



MEMORIA INFORMACIÓN.

Equipo redactor

AGOSTO 2.019

ALMAZÁN Y ASOCIADOS ARQUITECTOS, S. L. P.

Juan Francisco Almazán López

Ana Almazán Fuentes

arquitecto

arquitecta



## ÍNDICE.

<b>CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
1.1. Justificación y objetivos generales del plan especial.....	4
1.2. La función del Avance.....	4
1.3. Enfoque Metodológico.....	4
<b>CAPÍTULO 2. ANÁLISIS HISTÓRICO.....</b>	<b>6</b>
2.1. Orígenes y desarrollo de Alcalá la Real.....	6
2.1.1. La ciudad fortificada: época islámica y conquista castellana.....	6
2.1.2. El siglo XVI: la cristianización de la ciudad.....	6
2.1.3. Siglos XVII y XVIII: la ocupación de las laderas y el llano.....	8
2.1.4. El siglo XIX.....	9
2.1.5. El siglo XX.....	12
2.2. Reseña histórica de las principales edificaciones.....	13
2.2.1. Iglesia Santa María La Mayor. Iglesia Mayor Abacial.....	13
2.2.2. Iglesia Santo Domingo de Silos.....	14
2.2.3. Iglesia y Convento de San Francisco.....	14
2.2.4. Iglesia y Convento de Consolación.....	15
2.2.5. Ermita de San Rafael.....	15
2.2.6. Fachada del antiguo Hospital de la Caridad.....	15
2.2.7. Iglesia y Convento de la Encarnación.....	15
2.2.8. Convento de Capuchinos.....	16
2.2.9. Iglesia de San Juan.....	16
2.2.10. Iglesia de San Antón.....	16
2.2.11. Iglesia de las Angustias.....	16
2.2.12. Capilla del Ecce Homo.....	17
2.2.13. Palacio Abacial.....	17
2.2.14. Ayuntamiento.....	17
2.2.15. Casas de Enfrente.....	17
<b>CAPÍTULO 3. ANÁLISIS URBANÍSTICOS.....</b>	<b>18</b>
3.1. Aspectos físicos de la estructura urbana.....	18
3.1.1. El espacio público.....	18
3.1.1.a. La red viaria.....	18
3.1.1.b. Los espacios libres.....	25
3.1.2. El espacio edificado.....	31
3.1.2.a. Morfología. ÁREAS.....	31
3.1.2.b. Condiciones generales de la edificación.....	35
3.1.2.c. Análisis de la edificación.....	38
3.1.3. Las infraestructuras.....	42
3.1.3.a. La red viaria. Infraestructuras básicas.....	42
3.1.3.b. Estudio de tráfico y aparcamientos.....	45
3.2. Análisis de la imagen urbana y del paisaje.....	48
3.2.1. Zonas homogéneas.....	49
3.2.1.a. Angustias-Ayuntamiento.....	49
3.2.1.b. Llanillo-Álamos.....	50
3.2.1.c. Real.....	50
3.2.1.d. San Juan.....	51
3.2.1.e. San Antón.....	51

3.2.1.f. Ancha.....	51
3.2.1.g. Utrilla.....	51
3.2.1.h. Arcipreste Robles.....	52
3.2.1.i. Cruces-Corredera.....	52
3.2.1.j. La Mota.....	52
3.2.2. Elementos catalogados en el CGPHA.....	53
3.2.2.a. Ciudadela de la Mota.....	53
3.2.2.b. Iglesia de Santa María La Mayor.....	57
3.2.2.c. Recinto amurallado.....	60
3.3. Análisis socio-económico.....	62
3.4. Análisis del planeamiento y gestión urbanística municipal.....	63
3.5. Análisis de la accesibilidad al Casco Histórico.....	65
3.6. Análisis del patrimonio monumental, arquitectónico y arqueológico.....	66
3.6.1. El viario y el espacio público.....	66
3.6.1.a. Plaza del Ayuntamiento o Arcipreste de Hita.....	66
3.6.1.b. Paseillo de la Mora.....	66
3.6.1.c. Compás de Consolación.....	66
3.6.1.d. Juego Pelota.....	66
3.6.1.e. Placeta de la calle Oteros.....	66
3.6.1.f. Plaza de Carmen Juan Lovera.....	66
3.6.1.g. Plazoleta de San Francisco.....	66
3.6.1.h. Placeta de la Santísima Trinidad.....	66
3.6.1.i. Plaza de San Juan.....	66
3.6.1.j. Ensanche frente iglesia de las Angustias.....	67
3.6.1.k. Espacios libre en el Barrio de las Cruces.....	67
3.6.1.l. Paseo de los Álamos.....	67
3.6.1.m. Fortaleza de la Mota.....	67
3.6.2. El Espacio privado.....	67
3.6.3. Zonificación arqueológica en el casco histórico.....	74
<b>CAPÍTULO 4. DIAGNÓSTICO.....</b>	<b>75</b>
4.1. Diagnóstico.....	75
4.1.1. Diagnóstico a partir del análisis histórico y patrimonial.....	75
4.1.2. Diagnóstico a partir del análisis urbanístico.....	75
4.1.3. Diagnóstico a partir del análisis social y económico.....	75
4.1.4. Diagnóstico sobre cuestiones relativas a la gestión.....	75
4.1.4.a. Sobre una oficina de gestión del PEPRI. Consideraciones previas.....	75
4.1.4.b. Funciones generales de la Comisión Técnica Municipal de Seguimiento del PEPRI.....	75
4.1.5. Diagnóstico sobre cuestiones relativas a la ordenación espacial.....	75
4.1.6. Diagnóstico sobre cuestiones de tipo programático.....	79
4.1.7. Conclusión final.....	79
<b>CAPÍTULO 5. CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL.....</b>	<b>81</b>
5.1. Ámbito.....	81
5.2. Los objetivos de planeamiento.....	81
5.2.1. Introducción: Objetivo general.....	81
5.2.2. Objetivos de tipo programático.....	82
5.2.2.a. Objetivos referidos a la finalidad de que el Casco Histórico mantenga y potencie su significado de centro urbano en cuanto a lo cultural, lo turístico y lo comercial.....	82
5.2.2.b. Objetivos referidos a la mejora de la habitabilidad interna y externa.....	82

## **CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN.**

El objeto del presente trabajo es la finalización de la redacción del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico de Alcalá la Real y Catálogo, conforme a lo dispuesto la Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía (LPHA) y la Ley de Patrimonio Histórico Español (LPHE), y de acuerdo a las exigencias previstas para esta figura de planeamiento en la vigente legislación urbanística de aplicación y sus reglamentos de desarrollo.

La ciudad de Alcalá la Real cuenta con Declaración de Conjunto Histórico por Decreto 853/1967, de 6 de abril, (BOE nº 98 de 25 de abril de 1.967).

Este Plan Especial y el Catálogo tienen la condición de instrumentos urbanísticos de protección del Conjunto Histórico de Alcalá la Real. La aprobación definitiva estará sometida al informe favorable de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente. Ésta podrá delegar en el Ayuntamiento, desde la aprobación definitiva de este documento, la competencia para autorizar obras o actuaciones que desarrollen el planeamiento aprobado y que afecten únicamente a inmuebles que no sean Monumentos, Jardines Históricos o Zonas Arqueológicas ni estén comprendidos en su entorno o en el ámbito territorial vinculado a una actividad de interés etnológico, de acuerdo con el artículo 40 de la LPHA.

No obstante, podrá delegarse también la competencia para autorizar obras o actuaciones en los inmuebles incluidos en la delimitación de los entornos de los Bienes de Interés Cultural cuando los referidos entornos se encuentren suficientemente regulados por el planeamiento urbanístico con normas específicas de protección.

La información y toma de datos se ha organizado en relación con el objeto y contenido del trabajo PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR DEL CASCO HISTÓRICO DE ALCALÁ LA REAL.

Contiene esencialmente informaciones de carácter socioeconómico y urbano que han evolucionado desde la entrada en vigor del PGOU vigente y que establecen en cierta medida acierto o desviación sobre los objetivos y estrategias de mejora y rehabilitación del mismo. Se han utilizado las fuentes de la Administración más actuales y facilitadas por la misma: Padrón Municipal de Habitantes, Padrón I.A.E., Padrón I.B.I.

Con estos estudios de carácter sectorial se pretende poner de manifiesto cuál es la situación del Casco Histórico en el año 2014, y analizar cuál ha sido su evolución en los últimos años que han transcurrido en aspectos como población, actividad económica, accesibilidad, tráfico, movilidad, conservación patrimonio, transformabilidad, etc.

Después del estudio por áreas se han elaborado unas conclusiones sectoriales y un diagnóstico general.

### **1.1. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN ESPECIAL.**

El objetivo básico del Plan Especial es dotar al área propuesta de un régimen de planeamiento preciso, dirigido a su ordenación, recuperación, conservación y puesta en valor.

Los objetivos generales del Plan Especial son:

- a) La investigación histórica que enriquezca el conocimiento de la ciudad y permita su transmisión y difusión entre la población.
- b) Asegurar la integración del Casco Histórico con la trama urbana perimetral y aumentar el grado de legibilidad de su estructura urbana, a través de un adecuado tratamiento y mejora de las condiciones de borde y de percepción del conjunto, puntos de referencia, visuales y perfiles urbanos, operaciones de remodelación y mejora de la trama urbana que sean precisas, etc.
- c) Establecimiento de medidas para la protección de los valores paisajísticos existentes: las vistas, fachadas y perfiles urbanos que desde el exterior ofrece el Casco Histórico.
- d) Proteger y poner de manifiesto los valores históricos y formales de espacios urbanos, edificios y demás elementos significativos, a través de una rigurosa catalogación, que se corresponda con unos tipos definidos de actuación, de forma que se garantice el mantenimiento de las estructuras y tipologías tradicionales, así como la contención de los procesos de renovación y deterioro, determinando su capacidad arquitectónica para asumir nuevos usos y capacidad de transformación.

e) Establecer las condiciones a que se han de someter las edificaciones de nueva planta y las sustituciones de edificios no catalogados para conseguir su integración ambiental y morfológica, estableciéndose las correspondientes cautelas arqueológicas.

f) Especial atención a la recuperación y tratamiento adecuado de los espacios libres existentes (vías, plazas,...) o con posibilidades de mejora mediante su reordenación. Se marcarán las directrices de diseño urbano de los espacios libres y se incidirá sobre los aspectos de pavimentación, mobiliario urbano, arbolado, ajardinamiento, etc., es decir, sobre la construcción de los espacios libres.

g) Ordenación de la estructura viaria de forma que se garantice la accesibilidad para las actividades urbanas y se resuelvan los conflictos de tráfico y necesidades de aparcamiento. Se definirá la sección transversal de las vías que requieran una nueva configuración y vías de nuevo trazado.

h) En orden a la operatividad del Plan Especial, se deberán establecer los cauces de coordinación de las Administraciones con competencias, fomentando los posibles acuerdos con las distintas Administraciones para ordenar las inversiones públicas de acuerdo con los objetivos del Plan, orientando dichas intervenciones públicas dada su capacidad de actuar como regeneradores urbanos.

i) Establecer el marco normativo adecuado que posibilite el desarrollo de las directrices y actuaciones definidas en las líneas estratégicas contempladas en el Plan Especial, dando respuesta a las determinaciones contenidas en el mismo.

### **1.2. LA FUNCIÓN DEL AVANCE.**

Aunque no es exigible por la legislación urbanística aplicable, dada la trascendencia del ámbito del Plan Especial se procede a redactar un Avance del Plan Especial.

Se pretende, tras la discusión del Documento de Información-Diagnóstico, la puesta a punto de todos los criterios, objetivos y soluciones generales del Plan Especial para su exposición al público según lo dispuesto en la legislación urbanística.

### **1.3. ENFOQUE METODOLÓGICO.**

El trabajo se ha desarrollado de acuerdo con la siguiente metodología general y fases operativas:

1. Recogida de información para apreciar la situación, ambiente, condiciones locales, para identificar los elementos así como su influencia en el conjunto.
2. Estudio de necesidades y deseos de la población.
3. Información técnica directa actualizada.
4. Identificación de los problemas de mayor importancia, investigando su tratamiento y agentes a intervenir.
5. Análisis de la información recogida, identificando situaciones y proponiendo soluciones.
6. Definición de objetivos.
7. Identificación de las dificultades para poder cumplirlos.
8. Definición de las medidas de actuación para superar las dificultades.
9. Análisis de los factores ambientales, usos, etc. y demás elementos, establecer interrelaciones y cuantificar los efectos de las actuaciones, indicar criterios de control y valoración de los resultados e impactos.
10. Establecer las opciones y actuaciones de corrección alternativas.
11. Indicar los modos de actuación.
12. Comparar alternativas en función de los objetivos y en su caso reevaluar los mismos.

13. Documentación final con normativa, descripción y programa para las distintas áreas. Asignación de recursos, estudio económico-financiero, plan de etapas, fases de actuación, etc.

14. Soluciones en áreas, manzanas o edificios concretos. Catalogación de edificios y conjuntos urbanos de interés.

15. Organización administrativa, oficina de gestión, rehabilitación.

El presente Avance de Plan Especial se presenta agrupado por distintos subámbitos, para una mejor comprensión de su significado patrimonial.

El Conjunto Histórico se ha dividido en zonas homogéneas y áreas formando un mosaico que abarca completamente el ámbito del Plan Especial.

Una zona homogénea es el ámbito intermedio entre el Conjunto Histórico y el ámbito de referencia de la edificación, la parcela, y tiene interés tanto para la Conservación y Protección Patrimonial como para la ordenación y gestión urbanística. Ésta ha sido analizada desde sus contenidos históricos al estado de las viviendas y edificios singulares actuales, para centrar las propuestas en cada espacio.

El área es una agrupación de manzanas por barrios que ha permitido y facilitado realizar estudios de parcelación, tráfico, movilidad, socioeconómicos, poblacionales, etc., como una herramienta de trabajo que ha ayudado a diseccionar el casco histórico.

La metodología de la delimitación se basa, por una parte, en la viabilidad de la delimitación de unidades morfológicas con entidad propia y, por otra, en la conveniencia de que la agregación de unidades forme un mosaico o subdivisión adecuada a la morfología total del conjunto y a las finalidades patrimonial y urbanística.

Bajo el punto de vista patrimonial, la zona homogénea ofrece las características siguientes:

- Posibilidad de constituir una aproximación sistemática a la delimitación de los entornos de los monumentos y otros bienes de interés histórico.
- Oportunidad para definir la morfología histórica y patrimonial.
- Criterio añadido de indudable interés para definir las estrategias de conservación, protección e intervenciones sobre el Patrimonio.

Bajo el punto de vista urbanístico, la zona homogénea ofrece:

- Un instrumento de análisis de la forma urbana, especialmente del trazado de la malla o retícula de calles, plazas y otros espacios urbanos, y de la posición dentro de ellos de los edificios singulares y masas de edificación repetida y la jerarquía de puntos focales.
- Instrumento de análisis y formulación del programa funcional del conjunto urbano.
- Pauta para la programación de acciones que permita la simultaneidad de acciones sectoriales -pavimentos, fachadas, infraestructuras,..., etc.-, y acciones integrales sobre unidades completas pero mucho más pequeñas que el Conjunto. Esto último permite responder a una demanda creciente de los ciudadanos, esto es, anticipar ejemplos de la ciudad futura aunque sean pequeños.

La especial topografía de Alcalá la Real y la Mota, exigen unas especiales protecciones de los puntos de vista y de las panorámicas percibidas desde los recorridos por su malla viaria.

Todos los estudios se han realizado desde el entendimiento de la estructura urbana como único marco de referencia para evaluar el patrimonio. Se ha indagado en la búsqueda de información eficaz y coherente con el fin de clarificar y sintetizar los problemas del conjunto y posteriormente formular propuestas objetivas y rigurosas.

Se ha realizado un intenso trabajo de campo, junto con estudios de parcelación catastral e histórica, movilidad, tráfico y fotografía aérea, que han permitido la identificación de los rasgos sustanciales de las estructuras que conforman el centro histórico.

## CAPÍTULO 2. ANÁLISIS HISTÓRICO.

El emplazamiento y situación en el territorio ha sido el primer condicionante de la forma y traza de la ciudad, un hecho fundamental que ha marcado su historia. Está situada en la cordillera Subbética, de asentamiento fácil para el asentamiento humano arropado por actividades productivas agrarias. El origen del asentamiento fue el Cerro de la Mota, una atalaya privilegiada y natural que ha marcado la imagen y la configuración del asentamiento urbano. Estas condiciones físicas hicieron posible que desde la prehistoria se sucediera una superposición de civilizaciones que marcaron su impronta en el paisaje urbano.

### 2.1. ORÍGENES Y DESARROLLO DE ALCALÁ LA REAL.

Los primeros restos encontrados en la Fortaleza de la Mota datan del neolítico final-cobre antiguo. Los asentamientos continuaron ocupando esta zona y la del cerro de San Marcos. En época romana, continuó la ocupación en la Mota y por la zona de la Tejuela, donde se encontró un pequeño Hércules de esta época, que se expone en el Museo Arqueológico Nacional, y que se encontró en las cercanías de la iglesia de Consolación.

#### 2.1.1. LA CIUDAD FORTIFICADA: ÉPOCA ISLÁMICA Y CONQUISTA CASTELLANA.

En época islámica, debido a su estratégica disposición geográfica, Alcalá se convirtió en centro de dominio de un amplio territorio por lo que su estructura urbana se hizo más compleja.

Durante los siete siglos de dominio musulmán, la ciudad cambió varias veces de nombre, dependiendo del grupo étnico del gobernante, pero siempre precedido por la voz árabe Qal'at, que denominaba a una población fortificada: Qal'at Hastiar, Qal'at Yahsub y Qal'at Banu Sa'id. El nombre más antiguo Qal'at Astalir le fue dado por una fuente de agua cerca de la fortaleza denominada Astalir. Muy pronto la fortaleza pasó a denominarse Qal'at Yahsub, el investigador Cano Ávila apunta que ya era así nombrada en el siglo VIII y que los dos nombres fueron simultáneos. Este nombre corresponde al del jefe del clan familiar asentado en la ciudad, Yahsyb o Yahsib.

Hasta mediados del siglo XII la fortaleza fue conocida por el nombre de Qal'at Tahsub, en esas fechas otra familia cogía las riendas del poder político, auspiciado por su importancia literaria, los Banu Sa'id, señores del lugar, independizados del poder almorávide, de ahí que por mucho tiempo fuera conocida por Qal'at Banu Sa'id.

El complejo fortificado estaba formado por tres recintos de murallas. La muralla interior se completaba con las peñas y tajos que flanquean la meseta. La muralla intermedia protegía los difíciles accesos y otro exterior que guardaba al arrabal viejo. Un recinto de forma oval y orientado al noroeste.

En el interior de la Mota se encontraba la medina, donde se aglutinaban los edificios comerciales, la mezquita, etc. El barrio popular era conocido por el Vahondillo, por ocupar la parte más baja del cerro, en la parte occidental del recinto. La alcazaba está en la parte noreste de la ciudad, delimitada por los lienzos de muralla que se extienden entre la torre del Homenaje, Vela o Campana y Mocha.

A mediados del siglo XIX P. Madoz comentaba que las torres de la fortaleza eran trece y que el primer anillo de murallas era todo “de piedra de cantería”.

El recinto fortificado contaba con siete puertas de las que se conservan tres: la puerta de las Lanzas, de la Imagen y del Peso de la Harina; en la parte norte quedan restos de la puerta de Santiago y puerta de San Bartolomé.

En la parte sureste y suroeste se extendió el arrabal viejo y el del Adarve, ambos amurallados.

Según Madoz esta ciudadela medía 312 varas de longitud y 260 varas en su mayor anchura. En este sentido C. Juan y D. Murcia señalan que el conjunto tiene una extensión aproximada de tres hectáreas.

La Fortaleza con inclusión de los arrabales llega a tener una superficie aproximada de 15 hectáreas.

Sobre la importancia de este baluarte defensivo a finales de la edad media musulmana, el investigador Cano Ávila escribe que, la fortaleza de Banu Sa'id, que los Banu I-Ahmar habían reconstruido a principios del siglo XIV, era con Moclín, otro coloso, la llave del sistema defensivo nazarí en este sector. Este sistema defensivo se completaba con un complejo sistema de atalayas.

Tras la conquista castellana la ciudad quedó como principal baluarte defensivo frente al último reino musulmán en la península, el reino de Granada. En el año 1.340, tras largos meses de asedio, las tropas castellanas al mando de Alfonso XI conquistaron la ciudad. Sólo quedaba por conquistar el reino de Granada, por lo que desde estas fechas hasta 1.492 en que fue conquistada, la ciudad de Alcalá tomó renombre como ciudad de frontera. Uno de los objetivos principales fue la readaptación del sistema defensivo y de la edificación de la fortaleza.

Fue tal el interés de la corona por este lugar que poco después de su conquista, el rey Alfonso XI fundó una Abadía de Patronato Real, y la dotó de especiales privilegios. Como lugar adelantado de la frontera de Granada gozó de un estatuto especial, sus habitantes fueron privilegiados cartas y fueros y exentos de tributos.

Estos privilegios facilitaron un rápido aumento poblacional, por lo que a los arrabales musulmanes se sumaron el arrabal de San Bartolomé en el área oeste, el arrabal de San Sebastián al norte y el arrabal Nuevo. La ciudad cambió de nombre, de Alcalá de Benzayde fue llamada la Real por expreso deseo de Alfonso XI.

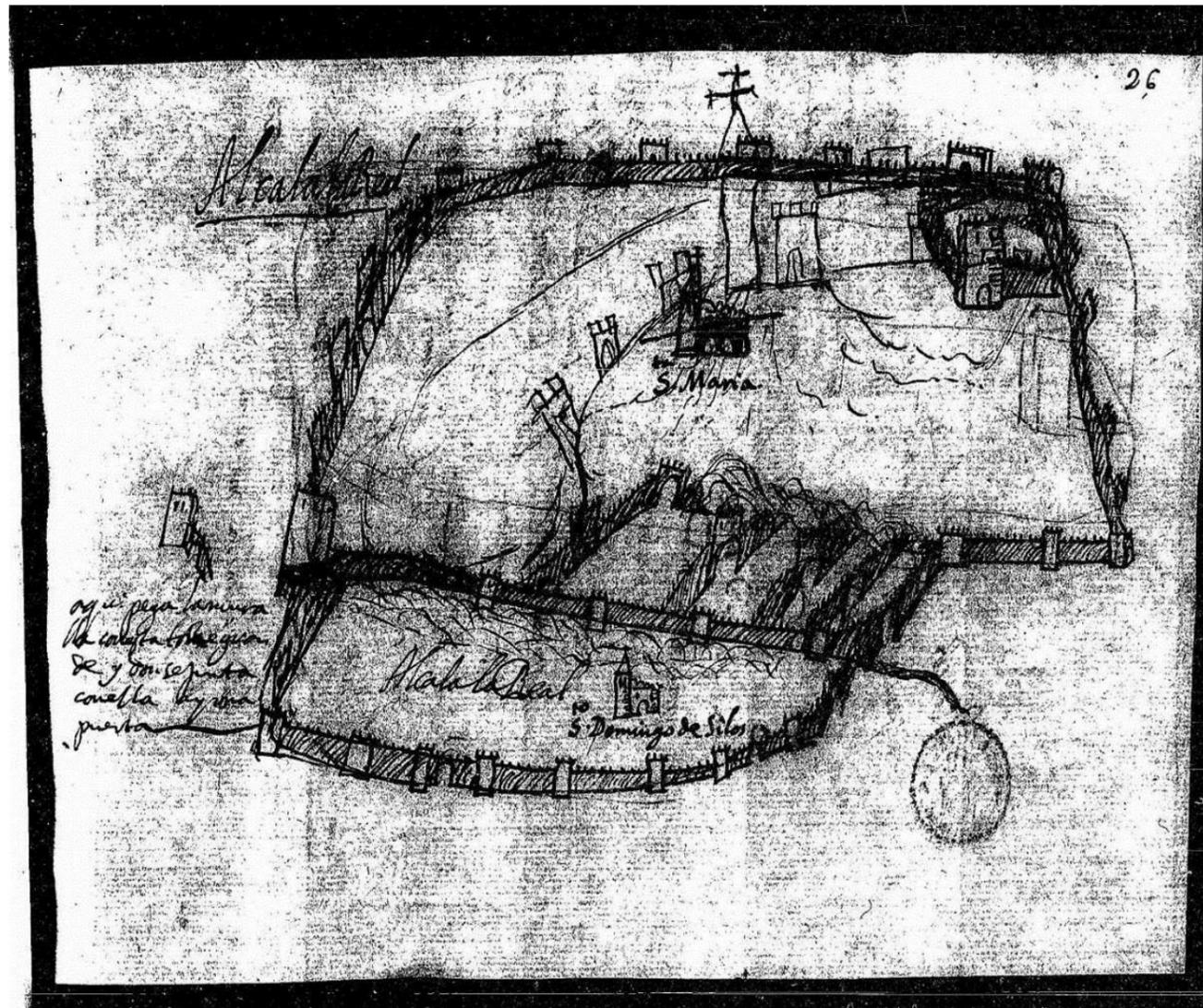
La fisonomía de la ciudad se transformó radicalmente, tanto el espacio como la edificación, de acuerdo a los principios políticos, sociales e ideológicos de la cristianización. Las estructuras defensivas fueron las primeras en ser modificadas y ampliadas, pues como más arriba hemos mencionado, en los últimos años de la conquista del reino nazarí, Alcalá se convirtió en uno de los principales baluartes castellanos. Entre los edificios religiosos, la primera iglesia en erigirse tras la conquista fue la de Santo Domingo de Silos, patrono de la ciudad, en el arrabal viejo de la fortaleza medieval. A la par se comenzó la construcción del principal símbolo político y religioso, la abadía. Y junto a estos se levantaron otros edificios monumentales como las casa del cabildo municipal, la capilla del Deán, etc.



#### 2.1.2. EL SIGLO XVI: LA CRISTIANIZACIÓN DE LA CIUDAD.

Tras la conquista de Granada en 1.492, el peligro y ajetreo musulmán desapareció y esta ciudad de frontera entró en un periodo de estabilidad que le condujo a una etapa de apogeo y esplendor.

Una de las principales operaciones fue la sustitución del antiguo templo abacial gótico por otra edificación de dimensiones más grandiosa, como correspondía al símbolo principal del nuevo poder religioso y político tras la conquista. También la iglesia de Santo Domingo de Silos fue modificada con la construcción de la sacristía y la torre.



A la par que este nuevo templo abacial era construido en lo más alto de la ciudad, las murallas de la ciudadela eran desbordadas, expandiéndose la ciudad paulatinamente por la ladera de los montes y el llano. La primera expansión fue por las laderas altas de la Mota.

Pero la necesidad de agua dirigió a los vecinos a preferir la parte oriental, así como, el Llanillo y la ladera occidental de las Cruces.

Pronto aparecieron los primeros espacios conventuales que generaron importantes zonas de crecimiento, marcaron los nuevos barrios extramuros. A finales del siglo XVI ya se habían fundado cinco conventos, tres de religiosos y dos de religiosas. De entre éstos sólo uno se levantó dentro del recinto amurallado, el convento de la Encarnación.

Parece ser que la primera orden que se instaló en Alcalá fue la de las Trinitarias, situada extramuros. Una de las fechas aportadas por los investigadores es la de 1.475, por su parte Juan Lovera apunta que el monasterio de la Santísima Trinidad era una realidad plena en 1.529, con derechos y prerrogativas que se arrastraban de muchos años atrás. De este convento solo quedan huertos y jardines abandonados, así como la ermita de San Rafael, reliquia de la antigua iglesia. La causa de su abandono fue el terremoto de 1.884 que ocasionó grandes daños y se emplazaron a una casa nobiliaria de la calle Utrilla. En este lugar al parecer se encontraba el antiguo cementerio musulmán de la fortaleza de la Mota.

Otro de los primeros edificios religiosos levantados fuera de las murallas fue la ermita de San Bartolomé, en el arrabal Nuevo situado al oeste. Esta ermita fue bendecida en 1.550.

En la ladera norte de la fortaleza se instalaron los franciscanos regulares observantes. Según indica fray Alonso de Torres en su "Crónica de la Santa Provincia de Granada, de la Regular Observancia de N. Seráfico Padre San Francisco", en 1.683, esta orden se instaló en Alcalá en 1.545. Las razones que expone la crónica de esta fundación son el peligro en el que se encontraba la ciudad, por estar en la frontera con los moros. Y junto al convento labraron una ermita dedicándola a San Sebastián. De este convento sólo queda el fragmento de un muro y parte de la sacristía. Desde principios del siglo XIX el convento comenzó a tener problemas hasta que en 1.840 fue definitivamente abandonado por desprendimiento de sus bóvedas.

A finales del siglo XV se levantaba el convento del Rosario, en la calle que hoy lleva su nombre. La iglesia de este convento fue una de las más concurridas de su tiempo. En la desamortización de Mendizábal este convento fue destinado a Hospital y Beneficencia, también hizo la función de casa-cuna, donde se atendía a los niños abandonados y huérfanos. En el local del antiguo hospital existe una guardería pública municipal, mientras que el solar de la primitiva iglesia está ocupado por viviendas particulares.

Debido a esta progresiva expansión de la ciudad faldas debajo de la Mota, a finales del siglo XVI, la iglesia de San Juan, que hasta la mencionada fecha era una ermita de origen tardo medieval, fue ampliada para dar cabida a más fieles. A la ermita se le añadió una capilla lateral de un gran valor arquitectónico, trazada por el maestro Ginés Martínez de Aranda.

También fueron los conventos los que marcaron la expansión a la zona más llana y alejada de la fortaleza. A principios del siglo XVI los padres Terceros de San Francisco eligieron el llano entre los montes de la Mota y las Cruces para la construcción de una iglesia y convento bajo la advocación de la Madre de Dios de Consolación.

Por otro lado está la edificación civil y pública promovida por el cabildo municipal que por estas fechas siguió centrada en la ciudadela fortificada como las nuevas carnicerías, las antiguas casas consistoriales de la Mota, algunas fuentes públicas o el mantenimiento de las torres de la ciudadela medieval. Tan sólo realizaron una obra fuera de las murallas, en el enlace entre el Llanillo y el paseo de los Álamos se construyó una fuente monumental en 1.552, tal y como reza una inscripción en su frontis: "Alcalá la Real y el magnífico señor licenciado Mora manda hacer esta obra. Año 1.552".



En frente, en el lugar que hoy ocupa la iglesia de San Antón, ya existía en el siglo XVI una pequeña ermita.



### 2.1.3. SIGLOS XVII Y XVIII: LA OCUPACIÓN DE LAS LADERAS Y EL LLANO.

En el año 1.602 era trasladado el único convento que quedaba dentro del recinto de la Mota al Llano, esta marcha del convento de la Encarnación al centro del Llanillo fue uno de los jalones fundamentales en la dinámica de la población.

A mediados del siglo XVII contamos con la descripción de la ciudad recogida en la obra de Rodrigo Méndez de Silva *“La población general de España”*: destaca la disposición geográfica de la población entre Serranías y un collado, ceñida de fuertes muros y torres. En el comentario aparece reflejado una población de dos mil vecinos, mucha nobleza, divididos en dos parroquias. Sobre la importancia en la

ciudad de las órdenes religiosas es significativo el dato cuantitativo que para dos mil vecinos existía cuatro conventos de frailes y dos de monjas.

Uno de los conventos nuevos de esta centuria fue el antiguo convento de San José de los Capuchinos, que se situó en el noroeste, cerca del paseo de los Álamos, de esta manera marcó una nueva línea de expansión del casco urbano. Este convento quedó convertido desde 1.835 en vivienda particular.

La dinámica de expansión hacia el Llano y el cerro de las Cruces culminaba a finales del XVII, la ciudad ya remontaba el cerro frontero. Una imagen que dejó plasmada Cosme de Médicis tras su visita en 1.668:”... que desde la cumbre de un monte muy alto se extiende abajo por el costado y el valle de él, y comenzando a remontarse sobre la colina opuesta forma una cuenca.”. Unas líneas más abajo menta que en la Mota ya sólo residía el Corregidor.



El mismo nombre del monte frontero a la Mota señala sus inicios en tiempos de la contrarreforma, cerro de las Cruces. Una denominación que tiene su origen en las cruces que formaban el itinerario de Vía Crucis, de las que aún quedan algunas diseminadas por la calle Utrilla, Corredera y Cuesta de Fátima.

Hay que señalar que el primer edificio religioso construido en este cerro fue la iglesia de San Marcos. En ésta se instalaron los padres terceros de la orden de los franciscanos, hasta que se construyó el convento de Consolación.

En la parte baja del cerro se encuentra un antiguo venero, construido en este siglo.

A principios del siglo XVIII la expansión hacia el llano y el abandono de la ciudadela de la Mota no tenía vuelta. Así aparece reflejado en los Autos requeridos en 1.709 por el abad Sr. Castell a D. Bernabé de Alba Pérez de Castilla: *“Que de cuarenta años a esta parte, se empezó a bajar el comercio y los vecinos de la ciudad buscando lo llano y el agua y, con no repararlas ni edificarlas, dejaron arruinar las casas y población situadas en la corona de dicho monte, que es fortaleza y aún se mantiene cercada de murallas, aunque están muy maltratadas y carcomidas, amenazan ruina..... que se han despoblado todos los barrios que circundaban dicho monte, que era Santo Domingo, Peña Horadada, el de San Bartolomé y otros, que de treinta años a esta parte, con poca diferencia se han bajado las carnicerías y pescaderías públicas de esta ciudad..... que fuera de fiestas principales, el resto del año no entran en la Iglesia más que los ministros de ella y algún día de fiesta y de Cuaresma en que hay sermón.... por lo dicho no frecuentan los fieles los sacramentos más que en el cumplimiento pascual, y lo mismo sucede en la parroquia de Santo Domingo, por estar muy cercana a la Iglesia Mayor, hallándose maltratada y en mucho peligro, de que las murallas que quedan y caen hacia ella y la misma plaza, la hundan....”*.

A la vez que esto ocurría, los arrabales alrededor de la Mota y la iglesia de Santo Domingo empezaron a ser abandonados por los vecinos que preferían las cotas más bajas. Las ermitas de San Juan y Veracruz fueron en origen ayuda de parroquia para atender a la población de la parte baja.

En torno a 1.733 abandona a la Mota el edificio civil más representativo de la ciudad: las Casas Consistoriales. El desplazamiento de las Casas Consistoriales fue todo un proyecto de ordenación y planificación urbanística. A la vez que el nuevo edificio, se trazaba una plaza y enfrente unas casas para lonja. Dos monumentales edificios neoclásicos realzados por la plaza. En su origen en esta plaza se celebraba el mercado, los tratos y el comercio. Las casas de enfrente fueron levantadas como lonja.



Otro de los edificios que salió de la Mota fue el pósito que en 1.730 se construyó al noroeste de la ciudad.

Según el Catastro del Marqués de la Ensenada en 1.752 el número de vecinos de esta ciudad era de 2.000, 1.514 en el casco y 478 en las casas y cortijos de campo. El casco urbano contaba con 1.040 casas habitables, con su castillo arruinado, 8 inhabitables, 6 arruinadas y 94 solares. En la ciudad había dos hospitales, el principal llamado Dulcísimo nombre de Jesús, con iglesia dentro de su límite, nominada Nuestra Señora de la Caridad, y el otro accesorio y dependiente del primero.



