



**AYUNTAMIENTO
DE HUÉRCAL-OVERA**

DIAGNÓSTICO DE LA SITUACION ACTUAL DEL CASCO HISTORICO DE HUERCAL-OVERA

ÍNDICE

1. INFORMACIÓN PREVIA

- 1.1. ENCARGO
- 1.2. OBJETO DEL TRABAJO
- 1.3. METODOLOGÍA
- 1.4. TOMA DE DATOS

2. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL CASCO HISTÓRICO

- 2.1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA
- 2.2. ÁMBITO URBANO Y MANZANAS.
 - 2.2.1. ÁMBITO, ZONAS Y USOS.
 - 2.2.2. MANZANAS, TAMAÑO Y FORMAS.
- 2.3. CALLES
 - 2.3.1. ANCHO DE CALLES Y SECCIONES.
 - 2.3.2. RELACIÓN DIMENSIONES, USOS Y SECCIÓN.
 - 2.3.3. PAVIMENTACIÓN DE CALLES Y MOBILIARIO.
 - 2.3.4. MOBILIARIO.
 - 2.3.5. ACCESIBILIDAD.
 - 2.3.6. DIRECCIONES DE TRÁFICO.
 - 2.3.6.1. FUNCIONAMIENTO Y DIRECCIONES DE TRAFICO.
 - 2.3.6.2. APARCAMIENTOS.
- 2.4. ESPACIOS PÚBLICOS Y MOBILIARIO URBANO
- 2.5. APARCAMIENTOS
- 2.6. SOLARES

2.7. EDIFICACIONES

2.7.1. EDIFICIOS ABANDONADOS Y DESHABITADOS

2.7.2. EDIFICACIONES DE MÁS DE 50 AÑOS

2.7.3. PATRIMONIO EDIFICADO

2.7.4. EDIFICIOS PÚBLICOS

2.7.5. DENSIDAD EDIFICATORIA. ALTURAS ACTUALES Y ALTURAS PERMITIDAS POR EL PGOU

2.7.6. VIVIENDA COLECTIVA Y VIVIENDA UNIFAMILIAR.

2.7.7. TEJIDO COMERCIAL

ANEXO I: FICHAS DE CALLES

ANEXO II: FICHAS DE SOLARES

ANEXO III: FICHAS DE EDIFICACIONES

3. PLANOS

1. INFORMACIÓN PREVIA

2. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL CASCO HISTÓRICO

1. INFORMACIÓN PREVIA.

1.1. ENCARGO.

El presente encargo, consistente en la "Elaboración de Estudio de la Situación Actual del Casco Histórico de Huércal-Overa". Se realiza a requerimiento del Ayuntamiento de Huércal-Overa, desde sus áreas de Alcaldía y Urbanismo.

Ambas aéreas concededoras y alarmadas por la situación de deterioro progresivo en la que se encuentra inmerso el Casco Histórico de la Villa y movidos por la necesidad e interés de conocer datos reales y actualizados, con detección de deficiencias y oportunidades, que les puedan ofrecer una visión global y clara, tanto del contexto y estado como de las necesidades en la que se encuentra esta zona del municipio, denominada Casco Histórico, al objeto de poder acometer y plantear estrategias y/o acciones encaminadas a potenciar su dinamización, revitalización y puesta en valor, así como consumir las recomendaciones establecidas en "El Plan Estratégico Huércal-Overa 2020" en esta materia, el cual establecía como una de sus principales acciones la de desarrollar un *Plan Urbanístico de la Zona Centro*. Plan Urbanístico de la Zona Centro que debe estar conectada con la estrategia *Plan de Comercio y Hostelería* del municipio. Para esto se realizará un plan integral para la reactivación económica y social de la Zona Centro y la promoción de ésta para el turismo, la hostelería y el comercio.

El objetivo de este plan es establecer los criterios de actuación, así como de construcción y rehabilitación de calles y viviendas de la zona, de forma que se asegure el mantenimiento de construcciones singulares históricas y el mantenimiento y sostenimiento de un ambiente urbanístico con la ordenación tradicional de calles y viviendas.

Por un lado, se dictará normativa para la prevención de la pérdida de dichas construcciones y, por otro, se promoverán las acciones necesarias encaminadas a la rehabilitación de dichas construcciones por los propietarios/as y a la potenciación de un uso o cesión de uso para residencia, comercio y hostelería según zonificación.

Asimismo, dentro de este plan, el Ayuntamiento podrá decidir la idoneidad de la adquisición de construcciones emblemáticas como la Casa de las Cuatro Torres, el Casino o El Pósito y tras su puesta en valor, darle un uso adecuado enfocado a ser base del revulsivo económico de la zona.

El Plan Urbanístico debe garantizar la accesibilidad a la zona, la limpieza de calles y el embellecimiento del entorno bajo una marca y estilo único que confieran una singular peculiaridad al entorno para su visita como Centro Comercial Abierto o como Centro Turístico y de Esparcimiento en el que a la vez sea agradable la residencia para sus vecinos.

La ordenación urbanística tendrá en cuenta tanto el mobiliario urbano (adecuado al entorno), como la dotación de zonas verdes y de descanso acordes con la marca de "ciudad limpia, ciudad verde" y los valores emblemáticos establecidos de la ciudad.

Así mismo debe haber coherencia entre la imagen de los espacios públicos y las imágenes de los espacios privados dedicados al comercio y la hostelería que deberán regularse a través de la planificación urbanística."

La zona de actuación sobre la que se realiza este estudio es la parte de suelo urbano consolidado que se señalan en los planos del PGOU de Huércal-Overa como Casco Histórico.

La redacción de este estudio se le ha encargado a "EDIFIKART. Consultoría Técnica" con domicilio en Huércal-Overa (Almería), Plaza Cura Valera nº15 - 2º Izq., y código postal 04600. Teléfono: 639331163 y e-mail: gines@edifikart.com. Consultoría dirigida por D. Ginés José Fernández Pérez, Arquitecto Técnico e Ingeniero de Edificación, Máster en Urbanismo y MBA, colegiado en el COATIE de Almería con el número1083.

El equipo de redacción:

Redactor: D. Ginés José Fernández Pérez. Arquitecto Técnico, Urbanista

Co-redactor: D. Manuel Lorente Garcia. Arquitecto (GREENXXI arquitectura)

Colaboradores: D^a. Maria José Egea Ortega. Técnico Superior en Proyectos de Edificación y Construcción D. Pedro Gomez Ballesta. Profesor de Historia.

1.2. OBJETO DEL TRABAJO.

1ª Fase. DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL DEL CASCO HISTORICO DE HUERCAL-OVERA.

ASESORAMIENTO Y TRABAJOS URBANISTICOS AUXILIARES. CONSISTENTES EN ESTUDIOS, TOMA DE DATOS ESTADISTICOS , LEVANTAMIENTOS PLANIMETRICOS NECESARIOS PARA CONOCER LA SITUACION Y ESTRUCTURA INTERNA DE LA ZONA DELIMITADA POR EL POGOU DE HUERCAL-OVERA COMO CASCO HISTORICO, CON ANALISIS DE CALLES Y MANZANAS Y CLASIFICACION TIPOLOGICA DE SOLARES Y EDIFICACIONES EXISTENTES EN EL AREA DELIMITADA, AL OBJETO DE PODER DETECTAR DEFICIENCIAS Y OPORTUNIDADES QUE POSIBILITEN PLANTEAR ESTRATEGIAS NECESARIAS ENCAMINADAS A LA ORDENACION Y DINAMIZACION DE LA ZONA OBJETO DE ANALISIS.

2ª Fase. DETECCION DE DEFICIENCIAS-OPORTUNIDADES Y PROPOSICION DE ESTRATEGIAS PARA LA PROMOCION Y ORDENACION URBANA DEL CASCO HISTORICO DE HUERCAL-OVERA.



ASESORAMIENTO Y TRABAJOS URBANÍSTICOS AUXILIARES. CONSISTENTES EN EXPOSICIÓN DEL TRABAJO DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL CASCO HISTÓRICO DE HUERCAL-OVERA ANTE DIFERENTES COLECTIVOS, COLABORACIÓN CON LA COMISIÓN CENTRO HISTÓRICO Y LOS DISEÑADORES DE LA WEB, APERTURA DE DEBATES SOBRE EL CONTENIDO DEL MISMO, MOTIVACIÓN A LA PRESENTACIÓN DE PROPUESTAS PARA LA MEJORA Y DINAMIZACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO. SELECCIONAR Y UNIFICAR CONCLUSIONES DOCUMENTALMENTE.

Los usuarios de un entorno urbano son la esencia del mismo y los que le dan razón a su existencia, este estudio no estaría completo sin su participación y su opinión. Es por esto que para intentar alcanzar con éxito los objetivos que se plantean en el encargo de este trabajo, se considera imprescindible, una vez finalizada la fase de estudio y análisis de datos, abrir un periodo en el que se expongan y den a conocer los resultados de los datos recogidos a los ciudadanos, asociaciones y usuarios en general que día a día habitan este entorno urbano, para que participen, expresando sus opiniones sobre lo que ellos consideran que está bien y lo que habría que mejorar, aportando sus ideas para mejorar los servicios de la zona y transformarlo en un entorno más cómodo y agradable y reclamando sus necesidades como usuarios, y recoger todas estas propuestas con la intención de unificar criterios y detectando de una manera conjunta las deficiencias y oportunidades existentes para que puedan servir de directrices a las administraciones para promover y fomentar las acciones necesarias encaminadas a la revitalización, reforma, y puesta en valor del Casco Histórico de Huércal-Overa, así como a incentivar y concienciar a propietarios y la iniciativa privada a la participación en la conservación y potenciación de la zona.

1.3. METODOLOGIA.

Se entiende necesario comenzar recabando información acerca del **origen, desarrollo y evolución** a lo largo de la historia del núcleo urbano, desde su formación, al objeto de tener una visión clara en el tiempo de la evolución de la trama urbana y los elementos fundamentales que conforman nuestra área de estudio, su trascendencia, su conservación y su transformación a lo largo del tiempo hasta la actualidad.

Dado que la zona objeto de este estudio, a pesar de pertenecer a una misma área dentro del municipio, no es homogénea, y existen zonas diferenciadas con distintos usos principales y con variaciones tanto tipológicas como constructivas, deberemos plantearnos una metodología lo suficientemente flexible y eficaz para que la información recogida se adapte a los diferentes aspectos que tenemos que estudiar y valorar.

Con estas premisas proseguiremos el trabajo con una toma de datos generalizada, a pie de calle (se generarán diversas fichas tipo para recogida de datos), que nos lleve de lo general a lo concreto, para conseguir una sistemática eficaz que nos proporcione

datos medibles y actualizados que nos ayuden a conocer la situación y diferenciar las distintas zonas que nos vamos a encontrar.

En principio se propone el establecimiento de diferentes elementos de estudio para conocer de una manera más exacta la ubicación de esas zonas diferenciadas dentro del área de estudio. Para conocer con profundidad las características urbanísticas del entorno realizaremos la toma de datos basándonos tres elementos:

Las **Manzanas**, se recogerán, entre otros, datos de superficie, consolidación de la edificación, construcciones existentes y permitidas

Las **Calles**, de todas y cada una de las existentes, se tomarán datos de correspondencia con el trazado histórico, estado de mantenimiento, tránsito, accesibilidad, existencia de mobiliario, ritmos de fachadas.

Los **Edificios o parcelas**, unidades de nuestro estudio, comprobaremos, usos, ocupación, interés histórico-arquitectónico...

Con estos datos, a lo largo del desarrollo del trabajo, se irán confeccionando tablas, fichas y documentos gráficos que complementen al resto de premisas y nos puedan presentar unas conclusiones globales que nos servirán de datos base para el diagnóstico que se pretende.

Respecto al origen, entendemos que, para poder situar cualquier cosa, en nuestro caso el Centro Histórico, necesitamos referenciarlo respecto de algo. Así pues, posiblemente la mejor forma de saber cuál es la situación actual en la que se encuentra el área objeto de este trabajo es conocer como ha llegado hasta aquí, es decir, referenciar la situación actual respecto a su origen, conocer cómo ha evolucionado a lo largo del tiempo. Dicho esto, se hace necesario profundizar en el conocimiento del comienzo del asentamiento de la población de Huércal-Overa en el lugar que hoy se denomina como Centro Histórico, saber si siempre ha sido igual, como ha sido su evolución, si su extensión siempre ha sido la misma o ha variado a través de los años, quienes eran sus habitantes y como se relacionaban, y como ha llegado a ser como es hoy día con sus manzanas, sus calles y sus edificaciones, que lo componía y como eran sus relaciones y funcionamiento. Vamos a aproximarnos, en la medida de nuestras posibilidades, a conocer la evolución a lo largo de su historia, desde el conjunto y desde estos tres elementos, edificaciones, calles y manzanas.

Las edificaciones como germen y unidades de este núcleo, como elementos primarios que nacen de las necesidades individuales o colectivas, las manzanas como agrupaciones de las anteriores, normalmente por usos o tipologías, de las anteriores y las calles con sus plazas que vertebran y aglutinan a las unidades anteriores como elementos que condicionan y propician la comunicación entre elementos y habitantes, constituyendo la parte pública del entorno urbano.

Observando el recorrido a través del tiempo de esta parte de la ciudad conoceremos su “porque”, su funcionamiento en circunstancias y épocas diferentes, nos haremos

una idea de que se ha ganado y que se ha perdido, conoceremos sus elementos principales y los secundarios, los antiguos y los recientes, los que han desaparecido, los que han ido apareciendo, los que son importantes y habría que mantener, los que hay que recuperar o poner en valor, los que hay que rehabilitar... Con esta perspectiva histórico-funcional vamos a poder sacar unas conclusiones sobre lo que en la situación actual es interesante conservar y lo que es necesario complementar, mejorar o actualizar en este entorno urbano del Casco Histórico de Huércal-Overa.

Respecto a la situación presente, necesitamos conocer la realidad física actual para poder diagnosticar el estado urbanístico de nuestra zona de estudio. Para conocer esta realidad, con los datos recogidos a pie de calle, analizaremos nuestros tres elementos: las manzanas comprobando su consolidación y grado de aprovechamiento, su tipología, su uso y observando la idoneidad de estos. De las calles y plazas vamos a hacer una radiografía de su estado actual, conociendo sus dimensiones, su estado de conservación, su utilización, los materiales con que están ejecutadas, el mobiliario urbano del que disponen, la existencia de vegetación, la composición y ritmo de las fachadas que las delimitan, su diseño y la función que cumplen respecto a la trama urbana y sus usuarios. Analizaremos si cumplen con la misión para la que se originaron o si por el contrario alguna puede llegar a transformarse en todo lo contrario de su principal misión, facilitar la comunicación, observaremos su accesibilidad y si nos encontramos ante calles amables o calles que no nos invitan a circular por ellas. De las edificaciones analizaremos datos de usos, estado y localización de los mismos para así conocer sus deficiencias y necesidades, a la vez que nos proporciona una idea de los flujos de tráfico y de personas indicadores necesarios para la idónea delimitación de recorridos peatonales y rodados. Las principales se catalogarán en fichas individuales atendiendo a su tipología bajo una clasificación establecida. Todos estos datos nos posibilitan un amplio conocimiento de la situación urbanística actual de la zona objeto.

1.4. TOMA DE DATOS.

A pie de calle se han tomado medidas, recogido datos y sacado fotografías, con estos parámetros se han ordenado elaborado tres tipos de fichas, de calles, de solares y de edificaciones.

Ficha de recogida de datos de Calles. Que contienen una fotografía de la misma y denominación con datos de su trazado (recto, irregular o curvo), ancho (mínimo y máximo), tránsito (peatonal mixto o rodado), dirección, número de carriles, si existen aparcamientos y tipo, estado de conservación general (calificado como MB, B, R, M o MM en función de la apreciación ocular percibida del estado de calzada, aceras y mobiliario), accesibilidad, acabados y ocupación de aceras y calzada, equipamientos y mobiliario, ritmo de fachadas, dirección de circulación, propuestas y observaciones.

Ficha de recogida de datos de Solares. Que contienen datos de su situación, referencia catastral, superficies, régimen de propiedad, estado de ocupación, estado general de conservación (B, M o R), si está vallado, si existen pozos desniveles o elementos que puedan causar accidentes, si se encuentran limpios, si implican riesgo, si atentan contra la salud pública, si afectan a la imagen urbana, propuestas y observaciones sobre los mismos.

Ficha de recogida de datos de Edificaciones. Que contienen una fotografía de la edificación y datos de su situación, referencia catastral, año de construcción, superficies, régimen de propiedad, tipo de uso, estado de conservación, estado de ocupación (aparente desde el exterior), numero de plantas, uso principal y secundario al que se destina, existencia de cocheras o plazas de garaje, catalogación (A1, A2, B, C y Otra, muy elemental, ya que carecemos de una catalogación exhaustiva y no es el objeto de este trabajo la realización de la misma, de en función de su situación, tipología y antigüedad) condiciones aparentes de seguridad, salubridad y ornato, breve descripción y observaciones.

Los datos que reflejan estas fichas, debido al gran volumen que constituyen, se han recogido en el periodo de tiempo que va entre diciembre de 2016 y mayo de 2017.

Los datos referentes al año de construcción, superficies de solares y superficies construidas son datos tomados de los datos públicos de Catastro, en los casos en que se han detectado diferencias muy significativas entre estos y la realidad física se ha hecho constar.

*Fichas de la toma de datos en ANEXOS I, II y III.

1. INFORMACIÓN PREVIA

2. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL CASCO HISTÓRICO

2. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL CASCO HISTÓRICO.

2.1. EVOLUCION HISTORICA.

Del análisis de la documentación a la que hemos tenido acceso podemos concluir. La fecha de origen de la villa de Huércal-Overa en el enclave actual es algo incierta, y la documentación existente al respecto algo escasa, si bien existe constancia y pruebas fehacientes de que su término ha estado poblado desde tiempos remotos. Son muchos los indicios que constatan la presencia del hombre, desde la antigüedad, en asentamientos estables, en estas tierras, algunos de los cuales enumeraremos a continuación a modo de introducción sobre los motivos de la aparición del núcleo urbano de Huércal-Overa.

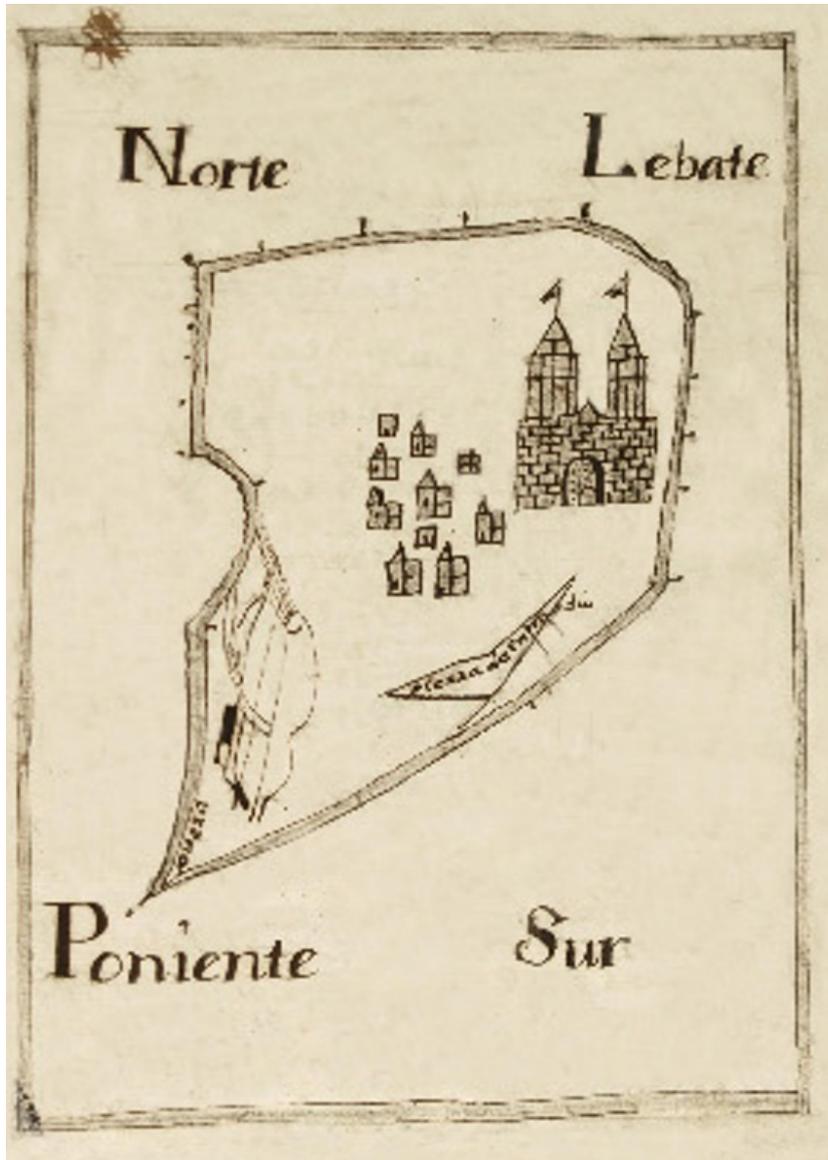
Recientes publicaciones tratan sobre significativos hallazgos arqueológicos con identificación inequívoca de evidencias de minería prehistórica en la mina de Cerro Minado, estudios que nos habla de la existencia de herramientas utilizadas para la extracción de mineral, se trata de una cantidad de instrumentos extractivos recogidos en el interior de las galerías, hallazgos que contextualizan el inicio de las actividades mineras de Cerro Minado en el periodo Calcolítico, demostrando la relevancia de Cerro Minado en el contexto de la minería prehistórica del sureste peninsular y por tanto pruebas inequívocas de la presencia de asentamientos en la zona¹. Como hemos comentado son numerosos los indicios y restos de asentamientos que existen en el término municipal, restos que son síntoma inequívoco de que la zona se ha mantenido habitada durante años, desde antiguo, concentrándose la población en núcleos que han ido cambiando de ubicación, apareciendo y desapareciendo, pero que a consecuencia de motivos que desconocemos propiciaron que el núcleo principal de asentamiento de la población fuera variando de ubicación a través de los años, así por ejemplo existen tratados que nos hablan de que la antigua ciudad de Urci podría haber estado ubicada por estos lugares, e incluso en opinión de D. Gines Mena y Márquez Huércal fuera un derivado de la palabra Urci², otra muestra de estos asentamientos son los restos de la Fortaleza de Húrtal, situada en el cabezo llamado Cerro San Martín, separado por un profundo barranco de la Sierrecica de Santa María de Nieva, por encima del sitio de Los Manueles³, Otro tan popular como desconocido son los restos, a día de hoy escasos y poco valorados, de la cimentación de una fortaleza de planta triangular, amurallada y con tres torres, que a lo largo de los tiempos ha venido denominándose como “Huércal La Vieja”, situada a unos cuatro Km. al suroeste de la

¹ Mazas ocultas. Rastros de minería prehistórica en el Cerro Minado de Huércal-Overa (Almería). Hidden Hammers. Traces of Prehistoric mining at Cerro Minado (Huercal-Overa, Almería). Selina Delgado Raack *, Nicolau Escanilla Artigas ** y Roberto Risch **

² Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo I, pág. 178. Esta obra y su autor va a ser constante y obligada referencia en esta parte histórica de este trabajo.

