica de los arrabales mientras mantenía como centro político y administrativo el recinto amurallado, lo que había permitido que mantuviese su diversidad funcional y económica. Se trataba de una ciudad de poco más de 40.000 habitantes, que siempre había conocido a pequeña escala el fenómeno del turismo, gracias a su proximidad a la capital y a la importancia de su patrimonio histórico. Esta situación cambió a partir de la década de 1980.

2. Segovia, ciudad patrimonio de la humanidad.

En un nuevo contexto normativo en el que el patrimonio histórico-artístico español se empezó a regular por la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico, el 6 de diciembre de 1985 la UNESCO en su sede de París inscribió la ciudad vieja y acueducto (sic) de Segovia en la lista del patrimonio mundial. Un año antes de que Segovia entrara en esta lista, se había aprobado un nuevo Plan General de Ordenación Urbana, el cual había consolidado como área de especial atención el centro histórico. El turismo cultural, aún minoritario de la década de 1980, iba experimentando un progresivo aumento y se configuraba como una importante fuente de ingresos (Zárate, 2012).

El Ayuntamiento de la ciudad comenzó a orientar sus esfuerzos a fomentar este tipo de turismo y a crecer como destino patrimonial y, con ello, buscar un futuro económico para una ciudad que presentaba un débil tejido industrial. Con un potente patrimonio monumental, urbanístico y paisajístico constituido por treinta y seis monumentos históricos declarados Bien de Interés Cultural (BIC), seis conjuntos históricos, un paraje pintoresco y setenta y tres elementos patrimoniales, Ayuntamiento, Diputación, Junta de Castilla y León y otras entidades como Caja Segovia, optaron por el turismo y la cultura como motores de desarrollo de la ciudad. De modo coincidente, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones comenzó a adoptar medidas para fomentar la desestacionalización característica del turismo en España por medio del consumo interior, inició el camino de la sostenibilidad y propició vías desarrollo turístico alternativas (Vallejo, 2002).

En este contexto, desde el Ayuntamiento de Segovia comenzó su lucha por corregir la tendencia natural del visitante de la ciudad, que presentaba características bien definidas: mayoritariamente excursionista, de mediana edad, viajaba en familia, se trasladaba hasta la ciudad en su propio vehículo, residía en el país -destacando cuantitativamente el madrileño-, prefería visitar la ciudad en fin de semana, a lo largo de algún puente o en Semana Santa, se conformaba con un recorrido por el clásico eje turístico Acueducto-Catedral-Alcázar (monumentos a los que no necesariamente sentía la necesidad de conocer en profundidad o entrar) y culminaba su visita con la degustación de algún producto tradicional y/o la compra de un recuerdo. El turismo patrimonial no presentaba novedades con respecto al pasado y seguía concentrándose en el Acueducto y la ciudad intramuros, una práctica que de modo natural se venía haciendo desde principios de siglo.

La ubicación de los tres grandes monumentos de la ciudad, Acueducto, Catedral y Alcázar permitió configurar un eje turístico de carácter lineal que comienza en la plaza del Azoguejo (Acueducto), recorre la denominada calle Real -donde a media altura se sitúa la plaza de Medina del Campo- para desembocar en la plaza Mayor (Catedral), desde donde se continúa por la calle Daoíz hasta la plaza de la reina Victoria Eugenia (Alcázar). En este recorrido se pasa por la puerta de los dos restaurantes más emblemáticos de la ciudad (Cándido y Duque) y edificios como la Casa de los Picos, la antigua cárcel de la ciudad o la llamada del

siglo XV -entre otros edificios de carácter civil-, las iglesias de San Martín, Corpus Christi -antigua sinagoga mayor- y San Andrés, y las casas de las Canonjías, construidas en su mayoría en el siglo XII y XIII. Se trata de un recorrido cómodo que se realiza a pie en pocas horas y constituye el producto turístico estrella.