Alcalá la Real en el catastro del Marqués de la Ensenada

A finales del siglo XVIII el poder religioso seguía los pasos del poder civil con el proyecto de bajar al llano el palacio y la iglesia abacial, aunque este último no fue finalmente realizado. En 1.779 el abad D. Esteban Lorenzo de Mendoza y Gática mandaba realizar las obras para un nuevo Palacio Abacial en el Llanillo.



Unos años más tarde, en 1.787, Bernardo de Expinalt dejaba su testimonio sobre esta población en la obra Atlante Español, así como una vista perspectiva de la ciudad. En este dibujo del Atlante Español aparece nombrado el Paseo de los Álamos como Paseo Nuevo, formado por hileras de árboles, al sur queda exento el convento de los Capuchinos y los antiguos Arcos que delimitan este lado del casco urbano. El caserío ya había empezado a ocupar la ladera de los cerros de forma perpendicular a las curvas de nivel. El límite sur estaba entre las manzanas delimitadas por las calles Abad Palomino y Abad Moya. En las cotas altas de la ladera de la Mota destaca por su volumetría los edificios de los conventos, con escasas edificaciones a su alrededor, aparecen representados: el convento de San Francisco, el convento de Santo Domingo, Monjas Altas y las ermitas de San Blas y San Juan.

A finales de siglo el viajero D. Antonio Ponz señalaba que aunque le habían dicho que constaba de cuatro mil vecinos, acaso no pasara de ocho a nueve mil almas. Para estas fechas el castillo ya estaba bastante arruinado. La ciudad contaba con seis conventos.

#### 2.1.4. EL SIGLO XIX.

En la primera mitad del siglo XIX varios acontecimientos modificarán la fisonomía urbana. Por un lado los destrozos de la guerra de la independencia: se voló la torre de la cárcel y algunas murallas, se incendió la iglesia mayor abacial, sus atribuciones se trasladaron a la iglesia de Consolación. Por otro lado la desamortización, fueron abolidas cuatro órdenes religiosas masculinas, lo que provocó que grandes edificios cambiaran de uso o que desaparecieran.

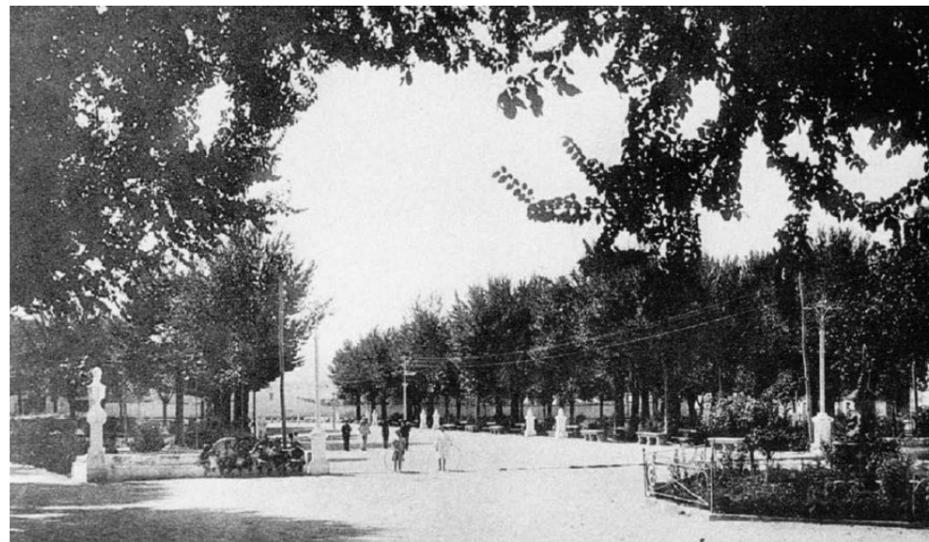


A mediados del siglo XIX el casco urbano estaba formado por 1.301 casas, repartidas en 41 calles. La mayoría eran pendientes, anchas y medianamente empedradas. El Llanillo estaba ya considerada como la calle principal y tenía las aceras embaldosadas en casi toda su extensión. Las casas eran de sillares, con tres pisos, el último granero, con grandes patios traseros donde se cultivaban flores o cereales.

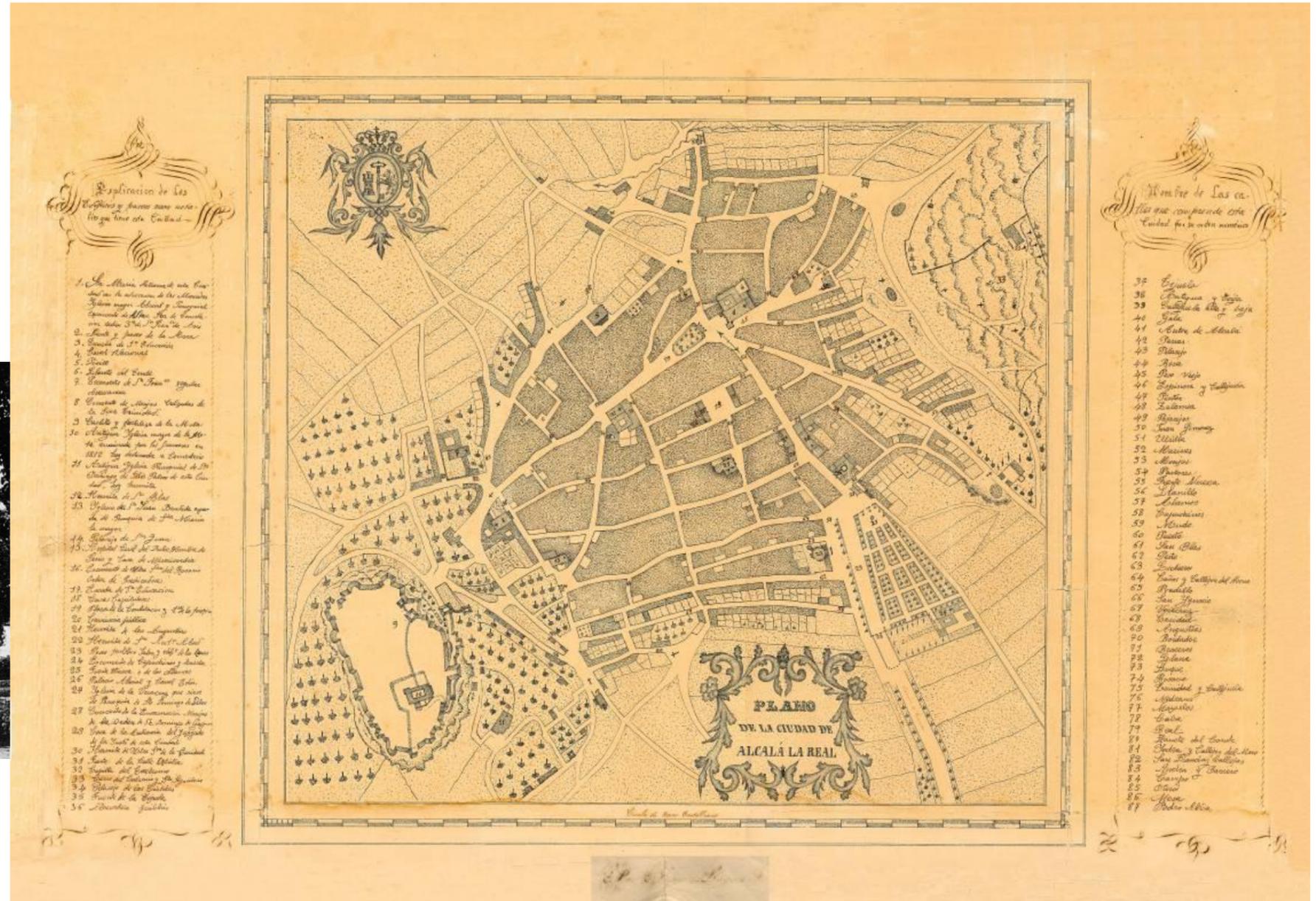
En 1.829 se construyó el paseo de la Fuente de la Mora, por entonces tenía una forma oval y estaba elevado sobre el nivel de la calle, con una fuente de mármol en la parte superior, coronada por una estatua, asientos de piedra alrededor, álamos y llorones.

El antiguo Hospital civil fue trasladado desde el Llanillo a un edificio de la calle del Rosario, cercano al ex convento.

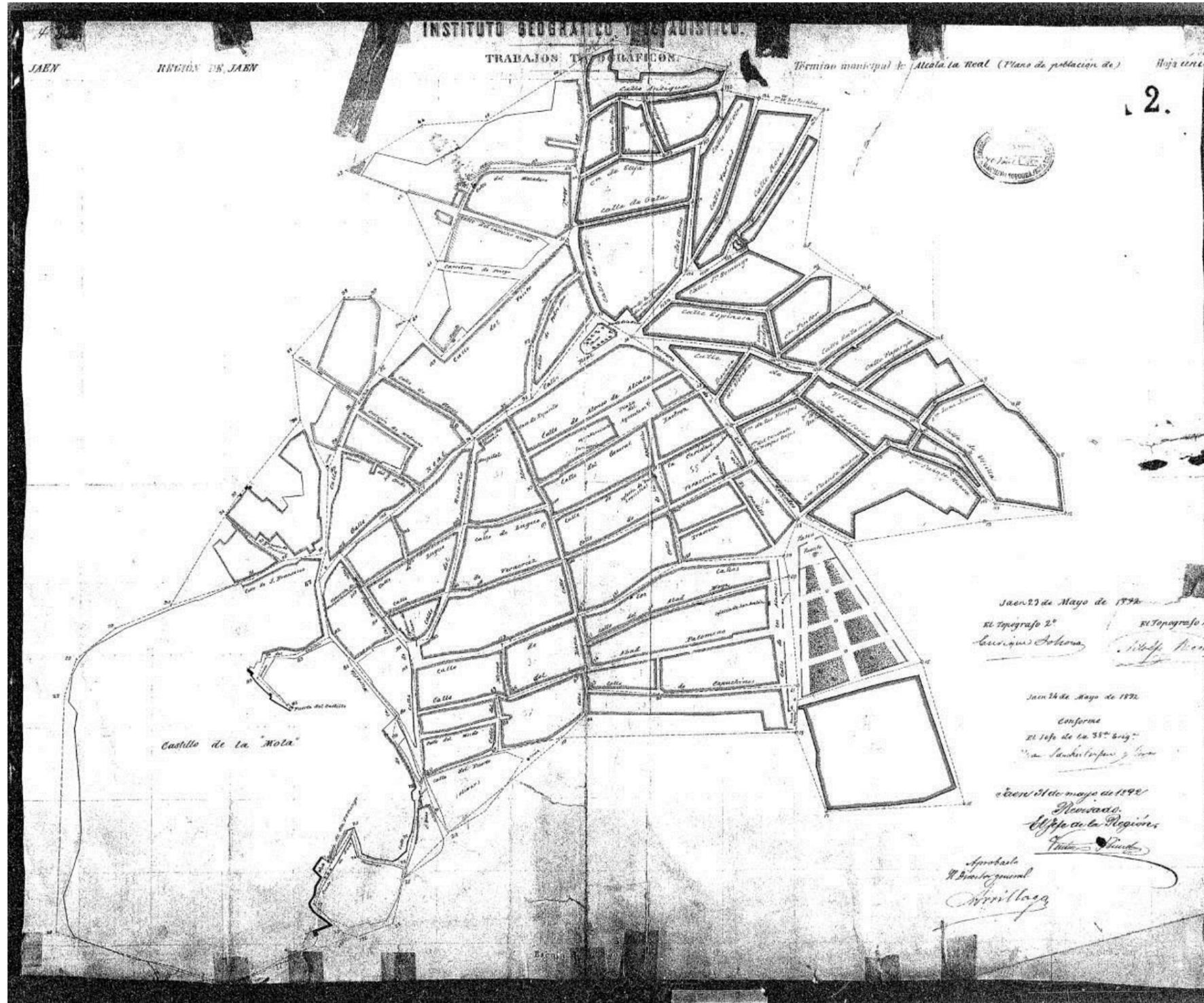
Madoz comenta que el paseo público (paseo de los Álamos) tenía una forma triangular, en la parte superior tía una fuente con una estatua de mármol, de aquí partían cuatro calles largas cruzadas por otras cuatro más cortas. En los intervalos o cuadros estaban plantados rosales y álamos negros. Al final de la calle principal había una portada o frontispicio d orden dórico, sostenido por pilastra, realizado en el último arreglo de este paseo, 1.807.



A mediados del XIX había gran número de ermitas en pie: San Juan, San Blas, San Bartolomé y San Sebastián. En el Llanillo estaban las de la Vera-Cruz y la de la Caridad. Las mejores eran las de San Antonio Abad y las Angustias. En la calle Veracruz se encontraba la ermita llamada Escuela de Cristo. En lo alto del cerro de las Cruces estaba la ermita del Sepulcro, ya arruinada a mediados del XIX. Al norte estaba la ermita de San Marcos. Había cuatro conventos de monjes y dos de monjas.

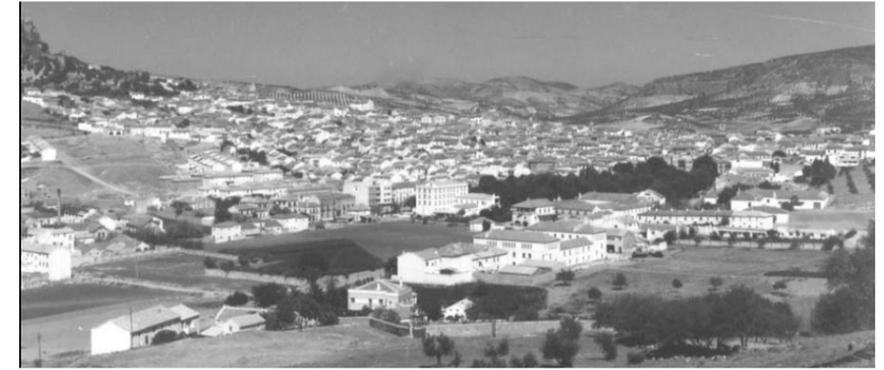


Hay un plano realizado por el Instituto Geográfico y Estadístico en 1.892 en el que la ciudad mantiene su límite por el sur en los Arcos, por la calle Capuchinos, por el norte por la calle Matadero. Comparándolo con el dibujo del Atlante la ciudad mantiene prácticamente sus límites colmatando sus solares. En prácticamente un siglo que media entre ambas representaciones el casco se ha compartimentado en grandes manzanas, la mayoría de ellas rectangulares.



### 2.1.5. EL SIGLO XX.

Los inicios del siglo XX están marcados por el auge económico de la ciudad lo que ocasionó el proceso de renovación edilicia, con especial incidencia en la zona más llana del casco urbano, nuevo centro neurálgico de la ciudad: Carrera de las Mercedes, cotas más bajas de la Calle Real, Utrilla, etc.



Hasta mediados de siglo, según aparece reflejado en un plano de la ciudad de esas fechas, el límite por el sureste seguía prácticamente inalterable al del siglo XIX. Tras el Paseo de los Álamos se mantenía una huerta, pero ya empezaba a ocuparse esta zona por edificios destinados al sector terciario, un Hotel, y equipamientos: cuartel de la Guardia Civil, Escuelas de la Sagrada Familia y un terreno programado para un Instituto de Bachiller. El actual solar de la Estación de Autobuses era una fábrica de aceite de orujo.



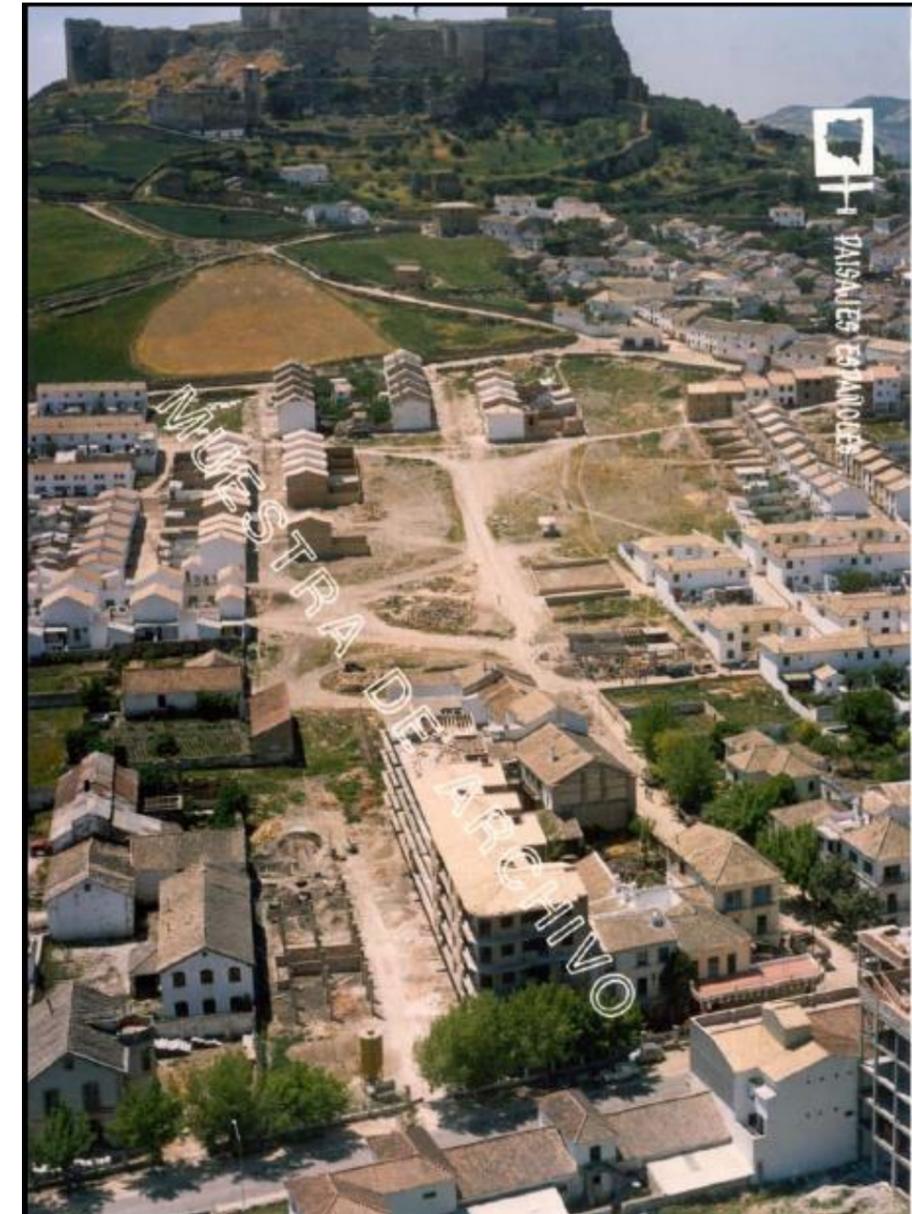
Hacia el sureste llama la atención que la gran manzana que hay en torno a la calle Casería de Valencia era hasta esa fecha lo que su propio nombre indica, una casería aislada.

En lo alto del cerro de las Cruces sólo aparecen representadas unas cuantas viviendas aisladas.

Por el suroeste el límite de los arcos y calle Capuchinos solo lo rebasa una promoción de unifamiliares adosadas que mantiene el tipo de trazado ortogonal del resto del casco. También el equipamiento industrial se dispone por esta zona, en torno a la carretera de Granada.



A partir de los años cincuenta la ciudad se ha expandido por la Vega con dos modelos: unifamiliares adosadas en torno a la falda del cerro y viviendas tipo bloque tras el paseo de los Álamos. Dos modelos tipológicos que responden a distintos modelos morfológicos de ocupación del solar. En líneas generales responden a nuevas parcelaciones, las apoyadas en calles del casco antiguo, que pueden considerarse como barrios, y parcelaciones que entre ellas forman un espacio más o menos articulado pero sin relación con el resto del casco urbano. Estas últimas corresponden a un período más reciente, frente a las apoyadas en las vías del antiguo casco que surgieron a mediados de siglo.



## 2.2. RESEÑA HISTÓRICA DE LAS PRINCIPALES EDIFICACIONES.

### 2.2.1. IGLESIA SANTA MARÍA LA MAYOR. IGLESIA MAYOR ABACIAL.

Esta iglesia fue puesta bajo la advocación de La Asunción de Nuestra Señora, en conmemoración del glorioso día en que entró en Alcalá el ejército sitiador (quince de agosto). En un principio la consideraron suficiente para la celebración del culto con su configuración inicial, pero al pasar del tiempo y engrandecerse la Abadía, resultó necesario ensancharla y engrandecerla como correspondía a la iglesia cabeza y matriz de una jurisdicción que abrazaba Alcalá con el término del Castillo y Frailes, Priego y Carcabuey.

Se iniciaron las obras de reconstrucción siendo Abad Don Maximiliano de Austria y continuándose por sus sucesores Don Alonso de Mendoza y Don Galcerán de Albañel, con arreglo a los planos y dirección de Pedro Velasco, maestro de la Real casa

de Granada, y de Ginés Martínez de Aranda, maestro de la catedral de Santiago, y fueron terminadas por el abad Don Pedro de Moya y Arjona en el año 1.627.

Allí se celebraron los cultos propios de las Metropolitanas Abaciales, hasta el año 1.812 que fue devastada por el fuego.

Tras la conquista, Alfonso XI, mandó arrasar la mezquita mayor y levantar su solar la primitiva iglesia abacial. En un principio fue un templo gótico remodelado tras la conquista de Granada, ya bajo el gusto renacentista. A los pies del edificio (comienzo de las obras) hay una estructura gótica de bóvedas estrelladas recubierta por una fina decoración plateresca. Las capillas funerarias de esta zona están concebidas como monumentales portadas decoradas con el mismo patrón plateresco. Del mismo momento es el Baptisterio, bajo la torre. La cubierta de la nave central fue destruida en la Guerra de la Independencia, y reconstruida a finales del siglo XX. El resto corresponde a la remodelación del siglo XVI. Posteriormente se actuó sobre la cabecera donde se ejecutó una ampliación de la misma por el maestro Ginés Martínez de Aranda. A la iglesia se accede por una portada, con un arco de medio punto muy decorado atribuido a Diego de Siloé. En el exterior contrafuertes, coronados por pináculos y la torre, muy elevada simbolizando el nuevo orden cristiano.

Forma su planta un paralelogramo de ciento veinte y tres pies y medio de longitud por cuarenta y siete de latitud. Sus muros, de cuarenta y seis pies de elevación hasta el arranque del artesonado, están formados por sillares labrados de cantería, así en el interior como en el exterior, sin mampuesto alguno, al igual que todos sus adornos arquitectónicos, frisos, grecas y capiteles, de un primoroso gusto greco-romano. No tenía más que una nave, y, por consiguiente, una sola bóveda o artesonado sostenido por doce arcos torales sustentados por pilastra de orden dórico coronadas por columnas jónicas, sobre las que se elevan los referidos arcos torales.

Tenía tres puertas: la del oeste que era la principal, cuadrada de orden greco-romano. La que mira al sur, cuadrada, sostenida por pilastras dóricas, con friso y cornisa del mismo orden, sobre la que hay un escudo con las armas abaciales. La del norte que está tabicada está sostenida por dos pilastras dóricas que sirven de base a un cornisamento donde se abre un cuerpo de atrio en cuyo centro hay un bajo-relieve que representa la Asunción y coronación de Nuestra Señora. El lado este corresponde con la cabecera de la iglesia donde estaba el altar mayor.

Había dos coros: uno bajo para los oficios propios del cabildo, y otro alto donde estaba el órgano y capilla de música, al cual se subía por una escalera de caracol. Ambos estaban situados en la parte baja de la Iglesia: el primero enfrente de la puerta oeste, o principal, y el segundo sobre la misma puerta.

La torre del campanario tiene ciento veintidós pies de elevación, levantada en la parte inferior y lateral derecha de la Iglesia, de forma cuadrada, con la particularidad de que su escalera se encuentra fuera de su cuadrado. Se remata con una pirámide esbelta que fue reconstruida por haber sido destruida por una descarga eléctrica.

### 2.2.2. IGLESIA SANTO DOMINGO DE SILOS.

Uno de los puntos que con más tesón se defendió durante el asalto y conquista del Arrabal, fue este viejo edificio de la Mezquita que se alzaba sobre los mismos cimientos. Tomado dicho Arrabal por la fuerza de las armas, uno de los primeros cuidados de aquellos católicos guerreros fue purificar el vetusto templo mahometano para convertirlo en ermita cristiana, bajo la advocación de Santo Domingo de Silos, al que proclamaron como Patrono de Alcalá por haberse obtenido tan señalada victoria el día que la Iglesia celebra los cultos del glorioso taumaturgo, o sea, el veinte de diciembre. Algún tiempo después la vieja Mezquita fue demolida por ruinoso, para reconstruir sobre su misma planta la actual iglesia de Santo Domingo, aprovechando su antigua y sólida cimentación y aún parte de sus muros.

Verificada la toma de la plaza y villa de Alcalá de Ben Zayde, y erigida ésta en Dignidad Abacial Real, se fundaron dos parroquias, una de las cuales se instituyó en esta Iglesia de Santo Domingo de Silos.

Posteriormente, al trasladarse la población al llano, los cultos de esta parroquia se trasladaron a la Iglesia de Nuestra Señora de las Angustias.

Es la primera iglesia que se construyó tras la conquista cristiana de la fortaleza musulmana por Alfonso XI en 1.341. En el arrabal Viejo o de Santo Domingo.

Su planta, irregular y asimétrica, resultado de sucesivas ampliaciones, consta de dos naves rectangulares con una profunda cabecera, cubierta por una bóveda de crucería, amplia sacristía y una torre esbelta de planta cuadrada. Muros de carga de sillería y arcos apuntados sobre pilares.

La fachada principal se orienta a sur y exterioriza su esquema interior. Tiene tres tramos: nave del Evangelio y se encuentra hundido; entre éste y el segundo sobresale un contrafuerte con goterón, con un zócalo alto, rematado por un cuerpo tronco piramidal que está separado del resto por un bocel; el segundo tramo corresponde a la nave central y es hastial o de piñón, con un óculo en el centro, y una ventana de medio punto en la parte superior; este tramo está desviado y forma arista curva para llegar al tramo tercero que representa la puerta de entrada al templo y encima de ella, un alero sobre modillones de rollo, finalizando el muro de forma inclinada, coincidente con la vertiente del tejado, hoy inexistente.

La torre fue restaurada y ampliada por el abad Don Maximiliano de Austria, hacia 1.595, y ostenta su escudo de armas.

En la actualidad se ha desescombrado y limpiado todo el material acumulado por los sucesivos derribos de las murallas del lateral oeste que provocaba una carga en este muro que amenazaba su estabilidad. En su entorno se ha procedido a realizar prospecciones arqueológicas previas a la construcción del Parador.

### 2.2.3. IGLESIA Y CONVENTO DE SAN FRANCISCO.

En el año 1.500 se fundó la Iglesia y convento de san Francisco, cuyas obras duraron más de cincuenta años. Se estableció en ella la Orden de San Francisco de la Observancia, donde permaneció hasta la época de la invasión francesa en que fueron disueltas las comunidades religiosas masculinas. Era de un tamaño mayor que la Iglesia de Consolación.

Del complejo, tan sólo queda el fragmento de un muro y parte de la sacristía del convento de San Francisco, de estilo renacentista. Tenía planta de cruz latina con capillas laterales y muros de sillería.

Este convento se fundó en 1.545 según las trazas de Ambrosio de Vico, y quedó destruido durante la Guerra de la Independencia, quedando sólo la Iglesia y en mal estado. Ésta fue arruinada del todo en 1.840, por desprendimiento de sus bóvedas, en que fue abandonada.

No mucho después su piedra y la del convento, sirvieron para hacer, sobre la antigua huerta, una plaza de toros, destruida por completo en los años cuarenta del siglo XX, por acarreo de su piedra a edificios particulares.

En foto aérea de 1.936 se puede apreciar su forma circular inscrita en un cuadrado, junto a las ruinas del convento.



#### 2.2.4. IGLESIA Y CONVENTO DE CONSOLACIÓN.

Instalados los Padres de San Francisco en la Ermita de San Marcos, dieron comienzo a la edificación de la Iglesia y Convento de La Consolación. Las obras duraron aproximadamente 30 años, terminándose en el año 1.539.

Es la iglesia de mayores dimensiones de la ciudad y alberga en su interior la imagen de la patrona, la Virgen de las Mercedes. Pertenecía al Convento de Padres Terceros de San Francisco hasta 1.835. A esta iglesia fue trasladada la abacial parroquia de Sta. Mª la Mayor, en 1.810, cuando los franceses fortificaron la Mota.

Planta de cruz latina con cabecera angular. Es de una sola nave de treinta y nueve metros de longitud por diez de ancho. La nave principal se cubre por bóveda de medio cañón sobre arcos torales de piedra. A los lados se aprovechan los huecos, entre los arcos formos, para capillas de cuatro metros de fondo por nueve de frente, que forman los brazos de la cruz. El presbiterio o altar mayor tiene una dimensión de siete por diez metros. Forman el cuerpo de la nave, hasta el crucero, diez pilastrones de orden toscano, de los que arranca la bóveda, formada por arcos de piedra y cerramiento de ladrillo.

El crucero formado por cuatro pilastras dobles adornadas con guirnaldas de flores y estatuas de santos, se cubre con una cúpula sobre pechinas, con linterna y ventanas. Tiene en sus extremos dos grandes capillas. La ornamentación que rodea las pechinas y las claves de los arcos es de estilo posterior. El altar mayor está dedicado a la Virgen de las Mercedes desde que fue sacada de la iglesia de la Mota con un retablo realizado en 1.768 por F.A. Vidaurre.

Arrancando de la base de las pilastras dobles del crucero, se alcanzan tres púlpitos sostenidos por pies de jaspe encarnado, tallados y dorados en madera con adornos de gusto plateresco. El coro está a los pies de la iglesia, en alto, sobre la puerta de entrada con balaustrada de madera en su frente.

Su única puerta, que abre al Compás, es arqueada y está sostenida por cuatro columnas cuyos capiteles sirven de base a dos hornacinas colaterales donde hay dos estatuas de los Patronos de la Orden Tercera Franciscana y pequeños escudos. Por encima

de éstas y del arco de cerramiento, corre una cornisa sobre la que se alza un cuerpo de atrio con la imagen de Ntra. Sra. de la Consolación.

Tres ventanas iluminan el coro alto que descansan sobre el pequeño atrio de entrada. La torre de campanas reconstruida y ampliada hacia 1.774 con treinta y seis metros de altura, se configura con un zócalo y tres cuerpos: orden toscano, dórico y corintio. Chapitel de cubierta de pizarra y tejas de colores. Entre el cuerpo corintio, que alberga las campanas, y el chapitel hay un pequeño cuerpo octogonal donde antes hubo un reloj.

Desde los comienzos de su fundación mereció este templo la predilección de los alcalinos, bien por el sitio céntrico de su emplazamiento, bien por la magnificencia y capacidad del mismo; por lo que cuando hubo que desalojar la antigua parroquia de Santa María la Mayor (o de la Mota), para que aquella sirviese de cuartel al ejército de Napoleón, se trasladaron a él los cultos abaciales, a reserva de su restitución a la Iglesia matriz cuando las tropas francesas desalojaran la ciudad. El hecho de que las tropas napoleónicas prendieran fuego a la Iglesia Mayor Abacial, hizo que la provisionalidad del traslado se convirtiera en definitiva, y desde entonces los cultos de aquella se vienen celebrando en ésta de Consolación.

Antiguo claustro del convento franciscano, conocido por el Toril, situado junto a la iglesia de Consolación. En este convento permaneció la Orden de San Francisco de la Penitencia, hasta que suprimidos definitivamente en 1.835, fue desalojado. La fábrica conventual y huerta aneja, fueron incluidas en la lista de bienes nacionales enajenables, y vendidos en parte en las últimas etapas de la Desamortización, pasando a ser propiedad particular.

Se accede a través del Callejón de los Ángeles, llamado así por haber sido establecido en el exconvento, la Casa-Cuna (hospicio para niños menores de seis años).

Planta cuadrada con dos plantas de altura, claustro alto y bajo. En el segundo piso las ventanas y los balcones están separadas por pilastras canjeadas y enmarques fileteados cruciformes. En su frente figura el mismo escudo de las pechinas de la iglesia, o sea, las armas de los apellidos de los patronos de la capilla mayor. Extraordinario juego de resaltos y rehundidos que tiene su paralelo en la fachada norte de la catedral de Jaén, obra de Juan de Aranda. Los dormitorios del piso alto se construyeron en 1.791.

#### 2.2.5. ERMITA DE SAN RAFAEL.

Ubicada en una manzana formada por los restos del Convento de las Trinitarias. Gran valor histórico, así como arqueológico por la existencia de los restos arqueológicos del antiguo cementerio musulmán.

Ermita de San Rafael, reliquia de la antigua Iglesia y Convento de la Santísima Trinidad. Planta cuadrada y un sólo cuerpo. Fue construida en el siglo XVII. La fachada presenta arco de medio punto con hoja de acanto en la clave e imposta resaltada sobre pilastras. Está flanqueado por dos pilastras de fuste rehundido en las que apoyan amplio friso y cornisa. En las enjutas aparecen dos medallones.

El convento se fundó en un sitio céntrico, en sus días, que al desplazarse la población al llano quedó más en la periferia, al pie de las murallas de la Alcalá primitiva.

#### 2.2.6. FACHADA DEL ANTIGUO HOSPITAL DE LA CARIDAD.

Esta fachada perteneció al antiguo Hospital de Nuestra Señora de la Caridad. Fue construida a finales del siglo XVI y modificada a mediados del XVII. En la actualidad en su solar existe una guardería infantil municipal y viviendas particulares.

La fachada se abre en portada adintelada enmarcada por una gruesa moldura con cartela en la clave. Un pronunciado friso, con pináculos con bolas, diferencia la planta segunda, ocupada por un balcón adintelado, enmarcado por una moldura de acodo de oreja sobre la que apoya un tímpano triangular.

El 17 de Abril de 1.837 se concede, por la Intendencia de la Provincia, el traslado del hospital de la Caridad al exconvento del Rosario.

En este lugar se ubicaba en origen la Iglesia y Convento de Nuestra Señora del Rosario.

#### 2.2.7. IGLESIA Y CONVENTO DE LA ENCARNACIÓN.

Esta iglesia se construyó sobre el solar que ocupaban unas casas que ocupaba la el hospital del Dulcnombre de Jesús, bajo el régimen y dirección de los Hermanos hospitalarios de San Juan de Dios.

La planta de la iglesia es cuadrilonga, de cuarenta y siete pies y medio de longitud por veinte y cinco de latitud. Su fábrica es de sillería labrada en el exterior y de mampuesto en el interior, con machones de contención adheridos al muro lateral que corre paralelo a la Carrera de las Mercedes, a la cual abre sus dos puertas de entrada. Tiene una sola nave y un coro bajo, a los pies de la Iglesia, cerrado por una reja de hierro. Tiene un campanario formado por dos arcos superpuestos con algunos adornos y molduras.