³ Interesantes referencias sobre esta edificación las que se nos ofrece en, Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo I, pag. 257 y siguientes. Incluye una representación grafica de la misma firmada por S. de Mena

villa en una de las cumbres más altas de la Sierra de Almagro⁴, cercana a otro cabezo más alto denominada La Rápita, en la cumbre de este lugar se encontraban restos de una construcción, aparentemente un *Ribat* de origen árabe y punto de referencia que se menciona en numerosos textos con existencia de mojones señalizadores delimitadores de los lindes del municipio a través de la historia, otra construcción de similares características se encuentra en el Cabezo de la Jara, punto, también este, de



Dibujo de la villa de Huércal en el Catastro del Marques de la Ensenada

⁴ Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo I, pag. 267 a 285. El autor realiza una ilustrativa y minuciosa descripción del lugar con referencia a restos encontrados y su estado de conservación a principios del s.XX, aportando un plano a escala de la planta de la fortaleza firmado por S. de Mena.

de referencia obligada en la descripción de linderos del término⁵. Otro indicio de núcleo de asentamiento, mas reciente y cercano que los anteriores, del que también son escasas las noticias que de él se conservan y al que en los últimos tiempos se le ha dado “mejor” trato que a los demás, es la torre Nazarí. Situada a la parte oriental de la actual villa en la última estribación de la Sierra de Almagro sobre un precipicio de unos doscientos metros, debió tratarse de una torre fuerte rodeada de una muralla-cerca a manera de fortificación con la mayor parte de hogares situados dentro del recinto. Denominada actualmente por los vecinos de la villa como “El Castillo”, esta torre son los únicos restos existentes de la fortaleza que brindaba cobijo a los habitantes del que posiblemente fuera el último enclave en el que estuvo instalada la población de Huércal antes de trasladarse⁶ al que sería su actual y definitivo enclave que es en el que se encuentra en la actualidad y que es el ovulo inicial donde nace la zona objeto de nuestro trabajo.

La fecha en la que se produjo este traslado nos resulta incierta, si bien, **F, Jiménez Alcaraz** dice “la villa de Huércal- Overa aparece desde el mismo instante en que se dibuja la frontera en 1244...”, otros textos nos hablan de “concesión de las villas de Huércal y Overa a la ciudad de Lorca en agosto de 1488...”⁷. En esta publicación este autor nos habla del inicio del traslado de la población de la falda del castillo a la que será la “nueva villa” ubicada en terreno llano cercano. El traslado parece que se produce a finales de la época Nazarí, no en un momento concreto sino a lo largo de un periodo de tiempo, propiciado por motivos desconocidos pero que posiblemente atendieran a que esta nueva ubicación fuese considerada como un lugar con una ubicación más cómoda y habitable, los nuevos tiempos de paz propician el poder establecerse en la llanura en una zona cercana a caminos, junto a una fuente y zonas de cultivo.

El arraigo en el nuevo enclave, aunque no existe constancia grafica de ello, según todos los indicios que tenemos, tubo su localización en la zona limítrofe con la actual CN-340, entre las actuales calles Granada y San Antón, avanzando posteriormente hacia el sur, hasta la zona de alfarerías, y hacia el oeste hasta la actual calle Mayor, antiguo camino de Vera a Lorca.

Desde finales del s. XV y principios del s. XVI empiezan a ser más numerosos los datos escritos en los que se deja constancia de que la Villa de Huércal se encuentra asentada

⁵ Catastro marques de la ensenada y pleitos anteriores. Huércal y Overa Medievales, Salvador Fontenla Ballesta. Huércal-Overa: de enclaves Nazaríes a Villas Cristianas (1244-1571). Juan Francisco Jiménez Alcaraz, pag.14.

⁶ Huércal-Overa: de enclaves Nazaríes a Villas Cristianas (1244-1571). Juan Francisco Jiménez Alcaraz, pág. 55. "La nueva situación del núcleo, a la vez que cómoda, era lo que mejor podía convenir a los cristianos viejos, que verían en adelante a los moriscos como población peligrosa"

⁷ Lengua y Repoblación: Lorca y los procesos de colonización granadinos (1486-1600) Mercedes Abad Merino. Área Lengua Española. Universidad de Murcia. Juan Francisco Jiménez Alcázar. Área Historia Medieval. Universidad de Murcia. Murcia, noviembre de 1998

ya en su actual enclave, y que es esta “nueva” ubicación, posiblemente, de una manera importante, la que haya sido propiciadora del constante crecimiento del que goza esta villa desde su origen, ya en su inicio se presentaba como un núcleo más cómodo, ofreciéndose como una población nueva y más fácil de habitar. "el cambio de ubicación de Huércal, que la convirtió en núcleo más cómodo de habitabilidad, donde era más sencillo comerciar y se ofrecía como población nueva, con una disposición urbanística acorde a los tiempos de paz..." "se comprueba que los cristianos viejos siempre prefirieron avocindarse en Huércal..."⁸.

Es de suponer que en un principio este nuevo asentamiento se tratase simplemente una agrupación, más o menos ordenada, de hogares que poco a poco fue aumentando en número y servicios anexos en función de las circunstancias y necesidades de sus moradores. En el Plano Nº1 denominado "Crecimiento Histórico" intentamos, a grandes rasgos, dar una visión rápida de la evolución superficial que ha ido teniendo el denominado actualmente como Casco Histórico a través del tiempo. A continuación, vamos a intentar completar esta información grafica con la descripción de algunos elementos que han podido ser los causantes de esta evolución urbanística junto con un resumen de algunas edificaciones que por su uso o características le han ido dando forma y proporcionando el carácter de núcleo de la ciudad o Casco Histórico que a día de hoy tiene. La documentación grafica con la que hemos podido contar es prácticamente inexistente hasta mediados del siglo XIX donde ya empezamos a ver planos representando la trama urbana de la villa. De igual forma complementamos esta información insertando copia de los documentos gráficos más significativos con los se ha podido contar.

Acometemos ya la tarea de completar con alguna referencia escrita la información que se pretende transmitir con el Plano Nº1 denominado "Crecimiento Histórico". A principios del S XVI, la villa de Huércal ya se encuentra asentada en el que será su lugar definitivo, lugar llano cercano a caminos y con agua donde se agrupan las nuevas construcciones. La organización o diseño de este asentamiento inicial, casi con total seguridad, se realiza sin atender a ninguna premisa urbanística, atendiendo simplemente a motivos de funcionalidad, comodidad y habitabilidad. A principios de este siglo se construyó el edificio de la primitiva Iglesia⁹. La villa a mediados de este siglo ya contaba con cura propio por lo que se supone que esta estaba totalmente

⁸ Huercal-Overa: de enclaves Nazarías a Villas Cristianas (1244-1571). Juan Francisco Jiménez Alcaraz, pág. 61.

⁹ Desconocemos como era el edificio, aunque si hay datos que constatan que junto a ella se encontraba el primer Campo Santo de la villa. En la Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo I, pág. 373 a 377. Transcribimos un párrafo en el que apunta "La primitiva Iglesia de de Huércal parece que debió construirse a principios del siglo XVI, pues resulta de un cabildo celebrado por la ciudad de Lorca en 30 de diciembre de 1511, que habiendo pedido un vecino de dicha ciudad cierta madera que había cortada en el término de Huércal, la denegó, por tener hecha merced de él a la iglesia de dicho lugar."

terminado el edificio de La Iglesia junto con sus dependencias¹⁰, frente a esta un espacio libre, una plaza, llamada de la iglesia, junto a esta una fuente (seguro que la existencia de la misma fue argumento fundamental en la elección de este nuevo enclave), la Fuente del Caño¹¹, alrededor de este espacio se van agrupando los hogares con sus correspondientes anexos. Este enclave cómodo y habitable propicia el crecimiento de la villa, en este periodo, hacia las zonas que geográficamente eran más propicias, principalmente hacia el sur, hacia la zona de alfarerías, y hacia el oeste, hacia lo que era el camino a Lorca, actual calle Mayor. En el último cuarto de este siglo la villa contaba ya con al menos 146 casas¹².



Capilla del Santo Sepulcro

¹⁰ Nuevamente citamos nuestra principal fuente de información. Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo I, pág. 377.

¹¹ "Esta Fuente del Caño, parece fue siempre de aprovechamiento comunal del vecindario.

Tenía su antiguo punto de salida en una hondonada existente en donde hoy está la Plaza de Abastos, que, según deducimos, en dicho sitio existió en tiempos remotos un barranco, que provenía casi del centro de la actual población, próximamente por las actuales calles del Centro, espalda del Casino, calle de la Luna... Radicaba la tal Fuente del Caño, precisamente frente de la actual casa de José Cano, conocido por el portero, habiendo un muro de contención, con un pretil saliente, que resultaba por la cara que daba a la hondonada de la fuente de unos cuatro metros de altura, para evitar derrumbamientos de tierras y desgracias, quedando un paso o una calle de unos seis metros de anchura entre dicho pretil y la línea de edificios que allí existían, siendo el nivel de dicha calle el que hoy tiene próximamente.

En cabildo de 7 de abril de 1596 acuerda el Ayuntamiento arreglar la Fuente del Caño por prestación vecinal, bajo pena de de 100 maravedís al que no acuda por rueda, y que se encañe la Fuente y se haga una balsa donde se recoja el remanente para que las mujeres puedan lavar, atento que no hay otra fuente para ello." Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo II, pág. 103-104.

¹² En la villa de Güercal en 4 de abril de 1573 varios vecinos de la villa prestan testimonio afirmando lo siguiente: Casas de Güercal."Que en la villa de Güercal solía haber 140 casas de moriscos y 6 de cristianos viejos; y que la mayor parte de casas de dicho lugar se pueden habitar y otras se podrán reparar". Iglesia. "La Iglesia de la villa de Güercal está sana y se celebra en ella el oficio divino". Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo II, pág. 50.

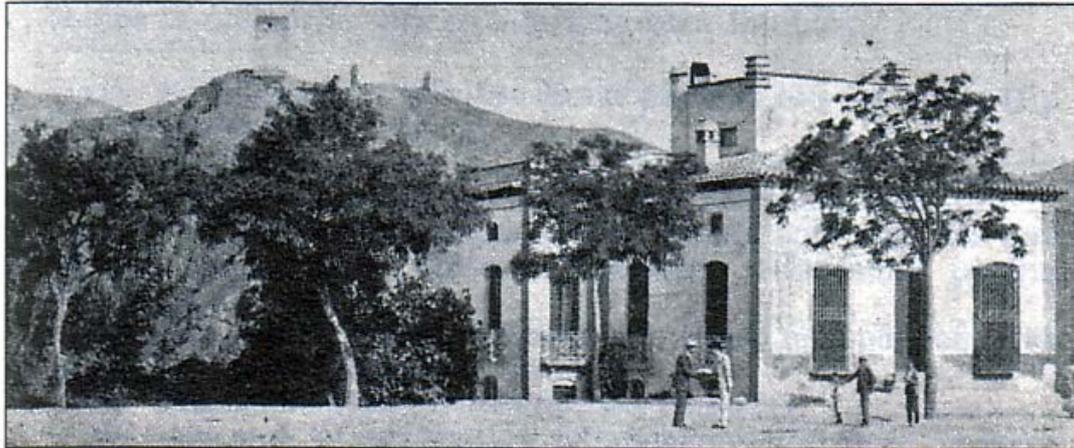
S XVII. Durante el siglo, gracias a la repoblación cristiana y a pesar de los inconvenientes, la ciudad siguió creciendo, en población, en superficie y en importancia. Geográficamente su crecimiento más significativo será en las zonas de la llanura, dirección oeste hasta la actual calle Enrique García donde va apareciendo una trama urbana todavía irregular, sin ninguna intención definida, que se va ejecutando en función de las necesidades que van apareciendo. Durante este siglo tiene lugar el acontecimiento que a la postre será crucial para el devenir de la villa, la Exención de la Villa de Huércal-Overa o su emancipación de la jurisdicción de Lorca que se plantea desde 1664 y cuya escritura de asiento se otorgo el 3 de marzo de 1668. Este hecho marca el inicio de una etapa de crecimiento y prosperidad en la villa, muestra de este crecimiento es que "En los años 1673 a 1694, se hicieron 24 mercedes de solares en los

Barrios del Monte del Calvario y Sepulcro; 13 en las Eras; 1 en la calle Alta; 1 en el Barrio de Benítez; 1 a espaldas del Mesón; 2 juntos en el camino de Vélez, y uno entre este camino y el de Lorca; con otros muchos más que no se hacen constar en el documento..."¹³. A finales de este siglo ya hay censadas unas 200 casas, hay varios molinos, mesón, herrero, etc.

Es en S XVIII. cuando comienza la gran transformación de la villa, socialmente como consecuencia de su recién conseguida autonomía administrativa, y a nivel urbanístico y de edificaciones debido, sin duda alguna, a que es en este momento cuando se acomete la construcción del que va a ser el más importante edificio de la villa, que en la actualidad mantiene su importancia, siendo el principal monumento que esta posee. En la primera mitad del siglo XVIII se construye la Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción¹⁴ (las obras comenzaron a principios del año 1709 y finalizaron el 8 de febrero de 1739), junto a esta en su fachada norte se construye anexa a la misma en 1749 La Capilla de Nuestro Padre Jesús, u oratorio de la Escuela de Cristo, frente a sus fachadas este (principal) y norte quedan dos grandes espacios libres que darán origen a dos plazas anexas, espacios que acogerán gran parte de actividades sociales y culturales de

¹³ Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo II, pág. 434.

¹⁴ Enrique García Asensio en el CAP.XXXIII del Tomo III, hace una amplia y detallada descripción de cómo fue la construcción de edificio de la actual Iglesia de la Asunción. Al empezar su relato se lamenta de la falta de documentación, a pesar del esfuerzo realizado en localizarla, sobre como fue el proceso de ejecución de esta magnífica construcción "¡Lastima grande es que no se hayan conservado los antecedentes y detalles de la construcción de la fábrica de la mencionada iglesia, a fin de estamparlos en este libro, de una manera perdurable, para eterna honra y gloria de los que contribuyeron con su espontaneo y gratuito trabajo personal y con su esplendido y entusiasta donativo!". Sobre cómo se realizo "... pues tradicionalmente consta, que la cooperación individual, gratuita y espontanea, del vecindario en general, hombres, mujeres y niños, fue el recurso de más valía que se aporato a la empresa...", "...que para la edificación de la nueva Iglesia, se eligió el punto más culminante del terreno, casi llano en general, al Oeste de la antigua población y en sitio deshabitado y despoblado..."



Castillo árabe y Chalet de D^{ña} Dolores Sánchez. Imagen procedente de la Historia de Huércal-Overa de Enrique García Asensio, en la misma se pueden apreciar dos torres de la zona amurallada junto a la torre principal.

la villa, denominadas posteriormente como la Plaza de la Constitución y del Plaza del Sepulcro (denominadas en la actualidad como del Cura Valera y de la Constitución) en esta última se encontraba la capilla del Sepulcro¹⁵ que le dio nombre a la plaza y a la calle que aun mantiene su nombre en nuestros días (pocos son los datos que hemos encontrado sobre su construcción), configurándose así un nuevo centro neurálgico de la localidad que todavía hoy permanece. A partir de aquí se puede observar un claro planeamiento de crecimiento de la ciudad, desarrollándose principalmente hacia el oeste, con una trama ortogonal mucho más intencionada y ordenada. La trama urbana de la villa en esta época queda ya consolidada, consta claramente, de calles (que conforman manzanas) y plazas (lugares espaciosos a los que confluyen varias calles y que son utilizados como punto de reunión y para organización de diferentes actividades y eventos), entre las calles se aprecian, atendiendo a su importancia, de

dos tipos vías principales (más anchas) y travesías que facilitan la comunicación entre las primeras, en su mayoría suficientes y amables para las necesidades de la época.

¹⁵ "Por las cuentas tomadas a los Mayordomos de dicha Hermandad en 7 de abril de 1735, parece que mando demolerse la Hermita antigua que había en dicho sitio, llamada del Santo Sepulcro, y edificar la nueva, y todo lo puso la dicha Cofradía al cuidado de Don Sebastián Guerrero, natural de Sorbas y vecino de esta; y por dichas cuentas parece que, sobre peonadas de limosna y otras que hicieron los devotos, se gastaron por dicha Hermandad 2.580 reales y 32 maravedis". Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo II, ED. 3^a página 370.

Consta en esta época la existencia de un Hospital, el Hospital de San José, inaugurado el 28 de agosto de 1745¹⁶, situado en el extremo del pueblo, contiguo a las suertes y no distante del caño para la provisión de agua ni de la balsa para la limpieza de la ropa, la puerta principal estaba frente a la calle aun llamada Hospital a la que este le dio nombre, de su capacidad y constitución E. Garcia hace un relato muy aclaratorio en la ya indicada referencia. El tercer cuarto de este siglo fue un periodo complicado para la villa, pues las epidemias, el hambre y la emigración, consecuencia de la anterior, y los terremotos (1756) golpearon duramente a gran parte de su población. En el año 1761 había 802 casas, 6 hornos, 10 molinos de pan, 5 de aceite, estanquero, 2 salitres, Pósito (construido por los labradores a principios de siglo), etc.¹⁷. En este siglo, como hoy, aparecen problemas de abastecimiento de agua debido a la sobrexplotación de los pozos que los particulares hacían en sus fincas para abastecerse, algunos de ellos realizados sobre la mismos cimbres de la Fuente, llegando incluso a secarse la fuente del caño, en varias ocasiones, a raíz de esto se iniciaron varios expedientes encargando estudios para tratar de resolver el problema, realizándose un estudio de todos los pozos que podían nutrirse de las aguas subterráneas que abastecían dicha fuente, estos estudios y trabaos se prolongaron en el tiempo hasta la última parte del siguiente siglo siguiente, tras no pocos inconvenientes y deliberaciones, terraplenaron la mayor parte de pozos particulares y se entubo desde el callejón del Sepulcro hasta el que fuera su último y definitivo lugar¹⁸, donde permaneció como fuente y lavadero público hasta finales del siglo XX, momento en que desaparecería fruto de la especulación inmobiliaria y el indolencia de la población.

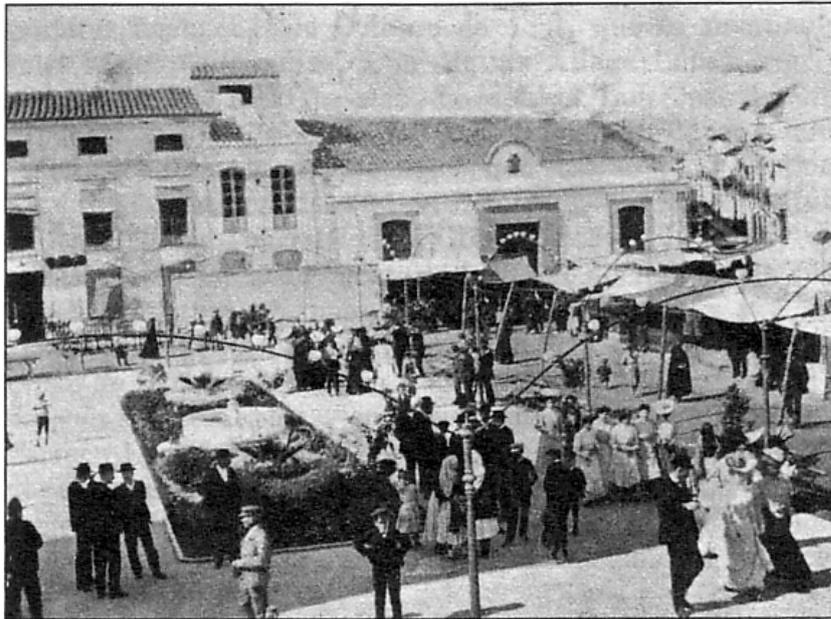
¹⁶ Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo II, páginas 430 a 433. En estas páginas nuestro autor de referencia nos brinda un exhaustivo y claro relato de cómo fue su construcción, con una minuciosa descripción del edificio y sus dependencias.

¹⁷ Averiguación de los productos, utilidades y demás manifestaciones de riqueza imponible en el año 1761. transcripción de las diligencias efectuadas al efecto. Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo II, páginas 413 y siguientes.