Aunque la declaración de la UNESCO no sirvió para implicar especialmente en la conservación del patrimonio segoviano a las diferentes administraciones, sí sirvió como vehículo de propaganda y esto permitió el crecimiento del flujo de turistas que llegaba a la ciudad. Uno de los efectos inmediatos que tuvo fue el corte de la circulación rodada bajo el Acueducto, ordenada por el Ayuntamiento en julio de 1992, una medida que contribuía a la conservación del monumento pero que se había dilatado en el tiempo ya que suponía un grave problema para los flujos circulatorios en la ciudad. Cuando los estudios litológicos demostraron que la descomposición de la piedra de granito de los sillares que constituyen la obra de ingeniería romana se estaba viendo acelerada por la emisión de gases de los 20.000 vehículos que a diario transitaban bajo sus arcos, la preservación del símbolo de la ciudad primó sobre otras consideraciones y ese mismo año empezaron a acometerse en su parte aérea las primeras obras de mantenimiento y conservación.

El papel del Ayuntamiento de Segovia en la gestión turística de la ciudad siguió incrementándose. En diciembre de 1999, se firmó un convenio de colaboración entre la Secretaría General de Turismo del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Segovia que dio lugar al Plan de Excelencia Turística. Finalizando en 2004 y con su experiencia heredada, ese mismo año se dio paso a la constitución de la Empresa Municipal de Turismo. Los objetivos de ambas eran los mismos: aumentar la actividad turística en el municipio, diversificar la oferta, hacerla competitiva y sostenible y consolidar el turismo como uno de los motores de la economía y del empleo de Segovia. En septiembre de 2008 nacía el Observatorio Turístico de Segovia, con el fin de dar un tratamiento estadístico al sector turístico en la ciudad.

Pero el Plan Especial del Recinto Amurallado del año 1992 fue anulado por sentencia del Tribunal Superior de Justicia en 1999, por lo que todo el espacio contemplado en dicho Plan quedó sin regulación detallada. Esto dio como resultado una visión parcelada de Segovia que se acabó traduciendo en una multiplicidad de planes muy orientados a la explotación turística de la ciudad que acabaron siendo poco fructíferos -para algunos investigadores, incluso muy negativos- tanto para la preservación del patrimonio y paisaje segoviano como para adecuarlos a las nuevas necesidades turísticas (Troitiño y Troitiño, 2009): al ya mencionado Plan Especial del Recinto Amurallado se sumaron los planes especiales de los arrabales históricos, como el Plan Especial de Protección Artística y Reforma Interior del Casco Antiguo Extramuros, el Plan Parcial Especial de El Salvador Plaza Oriental, Plan Especial de protección Histórico Artística y del Paisaje del barrio de San Lorenzo, Plan Especial de Protección Histórico Artístico y Reforma Interior de San Antonio, etc. Tras más

de cien años de destrucción sistemática todos llegaron tarde a la ciudad extramuros, en la que solo seguían en pie edificios o elementos constructivos aislados y cuyo aprovechamiento turístico, hasta el momento, ha sido prácticamente nulo.

En esta situación urbanística de Segovia, se puso en marcha en España el Plan Estatal de Vivienda y Suelo (2005-2009) y en este marco legal se insertó el Área de Rehabilitación del Centro Histórico de la Judería segoviana (2006). Aunque en el pasado la población segoviana de religión judía residía en toda la ciudad, la mayor concentración se encontraba entre las actuales calles de la Almuzara y el Arco del Socorro, en el área meridional del casco intramuros, donde una orden acabó confinándolos en 1412. Esta aljama era en el siglo XV una de la más grandes de Castilla y el solar sobre el que se asentaba fue parcialmente ocupado por la actual Catedral, cuyas obras se iniciaron en 1521 (Ruiz, 2008). A principios de 2000 estaba poblado por familias de renta relativamente baja y población envejecida, con un tercio de sus habitantes superando los 60 años de edad.

Lo constituía una red de callejuelas organizadas, sobre todo, en dos direcciones, con 124 edificios de arquitectura popular realizados con entramados de madera, ladrillo y/o adobe y muros de fábrica en la planta baja (figura 5), a veces revocados en el siglo XIX mediante esgrafiados. La recuperación de este espacio urbano, que se sitúa en paralelo al eje turístico clásico de la ciudad, ha sido notable ya que junto a la iniciativa privada de los propietarios de los inmuebles, subvencionados con ayudas directas a fondo perdido, se han tenido en cuenta espacios y edificios públicos para conseguir una rehabilitación integral del barrio, con la recuperación de algunos inmuebles en la Plaza del Socorro y la trama viaria del callejón de la Refitolería, la supresión del cableado eléctrico aéreo y la restauración de la muralla en la calle Leopoldo Moreno (Martín, 2012).