Iglesia de tipo conventual, cubierta plana y coro bajo, a los pies separado por doble reja de hierro y madera, conserva uno de los retablos barrocos, de columnas salomónicas, de la antigua iglesia abacial. Campanario de dos arcos superpuestos, o sea de espadaña. Techo con alfarje de madera.

La portada sobre una de las dos puertas al Llanillo, está fechada en 1.588 en el año en que se trasladó a este lugar la Congregación desde la Mota, donde antes estaba. Sencilla como corresponde al edificio es renacentista, sobre el arquivado, algo saliente, van algunos emblemas de la Orden de Santo Domingo de Guzmán: cruz florenzada, con estrellas que representan el rosario, en un rectángulo encuadrado por dos perros con antorchas en la boca, símbolo del fuego oratorio de la Orden de Predicadores.

A mediados del siglo XX se restauró el convento y se construyó de nuevo el claustro por la Dirección General de Regiones Devastadas.

#### 2.2.8. CONVENTO DE CAPUCHINOS.

Por los años 1.629, llegaron unos frailes capuchinos que se instalaron en la zona norte de la ciudad y tras muchas vicisitudes terminaron instalándose en la parte baja del paseo de los Álamos. Así instalados, permanecieron aquí los Padres Capuchinos hasta los tiempos de la invasión francesa en que, siguiendo la suerte que corrieron las otras órdenes monásticas de la población lo abandonaron en 1.810 para volver a ocuparlo en 1.813. Volvieron a ser expulsados en 1.820 para volver otra vez en 1.824 y permanecer hasta 1.835 en que suprimidos definitivamente, se incautó del edificio para propiedad del Estado. Vendido posteriormente a la familia Abril.

La planta de esta Iglesia era un paralelogramo de setenta y nueve pies y medio de longitud por veintitrés y un tercio de latitud. Tenía una sola nave y coro en alto a los pies.

Este edificio fue el antiguo convento barroco de San José de los Capuchinos, construido a mediados del siglo XVII. En 1.835 se convirtió en vivienda particular y fábrica de aceites.

La fachada está presidida por una doble escalinata con balaustrada. Está dividida en dos plantas con artísticos ventanales con cornisa y pináculos. El acceso principal se hace nivel de planta primera a través de la mencionada escalera. En el interior, la Capilla del Señor de la Misericordia, de una sola nave de planta rectangular con capillas laterales y nártex, ha sido rehabilitada y recuperada como sala de usos múltiples.

La fachada es de muros de carga de sillería.

Edificio rehabilitado como centro cultural y biblioteca municipal a finales del siglo XX.

#### 2.2.9. IGLESIA DE SAN JUAN.

Conjunto formado por la iglesia, patín, sacristía y otras dependencias anejas. Forma la esquina de una manzana de forma triangular. Planta de la iglesia "de cajón", inscrita en un rectángulo. Austera y sencilla. La nave está dividida en tres tramos. La cabecera está enmarcada por cuatro pilastras toscanas cajeadas en cada uno de los ángulos, donde arrancan arcos torales y doble entablamento. Cúpula sobre pechinas. Una gran moldura une los capiteles de las pilastras de los muros laterales, ofreciendo una ventana adintelada, y en el muro sur una portada formada por unas simples pilastras y los extremos de su dintel resaltados con motivos de oreja, de los que penden tres pequeñas gotas.

Muros que albergan pilastras toscanas rematadas por cornisa sencilla, sobre los que arranca bóveda de medio cañón de ladrillo, enlucida y pintada dividida en tres tramos por dos arcos fajones de cantería. Lunetos con óculo.

La torre es de planta cuadrada rematada por cubierta a cuatro aguas. La única decoración es un simple bocel que señala el inicio del cuerpo de campanas.

Ginés Martínez de Aranda y Miguel de Bolívar (1.585) diseñaron la capilla de la Limpia Concepción. El resto de la traza se le atribuye al Ginés M. de Aranda. La obra de cantería y albañilería se realizó en 1.640. En 1.668 se embovedó y se hizo el coro. La sacristía y el balcón de la calle Rosario en 1.785.

#### 2.2.10. IGLESIA DE SAN ANTÓN.

A principios del siglo XVI, cuando empezaron a trazarse las primeras calles de la Alcalá moderna, se erigió una pequeña ermita a San Antonio Abad.

Esta ermita fue demolida y sobre su solar se construyó la Iglesia entre 1.744 y 1.753, con limosnas de los fieles a solicitud del jurado Ruiz Castellanos, según reza en inscripción de la portada.

Su estilo neoclásico o barroco con influencias neoclásicas, hace pensar en Ventura Rodríguez como posible autor, ya que por aquel tiempo terminó la capilla de la Orden Tercera, en Colmenar de la Oreja, de mucho parecido con ésta.

Iglesia barroca por su composición. De planta interior elíptica, encerrada en planta octogonal exterior. La torre de campanas, de planta cuadrada, se adosa a uno de los lados del octógono que no es paralelo ni perpendicular a fachada, de manera que ofrece una singular percepción en escorzo (algo muy barroco). Tiene cuatro capillas planas adosadas a la cabecera, pies y laterales, que la convierten en una cruz griega. El interior es sencillo, neoclásico, con pilastras toscanas y entablamento dórico de yesería, que forma el anillo de la bóveda, del mismo material, el resto es de cantería.

Entre la capilla mayor, más profunda que las demás, y la lateral derecha se encuentra la sacristía de planta hexagonal cubierta por bóveda de yesería con lunetos y ojos de buey en los mismos.

La fachada presenta portada con arco de medio punto, jalonado por pares de pilastras toscanas y entablamento dórico con hornacina enmarcada por columnillas jónicas.

En el costado de la iglesia está la capilla del Señor de la Misericordia con otro arco de medio punto de menor escala.

Tanto esta capilla como la entrada principal tienen el acceso elevado por una escalirrampa sobre la rasante de la calle.

#### 2.2.11. IGLESIA DE LAS ANGUSTIAS.

Templo construido en 1.771, donde se combina un amplio espacio de salón cubierto por una especie de bóveda esquinada con linterna en el centro, que evoca el templo manierista de San Fedele en Milán, con un cuerpo hexagonal en la cabecera que hace de capilla mayor, de decoración barroca. Su planta consta de una gran nave rectangular, recortada en sus esquinas, lo que le da apariencia ovoidal.

Con cuatro capillas laterales, tres trapezoidales y una cuadrada más grande al lado izquierdo. En sus extremos dos grandes arcos de medio punto, uno a los pies obre el coro alto, que descansa sobre un pequeño atrio o vestíbulo. El otro arco da entrada al presbiterio, concebido como si fueses un enorme camarín o templete para la imagen. Tiene forma hexagonal y su alzado sostiene cúpula sobre linterna con seis ventanas. Las molduras de los pedestales, pechinas, frontones y demás elementos constructivos, así como su disposición general, están emparentados con el barroco andaluz. El coro está en alto y sobre el atrio, es abierto por su frente.

En cambio el alzado de la nave, muy austero y neoclásico. Unas tribunas laterales continuadas hasta el coro por saliente cornisa con baranda de madera lo divide en dos pisos. Más arriba cerca del arranque de la bóveda, otra baranda de hierro rodea toda la nave. Su cubierta está formada por una especie de bóveda esquinada con casquetes en los extremos y tres tramos centrales que delimitan bóvedas ovoidales concéntricas, con linterna en la central.

La fachada principal corresponde al pequeño vestíbulo de entrada. Detrás hay otro lienzo de fachada de perfil triangular roto en su vértice por una espadaña, con pequeña caja cilíndrica para la escalera.

La portada, muy severa, la forman grandes pilastras toscanas cajeadas enmarcando una puerta de arco de medio punto. Sobre la clave una repisa que debió sostener una imagen esculpida, pero hoy sólo aparece un mosaico.

Un campanario de arcos superpuestos corona la parte superior de esta fábrica; pues la torre que según parece figuraba en el proyecto primitivo, no llegó a construirse.

#### 2.2.12. CAPILLA DEL ECCE HOMO.

No está clara la fecha de su construcción, pero en 1.811 se solicitó permiso para ampliar cinco varas con el objeto de darle mayor culto. En ella se venera un lienzo con un Ecce Homo.

Capilla del Ecce Homo, de planta cuadrada, muros de carga y cubierta con bóveda de media naranja sobre pechinas. La portada abre un arco de medio punto, cerrada por reja. De una planta de altura y cubierta de teja árabe a tres aguas. Conformar una de las esquinas de una micro-manzana que remata el eje calle Real-Juego Pelota.

#### 2.2.13. PALACIO ABACIAL.

El rey Alfonso XI, una vez que tomó el poder dotó a Alcalá de Ben-Zayde de Iglesias y sacerdotes para el servicio y cultos de la religión católica, fundando en el Arrabal una parroquia bajo la advocación de Santo domingo de Silos, y arriba en la Mota, la Santa María Mayor, que erigió ene Abadía, dotándola en un principio con los quintos de las cabalgadas y despojos que por derecho de conquista correspondían a la Corona.

De esta manera se inició un periodo de cinco siglos (de 1.341 a 1.851) de esta Abadía donde se sucedieron abades, obispos, arzobispos, patriarcas y cardenales.

Palacio neoclásico con influencia francesa e italiana. La primera puede observarse por el empleo de mansardas (arquitecto francés Mansard). Son ventanas que se levantan por encima del tejado dando luz a las habitaciones ajo él. Las de este palacio son grandes y adornadas de balaustradas lo que las convierten en pequeños balcones que embellecen la portada.

Por su abundancia de planos cóncavos y convexos, una clara influencia de Borromini.

Bajo el alero curvo una inscripción nos dice cuando se terminó y el nombre de quién la mandó hacer: año 1.781 y abad don Esteban de Mendoza y Gatica, cuyo escudo campea en la portada sobre el gran balcón central.

Al parecer la obra costó 10.000 ducados y fue reedificación de un edificio anterior, más modesto, mandado hacer por algún abad cansado de vivir en las alturas de la antigua ciudad, donde había un magnífico palacio renacentista costado, hacia 1.560, por el abad don Diego de Ávila.

La reedificación del abad Mendoza y Gatica afectó sobre todo a la fachada, que se hizo de cantería y totalmente nueva, incluyéndose en ella las partes más importantes del interior: el patio, de claustro doble, sostenido por doce columnas superpuestas, de orden toscano y la capilla de los abades.

Edificio de patio central formado por dobles crujías y con escalera en uno de los ángulos del patio.

La portada es un arco de medio punto sobre impostas y jambas decoradas con dibujos muy sobrios de temas vegetales. Está flanqueada por dos pares de columnas de capitel de orden compuesto sobre pedestal que soportan un entablamento que sostiene el balcón. Este balcón tiene vuelo curvo, con un vano adornado de discretos motivos vegetales en el dintel y jambas. El hueco de este segundo cuerpo está rematado por un frontón triangular, roto para alojar el escudo del abad Mendoza y Gatica. Elemento característico de esta fachada es un importante alero curvo, de canes de madera que recorre la fachada; en el centro pierde la horizontalidad tomando la forma de un arco rebajado, que protege y enmarca la portada. El alero se interrumpe en dos ocasiones dando paso a los balcones abuhardillados, que repiten en su decoración el esquema de la portada.

En su interior, un patio, de claustro doble sostenido por doce columnas superpuestas, de orden toscano.

La fachada de sillares de piedra arenisca y cubierta de teja árabe.

#### 2.2.14. AYUNTAMIENTO.

En Agosto de 1.733, se le concedió a la ciudad la facultad para que con el sobrante de los arbitrios y con las creces de su pósito, pudiera hacer una plaza pública con soportales y unas Casas Consistoriales donde el ayuntamiento pudiera establecerse dignamente y celebrar con decoro sus cabildos. Elegido el sitio más apropiado y céntrico se procedió a la expropiación de doce

casas de una altura, seis de las cuales correspondían a la calle Bordador (hoy General Lastres) y otras tantas a la calle Braceros (hoy Alonso Alcalá) para la implantación de la Plaza, el Ayuntamiento y las Casas de Enfrente.

La fachada principal del Ayuntamiento mide treinta y una varas y dieciocho su balcón central, por una de ancho.

El Ayuntamiento preside la plaza Arcipreste de Hita, con tres plantas de altura y una altura de cornisa un poco superior a las Casas de Enfrente, como corresponde al edificio principal de la misma. A la vez se sitúa en la parte de cota más elevada de la plaza para potenciar el efecto protagonista.

Responde a la necesidad de urbanización de la denominada Plaza Nueva en 1733, a modo de plaza mayor. Ésta enfrenta en sus dos testeros principales las Casas de Cabildo con la Alhóndiga y Pescadería. El edificio sede del Cabildo estructura tres alturas con vanos simétricos, balconada metálica en el piso noble y galería de arcos en el superior. La rígida arquitectura se interrumpe con heráldicas, municipal y real, e inscripciones conmemorativas, sin olvidar el repertorio de mascarones situados en las claves de la arcada que culmina el alzado. El edificio fue diseñado por el arquitecto Manuel Pérez de Alda, el cual trabajaba como responsable municipal del Cabildo de Granada evidenciando en esta obra ciertas concomitancias con las remodelaciones llevadas a cabo en fechas similares en el Ayuntamiento de Granada, más concretamente entre la portada de Alcalá y la que se hizo en la Madraza nazarí, sede del Cabildo granadino en aquellas fechas.

Fachada de sillares de piedra arenisca, simétrica en sus dos primeras plantas con 5 ejes verticales (7 tienen las Casas de Enfrente) de composición con huecos adintelados. En la planta primera se sitúa el balcón corrido que da a las principales dependencias (salón de plenos y despacho del Alcalde). La tercera planta quiso ser simétrica, pero finalmente sólo se construyó una torre que alberga un reloj terminado en 1.803 por Fernando de Tapia con una ingeniosa maquinaria de precisión.

La tercera planta se remata con unos arcos que en sus claves reproducen unas máscaras que aportan algo de carácter barroco.

#### 2.2.15. CASAS DE ENFRENTE.

Antigua Alhóndiga y Pescadería de tres plantas de altura y número impar de huecos como corresponde a un edificio que comparte eje de simetría en la Plaza del Ayuntamiento con el Ayuntamiento, justo "enfrente" del mismo, de ahí el nombre popular con que se conoce: Casas de Enfrente.

Estructura apaisada con arcadas en planta baja y segunda, siendo los huecos de planta primera adintelados. Cubierta a cuatro aguas. En las esquinas hay unas estelas que indican el promotor y fecha de ejecución de las obras.

En uno de los inmuebles que lo conforman se encuentra la "Taberna de Pepillo el Aguartero" recogida en el Inventario de Patrimonio Inmueble del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico con caracterización etnológica.

La construcción del Ayuntamiento fue unido al proyecto de una plaza en 1.733 de planta rectangular, presidida en su eje largo por las Casas de Cabildo y enfrente la Alhóndiga y Pescadería, como centro administrativo y comercial de la época.

## CAPÍTULO 3. ANÁLISIS URBANÍSTICOS.

### 3.1. ASPECTOS FÍSICOS DE LA ESTRUCTURA URBANA.

#### 3.1.1. EL ESPACIO PÚBLICO.

##### 3.1.1.a. *La red viaria.*

Está se constituye por los espacios sin edificar de uso estancial, esparcimiento y movilidad de personas y vehículos. Por tanto, está conformado por las calles que constituyen la red viaria junto con los espacios libres en sus diferentes formas: plazas, parques y jardines. Todos ellos entendidos como de dominio y uso públicos frente al carácter privado de la parcela y su edificación.

Procederemos a efectuar un análisis de las características y configuración de este espacio que permita conocer las necesidades y problemática del mismo, a fin de proponer medidas que proporcionen una mejora sustancial. Para ello, analizaremos y evaluaremos distintos aspectos, como la morfología, tipología, uso, jerarquía y funcionamiento de la red viaria y de espacios libres, características y estado de conservación de los materiales, movilidad, accesibilidad y circulación y la problemática del aparcamiento en el conjunto.

Dentro del espacio público diferenciaremos el espacio destinado a la red viaria de los espacios libres, como consecuencia del antagonismo creado entre coche y peatón. Dado el protagonismo del tráfico rodado dentro de la ciudad, la red viaria adquiere una especial importancia en su análisis.

Entre los tipos de tramas o de tejido urbano según su origen histórico podemos distinguir los siguientes trazados:

Tejido envolvente correspondiente a las primeras formaciones de arrabal: la topografía del terreno ha sido el condicionante principal de la forma de la ciudad, sobre todo en esta primera fase tras desbordar el recinto amurallado original. Parcelas amplias e irregulares, que siguen las curvas de nivel y los quiebros del terreno.

Tejido radio-céntrico en torno a un eje lineal: su característica principal es la de estar formado por parcelas pequeñas, de frente estrecho y fondo profundo, que se agolpan ocupando al máximo el terreno. Una parcelación irregular que da lugar a grandes manzanas. Este tejido aparece en las cotas más altas de la calle Real.

Damero de manzanas rectangulares en torno a un centro colectivo, la plaza del Ayuntamiento. Está caracterizado por frentes de parcela muy estrechas y fondos considerables, justificado por la necesidad de conseguir el mayor número de propiedades con acceso desde la calle.

Tejido reticular: calles perpendiculares a las curvas de nivel con manzanas regulares, la mayoría de forma rectangular.

Tejido lineal en ejes paralelos: está muy condicionado por la topografía de la ladera de la Mota. Parcelas más amplias y regulares que configuran manzanas en banda. El espacio delimitado entre calles Cervantes y Capuchinos.

Tejido irregular: esta ocupación corresponde a finales del siglo XIX y principios del XX, propiciada por una burguesía que se estableció en grandes viviendas unifamiliares, por lo que el parcelario se caracteriza por la amplitud y por manzanas irregulares.

Tejido en torno a hitos singulares: se caracteriza por formar manzanas poligonales, ocupadas en gran parte por el volumen de un edificio y un espacio vacío en el interior. En los otros tres frentes de la manzana el parcelario se agolpa con frente estrecho y amplio fondo.

Tejido de colmatación: manzanas irregulares, tipo cuneiforme.

Tejido compuesto por ejes lineales confluyentes: corresponde al crecimiento de la ciudad entorno a los caminos. Al producirse en torno a una vía dio lugar a un crecimiento en bandas estrechas y alargadas que se ajustan a la topografía del terreno.

Tejido anárquico: se caracteriza por una disposición urbanística totalmente anárquica, adaptada a la topografía del terreno y vinculada a un escaso nivel de renta económico. Es la zona más alta del barrio de las Cruces.

Con la creación de la circunvalación de la N-432 para evitar el paso por el centro histórico, se redujo el tráfico pesado pero hizo que el tráfico ligero considerara que ahora era el que tendría el mayor derecho de utilización. Ésto ha provocado a lo largo del tiempo que el tráfico rodado tomara aún mas protagonismo y aumentara la velocidad de tránsito por eliminar los vehículos pesados mas lentos. La incorporación de semáforos y señales de tráfico que dan mucha mayor seguridad y tranquilidad al conductor, hace que vaya en detrimento de la seguridad y confort del peatón que ve como el coche se apodera “legalmente” del espacio público.

En cuanto a la conexión del Casco Histórico con la ciudad se puede apreciar como la vía perimetral que bordea la Fortaleza de la Mota se configura como un vial de especial importancia para poder descongestionar el tráfico del interior del CH.

Aún está sin ejecutar un segundo viario en la ladera Sur de la Fortaleza que conectaría con la calle República Argentina y proporcionaría una buena conexión con la parte sur de la ciudad sin pasar por el centro.



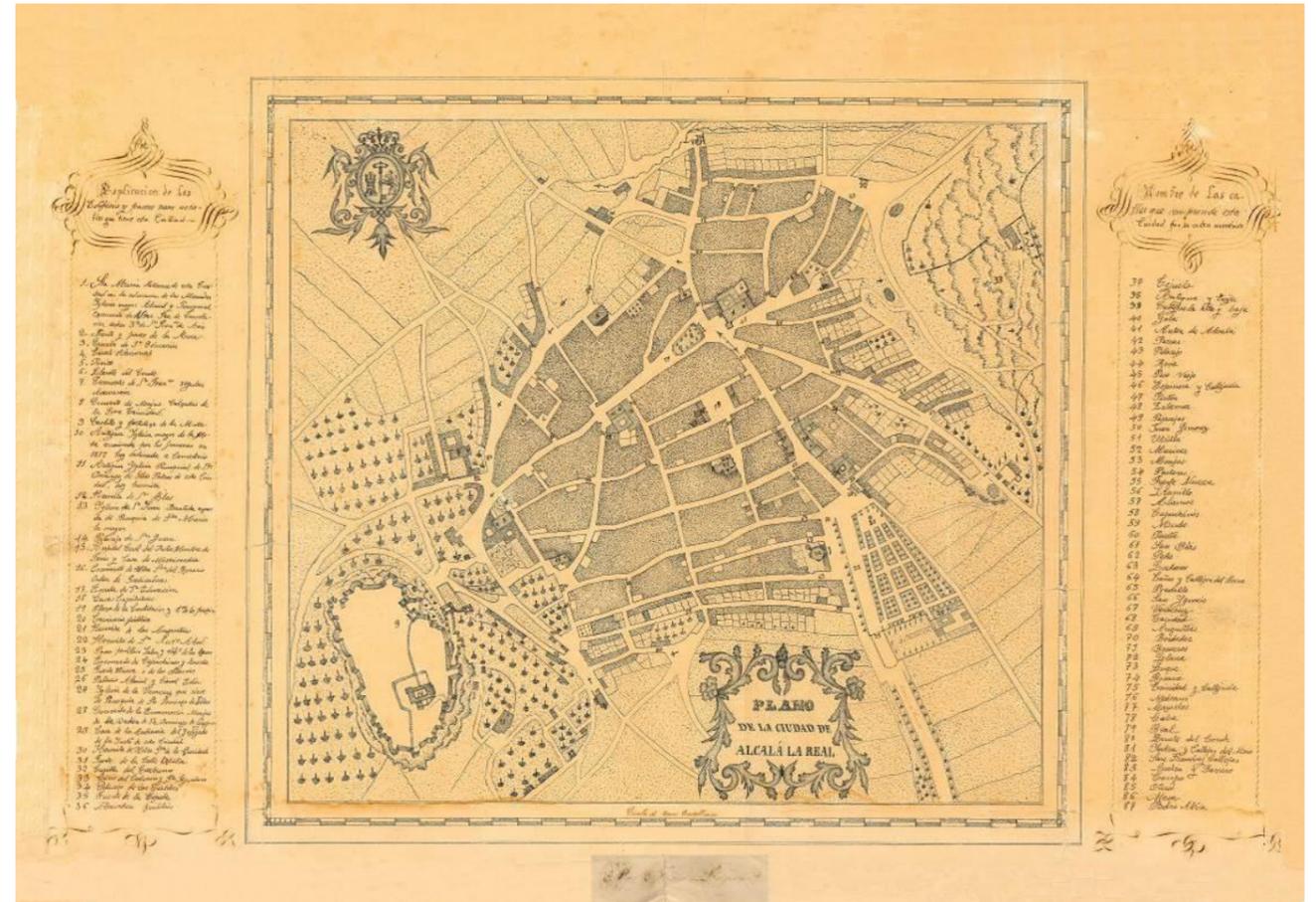
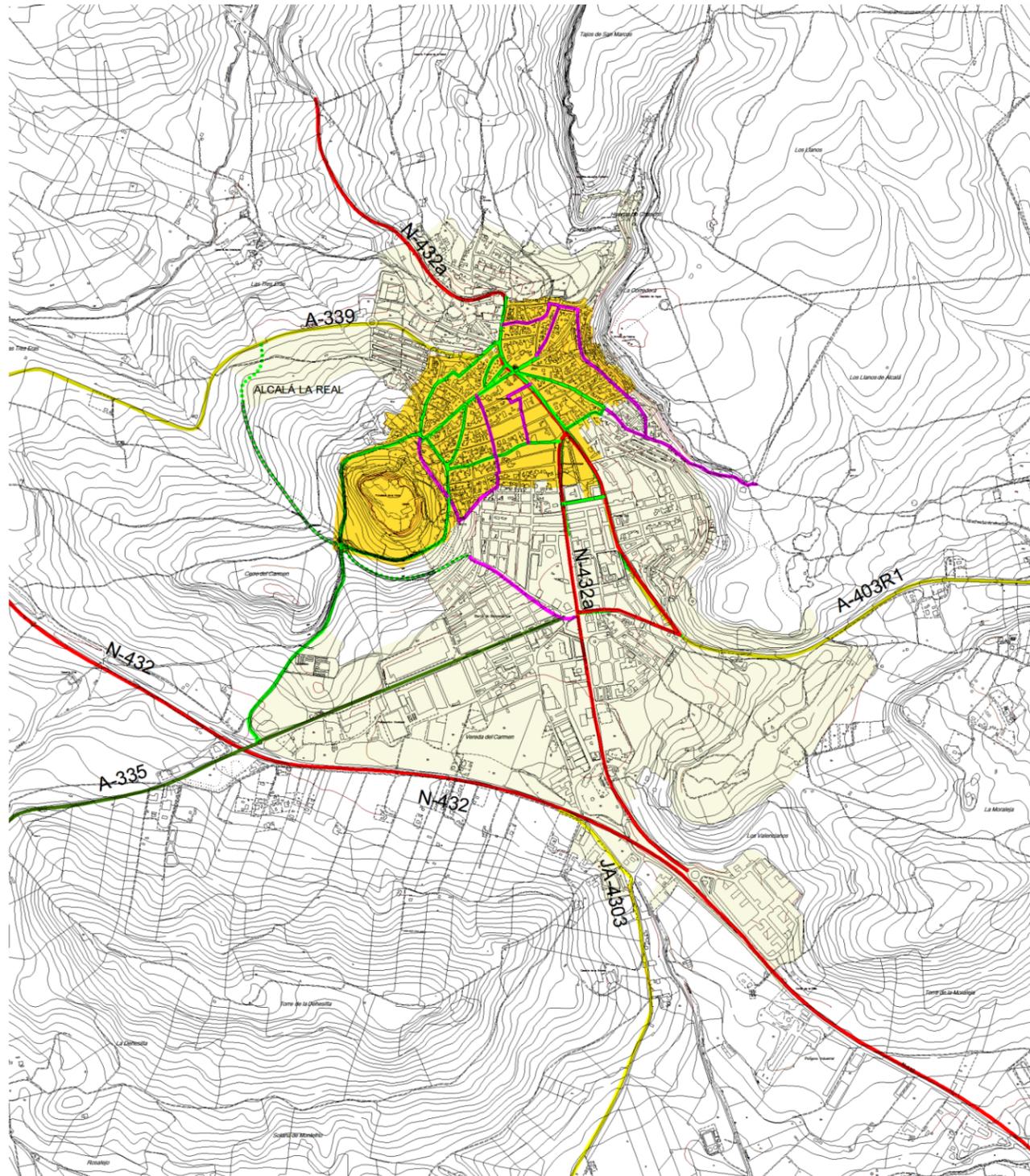
Sobre el carácter de las vías, en cuanto a jerarquía, debemos destacar la vía principal (Carrera de las Mercedes) que cruza sensiblemente en sentido Norte-Sur, como conexión con el resto de la ciudad, sobre la traza de lo que fue la antigua N-432 a su paso por el núcleo urbano. Discurre por la parte más llana y de menor cota del casco histórico que separa y organiza como una columna vertebral el viario de las laderas este y oeste que confluyen sobre ella.



Sobre este eje intersecta la calle Real en dirección E-O que comunica con la Fortaleza de la Mota y que juntos constituyen los ejes principales de la trama urbana que se desarrolla en vías paralelas a ambos ejes.

Un viario E-O en la línea de máxima pendiente (paralelas a calle Real) y otro paralelo Carrera de las Mercedes en la dirección de las curvas de nivel lo que provoca su perfil sensiblemente horizontal y completa la trama urbana.





La ladera Este trata de repetir la trama, sin embargo, a partir de la calle Utrilla se produce un importante aumento de las pendientes del viario y tiene una pérdida de las direcciones ortogonales adaptándose a la topografía. Es más evidente por encima de la calle Corredera que discurre horizontal en el sentido de las curvas de nivel y, donde el viario es más un residuo de la edificación que un propósito urbano. En este barrio de las Cruces aparece una trama desordenada que trata de solucionar el acceso a toda costa a las viviendas. En la cota más alta se implanta un macizo rocoso de difícil acceso que funciona en el sistema como mirador de privilegio de la Fortaleza de la Mota.

El viario secundario conecta la trama urbana conformando manzanas de forma rectangular en su mayoría.

El ancho de viario influye en la jerarquía del viario como en el tráfico que soporta así como su velocidad. Las calles más amplias coinciden con el viario principal. La orientación así como la proporción de la sección viaria influye en las cualidades del espacio libre. El peatón percibe la tristeza de un viario estrecho con edificios altos como la calle Ramón y Cajal en su tramo próximo a Carrera de las Mercedes, donde el sol no puede entrar. De esta manera se podría plasmar la cualificación del espacio exterior en función del ancho, la luminosidad, la proporción de la sección de calle, la densidad de población, el índice de edificios desocupados o deshabitados, la ausencia de comercio, etc..

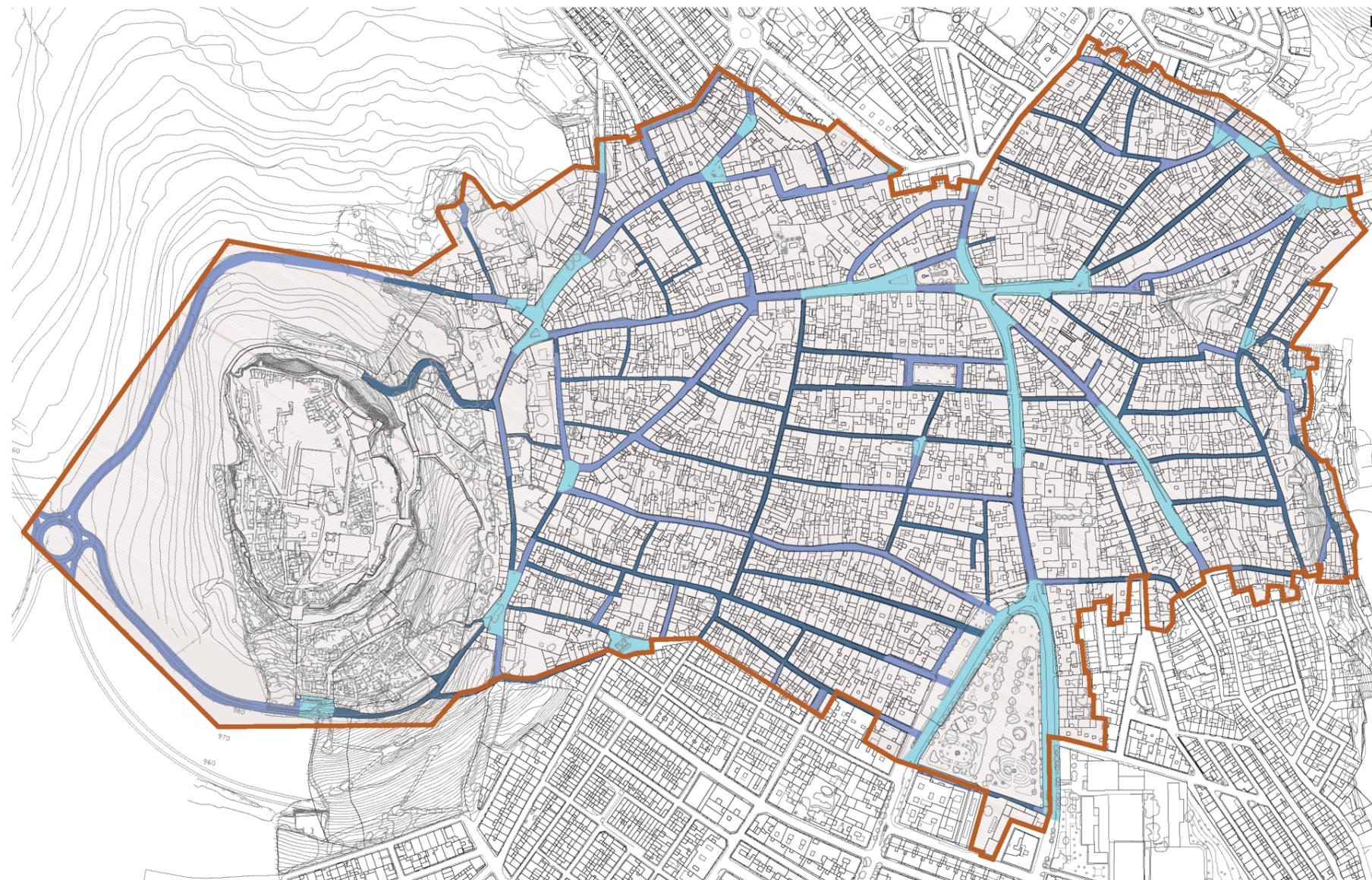
A continuación se adjunta cuadro resumen de las dimensiones geométricas del viario y su entorno próximo con determinación de anchos medios y pendientes.

Destacan dos vías principales en dirección diagonal que son Utrilla y Rosario. Utrilla une la intersección de los ejes principales Carrera-Real con la parte alta de los Llanos. Discurre por lo que era una vía pecuaria que cruzaba el núcleo urbano. La calle Rosario une el punto medio de calle Real en el cruce con Oteros (donde se ubicaba el antiguo Hospital de la Caridad) hacia la iglesia de San Juan.