¹⁸ Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo III, páginas 5 y siguientes.



PALACIO DE JUSTICIA, HOY AYUNTAMIENTO



GLORIETA DEL SEPULCRO.—Plaza de la Feria

Con el siglo XIX. llega otro periodo de prosperidad y la ciudad crece en casi todas sus direcciones, sobre todo por el oeste hasta el límite físico de un relieve complicado, que hizo que en este momento se marcará el límite oeste de la ciudad en la calle Estación y que hoy, en gran medida, todavía se mantiene. En 1855 Pascual Madoz nos describe la población "Esta es abierta y consta de 736 casas de buena y solida construcción, de las cuales unas tienen 3 pisos y 20 varas de altura con habitaciones bastante capaces, bodegas y graneros, y en la parte superior torres y miradores; otras 2 pisos y 12 varas de elevación con grandes entradas y patios para el uso de la labranza; y finalmente, otras no cuentan más que un solo piso, y están levantadas de una manera muy conveniente para el orden de las calles: de estas hay 12 principales y 24 travesía, en general anchas, rectas y llanas, pero sin empedrar. La población contiene además 3 Plazas espaciosas tituladas, de la Constitución, del Sepulcro y la del Mesón, que está destinada para pescadería; y cuatro plazuelas denominadas de las Alfarerías, de las Cruces, de la Luna y de La Iglesia Vieja.... y un pósito, ... el edificio donde se depositan y conservan estos fondos, es grande y fue construido por los labradores a principios del último siglo"¹⁹ se contabilizaban al menos tres plazas, cuatro placetas y más de 28 calles. Adjuntamos a este trabajo reproducción del primer plano a escala de la villa del que tenemos constancia, realizado en 1855²⁰. En este periodo las construcciones ya comienzan a exceder los límites de la superficie que a fecha de hoy está considerada como casco histórico. Muestra de prosperidad y crecimiento de la época son las obras significativas que se ejecutan, como el Palacio de Justicia²¹(actual Ayuntamiento), los Depósitos de Agua²²(importantísima obra civil que esta fuera de los límites de este estudio, pero bien merece su conservación y puesta en valor) junto con el paseo de Galdo y la nueva carretera Almería - Puerto Lumbreras, amén de numerosos edificios singulares, entre los que caben destacar el de La asociación Cultural La Cooperativa y El Casino Principal²³. La construcción de la nueva carretera²⁴ va a ser la que cambie la

¹⁹ Diccionario Geográfico - Estadístico - Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar. Pascual Madoz. Tomo IX. Madrid 1847. Pg. 290.

²⁰ Plano publicado en Atlas de España y sus Posesiones en Ultramar. Hoja Almería. D. Francisco Coello, Teniente coronel, capitán de Ingenieros. Madrid 1855.

²¹ De las dificultades económicas para su construcción, su ejecución y su terminación podemos saber gracias a lo expuesto en Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo III, dic. 3ª paginas 146 y siguientes

²² A consecuencia de los graves daños causados por las inundaciones y a modo de compensación se inician las obras, en 1880 y finalizan en 1882, de los Depósitos de Aguas Potables para abastecimiento de la población. Obras realizadas bajo la protección del Sr. Don Manuel María José de Galdo. A esta importantísima empresa Enrique García Asensio. en el Tomo III de su obra Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca., dedica el CAPITULO XXXIV. Don Manuel María José de Galdo: Su venida a Huércal-Overa; Memorable reunión bajo su p.- Depósito de aguas; su construcción, recepción, bendición e inauguración- Distribución de Fuentes públicas; Acta de aprobación y cesión al pueblo; Regocijo de este: La Calle del Esparto.- Obras adicionales al Deposito; Resumen de la parte económica: Su descripción: Acta capitular de Gracias.- Sequia del agua de la Fuente de la Asuncion.- Convenio entre esta y el pueblo.- Aguas a domicilio.

²³ Del inicio estas dos asociaciones y sus correspondientes edificios se nos da cuenta en Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo III, paginas 140 a144

²⁴ "Por el año 1870 se empezaron a hacer los estudios de esta... cuyo primer trazado se proyecto muy por bajo del pueblo ... esto motivo el nombramiento de una comisión que hiciera las gestiones convenientes a fin de que dicha vía pasara lo más inmediata a Huércal... Dicha comisión cumplió su cometido y en sesión extraordinaria de aquella Corporación, fecha 3 de febrero de 1871, dio cuenta del encargo, expresando que para poder realizar la aproximación de la carretera al pueblo, era indispensable proceder a la

fisionomía del pueblo y condicione su desarrollo urbanístico futuro, hasta ese momento las vías de comunicación eran escasas y de poca entidad²⁵, difícilmente podían transitar por la mayoría de ellas carruajes, aun en nuestros días se mantiene el trazado de la misma y a pesar de atravesar el núcleo urbano mantiene su carácter de carretera, hoy CN-340. En este tiempo la villa por sus condiciones de salubridad, su construcción moderna y creciente prosperidad, se ha transformado ya la capital de la Zona Norte de la provincia²⁶, consolidándose como referente a nivel administrativo, cultural (a finales de siglo se construye el hoy desaparecido Teatro Cervantes), industrial y agrícola; siendo esto por meritos propios del buen hacer de sus vecinos.

En el S.XX el área que nos ocupa ya se encontraba colmatada por la edificación constituyendo el área principal de la villa a todos los niveles. "Según el nomenclátor de la Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico, con referencia al 31 de diciembre de 1909, el casco de la población de Huércal-Overa tenía 1120 casas habitadas; 88 accidentalmente inhabitadas; 18 inhabitadas por razón del uso a que se destinan; 921 de un piso; 275 de dos; 30 de más de dos; Total, 1226. Total en el término municipal 5.153.

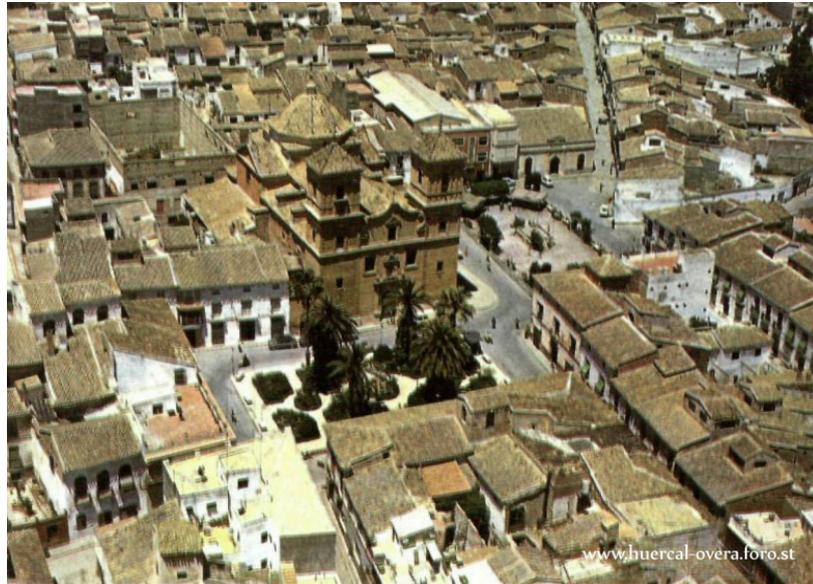
La población de hecho la constituían 4.856 almas; y la de derecho 4.862 en el casco; y en todo el término municipal 15.763 y 15.774, respectivamente".

Durante este siglo el municipio sigue creciendo, en importancia, servicios y población, son constantes las obras en el mismo, tanto de reforma como de ampliación o de nueva planta, aunque su trama urbana se mantiene. En el último cuarto de este siglo, como ha sucedido en otras muchas ciudades, el Casco Histórico entra en una dinámica de olvido y decadencia de la que solo se salvan algunas zonas concretas.

demolición de algunas casas... En 31 de mayo de 1876, y habiéndose ya explanado la carretera por el sitio que actualmente existe, derribando las casas que cerraban la plaza de abastos por el lado Este, y otras inferiores, el Ayuntamiento se ocupó de llevar a efecto el convenio con el Ingeniero director, de dejar expedito el paso, y para ello se acordó la demolición de los Arcos que en las entradas de dicha Plaza de Abastos existían...". Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo II, páginas 669 y 670.

²⁵ "A más de la carretera que conduce de Murcia a Almería y la de Granada, que atraviesa este partido, cuenta con algunos caminos que desde su capital se dirigen a los pueblos inmediatos...". Crónica General de España o sea Historia Ilustrada y Descriptiva de sus Provincias. Sus poblaciones más importantes de la Península y Ultramar. Almería. Enrique Santoyo. Madrid 1869. Pg. 30

²⁶ Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo III, Edic. 3ª. páginas 141 y 142.



Vista aérea en los años 60

En la década de los 70, impulsado por los nuevos sistemas constructivos y aparición de nuevos materiales comienza una, a veces, no muy acertada transformación de la ciudad, que donde más se sufre su efecto es en el Casco Histórico con la sustitución de las tradicionales construcciones por unas nuevas de mayor altura, hecho este favorecido por una mal entendida modernidad. Es en las últimas décadas de este siglo, principalmente en la última y continua hasta hoy, cuando se hace latente el descuido y abandono progresivo, con la consecuente pérdida de patrimonio y población, tanto de algunos de sus edificios a nivel particular como del entorno favorecido por una inexplicable desidia e indolencia desde las administraciones, bajo el paraguas del nuevo desarrollo urbanístico y la especulación inmobiliaria. La utilización masiva de los automóviles como medio de transporte es otro de los elementos que han colaborado al deterioro de esta parte de la ciudad convirtiéndola en un espacio poco atractivo para habitar.



Vista de la actual Plaza de la Constitución con el edificio del Ideal Cinema al fondo. Década de los sesenta del Siglo XX.



Vistas de la fachada del Convento Maria Inmaculada desde la Avd. Guillermo Reyna, en una de ellas se puede apreciar la Capilla anexa. El edificio con gran arraigo en la localidad, giraba en torno a un gran patio central, acogió múltiples actividades durante su existencia, fue demolido a mediados de un mes de agosto de finales de la década de los 90.



Vista de la fachada del Convento poco antes de su demolición, en la misma se puede apreciar como su cubierta ya ha sido desmontada.



Vista del Teatro Cervantes durante su demolición (ejecutada a instancia municipal a principios de los años 90). En la misma aun se puede apreciar como la entrada ya ha sido demolida y como aun queda en pie la parte que albergaba el patio de butacas y palcos (de forma circular) y la parte destinada al escenario de forma rectangular.

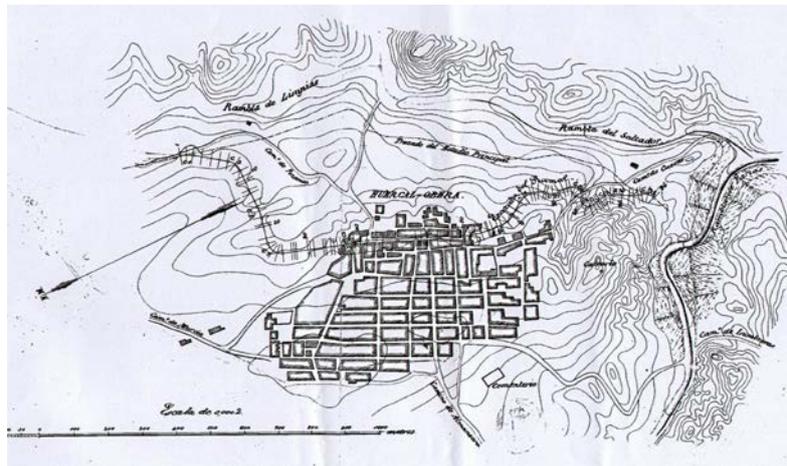


Lavadero y Fuente del Caño. Devorada por empuje del "progreso inmobiliario" de finales del siglo XX.

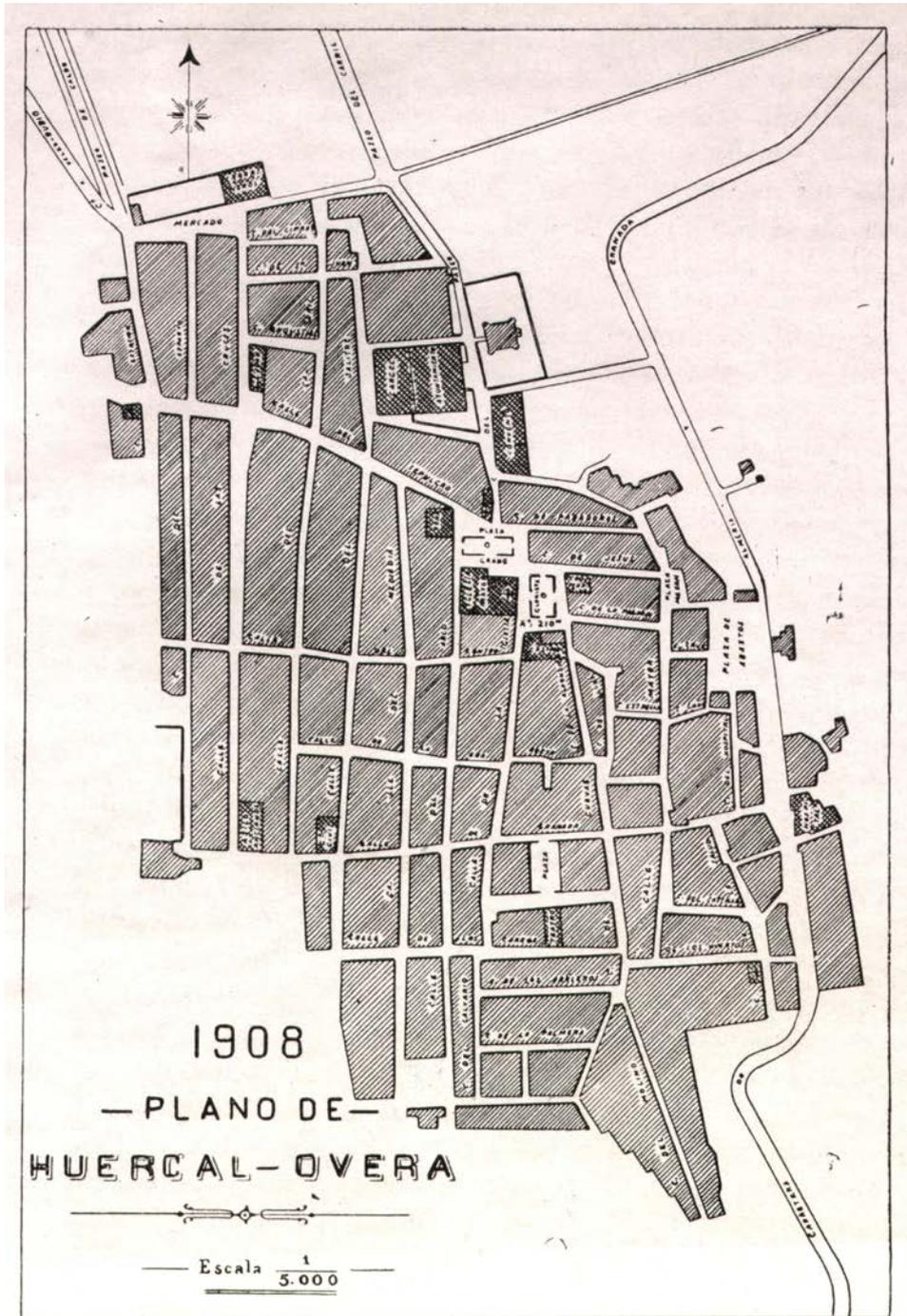


Plano de Huércal-Overa 1855.

Fragmento de la Hoja Almería publicado en Atlas de España y sus Posesiones en Ultramar. D. Francisco Coello, Teniente coronel, capitán de Ingenieros. Madrid 1855.



Plano de Huércal-Overa, finales del siglo XIX. En el que se puede apreciar el que al postre será el trazado definitivo de la nueva carretera Puerto Lumbreras - Almería. También son de gran interés tanto la situación como el trazado del resto de caminos existentes en la época y la nueva ubicación del Calvario y del nuevo cementerio.



Plano de Huercal-Overa en 1909.
Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Enrique García Asensio. Tomo III.



Plano de Huercal-Overa a principios de la segunda mitad del siglo XX



Fragmento del plano Zona Centro -USOS de las NNSS de planeamiento de Huercal-Overa. Finales siglo XX. Llama la atención como en el mismo aparecen como edificios protegidos, entre otros, el Teatro Cervantes (cultural) y El Convento (Z. Singular) así como las variaciones del límite del Casco Histórico de este a las actuales.

2.2. AMBITO Y MANZANAS.

2.2.1. AMBITO, ZONAS Y USOS

El área de estudio del presente trabajo coincide con el espacio delimitado como Casco Histórico por el PGOU de Huércal-Overa. El perímetro del área de estudio queda delimitado por las calles Carretera, Monjas, Avd. Guillermo Reyna, Mercado, Estación, Granada, Carril, Cura Valera, Alfarerías, Mediodía, Guadalquivir, Palmera, Plz. de la Virgen, Argentina y Venezuela, con una superficie aproximada de 23,8 Ha.



Fotografía aérea año 1962



Vista actual de Google Maps de la zona del Centro Histórico.

Ante un primer análisis superficial de la zona se puede concluir que la situación geográfica general de la zona respecto al resto del municipio no se la puede calificar de desfavorable, del mismo modo se puede apreciar que la zona no solo no es homogénea a nivel arquitectónico y urbanístico, sino que tampoco lo es en lo que se refiere a su composición social y estado de degradación.

Atendiendo a parámetros de forma, uso, tipo de edificación, ocupación, etc. podemos diferenciar varias zonas en el ámbito de estudio, como veremos, en el presente trabajo se han establecido tres zonas claramente diferenciadas (PLANO Nº 23. ZONIFICACIÓN) aunque dentro de estas también se podría matizar, aun mas, y evaluar algunas otras diferencias internas dentro de cada una de ellas.

Zona A. Se corresponde principalmente con la que fue zona de expansión del municipio tras la construcción de la Iglesia

Parroquial de Ntra. Sra. de la Asunción, es en la actualidad la zona de mayor densidad del Centro Histórico y donde han proliferado en mayor medida los usos terciario y comercial junto con nuevas edificaciones plurifamiliares residenciales de mayor altura, esta zona presenta una trama ortogonal que refleja unas claras pretensiones urbanísticas, caracterizada por la presencia de calles perpendiculares de directriz recta con manzanas rectangulares, manzanas que en su origen estaban conformadas por parcelas que en su mayoría albergaban principalmente viviendas unifamiliares con patio interior o trasero, según si las parcelas interiores de las manzanas tenían fachada a dos calles o solo a una.

Zona B. muy relacionada con la zona en la que tuvo origen el municipio, de trama urbana irregular, en esta zona, el esquema de la trama carece de manzanas rectangulares y calles perpendiculares, se caracteriza por la irregularidad de trazado viario y la estrechez de sus calles, con excepción de las que se corresponden con los

ejes de caminos iniciales, actuales Calle Granada y Calle Mayor. Esta zona presenta una menor densidad que la anterior, aunque también en parte de ella, la que se corresponde con las calles de mayor anchura, se han edificado edificios plurifamiliares de mayor altura.

Zona C. Zona que se fue consolidando posteriormente con el paso del tiempo, de marcado carácter residencial, con predominio de la vivienda unifamiliar, con parcelas de dimensiones algo menores que las de la zona A. Su trama, aunque podría considerarse ortogonal, está claramente condicionada por la influencia de la de su zona colindante contigua.

Al observar globalmente la superficie total de nuestro ámbito observamos que esta se destina a dos **usos** claramente diferenciados, uno de carácter eminentemente **público** (calles, plazas, etc.) y otro de carácter predominantemente **privado** (edificaciones y solares). Atendiendo a los espacios destinados a cada uno de estos usos vemos que la superficie ocupada por edificaciones y solares es de aproximadamente unas 17,5 Ha. mientras que la destinada a calles, plazas, etc. este entorno a unas 6,3 Ha. Si comparamos globalmente ambas superficies respecto de la total, vemos que, aproximadamente la de uso privativo representa en torno a un 73,5% del total, mientras que la que se reserva al uso público es de aproximadamente un 26,5%, estos porcentajes ya nos indican a priori cierta descompensación en el reparto de superficies para los diferentes destinos, es más, teniendo en cuenta que la destinada a uso público debe al menos responder a las necesidades tanto de desplazamiento (incluyendo las necesidades derivadas de los vehículos utilizados para estos) como de esparcimiento de los ciudadanos parece, a priori, que nuestra área de estudio va a presentar carencias en cuanto a las necesidades de espacios de uso público, más adelante estudiaremos con más detalle la situación y necesidades de cada uno de estos espacios, comprobando de este modo, si esta primera apreciación se corresponde con las condiciones de nuestra zona de estudio y si por tanto esta, realmente, presenta un déficit de espacios públicos, y de ser así que actuaciones podrían acometerse encaminadas a conseguir, de algún modo, como compensarlo.

2.2.2. MANZANAS, TAMAÑOS Y FORMAS.

Al observar la zonificación hemos podido apreciar que existen tramas urbanas diferentes en cada zona de las establecidas en el área de estudio, cada una de estas zonas está conformada por diferentes trazados de calles y de manzanas. Al observar las manzanas vemos como se diferencian unas de otras, por su forma y por su tamaño, pero que, a su vez, también, se puede observar otra diferenciación dentro de las manzanas del mismo tipo, diferencias que hacen referencia a los rasgos particulares de cada una de ellas en cuanto a la morfología de su parcelación interior (si tienen parcelas de mayor o menor tamaño con fachada a una o dos calles, fachadas más o menos grandes, etc.).