Ilustración n. 5: Calles de la Judería de Segovia (Fuente: el autor).

En 2001, la administración central puso en marcha dos importantes obras de infraestructura que mejoraron las comunicaciones de Segovia con su entorno, la autopista A-61 y el ferrocarril de alta velocidad Madrid-Valladolid. El éxito de la exposición “El Árbol de la Vida”, de la Fundación las Edades del Hombre, que se celebró en la Catedral en 2003 (recibió más de 850.000 visitantes y, dada la buena aceptación del público, se prolongó un mes más de lo previsto) fue la antesala de la decisión municipal que en una sesión plenaria en mayo de 2005 aprobó postular a la ciudad como candidata a la Capital Europea de la Cultura en el año 2016. Con un logotipo multicolor y el slogan “Sin Segovia, no luna”, se puso en marcha una importante oferta de eventos culturales que amplificó algunos ya existentes, como el festival de música tradicional Folk Segovia (cuya primera edición se había celebrado en 1984) o el Titirimundi (festival internacional de títeres que había nacido en 1985) y dio pie al nacimiento de otros nuevos, entre los que cabe destacar -ya que con periodicidad anual permanecen hasta hoy- la Muestra de Cine Europeo Ciudad de Segovia (MUCES), el encuentro literario Hay Festival (ambos en 2006), y la Noche de Luna Llena, una velada de conciertos y otros actos culturales repartidos por la ciudad histórica (2007). Enmarcado dentro del Plan Operativo de Turismo Español Horizonte 2020 establecido por el Ministerio de Industria y Turismo, Turespaña y el Consejo de Turismo de España, en mayo de 2009 entró en vigor el primer Plan de Marketing de Segovia, que con el objetivo de seguir promocionando la cultura como producto turístico buscó -y busca- introducir nuevos valores en el patrimonio que ofrece la ciudad, reinterpretándolos y ligándolos esta vez a las emociones y la experiencia.

El 28 de junio de 2011, el Ministerio de Cultura anunció que la candidatura donostiarra a la capitalidad de la cultura se había impuesto a las de Córdoba, Burgos, Las Palmas, Zaragoza y Segovia. Tres años antes se habían empezado a sentir los efectos de la crisis económica y por primera vez en su historia, el número de turistas que visitaron Segovia descendió en 2008. La tendencia cambió a partir de 2013, año en que el número de visitantes aumentó, fenómeno que sigue su proceso ascendente hasta el día de hoy (Observatorio Turístico de Segovia, 2009 y 2014).

En la década de 2010, el protagonista absoluto del urbanismo segoviano está siendo la aprobación del denominado Plan Especial de las Áreas Históricas (PEAHIS), un documento esencial para el desarrollo urbanístico de la ciudad que, en palabras de sus promotores, pretende revitalizar la ciudad conservando sus valores históricos y cuya aprobación lleva, de momento, diez años de retraso. Intentando superar la visión parcial que ha dominado el desarrollo urbano en Segovia en los últimos treinta años, su importancia radica en que afectará a una amplia zona de la ciudad ya que abarca 1.920 hectáreas, localizadas en el recinto amurallado, el entorno al Acueducto, San Lorenzo, Santa Eulalia, los parajes pintorescos y las vistas panorámicas del Alcázar, la Canaleja y el Postigo. Afecta al 70% de las zonas urbanizadas de la ciudad, determina claramente las dotaciones-equipamientos de la ciudad (376.382 m2 para equipamientos culturales y 588 m2 para equipamientos