Calle	Ancho (m)	Pendiente (%)	Cota + alta	Cota + baja	Longitud (m)
ABAD MOYA	4,85	10,88	936,2	912,3	219,7
ABAD PALOMINO	5,7	13,35	964	910	404,4
ABEN HAKAN	6,5	12,17	953,2	932,4	170,87
ABU-YAFAR	5,25	3,66	941	939	54,62
ÁLAMOS 1	17,5	0,66	914,3	912,8	227,2
ÁLAMOS 2	14,5	2,80	914,3	908,3	214,4
ALFÉREZ UTRILLA	3,9	4,72	920,7	913,1	160,96
ALFONSO XI	8,35	1,73	912,5	905,5	404,94
ALONSO ALCALÁ 1	5,45	2,14	920	918	93,6
ALONSO ALCALÁ 2	4,6	12,91	933,7	920	106,11
ANCHA	7,2	12,98	953,2	908,9	341,39
ANGUSTIAS 1	4,3	1,11	920	918,5	134,9
ANGUSTIAS 2	4,5	5,97	920,3	918,5	30,16
ANTIGUA	3,76	14,63	933,7	911	155,2
ANTÓN ALCALÁ	4,2	7,63	936,6	921,7	195,3
ARCIPRESTE ROBLES	4,7	10,21	940,9	921,7	188,1
AVENIDA DE PORTUGAL	12,1	2,95	914	908,6	183,3
CÁDIZ	3	16,76	953,5	945,7	46,54
CALLEJÓN DE MEDRANO	3,25	7,46	956,1	952,3	50,94
CALLEJÓN DEL MUDO	4,27	2,99	947,4	945,7	56,8
CALLEJÓN HORNO	3,15	1,88	945,6	944,6	53,23
CALLEJÓN MESA	4,35	5,72	921,3	918,8	43,73
CALLEJUELA ALTA	4,15	0,62	922,2	921,8	64,6
CALLEJUELA BAJA	3,35	0,82	916,9	916,4	60,61
CAMINO NUEVO	5,3	7,57	912,6	895,7	223,3
CAMINO SAN BARTOLOMÉ	9	8,57	984	965,5	215,94
CAPUCHINOS	4,68	15,30	935,4	902,2	216,96
CARRERA DE LAS MERCEDES	10,75	1,60	918,7	914,3	274,7
CASERÍA DE LOS VALENCIA 1	7	4,66	961,2	953,5	165,23
CASERÍA DE LOS VALENCIA 2	7	5,80	961,2	958,3	50
CAVA	4,4	4,61	966,6	962,3	93,2
CONDE DE TENDILLAS	8,95	12,84	939,8	912,9	209,58
CÓRDOBA	6,3	4,18	929,1	926,9	52,6
CORREDERA 1	3,8	7,10	959,3	954,6	66,2
CORREDERA 2	3,8	7,43	966,1	959,3	91,57
CORREDERA 3	3,8	4,18	966,1	955,6	251,22
CRONISTA BENAVIDES LUNA	3,85	4,46	937,5	934,9	58,3
CRONISTA UTRILLA SERRANO	5,45	5,03	934,9	927,9	139,1
CRUCES	3,65	11,97	978,2	955,7	188

CRUZ DE VILLENA	9,5	10,27	912,6	902	103,26
CUESTA DEL CAMBRÓN	6,5	15,85	965,5	957,7	49,22
DEL CAMPO	3,35	3,58	936,9	931,5	151
DEL MUDO	3,85	20,20	965,2	947,8	86,13
ÉCIJA	3,56	11,61	927,6	910,8	144,7
EL PUERTO	3,95	16,04	965,5	935,8	185,18
EMILIO MESEJO	3,35	1,99	929,1	926,3	140,47
ESPINOSA 1	3,27	11,18	932,1	919,8	110
ESPINOSA 2	4,48	22,82	955,6	932,1	103
FUENTE NUEVA	5,1	13,44	951,6	929,1	167,44
GENERAL LASTRES 1	3,82	2,56	920	917,5	97,8
GENERAL LASTRES 2	4,83	11,78	933	920	110,32
GUARDIA CASTELLANO	3,3	8,49	924	912,6	134,3
HUELVA	4,9	7,86	956,2	952,2	50,87
JUAN JIMÉNEZ	4,28	25,22	961,6	939,3	88,42
LA MOTA 1	7,2	44,04	1014,1	970,5	99
LA MOTA 2	7,2	20,21	1033,7	1014,1	97
LLANETE DE VILCHES	5,78	9,76	910,8	902	90,2
LLANETE DEL CONDE	3,28	2,16	946,4	944,2	101,93
LLANETE DEL MERCADO 1	6,35	2,00	929,1	927,6	74,87
LLANETE DEL MERCADO 2	6,35	4,80	930	927,6	50
LLANETE DEL MERCADO 3	6,35	2,11	930	929,1	42,6
LUQUE	3,7	15,68	946,1	932,1	89,3
MARINES	3,81	9,85	923,9	917,5	65
MARTINEZ MONTAÑÉS	3,67	1,16	937,5	934,8	232,51
MAZUELOS 1	5,5	6,25	976,9	966,6	164,9
MAZUELOS 2	4,2	17,19	976,9	961,8	87,84
MESA	6,05	9,59	931,6	914	183,6
MIGUEL DE CERVANTES	6,32	11,97	962,3	912,7	414,27
MIRAMOTA	5,6	19,27	945,6	922	122,5
MONJAS	4,1	12,19	930,1	917	107,5
OTEROS	3,15	6,83	939,6	931,6	117,2
PADRE VILLOSLADA	9,87	8,24	927,6	918,1	115,3
PAJAREJOS	3,82	20,47	959,4	936,1	113,85
PEDRO ALBA	4,4	10,38	929,8	914,6	146,4
PILAR DE LAS TÓRTOLAS	7,41	11,94	950	936,6	112,2
PINTOR	3,95	21,93	951,3	929,9	97,6
PLACETA SANTÍSIMA TRINIDAD 1	4,9	5,47	966,3	961,8	82,2
PLACETA SANTÍSIMA TRINIDAD 2	4,9	8,65	966,3	962,3	46,26
PLAZA DE SAN BLAS	16	1,67	966,6	965,5	65,7
PRADILLO	3,95	4,74	917,1	912,7	92,74
PRIMAVERA	7,17	1,08	920,5	919,8	65

RAMÓN Y CAJAL	3,72	6,83	932,1	917	221,11
REAL	9,95	10,81	961,8	918,1	404,42
ROMANCERO	2,75	11,92	976,7	970	56,22
ROSA	5,95	12,28	950	928,2	177,54
ROSARIO	7,12	8,99	960	939,6	227
SAN BLAS	5,42	21,11	965,5	941,5	113,7
SAN FRANCISCO	5,52	12,28	979	961,8	140,1
SAN IGNACIO	3,7	6,05	919,4	914,4	82,65
SANTÍSIMA TRINIDAD	3,47	14,26	964	946,1	125,56
SANTO DOMINGO	13,9	8,47	928,2	918,1	119,29
SEVILLA	5,45	1,64	935	934,1	54,87
SUBIDA AL MERCADO	4,41	8,25	925,8	919,8	72,72
SUECIA	9	20,41	933,3	908,6	121
TEJUELA	9,32	3,04	918,1	909,6	280
TR. FUENTE NUEVA	6,24	15,63	940	936,3	23,68
TRAVESÍA PINTOR	4,33	6,29	932,1	928,1	63,56
UTRILLA	7,4	6,05	961,6	918,7	709,2
VERACRUZ	5,74	8,61	953,8	915,7	442,46
VERÓNICA 1	2,91	23,19	977,3	961,6	67,7
VERÓNICA 2	3	8,51	991	977,3	161
YEDRA	3,52	12,68	945	936,9	63,9
ZALAMEA	3,36	22,13	957,1	930,1	122

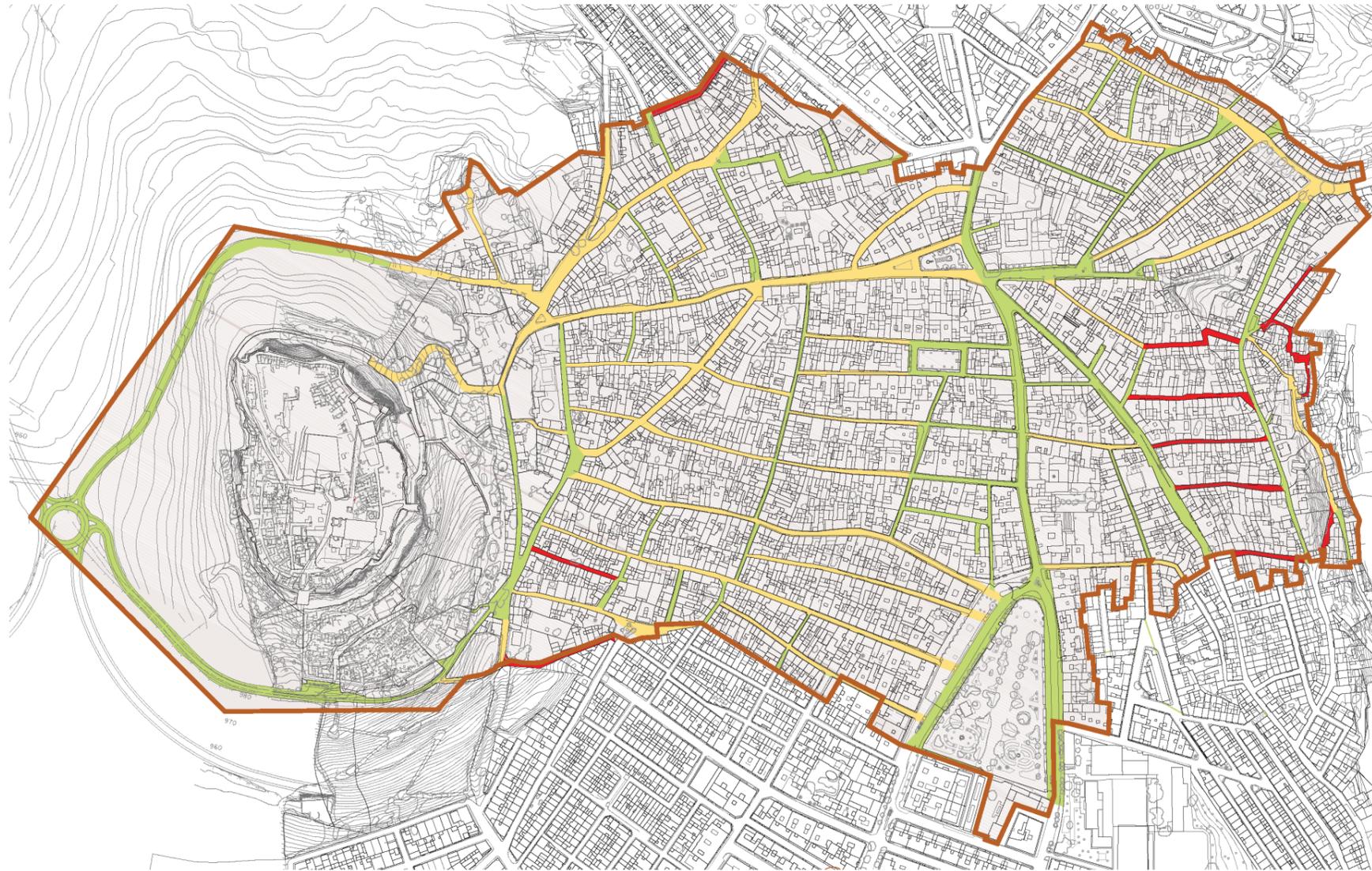


En el sistema viario del CH toma mucha relevancia la pendiente del mismo. Como podemos apreciar en la tabla anterior, se generan importantes puntos e conflicto en las calles con pedientes superiores al 20%. El tráfico comienza a ser imposible de una manera racional y se producen encuentros con muchos problemas de accesibilidad y circulación.

Especialmente, está muy afectada la ladera Este, por encima de la cota de calle Utrilla. Las calles Juan Jiménez, Zalamea, Pintor, Espinosa, y viario en el barrio de las Cruces.

También la ladera Oeste aumenta las pendientes de los viales en el eje este-oeste y mas o menos horizontales a las paralelas al eje norte-sur. En esa trama cabe destacar la calle Rosario como viario inclinado que suaviza la pendiente de la calle Real que acomete de frente el acceso a la Fortaleza de la Mota como eje básico.

El viario paralelo al eje Carrera de la Mercedes mantiene pendientes muy suaves, mientras que el perpendicular llega a tener pendientes comprendidas entre el 10 y el 19 %.



En general, el viario goza de un buen estado de conservación aparente, si bien la calidad del espacio que ayuda a configurar, insiste y aumenta las garantías para el tráfico rodado, en detrimento del peatonal.

Se marcan principalmente las bandas de rodadura en calles estrechas donde no importa que el espacio para el peatón quede reducido a anchos imposibles para garantizar la convivencia de ambos. Por tanto aparece espacios para el peatón de 40-60 cms de ancho que obligan a dejar paso al vehículo sin importar el grado de necesidad del peatón (minusvalía, climatología, frío, lluvia, agentes contaminantes, ruido, gases,.....)

Se producen incoherencias en calles donde se ha diseñado una plataforma única que, teóricamente, favorece la movilidad del peatón, pero que establecen anchos de banda peatonal muy precarios. En realidad lo que ocurre es que queda perfectamente marcada la calzada rodada en la que el conductor se siente muy seguro y la velocidad aumenta con el consiguiente peligro para el viandante que tiene que protegerse en las entradas de la viviendas hasta que pase el peligro. También el tratamiento superficial con los materiales empleados carece de la intención necesaria para favorecer la movilidad peatonal.





A menudo se producen conflictos donde por garantizar la circulación rodada, el peatón queda subordinado a la prisa del conductor del vehículo que en ese momento ha decidido circular por ese punto. Además como se trata de una pavimentación que no deja lugar a dudas sobre la prioridad, el vehículo se permite el derecho a reclamar su prioridad de paso porque el peatón se ve obligado a sobrepasar la línea de separación de acera-calzada.



El mantenimiento de la urbanización del viario no ha provocado cambio alguno en las decisiones del tráfico con criterios de sostenibilidad ni accesibilidad. Simplemente se han revisado y actualizado los materiales entendiendo que una mejora de material de revestimiento sería suficiente. La cualificación del espacio urbano necesita de acciones estructurales que sean coherentes con las necesidades de los ciudadanos.



No sólo es importante analizar el aspecto cuantitativo de la red viaria en cuanto a pendientes, anchos, bandas de aparcamiento, tráfico, alturas de edificios, orientación, etc., sino que es muy importante tener en cuenta la manera en que las ciudades, y en especial el espacio viario, es percibido por los ciudadanos.

El espacio público definido como complejo constituido por olores, sonidos urbanos, silencios, ruidos, imágenes, angustia, oscuridad, luminosidad, proporciones, etc., que provoca finalmente percepciones y sentimientos en las personas, consistentes en alegría, tristeza, sorpresa, serenidad, intranquilidad, excitación, perplejidad... en definitiva experiencias personales que son asociadas a los espacios públicos, pudiendo aportar datos adicionales que ayuden a resolver los problemas de nuestra ciudad.

Por tanto deberán tenerse muy en cuenta estos parámetros urbanos en la ordenación que se pretenda y supongan objetivos de una ciudad verdaderamente habitable.

### 3.1.1.b. Los espacios libres.

Se pueden considerar como espacios libres aquellos cuya función primordial es servir de lugar de esparcimiento y ocio, así como facilitar el marco apropiado para la relación, reunión y encuentro de los miembros de una comunidad.

Como tales podemos considerar a las plazas, parques y jardines, aunque con frecuencia la confluencia de elementos muy diversos imposibilita establecer una diferenciación tipológica.

Existe una demanda creciente de espacios destinados a la práctica de actividades lúdico-recreativas al aire libre y disfrute de tiempo de ocio en la naturaleza. Existe una necesidad importante de cualificar los espacios de dominio público, que en muchos casos se comportan como espacios residuales sin el nivel de calidad suficiente para el uso requerido, y escapando a menudo del tránsito rodado como *depredador* de la tranquilidad necesaria en estos espacios de esparcimiento y relax. Suelen ser espacios totalmente contaminados por el tráfico circundante demasiado próximo y a veces interfiriendo dentro de sus límites físicos.

A continuación se describen los espacios libres singulares que, no coincidiendo exactamente con la calificación del PGOU, se pretende su identificación como espacios de dominio público y rincones de interés.

#### **Fortaleza de la Mota.**

Es el espacio libre más importante de la ciudad, asumiendo los valores de impronta de la ciudad en el punto más elevado de ella. Está catalogado como Bien de Interés Cultural (recinto amurallado y Fortaleza).

La fortaleza de Alcalá se asienta sobre un cerro de 1.029 m. de altura y meseta plana de forma arriñonada.

El espacio de la meseta alcanza las tres hectáreas, las escarpa naturales, muy cortadas aliviaron el esfuerzo de construir grandes defensas. El espacio interior estaba dividido por un muro que discurría de norte a sur habilitando un espacio mayor al oeste y otro mayor al este, donde hoy están el castillo, propiamente dicho, y las ruinas de la abadía. En el extremo noroeste se dispone la torre del homenaje del castillo. La muralla divisoria va a parar por el Sur a la torre del faro.

En un plano inferior otro recinto murado protegía el llamado Arrabal Viejo que correspondería a la antigua ciudad musulmana, recogida al amparo de la alcazaba.

Finalmente, un tercer recinto, correspondiente a un ensanche de la población, rodeaba todo el cerro de otra muralla de la que perduran escasos restos. La obra de la alcazaba es de mamposería, las murallas se encuentran reforzadas a intervalos irregulares por torreones unos circulares y otros de planta cuadrada, más largos que anchos.

El origen del recinto amurallado puede situarse en torno al 727, fecha de construcción de la fortaleza por Betiz Aben Habuz, rey de Granada, como defensa contra el rey de Baeza que dominaba el vecino castillo de Locubín. Se ratifica históricamente que Alcalá era centro de rebeliones muladíes contra Córdoba en el 889.

En 1.340 Alfonso XI sitió la ciudad, que rindió en 1.341, causando grandes brechas en la muralla exterior. En la corona de Castilla esta fortaleza fue objeto de importantes cuidados, fortificándola espléndidamente, como llave que era del mejor camino hacia Granada.

#### **Plaza del Ayuntamiento o Arcipreste de Hita.**

Esta plaza situada en la zona llana próxima a la Carrera de las Mercedes, se trazó y estructuró en el siglo XVIII, estaba integrada en un proyecto urbanístico del que también formaba parte el edificio del Ayuntamiento y las Casas de Enfrente o Lonja. Desde entonces se convirtió en un lugar destinado al comercio y a los tratos, hasta el momento en que se construyó el antiguo mercado de abastos. En la actualidad este espacio posee un uso recreativo y también se aprovecha para todo tipo de actividades culturales, como conciertos, representaciones teatrales o como espacio que acoge la Feria de la Tapa.

El diseño actual de la plaza, en lo referente a la pavimentación, data del año 1.971 lo que es la superficie peatonal, en ella se combina el enlosado de piedra con empedrados. Su planta es rectangular, estando bordeada por árboles. Grandes macetones decorativos adornan escalinatas poco funcionales de acceso al espacio central. Otros grandes macetones impiden de manera torpe el aparcamiento delante del Ayuntamiento, siendo un importante obstáculo por la escasa altura que tienen para las maniobras de los vehículos. En ella existe una escultura inaugurada en el año 1.955 y dedicada al insigne Martínez Montañés, ilustre escultor alcalaíno.

El perímetro tiene una pavimentación reciente donde el carril rodado es mucho más importante y tiene más presencia que las franjas peatonales de protección que llega a ser de un par de palmos en algunos casos, lo que genera situaciones de riesgo para los peatones.

El problema más importante es el excesivo tráfico que soporta ya que se convierte en un tránsito en bucle en busca de un aparcamiento que no existe, puesto que descontando los aparcamientos reservados para el ayuntamiento y para carga-descarga, no llegan a media decena los aparcamientos disponibles y por tanto siempre están ocupados, pero no obstante el tráfico no cesa. Es una zona de vida comercial importante por la mañana especialmente (coincidiendo con el horario de la administración y de los bancos y cajas de ahorro instaladas en la zona).

#### **Paseillo de la Mora.**

Está situado en el cruce de los ejes básicos: calle Real y Carrera de las Mercedes, justo enfrente de la iglesia de Consolación y absorbe la topografía del inicio en ascensión de la calle Real hacia la Fortaleza de la Mota.

Tiene forma triangular dividida en tres niveles escalonados. Un nivel superior donde se encuentra una fuente con el origen del agua para caer en cascada a un segundo nivel de fuente con escalones de agua y chorros decorativos donde se encuentra una escultura de una mora con cántaro, y en la parte más baja una fuente de mármol separada por una balaustrada del nivel superior a modo de balcón hacia el Compás de Consolación.

Según Madoz la plaza original fue construida en 1.829. Durante mucho tiempo fue plaza de abastos. El nombre y la escultura de la plaza están relacionados con una leyenda, la de la Mora Cava: la fuente que originalmente dependía de un manantial que surge al pie del Cerro de las Cruces, se convierte en escenario de una historia de amor entre una muchacha mora y un capitán cristiano.

La forma triangular de la plaza acentúa el ensanche final de la calle Real, una traza de corte barroco que tiene de telón de fondo la iglesia de Consolación.

Esta plaza es una pieza clave en la distribución del tráfico en el interior del casco histórico. El principal problema es el carácter residual que tiene, estando acosada por los aparcamientos numerosísimos en sus inmediaciones que distorsionan la imagen y la perspectiva de la calle Real con la Fortaleza al fondo.





Comprobamos la evolución de este espacio del año 2007 al 2016. La supresión de aparcamientos general la necesidad de rellenar espacios residuales con jardineras con una altura inadecuada que genera un problema de tráfico al impedir la visibilidad del conductor.

#### **Compás de Consolación.**

Se trata de una pequeña placeta delante de la iglesia de Consolación, con un mosaico del pavimento representando el escudo de la ciudad y dos grandes melias que arrojan una magnífica sombra en verano. Magnífico punto de origen para la perspectiva de la calle Real en su ascensión hacia la fortaleza de la Mota.

Es un espacio de relevancia en la celebración de actos religioso-festivos, especialmente durante las fiestas de la patrona, la Virgen de las Mercedes; y en Semana Santa.

#### **Juego Pelota.**

Espacio de confluencia de las calles Santo Domingo, Arcipreste Robles, Rosa y Horno. Se celebran las fiestas de las Cruces de Mayo, como justifica la cruz de la calle Rosa que preside la subida.

En cuanto al tráfico es un punto conflictivo en cuanto que se encuentra en las proximidades de un colegio y sus dimensiones no permiten el giro completo de maniobra única. Si a ello se le suma la existencia de una farola en el centro que dificulta el giro, hace de este punto un lugar crítico para el flujo circulatorio y escaso de aparcamientos.

#### **Placeta de la calle Oteros.**

Se trata de un ensanche de la calle Oteros al encuentro con la calle Real presidida por los restos de la portada del convento del Rosario y en el lado opuesto una fuente del año 1.746 con el escudo de la ciudad, procedente de un matadero. En

general este espacio está a la defensiva también por el acoso del coche, estando protegido con incómodos y antiestéticos bolardos de fundición.

#### **Plaza de Carmen Juan Lovera.**

Espacio de pequeñas dimensiones, cruce de la calle Real y a su vez de paso hacia la Plazoleta de San Francisco. Espacio pobre, de mobiliario descuidado y topografía difícil.

#### **Plazoleta de San Francisco.**

Recibe su nombre del antiguo convento de San Francisco de la Observancia, levantado aquí, en la actualidad de él solo quedan restos del muro y de la sacristía. La distribución de las casas en torno a esta plaza empedrada hacen intuir un espacio interesante una vez rehabilitado, por el encanto que deja entrever.

#### **Placeta de la Santísima Trinidad.**

Se encuentra situada junto a la iglesia de San Juan Bautista y frente a los muros del antiguo convento de la Trinidad. Con ella se intenta dotar de un espacio recreativo público a uno de los barrios de mayor valor histórico, artístico y paisajístico. Está ubicada en pleno corazón del casco antiguo, a una cota muy elevada, junto a los pies de la Fortaleza de la Mota.

#### **Plaza de San Juan.**

Está en las faldas de la Mota. En la parte alta del casco, lindando con la ciudadela. Se produce en ella el cruce de las calles Romancero (peatonal) hacia la Mota, calle San Blas, Trinidad, Rosario (en diagonal al encuentro con la calle Real) y Miguel de Cervantes coincidiendo con la línea de máxima pendiente.

Es un espacio irregular de alto valor estético y ambiental, presidido por una de las iglesias más antiguas y que goza de mayor popularidad, la iglesia de San Juan.

Aquí se celebra la tradicional fiesta de San Juan Bautista, en un acto donde se entremezclan los ritos paganos con los religiosos.

#### **Ensanche frente iglesia de las Angustias.**

Pequeño ensanche desordenado donde se superponen soluciones de accesibilidad a la iglesia con alcorques que no ayudan ni al tráfico rodado ni al peatonal. A veces en un espacio pequeño se quieren hacer muchas cosas, y a lo mejor las solución pasan más por la simplicidad. Se encuentra muy contaminado visualmente por los aparcamientos a discreción.

#### **Espacios libres en el Barrio de las Cruces.**

En general, y dada su difícil topografía se encuentra insuficientemente dotado de espacios libres de uso público. Es un espacio que fue dotado de importantes infraestructuras y fue el destino de programas de regeneración urbana y social hacia el año 2.000. Cabe destacar el valor paisajístico del barrio en las faldas del cerro de las Cruces junto enfrente de la Fortaleza de la Mota. En la actualidad, tras iniciativa municipal, se han recuperado dos zonas verdes de vital importancia que facilitan la conexión del angost viario del barrio.



#### **Paseo de los Álamos.**

Se trata del espacio libre de mayor dimensión (después de la fortaleza de la Mota) y el más genuino alcalaíno. Se desarrolla entre las avenidas de Europa y la avenida de Andalucía. Constituye un centro clave en la vida social de los habitantes de Alcalá la Real, lugar de expansión y recreo, así como un ámbito natural que en los últimos años está viendo como desaparecen muchas de las especies arbóreas existentes.

Es uno de los espacios estructurales mas importantes en la traza de la ciudad. Tiene forma triangular, enlazando el casco histórico con el ensanche de la ciudad.

Su origen es del siglo XVII y en la actualidad constituye un amplio paseo con una franja central pavimentada y el resto de albero. Años atrás estaba poblado de álamos y olmos que poco a poco han ido desapareciendo, necesitando una

importante acción reforestadora. La hilera central de vegetación que estructura el parque se refuerza con otra de sillares de piedra, que rodea todo el parque. En ella se alternan marmolillos que marcan las entradas al recinto. El paseo central está enlosado (recientemente con baldosas de granito bicolor) y en los extremos del parque existen varias fuentes. En la cabecera, donde se amplía el embaldosado para enmarcar la entrada principal, se sitúa una fuente circular obra de Remigio del Mármol y en los pies dos fuentes de planta rectangular y unas palmeras de moderna construcción que se construyeron sobre el antiguo monumento a los caídos, en un ejercicio de reflexión de continuidad espacial e histórica, conocidas como Fuente de las Palmeras. El alumbrado se remodeló recientemente.

En el siglo XIX ya se dispuso su trazado regular. La organización actual se realizó en la dictadura de Miguel Primo de Rivera.

Una avenida central enlosada divide el triángulo en otros dos simétricos. Unos marmolillos separan los parterres de las calles laterales del casco. Hay bancos de piedra para el descanso. En la parte este se aloja la glorieta de los músicos. Junto a ésta hay dos monumentos, uno dedicado a Pep Ventura y otro al padre Sebastián Talavera.

Con la construcción del aparcamiento subterráneo se ha generado otro espacio libre público sobre el mismo, paralelo y separado del paseo por una calzada de dos carriles para vehículos motorizados. Este espacio tiene un carácter eminentemente mineral con escasa vegetación y que se ve interceptado por la conexión con el viario perpendicular procedente de la ladera oeste.

#### Placeta de la calle Ancha.

Espacio conformado por el encuentro de las calles Ancha con Mesa y Oteros. Forma triangular que se protege con bolardos y muretes de la complejidad de dicho espacio donde se conjugan contenedores de basura, acceso a cochera, y el desnivel y la pendiente de las calles que acometen a ese cruce. Unos árboles tratan de dar cobijo a ese mínimo espacio estancial en torno a una cruz.



#### Plaza de San Blas.

Espacio de reciente urbanización, confluencia de las calles Cava, Mazuelos, San Blas y el vial de nueva apertura que dará acceso al futuro Parador de Turismo.

Importantes posibilidades de apertura de un nuevo vial que conecte con la calle República Argentina.



#### Placeta de la calle el Puerto.

Confluencia de calle Puerto, San Blas y Juan XXIII. En torno a una cruz se resguarda un espacio rectangular sin vocación alguna para ordenar el tráfico del cruce viario que preside, rodeado de bolardos con algunos árboles y bancos para este pequeño espacio estancial donde el aparcamiento y los contenedores acechan.



Confluencia de las calles San Blas, Puerto y Juan XXIII con la implantación de un forzado espacio rectangular protegido por bolardos y cadenas, de dudosa calidad urbana.

**Pilar de las Tórtolas.**

Espacio libre en la calle Pilar de las Tórtolas presidido por el pilar y donde una serie de sucesivas plataformas horizontales solucionan el acceso a las viviendas de esta calle en pendiente. Reciente urbanización con un pavimento que atenúa la dureza mineral conjugando con un acertado tratamiento vegetal intermitente que aporta un elevado grado de cualificación ambiental-paisajístico.

**Cruz junto a Ecce Homo.**

Espacio de pequeñas dimensión en la confluencia de las calle Santo Domingo y calle Rosa, que pelea por la horizontalidad en un escenario hostil de fuerte pendiente. Interesante la perspectiva desde el Juego Pelota.

**Ensanche calle Aben Jakan.**

Espacio en la confluencia de calle Ancha y Aben Jakan con abundante vegetación generando una espacio triangular en torno a una cruz con una topografía difícil. Carácter estancial con alguna vegetación, de escasa cualificación ambiental.

**Zona verde manzanas “siamesas” bajo calle Corredera.**

Bolsa de espacio interior de manzana recogida en el PGOU como Zona Verde, que no está resuelta. Se encuentra en una situación difusa que requiere una importante actuación urbanística que resuelva esta anomalía dentro de una propiedad donde se inserta una vivienda unifamiliar aislada con un entorno próximo de tipología adosada. El problema se agrava por su acceso dificultoso por dos vías estrechas con importantes problemas de conexión calle Rosa y Espinosa.



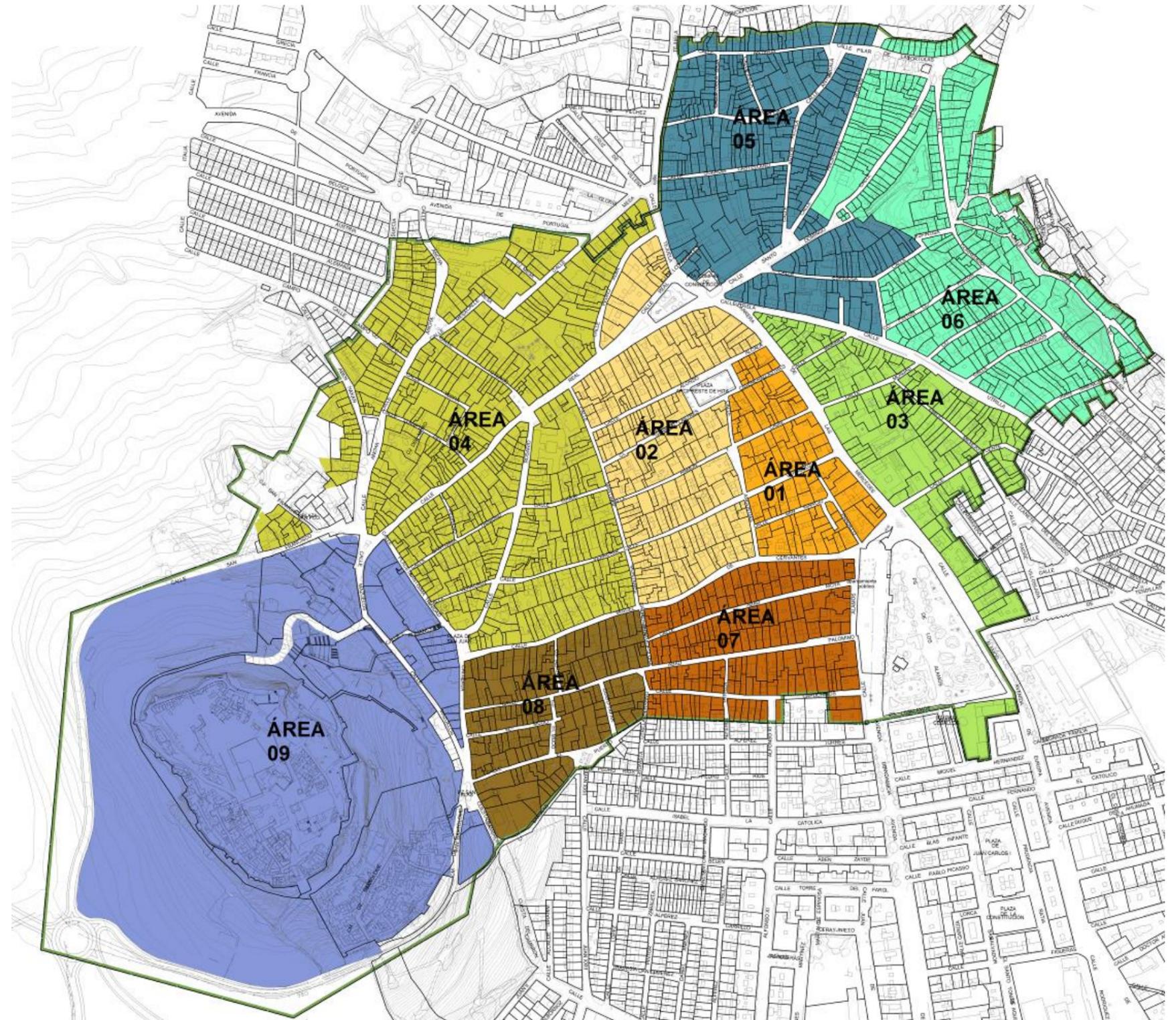
ESPACIOS LIBRES SINGULARES		
Identificación	Superficie (m2)	Diámetro inscribible (m)
Fortaleza de la Mota.	83.776	130
Plaza del Ayuntamiento o Arcipreste de Hita.	1.985	35
Paseillo de la Mora.	2.498	35
Compás de Consolación.	329	17
Juego Pelota.	386	18
Placeta de la calle Oteros.	182	11
Plaza de Carmen Juan Lovera.	443	18
Plazoleta de San Francisco.	409	15
Placeta de la Santísima Trinidad.	243	13
Plaza de San Juan.	480	14
Ensanche frente iglesia de las Angustias.	315	12
Espacios libres en el Barrio de las Cruces.	2.217	16
Paseo de los Álamos.	18.375	100
Placeta de la calle Ancha.	452	20
Plaza de San Blas.	2.032	34
Placeta de la calle el Puerto.	673	21
Pilar de las Tórtolas.	892	15
Cruz junto a Ecce Homo.	182	11
Ensanche calle Aben Jakan.	1.161	25
Zona verde manzanas bajo calle Corredera.	2.150	35

## 3.1.2. EL ESPACIO EDIFICADO.

## 3.1.2.a. Morfología. ÁREAS

Para facilitar el estudio y posterior diagnóstico del Casco Histórico de Alcalá la Real, se ha dividido en Áreas desde el punto de vista del espacio edificado; y desde el punto de vista de la imagen urbana se han delimitado Zonas Homogéneas que se definirán en apartados posteriores.

Las Áreas quedan delimitadas por viales, comprendiendo manzanas completas y agrupadas por proximidad. Para su definición se ha tenido en cuenta el formato de los datos oficiales como el padrón municipal para compatibilizar los datos. Se han establecido nueve Áreas, sobre las que se ha realizado un trabajo de campo determinando algunos datos que se adjuntan en varias tablas.





La ocupación es mayor en el llano, coincidiendo con la zona de mayor altura de edificación, especialmente en el área 1.

Se aprecia como a medida que nos separamos del llano, donde se dan los mayores índices de ocupación y edificabilidad, y ascendemos por ambas laderas, la ocupación de parcela disminuye notablemente.