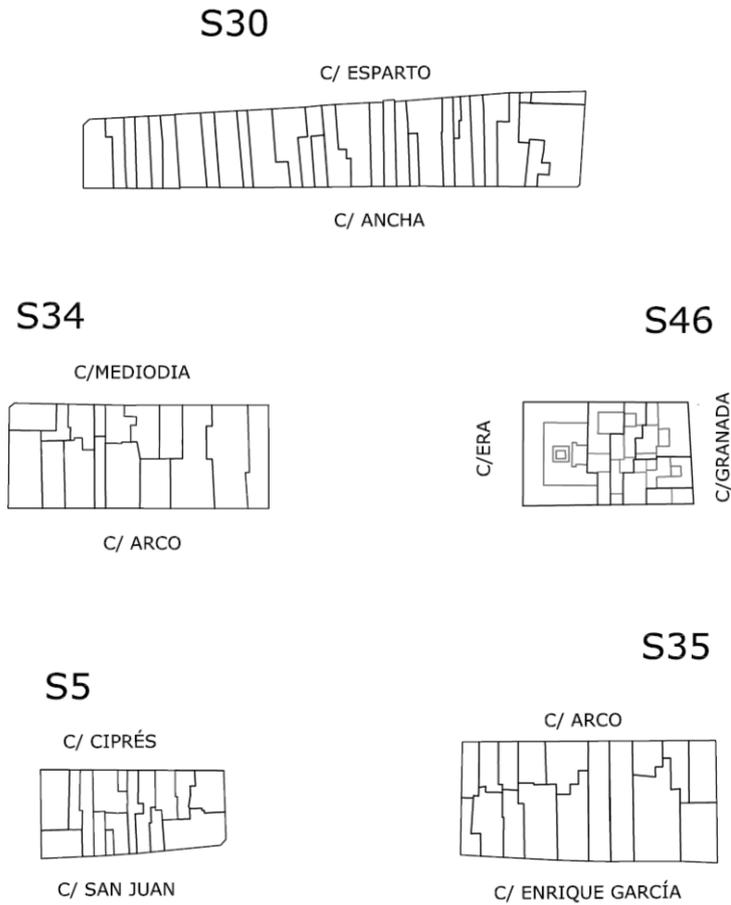


Ilustración 1. Manzanas con forma regular

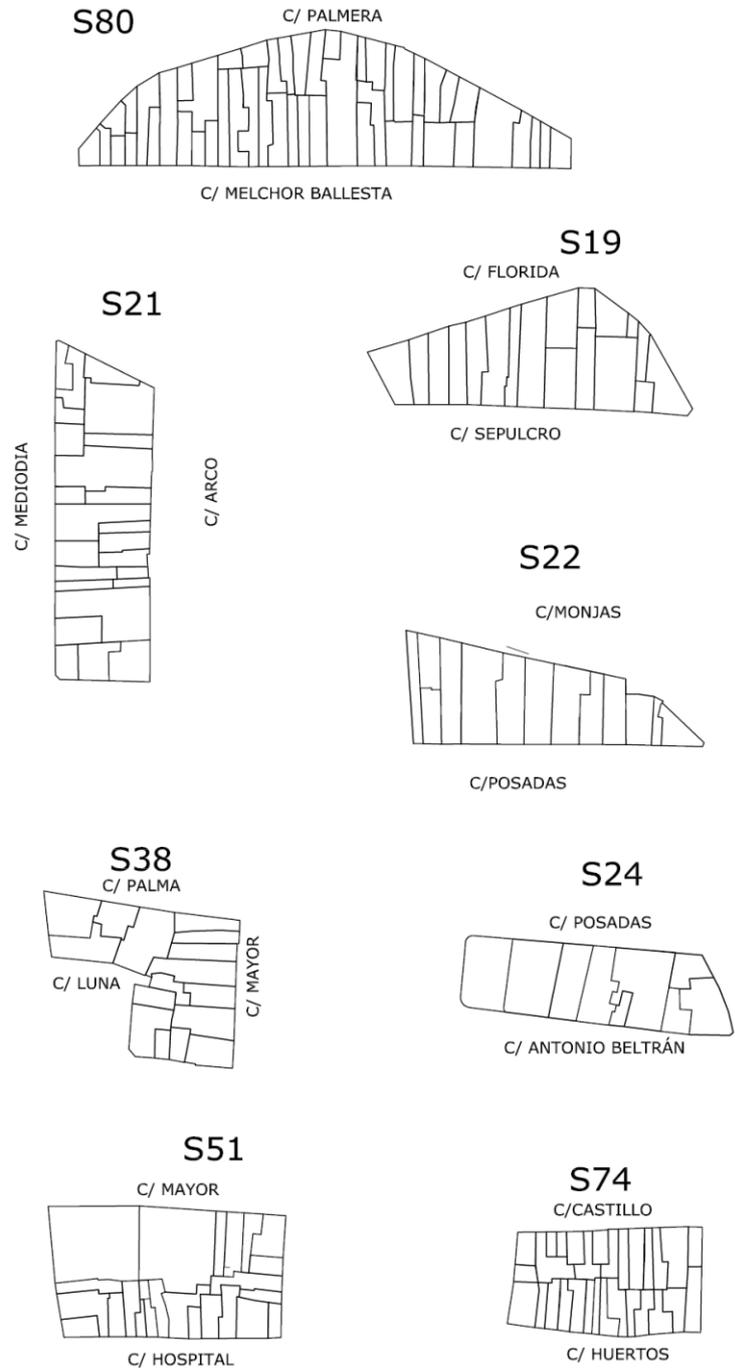


Ilustración 2 Manzanas con forma irregular

En las ilustraciones anteriores se han representados algunos ejemplos gráficos de diferentes tipos de manzanas existentes en nuestra zona de estudio. Por un lado, estas se pueden catalogar en función de parámetros como tamaño y forma de la manzana y por otro se puede clasificar en función de cómo estén organizadas las parcelas dentro de sus correspondientes manzanas, de su forma y tamaño.

Respecto al tamaño de las Manzanas. En el PLANO Nº 13. MANZANAS, se adjunta una tabla con la superficie de las manzanas existentes en nuestro ámbito, en esta se puede apreciar la variedad de manzanas en función de su tamaño, tamaños que van desde los 400 ó 500 m² aprox. hasta algo más de los 5.000 m², el tamaño medio de manzana está en torno a los 2.200 m², es decir, no estamos en un entorno en el que podamos decir que nos encontramos con unas manzanas de grandes dimensiones, sin o más bien lo contrario, estando repartidas la totalidad de las manzanas, en número, casi al 50% en dos grupos uno con manzanas de mayor superficie que 2.200 m² y otro formado por manzanas de menor superficie que la media. En este plano de manzanas podemos apreciar fácilmente como las manzanas de mayor tamaño se encuentran situadas en su mayor parte en la zona oeste y sur, últimas zonas de crecimiento del delimitado Casco Histórico y como las de menor tamaño se encuentran en la parte más al este correspondiéndose con la parte más antigua o zona de origen de la Villa.

Los rasgos característicos generales de las manzanas hacen referencia a la relación de la manzana con la ciudad. Se aprecia claramente como las manzanas de menores dimensiones y de forma más irregular se suelen corresponder con las situadas en las zonas de mayor antigüedad. Parece lógico pensar que todos estos rasgos están íntimamente relacionados entre sí, los tamaños de las manzanas determinan las formas de las parcelas y éstas a su vez dependen de la organización de la manzana.



Fotografía aérea principio años 60 S.XX

Respecto a la forma de las Manzanas, observamos dos tipos. Manzanas de forma *regular* (Ilustración 1), rectangulares, formando rectángulos de mayor o menor anchura, hecho este que viene aparejado casi siempre a si las parcelas que conforman la manzana tienen fachada a una o a dos calles, siendo las manzanas más estrechas, generalmente, las que están formadas por parcelas con fachadas a dos calles y las más anchas las que están formadas por una agrupación de parcelas con fachada a una sola calle. *Manzanas de forma irregular* (Ilustración 2), incluimos dentro de este tipo aquellas manzanas que presenta una planta de forma triangular, trapezoidal o otras formas no regulares, estas generalmente están formadas por la anexión de parcelas de diferentes tamaños y formas con fachadas a una o dos calles.

Respecto de los rasgos particulares de organización interna de las Manzanas se ha podido comprobar cómo las manzanas primitivas estaban conformadas por agrupación de parcelas de viviendas unifamiliares de diferentes dimensiones, en su mayor parte con patio, bien interior o trasero, estos patios, imprescindibles en su origen para la funcionalidad de las viviendas, colaboran con la no compactidad de las manzanas. La organización parcelaria de la manzana permite una clasificación elemental, por una parte, aquellas que se organizan según leyes de regularidad concretas y por otra, las que no tienen leyes de regularidad y que vienen a corresponderse con el parcelario más antiguo de la ciudad. Se hace necesario destacar como la tendencia en las últimas décadas, propiciada por las nuevas ordenanzas urbanísticas y el cambio en las prestaciones que los usuarios buscan en sus viviendas, es de cambio de modelo parcelario (esta tendencia es claramente apreciable, sobre todo, en la zona A y parte de la zona B), cambio consistente en la agrupación de parcelas, por ejemplo, Ilustración 2. S51, con desaparición de la vivienda unifamiliar con patio adosado pasando a convertirse en bloques plurifamiliares de tres alturas o más con viviendas y/o oficinas en las plantas altas y locales comerciales en planta baja (si bien últimamente está también se está destinando a vivienda propiciado por una decreciente demanda de locales para uso comercial o terciario en la zona), cambio que genera la existencia de unas manzanas más compactas. Este cambio, a su vez, lleva aparejado una mayor demanda de prestaciones a los espacios públicos y por consiguiente un aumento de la superficie necesaria para los mismos, lo que agudiza aún más el problema existente con el uso de las calles y demás espacios públicos de la zona ya de por sí cada vez más deficitaria desde la aparición del automóvil y que ahora se ve incrementada con el cambio de modelo de vivienda en la zona, cambio y consecuencias que deberían tenerse en cuenta en la regulación de las ordenanzas urbanísticas de la zona.

2.3. CALLES

Las **calles**, *elementos longitudinales y fundamentales del urbanismo*, desde estas se accede a los edificios o solares que las delimitan, constituyen espacios de titularidad pública en el suelo urbano, tienen como principal misión la de facilitar el tránsito a pie o rodado de las personas. Las calles normalmente se conforman por una acera a cada lado, generalmente, más altas, por donde se desplazan las personas y una calzada central, más baja, habilitada para el tránsito vehicular. Las calles no solo son utilizadas para la circulación, también son utilizadas para otras múltiples actividades, son espacios en los cuales se propician múltiples interacciones sociales cotidianas, unos escenarios públicos, lugares donde las personas se relacionan y hacen sociedad.

Es preciso conocer datos de todas y cada una de las calles existentes en la zona de estudio ya que, su entramado, características y morfología van a ser indicadores que nos den lectura de su construcción física, social, espacial y de actividad a la vez que nos servirán para conocer si su diseño y estado es el óptimo para acoger las solicitudes de uso que se les precisan.

Como paso previo se han recogido datos de todas las calles pertenecientes al ámbito de estudio, todos estos datos quedan reflejados en las **Fichas de datos de Calles (ANEXO I)**.

En los antecedentes históricos se ha constatado que a finales del siglo XIX el trazado de todas las calles existentes en nuestra zona de estudio, ya estaba finalizado y que el mismo se ha mantenido hasta la fecha sin grandes variaciones a excepción de pequeños ajustes en alguna alineación, de los pocos cambios significativo a destacar sería el que supuso la demolición de la Capilla del Sepulcro para abrir la plaza del Sepulcro a la actual Avenida Guillermo Reyna. Hay que subrayar como única transformación importante que haya tenido lugar en la zona la ejecución de la CN-340 con sus aparejadas expropiaciones y demoliciones (finales del S. XIX principios del s. XX), es decir el trazado actual de calles es prácticamente el mismo que el existente a principio del s. XX.

2.3.1. ANCHO DE CALLES Y SECCIONES

En el PLANO Nº2. ANCHOS DE CALLES se han reflejado las calles agrupándolas atendiendo a sus anchos, en este se puede apreciar por un lado la estrechez de las calles, algo normal al tratarse de calles pertenecientes a un Casco Histórico, destaca como casi la totalidad de las calles son menores de 8m. de ancho, salvo las trazadas sobre lo que fueron antiguos caminos que tienen un ancho mayor de ocho metros y por otro lado, la existencia de dos tramas urbanas diferenciadas, una en la zona este, zona más antigua, con calles más estrechas, de ancho inferior a 6 m. de trazado algo aleatorio, cuyo trazado se realizaría atendiendo a necesidades del momento y a razones geográficas, calles que no son de directriz perfectamente recta donde también parece apreciarse que los problemas topográficos se han solucionado con pequeños

ensanchamientos o plazas y otra, en la parte de posterior expansión hacia el oeste donde se aprecia la existencia de una trama urbana ya más intencionada de retícula ortogonal con calles de directriz recta y anchos entorno a los 8 m.

Así pues, podemos afirmar que las calles estudiadas se caracterizan por tener dimensiones iguales o menores a ocho metros de ancho, siendo habitual que la relación altura/anchura sea superior a 35º, llegando con relativa facilidad, en un porcentaje significativo, a los 55º e incluso superarlos en algunas zonas.

El arquitecto canadiense, Brandon Donelly, sostiene que el derecho de paso público tiene una función pública importante y que su tamaño tiene implicancias en el diseño urbano, por lo que “como peatón, se siente diferente caminar por una calle ancha que por una calle angosta”. En el mismo artículo concluye que las más angostas, corresponden a aquellas en donde es más agradable caminar y que se encuentran principalmente en el centro, por lo que basándonos en esta afirmación podemos concluir que atendiendo al trazado y ancho de calles que tiene el Casco Histórico de Huércal-Overa nos encontramos ante calles amables y agradables para caminar y recorrer, todas son calles que por el ancho que tienen permiten a los peatones distinguir las expresiones de la cara, distinguir a los amigos y sus gestos e incluso pueden oírse las conversaciones.

CALLE	ANCHO MEDIO ACERA (m)	ANCHO MEDIO CALLE (m)	ANCHO MÍNIMO	ANCHO MÁXIMO	ANCHO MEDIO CALC. (m)
ESTACIÓN	2,06	más de 8	6	10,5	8,25
ESPARTO	0,96	de 6 a 8	5	7	6,00
ANCHA	2,36	de 6 a 8/ más de 8	7	15,1	11,05
CARRIL	0,94	de 6 a 8/ más de 8	5,6	8,5	7,05
CURA VALERA	0,65	de 6 a 8/ más de 8	5,8	6,5	6,15
MEDIODIA (tramo 1)	1,55	de 4 a 6	5,3	6,02	5,66
MEDIODIA (tramo 2)	1,05	de 6 a 8/ de 4 a 6	6,58	5,16	5,87
MEDIODIA (tramo 3)	0,7	de 4 a 6	4,6	5	4,80
ARCO (tramo 1)	1,2	de 6 a 8	2,9 - 5,4	6,4	5,27
ARCO (tramo 2)	0,9	de 4 a 6	4,5	5,4	4,95
ENRIQUE GARCÍA	0,82	de 4 a 6	3,25	6,64	4,95
ALHÓNDIGA	0,89	de 4 a 6	5,1	5,8	5,45
MELCHOR BALLESTA (tramo 1)	0,83	de 4 a 6/ de 6 a 8	3,8	8,7	6,25
MELCHOR BALLESTA (tramo 2)	0,83	de 4 a 6/ de 6 a 8	4,5	6,6	5,55
MAYOR	0,91	de 4 a 6/ más de 8	3,6	10	6,80
HOSPITAL	0,53	de 4 a 6/ más de 4	4,59	3,25	3,92
MONJAS	1,09	de 4 a 6	4,5	6,8	5,65
CALVARIO	0,89	de 4 a 6	3,6	5,8	4,70
PALMERA	0,66	de 4 a 6	3,8	5,3	4,55
ARGENTINA	0,57	de 6 a 8	5,3	8	6,65
GRANERO VIEJO	0,52	de 6 a 8	6	7,65	6,83
GRANERO NUEVO	0,65	de 6 a 8	6	7,5	6,75
SALUD	0,58	de 4 a 6/ insuf. Paso coches	3	6,5	4,75
CARRETERA	2,70	mas de 8	10,62	18,28	14,45
AVD. GUILLERMO REYNA (Tramo A)	1,75	mas de 8	9,88	11,43	10,66
AVD. GUILLERMO REYNA (Tramo B)	2,6	mas de 8	9,19	20,09	14,64
CALLEJÓN MONJAS	1,20	mas de 8	10,55	11,55	11,05
PLAZA NUEVA	1,35	mas de 8/ peatonal	6,12	17,72	11,92
MERCADO	1,04	mas de 8	8,4	22,35	15,38
CIPRÉS	0,35	de 4 a 6	3,49	5,21	4,35
SAN JUAN	1,30	de 6 a 8	5,7	7	6,35
ANGUSTIAS	0,93	de 6 a 8	7	8,2	7,60
SEPULCRO (TRAMO 1)	1,20	de 4 a 6	5,07	6,02	5,55
SEPULCRO (TRAMO 2)	6,41	de 6 a 8/peatonal	5,06	7,76	6,41
FLORIDA	1,27	de 4 a 6	5,25	8,57	6,91
POSADAS	1,2	de 6 a 8	5,38	6,64	6,01
CENTRO	4,9	de 6 a 8/ de 4 a 6/ menos de 4	4,4	5,4	4,90
ANTONIO BELTRÁN	5,1	de 4 a 6/ peatonal	4,5	5,7	5,10
PALMA	0,96	de 4 a 6	4	4,5	4,25
LUNA	1,55	de 4 a 6	4,28	5,31	4,80
ERA (tramo A)	0,9	de 4 a 6	5	5,5	5,25
ERA (tramo B)	0,8	de 4 a 6	3,5 - 4,3	5,9	4,70
ESTRELLA	4,2	de 4 a 6	3	5,4	4,20
PLAZA	0,61	menos de 4	3,71	4,04	3,88
CAÑO	2,8	menos de 4/ peatonal	2,4	3,2	2,80
PARADORES	0,53	de 4 a 6	5,22	5,75	5,49
SAN ANTONIO	0,66	menos de 4	3,2	3,4	3,30
GRANADA (tramo 1)	2,05	mas de 8	9,51	11,96	10,74
GRANADA (tramo 2)	2,00	de 6 a 8	5,97	7,77	6,87
GRANADA (tramo 3)	1,50	de 4 a 6	4,03	5,89	4,96
GRANADA (tramo 4)	1,35	mas de 8	5,27	13,14	9,21
NUEVA	0,92	menos de 4/ de 6 a 8	3,2	8,9	6,05
CARROS	1,00	de 6 a 8/ de 4 a 6	4,2	7	5,60
ESTRECHA	0,45	menos de 4/ peatonal	1,9	3	2,45
CASTILLO	0,95	mas de 8	8	11,5	9,75
HUERTOS	0,67	menos de 4/ de 4 a 6	2,91	4,39	3,65
ARRIEROS	1,00	de 4 a 6	5,2	6	5,60
CEREZUELA	0,70	de 4 a 6/ de 6 a 8	4,3	7,4	5,85
T. CERENZUELA	0,62	de 4 a 6	4,5	5	4,75
ALFARERIAS	0,77	de 6 a 8	6,9	8	7,45
GUADALQUIVIR	0,64	de 4 a 6	5,12	6,24	5,68
VENEZUELA	0,89	de 4 a 6	5,32	6,5	5,91

Tabla con dimensiones medias en calles.

En nuestro caso un buen número de calles, las de menos de seis metros, se pueden considerar como "calles íntimas" ya que debido a sus dimensiones las relaciones entre los peatones son directas, siendo en ellas, las conversaciones casi públicas, es decir, si consideramos su ancho medio, más del cincuenta por ciento de las calles de nuestro ámbito podrán ser consideradas como "calles íntimas".

A la vista de estos datos podemos concluir que, al analizar las calles, por sus dimensiones, sin la presencia de vehículos, podemos comprobar que las calles existentes cumplen perfectamente su función, pudiendo incluso ser clasificadas como de amables para el tránsito y pasear. Ahora bien, un análisis sin la presencia del automóvil, solo es válido para calles peatonales. El automóvil desde su aparición tomó un papel relevante en las ciudades y en el diseño urbano, llegando incluso a relevar al peatón a un segundo término y adueñándose de las calles en las ciudades, así pues, como nuestras calles no están exentas de vehículos, se hace necesario seguir analizando las calles y sus parámetros observando ahora el uso que se le da a su sección incluyendo el uso de vehículos privados.

2.3.2. RELACION DIMENSIONES, USOS Y SECCION.

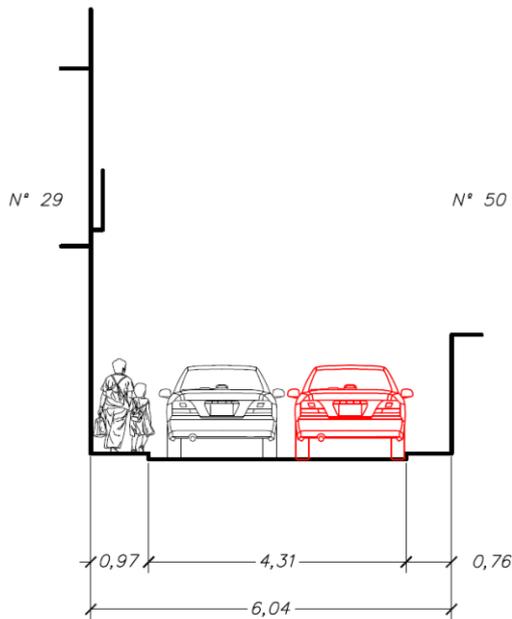
Las calles además de facilitar el tránsito también son contenedoras de distintas actividades, es por esto el diseño de su sección aparece como fundamental a la hora de ser capaz de facilitar el desarrollo de las mismas. La falta de criterio en la distribución de espacios en función de las actividades que tienen que albergar los viarios o el desconocimiento de estas necesidades provocan una disfuncionalidad clara entre el diseño y el uso de la calle.