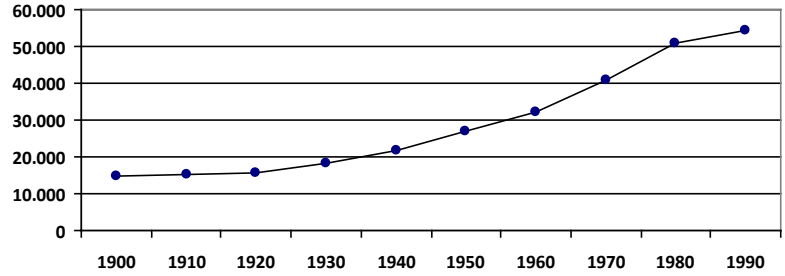
deportivos), contabilizan 17.371 m2 como nuevos espacios libres y establece un incremento de edificabilidad de 175.626 m. En una ciudad que en la actualidad tiene paralizado su desarrollo urbanístico por un PEAHIS sin aprobar, las características del visitante tipo de Segovia en 2017, según los datos ofrecidos por el Observatorio Turístico de Segovia en marzo de 2018, son persona de clase media (con una renta mensual entre 900 y 1.800 euros) y mediana edad que viene a la ciudad acompañado de su familia. El medio de transporte favorito sigue siendo el coche, ya que lo usa uno de cada dos.

El 75,86% es turismo nacional y Madrid sigue siendo el principal mercado emisor de visitantes (17,93%), seguido de los castellanoleoneses (7,75%) y andaluces (6,923%). En cuanto al turismo extranjero, Estados Unidos se sitúa a la cabeza (7,17%), quedando en segundo lugar Francia (3,40%), en rivalidad con China, cuyo número de visitantes no ha sido posible cuantificar. Las principales motivaciones del viaje son el patrimonio de la ciudad y su gastronomía. Las visitas guiadas más demandadas del programa “Conoce Segovia” son “Segovia, Patrimonio de la Humanidad” (en la que se explican el Acueducto, la Catedral y el Alcázar) y “World Heritage Tour” (versión en inglés de la anterior ruta), lo que se traduce en que el Acueducto sigue siendo el monumento más reconocido de Segovia, seguido por el Alcázar, que en 2017 recibió 681.251 visitantes y la Catedral, con 412.742. Como datos positivos para 2017, se constata que la media de pernoctaciones en la ciudad crecieron hasta situarse en 1,71 noches, por encima de la media castellanoleonesa y que el gasto medio diario del visitante ha aumentado, pasando de 45,5, euros diarios a 57,7. A gran distancia de estas cifras se sitúa el resto de los puntos visitables, lo que pone en evidencia que el aprovechamiento turístico de los recursos patrimoniales que ofrece la ciudad podría ser mayor. Si se comparan estas características con las enumeradas para el visitante tipo de la década de 1980 es evidente que, pese a los esfuerzos de la administración, el perfil no ha cambiado: sigue predominando el excursionista madrileño y estacional que concentra su visita en los edificios emblemáticos.

Una estimación conservadora del monto total del sector turístico en Segovia lo situaba a principios de 2017 en torno a los 34,5 millones de euros. En cuanto a la difícil estimación del número total de visitantes que pasan por Segovia, su progreso ha sido moderadamente ascendente, pasando de 800.000 personas en el cambio de milenio al millón en la actualidad. Si se parte de la base comúnmente aceptada que considera al turismo como un motor, o al menos, un dinamizador económico y demográfico, un análisis del desarrollo de la población de Segovia nos permite comprobar si, en el caso concreto de esta ciudad castellana, el turismo ha constituido un factor de desarrollo económico, o al menos, de crecimiento poblacional, tal y como las distintas administraciones programaron.

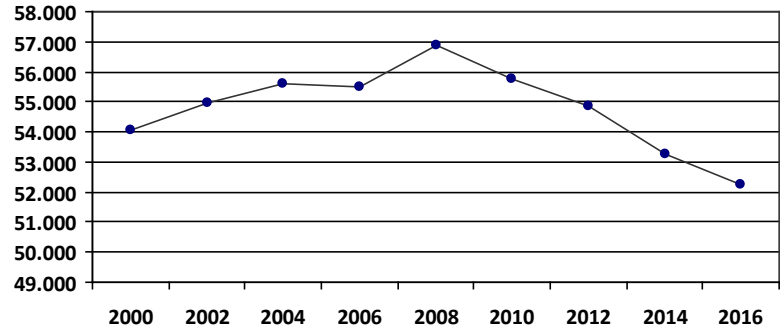
1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990
14.658	15.258	15.707	18.413	21.951	27.026	32.092	40.816	50.759	54.375

Tabla n. 1: Evolución de la población de Segovia en miles de habitantes, 1900-1991
(Fuente: INE)



2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016
54.034	54.945	55.586	55.476	56.858	55.748	54.844	53.260	52.257