*Ocupación.*



*Ladera Oeste.*

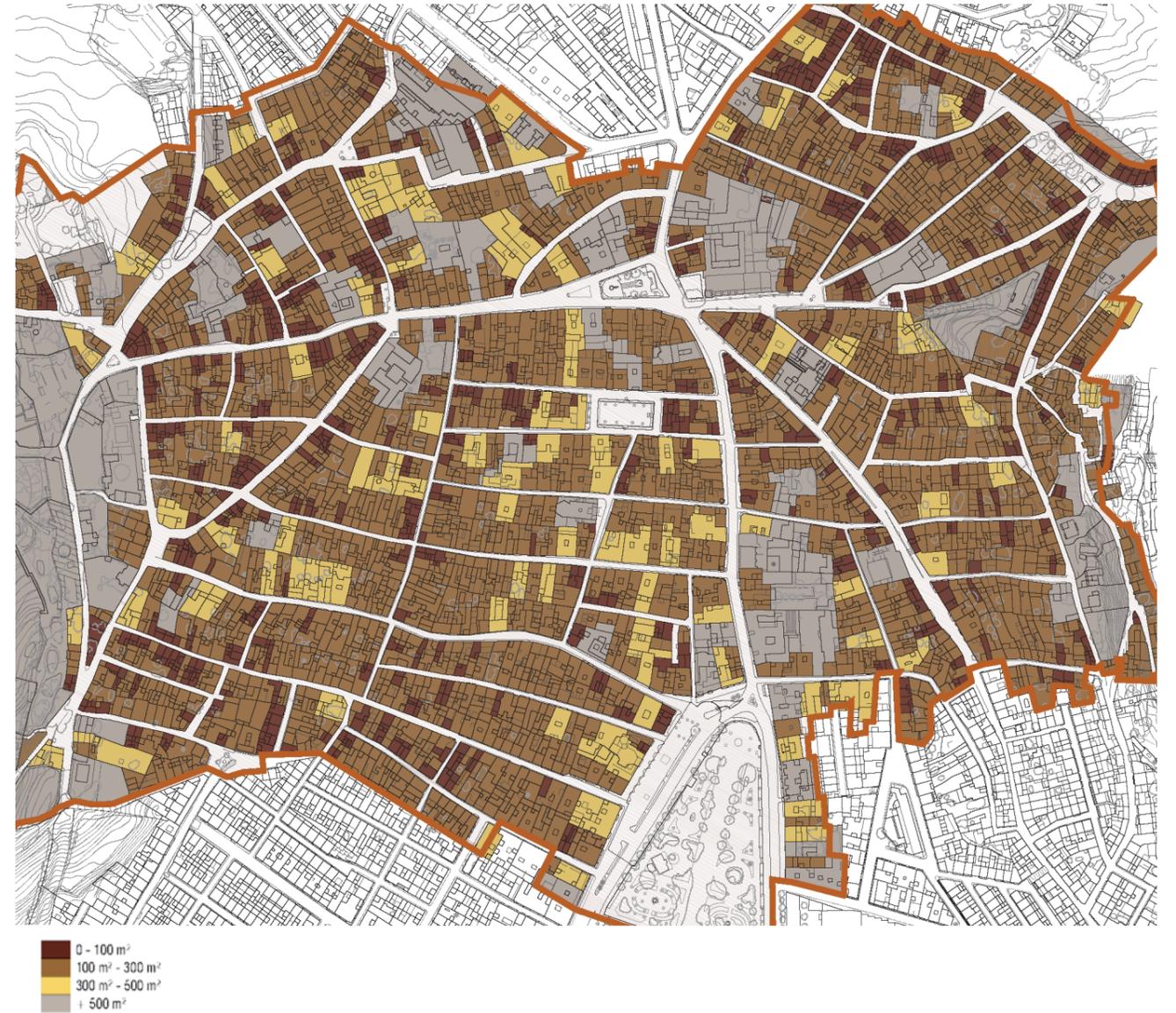
En el área 4 las manzanas gozan de mayor porosidad. Se trata de la ladera oeste donde la pendiente condiciona la forma de las parcelas. Son más alargadas con patios con vegetación y huertos en la mayoría de los casos. Las esquinas de manzana se comprimen resolviendo con un parcelario de menor dimensión.



Ladera Este.

Al igual ocurre en la ladera este en el área 6 donde se dan unas condiciones parecidas.

Las mayores densidades de vivienda corresponden a las zonas más próximas al llano como son el Área 1, 2 y 7. Especialmente el Área 1 donde se sobrepasan las 150 viviendas por Ha, siendo el de mayor compacidad, altura de edificación, edificabilidad y ocupación.



Estructura parcelaria.

El parcelario muestra como el tamaño predominante de las parcelas oscila entre los 100 y los 300 m2. Es menor el número de parcelas por debajo de los 100 m2 de superficie. Por encima de los 500 m2 se encuentran algunos equipamientos y alguna parcela excepcional en manzanas de gran profundidad.

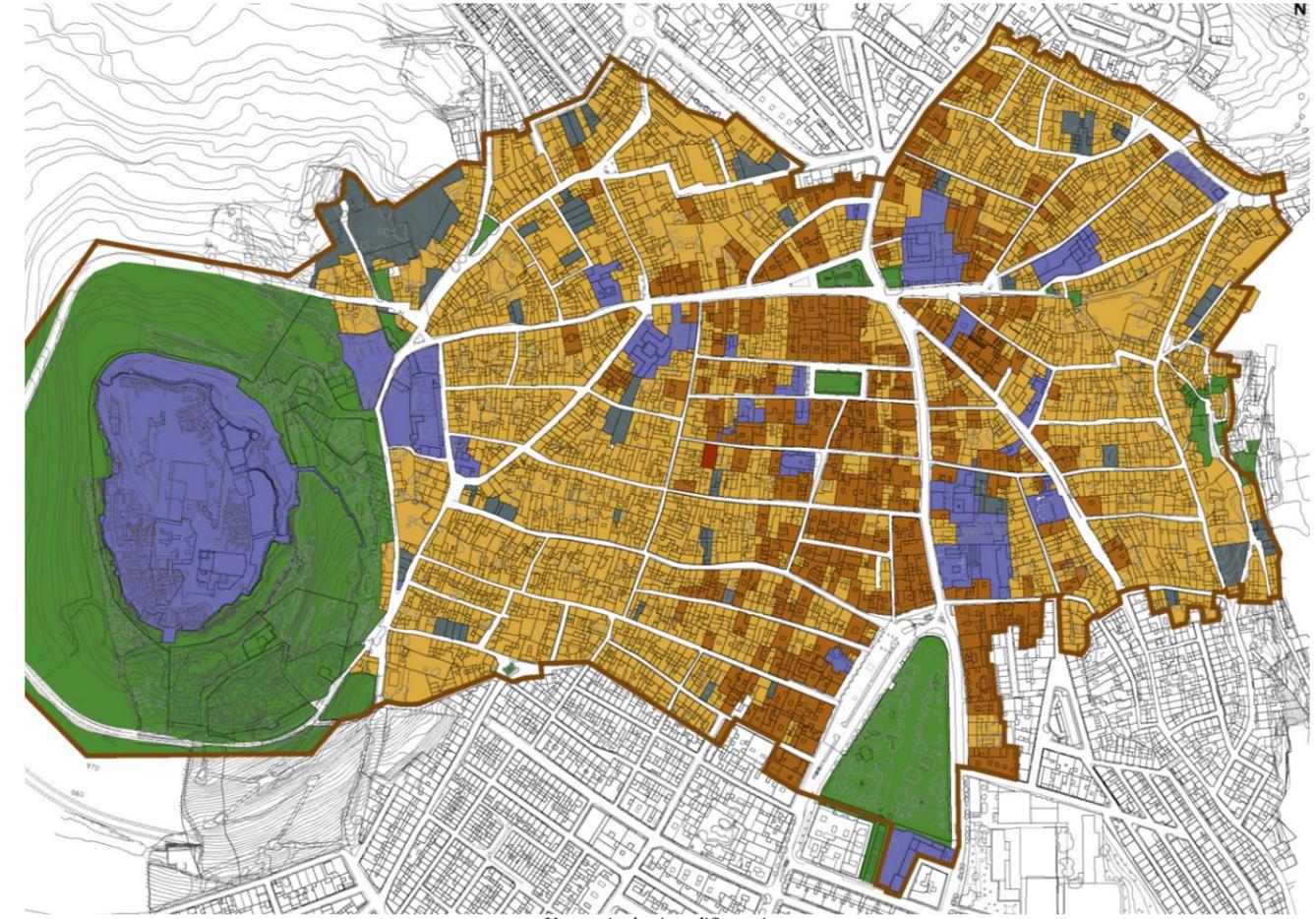
Tras el estudio de parcelación realizado se aporta un cuadro resumen con los datos de mayor interés por áreas. Es destacable el porcentaje medio de inmuebles deshabitados en torno al 25%.

ÁREA	PARCELAS	SUPERFICIE (Ha)	VIVIENDAS	DENSIDAD VIVIENDA (viv/Ha)	HABITANTES	HAB/VIV
1	86	1,73	261	151	437	1,7
2	180	3,55	356	100	641	1,8
3	128	3,15	202	64	456	2,3
4	476	8,59	542	63	935	1,7
5	277	4,80	358	75	751	2,1
6	276	5,46	263	48	525	2,0
7	170	2,69	250	93	413	1,7
8	135	2,42	131	54	271	2,1
9	48	14,45	12	1	17	1,4
TOTALES	1.776	47	2.375		4.446	

ÁREAS	MANZANAS	PARCELAS	% OCUPACIÓN	VIVENDAS	EDIFICABILIDAD	LOCALES	DESHABITADOS	% Deshabitados	VENTA	SOLARES/CONSTRUCCION	HABITANTES	HABVIV	APARCAMIENTOS PRIVADOS	APARCAMIENTOS EXTERIORES	VEHICULOS	VEHICULOS/VIV
1	2	21	91%	52	3,13	15	8	38%	3	0	70		19			
	3	11	98%	20	3,53	10	4	36%	1	1	24		0			
	11	15	87%	56	4,08	10	5	33%	4	0	111		36			
	12	9	96%	47	4,55	9	0	0%	0	0	72		27			
	13	10	93%	34	3,07	7	2	20%	0	0	67		27			
	30	20	93%	52	2,84	6	2	10%	0	0	93		45			
	<b>86</b>	<b>93%</b>	<b>261</b>	<b>3,53</b>	<b>57</b>	<b>21</b>	<b>23%</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>437</b>	<b>1,7</b>	<b>154</b>	<b>12</b>	<b>166</b>	<b>0,6</b>	
2	1	20	85%	44	2,63	3	7	35%	1	0	108		51			
	4	52	83%	119	2,55	20	17	33%	2	1	193		49			
	5	24	85%	55	2,41	0	5	21%	2	0	50		26			
	14	39	69%	44	1,87	3	18	46%	4	1	68		24			
	9	16	92%	47	3,29	9	1	6%	0	0	121		53			
	15	29	80%	47	2,27	1	12	41%	2	1	101		29			
	<b>180</b>	<b>82%</b>	<b>356</b>	<b>2,50</b>	<b>36</b>	<b>60</b>	<b>30%</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>641</b>	<b>1,8</b>	<b>232</b>	<b>152</b>	<b>384</b>	<b>1,1</b>	
3	6	20	100%	44	3,13	10	11	55%	1	0	56		10			
	10	28	74%	46	2,02	8	7	25%	0	1	87		15			
	16	25	84%	49	2,82	8	13	52%	2	1	70		24			
	29	31	75%	35	1,72	1	11	35%	3	1	56		24			
	53	14	84%	19	3,95	10	1	7%	0	0	171		68			
	54	8	76%	8	2,12	0	0	0%	0	0	16		12			
	<b>128</b>	<b>81%</b>	<b>202</b>	<b>2,59</b>	<b>37</b>	<b>43</b>	<b>25%</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>456</b>	<b>2,3</b>	<b>154</b>	<b>114</b>	<b>268</b>	<b>1,3</b>	
4	25	67	70%	92	1,72	2	23	34%	2	3	243		91			
	102	23	77%	59	1,56	0	7	30%	4	3	41		53			
	101	34	75%	32	1,60	1	7	21%	1	3	45		25			
	100	16	69%	19	1,39	0	6	38%	0	4	24		15			
	99	23	65%	20	1,14	0	12	52%	1	3	30		6			
	98	10	68%	10	1,15	0	4	40%	1	1	0		5			
	36	49	59%	49	1,40	0	17	35%	5	6	74		17			
	37	24	73%	19	1,72	1	6	25%	0	1	58		29			
	38	36	72%	40	1,79	0	16	44%	10	3	93		12			
	39	35	70%	47	1,59	0	16	46%	3	3	85		16			
	40	36	76%	36	1,35	0	11	31%	2	6	54		8			
	41	15	73%	13	1,13	0	3	20%	0	1	26		8			
	42	43	69%	43	1,46	0	17	40%	2	9	64		11			
	43	22	96%	21	1,10	0	6	27%	0	0	37		8			
	44	35	68%	35	1,35	0	12	34%	1	1	53		7			
	45	8	69%	7	1,35	0	2	25%	1	0	8		0			
	<b>476</b>	<b>72%</b>	<b>542</b>	<b>1,42</b>	<b>4</b>	<b>165</b>	<b>34%</b>	<b>33</b>	<b>47</b>	<b>935</b>	<b>1,7</b>	<b>311</b>	<b>243</b>	<b>554</b>	<b>1,0</b>	
5	7	19	86%	45	3,13	8	4	21%	1	1	108		38			
	8	38	76%	66	2,49	7	19	50%	2	3	120		42			
	20	41	77%	42	1,71	1	11	27%	1	0	112		28			
	21	43	78%	63	1,96	1	11	26%	2	0	133		48			
	22	23	89%	23	1,68	0	6	26%	1	1	49		22			
	23	18	76%	18	2,15	0	7	39%	2	0	29		11			
	24	20	71%	20	1,56	0	6	30%	1	4	36		10			
	17 mitad	33	64%	38	1,41	1	5	15%	3	0	88		12			
	103	22	62%	23	1,28	0	1	5%	0	0	53		0			
	104	20	74%	20	1,76	0	9	45%	1	0	23		0			
	<b>277</b>	<b>75%</b>	<b>358</b>	<b>1,91</b>	<b>18</b>	<b>79</b>	<b>28%</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>751</b>	<b>2,1</b>	<b>211</b>	<b>93</b>	<b>304</b>	<b>0,8</b>	
6	17 mitad	33	64%	38	1,41	0	5	15%	3	1	88		12			
	18	45	60%	45	1,45	0	13	29%	1	1	86		15			
	19	29	64%	32	1,33	0	6	21%	4	0	33		11			
	26	23	63%	26	1,07	0	5	22%	1	1	74		29			
	27	29	68%	32	1,29	0	7	24%	0	0	61		11			
	28	32	46%	38	0,78	0	11	34%	2	0	57		6			
	parte 56	8	57%	8	1,01	0	4	50%	3	2	6		0			
	69	8	41%	8	0,51	0	0	0%	0	1	0		0			
	70	20	61%	20	0,77	0	0	0%	0	3	32		6			
	46	21	47%	2	0,86	0	5	24%	1	1	66		6			
	106	13	55%	4	0,80	0	0	0%	0	1	0		0			
	107	10	28%	5	0,50	0	2	20%	0	5	3		3			
59	5	41%	5	0,59	0	2	40%	0	0	22		1				
	<b>276</b>	<b>53%</b>	<b>263</b>	<b>0,99</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>21%</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>525</b>	<b>2,0</b>	<b>100</b>	<b>73</b>	<b>173</b>	<b>0,7</b>	
7	31	57	96%	83	1,71	5	9	16%	3	2	131		53			
	32	39	81%	59	2,52	6	19	49%	5	1	146		51			
	33	32	82%	32	2,21	6	15	47%	1	6	102		56			
	34	19	79%	19	1,62	0	2	11%	0	0	34		13			
	76	4	100%	34	3,81	2	0	0%	0	0	0		3			
	75	6	73%	11	1,73	0	1	17%	0	0	0		6			
	<b>170</b>	<b>82%</b>	<b>250</b>	<b>2,14</b>	<b>19</b>	<b>47</b>	<b>21%</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>413</b>	<b>1,7</b>	<b>182</b>	<b>41</b>	<b>223</b>	<b>0,9</b>	
8	35	25	85%	23	1,22	0	1	4%	2	0	60		9			
	47	11	68%	11	1,26	0	0	0%	0	0	27		15			
	48	18	73%	17	1,23	0	1	6%	0	0	35		26			
	49	28	87%	28	1,15	0	10	36%	1	1	39		12			
	50	18	100%	18	1,47	0	2	11%	1	1	34		7			
	51	18	100%	17	1,70	0	8	44%	0	6	41		9			
	<b>135</b>	<b>81%</b>	<b>131</b>	<b>1,30</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>15%</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>271</b>	<b>2,1</b>	<b>90</b>	<b>39</b>	<b>129</b>	<b>1,0</b>	
9	108	4	35%	0	0,39	0	0	0%	0	0	0		0			
	109	13	40%	8	0,60	0	0	0%	0	3	13		6			
	110	31	8%	4	0,14	0	0	0%	0	1	4		0			
	<b>48</b>		<b>12</b>	<b>0,38</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>17</b>	<b>1,4</b>	<b>6</b>	<b>41</b>	<b>47</b>	<b>3,9</b>	
<b>TOTALES</b>		<b>1.776</b>		<b>2.375</b>		<b>171</b>	<b>498</b>	<b>25%</b>	<b>100</b>	<b>101</b>	<b>4.446</b>	<b>1,9</b>	<b>1.440</b>	<b>808</b>	<b>2.248</b>	

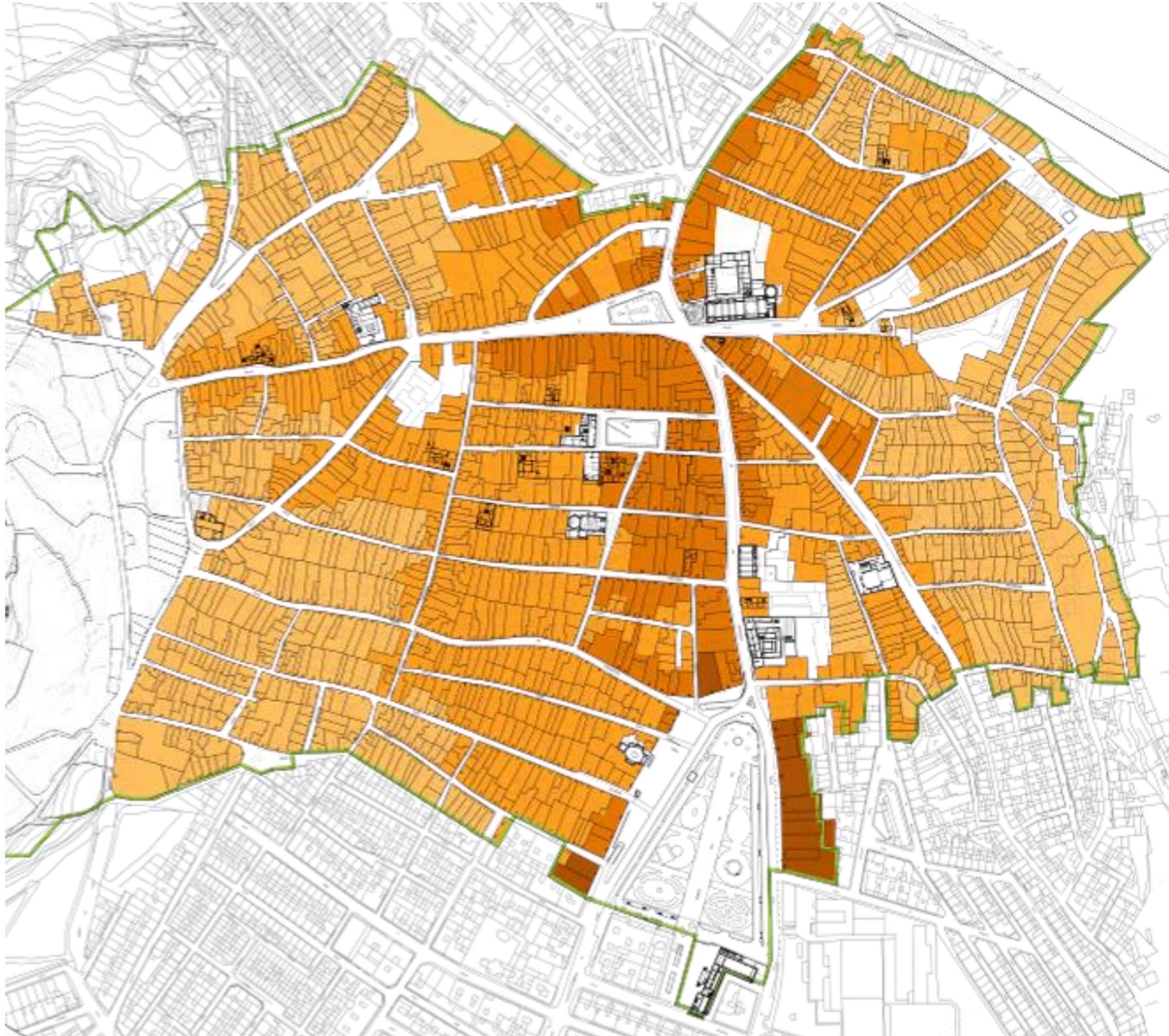
3.1.2.b. Condiciones generales de la edificación.

El uso residencial predomina en el Casco Histórico, situándose el residencial plurifamiliar en la zona de mayor altura y de menor pendiente (llano); y el residencial unifamiliar en las zonas de pendiente (laderas este y oeste).



Usos y tipologías edificatorias.

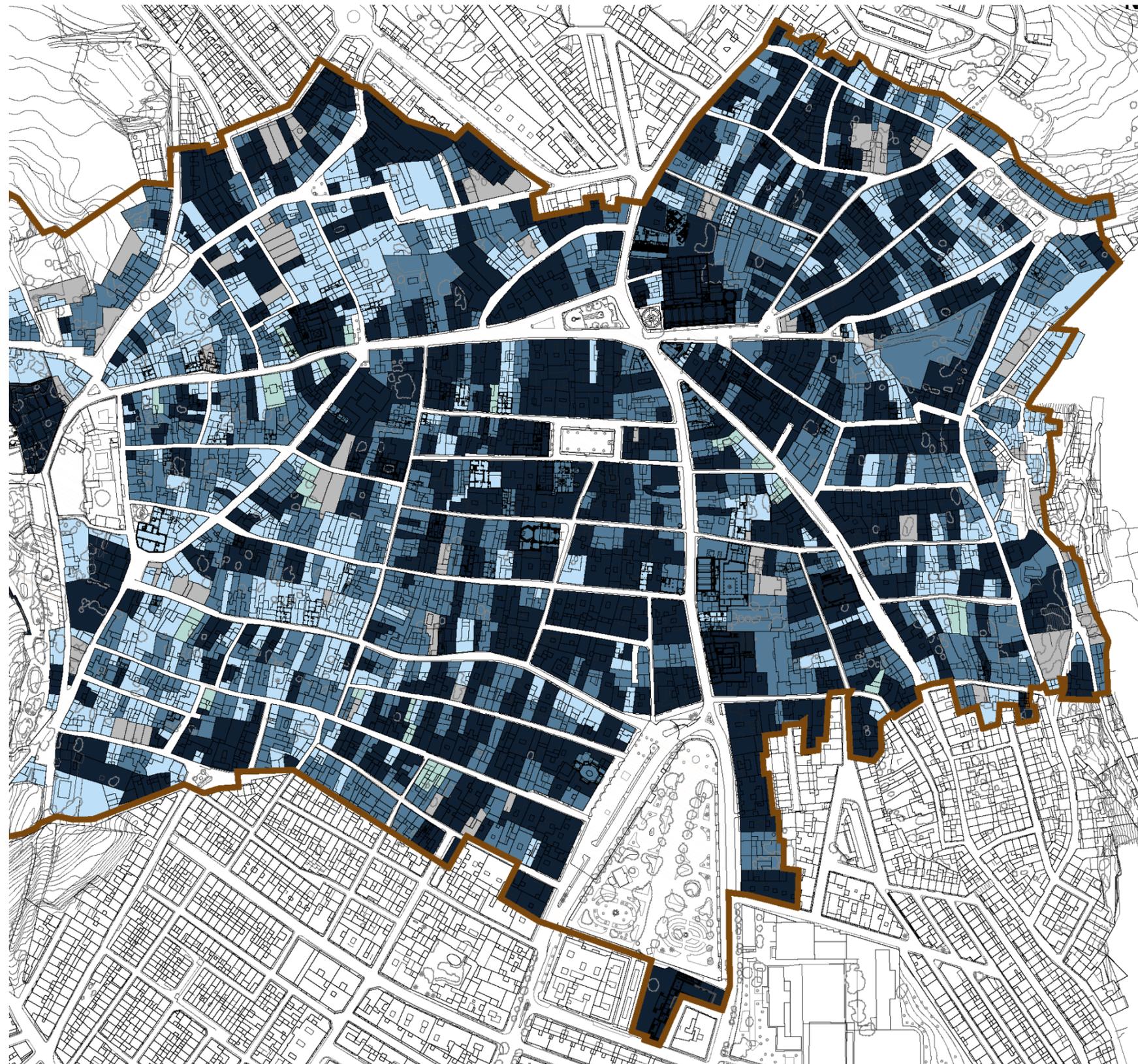
Puede apreciarse la coincidencia de la tipología plurifamiliar en la ubicación en la zona de mayores alturas permitidas, que a su vez se desarrolla en la parte más llana.



Alturas permitidas según PGOU.

En cuanto al estado de conservación de la edificación, cabe reseñar como el peor estado corresponde a los inmuebles situados en pendiente en ambas laderas, afectando especialmente a viviendas unifamiliares que por su morfología, o superficie no han podido ser absorbidas por el proceso especulativo inmobiliario. A medida que sus moradores han envejecido, los inmuebles han ido sufriendo el mismo proceso sin el mantenimiento y conservación aconsejados, llegando en muchos casos hasta el estado ruinoso. Coincide con la población de rentas económicas inferiores.

El peor estado de conservación coincide con los inmuebles más antiguos y coincidentes con el menor grado de ocupación. En las laderas este y oeste, existen gran número de viviendas que presentan importantes problemas de humedad en sus muros. La causa de esta patología es la misma topografía del terreno.



*Estado de conservación de la edificación.*

### 3.1.2.c. Análisis de la edificación.

#### Clasificación tipológica.

El caserío tiene una colección de tipos de edificio que se han adaptado históricamente a sus características de viario y parcelario.

La vivienda **tradicional** satisface distintas necesidades que, básicamente, se pueden resumir en tres, aunque no necesariamente tienen que darse de manera conjunta: alojamiento, actividad agropecuaria y almacenamiento.

El alojamiento es la función básica habitacional que alberga la casa. En ocasiones se resuelve solo en planta baja, ocupando la planta alta la de almacenamiento, o bien las dos plantas, ocupando las crujías más próximas a la calle principal, doblando el programa funcional (invierno y verano).

El uso residencial depende de la composición familiar. En cualquier caso, sea cual fuere la extensión del programa doméstico, el tamaño y posición de las estancias no marca inequívocamente su función. En las casas más populares, el dormitorio se ubica en la crujía de la calle, y la estancia y cocina en segunda crujía, en contacto con el corral trasero.

Cuando el programa se complica y se van adosando nuevas crujías a las primeras, ocupando progresivamente la superficie del corral, aumentando el número de dormitorios, se desplaza la cocina generalmente a la crujía de fondo o bien, en casos de parcelarios más anchos, a una crujía menor, transversal a las anteriores, que ocupa parcialmente el patio, adosándose a una de las medianeras. Los patios que articulan las primeras crujías con las nuevas suelen ser de paso, de tránsito obligado entre crujías.

La actividad predominante era la agropecuaria. Muchas de las casas tradicionales albergaron en su interior animales de tiro y las aperos de labranza necesarios para el desarrollo de diferentes actividades agrícolas. Estas necesidades estaban relacionadas con la actividad que el propietario de la vivienda jugaba en la explotación agraria.

Por último, en una época tan distinta a la actual, con una economía doméstica diferente, se hacía necesario disponer de espacios destinados al almacenamiento, tanto de cosechas como de víveres con el fin de garantizar las necesidades de personas y animales. El lugar de la casa que contaba con mejores condiciones eran las plantas superiores de la vivienda, al estar alejados del suelo y, por tanto, de la humedad que podía ascender por capilaridad a través de los muros de tapial, como de animales parásitos y plagas.

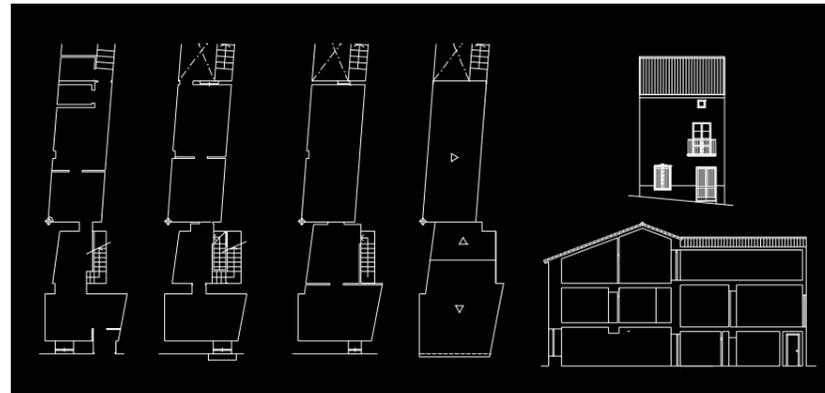
Esta función de almacenamiento en planta alta conlleva a una menor altura de ésta y muy ciega al exterior (solo es necesario una puerta de acceso y un ventanuco de ventilación). Por la función de servicio de esta zona del inmueble, la escalera de acceso suele estar falta de ornamento, estrecha y en espacios secundarios. En otras ocasiones, la escalera se sitúa al exterior, vinculándose al patio o al corral.

Se describe a continuación una relación de los tipos edificatorios que más han contribuido a formar la trama urbana. La arquitectura tradicional que ha venido a caracterizar el Casco Histórico es una arquitectura doméstica por antonomasia, muy homogénea, pese a las variedades lógicas y que se estudian en el presente documento.

Las variaciones en las tipologías se produce a causa de un urbanismo local vinculada a una forma de vivir y trabajar, que propició un conjunto urbano

armónico y homogéneo donde los hitos arquitectónicos sobresalientes son ejemplos de arquitectura tradicional, burguesa y religiosa que aún se conservan.

Procede, por tanto, estudiar e identificar las variantes que caracterizan a la arquitectura popular, en sus aspectos constructivos, funcionales y urbanos dentro del contexto en que se desarrolló como resultado de unas necesidades históricas concretas, a partir de unas disponibilidades materiales y tecnológicas específicas, para descubrir las claves que permitan recuperar esta arquitectura para la contemporaneidad.



*Tipología tradicional.*

En la composición de la vivienda tradicional, se producen unas agregaciones y yuxtaposiciones de crujías (unidad mínima edificada que conforma un espacio delimitado por dos muros paralelos de carga y dos perpendiculares que acotan una porción rectangular de terreno, de una o dos plantas, en este caso con forjado de rollizos de madera, que se cubre con una cubierta inclinada de teja).



*Vivienda tradicional.*

La anchura de la parcela va a ser determinante en las soluciones finales, más que los esquemas distributivos específicos de cada una de ellas.

En todo caso, se trata de edificaciones que están vinculadas a la estructura portante, siendo los elementos constructivos, tanto horizontales como verticales los que definen los espacios. La crujía se convierte en elemento determinante en la configuración espacial de la vivienda generando organizaciones poco flexibles, como consecuencia de la época constructiva en que se desarrolla.

Encontramos, a partir de esta agregación de crujías diversas soluciones, según su complejidad. La más tradicional consiste en agregar crujías paralelas a la fachada que van colonizando la parcela, alternando vacíos cada dos crujías, permitiendo la iluminación y ventilación de los distintos espacios. Estos espacios intermedios son los patios. A diferencia de otras arquitecturas con otros estilos, los patios de estas viviendas no pretenden cualificar el espacio, son más bien funcionales, convirtiéndose el último o posterior en un huerto y/o corral. Esta composición garantiza la continuidad de los espacios mediante apertura de huecos en los muros, para recorrer e iluminar las distintas dependencias. Las crujías se compartimentan mediante tabiques de pequeño grosor que contrastan con la rotundidad del espesor de los muros de carga. Dependiendo de la anchura de la parcela, ésta permite o no adosar el patio a una crujía transversal, que permita el paso de unas a otras sin salir al patio y a las inclemencias climatológicas. Muchas veces, este paso, en planta alta, si no se hace a través de una crujía, se realiza mediante una pasarela o galería sencilla cubierta.

La planta superior se destinaba a cámaras para el almacenamiento de los productos de la actividad agropecuaria y ganadera predominante. En función del ancho de parcela se van añadiendo crujías laterales en sentido transversal a las paralelas a fachada.



*Casa tradicional con tres alturas.*



*Evolución tradicional con tres alturas.*

Evolución de la tipología tradicional supone la **tipología casco**, semejante a la casa burguesa. Se trata de una edificación de tres alturas y de planta rectangular, con huecos ordenados en fachada aunque con tratamiento diferente de ésta ya que carece de elementos decorativos. Albergan viviendas unifamiliares y plurifamiliares en algunos casos.



*Tipología casco.*



*Tipología casco.*



*Tipología burguesa.*

Con el paso del tiempo y la ubicación de las viviendas en torno a la parte más comercial y más favorable en cuanto a topografía, las edificaciones se van aburguesando, haciendo que el patio adopte otro valor cualitativo al que no estaba acostumbrado, ya que en la arquitectura tradicional jugaba un papel puramente funcional para ubicar cuerpos anexos dedicados a huerto o corral. A su vez las fachadas se transforman, haciendo que la planta de cámaras con huecos minúsculos, empiecen a albergar alojamiento y hace que se parezcan los huecos más a los de las plantas más nobles, pasando por recreaciones circulares previas a los huecos balconeros en las calles más relevantes.



*Evolución burguesa de la casa tradicional.*

Se produce un aumento paulatino de alturas y racionalización de fachadas con un marcado volumen de doble crujía paralelo a fachada y desarrollo en profundidad de crujía lateral de una altura menor que el volumen principal.

La **tipología burguesa** evoluciona con fachadas con un lenguaje de recercados y molduras en huecos al que se suma una tipología de balcón cerrado que dota de una efectiva elegancia la imagen de estos edificios de la clase más poderosa económicamente.

La planta baja soporta un uso comercial y el acceso a la vivienda.



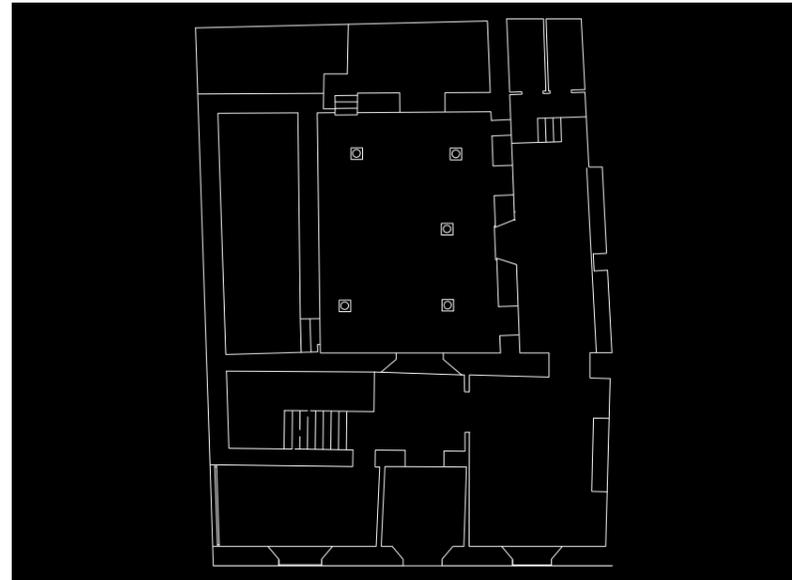
*Tipología burguesa plurifamiliar.*



*Tipología burguesa.*

Finalmente la **casa patio** es una tipología con escasa incidencia y pocos ejemplos de la misma, pero de gran interés, donde el patio es el centro de la vivienda y todos los espacios giran en torno suyo. Quizá el medio físico y el clima frío de Alcalá la Real con elevados contrastes de temperatura, hace que no sea tan abundante este

tipo. Suele ser una tipología apropiada para protegerse del calor en climas más cálidos.