Las actividades o usos de las calles podemos aglutinarlas en dos bloques, uso o actividades de los peatones y usos o actividades de los vehículos. Cada uno de estos bloques genera unas necesidades para su actividad y tienen aparejados unos consumos de espacio. Estos consumos de espacio no se encuentran claramente definidos o normalizados, por lo que estimaremos unos valores mínimos de cada uno de ellos, para tratar de obtener alguna conclusión del estudio de nuestras secciones.

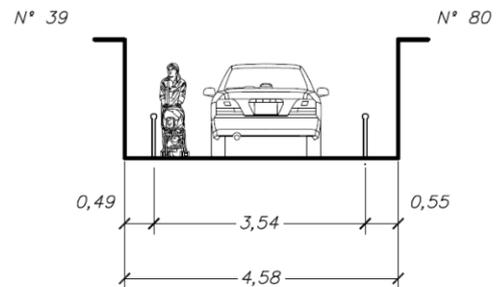
En el **uso o actividades de los peatones** consideraremos el espacio de *paso o tránsito* con una dimensión mínima de 80 cm. que sería el paso mínimo necesario de un individuo en silla de ruedas o de un carro de la compra o un coche de niño y otro espacio que podríamos llamar *de servidumbre* que serían los usos diferentes al anterior, como el espacio ocupado por el mobiliario urbano, jardines, de acceso a edificaciones y estancia de peatones, para este por la simultaneidad de uso podríamos considerar necesarios añadir una nueva banda de unos 60-70 cm. el anexionar estas dimensiones implicarían una necesidad de aceras de 1,40 ó 1,50 m. de ancho mínimo. Para los **usos o actividades de los vehículos** consideraremos otras dos, *aparcamientos* siendo estos las superficies dedicadas a la estancia de vehículos en la vía pública para lo que estimamos se necesitaría un ancho mínimo de 1,80 m. para aparcamientos en línea o de 2,50 m. si son en batería, y para la *circulación* de los vehículos un ancho de calzada de mínimo 2,10 m. y como carril máximo 3,25 m. (al tomar estas dimensiones estamos siendo bastante flexibles ya que estas dimensiones que consideramos estimadas para nuestros consumos de espacio son mucho menores que las que se establecen en el PGOU de Huércal-Overa).

Una vez fijadas estas necesidades mínimas de espacio, que en realidad son en su mayoría inferiores a las indicadas en la normativa vigente pero que sí podrían ser suficientes para cubrir la demanda solicitada, vamos a compararlas con algunas secciones que se podrían considerar representativas de los diferentes tipos de calles según su ancho o uso que tenemos en nuestra zona de estudio.

SECCIONES: CALLE CURA VALERA Y ARCO

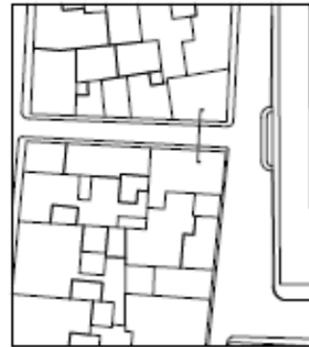
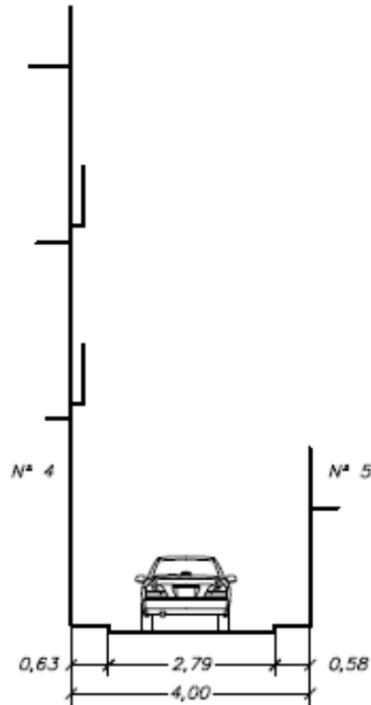


C/ Cura Valera

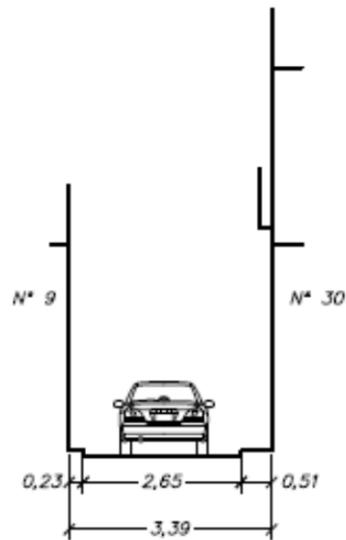


C/ Arco

SECCIONES: Calles menos de 4m

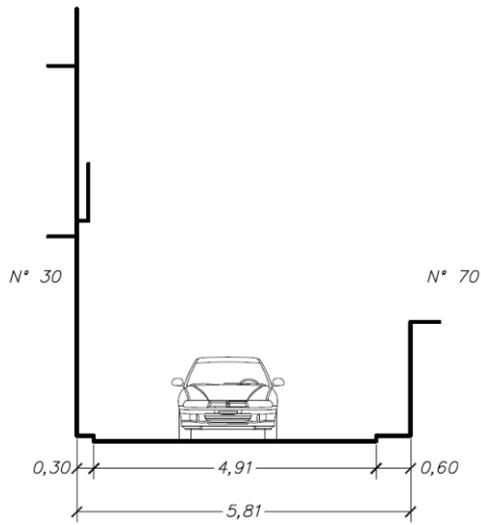


C/ Plaza

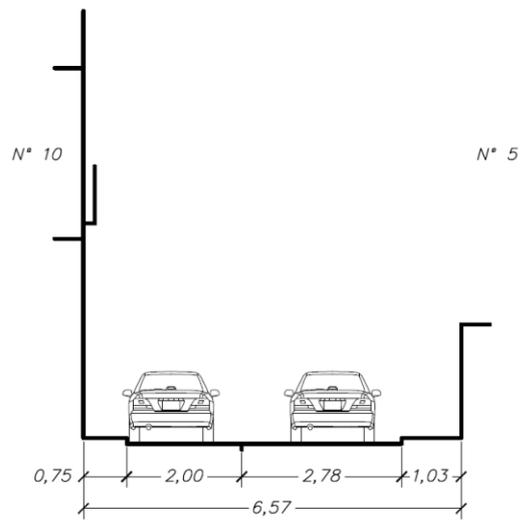


C/ Nueva

SECCIONES: Calles de 4m a 6m

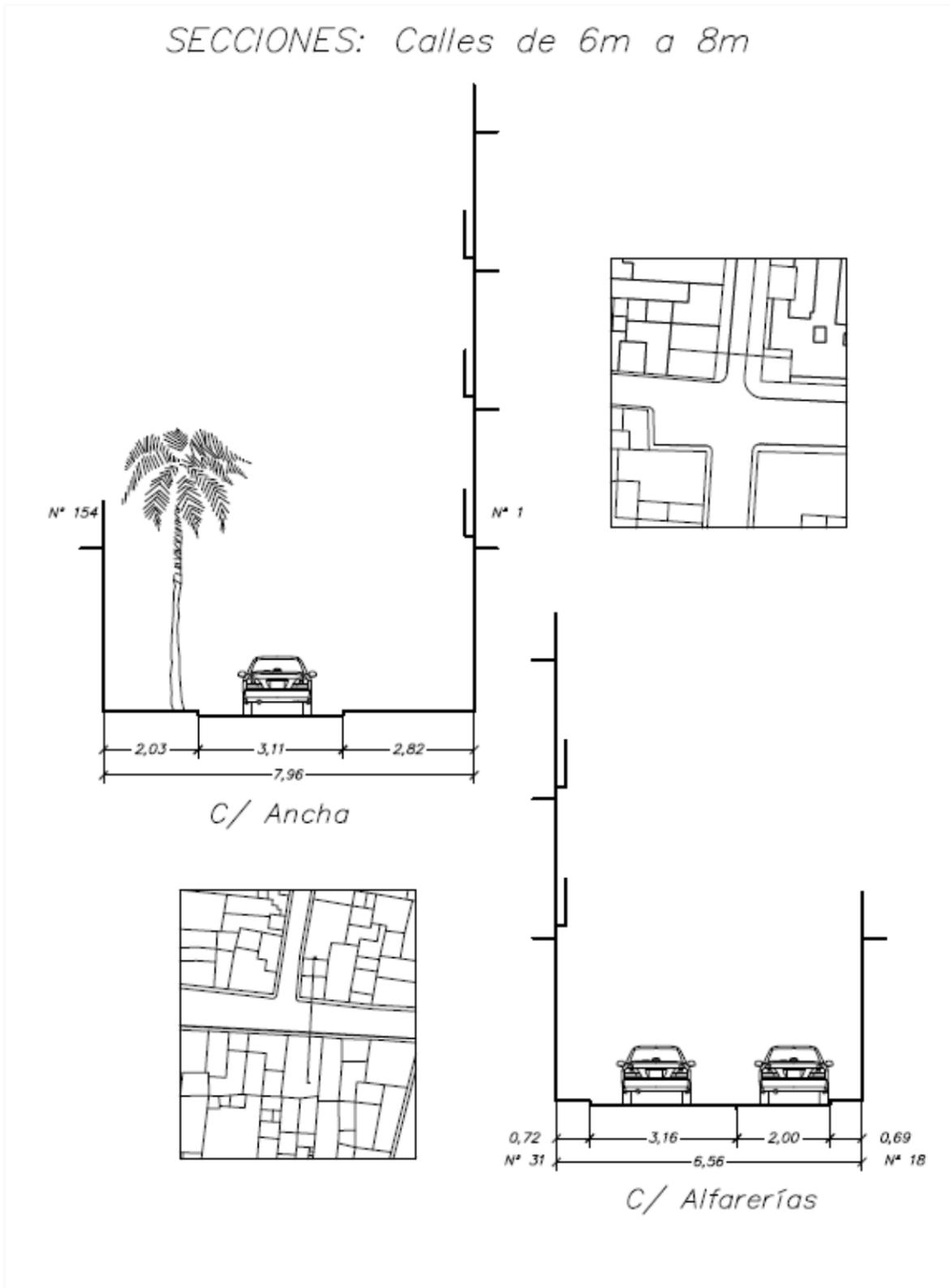


C/ Melchor Ballesta

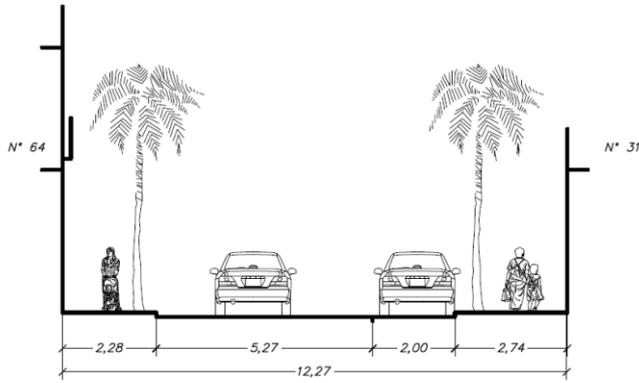


C/ Enrique García

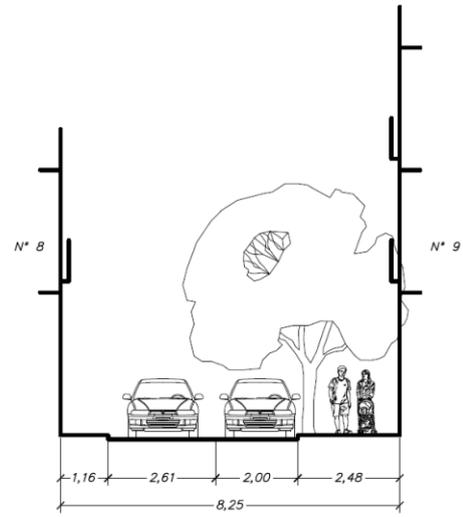
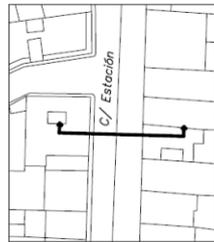
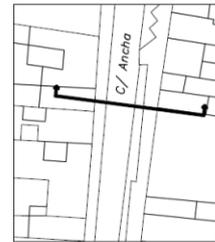
SECCIONES: Calles de 6m a 8m



SECCIONES: Calles de más de 8m

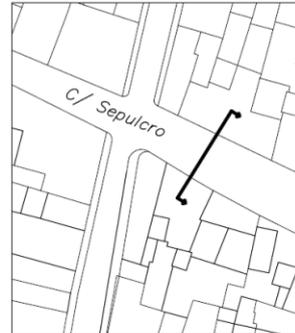
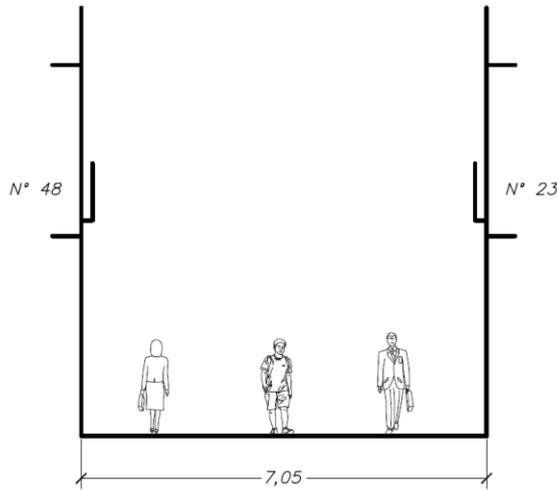


C/ Ancha



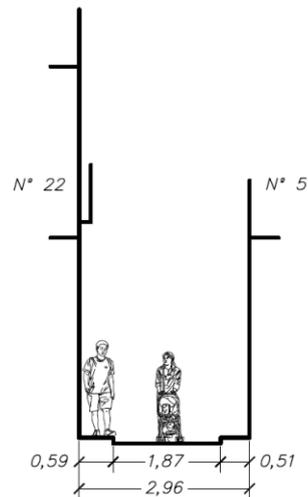
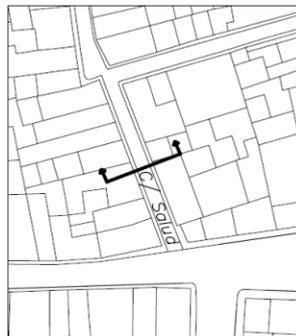
C/ Estación

SECCIONES: Calles peatonales



C/ Sepulcro

SECCIONES: Calles de ancho insuficiente para un coche



C/ Salud

SECCIONES: CALLE ARCO Y CARRIL



A la vista de lo observado en las secciones tipo anteriores, si bien en cuando respecto a la forma concluimos que las calles eran amables para el tránsito y cumplían su función, al centrarnos en el análisis de su sección, ver sus dimensiones y reparto de espacios que de las mismas se hace para los diferentes usos que deben ser capaces de albergar, vemos claramente que la mayor parte de las calles de nuestra zona tienen unas



Imagen de la Calle Enrique García a mediados del s. XX, en ella podemos observar como el pavimento de la calzada es de arena y el encintado de las aceras presenta el mismo trazado que el existente en la actualidad. En la misma también se puede apreciar como el ritmo y modulación de las fachadas que la conforman era más constante y armónico de lo que lo es en la actualidad.

dimensiones que son insuficientes o se encuentran mal diseñadas o se hace un mal uso de ellas para albergar los usos concurrentes para los que se las requiere.

En palabras de Carlo Carozzi, del departamento de urbanística del Instituto de Arquitectura de Venecia:

“...a igualdad de sección, la definición de una calle depende de la altura de los edificios que lo delimitan, pero también de la modulación de las fachadas, la jerarquía compositiva de las plantas y otros muchos parámetros”.

En el Plano Nº18 se han dibujado alzados de secciones longitudinales de calles representativas, en ellos se puede observar como son escasas las zonas de calles en las que exista un ritmo de fachadas constante y si como predominan las alteraciones en altura con aparición continua de dientes de sierra en el perfil formado por las alturas de los edificios que las delimitan.



2.3.3. PAVIMENTACION DE CALLES Y MOBILIARIO.

Tradicionalmente, como se ha podido comprobar, hasta comienzo de la segunda mitad de del S.XX, salvo raras excepciones, la calzada de las calles del municipio era de tierra, es decir carecía de una pavimentación especial, su superficie carecía de tratamiento ,era de arena compactada por el uso, ahora bien la mayoría de calles disponían de aceras, como elemento protección para las casas y los peatones de las tierras y aguas, con bordillos realizados casi en su totalidad con bloques de piedras de la zona y se pavimentaban con baldosas hidráulicas, con lajas de piedras o soleras de cemento. Es a partir de principios de la segunda mitad del S.XX cuando se comienzan a hormigonar o asfaltar las calles manteniendo el diseño y trazado de aceras existentes, desde entonces hasta ahora son

En puntos concretos de algunas calles aun se pueden encontrar aceras con los materiales empleados tradicionalmente en la ejecución de aceras durante el siglo pasado.



muchas las intervenciones que se han realizado en el pavimento de calles y acabados de aceras pero en un alto porcentaje han sido intervenciones de mantenimiento o de lavado de cara, realizadas sin pensar en el uso o necesidades de los ciudadanos y mucho menos en un diseño pensado y funcional, reflejo de lo comentado es que a pesar de todas estas intervenciones realizadas en los últimos años no se ha modificado prácticamente el diseño de las mismas manteniéndose los mismos trazados de aceras casi que los existentes en el S.XIX, los materiales no han evolucionado ni están acordes al entorno sino más bien son reflejo del material de

moda en el momento, se carece de conducciones subterráneas capaces de albergar la totalidad de servicios que discurren por las calles, en su mayor parte están sin soterrar, ejemplos de esto tenemos tendidos eléctricos, tanto privados y públicos, junto con redes de telefonía y últimamente ADSL, a esto hay que unir una red de pluviales muy escasa o inexistente, etc.

En la actualidad nos encontramos un Centro Histórico con unas calles en las que sus pavimentos, en su mayoría, se encuentran en "buen estado aparente" pero que presentan una gran carestía de diseño y funcionalidad que junto con la diversidad de acabados impiden el aportar una imagen homogénea e identitaria de la zona.

En el PLANO Nº 4. TRATAMIENTO DE PAVIMENTOS DE CALLES se han representado los diferentes tipos de pavimentos y acabados que nos encontramos actualmente en la zona, se han agrupado según el pavimento principal en, asfalto, adoquín, baldosa hidráulica, travertino y hormigón impreso, como podemos observar claramente en el mismo la mayor parte del tratamiento de las calles es calzada central para el tráfico rodado pavimentada con asfalto, estas se completan con aceras de baldosa de terrazo o hidráulica, aceras en su mayor parte de dimensiones reducidas inapropiadas para un uso razonable por parte de los peatones. Como podemos apreciar el empleo del pavimento adoquinado, mucho más amable para el peatón y más apropiado para un casco histórico, se reduce al entorno de la iglesia, la calle sepulcro y alguna zona más, demasiado insuficiente, más aún cuando se pueden detectar graves problemas de accesibilidad en la zona.

Paseando por las calles, observando en el plano o en las fotografías se puede comprobar que existen una gran variedad de tratamientos diferentes para las calles en el centro histórico (asfalto, adoquín, baldosa hidráulica, hormigón impreso,...), lo que revela una falta de estrategia en el diseño, en la elección de materiales y en el acondicionamiento de las calles, haciendo esto que al pasear por el mismo nos encontremos ante un entorno sin valor de conjunto, sin una imagen global identificativa y carente de elementos que se conviertan en señas de identidad para el mismo.

A continuación, se exponen y comentan algunas imágenes de calles elegidas al azar que pueden servir de ilustración.



En esta imagen se puede apreciar el uso abusivo de los diferentes tipos de acabados, colores y materiales. En escasos m2 podemos encontrar más de seis acabados diferentes.



Calle Alhóndiga, aparentemente podría ser una calle bien resuelta, pero si la analizamos en detalle vemos que se trata de una calle ejemplo de la inexistencia de planificación y de cómo un mal diseño convierte una calle funcional en una calle con mala accesibilidad y poco atractiva para el tránsito. Con la eliminación de las franjas laterales de terrazo blanco y la ejecución al mismo nivel de aceras y calzada se conseguiría una calle mixta accesible y sin elementos en el pavimento que en presencia de humedad propicien resbalones y caídas.



Calle Ancha, calle con aceras espaciosas y accesibles pero pavimentadas con material diferente a las demás contribuyendo a destruir un imagen homogénea e identificativa del Casco Histórico. Es gratamente destacable la presencia de vegetación, aunque se echa en falta la presencia de un mayor número y más funcional mobiliario urbano.



Calle Caño. Una de las calles primitivas de la villa, podría ser referente histórico por su situación y características, pero sin embargo presenta un tratamiento y pavimento poco acertado y desacorde con su historia.



Calle Centro, calle con buena accesibilidad, quizás de las de mayor cuidado en su diseño, pavimentada con elementos identificativos del municipio pero que no deja de ser otro modelo más los múltiples existentes en la zona.



Calle Melchor Ballesta (en su tramo más cercano a la Plaza de la Virgen) Calle de uso mixto con pavimento de adoquín, en esta se ha cuidado algo más el diseño consiguiendo una calle accesible, si no se tiene muy en cuenta la poco acertada colocación de bolardos, a pesar de todo se mantiene la idea de priorizar al vehículo sobre el peatón y carece de elementos identitarios que la identifiquen con el centro Histórico de Huércal -Overa.