Tabla n. 2: Evolución de la población de Segovia en miles de habitantes, 2000-2016
(Fuente: INE)



Las cifras del INE sobre el número de residentes en Segovia desde 1900 (tabla 1) hasta la actualidad (tabla 2) es elocuente: si en los cuarenta primeros años del siglo XX la ciudad sólo se incrementó en algo más de siete mil habitantes, pasando de 14.658 habitantes a 21.951, en la década de 1970 había duplicado su población (40.816). Este ritmo, más desacelerado, continuó ascendente hasta el año 2008 (56.858). Pero a partir de esta fecha, coincidiendo con la crisis económica que sacudió la economía española, la población de la

ciudad no ha dejado de bajar, alcanzándose en el año 2016 unos valores similares a los de la década de 1980 (52.257 habitantes), pese al repunte del turismo que ha experimentado la ciudad desde el año 2013. La progresiva pérdida de habitantes censados se debe a la crónica falta de empleo de la ciudad, pese al incremento del número de establecimientos de restauración y hospedaje en Segovia, lo que obliga a sus vecinos a emigrar a otros lugares con más posibilidades laborales. Si la población de Segovia ha acabado reduciéndose a las mismas cifras de la década en que se apostó por el turismo como motor de desarrollo, es evidente que este no ha llegado a arrancar.

En cuanto a la conservación de los elementos patrimoniales, las posibilidades económicas que ofrece su explotación turística ha permitido en estos últimos cincuenta años realizar numerosas intervenciones de conservación y restauración en la ciudad y su entorno, recuperándose la aljama, los valles que circundan el casco histórico o la muralla de la ciudad. Sin embargo, Segovia como ciudad no ha sabido escapar a la presión turística y progresivamente está transformando su paisaje urbano. Con el objeto de captar el mayor número posible de turistas y su beneplácito, se está produciendo una pérdida de identidad y la homogeneización de un espacio histórico en el que hasta no hace mucho se desarrollaba una pluralidad de actividades: el cierre de centros educativos como el colegio de las Hijas de Jesús (2010), el traslado de las oficinas del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) o la Biblioteca Pública de la Junta de Castilla y León (ambas en 2016) a la periferia de la ciudad y la transformación de comercios tradicionales en franquicias son algunos ejemplos ilustrativos.

3. Conclusiones

La ciudad histórica de Segovia estaba constituida por la ciudad intramuros y sus arrabales, un entramado urbano de carácter mudéjar salpicado de edificios religiosos románicos y otros civiles de carácter monumental con la impronta de los estilos de los siglos XV y XVI. A partir de las obras de ensanche y alineación emprendidas por el consistorio de la ciudad en el último tercio del siglo XIX, solo sobrevivió -aunque alterada- la ciudad amurallada, realizándose el crecimiento urbano del pasado siglo a expensas de los arrabales históricos y su periferia, en una disposición dispersa que acabó compactándose en la década de 1980 y que provocó su total destrucción. Esto provoca que, en la actualidad, el conocimiento que el turista tiene de Segovia como enclave histórico sea fragmentado y poco riguroso.

Sobre los restos patrimoniales de la ciudad intramuros y el acueducto, las administraciones públicas -y en especial el Ayuntamiento de la ciudad- vieron en el desarrollo de un turismo de carácter cultural el futuro económico de Segovia. La ciudad ha sabido aprovechar la coyuntura expansiva del comercio interior de los últimos cincuenta años, aunque no ha conseguido revertirlo en beneficio del conjunto de los ciudadanos. El turismo cultural ha

potenciado el aspecto y los negocios dedicados a la restauración de la ciudad intramuros y sus aledaños, pero no ha conseguido desarrollar otros sectores económicos y el esperado desarrollo económico global no se ha producido

En la estrategia turística que se diseñó, las intervenciones primaron los aspectos físicos y arquitectónicos de la ciudad, olvidando los sociales y funcionales. Con la intención de romper con la dinámica tradicional del visitante, incrementar el número de turistas y poder dar respuesta a las nuevas demandas del mercado, se han puesto en marcha una serie de iniciativas que si bien están ayudando a preservar, conservar y restaurar el patrimonio monumental, han acabado provocando la homogeneización de un casco histórico que había conseguido desempeñar una importante función residencial y mantener su diversidad a lo largo del siglo XX.