*Casa patio.*



*Casa patio.*

También se observa en el cambio de siglo, frente a la tradicional sobriedad decoración de la casa de épocas anteriores, una mayor preocupación burguesa por el carácter del espacio doméstico.

En alzado, se pone el acento en el orden y la simetría como valores fundamentales para la organización de los frentes de fachada de los edificios. La casa suele contar con dos cuerpos, con inclusión a veces de miradores. Los huecos en los muros se disponen de manera regular, donde alternan, también dentro de una misma fachada, balcones y ventanas cerradas con rejas voladas.

En este tipo de fachada se refuerzan en ocasiones los signos clasicistas de su composición, con pilastras y frontones como ornato de los balcones dispuestos sobre las portadas o definiendo los límites de la calle principal de la fachada.



*Casa patio.*

La construcción de la casa tradicional está marcada por la disponibilidad de materiales y, por tanto, muy vinculada al lugar. Los materiales empleados en la construcción tradicional son los propios de la zona: cal, piedra, madera y arcilla.

El sistema estructural de la vivienda original es el de gruesos muros de carga de mampostería entre los 50 y 70 cms, revestida con mortero de cal, o encalados, paralelos a fachada, conforman una o dos crujías, sobre los que apoyan los forjados resueltos con rollizos de madera, tablazón, cañizo o entrevigado de rasillas, sobre el que se dispone la solería. La cimentación de estos muros consiste casi siempre en la mejora de un terreno, vertiendo un derretido de cal en una zanja u hormigón ciclópeo.

Generalmente se resuelve con forjados de vigas madera empotradas en los muros de carga. Estas vigas suelen ser de rollizos o escuadrías rectangulares. En cualquiera de los dos casos, condicionan la anchura de la crujía que, por lo general, no superan los 3,5 metros de ancho.

La cubierta tradicional es inclinada, terminada con teja curva, morisca o de canal y roblón; las canales se toman al tablero de ladrillo mediante mortero de cal y los roblones y cobijas son recibidas a las canales con el mismo mortero. La estructura de estas cubiertas se resuelve mediante vigas inclinadas de muro a muro o mediante estructuras de cerchas de par e hilera.

Los aleros no sobresalen demasiado sobre la línea de fachada, usándose en la mayoría de los casos el alero con bocateja.



*Alero con bocateja.*

Los acabados suelen ser de mortero de cal sobre los muros y el encalado sobre la piedra. Predomina el color blanco. Por necesidades constructivas y del aislamiento térmico de las viviendas, los huecos son de tamaño reducido y de proporciones verticales y cuadradas en la planta superior de cámaras.

Ya en los corrales y patios traseros encontramos como soluciones frecuentes los empedrados, ya que eran mucho más resistentes al paso de los animales, vehículos, carros y maquinaria. Están ejecutados generalmente de bolos o cantos rodados.

La altura predominante de esta vivienda es de dos plantas ubicadas en los barrios en ladera. Consiguen y desarrollan las tres alturas en las zonas próximas a las zonas

más llanas y supera ésta en la parte de cota más baja y llana, correspondiente a la zona de mayor renovación y densificación. A partir de los años 70 se superan estas alturas con las casa plurifamiliares.

La solución tipológica ha venido marcada fundamentalmente por la influencia de la topografía.

En el apartado de **edificios singulares** se incluyen un grupo de inmuebles que, por su programa, o por su lenguaje arquitectónico destacan de cualquier tipología anteriormente descrita. Poseen un valor arquitectónico, formal o tipológico intrínseco.

Como consecuencia de la evolución aparecen nuevas construcciones que responden a tipologías actuales de edificación y a nuevos sistemas constructivos.

Aparece la **tipología unifamiliar** que engloba el conjunto de edificaciones de nueva planta de dos maneras: entre medianeras (adosada) normalmente de dos alturas, en manzana cerrada con alineación a calle siguiendo la trama urbana; y aisladas en nuevas parcelaciones.

La **tipología plurifamiliar**, de construcción reciente, define a nuevas edificaciones de más de una vivienda, normalmente de tres o más plantas, desarrolladas en manzana cerrada entre medianeras. Las plantas bajas suelen alojar locales comerciales y suelen disponer de sótano para resolver el aparcamiento de vehículos de residentes.

Este estudio tipológico, y de su coherencia formal, resulta un catálogo o conjunto de edificaciones de interés en el que se introducirán los grados y criterios de valoración.

## 3.1.3. LAS INFRAESTRUCTURAS.

## 3.1.3.a. La red viaria. Infraestructuras básicas.

Señalaremos a continuación algunas indicaciones sobre el estado de las infraestructuras generales del Casco Histórico.

Las redes de agua y alcantarillado, disfrutan de un estado aceptable, fruto del constante mantenimiento que ha ejercitado el Ayuntamiento a través de los diversos programas de ayudas. En los últimos años se han sustituido y renovado numerosas redes.

No existe red separativa de aguas pluviales y aguas residuales, pero la red se encuentra conectada a la estación depuradora local.

La red de agua potable dispone de varios depósitos reguladores que controlan los consumos del Casco Histórico y la empresa municipal vigila constantemente su correcto funcionamiento.

Sobre el suministro eléctrico, al igual que sobre la telefonía y red de alumbrado público, destacar con carácter general, que tiene unas condiciones de suministro aceptables, aunque se debe avanzar para evitar el impacto negativo de sus trazados aéreos y equipos por las fachadas de los inmuebles del entorno urbano, muy especialmente en el Casco Histórico. Se deberían adoptar medidas de protección concretas sobre los trazados de conductores, que impunemente, se grapean a las fachadas de los edificios.

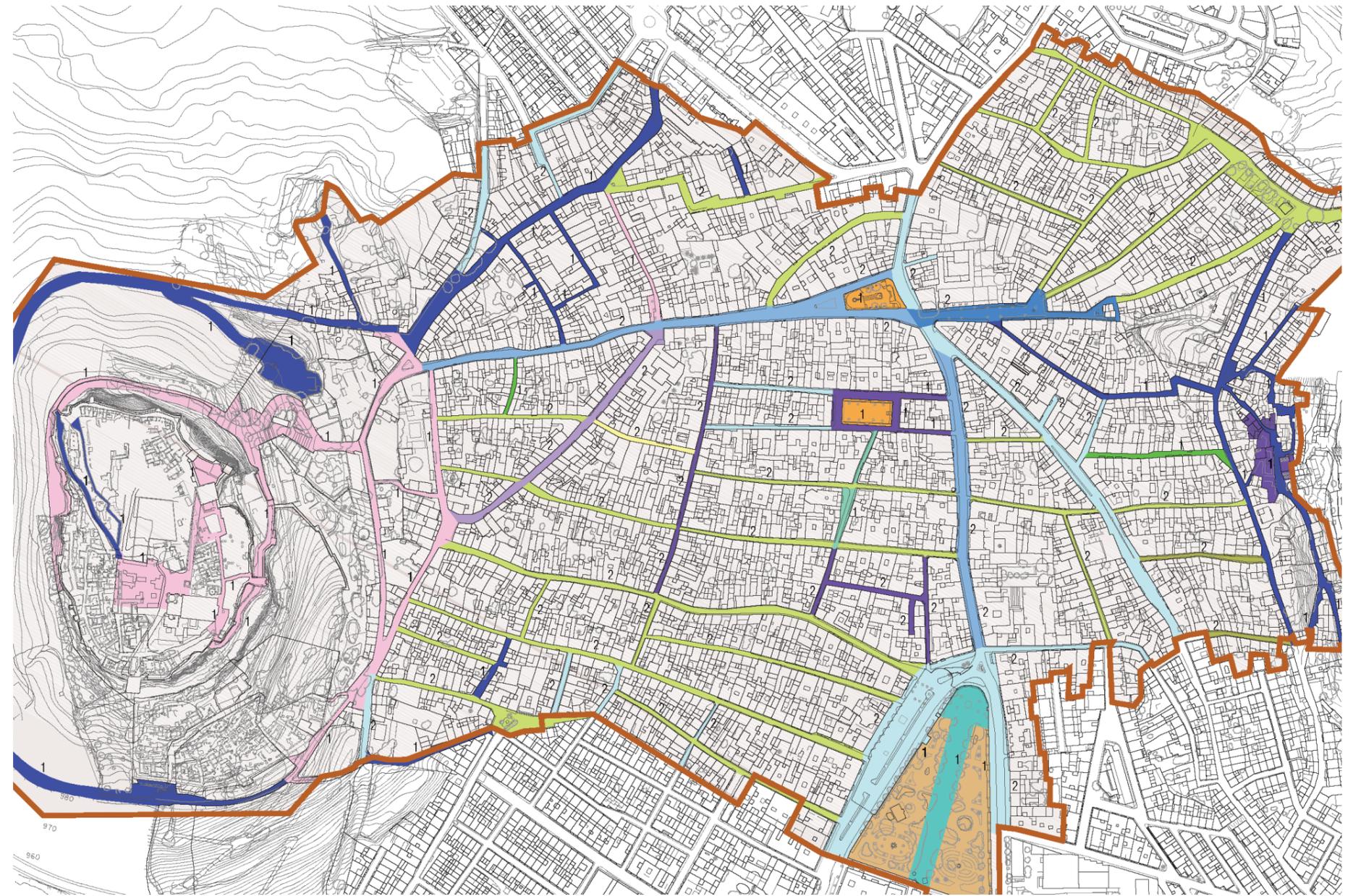
En la actualidad se están realizando numerosas obras de renovación de pavimentación de viales, así como la implantación de instalaciones de gas natural y fibra óptica.

A continuación se realiza un análisis de los materiales empleados en el viario así como la diferenciación de los niveles para las plataformas de acerado y calzada.

Calle	Plataforma	Calzada	Acera
ABAD MOYA	1	pavimento hormigón	adoquín granito
ABAD PALOMINO	1	pavimento hormigón	adoquín granito
ABEN HAKAN	2	asfalto	baldosa hidráulica
ABU-YAFAR	2	asfalto	baldosa hidráulica
ÁLAMOS 1	2	asfalto	baldosa hidráulica
ÁLAMOS 2	2	asfalto	baldosa hidráulica
ALFÉREZ UTRILLA	2	asfalto	baldosa hidráulica
ALFONSO XI	2	asfalto	baldosa hidráulica
ALONSO ALCALÁ 1	1	adoquín granito	baldosa granito
ALONSO ALCALÁ 2	2	asfalto	baldosa hidráulica
ANCHA	1	asfalto	-
ANGUSTIAS 1	1	baldosa granito (80%) + adoquín granito (20%)	-
ANGUSTIAS 2	1	adoquín granito	baldosa granito
ANTIGUA	1	pavimento hormigón	adoquín granito
ANTÓN ALCALÁ	1	pavimento hormigón	adoquín granito
ARCIPRESTE ROBLES	1	pavimento hormigón	adoquín granito
AVENIDA DE PORTUGAL	2	asfalto	baldosa granito
CÁDIZ	1	asfalto	-
CALLEJÓN DE MEDRANO	1	pavimento hormigón	-
CALLEJÓN DEL MUDO	1	asfalto	-
CALLEJÓN HORNO	1	pavimento hormigón	adoquín granito
CALLEJÓN MESA	1	asfalto	-

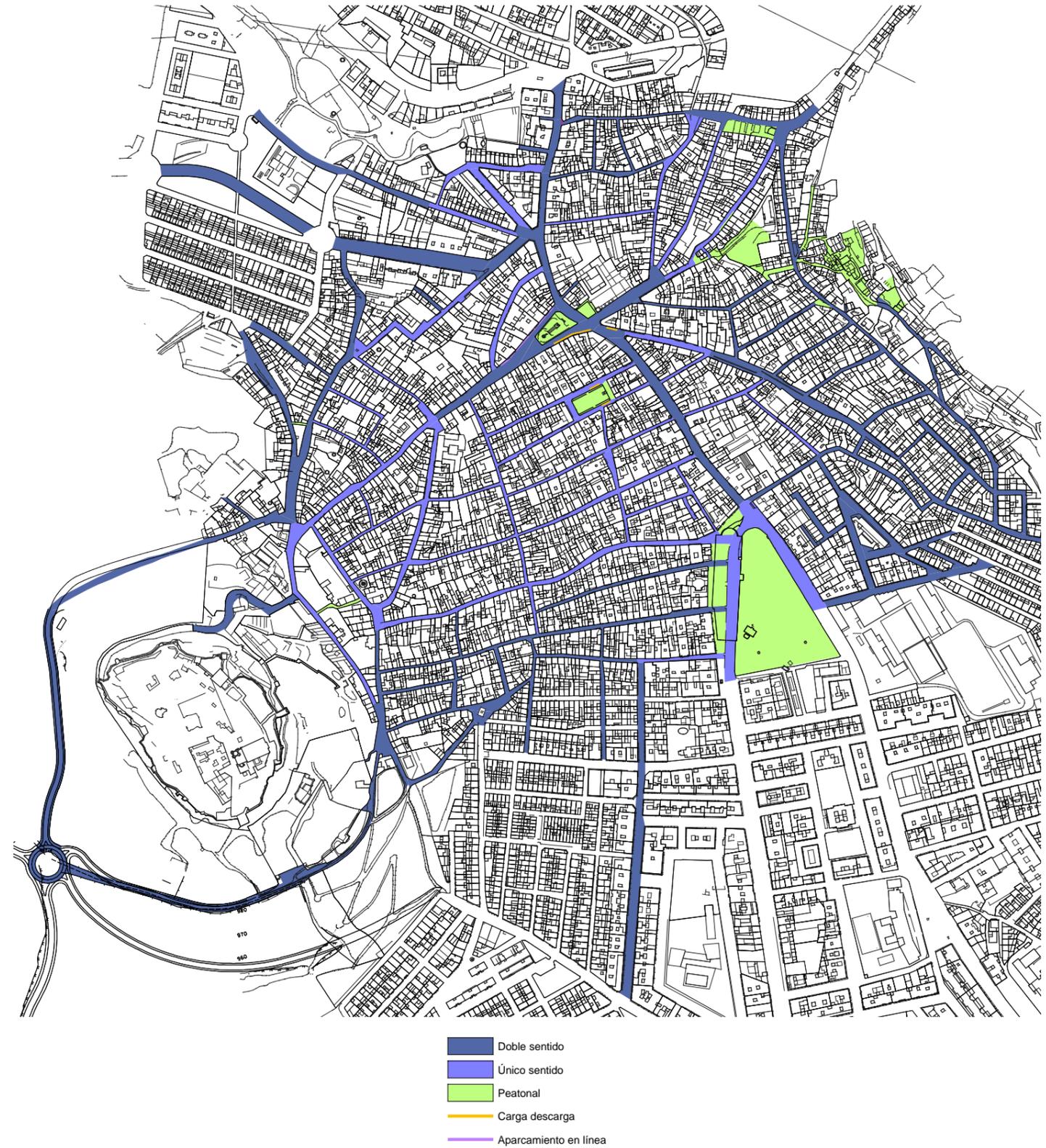
CALLEJUELA ALTA	1	pavimento hormigón	adoquín granito
CALLEJUELA BAJA	1	pavimento hormigón	adoquín granito
CAMINO NUEVO	2	asfalto	baldosa hidráulica
CAMINO SAN BARTOLOMÉ	1	empedrado	-
CAPUCHINOS	1	pavimento hormigón	adoquín granito
CARRERA DE LAS MERCEDES	2	asfalto	baldosa granito
CASERÍA DE LOS VALENCIA 1	2	asfalto	baldosa hidráulica
CASERÍA DE LOS VALENCIA 2	2	asfalto	baldosa hidráulica
CAVA	1	empedrado	-
CONDE DE TENDILLAS	2	asfalto	baldosa hidráulica
CÓRDOBA	2	asfalto	baldosa hidráulica
CORREDERA 1	1	asfalto	-
CORREDERA 2	1	asfalto	-
CORREDERA 3	1	asfalto	-
CRONISTA BENAVIDES LUNA	1	pavimento hormigón	adoquín granito
CRONISTA UTRILLA SERRANO	2	asfalto	baldosa hidráulica
CRUCES	1	asfalto	-
CRUZ DE VILLENA	2	asfalto	baldosa hidráulica
CUESTA DEL CAMBRÓN	1	empedrado	-
DEL CAMPO	2	asfalto	baldosa hidráulica
DEL MUDO	1	pavimento hormigón	adoquín granito
ÉCIJA	1	pavimento hormigón	adoquín granito
EL PUERTO	1	pavimento hormigón	adoquín granito
EMILIO MESEJO	1	pavimento hormigón	adoquín granito
ESPINOSA 1	1	asfalto	-
ESPINOSA 2	1	asfalto	-
FUENTE NUEVA	2	asfalto	baldosa hidráulica
GENERAL LASTRES 1	1	adoquín granito	baldosa granito
GENERAL LASTRES 2	2	asfalto	baldosa hidráulica
GUARDIA CASTELLANO	1	pavimento hormigón	adoquín granito
HUELVA	2	asfalto	baldosa hidráulica
JUAN JIMÉNEZ	2	pavimento hormigón	baldosa hidráulica
LA MOTA 1	1	empedrado	-
LA MOTA 2	1	empedrado	-
LLANETE DE VILCHES	2	asfalto	baldosa hidráulica
LLANETE DEL CONDE	1	asfalto	-
LLANETE DEL MERCADO 1	2	asfalto	baldosa hidráulica
LLANETE DEL MERCADO 2	2	asfalto	baldosa hidráulica
LLANETE DEL MERCADO 3	2	asfalto	baldosa hidráulica
LUQUE	1	pavimento hormigón	baldosa granito

MARINES	1	pavimento hormigón	adoquín granito
MARTINEZ MONTAÑÉS	1	adoquín granito	baldoa granito
MAZUELOS 1	1	empedrado	-
MAZUELOS 2	1	empedrado	-
MESA	1	pavimento hormigón	adoquín granito
MIGUEL DE CERVANTES	1	pavimento hormigón	adoquín granito
MIRAMOTA	2	pavimento hormigón	adoquín granito
MONJAS	1	pavimento hormigón	adoquín granito
OTEROS	1	empedrado	-
PADRE VILLOSLADA	2	asfalto	baldoa hidráulica
PAJAREJOS	2	pavimento hormigón	baldoa hidráulica
PEDRO ALBA	1	pavimento hormigón	adoquín granito
PILAR DE LAS TÓRTOLAS	1	pavimento hormigón	adoquín granito
PINTOR	1	pavimento hormigón	-
PLACETA SANTÍSIMA TRINIDAD 1	1	empedrado	-
PLACETA SANTÍSIMA TRINIDAD 2	1	empedrado	-
PLAZA DE SAN BLAS	1	empedrado	-
PRADILLO	1	adoquín granito	baldoa granito
PRIMAVERA			
RAMÓN Y CAJAL	1	pavimento hormigón	adoquín granito
REAL	2	asfalto	baldoa granito
ROMANCERO	1	empedrado	-
ROSA	2	pavimento hormigón	adoquín granito
ROSARIO	1	adoquín granito	baldoa granito + empedrado
SAN BLAS	1	asfalto	-
SAN FRANCISCO	1	asfalto	-
SAN IGNACIO	1	adoquín granito	baldoa granito
SANTÍSIMA TRINIDAD	1	pavimento hormigón	adoquín granito
SANTO DOMINGO	2	asfalto (90%) + adoquín granito (10%)	baldoa granito
SEVILLA	2	asfalto	baldoa hidráulica
SUBIDA AL MERCADO			
SUECIA	2	asfalto	baldoa hidráulica
TEJUELA	2	asfalto	baldoa hidráulica
TR. FUENTE NUEVA	1	pavimento hormigón	adoquín granito
TRAVESÍA PINTOR	1	pavimento hormigón	-
UTRILLA	1	asfalto	baldoa hidráulica
VERACRUZ	1	pavimento hormigón	adoquín granito
VERÓNICA 1	1	asfalto	-
VERÓNICA 2	1	asfalto	-
YEDRA	1	asfalto	-
ZALAMEA	1	pavimento hormigón	adoquín granito



*Pavimentos.*

## 3.1.3.b. Estudio de tráfico y aparcamientos.



Se ha procedido a recabar la información necesaria para relacionar la ocupación y densidad de vivienda con la necesidad de aparcamiento para poner en relación los aparcamientos en la vía pública con los aparcamientos interiores de las viviendas existentes por Áreas, y que se acompañan en el siguiente cuadro resumen.

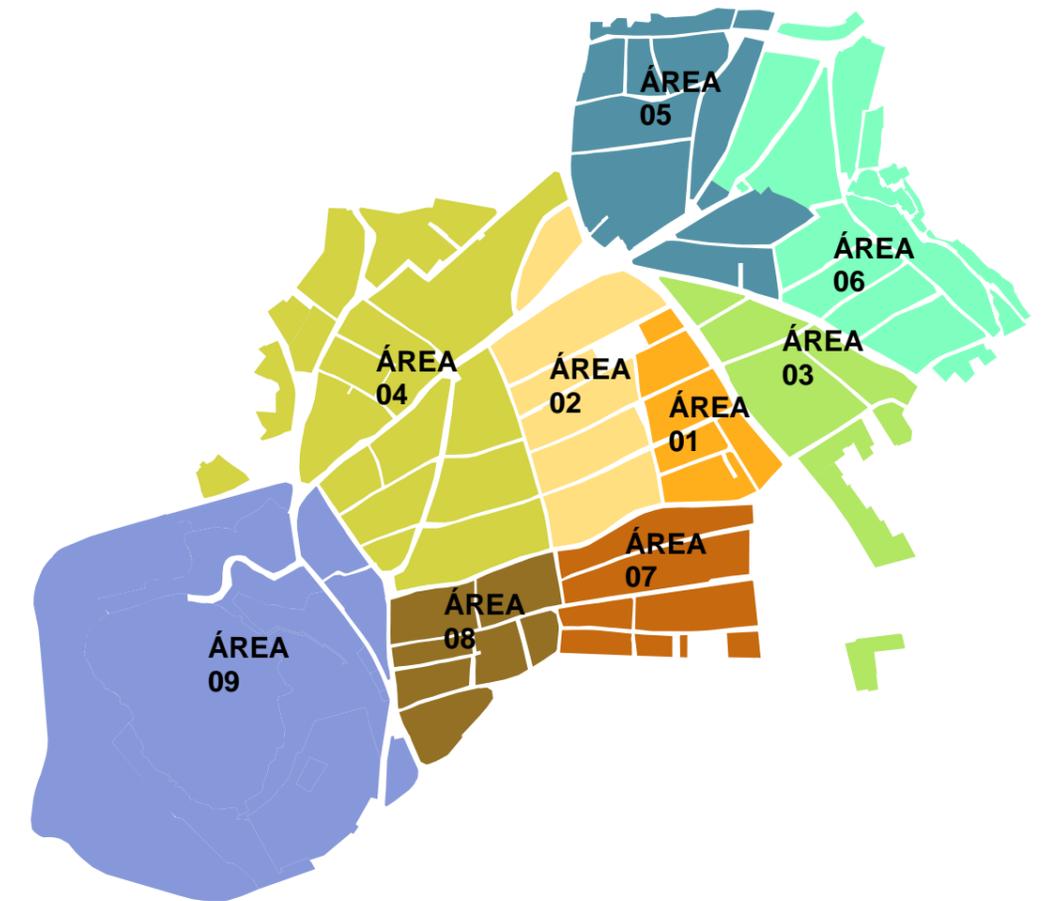
ÁREAS	MANZANAS	PARCELAS	% OCUPACIÓN	VIVIENDAS	EDIFICABILIDAD	LOCALES	DESHABITADOS	% Deshabitados	VENTA	SOLARES/CONSTRUCCION	HABITANTES	HABVIV	APARCAMIENTOS PRIVADOS	APARCAMIENTOS EXTERIORES	VEHICULOS	VEHICULOS/VIV
1	2	21	91%	52	3,13	15	8	38%	3	0	70		19			
	3	11	98%	20	3,53	10	4	36%	1	1	24		0			
	11	15	87%	56	4,08	10	5	33%	4	0	111		36			
	12	9	96%	47	4,55	9	0	0%	0	0	72		27			
	13	10	93%	34	3,07	7	2	20%	0	0	67		27			
	30	20	93%	52	2,84	6	2	10%	0	0	93		45			
	86	93%	261	3,53	57	21	23%	8	1	437	1,7	154	12	166	0,6	
2	1	20	85%	44	2,63	3	7	35%	1	0	108		51			
	4	52	83%	119	2,55	20	17	33%	2	1	193		49			
	5	24	85%	55	2,41	0	5	21%	2	0	50		26			
	14	39	69%	44	1,87	3	18	46%	4	1	68		24			
	9	16	92%	47	3,29	9	1	6%	0	0	121		53			
	15	29	80%	47	2,27	1	12	41%	2	1	101		29			
	180	82%	356	2,50	36	60	30%	11	3	641	1,8	232	152	384	1,1	
3	6	20	100%	44	3,13	10	11	55%	1	0	56		10			
	10	28	74%	46	2,02	8	7	25%	0	1	87		15			
	16	25	84%	49	2,82	8	13	52%	2	1	70		24			
	29	31	75%	35	1,72	1	11	35%	3	1	56		24			
	53	14	84%	19	3,95	10	1	7%	0	0	171		68			
	54	8	76%	8	2,12	0	0	0%	0	0	16		12			
105	2	71%	1	2,39	0	0	0%	0	1	1		1				
	128	81%	202	2,59	37	43	25%	6	4	456	2,3	154	114	268	1,3	
4	25	67	70%	92	1,72	2	23	34%	2	3	243		91			
	102	23	77%	59	1,56	0	7	30%	4	3	41		53			
	101	34	75%	32	1,60	1	7	21%	1	3	45		25			
	100	16	69%	19	1,39	0	6	38%	0	4	24		15			
	99	23	65%	20	1,14	0	12	52%	1	3	30		6			
	98	10	68%	10	1,15	0	4	40%	1	1	0		5			
	36	49	59%	49	1,40	0	17	35%	5	6	74		17			
	37	24	73%	19	1,72	1	6	25%	0	1	58		29			
	38	36	72%	40	1,79	0	16	44%	10	3	93		12			
	39	35	70%	47	1,59	0	16	46%	3	3	85		16			
	40	36	76%	36	1,35	0	11	31%	2	6	54		8			
	41	15	73%	13	1,13	0	3	20%	0	1	26		8			
	42	43	69%	43	1,46	0	17	40%	2	9	64		11			
	43	22	96%	21	1,10	0	6	27%	0	0	37		8			
	44	35	68%	35	1,35	0	12	34%	1	1	53		7			
	45	8	69%	7	1,35	0	2	25%	1	0	8		0			
	476	72%	542	1,42	4	165	34%	33	47	935	1,7	311	243	554	1,0	
5	7	19	86%	45	3,13	8	4	21%	1	1	108		38			
	8	38	76%	66	2,49	7	19	50%	2	3	120		42			
	20	41	77%	42	1,71	1	11	27%	1	0	112		28			
	21	43	78%	63	1,96	1	11	26%	2	0	133		48			
	22	23	89%	23	1,68	0	6	26%	1	1	49		22			
	23	18	76%	18	2,15	0	7	39%	2	0	29		11			
	24	20	71%	20	1,56	0	6	30%	1	4	36		10			
	17 mitad	33	64%	38	1,41	1	5	15%	3	0	88		12			
	103	22	62%	23	1,28	0	1	5%	0	0	53		8			
	104	20	74%	20	1,76	0	9	45%	1	0	23		0			
	277	75%	358	1,91	18	79	28%	14	9	751	2,1	211	93	304	0,8	
6	17 mitad	33	64%	38	1,41	0	5	15%	3	1	88		12			
	18	45	60%	45	1,45	0	13	29%	1	1	86		15			
	19	29	64%	32	1,33	0	6	21%	4	0	33		11			
	26	23	63%	26	1,07	0	5	22%	1	1	74		29			
	27	29	68%	32	1,29	0	7	24%	0	0	61		11			
	28	32	46%	38	0,78	0	11	34%	2	0	57		6			
	parte 56	8	57%	8	1,01	0	4	50%	3	2	6		0			
	69	8	41%	8	0,51	0	0	0%	0	1	0		0			
	70	20	61%	20	0,77	0	0	0%	0	3	32		6			
	46	21	47%	2	0,86	0	5	24%	1	1	66		6			
	106	13	55%	4	0,80	0	0	0%	0	1	0		0			
	107	10	28%	5	0,50	0	2	20%	0	5	0		3			
	59	5	41%	5	0,59	0	2	40%	0	0	22		1			
	276	53%	263	0,99	0	60	21%	15	16	525	2,0	100	73	173	0,7	
7	31	57	96%	83	1,71	5	9	16%	3	2	131		53			
	32	39	81%	59	2,52	6	19	49%	5	1	146		51			
	33	32	82%	32	2,21	6	15	47%	1	6	102		56			
	34	19	79%	19	1,62	0	2	11%	0	0	34		13			
	76	4	100%	34	3,81	2	0	0%	0	0	0		3			
	75	6	73%	11	1,73	0	1	17%	0	0	0		6			
	74	13	65%	12	1,38	0	1	8%	0	0	0		0			
	170	82%	250	2,14	19	47	21%	9	9	413	1,7	182	41	223	0,9	
8	35	25	85%	23	1,22	0	1	4%	2	0	60		9			
	47	11	68%	11	1,26	0	0	0%	0	0	27		15			
	48	18	73%	17	1,23	0	1	6%	0	0	35		26			
	49	28	87%	28	1,15	0	10	36%	1	1	39		12			
	50	18	100%	18	1,47	0	2	11%	1	1	34		7			
	51	18	100%	17	1,70	0	8	44%	0	6	41		9			
	52	17	58%	17	1,05	0	1	6%	0	0	35		12			
	135	81%	131	1,30	0	23	15%	4	8	271	2,1	90	39	129	1,0	
9	108	4	35%	0	0,39	0	0	0%	0	0	0		0			
	109	13	40%	8	0,60	0	0	0%	0	3	13		6			
	110	31	8%	4	0,14	0	0	0%	0	1	4		0			
	48		12	0,38	0	0	0%	0	4	17	1,4	6	41	47	3,9	
TOTALES		1.776		2.375		171	498	25%	100	101	4.446	1,9	1.440	808	2.248	

En la siguiente tabla se recogen los datos correspondientes a los aparcamientos privados dentro de los inmuebles así como los estacionamientos en el exterior, en los viales próximos a cada área; así como los estacionamientos de carga y descarga.

AREA	CALLES	aparcamientos en SUPERFICIE	CARGA / DESCARGA	Ancho Calle (m)	TOTAL
1	ALONSO ALCALA	0		5,45	
	GENERAL LASTRES	4		4	
	RAMON Y CAJAL	0		3,8	
	SAN IGNACIO	0		4,1	
	PRADILLO	0		3,6	
	VERACRUZ	12		5,8	
	ANGUSTIAS	0		4,75	
	CARRERA MERCEDES	0		10,75	
			12	0	
2	PEDRO ALBA	18		6,15	
	REAL	47		8,2	
	ALONSO ALCALA	25		4,65	
	Gral lastres	12	5	4,4	
	RAMON Y CAJAL	3		4	
	VERACRUZ	7		4,7	
	CERVANTES	28		6,5	
	MARTINEZ MONTANES	0		4	
	PLAZA AYTO	7		8,7	
			147	5	
3	UTRILLA	60		9,75	
	MARINES	0		3,9	
	LAS MONJAS	6		4,5	
	FUENTE NUEVA	0		5	
	EMILIO MESEJO	0		3,7	
	ALAMOS	40		14,5	
	CONDE TENDILLAS	8		8,2	
			114	0	
4	ABEN HAKAN	19		6,5	
	ANCHA	45		7,21	
	MESA	16		6	
	REAL	59		9,1	
	ROSARIO	56		6,45	
	SANTISIMA TRINIDAD	0		3,5	
	LUQUE	0		3,9	
	VERACRUZ	3		3,92	
	CERVANTES	19		5,39	
	SAN FRANCISCO	15		7,3	
	PLACETA STSMA TRINIDAD	11		19,9	
	MEDRANO	0		3,25	
	OTEROS	0		3,15	
LLANETE CONDE	0		3,15		
CALLEJON YEDRA	0		3,05		
		243	0		243
5	ANTIGUA	23		3,76	
	ECLJA	10		4,45	
	GUARDIA CASTELLANO	11		3,96	
	SANTO DOMINGO	25	5	10,7	
	ESPINOSA	0		4,2	
	CALLEJON UTRILLA	5		5,15	
	TEJUJELA	0		9	
	BAJA	7		3,5	
	ALTA	7		3,65	
	ANTON ALCALA	0		4,2	
ARCIPRESTE ROBLES	0		4,7		
		88	5		93
6	PILAR TORTOLAS	10		21,1	
	ROSA	17		5,65	
	PINTOR	2		4,47	
	ZALAMEA	0		3,86	
	PAJAREJOS	3		4,51	
	JUAN JIMENEZ	3		4,95	
	CORREDERA	35		4,5	
	LAS CRUCES	3		4	
		73	0		73
7	ABAD MOYA	0		4,85	
	ABAD PALOMINO	23		5,7	
	CAPUCHINOS	15		4,68	
	CRONISTA BENAVIDES	0		4,25	
	ALF UTRILLA	3		3,9	
		41	0		41
8	ABAD PALOMINO	6		4,85	
	EL MUDO	0		4,25	
	PUERTO	2		4,03	
	PLACETA SAN BLAS	12		13,53	
	CALLEJON MUDO	7		5,35	
	TRAV. PUERTO	0		5,4	
PLACETA SAN BLAS	12		15,3		
		39	0		39
9	LA MOTA				
TOTALES		757	10		767

Tabla resumen.

ÁREA	PARCELAS	SUPERFICIE (Ha)	VIVIENDAS	DENSIDAD VIVIENDA (viv/ha)	LOCALES	DESHABITADOS	% DESHABITADOS	EN VENTA	SOLARES / CONSTRUCCION	HABITANTES	HABVIV	APARCAMIENTOS PRIVADOS	APARCAMIENTOS EXTERIORES	VEHÍCULOS	VEHICULOS/VIV	% OCUPACIÓN PARCELA
1	86	1,73	261	151	57	21	23%	8	1	437	1,7	154	12	166	0,64	93%
2	180	3,55	356	100	36	60	30%	11	3	641	1,8	232	152	384	1,08	82%
3	128	3,15	202	64	37	43	25%	6	4	456	2,3	154	114	268	1,33	81%
4	476	8,59	542	63	4	165	34%	33	47	935	1,7	311	243	554	1,02	72%
5	277	4,80	358	75	18	79	28%	14	9	751	2,1	211	93	304	0,85	75%
6	276	5,46	263	48	0	60	21%	15	16	525	2,0	100	73	173	0,66	53%
7	170	2,69	250	93	19	47	21%	9	9	413	1,7	182	41	223	0,89	82%
8	135	2,42	131	54	0	23	15%	4	8	271	2,1	90	39	129	0,98	81%
9	48	14,45	12	1	0	0	0%	0	4	17	1,4	6	41	47	3,92	0%
TOTALES	1.776	47	2.375		171	498	25%	100	101	4.446		1.440	808	2.248		



Las características morfológicas del Casco Histórico hacen que el tráfico sea uno de los problemas a resolver. Calles estrechas donde se amontonan los vehículos por la falta de aparcamientos en el interior de los inmuebles o aparcamientos públicos. Esta ocupación espontánea de vehículos rodados provoca conflictos con el peatón, e incluso con los servicios municipales de limpieza, policía, bomberos, servicios asistenciales de emergencia o primera necesidad.