Calle Sepulcro, tradicional calle comercial actualmente con muchos locales disponibles, calle accesible y bien pavimentada, pero en la que se echa en falta la presencia de mobiliario y vegetación que la haga más amable e identificable.



Calle Carros. Aparte de poder ser representante del proceso continuado de abandono y despoblación de la zona es ejemplo de calle carente del más mínimo diseño, solo es funcional para el tráfico rodado, posee todo tipo de obstáculos en las aceras, carece de cualquier elemento que la haga agradable o la integre en su entorno, a pesar de tener pavimentos de reciente ejecución parece que el trazado de las aceras es el primitivo de la calle cuando las calzadas eran de tierra que solo pretendían resguardar a los peatones y a las viviendas del barro y las aguas.



Calle Estrecha, otra muestra de calle que podría convertirse en ejemplo del origen de la villa y que se encuentra en un estado de casi total abandono. Con un tratamiento adecuado podría transformarse por completo y hacer, junto con otras de su entorno, de emblema de los orígenes de la Villa.



Calle Mayor, calle principal en los orígenes de la villa y que actualmente aún conserva un número significativo edificaciones de cierto interés arquitectónico o paisajístico, calle en la que claramente se puede apreciar en la imagen como los materiales utilizados tanto en la pavimentación de la calzada (asfalto) como para el encintado y pavimentado de aceras (bordillos de hormigón pintados y baldosas de terrazo color rojo) no es el más idóneo con relación a la historia e imagen que la calle debería presentar. El vehículo es el dueño absoluto de la calle usurpándose a la ciudad y al ciudadano, el uso de la calzada como aparcamiento dificulta el tránsito tanto a los vehículos como a las personas, a la vez que se convierte en una barrera para el uso racional de la misma por parte del ciudadano afectando claramente a la imagen e imposibilitando la visión de los posibles negocios o escaparates que pudieran existir en planta baja. Esta es una de las vías que debería cuidarse su diseño y recuperar la importante misión que ha desarrollado desde sus inicios a través de los años y que en la actualidad ha perdido, una calle a recuperar para el tránsito y el ciudadano, que seguro, con un buen diseño colaborara a la mejora y revitalización de la zona.



Calle Mayor, en este tramo de calle, de dimensiones más limitadas que el anterior, se presentan los mismos errores de concepto y diseño que el tramo anterior y la mayoría de calles del Casco Histórico, aceras de ancho insuficiente a pesar de tener pavimentos relativamente nuevos. Diseño y acabados inapropiados para la zona.



Calle Mediodía, ejemplo de actuación relativamente cercana en el tiempo y nuevamente aparecen diferentes tratamientos en la ejecución de acabado del pavimento, sin atender a criterios de imagen global, homogeneización de tratamientos ni a criterios de accesibilidad y funcionalidad. En la misma calle se pueden apreciar dos o tres diseños de calle diferentes.



Calle Castillo. Sorprende la falta de tratamiento de esta calle, excepcionalmente amplia y que da acceso a la parte baja del Casco Histórico. A pesar de la amplitud, el ancho de aceras es insuficiente. Por su amplitud y situación la falta de diseño, así como la inexistencia de mobiliario y vegetación se hace mucho más latente que en otras.



Calle Palma. Se encuentra en buen estado, pero al igual que muchas presenta graves deficiencias en el diseño con encintado de aceras carente de sentido por sus dimensiones y con utilización de materiales poco apropiados que pueden propiciar resbalones y caídas. La estrechez de sus aceras propicia y casi obliga a la circulación de los peatones por medio de la calzada.



Calle Salud. Una muestra más de calle con un pavimento en excelentes condiciones en la que seguro se han realizado obras de reforma o mantenimiento en fechas no muy lejanas, esta calle por su trazado y situación tiene un escaso o nulo tránsito de vehículos pero sin embargo esto no ha sido tenido en cuenta en su diseño dándole prioridad a la pavimentación de la calzada con asfalto priorizando así el tráfico rodado sobre las necesidades del peatón y la estética lo que la convierte en una calle poco atractiva y con aceras inaccesibles. Esta calle es propicia para convertirla en calle peatonal o al menos de uso restringido de vehículos solo para residentes, este cambio junto a una elección de materiales más acertada para el acabado del pavimento y la inclusión de mobiliario urbano seguro la haría mucho más agradable e incrementaría su tránsito peatonal.

2.3.5. ACCESIBILIDAD

Aunque nos encontramos en una zona urbana consolidada, que se supone es accesible, debido a la antigüedad de la misma y ser el criterio "accesible" posterior a la creación de esta, es la accesibilidad es un parámetro que se debe analizaría que es más que probable que no se tuviera en cuenta en el momento de su ejecución. Ahora bien, la zona pública debe de ser un espacio que invite a ser recorrido y disfrutado por cualquier persona y para ello es necesario que sea accesible. A la hora de comprobar el estado de accesibilidad que presenta la zona vamos a tener en cuenta, entre otros, lo que establece el DECRETO 293 / 2009, DE 7 DE JULIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO QUEREGULA LAS NORMAS PARA LA ACCESIBILIDAD EN LAS INFRAESTRUCTURAS, EL URBANISMO, LA EDIFICACION Y EL TRANSPORTE EN ANDALUCIA, este decreto entre otros parámetros, define, **Accesibilidad: conjunto de características de las infraestructuras, del urbanismo, los edificios, establecimientos e instalaciones, el transporte o las comunicaciones que permiten a cualquier persona su utilización y disfrute en condiciones de seguridad y de autonomía.**



Calle ejemplo de cómo no debe ser una calle. Reforma realizada con un diseño contrario a la normativa junto con una inadecuada elección de mobiliario y materiales convierten la acera de esta calle en inaccesible e impracticable para el peatón.



Contenedores situados sobre una acera que impiden la circulación de los peatones por la misma.

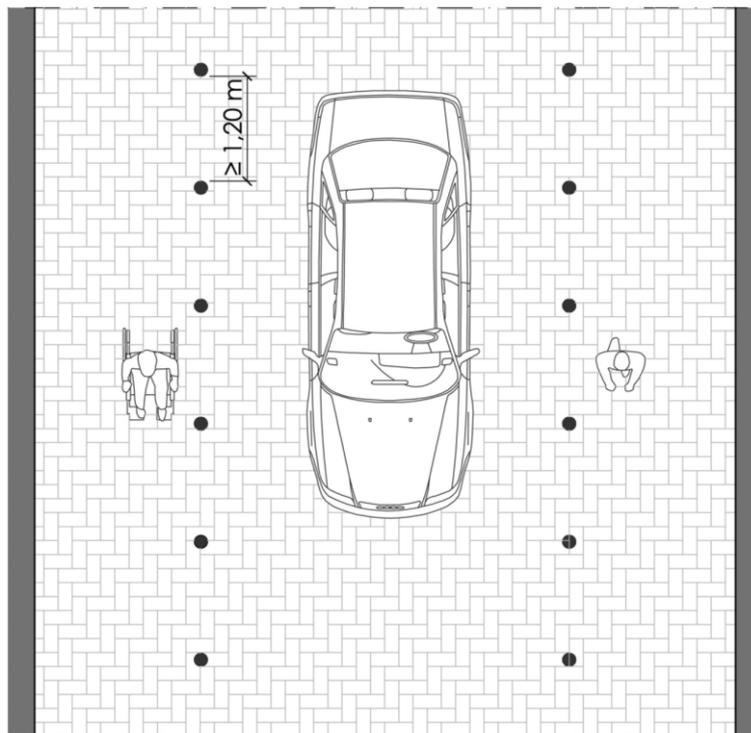
Espacios públicos urbanizados: conjunto de espacios peatonales y de circulación de vehículos, de paso o de estancia, que forman parte del dominio público o están destinados a uso público, de forma permanente o temporal.

Itinerario accesible: Aquel itinerario peatonal que, garantiza el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas y en condiciones de seguridad, y que cumple con las condiciones establecidas en este Reglamento.

Este mismo decreto en su SECCION 2.a. Itinerarios peatonales accesibles, establece en el Artículo 15. Condiciones generales

1. Los itinerarios peatonales accesibles públicos y privados, de uso comunitario, de utilización y concurrencia publica se diseñarán de forma que sus trazados, dimensiones, dotaciones y calidades de terminación permitan el uso y circulación, de forma autónoma y en condiciones de seguridad, a las personas con discapacidad.
2. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitaran las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las aéreas de mayor afluencia de personas.
3. Todo itinerario peatonal accesible deberá cumplir los siguientes requisitos:
 - a) Discurrirá siempre de manera colindante o adyacente a la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el limite edificado a nivel del suelo.
 - b) La anchura mínima a libre de obstáculos en todo su desarrollo será no inferior a 1,80 metros, para garantizar el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.
 - c) Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 metros.

- d) **En el caso de que en viales existentes no sea posible, se resolverá mediante plataforma única de uso mixto. La acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal.** Quedará perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente peatonal y la zona de vehículos. Deberá existir señalización vertical de aviso a los vehículos.
- e) En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 metros.
- f) No presentara escalones aislados ni resaltes.
- g) Los desniveles serán salvados de acuerdo con las características establecidas en los artículos 22 y 24.2 y 3.
- h) Su pavimentación reunirá las características definidas en el artículo 31.
- i) La pendiente longitudinal máxima será del 6%.
- j) La pendiente transversal máxima será del 2%.
- k) En todo su desarrollo dispondrá de un nivel mínimo de iluminación de 20 luxes, proyectada de forma homogénea, evitándose el deslumbramiento.
- l) Dispondrá de una correcta señalización y comunicación siguiendo las condiciones establecidas en la Sección 2a del capítulo II del presente Título.
- m) Se garantizará la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles en los puntos de cruce con el itinerario de vehículos, pasos subterráneos y elevados.
- n) La altura máxima de los bordillos será de 12 centímetros, debiendo rebajarse a nivel del pavimento de la calzada en los pasos peatonales o mediante la creación de vados lo más cercano posible a las esquinas de la calle, cuando no existan aquellos.
- o) Cuando el itinerario peatonal accesible no disponga de línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo, estese sustituirá por una franja de pavimento táctil indicador direccional, de una anchura de 40 centímetros, colocada en sentido longitudinal a la dirección del tránsito peatonal, sirviendo de guía o enlace entre dos líneas edificadas.



Planta

ITINERARIOS MIXTOS



En la Calle Arco, resuelta mediante plataforma única de uso mixto, la reforma que se realizó eliminó las aceras e igualó el nivel y tratamiento de acera y calzada, convirtiéndola en una calle accesible con itinerarios mixtos



Calle peatonal reformada recientemente para hacerla accesible a pesar de las diferencias de cota existentes en la misma, la reforma se ha realizado atendiendo a las indicaciones de la normativa existente.

Atendiendo a lo anterior, de manera muy general y siendo flexibles con sus solicitudes, ya que su aplicación debe ser de observación en obras de nueva planta o reforma, se ha elaborado el PLANO Nº 5 ACCESIBILIDAD CALLES en el que se han considerado con buena accesibilidad, en el mismo se observan las grandes carencias existentes en temas de accesibilidad en la zona, aspecto que tampoco debe sorprender demasiado ya que el ámbito de la zona de estudio se trata de un Casco Histórico que fue diseñado con anterioridad a la presencia de este concepto y toda su normativa, así que de manera general puede afirmarse que salvo las avenidas o calles de mayor ancho y las peatonales el resto de calles de la zona



Calle Ciprés. Calle con aceras insuficientes, el tránsito peatonal por las aceras es imposible, esta es un ejemplo claro de calle que debería modificarse su diseño para hacerla más funcional y accesible

no son accesibles, en parte esto es consecuencia de los condicionantes que suponen las reducidas dimensiones de ancho de las calles unido con la premisa imperante de dar prioridad al tráfico rodado sobre el peatonal, hechos estos que hacen que se hayan obviado en su diseño y posteriores reformas parámetros como el de la accesibilidad, dicho esto, también se denota la existencia de un cierto desinterés por el tema, ya que a pesar de los inconvenientes citados, de haber existido un mayor grado de implicación en el tema y celo en cumplir con la normativa existente, a la hora de realizar el diseño de una buena parte de las reformas que se han ejecutado en las dos últimas décadas, se podrían haber contribuido a conseguir unas calles más accesibles, más cómodas y más atractivas, como así si lo están haciendo algunas de las últimas intervenciones realizadas que si están considerando los parámetros de accesibilidad y teniendo en cuenta estas exigencias a la hora de actuar en las calles, modificando, de ser necesario, su diseño y transformándolas, según el caso, en calles peatonales o calles de itinerarios mixtos con ejecución de aceras al mismo nivel que la calzada, consiguiendo de ese modo hacerlas accesibles cosa que de otra manera y debido al hándicap de sus reducidas dimensiones, en la mayor parte, a no ser que se modifique su diseño y se les de tratamiento de calles peatonales o de calles con itinerarios mixtos difícilmente podrán ser transitadas por cualquier ciudadano en igualdad de condiciones y por tanto, poder tener la consideración de calles accesibles.

2.3.6. TRAFICO RODADO Y APARCAMIENTOS

En todos y cada uno de los aspectos analizados de las calles se ha ido poniendo de manifiesto la dificultad que existe en la zona para cubrir las necesidades existentes de espacio para el tránsito de peatones, para el aparcamiento y para el tráfico de vehículos, esto no es algo exclusivo de nuestra zona sino que más bien es un problema generalizado que existe en prácticamente todos los Cascos Históricos de todas las ciudades ya que los mismos, generalmente, cuando fueron diseñados o trazados no existía el tránsito de vehículos a motor y hoy en día los vehículos son los principales ocupantes y consumidores de espacio de nuestras calles.

2.3.6.1. FUNCIONAMIENTO Y DIRECCIONES DE TRAFICO

Para realizar el estudio del tráfico se han recogido datos de cómo son posibles, actualmente, los desplazamientos a pie y principalmente rodados, con los datos obtenidos se ha realizado el Plano Nº3 en el que se han grafiado las calles en función del tipo de tránsito predominante (peatonal o rodado) y las direcciones de circulación para vehículos existentes a día de hoy. A la vista de lo reflejado en el mismo parece que en la actualidad la ordenación del tráfico no obedece a un plan concreto, cabe pensar que este plan existió algún día y que las alteraciones sufridas a consecuencia de reformas y remodelaciones en calles lo han hecho desaparecer, pues en la actualidad resulta complicado desplazarse desde puntos distantes sin tener que dar grandes rodeos, tampoco es fácil el acceso desde el exterior del Casco Histórico a una buena parte de este. A la vista de lo grafiado en el plano, se nos presentan tres zonas claramente diferenciadas atendiendo a los posibles desplazamientos que un vehículo puede realizar en las mismas, una primera zona (A) que estaría delimitada al sur por la calle Granada, al este por las Calles Melchor Ballesta, Alhóndiga y Avd. Guillermo Reyna, al Norte por la calle Mercado y al oeste por la calle Estación, en esta zona (que es la más amplia de las tres) prácticamente solo son posibles los desplazamientos dirección Norte-Sur, siendo los de dirección Este-Oeste prácticamente imposibles en su interior (las principales vías existentes en este sentido son peatonales casi en su totalidad). Otra zona (B) sería la delimitada al sur por Calle Alfarerías, Guadalquivir, Plaza de la Virgen, al este Calle Argentina y Melchor Ballesta, al norte Calle Venezuela y Granada y al oeste Carril y Cura Valera, zona está en la que la trama existente parece permitir desplazarse en vehículo con cierta facilidad en todas las direcciones y en la que parecen alternar con cierto sentido las calles de una única dirección con las de doble dirección y una tercera zona (C) que viene a corresponderse con lo que fue el embrión de la villa, delimitada al sur por las Calle Venezuela y Granada, al este por la Calle Carretera, al norte por Paseo del Gobernador y Calle Molino y al oeste Avd. Guillermo Reyna, Plazas Constitución y Cura Valera, Calle Enrique Garcia y Melchor Ballesta en la que el tránsito parece estar dejado un poco al azar y los desplazamientos rodados son complicados, en esta las zonas peatonales se mezclan



Vehículos ocupando la acera e impidiendo el paso por la misma a los peatones



En cualquier calle se pueden encontrar vehículos mal estacionados que dificultando el tránsito de otros vehículos como el de los peatones.

con un abundante número de calles estrechas de doble dirección y sin gran tránsito aparente o cómodo y donde solo las calles principales parecen tener cierta relevancia en el funcionamiento del tráfico de la zona. Este plano nos muestra claramente la necesidad de una reorganización y optimización del tráfico en toda el área que facilite el acceso y el desplazamiento de unos puntos a otros por igual, priorizando y potenciando el tráfico de las vías principales y liberando o restringiendo el mismo en las vías secundarias, de manera que se generen recorridos para una circulación rodada eficiente y se liberen algunas vías del tráfico continuo de vehículos a motor y se prioricen para su uso por peatones y bicicletas.

Otro aspecto que destaca al observar el plano, y que viene a reforzar la necesidad de una reorganización global del tráfico en la zona, es la existencia de vías que no tienen las dimensiones necesarias para poder asumir con garantías las necesidades de las autorizaciones de tráfico que se les tienen asignadas, por ejemplo, hay vías de doble dirección que son incapaces de soportar el mismo simultáneamente o vías en las que los aparcamientos impiden la normal circulación de peatones o vehículos.

No se debe pasar por alto a la hora de analizar el funcionamiento del tráfico y los posibles desplazamientos en nuestro ámbito la repercusión y problemas que sobre el mismo y sus habitantes generan los diferentes eventos que vienen realizándose en la zona de manera puntual o regular, prestando una especial atención a los que se realizan de una manera regular, como el mercado semanal de los jueves.

A esto hay que añadir, el problema cada vez mayor que genera el aparcamiento, con un breve paseo por la zona se detecta la existencia y gravedad del mismo, coches aparcados por todas partes, en muchos casos sin atender a ninguna regla, que obstaculizan el normal tránsito de los vehículos y por supuesto, también, el de los peatones.

2.3.6.2. APARCAMIENTOS.

Si atendemos al PLANO Nº 8. APARCAMIENTOS podemos advertir 4 clases de estacionamientos: aparcamientos de pago (zona azul y el parking público del teatro), aparcamientos reservados (centro de salud y policía), aparcamientos en las vías habilitados correctamente y zonas donde se estaciona pero que no están habilitadas para ello.

Es en este punto donde encontramos el mayor problema del casco histórico del municipio y el más urgente de solucionar.

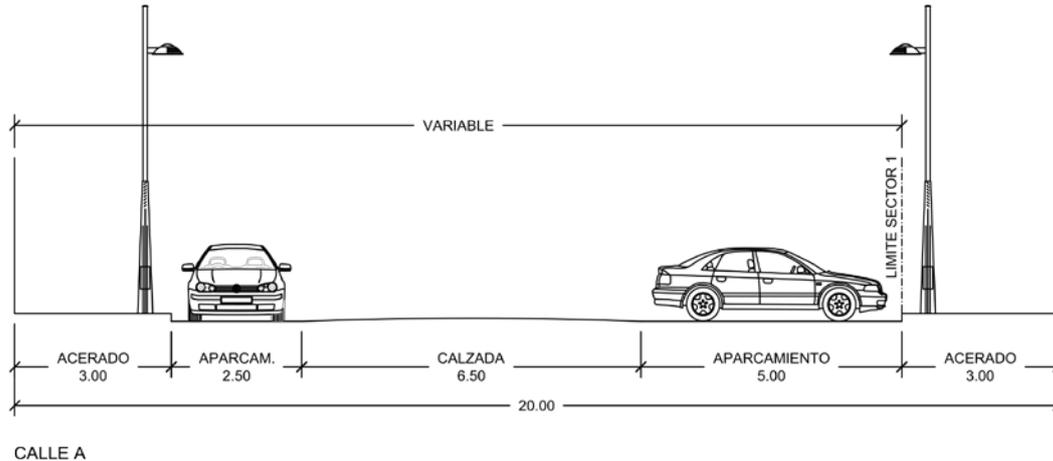
Además, es muy preocupante, como se puede ver en un simple vistazo, que

aproximadamente la mitad de las zonas donde se ven vehículos aparcados son estacionamientos que no están señalizados ni acondicionados como tal y donde los vehículos incluso se encuentran encima de las aceras. Cualquier espacio donde se consiga estacionar sin cortar el paso rodado se convierte en un nuevo aparcamiento.



Esto ocurre porque la mayoría de las calles tienen un ancho de vía que no está preparado para el tráfico rodado (como ya hemos visto anteriormente en el punto 2.2) y menos aún para albergar una fila de coches aparcados en batería y dejar un carril para circular, cuando según el PGOU de la localidad las plazas de aparcamiento tienen que tener unas dimensiones de 2,50m x 5,00m. Así pues, el centro de Huércal-Overa se ha visto completamente atestado de vehículos mal estacionados que empeoran mucho la imagen de este y consiguen que el tráfico rodado y el peatonal sea incómodo y poco eficiente en todo el casco histórico.

Aparcamientos en Zona Azul. La mayor parte de los existentes en el municipio se encuentran en el casco Histórico, al no tener aparejadas reservas de zonas para residentes se convierten en otro gravamen para los vecinos y trabajadores.



Sección CALLA A. PGOU Huércal-Overa

Como resultado de esto nos encontramos con un espacio que impide los usos de "calidad" de la calle, la estancia placentera o el paseo, a favor de los usos funcionales más agresivos, como son el tráfico y el aparcamiento que consumen no sólo un espacio rodado mayoritario, sino el espacio peatonal, ocupando las aceras y pasos de peatones. Este problema, además de impedir un uso de calidad, da una imagen poco atractiva del centro, hace que muchas ventanas, miradores o escaparates se encuentren tapados por vehículos, haciendo aún menos atractivo el casco histórico para atraer el capital para montar negocios o comprar vivienda.