4. Bibliografía

CAL, Rosa: «La recuperación de los monumentos históricos para acrecentar el turismo». Historia y Comunicación Social, 8 (2003), pp. 7-19.

CHAVES, Miguel Ángel: Arquitectura y urbanismo en la ciudad de Segovia (1750-1950). Segovia, Cámara de la Propiedad Urbana de Segovia, 1998.

COLMENARES, Diego de: Historia de la insigne ciudad de Segovia y compendio de las Historias de Castilla. Segovia: Academia de Historia y Arte de San Quirce, 1982.

DEHESA, Guillermo de la: «España y la Economía internacional». En Febrero, Ramón (ed.) Qué es la economía. Madrid, Pirámide (1997), pp. 767-806.

FERNÁNDEZ, Luis: Historia general del turismo de masas. Madrid, Alianza, 1991.

FOLGADO, Juan Antonio & SANTAMARÍA, Juan Manuel: Segovia, 125 años (1877-2002). Segovia, Caja Segovia, 2002.

GARCÍA CASAS, José Ignacio & GARCÍA, Luis Mariano: Joaquín Odriozola y Grimaud, 1844-1913. Segovia: Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla y León, 1987.

LÓPEZ, Cándido: Yo, Cándido. Memorias del Mesonero Mayor de Castilla. Barcelona, Plaza y Janés, 1987.

MADOZ, Pascual: Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar (1846-1850), Vol. XIV, Madrid, 1849.

MARTÍN, Miguel Ángel: «La conservación de la ciudad histórica: La experiencia del Área de Rehabilitación de la Judería de Segovia». Arte y Ciudad, 2 (2012), pp. 195-222.

MARTÍNEZ, Joaquín: «La gestión del Patrimonio Histórico Artístico en el siglo XIX. Fuentes para su documentación». Tejuelo, 12 (2013), pp. 10-21.

MERINO DE CÁCERES, José Miguel: La fábrica del Alcázar de Segovia. Madrid, Patronato del Alcázar de Segovia, 1991.

MOSÁCULA, Francisco Javier: La Casa Grande. Madrid, Ayuntamiento de Segovia, 2006.

OBSERVATORIO TURÍSTICO DE SEGOVIA: Boletín Informativo, 0, 2009.

OBSERVATORIO TURÍSTICO DE SEGOVIA: Boletín Informativo, 7, 2014.

OBSERVATORIO TURÍSTICO DE SEGOVIA: Boletín Informativo, 11, 2018.

PARRONDO, Carlos de (dir.): Inventario del Patrimonio Artístico y Arqueológico de España. Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 1973.

PRIETO, Germán: I Reunión de Ciudades Romanas del Valle del Duero. Segovia, 20 y 21 de octubre de 2016. Sin publicar.

RUIZ, Antonio: Historia del urbanismo en la ciudad de Segovia del siglo XII al XIX. Madrid, Diputación provincial de Segovia, 1982.

--- El Barrio de la Aljama hebrea de Segovia. Segovia, Caja Segovia, 2008.

TROITIÑO, Miguel Ángel & TROITIÑO, Libertad: «Turismo y patrimonio en Castilla y León: las ciudades patrimonio de la Humanidad (Ávila, Salamanca y Segovia) como destinos turísticos de referencia», Polígonos, 19 (2009), pp. 145-178.

VALLEJO, Rafael: «Economía e historia del turismo español del siglo XX», Historia Contemporánea, 25 (2002), pp. 203-232.

YOLDI, Leopoldo: Entorno y paisaje de una ciudad histórica. Segovia (caminos para su conservación). Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Turismo, 1990.

ZAMORA, Alonso; RUIZ, Antonio; Chaves, Miguel Ángel & CONTRERAS, Juan de: La casa segoviana. De los orígenes a nuestros días. Segovia, Caja Segovia, 2010.

ZÁRATE, Manuel Antonio: «Paisaje, forma y turismo en ciudades históricas», Estudios Geográficos, LXXIII, 273 (2012), pp. 657-694.

Agradecimientos.

La realización de este trabajo ha sido coadyuvada por la obtención de un contrato de Formación del Profesorado Universitario del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de España.