Las situaciones de emergencia pueden verse entorpecidas peligrosamente por el hacinamiento, especialmente nocturno, de vehículos en la vía pública donde la nocturnidad impide la vigilancia de las normas municipales de aparcamiento, y es en esos momentos donde puede verse una calle bloqueada para el paso de un vehículo de emergencia como puede ser un camión de bomberos.

Esta invasión de automóviles, donde el número por familia ya supera con creces la unidad, necesita resolver el aparcamiento de los mismos, bien en el interior de los inmuebles o en aparcamientos públicos.

A su vez, no solo hay que resolver el aparcamiento de los mismos, sino que se tendrá que disminuir el tráfico rodado para mejorar la calidad y la accesibilidad al centro histórico.

La ausencia de algún estudio de movilidad en la actualidad, junto con los aspectos mencionados anteriormente, refuerzan más la necesidad del estudio, aún en unas condiciones limitadas de alcance, que permita abrir un debate en este frente y proporcionar los elementos técnicos necesarios para contribuir a la optimización del Plan Especial incorporando en su diseño los criterios de movilidad, basados en un estudio específico.

Los objetivos de este trabajo serán:

- Realizar un diagnóstico del estado del tráfico y la movilidad en la zona del PEPRI.
- Proponer las medidas directas y de acompañamiento de infraestructura vial y gestión del tráfico en consonancia con la estrategia definida para la zona.

Entendiendo este trabajo como un estudio sectorial de apoyo al Plan Especial, el ámbito se reduce al mismo que el Plan y la aproximación será cualitativa y en los casos en que sea posible cuantificar la información, la lectura correcta será de órdenes de magnitud o primeras aproximaciones. El estudio tendrá carácter de plan estratégico de tráfico con lo que las soluciones aportadas serán indicativas e ilustrativas, no constituyendo en ningún caso un proyecto de detalle.

Como primera aproximación se han realizado aforos en los puntos más significativos con el fin de manejar algún dato numérico del tráfico.

Se acompañan los recuentos de algunos puntos de aforo en días laborables que permitan tener un idea de la intensidad:

Estación de aforo	Frecuencia (vehículos/hora)	
	Horas punta	Horas intermedias
Compás de Consolación	842	573
Pilar de los Álamos	1.022	685
Plaza Ayuntamiento	108	69
Real/Martínez Montañés	150	84
Placeta Carmen Juan Lovera	276	166
San Juan	98	60
Utrilla	130	88
San Blas	120	104
Juego Pelota	280	168

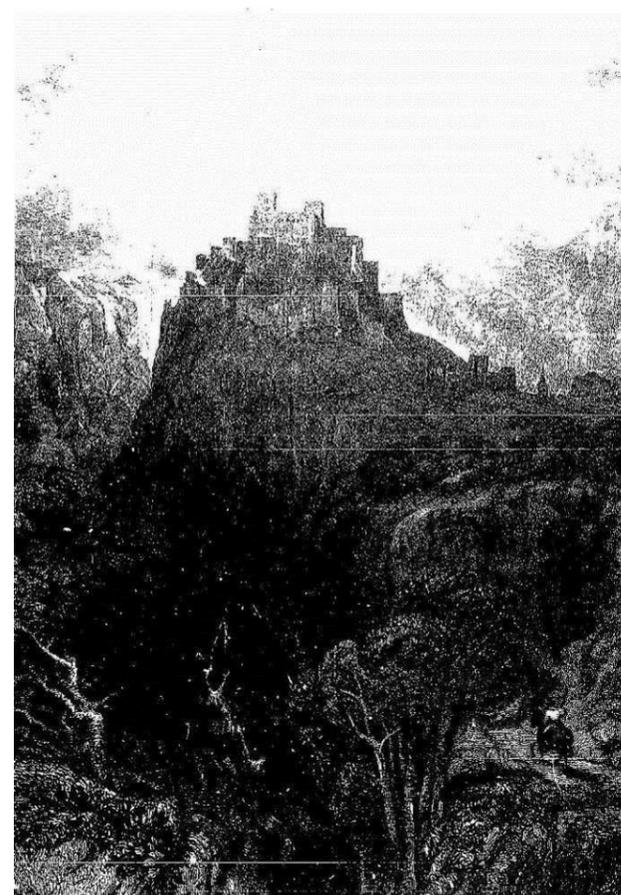
### 3.2. ANÁLISIS DE LA IMAGEN URBANA Y DEL PAISAJE.

La ciudad de Alcalá la Real, formada originalmente sobre el cerro de la Mota, con una lenta ocupación de las laderas hasta ocupar el cerro de las Cruces, tiene una estructura paisajística compleja.

Se tiene una imagen que han transmitido viajeros, dibujantes, fotógrafos,... no deja lugar a dudas sobre el poder atractivo de ciudad en alto, recreando lo agreste de su colina, su forma. Una percepción visual en la que junto con lo construido se señala la excepcionalidad de lugar en el que se enclava, la difícil topografía de la Mota, la vega y en el horizonte la sierra de Granada. Su valor paisajístico, su percepción visual, está recogida en numerosos textos, en los que como puntos en común se le remarca el estar en alto, rodeada de sierras y con la fortaleza de la Mota como hito dominante de la imagen de la ciudad.

Así la descripción que de Alcalá aparece en la obra del Barón Charles Davilier y Gustavo Doré en 1.862, ensalzaba el medio físico de esta ciudad a la que consideraban una de las ciudades más bellas de España: *“Desde lo alto de la alta torre de la Mota, construida en la cima de una colina en forma de pilón de azúcar, sobre la que está erigida la ciudad, divisamos una extensión hasta las llanuras de la Vega, en medio de la cual se levantaban las colinas de Granada”*.

También del siglo pasado es el dibujo de Roberts, en éste la presencia del monte se acentúa por fuertes barrancos que lo deja prácticamente exento. Por otro lado la relación de tamaño con la ciudad fortificada magnifica el cerro. El dibujo parece estar realizado desde el acceso sur de la ciudad.



La presencia de la fortaleza de la Mota como imagen dominante de la ciudad es innegable. Una imagen que está configurada por un caserío popular de casas con tejado a dos aguas blanqueadas, dispuestas en una difícil topografía. La vista del caserío está dominada por los campanarios y el volumen de la iglesia de Consolación y las Angustias. Un equilibrado paisaje que en los tiempos recientes, ha sido interrumpido con desmesuradas construcciones, reflejo de los procesos especulativos que se han producido en la ciudad. Como ciudad en ladera, el principal problema es la ordenación de volúmenes en la pendiente.

Es de destacar, que gracias a la topografía, el desarrollo de los distintos itinerarios y paseos por la ciudad permiten le imagen desde diversas posiciones y cotas distintas, por lo que en ningún momento la percepción es monótona. Siempre el ángulo es

distinto y factor sorpresa aparece en algunas imágenes donde se superponen unos primeros planos, solo posibles gracias a la elevación de los puntos de tránsito.

En el interior, la disposición en cuesta escalonada de los tejados de las casas tradicionales donde solo los hitos tienen un gran volumen que rompía con el resto, hoy está siendo transformado por edificaciones fuera de escala que además de romper en altura y volumen provocan problemas de medianerías.

La permanencia de la traza viaria tradicional hace que en Alcalá las calles del casco histórico conserven un alto valor ambiental y mantengan perspectivas de interés. En este sentido son de destacar las cotas más altas de las calles, aunque son las más degradadas, han sido las menos alteradas, dominan la escena urbana y el paisaje.

Las calles más representativas, las más estimadas por el ciudadano, son la Carrera de las Mercedes y la calle Real. Ambas presentan un paisaje urbano de gran valor estético tanto por su propio trazado como por el escenario arquitectónico. La calle Real es la columna vertebral que une la Mota con el Llanillo. Es la calle más amplia del casco histórico, serpenteante, a manera de embudo, se ensancha en la zona baja, en su encuentro con el Compás de Consolación. En las cotas más altas destaca un caserío fundamentalmente del siglo XVIII frente a la zona baja con casas nobles de principios de siglo.

La Carrera de las Mercedes o Llanillo, su propio nombre delata su topografía, es la vía principal de la ciudad. Es calle es de un alto valor estético-ambiental en la que junto a una arquitectura doméstica de estilo historicista, regionalista y ecléctico se concatenan inmuebles singulares: Pilar de los Álamos, Palacio Abacial, convento de las Dominicas, iglesia de Consolación. De estos edificios singulares destaca el dominio de la torre de la iglesia de Consolación sobre prácticamente toda la calle y por otro lado, el Palacio Abacial, que sobresale de la calle con su cornisa mixtilínea y su juego de planos en fachada. Es de señalar el efecto negativo que el mobiliario urbano tiene en esta calle, desde los rótulos luminosos, semáforos, tendido eléctrico y telefónico que deterioran la imagen y perspectiva urbana, así como algún edificio en particular y algunos elementos y materiales de nuevas construcciones.

En el interior del casco histórico hay varios escenarios que podemos considerar como hitos urbanos, como la plaza del Ayuntamiento, que acogen elementos singulares de la ciudad, o la plazoleta de San Juan, el paseo de los Álamos, un espacio público vinculado a la ciudad desde el siglo XVIII. Junto a estas áreas que podemos calificar de singulares, nos encontramos otras más amplias de identidad visual, como la que se visualiza desde la Plazoleta de las Tórtolas.

### 3.2.1. ZONAS HOMOGÉNEAS.

Las Zonas Homogéneas quedan delimitadas por una extensión que comprende inmuebles completos de espacios urbanos que comparten invariantes tipológicas y urbanas, ofreciendo imágenes urbanas unitarias dentro del Casco Histórico.

Las Zonas Homogéneas definidas son:

- ANGUSTIAS-AYUNTAMIENTO.
- LLANILLO-ÁLAMOS.
- REAL.
- SAN JUAN.
- SAN ANTÓN.
- ANCHA.
- UTRILLA.
- ARCIPRESTE ROBLES.
- CRUCES-CORREDERA.
- LA MOTA



#### 3.2.1.a. Angustias-Ayuntamiento.

Zona delimitada entre las calles Martínez Montañés, Miguel de Cervantes, Alonso Alcalá y las edificaciones paralelas a la Carrera de las Mercedes hacia el este, marcada por un tejido reticular en una zona de topografía sensiblemente horizontal.

Presenta calles estrechas, largas y sinuosas cortadas por otras transversales que siguen a las curvas de nivel ocasionando manzanas regulares, la mayoría de forma rectangular.

El espacio libre principal lo constituye la Plaza Arcipreste de Hita, o Plaza del Ayuntamiento, un espacio planificado en el siglo XVIII, una plaza rectangular con los edificios más significativos en sus frentes más cortos: el Ayuntamiento y las Casas de Enfrente.

Hoy sigue siendo el centro histórico y neurálgico de la ciudad al aglutinar las oficinas municipales y otros servicios dependientes del Ayuntamiento, así como varias entidades bancarias y lugares de negocio y equipamientos terciarios y comerciales que atraen un flujo diario de personas, sobre todo por las mañanas.

Otro espacio libre interesante en la trama es la placeta que se conforma delante de la Iglesia de las Angustias, en la confluencia de las calles Ramón y Cajal con calle Angustias.

Es una zona muy comercial, si bien habría que potenciar la calle Angustias que en la actualidad figura como las espaldas del Llanillo, y con un tránsito mucho más reducido tanto de tráfico rodado como peatonal.

En la plaza del Ayuntamiento se produce un recorrido rodado inútil a toda la plaza para buscar uno de los escasísimos aparcamientos públicos existentes de zona azul. En la actualidad el coche es una servidumbre que afecta negativamente sobre este espacio libre que se encuentra mal adaptado a las necesidades actuales y poco aprovechado. No para de producirse un acceso rodado cíclico de vehículos que buscan un aparcamiento que no existe. Por tanto se deben tomar medidas drásticas para modificar los comportamientos circulatorios, restringiendo y reordenando el paso a los vehículos necesarios (policía, ambulancias, bomberos, minusválidos, carga y descarga...) y peatonalizando este espacio donde campea el coche a sus anchas.

Posee un gran problema de accesibilidad con plataformas que ensalzan rasantes inexistentes y producen escalonamientos innecesarios. Carriles de vehículos sin aceras donde el peatón sufre los riesgos del atropello, y por supuesto la contaminación atmosférica, acústica y ambiental.

También en las inmediaciones de la iglesia de las Angustias se produce un verdadero hacinamiento de aparcamientos que colapsan este espacio.

Sería necesario frenar y controlar la sustitución del tejido edificatorio en esta zona. Se añaden impactos por el mal uso de materiales como las chapas en las medianeras, cajetines de persianas vistos, cierres de aluminio, rótulos luminosos, zócalos de mármol. Es generalizado la incompatibilidad de escala de los huecos de planta baja en los locales comerciales respecto al resto del edificio.

### 3.2.1.b. Llanillo-Álamos.

Es la calle Carrera de las Mercedes, conocida por el Llanillo, dada su escasa pendiente dentro de una ciudad donde la topografía es evidente.

Es la calle principal de la ciudad, menos habitada y con más actividad comercial.

Gran número de casas de patrones historicistas y eclécticos mezcladas con los edificios singulares del Palacio Abacial y el Convento de Madres Dominicas.

Alto nivel estético y ambiental que tiene como final la torre de la Iglesia de Consolación.

Son elementos claramente distorsionantes los tendidos eléctricos, telefónicos, carteles publicitarios, rótulos luminosos, marquesinas, zócalos de materiales pulidos como granito, señales de tráfico, aluminios, colores de fachada, así como la desproporción y escasa armonía de los huecos de planta baja respecto al resto del edificio.

Uno de los grandes problemas de este vial se encuentra en que era coincidente con el trazado antiguo de la N-432. Aunque en la actualidad existe la variante que descongestiona esta calle, no deja de ser el viario básico dentro del Casco Histórico con la consiguiente concurrencia de tráfico rodado y los atascos en horas punta, que hacen aumentar la contaminación acústica y atmosférica de los vehículos a motor.

Es, a primera vista, una calle de vocación peatonal que tendrá que apostar por una transformación integral y racional que haga desaparecer el tráfico rodado, en lo posible, aumentando la cualidad y la dimensión peatonal y disminuyendo la velocidad del tránsito. Todo ello ayudará a los distintos agentes sociales y de actividad para un desarrollo sostenible y medioambiental que produzca la imbricación de esfuerzos y actividades.

### 3.2.1.c. Real.

En esta zona los edificios más significativos responden a construcciones de principios de siglo XX, con líneas de composición y elementos propios de un lenguaje arquitectónico de carácter historicista. Se caracterizan por grandes fachadas con huecos simétricos a ritmos muy marcados y bajo un orden jerárquico en la vertical que los hace muy característicos.

Se trata de una arquitectura de carácter urbano que intenta bucear en los lenguajes burgueses de la época con aspiraciones formales exclusivamente fachadistas de expresión exterior. Adquiere elementos ornamentales de los distintos estilos arquitectónicos.

Suelen ser edificios de tres plantas de alzada, con ritmo compositivo y jerarquización de plantas en alzado que afecta a los vuelos, altura de huecos, profusión de ornamentación, dimensiones de huecos, de gradiente vertical; provocando una degradación en altura de la intensidad de elementos.

Elementos destacados son la metalistería y la forja, a base de figuras geométricas o naturales extraídas de los repertorios historicistas.

Los huecos son alargados de proporciones verticales y de gran dimensión especialmente en las casas señoriales.

Las molduras se utilizan con gran habilidad y con gran variedad de las mismas, abundando las de formación de zócalo, separación de plantas, remates de cornisa, recercados de huecos, guardapolvos, recercados de puerta principal, de formación de vuelos.

Los aleros suelen ser de piedra con molduras; y de tablazón y canes de madera. En este caso suelen tener una importante dimensión en torno a los 80 cms. de vuelo que dan una importante protección del agua a la fachada que protege.

Las fachadas utilizan en su construcción materiales como la piedra arenisca propia del lugar. Unas veces en forma de sillería vista. Otras con sillería de piedra revestida con estucos; y otras pintada a la cal. En otras ocasiones también se utiliza el tapial guarnecido y pintado a la cal.

Engloba el entorno de la Iglesia de Consolación y el Toril, un primer tramo de la calle Real, Tejuela, Santo Domingo, Antón Alcalá y Guardia Castellano.

La calle Real discurre a contrapendiente hacia la Fortaleza de la Mota desde el cruce con la vía Norte-Sur (El Llanillo o Carrera de las Mercedes). En este cruce se produce un ensanchamiento que alberga el paseillo de La Mora y un desordenado espacio dedicado al aparcamiento de vehículos.

Eje visual con inicio en el Compás de Consolación y foco final en la fortaleza de la Mota.

Esta zona tiene un elevado grado de ocupación y densidad en los edificios que lo constituyen.

Puede apreciarse una tipología de caserío noble de principios de siglo XX de patrones historicistas, modernista y eclécticos.

Las edificaciones recientes presentan una tipología en bloque que nada tienen que ver con la tipología espacial y estructural del tejido urbano.

Igual situación sucede en el tramo de la calle Tejuela y el Callejón de los Ángeles.

Materiales en fachada de lo más diverso, como el uso indiscriminado de todo tipo de aluminios, ladrillo visto, etc.

De los edificios singulares hacemos mención al mal estado del claustro del ex convento franciscano de Consolación, el Toril, y el abandono que el espacio interior de la manzana de Consolación, antiguo espacio para huerta del convento, ocupado en parte por edificaciones de poca calidad a modo de naves almacén, y otras naves con uso de salón de bodas. Por otro lado contrastar el estado de las traseras de las viviendas tradicionales en la calle Guardia Castellano y el fuerte impacto de las traseras y estudio volumétrico de la calle Antón Alcalá con las nuevas construcciones plurifamiliares.

En cuanto a plazas o espacios públicos, esta zona cuenta con el Compás de Consolación, el Paseillo de la Mora, y el ensanche provocado en el cruce de la calle Oteros, Real y Rosario.

El Paseillo de la Mora es un espacio libre carente de vegetación y rodeado de aparcamiento en superficie y contenedores de basura que contaminan este cruce y punto de origen de coordenadas del Casco Histórico de Alcalá la Real, donde intersectan los ejes principales viarios de la ciudad: uno el Llanillo de rasante horizontal y otro la calle Real de rasante en dirección a la máxima pendiente.

La mayor actividad comercial se produce en el inicio de la calle Real y Tejuela.

A lo largo de este eje se organizan varios equipamientos como la Guardería municipal y la Casa Pineda.

*3.2.1.d. San Juan.*

Calles de empedrado con muros de mampostería que cierran los huertos por los que atraviesa. Se dan muchas tipologías de fachada. La arquitectura es de tipo vernácula en la mayoría de las construcciones.

Dos alturas (bajo+1). Balcones volados con voladizo de canto fino. Rejería de balcones y ventanas simple, sin ornamento alguno. Alero de ladrillo macizo en forma dentada, de tejas superpuestas, de piedra formando molduras o de canes de madera y tablazón. La puerta principal aparece ausente de ornamentación alguna. Fachadas de sillería de piedra pintada a la cal y tapial guarnecido y pintado a la cal.

Está situado en las cotas más altas de la ciudad. El centro de este espacio lo ocupa la iglesia de San Juan, de origen tardo medieval pero no sólo de manera física, sino que espiritualmente y socialmente este barrio respira por San Juan. Es de una presencia importantísima todo lo que gira en torno a la parroquia de San Juan.

También se encuentra en esta zona la antigua iglesia y convento de la Santísima Trinidad, de la que sólo quedan huertos y jardines abandonados, así como la ermita de San Rafael, reliquia de la antigua iglesia.

En esta zona se conservan bastantes casas de tipología tradicional que están sufriendo una rápida sustitución.

Las calles son empedradas, uno de sus elementos más característicos son las tapias de mampostería de sus huertos.

Las casas suelen ser de dos plantas, construidas con muros de carga de piedra encalada o tapial.

Es una zona sin equipamientos y de muy difícil acceso por la topografía y por la cota elevada a que se sitúa.

Es una de las zonas más deshabitadas.

Uno de los objetivos será recuperar el espacio, hoy vacío, del antiguo convento de la Trinidad. Sería interesante dotar al barrio de algunos servicios municipales y equipamientos que puedan dinamizar la zona y hacerla a la vez más atractiva.

Las manzanas de la zona son de mayores dimensiones que las del resto del casco histórico por lo que en el interior de éstas se han desarrollado espacios traseros y edificaciones sin control ni calidad que será preciso regular desde las distintas ordenanzas particulares de este Plan Especial.

La calle Martínez Montañés establece un paralelismo con el Llanillo pero a una cota más elevada, de manera que el tránsito por la misma va suponiendo un ritmo de asomarse al Llanillo con el consiguiente control mutuo desde las perspectivas que brindan las calles que suben a contrapendiente y que desembocan en el Llanillo. Es por tanto un itinerario llano a una cota elevada que permite controlar a ladera Este y Oeste a medida que se produce un cruce de viario. Las vistas desde este recorrido son excepcionales hacia los Llanos. La perspectiva que ofrece siempre es de un marcado carácter de orientación, posicionando al peatón respecto a la ciudad, de manera que se hace imprescindible.

*3.2.1.e. San Antón.*

Zona a las espaldas del Paseo de los Álamos en la ascensión de la ladera oeste hacia la Mota. Manzanas alargadas de gran longitud, con arquitectura vernácula entremezclada con distintas tipologías. De una antigüedad aproximada entre los 70 y los 80 años.

Como rasgo fundamental, la longitud de fachada va disminuyendo a medida que la calle aumenta de pendiente.

Huecos muy diferentes entre sí. Tipos de aleros variados, abundando los formados por canes de madera bajo fábrica revestidos de mortero encalado. También existen aleros de yesería con ornamentación y dibujos.

Vuelos de balcones con molduras y en algún caso pintado en algún color.

Zócalos pintados en colores gris o azul oscuro.

*3.2.1.f. Ancha.*

Calles de empedrado con muros de mampostería que cierran los huertos por los que atraviesa. Muchas viviendas de reciente construcción.

Alero de ladrillo macizo en forma dentada, de tejas superpuestas, de piedra formando molduras o de canes de madera y tablazón.

Fachadas de sillería de piedra arenisca vista, sillería de piedra pintada a la cal, mampostería concertada vista, tapial guarnecido y pintado a la cal.

Existencia de espacios urbanos interesantes como la Placeta de la calle Ancha que posee arbolado y una cruz de piedra.

La plaza de San Francisco necesita una acción integradora importante capaz de devolver los valores que posee, además de consolidar las ruinas existentes y adecuar el entorno. La plaza empedrada, las casas dispuestas alrededor y el verdor de la vegetación hacen de que esta zona, aunque muy deprimida, presenta un potencial de calidad ambiental y pueda ser uno de los lugares más entrañables y acogedores.

Precisamente su estado de abandono y el hecho de que aún no se haya iniciado ningún proceso edificatorio hace que sus posibilidades crezcan en cuanto a proyectar desde origen y de manera global sin interferencias.

Su nombre hace referencia a la existencia de sus inmediaciones del convento de San Francisco de la Observancia del que sólo queda el fragmento de un muro y parte de la sacristía.

En esta zona hay dos pequeñas plazoletas formadas por las encrucijadas de calles cuyo elemento más significativo es una cruz encalada y unos árboles. Una está formada entre la calle Aben Hakan y la calle Ancha con forma triangular; y la otra entre la calle Mesa y la calle Ancha.

Uso predominante el residencial.

*3.2.1.g. Utrilla.*

Similitud con la zona Arcipreste Robles. Las calles del Pintor, Juan Jiménez, Pajarejos presentan un tipo de vivienda similar a los de la calle Rosa. Aquí la característica más importante es el escalón de bajada de las cubiertas, ya que estas calles tienen una implantación perpendicular a la máxima pendiente de la ladera.

Son viviendas las que aquí se encuentran con el sello historicista y casas señoriales con aspecto de palaciegas. Abunda el tipo de casa de la calle Arcipreste Robles.

Como elemento discordante y desequilibrante aparece un gran desnivel a lo largo de la calle salvado con un jardín en el que se intercalan escaleras. Esto provoca que se produzca una dualidad de rasantes que con el tiempo no ha hecho más que acentuar un gran problema de tránsito y accesibilidad. Las rejerías son ricas en ornamento y de gran calidad.

Tipo de hueco alargado con predominio de la vertical, de gran dimensión. Cifrar proporción sería interesante para establecer algún baremo de referencia en las ordenanzas particulares.

Repertorio variado de molduras de fachada de formación de zócalo, separación de plantas, de remate de cornisa, recercado de huecos, de recercado y coronación de puerta principal, de formación de alero, de formación de vuelo de balcones.

Se usan los dos tipos de alero: de piedra con molduras y de tablazón de madera con canes. Vuelo de grandes dimensiones en torno a los 80 cms.

En fachada se usan: sillares de piedra arenisca vista, pintada a la cal, y tapial guarnecido y pintado a la cal.

Lo más significativo de esta zona es como la traza de esta calle Utrilla, se inicia justo en el cruce más importante de la ciudad (Compás de Consolación) y culmina en la cota más alta de la ladera Este (Los Llanos), transformando la traza urbanística reticular de la ladera Oeste, en una traza oblicua que vertebra un nuevo tejido de viales perpendiculares, pero sobre una calle de pendiente suave, al contrario de la calle Real que sube por la línea de máxima pendiente.

No es casual, puesto que esta calle coincide con una vía pecuaria, que lógicamente buscaba el trazado más acomodado a la topografía para el tránsito fácil del ganado. Si bien los acuerdos con las distintas calles provocó situaciones tan difíciles como la

existente en la actualidad respecto a la duplicidad de rasantes en la misma calle que provoca un salto terrible en la sección transversal. A lo largo de los años no se ha tomado ninguna iniciativa para tratar de paliar o mejorar este asunto y se ha producido una reiteración de cambios de pavimento sin mayor intención.

Esta zona engloba el espacio comprendido entre el Barrio de las Cruces en sus cotas superiores y la Carrera de las Mercedes en su límite inferior, con un eje vertebrador que es la calle Utrilla.

En esta zona se encuentra un importante equipamiento como es el Teatro Martínez Montañés, encorsetado dentro de una trama ajustada y oprimida por una topografía y un viario exigentes y caprichosos.

Frente a las unidades residenciales, la desocupación es elevada.

En esta zona se ha producido un importante proceso de sustitución de edificación tradicional por otra plurifamiliar de baja calidad arquitectónica que provoca importantes impactos urbanísticos por la variedad de materiales empleados, cuerpos volados, la enorme altura de las plantas bajas sin sentido alguno, y en general el escaso diálogo entre lo nuevo y lo viejo.

Es destacable la existencia de los vacíos que se producen en el interior de algunas manzanas y el caótico mundo de traseras y patios interiores de manzanas, así como de edificaciones ilegales que en una ciudad con la topografía tan acusada es tan fácilmente reconocible desde algunos puntos de la ciudad como desde la Mota o desde las Cruces.

Perpendicular a la calle Utrilla, y paralelas entre ellas están las calle Juan Jiménez, Pajarejos, Zalamea, del Pintor y Espinosa, que conforman un tejido de manzanas prácticamente rectangulares. En estas calles se encuentran muchas edificaciones en ruinas y en estado de semiabandono.

La mayor parte de las casas han sido sustituidas por vivienda estándar que abusan de zócalos cerámicos, las carpinterías de aluminio y las antes de televisión.

Desde las cotas altas de estas calles se divisa una gran panorámica tanto de la Mota como del resto del Casco Histórico, que habría que proteger. Por otro lado los tejados de teja árabe con alero sobresaliente confieren a estas calles un toque ambiental de calidad estética que están rompiendo las nuevas construcciones de tipo plurifamiliar y los tendidos eléctricos.

Esta zona es una de las más privilegiadas por la proximidad al centro histórico que se compagina con su elevada cota sobre el Llanillo que le permite tener unas vistas sobreelevadas privilegiadas prácticamente en el Centro.

Ha sido reciente una importante obra de cirugía urbanística en esta calle donde ha sido sustituido un equipamiento religioso como era el convento de madres Trinitarias por un residencial plurifamiliar y un pequeño equipamiento social, y hubiera sido un buen momento para pensar en otra solución urbanística más acertada y necesaria en este punto de la ciudad tan cercano al centro histórico y con las dimensiones tan importantes de propiedad de este convento.

### 3.2.1.h. Arcipreste Robles.

Se trata de calle que han sustituido el empedrado original por pavimentos de hormigón y granito, desapareciendo el acerado en las partes altas, siendo un elemento propio de esta zona los cantones (muros de contención de piedra encalados que salvan desniveles dentro de una misma sección de calle).

Esta zona engloba la zona entre las calles Antón Alcalá y Corredera.

Se caracteriza por su trama de ejes largos y estrechos que convergen en cuenca triangular en Santo Domingo.

El tejido edificatorio presenta una tipología sencilla de dos o tres plantas y con pocos huecos.

Esta zona está muy renovado generalmente por unifamiliares que distorsionan con sus zócalos cerámicos, antenas de televisión, vuelos de cornisas, aluminios, etc. Alto grado de ocupación y una alta densidad de personas por vivienda del Casco Histórico.

Se encuentra en ella un espacio público: el Pilar de las Tórtolas. Un espacio escalonado que alberga una zona de juegos y un pilar.

El tipo de alero es corto de ladrillo macizo en composiciones diversas entre las que destaca la “lengua de vaca”. Tipo de hueco alargado donde predomina la vertical sobre la horizontal.

Los materiales de fachada que se emplean son sillería de piedra arenisca, mampostería sin concertar guarnecida y pintada a la cal, tapial guarnecido y pintado a la cal. Balcones de poco vuelo y estrechos. Rejería simple y sencilla.

Uso predominante el residencial.

### 3.2.1.i. Cruces-Corredera.

El barrio de las Cruces presenta una anarquía urbanística propia de las características del terreno que ocupa. Calles tortuosas y edificaciones dispersas, son elementos que hacen singular este barrio junto a su localización frente el cerro de la Mota. Es precisamente esta ubicación, la que convierte al cerro de las Cruces en un balcón excepcional de la Fortaleza y de la ciudad.

La calle que vertebra o delimita este barrio es la calle Corredera de traza horizontal desde donde a cada embocadura de calle en pendiente se produce una ventana hacia la ciudad con una gran calidad paisajística y ambiental, dada la altitud sobre la que se asienta.

Se trata de calles de difícil accesibilidad, con casas en ruinas y solares abandonados, donde el Ayuntamiento desarrolla desde hace tiempo programas de recuperación de infraestructuras y ambiental, que traten de paliar la marginalidad histórica de este barrio.

Edificaciones con una o dos alturas. Al estar en pendiente, se accede a la casa por una rampa, que se encuentra con un patio de fachada por el que se entra a la vivienda. Las tipologías que se dan, son en su gran mayoría vernáculos y propias de un bajo nivel económico. Las calles son de trazado laberíntico y a veces se transforman en el propio espacio de la vivienda.

El acceso a recursos turísticos de interés para la ciudad como las ermitas y miradores de Verónica y Fátima, se hacen a través de este barrio; lo que da pie a potenciar este flujo que ayude a la revitalización del barrio.

Sus viviendas son unifamiliares y corresponden a la población de más bajo nivel de renta del municipio. De una antigüedad media de 60 años y de pequeñas dimensiones. En mal estado de conservación con importantes deficiencias en su estructura y acabados, así como las condiciones higiénicas por la existencia de habitaciones sin ventilación directa, sin puertas e inexistencia de baños en algunos casos.

En la actualidad el Ayuntamiento realiza esfuerzos por adquirir muchas de estas viviendas y tratar de ponerlas en el mercado de la vivienda social y de dotar de equipamientos a este barrio.

Se vienen desarrollando desde 1.995 proyectos de intervención en este barrio con financiación europea de Proyectos de Acción contra la Exclusión social. En la actualidad se desarrolla un Proyecto de Regeneración socioeconómica de la Zona Norte de Alcalá la Real que incluye este barrio, por iniciativa comunitaria Urbana del Ministerio de Administraciones Públicas con una importante dotación presupuestaria.

### 3.2.1.j. La Mota.

Fue el asentamiento de la ciudad hasta la conquista castellana, momento en el que la población desbordó las murallas de la fortaleza e inició la ocupación de las laderas y el llano.

Es la zona donde se encuentran los tres BIC declarados:

- CIUDADELA DE LA MOTA
- IGLESIA DE SANTA MARÍA LA MAYOR
- RECINTO AMURALLADO.

En la actualidad se desarrollan trabajos de restauración de las murallas norte y sur, junto con la Torre de la Cárcel. La Fortaleza recupera un nítido perfil perdido con las murallas derruidas.

Se han realizado los trabajos arqueológicos previos para la futura implantación del Parador de Turismo en los terrenos junto a la Iglesia de Santo Domingo, en la ladera sur.

Sería necesario redactar un Plan Director que coordine todas las actuaciones a llevar a cabo dentro del recinto amurallado y en el espacio extramuros donde se organizará la ubicación del Parador, con todas las obras en su entorno próximo.

## 3.2.2. ELEMENTOS CATALOGADOS EN EL CGPHA.

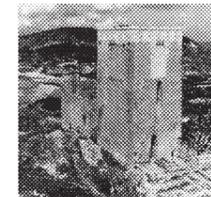
Según la información facilitada por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía con relación a los bienes incluidos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía en el Casco Histórico de Alcalá la Real, se identifican los siguientes:

CATÁLOGO GENERAL DEL PATRIMONIO HISTÓRICO DE ANDALUCÍA									
Denominación Bien	Partes protegidas	Dirección	Nº Expte	Denominación Expte.	Signatura	Rég. Protección	Categoría	Tipología	Fecha Resolución
<b>Centro Histórico de Alcalá la Real</b>	La totalidad		1053	La Ciudad de Alcalá la Real	375	B.I.C.	Inmueble	Conjunto Histórico	06/04/1967
<b>Ciudadela de la Mota</b>	La totalidad		5332	Definición de entornos de la Ciudadela de la Mota		B.I.C.	Inmueble	Monumento	
			1015	La ciudadela de la Mota con su iglesia de Alcalá la Real	362	B.I.C.	Inmueble	Monumento	02/06/1931
			2077	Recinto amurallado	338 (roja)	B.I.C.	Inmueble	Monumento	25/06/1985
<b>Retablo de Santo Domingo de Silos de la Iglesia de Las Angustias</b>		Calle de las Angustias	3235	Cinco Tablas del Retablo de Santo Domingo de Silos de la Iglesia de Las Angustias		B.I.C.	Mueble	Pintura	
<b>Convento de Nuestra Señora de Consolación</b>			3474	Iglesia y ex convento de la Consolación	AC		Inmueble		
<b>Palacio Abacial o Museo Municipal y Centro de Interpretación del Territorio</b>		Calle Carrera de las Mercedes, 25	3045	Palacio Abacial	AC		Inmueble		
			4197	75 Zonas Arqueológicas de Alcalá la Real	484	Catalogación General	Inmueble		

## 3.2.2.a. Ciudadela de la Mota.



**Ciudadela de La Mota**  
**230020008**  
**Alcalá la Real (Jaén)**  
**Cerro de la Mota**  
**Caracterización: Arqueológica, Arquitectónica**



**Clasificación:**  
**Otras denominaciones:**

Tipologías	Actividades	Periodos Etnias	Históricos-	Cr. Inicio	Cr. Fin	Estilos	Certeza
Castillos	Defensa	Edad Media		1250/1299			Aproximada
Castillos	Defensa	Edad Moderna					
Ciudades		Alta Edad Media					
Ciudades		Edad Media					
Poblados		Edad del Hierro II-Iberos					
Poblados		Edad del bronce final					
Poblados		Edad del bronce medio					

Agentes	Nombre	Actuación	Fecha Actuación
---------	--------	-----------	-----------------

**En uso:** No

**Descripción:**

En Alcalá la Real observamos la disposición típica de la ciudad musulmana; una alcazaba o barrio alto fortificado y un recinto exterior que abraza el resto del caserío.