Todo esto unido a la falta de aparcamientos acondicionados, zonas de aparcamientos para residentes, zonas de uso comercial (carga y descarga) y parkings públicos y al total predominio del vehículo sobre el peatón, en un casco histórico cuya morfología urbana no está preparada para ello, hace del centro un lugar colapsado y poco atractivo a la inversión y la vivienda.

Por esto se presenta como prioritario devolverle las calles del centro a los ciudadanos (usuarios y residentes), ya que, **si ponemos impedimentos con problemas de accesibilidad y de movilidad, el casco se nos va a venir abajo**. Se debe acometer el problema del aparcamiento y buscarle solución (facilitando, no coaccionando ni sancionando), pensando principalmente en que **lo principal son las personas que viven, trabajan y disfrutan de su ocio dentro del casco**.



Calle Angustias



Calle Carril. La hilera de coches aparcados en todo un lateral de la misma anulan totalmente una de las aceras para el uso por parte de los peatones a la vez que obstaculiza el normal transito de vehículos por la calzada.

2.4. ESPACIOS PÚBLICOS Y MOBILIARIO URBANO.

El **espacio** es la parte que ocupa un objeto sensible, la capacidad de un terreno o la extensión que contiene la materia existente. **Público**, del latín *publicus*, es un adjetivo que permite nombrar aquello que resulta manifiesto, notorio, sabido o visto por todos, y a aquello que pertenece a toda la sociedad es común del pueblo.

El **espacio público**, por lo tanto, es el lugar que está abierto a toda la sociedad, que de propiedad estatal y dominio y uso de la población general. Es decir, que cualquier persona puede circular por un espacio público, más allá de las limitaciones obvias que impone la ley. Es el núcleo y escenario de la interacción social dentro del núcleo urbano.

Dentro de la ciudad, estos espacios (parques, plazas, mercadillos...) son los que crean la vida social de las ciudades y los municipios, son puntos de encuentro, lugar de actividades culturales, lugares de festejos, mercadillos..., y este valor social se acentúa mucho más en el sur de España, donde la vida en la calle es mucho más importante y se hace más necesaria que en otros lugares.

Los espacios públicos, desde su surgimiento como espacios intersticiales entre la propiedad privada, van ligados estrechamente al ser humano y a su evolución. El hecho fundamental en el origen y desarrollo de los espacios públicos fue la aparición y desarrollo del comercio, utilizando estos espacios como puntos de reunión para el intercambio de productos, pasando después por elementos de importancia fundamental para la vida pública y política como fue en Grecia y Roma o espacios de carácter marcadamente religioso en la Edad Media con la construcción de los grandes templos.

Todo esto nos hace ver que los espacios públicos de la ciudad no son estáticos, evolucionan con el ser humano y sus necesidades, de ahí la necesidad imperante de revisión y modificación para que atiendan correctamente a las demandas de la vida social de la urbe.

En el caso del casco histórico de la villa de Huércal-Overa encontramos un gran espacio público central de enorme importancia alrededor de la Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de la Asunción (Plaza de la Constitución y Plaza del Cura Valera) que sí ha sido revisado numerosas veces en el tiempo y ha ido evolucionando junto a las modas y cambios sociales, en la actualidad se han unificado las dos plazas creando un espacio público mas funcional aunque no llega a cubrir totalmente las necesidades sociales y funcionales de la población. Este espacio ha venido siendo tradicionalmente el punto central y de encuentro dentro del municipio.

Sin embargo, encontramos numerosas plazas y placetas dentro del centro histórico (muchas de ellas existentes prácticamente desde los orígenes de la villa) que no han sido revisadas ni adaptadas a los nuevos tiempos, en las que las actuaciones se han limitado a cambios de pavimentos (en su mayoría asfalto pensado para el tráfico rodado) y de mantenimiento, encontrando así una red de plazas entorno a la Calle Mayor y la calle Melchor Ballesta que están completamente desactualizadas y desaprovechadas, funcionando exclusivamente como vía rodada y a las que se le ha hurtado el uso de las mismas al peatón.

En este concepto, hoy día hay tres elementos que son inseparables de la morfología y la concepción de los espacios públicos, los elementos de sombra (vegetación siempre que se pueda), el mobiliario urbano y una pavimentación agradable y acorde al uso previsto. Atendiendo a esto advertimos que la mayor parte de las plazas que encontramos en el casco histórico de Huércal-Overa son completamente deficientes de estos elementos. Pues la plaza al final de la calle Melchor Ballesta, el cruce entre las calles Arrieros, Palmera y Melchor Ballesta, la plaza de "La Pastora", el cruce entre la calle Melchor Ballesta y la calle Luna, Plaza Obispo Ginés Gº Beltran (antigua Plaza del Mesón), son 5 plazas, algunas sin nombrar (hecho ya bastante llamativo), en las que no hay elementos que las identifiquen como tal (no hay vegetación ni mobiliario urbano y el pavimento es asfalto y están utilizadas casi en su totalidad como estacionamiento para vehículos.



Placeta existente en el cruce de Calle Arrieros, Calle Palmera y Melchor Ballesta,, como otras carece de tratamiento como placeta , su uso se reduce a acoger contenedores y vehículos estacionados.



Antigua Plaza del Mesón, hoy Plaza Obispo Ginés Gº Beltran, situada en el inicio de la calle Mayor tubo gran relevancia en otras épocas acogiendo posadas y mercados, en la actualidad carece de todo tipo de mobiliario urbano siendo su principal misión la de servir como aparcamiento de zona azul.



Plaza de “la Pastora”, en la que hasta finales del siglo XX existió una fuente de agua potable para disfrute de los vecinos y visitantes.



Plaza Calle Luna con Calle Melchor Ballesta, a la que recientemente se le ha renovado el pavimento con la colocación de adoquines pero a la que le faltan elementos que den carácter de placeta y la doten de personalidad

Como podemos ver en el PLANO Nº 6. VEGETACIÓN Y ESPACIOS PÚBLICOS, la mayor parte de las plazas existentes en el casco histórico de Huércal-Overa no tienen ningún tratamiento diferencial que las destaque como tal y las diferencie de cualquier vía rodada: tienen una ausencia total de vegetación, no hay ningún tipo de mobiliario urbano, la pavimentación que tienen es asfalto y carecen de diseño espacial. La total ausencia de mobiliario urbano que llega a hacerse todavía más evidente en el PLANO Nº 7 CONTENEDORES Y PAPERAS donde vemos que el número de papeleras y contenedores es prácticamente ridículo teniendo 14 papeleras (7 de ellas en el entorno de la Iglesia).

2.3.4. MOBILIARIO

Como mobiliario urbano se puede definir a toda la serie de objetos existentes en los espacios públicos de las ciudades y que son de utilidad para el ciudadano. Como tales pueden aglutinarse multitud de elementos, útiles para sentarse, aparcamientos para bicis, útiles para jugar, hacer deporte, tirar basura, decorar, informar o iluminar, y en definitiva elementos que inciden directamente en el uso y la estética de las zonas públicas de la ciudad, elementos que propician en el confort de sus usuarios y que incide de manera directa en la calidad de vida del ciudadano.

Se hace evidente resaltar como la calidad de vida de los habitantes de la ciudad está íntimamente relacionada con lo que pasa, y como pasa, en el espacio público, y a su vez, como el mobiliario urbano es el que proporciona en gran medida la calidad y distintivo de ese espacio público.



Ejemplo de cómo los contenedores pueden colaborar a degradar la imagen de la calle.

Overa, su presencia se limita en el 90% de calles y placetas a *farolas, palos de la luz, tapas de arquetas de servicios y señales de tráfico*, el 10% restante podemos decir que se reduce o está formado por las *papeleras* que solo están presentes en tres de las principales plazas y en dos de la totalidad de calles, los *bolardos* presentes en algunas calles (de colocación aleatoria y en los que se aprecia un escaso seguimiento en su conservación y

En los PLANOS Nº 6. VEGETACIÓN Y ESPACIOS PÚBLICOS y Nº 7. CONTENEDORES Y PAPELERAS se recoge la situación y tipo de mobiliario y arbolado existente, no es necesario hacer un gran esfuerzo para apreciar en los mismos la escasez existente de estos elementos de mobiliario urbano en las calles de nuestro ámbito de estudio, es más, se puede afirmar que el mobiliario urbano es el gran ausente en las calles del Casco Histórico de Huércal-



Imagen de Contenedor en mal estado de conservación con sistema de apertura roto.



Punto de recogida de cartón y papel situado en el entorno de un BIC. Los escasos puntos existentes de recogida selectiva de basuras se encuentran localizados en los lugares más inapropiados, donde mayor impacto y daño visual producen al paisaje urbano.

mantenimiento... donde desaparece uno aparece un nuevo (aparcamiento), *maceteros* presentes en algunas de las calles últimamente reformadas y los bancos ausentes en todas las calles y solo presentes en las plazas, este pequeño porcentaje se completa con los *contenedores* para recogida de basura, recogidos en el Plano Nº7. A cerca de los *contenedores de*



Ejemplo de contenedor con sistema de apertura accesible.

basura se deben resaltar varios aspectos, en algunos casos se convierten en verdaderos obstáculos debido a que su colocación no es la más apropiada ocupando las aceras y entorpeciendo el tránsito de peatones, su estado de conservación en un significativo porcentaje no es el adecuado y muchos de ellos presentan deficiencias en el sistema de apertura así como muestras de deterioro fácilmente apreciables, en su totalidad su sistema de apertura no es accesible, hechos estos que obstaculizan su normal uso, aparentemente son escasos, y carecen de un diseño atractivo, tampoco hay ninguno soterrado por lo que los existentes colaboran, más de lo deseable, a degradar la imagen de la zona en la que están ubicados.

Un aspecto también a destacar es que en su mayor parte estos contenedores no son selectivos, lo que impide a la ciudadanía el poder participar activamente del reciclaje, hecho este que no colabora para convertir a la villa en una ciudad menos contaminante y más respetuosa con el medio ambiente.

Ante esta constatada falta de tratamiento social de los espacios públicos y la practica ausencia de mobiliario en las calles del Centro Histórico de Huércal-Overa nos viene a la mente un artículo de la arquitecta Isabel Matas titulado "Importancia del mobiliario urbano como objeto de integración y como potencial diferenciador de la ciudad", en el que comenta de un acertada manera que:

"Los espacios públicos de la ciudad deben entenderse como un todo comunicado y coherente, que permita al ciudadano disfrutarlos y apreciarlos, para formar una cultura del espacio urbano cada vez más clara. El mobiliario urbano tiene el potencial y la posibilidad de dotar a una ciudad de una imagen propia, diferenciadora -ya que es el espacio público el que da carácter e identidad a la ciudad- el que permite recorrerla, reconocerla y vivirla. Se reconoce Rio de Janeiro por el pavimento de Copacabana, Barcelona por el tratamiento sistemático de sus esquinas, Londres por sus escaños de madera y antes lo fue por sus casetas telefónicas, París por la señalética de sus calles o Mendoza por el tratamiento de sus acequias.

La clave está en el diseño del mobiliario urbano: uno que se ajuste a las necesidades de la ciudad, a su historia, a su estética y su cultura cívica particular. Se trata de promover la identidad del lugar a través de su equipamiento, entender que a través de una estrategia clara en cuanto a los elementos que "visten" el espacio público, es posible potenciar una imagen de ciudad que se recuerde. Los habitantes de una ciudad

quieren que su ciudad se conozca y se reconozca, y esto se puede lograr mediante un mobiliario urbano pensado como un todo para la ciudad, con una misma pieza bien escogida, con un diseño correcto, bien ubicado, bien utilizado, fabricada en serie; pero pensado y planificado para un lugar en concreto.

Un buen mobiliario urbano genera vida alrededor de él. El uso constituye una justificación para la presencia del elemento y los vínculos que establece con los usuarios. De este modo, se convierte en un componente sustancial de acondicionamiento del paisaje y de las políticas urbanas, más aún cuando nuestros hábitos sociales se han vertido hacia las calles y plazas. Un efecto interesante que produce un buen mobiliario urbano es que efectivamente los espacios públicos se usan más, se crean lugares de encuentro y favorece la permanencia de la ciudadanía. A su vez, la permanencia ciudadana en espacios públicos favorece la integración tan anhelada en nuestras ciudades.", compartimos este planteamiento y creemos necesario, la instalación en la zona de un mobiliario urbano, hoy inexistente, que de vida y funcionalidad a las calles de la zona, a la vez que por su diseño refuerce la imagen y personalidad del conjunto, en definitiva que aporte unas calles más habitables y funcionales, unas calles que inviten al visitante y al residente a disfrutarlas, que reflejen la historia de la villa y potencien las relaciones entre sus usuarios. El mobiliario urbano, como el de una vivienda, dota los espacios de personalidad y complementa su uso.

2.6. SOLARES. (fichas en ANEXO II)

Como se puede ver en el PLANO Nº 9. SOLARES, existe una gran cantidad suelo urbano sin edificar dentro del casco histórico y que no se hace tan relevante a pie de calle pero que está presente y ocupa aproximadamente 18.500,00 m² del suelo urbano, en torno a un 10% del total de suelo urbano edificable existente en el ámbito del Centro Histórico.

Esta cantidad de suelo urbano, sin utilizar, que está presente en todo el centro de la ciudad es un síntoma del deterioro que esta zona de Huércal-Overa está sufriendo como consecuencia de la especulación inmobiliaria y de lo poco atractiva que se presenta, actualmente, para construir e invertir.

Sin embargo, lo que a priori puede ser un problema, puede ser gran parte de la solución. Esta cantidad de suelo puede ser objeto de directrices dinamizadoras del centro que permitan su aprovechamiento e incentiven la obligación de construir en un casco histórico que parece colmatado pero que realmente no lo está y permita su reactivación y su puesta en valor de nuevo.

Además, estas bolsas de suelo urbano sin edificar (equivalente a unos 55.500,00 m² de techo) llevan en su amplia mayoría más de 5 años en esta situación (un amplio porcentaje de estas superan los 25 años en esta situación), lo que es totalmente contrario a las obligaciones inherentes que conlleva su calificación, hecho este que abre una puerta que puede llevar a buscar algún tipo de acuerdo entre administración y propietarios, al objeto de aprovechar esos espacios como zonas o espacios de uso público hasta cuando por parte de sus propietarios no se tengan la intención de ejercitar su derecho y obligación de edificar sobre los mismos, utilizándolos temporalmente como zonas de estacionamiento que descongestionen las calles del centro de coches mal aparcados (como hemos visto en el punto 2.4) a la vez que dan una alternativa a los residentes y visitantes lo hace más atractivo a nuevos inversores que ven la posibilidad de compatibilizar el vivir en esta zona y no tener que problemas de estacionamiento ni de movilidad en el entorno cercano de su vivienda.

Pero además de estos usos más inmediatos e imperantes en el casco histórico de Huércal-Overa, estos espacios pueden ser aprovechados con usos más sociales y participativos entre los propios vecinos, que además de crear comunidad otorga al municipio de espacios de esparcimiento y relación vecinal.

Así pues, en otras ciudades de Europa se están aprovechando estos espacios para llevar acabo huertos urbanos, parques infantiles, mercadillo, cines de verano, espacios de reunión, fiestas vecinales, conciertos, teatros, diferentes actos culturales, actos de asociaciones... Estas propuestas consiguen la reactivación de las relaciones vecinales a la vez que dinamiza el casco histórico y pone en valor espacios que están completamente deteriorados y sin uso y que quitan valor a la ciudad y la hacen menos atractiva.



Proyecto de los arquitectos **Patrizia Di Monte e Ignacio Grávalos** han recorrido Zaragoza con su proyecto **“estonoesunsolar”**

2.7. EDIFICACIONES. (fichas en ANEXO III)

Como se ha explicado en profundidad anteriormente en el apéndice de “Evolución Histórica”, a principios del S XVI, la villa de Huércal ya se encuentra asentada en el que será su lugar definitivo, lugar llano cercano a caminos y con agua donde se agrupan las nuevas construcciones. La organización o diseño de este asentamiento inicial, casi con total seguridad, se realiza sin atender a ninguna premisa urbanística, atendiendo simplemente a motivos de funcionalidad, comodidad y habitabilidad. Y como se puede apreciar en el Plano Nº1 “Crecimiento histórico”, este emplazamiento se sitúa en la zona este de la villa, junto al final de la calle Granada y este de la calle Mayor. De este período, de casas muy humildes y con fines agrícolas no quedan prácticamente vestigios, pues eran casas de muy poca calidad y con un fin muy precario y temporal.

Es en S XVIII. cuando comienza la gran transformación de la villa, socialmente como consecuencia de su recién conseguida autonomía administrativa, y a nivel urbanístico y de edificaciones debido, sin duda alguna, a que es en este momento cuando se acomete la construcción del que va a ser el más importante edificio de la villa, que en la actualidad mantiene su importancia, siendo el principal monumento que esta posee, Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción (en la primera mitad del siglo XVIII).

La trama urbana de la villa en esta época queda ya consolidada, consta claramente, de calles (que conforman manzanas) y plazas (lugares espaciosos a los que confluyen varias calles y que son utilizados como punto de reunión y para organización de diferentes actividades y eventos).

Y es precisamente en este momento, el de mayor esplendor y crecimiento de la villa donde se construyen la mayoría de las edificaciones con un valor arquitectónico y social digno de preservar y que le da a Huércal-Overa su identidad y carácter urbano, y que se mantiene posteriormente en el siglo XIX.

Con el siglo XIX. llega otro periodo de prosperidad y la ciudad crece en casi todas sus direcciones, sobre todo por el oeste hasta el límite físico de un relieve complicado, que hizo que en este momento se marcará el límite oeste de la ciudad en la calle Estación y que hoy, en gran medida, todavía se mantiene, además como nos describió en 1855 Pascual Madoz, las mayor parte de las edificaciones construidas en los dos últimos siglos ya tenían una entidad y solidez notable: "[...] consta de 736 casas de buena y solida construcción, de las cuales unas tienen 3 pisos y 20varas de altura con habitaciones bastante capaces, bodegas y graneros, y en la parte superior torres y miradores; otras 2 pisos y 12 varas de elevación con grandes entradas y patios para el uso de la labranza; y finalmente, otras no cuentan más que un solo piso, y están levantadas de una manera muy conveniente para el orden de las calles [...] y un pósito, el edificio donde se depositan y conservan estos fondos, es grande y fue construido por los labradores a principios del último siglo [...] Muestra de prosperidad y crecimiento de la época son las obras significativas que se ejecutan, como el Palacio de Justicia (actual Ayuntamiento), los Depósitos de Agua (importantísima obra civil que esta fuera de los límites de este estudio pero bien merece su conservación y puesta en valor) junto con el paseo de Galdo y la nueva carretera Almería - Puerto Lumbreras, amén de numerosos edificios singulares, entre los que caben destacar el del La asociación Cultural La Cooperativa y El Casino Principal. La construcción de la nueva carretera va a ser la que cambie la fisionomía del pueblo y condicione su desarrollo urbanístico futuro, hasta ese momento las vías de comunicación eran escasas y de poca entidad, difícilmente podían transitar por la mayoría de ellas carruajes, aun en nuestros días se mantiene el trazado de la misma y a pesar de atravesar el núcleo urbano mantiene su carácter de carretera, hoy CN-340 [...]"



Calle Centro, 20



Calle Mediodía, 12



Calle Sepulcro, 12

En la herencia de estos 3 siglos es donde reside la base de la estructura y la morfología urbana y de las edificaciones del municipio de ahí que sea el punto clave para entender el funcionamiento y los valores reconocibles del casco histórico y se potencien y pongan en valor siguiendo con el fin de hacerlo más atractivo y dinámico.

2.7.1. EDIFICACIONES ABANDONADAS Y DESHABITADAS.

En el análisis exhaustivo que hemos llevado a cabo a pie de calle hemos sido conscientes de la gran cantidad de edificaciones que se encuentran en un estado absoluto de abandono, como se puede ver en el PLANO Nº 10. EDIFICIOS ABANDONADOS; viviendas que ocupan un espacio físico dentro del casco histórico y crean la visión de un casco histórico colmatado, deteriorado y abandonado, contribuyendo a generar un espacio poco atractivo para el ciudadano.

Mayoritariamente son edificios de finales del siglo XIX y principios del siglo XX que han sido deshabitados durante mucho tiempo y se han encontrado fuera de las necesidades actuales sociales y habitacionales de la época y siendo una carga completa para sus propietarios por lo que los dejan completamente en abandono, llegando a un punto que su rehabilitación es prácticamente imposible, llegando a situaciones de ruina económica y la única solución es el derribo para dejar paso a una nueva construcción (siempre atendiendo a cada caso de manera particular).



Calle Ancha, 28-30



Calle Ancha, 66



Calle Granada, 13-15

Este tipo de edificios ocupa unos 14.500,00 m² de suelo edificable del centro, entorno a un 8% del suelo. Una enorme cantidad de suelo aprovechable que a simple vista no se aprecia pero que puede ser parte del motor en la reactivación del casco histórico dando pie a nuevos nichos de mercado mediante la rehabilitación y en las peores circunstancias a nuevas bolsas de suelo edificable a la vez que renueva la imagen de los edificios y se van eliminando las muestras de deterioro que ha sufrido el centro en los últimos años.

Además, como vimos anteriormente, la superficie de solares vacíos que encontrábamos era de unos 18500.00 m² (aproximadamente un 10% del suelo) que unido a la superficie de edificios abandonados nos encontramos con unos 33000,00 m² de suelo aprovechables, entorno a un 18% del suelo del centro de Huércal- Overa. Esto se hace todavía más patente gráficamente en el PLANO Nº 11. SOLARES + EDIFICIOS ABANDONADOS.

Sin embargo, el gran nicho de oportunidad en cuanto a superficie se refiere lo encontramos en las viviendas deshabitadas, aquellas viviendas que sin estar abandonadas del todo se encuentran vacías desde hace un tiempo considerable. Este tipo de edificaciones está ocupando actualmente aproximadamente 36500,00 m², la friolera de casi un 20% del suelo del casco histórico, que se puede ver gráficamente en el PLANO Nº 12. VIVIENDAS DESHABITADAS.

La mayor parte de estas edificaciones no se pueden tener en cuenta como tejido con oportunidad de construir, ya que se encuentran muchas en buen estado constructivo, pero si son una bolsa inmobiliaria muy importante para reactivar el centro y crear un movimiento inmobiliario de nuevos inquilinos y nuevas oportunidades en el centro que lo dinamicen lo hagan atractivo. Así pues, entrando al detalle del estudio exhaustivo llevado a cabo encontramos que el casco histórico no se encuentra colmatado realmente como puede aparecer a simple vista, sino que hay una cantidad de suelo grandísima como motor para buscar la reactivación y la dinamización del centro, ya que, uniendo solares vacíos, edificios abandonados y edificios deshabitados en el casco histórico de Huércal-Overa hay un prácticamente un 38% de suelo en el que actuar, un

nicho de oportunidad enorme. Estos datos son un claro indicador de que es urgente poner en marcha Planes y políticas que incentiven la rehabilitación, el alquiler y la puesta en valor de estos bienes inmobiliarios ya que no solamente perjudican por su estética y su falta de uso sino que precisamente esta falta de uso repercute muy negativamente en las arcas municipales ya que requiere de las mismas, al tratarse de una zona consolidada, de unos costes de utilización y servicios como si se tratara de una zona totalmente ocupada.

2.7.2. EDIFICIOS DE MÁS DE 50 AÑOS.

Como ya se ha visto claramente hasta ahora, uno de los grandes problemas del tejido edificatorio del casco histórico es la edad y deterioro de los edificios que se encuentran en él. Además del alto porcentaje que se encuentran abandonados y deshabitados (aproximadamente el 18% del suelo del centro), a raíz de este exhaustivo análisis hemos comprobado, según datos de catastro, el alto número de edificios que superan los 50 años de edad, llegando a pasar el 50% de las edificaciones existentes en el casco histórico. Esto se puede ver gráficamente en el PLANO Nº 14. EDIFICACIONES DE MÁS DE 50 AÑOS (según Catastro).

El problema de tener un tejido residencial viejo y en malas condiciones constructivas y técnicas, junto con graves problemas de movilidad, hace que para la mayoría de los



escalones sociales esta zona de Huércal-Overa no sea una opción atractiva para invertir y desarrollar una residencia habitual. Todo esto lleva a que poco a poco el centro empiece a estar habitado mayoritariamente por grupos no productivos, de rentas bajas y escaso poder económico como inmigrantes, población envejecida, etc., que además requieren atenciones sociales y equipamientos, como hogares de ancianos, comedores sociales y centros asistenciales que no pueden

ser compensados por vía fiscal a partir de los recursos de estas zonas, ya que la generación de recursos por parte de

los habitantes es muy baja. Así, el único resultado posible es un centro que morirá poco a poco completamente abandonado y con tejido urbano obsoleto, deficiente y deteriorado muy difícil de recuperar. Ahora se está en un momento clave en que la recuperación es posible.

En la actualidad muchas ciudades están intentando recuperar sus centros históricos para evitar su máxima degradación y que estos vuelvan a recuperar o se acerquen a la importancia que tenían antaño y que no pierdan su carácter ni su identidad. Dentro de las herramientas que se han llevado a cabo para reactivar el centro y acabar con el deterioro de las edificaciones que estos sufren se pueden ver dos muy claras que se repiten en muchos casos:

- Intento por adaptar la estructura y morfología del casco antiguo a las necesidades más modernas de la ciudad, siempre intentando respetar el patrimonio heredado: Los centros históricos, no fueron planificados para una gran circulación rodada o para albergar en el subsuelo gran cantidad de cables, tuberías o conducciones. Asegurando la calidad de vida de los vecinos, hay que tratar de compatibilizar el respeto al patrimonio histórico heredado con la necesidad que tienen administraciones, promotores inmobiliarios o fundaciones de adquirir casas vacías, abandonadas o solares para satisfacer la demanda y necesidades de los vecinos en cuanto a equipamientos y a servicios. Existen políticas para dar nuevos usos a parte de las viviendas existentes en los centros históricos, como por ejemplo bibliotecas, museos, aulas de cultura, etc. junto con nuevos equipamientos y revisión del mobiliario urbano que a su vez contribuyen a ofrecer una nueva imagen del lugar, más bonita y acorde con los tiempos actuales. Entre otras actuaciones, puede distinguirse la peatonalización de algunas calles, bien de forma permanente o de forma temporal, para hacerlas más seguras y atractivas al público, ya que la idea es restringir en la medida de lo posible la circulación rodada y fomentar el uso de medios de transporte alternativos.

- Recuperación sociodemográfica de los espacios más deteriorados a través de una mejor accesibilidad, por parte de los jóvenes, a un lugar de residencia: Existe un gran número de viviendas vacías en los centros históricos y por la necesidad que hay por movilizar el mercado de la vivienda. Compatibilizando la necesidad de vivienda de la población joven y la necesidad de este tipo de población en los Centros Históricos, se puede resolver dos problemas: el acceso a la vivienda de un importante segmento de población y la revitalización de un espacio que tiende a la degradación. No obstante, las políticas de intervención las podemos dividir entre la renovación urbana y la rehabilitación.

De ahí que, junto a otras medidas de gran importancia, sea indispensable y urgente una ordenanza que obligue a Inspecciones Técnicas a todos los Edificios mayores de 50 años. Esto traerá consigo una enorme cantidad de rehabilitaciones y trabajos de conservación que renovarían las edificaciones del centro haciendo que el movimiento inmobiliario en el casco histórico se empiece a reactivar comenzando a ser más atractivo para nuevos inversores y nuevos residentes, volteando así la tendencia al envejecimiento y deterioro de la zona y buscando ese nuevo impulso tan necesario.

2.7.3. PATRIMONIO EDIFICADO.

El patrimonio cultural es la herencia cultural propia del pasado de una comunidad, mantenida hasta la actualidad y transmitida a las generaciones presentes y futuras.

Las entidades que identifican y clasifican determinados bienes como relevantes para la cultura de un pueblo, de una región o de toda la humanidad, velan también por la salvaguarda y la protección de esos bienes, de forma tal que sean preservados debidamente para las generaciones futuras y que puedan ser objeto de estudio y fuente de experiencias emocionales para todos aquellos que los usen, disfruten o visiten.

Por **patrimonio edificado o arquitectónico** se puede entender un edificio, un conjunto de edificios o las ruinas de un edificio o de un conjunto de edificios que, con el paso del tiempo, han adquirido un valor mayor al originalmente asignado y que va mucho más allá del encargo original. Este valor, puede ser cultural o emocional, físico o intangible, histórico o técnico.

Las obras de arquitectura que pueden considerarse de patrimonio arquitectónico serán entonces las que, debido a una multiplicidad de razones, no todas de índole técnica o artística, se consideran que, sin ellas, el entorno donde se ubican dejaría de ser lo que es.

Así pues, encontramos en la villa de Huércal-Overa una enorme cantidad de patrimonio arquitectónico sin el que el entorno del casco histórico del municipio perdería su carácter urbano y su identidad. Pero este patrimonio no se reduce sólo a los edificios más importantes como la Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción, el Pósito, el Casino, el Ayuntamiento o la Casa de las Cuatro Torres, de sobra conocidos, sino a una gran cantidad de arquitectura residencial “menor” que se hace menos patente a simple vista pero que realmente es la base de la morfología y la identidad del casco histórico de Huércal-Overa.



Iglesia de Nª Señora de la Asunción



Pósito



Ayuntamiento



Casa de las Cuatro Torres

Actualmente, en el casco histórico sólo se encuentra protegido dentro del patrimonio de la Junta de Andalucía la Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción (BIC) y su entorno urbano. Sin embargo, se puede ver a simple vista que hay una gran cantidad de edificios que merecen tener un grado de protección y preservar sus valores arquitectónicos, pero que no están protegidos (ni puestos en valor, ni se vela por su conservación) por ningún organismo, ni siquiera el municipal, poniendo así en peligro el carácter urbano del centro.

En este trabajo de análisis hemos llevado a cabo una clasificación a modo superficial (una catalogación requiere de un trabajo mucho más profundo y exhaustivo completamente independiente de este, ya de por sí bastante extenso y cuyos objetivos son otros a nivel urbano) que nos ha permitido clasificar, según nuestro criterio, el patrimonio arquitectónico del casco histórico para poner el foco sobre la gran cantidad de edificaciones con valor arquitectónico que hay en el centro y la necesidad imperiosa de tener una catalogación de estas con las directrices necesarias para cada actuación que se quiera llevar a cabo en ellas. Todo esto se puede ver gráficamente en el PLANO Nº 15. SITUACIÓN DEL PATRIMONIO EDIFICADO.

En esta clasificación llevada a cabo en este trabajo hemos considerado 4 categorías: A1, A2, B y C. La clase A1 incluye únicamente la Iglesia de N^a Señora de la Asunción, como único bien catalogado y protegido por la Junta de Andalucía. En la clase A2 hemos incluido el Antiguo Casino, el Pósito, el Ayuntamiento y la Casa de las Cuatro Torres. En la clase B hemos incluido las distintas ermitas y edificios religiosos a la vez que una serie de 5 viviendas que nosotros entendemos que por su carácter y su valor arquitectónico su conservación y protección es muy importante para el casco histórico de Huércal Overa (Arco 20, Mediodía 32, Arco 40, la Casa anexa a la Iglesia Parroquial, y Enrique García 1).

Y como última categoría, la clase C, en el que hemos incluido numerosas viviendas cuyo valor arquitectónico, morfología o composición de la fachada, se ha considerado, son dignos de conservación. Son viviendas que conservan la tipología clásica de la vivienda huercalense: ritmo de huecos, balcones, miradores, techos altos, presencia de farosas, torreón de iluminación para la escalera... Son el tipo de edificio que más conviene proteger y promocionar, pues es el más desprotegido y el que le da al centro del municipio su carácter urbano y le hace más fuerte su identidad histórica.



Mediodía 32 (tipo B)



Arco 40 (tipo B)



Enrique García 1 (tipo B)



Calle Arco, 8 (tipo B)



Calle Sepulcro, 12 (tipo C)



Calle Centro, 20 (tipo C)

Este volumen de edificaciones susceptibles de ser catalogadas y en cierto modo protegidas hace que disponer de un catálogo exhaustivo dentro de la villa de Huércal-Overa sea una necesidad de primer orden, pues se necesita tener un control de los elementos a proteger y el carácter a preservar de cada edificación. La vivienda típica huercalense es un bien que merece ser preservado y protegido a la vez que potenciado y puesto en valor, no se puede obviar el hecho de las numerosas edificaciones que están desapareciendo y que acabarán por borrar la identidad del casco histórico de Huércal-Overa si no se actúa en consecuencia mediante ordenanzas, planes de rehabilitación, incentivos y subvenciones y marcos urbanísticos que lo regulen.

2.7.4. EDIFICIOS PÚBLICOS.

El casco histórico de Huércal-Overa, siempre, ha sido históricamente donde se han concentrado los servicios públicos del municipio: Ayuntamiento, Correos, Hacienda, Tesorería General de la Seguridad Social, el Juzgado de Primera Instancia, el Mercado...

Sin embargo, en los últimos años, la tendencia es la desaparición de los mismos como consecuencia de la tendencia a llevarse estos servicios fuera del centro, como se puede ver claramente en el PLANO Nº 16. EDIFICIOS PÚBLICOS , con pretextos como, buscar modernizar los edificios que los albergan y situarlos en zonas con mejores accesos y aparcamientos, como ha sido el caso de la Oficina de Correos y de la Tesorería General de la Seguridad Social. Pero esto trae consigo un acentuamiento del deterioro del casco histórico y un perjuicio económico para el municipio, pues estos servicios dinamizan la economía de la zona en la que se encuentran creando tejido comercial y movimiento asociado al uso que se establece.

Además, ocurren casos tan flagrantes como el de la Oficina de Correos, que sólo hay una para todo el municipio, se ha trasladado y ha dejado el centro desprovisto de este servicio, siendo necesario el uso de vehículo para los residentes en el casco histórico para hacer uso del mismo, hechos como este acentúan la dinámica negativa que este está sufriendo a la vez que hurta a sus habitantes de unos servicios de los que tradicionalmente disfrutaban.

Por otro lado, encontramos edificios públicos, o que en sus inicios fueron públicos, como pueden ser el Pósito o el Casino que tuvieron una gran importancia en el pasado pero que hoy día su uso ha quedado obsoleto o simplemente se encuentran sin uso, aunque el pósito si ha funcionado posteriormente con distintos usos hasta el final del siglo XX (como comercio de tejidos, farmacia incluso Iglesia), actualmente se encuentran en un lamentable estado de abandono o cerrado, según el caso, y su situación no presenta indicios de cambio si no es con la participación de la administración fomentando un plan que los reactive y los ponga al servicio de la ciudadanía para continuar en ese proceso de reactivar y dinamizar el centro.



Antiguo Casino



Edificio del antiguo Pósito Municipal

Otro grupo de edificios de uso público que encontramos en el casco histórico y con una gran importancia y arraigo en la sociedad de la villa de Huércal-Overa son los edificios religiosos: la Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción, las distintas ermitas o las sedes de las cofradías de Semana Santa, de gran importancia en el municipio, a las que se le debe reconocer su estatus histórico-social a la vez que se ponen en valor para convertirlas en elementos dinamizadores del entorno .

Esta tipología de edificios y usos es difícil que abandone el centro pues tienen un arraigo muy grande en él, y la Semana Santa tiene su núcleo en el casco histórico. Por lo tanto, este tejido religioso tendrá que tener una importancia muy grande en la morfología urbana de la ciudad futura y en la ordenación del centro buscando su inserción en nuevos modelos de la mejor manera posible y manteniendo su importancia urbana en la villa.



Iglesia de N^a Señora de la Asunción

2.7.5. DENSIDAD EDIFICATORIA. ALTURAS ACTUALES Y ALTURAS PERMITIDAS POR EL PGOU.

En este punto nos encontramos ante un gran dilema y un gran problema de planeamiento urbano en el centro histórico de Huércal-Overa.

En los antecedentes históricos hemos constatado que a finales del siglo XIX el trazado de todas las calles existentes en nuestra zona de estudio ya estaba finalizado y que el mismo se ha mantenido hasta la fecha sin grandes variaciones a excepción de pequeños ajustes en alguna alineación. Estas calles, de un ancho bastante reducido en su mayoría, aproximadamente 5-6m de media, estaban pensadas para una ciudad baja (2 plantas + farsas como mucho) y para el peatón pues a principios del siglo XX la presencia del vehículo era casi testimonial.

Sin embargo, como podemos ver en el PLANO Nº 17. ALTURAS ACTUALES (Catastro), la ciudad va tomando mucha más altura de para la que fue pensada empezando a florecer nuevas edificaciones con una altura de BAJO + 2 y BAJO + 3. Esto nos crea que las edificaciones del centro den demasiada sombra sobre las calles consiguiendo en algunos casos que el sol no llegue a las plantas bajas de los edificios. Además, este tipo de ciudades en las que la relación entre el ancho de las calles y la altura de los edificios está desconectada son menos salubres pues las brisas no atraviesan las calles y las edificaciones con la misma facilidad.

También se hace patente que la zona sur del casco histórico guarda todavía de manera bastante fiel las alturas primitivas de las edificaciones que formaron el centro del municipio. En su amplia mayoría son viviendas de una sola planta o de BAJO + 1, guardando así las proporciones entre las edificaciones y las calles en las que se encuentran.

Pero al contrario de lo que se puede pensar en función de este análisis descrito, el PGOU establece que en toda la almendra del centro histórico se permite construir hasta una altura de BAJO + 2 (se puede apreciar gráficamente en el Plano Nº 20. ALTURAS PGOU). No hay ninguna diferencia de zonas, ni una subestructura de barrios en función del trazado o la morfología urbana, ni se busca ninguna estrategia de crecimiento sostenible.

El PGOU trata al casco histórico como un ente homogéneo en el que no hay diferencia de barrios ni de identidad, cuando en un análisis profundo de este, se aprecia claramente que diferentes zonas con su identidad urbana propia y su carácter morfológico que merece la pena mantener y potenciar.

2.7.6. VIVIENDA COLECTIVA Y VIVIENDA UNIFAMILIAR.

A mediados del siglo XX todavía no existía ningún edificio de vivienda colectiva en el centro histórico de Huércal-Overa, todavía seguía manteniendo su carácter y su identidad de viviendas unifamiliares de distintos rangos sociales según las calles y las zonas donde se ubicasen. Sin embargo, desde el final del siglo XX hasta nuestros días empezaron a proliferar numerosos bloques de pisos salteados por toda la almendra del centro del municipio como se puede apreciar en el PLANO Nº 21. VIVIENDA COLECTIVA – VIVIENDA UNIFAMILIAR.

Todo ello favorecido por cambio constructivo de los años 70 y el boom inmobiliario de principios del siglo XXI y por lo caro que resulta la promoción privada para una vivienda unifamiliar en el casco histórico de Huércal-Overa. Esto motivó que comenzaran a surgir edificios de vivienda colectiva como respuesta habitacional en la zona.

Sin embargo, esto que controlado no es ningún problema, sino algo beneficioso y que dinamiza y reactiva el casco histórico, si se puede convertir en un grave problema si se considera la única manera de reactivar la construcción en el centro pues el carácter y la identidad de este reside en la vivienda unifamiliar de tipología clásica huercalense: ritmo de huecos, balcones, miradores, techos altos, presencia de farsas, torreón de iluminación para la escalera... y que son el tipo de edificio que más conviene proteger, pues el que le da al centro su carácter urbano y le hace más fuerte su identidad histórica.

Así, como se puede apreciar en el plano encontramos que zonas importantes del casco histórico como son las plazas del entorno de la Iglesia o gran parte del final de la Calle Mayor ya se empiezan a encontrar saturadas de vivienda colectiva, eliminando así poco a poco el marcado carácter que han mantenido desde sus orígenes.

De este modo, uniendo todos los conceptos que hemos ido desarrollando sobre las edificaciones del casco histórico podemos asegurar que, siendo el centro tan heterogéneo como es realmente (no es una gran masa con una única identidad urbanística) y con varias zonas con caracteres diferentes, la vivienda colectiva es un buen motor para reactivar el casco histórico pero sin pasar por encima de la vivienda unifamiliar que debe ser la predominante en él, y que, junto con un estudio pormenorizado de la situación, debe haber zonas del mismo donde se desaconseje o se prohíba la construcción de bloques de pisos para potenciar la construcción de la vivienda típica huercalense que devuelva al centro histórico su carácter y morfología urbana de antaño adaptado al lenguaje y a las necesidades sociales actuales.

2.7.7. TEJIDO COMERCIAL.

El pequeño comercio siempre ha sido el motor de la economía de los cascos históricos de las ciudades, unidos en los inicios sobre todo a trabajos artesanales como zapateros, costureros, alfareros... y dejando paso en los nuevos tiempos a negocios más actuales como bares, pequeñas clínicas, ultramarinos, tiendas de confección, tiendas informáticas... pero siempre el pequeño comercio como eje de la vida económica de los centros de las ciudades.

Sin embargo, el problema del deterioro y envejecimiento del centro histórico de Huércal-Overa se hace todavía más patente cuando observamos el tejido comercial del mismo donde cerca del 50% de los locales existentes se encuentran vacíos. Este tejido comercial sufre un gradiente de densidad desde la zona norte, (Avda. Guillermo Reyna, zona del Ayuntamiento y del Teatro, Calle Sepulcro...) donde hay una gran cantidad de negocios abiertos y en constante renovación donde los locales permanecen poco tiempo cerrados, hasta la zona sur, donde hay muy pocos comercios en funcionamiento, pero es que además hay escasez de locales comerciales. Esto se puede ver gráficamente en el PLANO Nº 22. USOS Y CLASIFICACIÓN DE LOCALES COMERCIALES. Esto, además de ser otro síntoma del estado del casco histórico del municipio también es un hándicap para atraer la inversión pues es necesario que la gente disponga de pequeños comercios donde realizar el día a día cerca de su lugar de residencia sin necesidad de coger el vehículo para ello. En el estudio llevado a cabo también se hace muy patente que una pavimentación amable al peatón y distinta al asfalto atrae al comercio. Este tipo de pavimentaciones invita a pasear por ellas y evitar el coche por lo que se hacen mucho más efectivos los escaparates, siendo así calles mucho más atractivas para establecer un comercio.



Calle Sepulcro



Pasaje Albatros

Esto nos hace patente que el problema del casco histórico de Huércal-Overa es un caso que hay que abordar de manera global en el que todos los elementos están conectados, por lo que hay que llevar a cabo una estrategia general basada en este profundo análisis que se ha llevado a cabo y con un fin concreto. Pues como acabamos de ver, el tejido comercial se nutre de la población, que a la vez necesita de unas infraestructuras, calles y edificaciones aptas y en buenas condiciones para las necesidades sociales actuales, pero a su vez una buena conservación y renovación de calles e infraestructuras atraerá nuevos negocios, que atraerán nueva inversión inmobiliaria al centro del municipio atrayendo a su vez nueva población joven y activa.

Así pues, dentro del plan de reactivación y dinamización del casco histórico es necesidad de primer orden establecer estrategias y propuestas que reactiven y den importancia al pequeño comercio como motor ciudadano dentro del centro histórico.