La ciudadela fortificada de la Mota está rodeada por un lienzo de muralla, situándose el castillo en un extremo de la alcazaba.

La entrada al castillo se hace a través de una puerta con disposición en acodo, denominada "Puerta de la Imagen", formada por un gran arco ligeramente apuntado y situada en la base de la torre del homenaje. Ésta es de planta cuadrada y un solo piso rematado por almenas. La cubrición se ejecuta mediante bóveda sobre trompas y se abre al exterior por un vano alargado de medio punto.

Además de la torre del homenaje, se conservan del castillo dos torres más pequeñas unidas todas por un lienzo de muralla que forma en el interior un patio de armas. También permanecen dentro del recinto amurallado restos de las dependencias, situadas en los alrededores del castillo.

**Datos históricos:**

Parece que el conjunto data de la segunda mitad del siglo XIII y es obra nazarí, que evidentemente aprovecha fortificaciones existentes.

La fortaleza de La Mota ha sido asociada a distintos hallazgos de útiles y restos cerámicos que permiten afirmar la existencia de este enclave como yacimiento arqueológico en momentos anteriores a las etapas medievales y modernas, estas se encuentran ampliamente documentadas por la conservación del mismo recinto fortificado y por distintas construcciones integradas en éste.

Por noticias sabemos, igualmente, de una ocupación prehistórica de las cuevas de la vertiente Noreste de La Mota por la aparición de fragmentos cerámicos a mano y útiles de piedra pulimentada. También existen restos ibéricos que se limitan a una decena de fragmentos cerámicos con decoración geométrica pintada en rojo.



Por otra parte, una gran potencia de depósitos medievales en todas las laderas del cerro, dentro y fuera del recinto fortificado, hace suponer que estos no son el resultado de la erosión de la cima, sino más bien la evidencia de la localización del casco urbano durante el Medievo en las inmediaciones de la fortaleza.

Los trabajos de "restauración" han puesto al descubierto dos zonas de bodega, donde se conservan grandes recipientes de almacenaje con inscripciones y símbolos árabes; entre los materiales procedentes de éstas pudimos constatar la presencia de ciertas piezas de cerámica nazarita.

El deterioro más importante del yacimiento arqueológico ha sido consecuencia de los trabajos de "restauración" emprendidos recientemente en el mismo. Éstos se han ocupado de una amplia zona (500 metros cuadrados), comprendida entre la cabecera de la Iglesia Mayor Abacial al Sur. El recinto interior de la fortificación al Este y el castillo de Aben-Zayda al Norte, de otra área de 300 metros cuadrados al Sur del cementerio hasta la línea de muralla interior, frente a la Iglesia Mayor Abacial. Y por último, también se ha trabajado en el patio de armas del Castillo de Aben-Zayda, y en menor medida en una zona situada al Oeste de ésta fortificación.

#### Observaciones:

#### DESCRIPCIÓN POR ELEMENTOS

Nivel:  
Nombre:  
Situación:  
Descripción:

#### CÓDIGOS RELACIONADOS

##### Pertenece a

Código	Denominación
--------	--------------

##### Incluye a

Código	Denominación
230020010	Iglesia de Santa María la Mayor
230020025	Recinto amurallado

##### Relacionado con

Código	Denominación
--------	--------------

#### LOCALIZACIÓN

Comarca:  
Dirección: Cerro de la Mota  
Otros Municipios:  
Acceso:  
Visitas: No

#### Vías de Acceso

Tipo	Identificación	Km	Notas
Caminos y Otros		0	Situada en una meseta, se localiza en el casco urbano de Alcalá la Real, en su extremo Noroeste.

Ámbito: Urbano  
Accidentes geográficos: Meseta  
Tipo de fondo:  
Visibilidad:



#### Estructura Supramunicipal:

Unidad territorial:

Subunidad:

#### DELIMITACIÓN

##### Delimitación del Bien

##### Coordenadas

Punto	X_Utm	Y_Utm	Z	Distancia
1	417864	4146877	960	121
2	417976	4146836		55
3	417988	4146780		20
4	418003	4146767		112
5	418071	4146678		142
6	418093	4146533		80
7	418120	4146461		150
8	418070	4146323		128
9	418031	4146198	960	396
10	417683	4146387	962	309
11	417624	4146695	970	302

##### Delimitación Catastral

Polígono	Manzana	Parcela
230002A0069		93(P), 95(P), 96(P), 98(P), 100a(P), 100b(P), 101-111, 154(P), 156a(P), 156b(P), 9009(P), 9012(P)
23002A0001		9020, ZONA URBANA

Superficie: 219313

Cota máxima: 1036

Cota mínima: 930

Hoja	Escala
990	1:50000
99041	1:10000
99042	1:10000

##### Justificación delimitación:

Dispersión de materiales en superficie, otros indicadores arqueológicos y topográficos.

##### Delimitación literal:

El polígono se ajusta a la propia forma topográfica definida por el cerro de La Mota.

##### Delimitación del Entorno

##### Coordenadas

Punto	X_Utm	Y_Utm	Z	Distancia
-------	-------	-------	---	-----------

##### Delimitación Catastral

Polígono	Manzana	Parcela
----------	---------	---------

##### Justificación delimitación:

##### Delimitación literal:

#### ANÁLISIS FUNCIONAL DE ACTIVIDADES



## ANÁLISIS FUNCIONAL DEL ESPACIO

## PROTECCIÓN

## Protección 1

Estado	Figura protección	Tipología jurídica	Categoría	Código Min/DGBC
Inscrito	BIC	Monumento		

## Disposición

Decreto de 22 de Abril de 1949 del Ministerio de Educación Nacional

Fecha	Publicación	Fecha pub.	Número	Página
	BOE	05/05/1949	125	2058

## Disposición

Disposición adicional segunda. Se consideran asimismo de interés cultural y quedan sometidos al régimen previsto en la presente Ley los bienes a que se contraen los Decretos de 22 de abril de 1949, 571/1963 y 499/1973.

Fecha	Publicación	Fecha pub.	Número	Página
25/06/1985	BOE	29/06/1985	155	

## Justificación de la protección:

## Instrucciones Particulares:

## Protección 2

Estado	Figura protección	Tipología jurídica	Categoría	Código Min/DGBC
Inscrito	BIC	Monumento	Patrimonio inmueble	2251000065300000

## Disposición

Declaración Monumento arquitectónico-artístico. Decreto de 3 de junio de 1931

Fecha	Publicación	Fecha pub.	Número	Página
	Gaceta de Madrid	04/06/1931	155	1181

## Justificación de la protección:

## Instrucciones Particulares:

Nombre propietario	Dirección	Polígono	Manzana	Parcela

## Propuesta de Protección:

## Justificación propuesta:

## Observaciones:

## PLANEAMIENTO

## Denominación:



Clase	Figura	Tipo	Estado tramitación	Fecha aprob.	Fecha pub.	Convalidac.
General	Plan General Municipal	Revisión		07/10/1988	03/11/1988	

Disposición	Fecha	Publicación
		BOP

## Determinaciones de Protección Individualizada:

## Catálogo:

## Denominación del catálogo:

Niveles de protección	Definición del nivel de protección

## Determinaciones:

## Denominación:

Clase	Figura	Tipo	Estado tramitación	Fecha aprob.	Fecha pub.	Convalidac.
General	Plan Especial de Protección del Medio Físico	Nueva formulación		07/07/1986	01/08/1986	

Disposición	Fecha	Publicación
		BOJA

## Determinaciones de Protección Individualizada:

## Catálogo:

## Denominación del catálogo:

Niveles de protección	Definición del nivel de protección

## Determinaciones:

## Denominación:

Clase	Figura	Tipo	Estado tramitación	Fecha aprob.	Fecha pub.	Convalidac.
General	Plan General Municipal		Aprobación definitiva	03/11/1988		

Disposición	Fecha	Publicación

## Determinaciones de Protección Individualizada:

## Catálogo:

## Denominación del catálogo:

Niveles de protección	Definición del nivel de protección

## Determinaciones:

## CONSERVACIÓN

## Fuente: S.D.

## Estado de conservación: Bajo

## Causas del deterioro: AGENTES HUMANOS.Expolio superficial

## Causas del deterioro: AGENTES HUMANOS.Otros

## Medidas adoptadas:

## Propuestas:

## Partes afectadas

## Prioridad:



## INTERVENCIÓN

## ACTIVIDADES ARQUEOLÓGICAS RELACIONADAS

## INFORMACIÓN BIBLIOGRÁFICA

## Artículo, Parte de obra, Capítulo

MOYA GARCÍA, Sebastián: Actuación arqueológica de apoyo a la restauración en la Iglesia Mayor Abacial de La Mota (Alcalá la Real, Jaén), 1993, En, 1994, Anuario Arqueológico de Andalucía, Tomo II, Sevilla, Junta de Andalucía, 1999

MOYA GARCÍA, Sebastián: Estudio de Impacto Arqueológico en la Fortaleza de la Mota (Alcalá la Real, Jaén), 1995-1996, En, 1994, Anuario Arqueológico de Andalucía, Tomo II, Sevilla, Junta de Andalucía, 1999, **Fuente del registro:** Sí

AA.VV.: El Ayuntamiento Continúa con un Proyecto Reformado para la Urbanización de la Fortaleza de La Mota como Parque Urbano, En, 1994, Entre Olivos, Nº 24, Alcalá la Real, 1994

AA.VV.: Cien Millones de Pesetas para Urbanizar la Fortaleza de la Mota y Convertirla en un Parque Urbano, Entre Olivos, Nº 24, Alcalá la Real, 1994

AA.VV.: El Ayuntamiento proyecta la Urbanización de la Fortaleza de La Mota como Parque Urbano, Boletín Informativo del Excmo. Ayuntamiento de Alcalá la Real, 6, Alcalá la Real, 1995

AA.VV.: Obras en la Fortaleza de La Mota Revelan una Puerta Desconocida en el Recinto Amurallado, En, 1, Comarca Información, (Septiembre-Octubre 2000), 12, Alcalá la Real, 2000

HORNOS MATA, Francisca ... et al.: Prospección Superficial en el Término de Alcalá la Real. Jaén, En, 1986, Anuario Arqueológico de Andalucía, Tomo III, Sevilla, Junta de Andalucía, 1987

CARRASCO RUS, Javier ... et al.: Aproximación al Poblamiento Eneolítico en el Alto Guadalquivir, Publicaciones Periódicas del Museo de Jaén, 8, Jaén, 1981

## INFORMACIÓN DOCUMENTAL

Archivo Central de la Consejería de Cultura, Inventario de yacimientos arqueológicos de la Provincia de Jaén. La Mota, CHOCLÁN SABINA, CONCEPCIÓN, 31/12/1988, **Fuente del registro:** Sí

Archivo Central de la Consejería de Cultura, Inventario de yacimientos arqueológicos de la Provincia de Jaén. La Mota, CANO CARRILLO, JUANA ... ET AL., 31/12/1995, **Fuente del registro:** Sí



Dirección General de Bienes Culturales, Expediente de Declaración de Bien Interés Cultural Fortaleza de la Mota y su iglesia de Santa María la Mayor. La Mota, **Fuente del registro:** Sí

Delegación Provincial de Cultura, Catalogación Genérica Colectiva. Documentación Técnica de 79 sitios arqueológicos de Alcalá la Real (Jaén), CEPRIÁN DEL CASTILLO, BAUTISTA, 30/09/2005 - 30/09/2005, **Fuente del registro:** Sí

Delegación Provincial de Cultura, Catalogación Genérica de sitios arqueológicos y normativa de protección del Patrimonio Histórico de Alcalá la Real y su término., CEPRIÁN DEL CASTILLO, BAUTISTA - 30/06/2002, **Fuente del registro:** Sí

Delegación Provincial de Cultura, Expediente para la Catalogación Genérica Colectiva de los yacimientos arqueológicos de Mengíbar, Alcaudete y Alcalá la Real., BELLÓN RUIZ, JUAN PEDRO, 03/05/2005 - 03/09/2005, **Fuente del registro:** Sí

## INFORMACIÓN GRÁFICA

**Tipología:** Mapas  
**Título:** Hoja 990  
**Autor:** Servicio Geográfico del Ejército  
**Fecha de ejecución:**  
**Institución origen:** Dirección General de Bienes Culturales

**Tipología:** Mapas  
**Título:** La Mota de Alcalá la Real : Fortaleza y arrabales  
**Autor:** ALBA, Ambrosio  
**Fecha de ejecución:** 09/03/1938  
**Institución origen:** Dirección General de Bienes Culturales

**Tipología:** Planos  
**Título:** Plano de localización, delimitación y catastral del sitio denominado La Mota.  
**Autor:** Bellón Ruiz, Juan Pedro  
**Fecha de ejecución:** 08/08/2005  
**Fuente del registro:** Sí

**Tipología:** Imágenes digitales  
**Título:** Vista parcial del recinto amurallado y la Iglesia Abacial  
**Autor:**  
**Fecha de ejecución:**  
**Fuente del registro:** Sí

**Tipología:** Imágenes digitales  
**Título:** Vista general de la torre del homenaje  
**Autor:**  
**Fecha de ejecución:**  
**Fuente del registro:** Sí

**Tipología:** Imágenes digitales  
**Título:** Vista general de la torre del homenaje por su frente principal  
**Autor:**  
**Fecha de ejecución:**  
**Fuente del registro:** Sí

**Tipología:** Imágenes digitales



**Título:** Vista interior de la Puerta de la torre del Homenaje

**Autor:**

**Fecha de ejecución:**

**Fuente del registro:** Sí

**Tipología:** Imágenes digitales

**Título:** Restos del trazado de la antigua medina medieval de la fortaleza de la Mota

**Autor:**

**Fecha de ejecución:**

**Fuente del registro:** Sí

**Tipología:** Imágenes digitales

**Título:** Camino de ronda, torre del homenaje e iglesia al fondo

**Autor:**

**Fecha de ejecución:**

**Fuente del registro:** Sí

**Tipología:** Imágenes digitales

**Título:** Muro y paso entre las torres de la Campana y del Homenaje, que aparecerá en primer plano

**Autor:**

**Fecha de ejecución:**

**Fuente del registro:** Sí

**Tipología:** Imágenes digitales

**Título:** Panorámica del conjunto

**Autor:**

**Fecha de ejecución:**

**Fuente del registro:** Sí

#### FUENTES DEL REGISTRO

Información Bibliográfica

Información Documental

Información Gráfica

Reconocimiento directo:

#### ACTIVIDADES

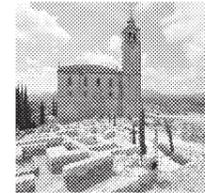
Desarrollo de la información

Volcado de Gráfica a SIPHA



#### 3.2.2.b. Iglesia de Santa María La Mayor.

**Iglesia de Santa María la Mayor**  
**230020010**  
**Alcalá la Real (Jaén)**  
**Cerro de la Mota**  
**Caracterización: Arquitectónica**



**Otras denominaciones:** La Mota con su Iglesia

Tipologías	Actividades	Períodos Etnias	Históricos-	Cr. Inicio	Cr. Fin	Estilos	Certeza
Iglesias	Ceremonia cristiana	Edad Media				Gótico (Estilo)	
Iglesias	Ceremonia cristiana	Edad Moderna				Renacimiento (Estilo)	

Agentes	Nombre	Actuación	Fecha Actuación
Maestros de obras	Bolívar, Martín de	Trazas	
Maestros de obras	Vico, Ambrosio de	Proyecto de remodelación del siglo XVI	

#### Descripción:

la Iglesia de Santa María la Mayor se encuentra situada frente al castillo árabe y localizada en el sector suroeste de la fortaleza, contigua a la plaza Alta y a la muralla derruida del Gaván. En ella se distingue tres partes claramente diferenciadas en el trazado de su planta:

Se inicia en los pies con tres naves cerradas con bóvedas de crucería, albergando un coro alto y la torre, que acoge en su base una capilla de bóveda elipsoidal; los arcos y paredes de las puertas y capillas se decoran con medallones, guimaldas, conchas, escudos y grifos.

La parte central se continúa con una sola nave con una saliente cornisa que corre sobre un espacio que alberga seis capillas y puertas; falta la cubierta, sobre la que hay dudas si era de madera o bien una bóveda rebajada.

Termina en la cabecera con tres capillas (mayor y laterales) siguiendo la planta trazada en el pie; este tramo se cerraría al parecer con bóveda elíptica.

El exterior es bastante sobrio, con el muro reforzado con estribos, limitándose la decoración a unos flameros y gárgolas en la cornisa. El acceso se hace por tres puertas; la septentrional (hoy tabicada) se decora con relieve de la Concepción coronada por ángeles; la meridional alberga en el frontis un escudo; la principal se sitúa en el lado Oeste; es un vano rebajado entre contrafuertes con medallón y adornos serpenteados en su frontal; dentro se abre vano de medio punto sobre jambas cajeadas con heráldica en las enjutas, enmarcado por columnas de fuste estriado que sostienen un entablamento cuyo friso lleva leyenda.

La torre se eleva maciza en el extremo izquierdo de la fachada y sólo el campanario se abre con dobles vanos de medio punto en cada una de sus caras. Se corona con chapitel de piedra.

Anejos al edificio están las casas de Cabildo, con el estilo renacentista de la iglesia, presentando un original patio enclaustrado y escalera semicircular, y la capilla del Deán, de estilo gótico final, con portada de arco carpanel bajo otro conopial y cubierta de bóvedas de crucería en el interior.

**Datos históricos:**

**Observaciones:**

#### DESCRIPCIÓN POR ELEMENTOS



Nivel:  
Nombre:  
Situación:  
Descripción:

**CÓDIGOS RELACIONADOS****Pertenece a**

Código	Denominación
230020008	Ciudadela de La Mota

**Incluye a**

Código	Denominación
--------	--------------

**Relacionado con**

Código	Denominación
--------	--------------

**LOCALIZACIÓN****Comarca:**

Dirección: Cerro de la Mota

**Otros Municipios:****Acceso:****Visitas:****Vías de Acceso**

Tipo	Identificación	Km	Notas
------	----------------	----	-------

**Ámbito:****Accidentes geográficos:****Tipo de fondo:****Visibilidad:****Estructura Supramunicipal:****Unidad territorial:****Subunidad:****DELIMITACIÓN****Delimitación del Bien****Coordenadas**

Punto	X_Utm	Y_Utm	Z	Distancia
1	417931	4146506		

**Delimitación Catastral**

Polígono	Manzana	Parcela
----------	---------	---------

**Superficie:**

Cota máxima: Cota mínima:

Hoja	Escala
------	--------

**Justificación delimitación:****Delimitación literal:****Delimitación del Entorno****Coordenadas**

Punto	X_Utm	Y_Utm	Z	Distancia
-------	-------	-------	---	-----------

**Delimitación Catastral**

Polígono	Manzana	Parcela
----------	---------	---------

**Justificación delimitación:****Delimitación literal:****ANÁLISIS FUNCIONAL DE ACTIVIDADES****ANÁLISIS FUNCIONAL DEL ESPACIO****PROTECCIÓN****Protección 1**

Estado	Figura protección	Tipología jurídica	Categoría	Código Min/DGBC
Inscrito	BIC	Monumento	Patrimonio inmueble	R-I-51-

**Disposición**

Declaración Monumento arquitectónico-artístico. Decreto de 3 de junio de 1931

Fecha	Publicación	Fecha pub.	Número	Página
03/06/1931	Gaceta de Madrid	04/06/1931	155	1183

**Justificación de la protección:****Propuesta de Protección:****Justificación propuesta:****Observaciones:****PLANEAMIENTO****Denominación:**

Clase	Figura	Tipo	Estado tramitación	Fecha aprob.	Fecha pub.	Convalidac.
General	Plan General Municipal	Revisión		07/10/1988	03/11/1988	

Disposición	Fecha	Publicación
		BOP

**Determinaciones de Protección Individualizada:****Catálogo:****Denominación del catálogo:**

Niveles de protección	Definición del nivel de protección
-----------------------	------------------------------------

**Determinaciones:****Denominación:**

Clase	Figura	Tipo	Estado tramitación	Fecha aprob.	Fecha pub.	Convalidac.
General	Plan Especial de Protección del Medio Físico	Nueva formulación		07/07/1986	01/08/1986	

Disposición	Fecha	Publicación
		BOJA

**Determinaciones de Protección Individualizada:****Catálogo:****Denominación del catálogo:**

Niveles de protección	Definición del nivel de protección

**Determinaciones:****CONSERVACIÓN****INTERVENCIÓN****ACTIVIDADES ARQUEOLÓGICAS RELACIONADAS****INFORMACIÓN BIBLIOGRÁFICA****Artículo, Parte de obra, Capítulo**

JUAN LOVERA, Carmen: Iglesia abacial de Santa María de la Mota de Alcalá la Real : la Pulchra Ignota, En, 1988, Boletín de Bellas Artes, n.XVI, Sevilla, Patronato José María Quadrado. C.S.I.C., 1988, pp.145-164

GILA MEDINA, Lázaro: Ginés Martínez Aranda : su vida, su obra y su amplio entorno familiar, En, 1988, Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada, t.XIX, Granada, Universidad, 1988, pp. 65-81

**INFORMACIÓN DOCUMENTAL****INFORMACIÓN GRÁFICA**

**Tipología:** Imágenes digitales  
**Título:** Vista general exterior desde el lateral  
**Autor:**  
**Fecha de ejecución:**  
**Fuente del registro:** Sí

**Tipología:** Imágenes digitales  
**Título:** Detalle decorativo de la fachada  
**Autor:**  
**Fecha de ejecución:**

**Fuente del registro:** Sí

**Tipología:** Imágenes digitales  
**Título:** Vista general del exterior desde los pies  
**Autor:**  
**Fecha de ejecución:**  
**Fuente del registro:** Sí

**Tipología:** Imágenes digitales  
**Título:** Detalle exterior. Gárgola  
**Autor:**  
**Fecha de ejecución:**  
**Fuente del registro:** Sí

**FUENTES DEL REGISTRO**

Información Gráfica

Reconocimiento directo:

**ACTIVIDADES**

Volcado de Gráfica a SIPHA

## 3.2.2.c. Recinto amurallado.



**Recinto amurallado**  
**230020025**  
**Alcalá la Real (Jaén)**  
**Caracterización: Arqueológica, Arquitectónica**

**Clasificación:**  
**Otras denominaciones:**

Tipologías	Actividades	Periodos Etnias	Históricos-	Cr. Inicio	Cr. Fin	Estilos	Certeza
Murallas	Defensa	Edad Media					

Agentes	Nombre	Actuación	Fecha Actuación

**En uso:** No

**Descripción:**

La fortaleza de Alcalá se asienta sobre un cerro de 1029 m de altura y meseta plana de forma arriñonada. El espacio de la meseta alcanza las tres hectáreas, las escarpas naturales, muy cortadas aliviaron el esfuerzo de construir grandes defensas. El espacio interior estaba dividido por un muro que discurría de norte a sur habilitando un espacio mayor al oeste y otro mayor al este, donde hoy están el castillo, propiamente dicho, y las ruinas de la abadía. En el extremo noroeste se dispone la torre del homenaje del castillo. La muralla divisoria va a parar por el Sur a la torre del faro.

En un plano inferior otro recinto murado protegía el llamado Arrabal Viejo que correspondería a la antigua ciudad musulmana, recogida al amparo de la alcazaba.

Finalmente, un tercer recinto, correspondiente a un ensanche de la población, rodeaba todo el cerro de otra muralla de la que perduran escasos restos. La obra de la alcazaba es de mampostería, las murallas se encuentran reforzadas a intervalos irregulares por torreones unos circulares y otros de planta cuadrada, más largos que anchos.

**Datos históricos:**

El origen del recinto amurallado puede situarse en torno al 727, fecha de construcción de la fortaleza por Betiz Aben Habuz, rey de Granada, como defensa contra el rey de Baeza que dominaba el vecino castillo de Locubín. Se ratifica históricamente que Alcalá era centro de rebeliones muladíes contra Córdoba en el 889. En 1340 Alfonso XI sitió la ciudad, que rindió en 1341, causando grandes brechas en la muralla exterior. En la corona de Castilla esta fortaleza fue objeto de importantes cuidados, fortificándola espléndidamente, como llave que era del mejor camino hacia Granada.

**Observaciones:****DESCRIPCIÓN POR ELEMENTOS**

**Nivel:**  
**Nombre:**  
**Situación:**  
**Descripción:**

**CÓDIGOS RELACIONADOS****Pertenece a**

Código	Denominación
230020008	Ciudadela de La Mota

**Incluye a**

Código	Denominación

**Relacionado con**

Código	Denominación

**LOCALIZACIÓN**

**Comarca:**  
**Dirección:**  
**Otros Municipios:**  
**Acceso:**  
**Visitas:**

**Vías de Acceso**

Tipo	Identificación	Km	Notas

**Ámbito:** Urbano  
**Accidentes geográficos:**  
**Tipo de fondo:**  
**Visibilidad:**  
**Estructura Supramunicipal:**  
**Unidad territorial:**  
**Subunidad:**

**DELIMITACIÓN****Delimitación del Bien****Coordenadas**

Punto	X_Utm	Y_Utm	Z	Distancia

**Delimitación Catastral**

Polígono	Manzana	Parcela

**Superficie:**  
**Cota máxima:**      **Cota mínima:**

Hoja	Escala

**Justificación delimitación:**  
**Delimitación literal:**

**Delimitación del Entorno****Coordenadas**

Punto	X_Utm	Y_Utm	Z	Distancia

**Delimitación Catastral**

Polígono	Manzana	Parcela



**Justificación delimitación:**  
**Delimitación literal:**

#### ANÁLISIS FUNCIONAL DE ACTIVIDADES

#### ANÁLISIS FUNCIONAL DEL ESPACIO

#### PROTECCIÓN

##### Protección 1

Estado	Figura protección	Tipología jurídica	Categoría	Código Min/DGBC
Inscrito	BIC	Monumento	Patrimonio inmueble	2251000785600000

##### Disposición

Decreto de 22 de Abril de 1949 del Ministerio de Educación Nacional

Fecha	Publicación	Fecha pub.	Número	Página
22/04/1949	BOE	05/05/1949	125	2058

##### Disposición

Disposición adicional segunda. Se consideran asimismo de interés cultural y quedan sometidos al régimen previsto en la presente Ley los bienes a que se contraen los Decretos de 22 de abril de 1949, 571/1963 y 499/1973.

Fecha	Publicación	Fecha pub.	Número	Página
25/06/1985	BOE	29/06/1985	155	

##### Justificación de la protección:

Según Decreto 22 de abril de 1949 sobre protección de la arquitectura militar (castillos) en España, todos los castillos o estructuras arquitectónicas militares de España, cualesquiera que sea su estado de ruina, quedan bajo la protección del Estado, por lo que según disposición adicional 2ª de la ley 16/1985 del 25 de Junio del Patrimonio Histórico de España, se indica y establece que son B.I.C. los bienes afectados por los Decretos 22 de abril de 1949, el Decreto 571 de 1963 y el 499 de 1973.

##### Instrucciones Particulares:

##### Propuesta de Protección:

**Justificación propuesta:**

**Observaciones:**

#### PLANEAMIENTO

##### Denominación:

Clase	Figura	Tipo	Estado tramitación	Fecha aprob.	Fecha pub.	Convalidac.
General	Plan General Municipal	Revisión		07/10/1988	03/11/1988	



Disposición	Fecha	Publicación
		BOP

##### Determinaciones de Protección Individualizada:

**Catálogo:**

**Denominación del catálogo:**

Niveles de protección	Definición del nivel de protección

##### Determinaciones:

**Denominación:**

Clase	Figura	Tipo	Estado tramitación	Fecha aprob.	Fecha pub.	Convalidac.
General	Plan Especial de Protección del Medio Físico	Nueva formulación		07/07/1986	01/08/1986	

Disposición	Fecha	Publicación
		BOJA

##### Determinaciones de Protección Individualizada:

**Catálogo:**

**Denominación del catálogo:**

Niveles de protección	Definición del nivel de protección

##### Determinaciones:

#### CONSERVACIÓN

**Fuente:** S.D.

**Estado de conservación:**

**Causas del deterioro:**

**Medidas adoptadas:**

**Propuestas:**

**Partes afectadas**

**Prioridad:**

#### INTERVENCIÓN

#### ACTIVIDADES ARQUEOLÓGICAS RELACIONADAS

#### INFORMACIÓN BIBLIOGRÁFICA

#### INFORMACIÓN DOCUMENTAL

#### INFORMACIÓN GRÁFICA

#### FUENTES DEL REGISTRO

### 3.3. ANÁLISIS SOCIO-ECONÓMICO.



Reconocimiento directo:

#### ACTIVIDADES

Desarrollo de la información

El estudio de la población lo abordaremos a través del análisis y estudio de las explotaciones de datos de los censos y padrones, de los últimos años, y que nos permitirán estudiar y entrar en detalle en las diferencias sociales, económicas y demográficas que se dan dentro del municipio y más concretamente en el área objeto de este estudio.

Antes de pasar a su estudio, tenemos que hacer las siguientes salvedades:

Los datos de población con la que trabajamos proceden del censo de población de 2008, último disponible y publicado.

Por razones de información, en cuanto a su disposición, en dicho censo, que divide administrativamente en 5 distritos y 18 secciones el término municipal constituye un inconveniente a la hora de seriar los datos y hacer estudios evolutivos.

Consecuencia de lo anterior la actual delimitación del CH de Alcalá la Real, podríamos ubicarla espacialmente, ocupando los siguientes distritos: Mota-San Juan, Centro, Utrilla-Palacio Abacial, Cruces-San Marcos, Tejuela-Cauchil.

En una primera aproximación, y según los datos del Padrón de habitantes de 2.008, nos encontramos con el municipio de Alcalá la Real, presenta una población total de 22.830 habitantes, distribuidos en un núcleo central, la propia ciudad de Alcalá la Real con una población de 15.076 habitantes y catorce núcleos más pequeños o aldeas ubicadas dentro del término municipal.

El primer aspecto que podría comentar es que, en el ámbito de municipio, nos encontrábamos con una estructura demográfica con claros signos de envejecimiento, pues mientras la población joven no llega a superar el 20%, la población anciana supera el 15%.

Aparece una clara diferencia entre lo urbano y lo rural, donde el número de jóvenes es superior en el primero y el número de ancianos también es menor en núcleo urbano en comparación con la población de las aldeas.

Pero donde quizás las diferencias son más notables es en el estudio de las diferentes secciones y en concreto en aquellas que nos competen por superponerse espacialmente con el Casco Histórico de Alcalá la Real, donde tenemos el porcentaje de personas jóvenes entorno al 19 %, en línea con la media municipal, pero sin embargo el porcentaje de población anciana es muy superior a la media, superando el 18%.

Igualmente lo anteriormente dicho queda corroborado si utilizamos otro indicador, como es la edad media de la población, observamos igualmente una importante diferencia entre la media municipal y la de las secciones coincidentes con el CH de Alcalá la Real, o por ejemplo si utilizamos las tasas de recambio igualmente se observa como esta está muy por encima de la media del municipio y del propio núcleo urbano.

Por último podríamos comentar del estudio demográfico, la sex ratio, a través de la masculinidad. Sobre comentar que a nivel municipal que por cada 99,06 hombres hay 100 mujeres, lo que nos habla de un equilibrio en cuanto a la distribución de población por sexos, pero que centrándonos en el CH de Alcalá la Real, observamos como ese equilibrio desaparece y se inclina la balanza a favor de las mujeres, situándose el índice de la sex ratio en 91,86, donde podríamos concluir diciendo que dado su carácter urbano deberíamos buscar como explicación la sobre mortalidad masculina.

Los rasgos que caracterizan la actividad económica municipal son los de una sociedad postindustrial con predominio de la actividad terciaria sobre los sectores productivos, ya sean agropecuarios o industriales.

Desde esta premisa debe ser comprendido el peso que aún tiene la actividad agrícola, no sólo por el elevado número de la superficie de tierra dedicada al cultivo, un 80% sino también por el dominio absoluto que representa el olivar.

Así pues debe ser considerado este sector como clave del desarrollo económico local en cuanto a la necesaria valorización de su producción, el aceite, y dado el escaso nivel de comercialización que éste alcanza respecto a la producción total de la zona.

El sector secundario tiene una débil presencia tanto en la población que ocupa, esto es el empleo generado, como el valor añadido neto que aporta a la economía local, en la que representa un tercio del total entre los dos subsectores que lo integran: industria y construcción.

La tipología de la actividad industrial nos presenta un sector muy atomizado, escasamente diversificado y dominado por pequeñas empresas familiares de titularidad individual, con una débil integración en asociaciones mayores, poco automatizada y con un bajo nivel tecnológico, orientada hacia el mercado local y provincial y con productos poco diferenciados.

El único subsector que podría ser considerado como un sistema productivo local es el de los derivados del polipropileno, en el que se incluye la fabricación de fibras sintéticas: mallas y rafias, y en el que se producen los mejores índices de competitividad y diferenciación de producto.

Por último, y en relación a la actividad del sector servicios, es una tónica que desde la última década se ha producido un continuo ascenso, en el número de licencias y del mismo modo en el peso del empleo y de la renta local.

El municipio ha experimentado un elevado grado de terciarización o en los últimos años, entre otras razones por tratarse de una actividad refugio de la agricultura, así como de alternativa al paro por la vía del autoempleo, al tiempo que cubre las crecientes demandas sociales y administrativas que la ciudad ha ido generando.

En el análisis de los locales censados en Alcalá la Real y el número de personas que emplean observaremos el importante peso que supone el subsector comercial.

El epígrafe comercio al mayor y menor, reparación de vehículos a motor, motocicletas y ciclomotores, artículos personales y de uso doméstico, se concentra un 22% de la población ocupada en el 45% de los establecimientos.

De estos establecimientos el 40% de las licencias corresponden a la rama de la alimentación. El 13% de las licencias son de la rama textil y maquinaria, le sigue en importancia el comercio no clasificado 10% y el químico 8,3%.

La actividad comercial minorista atendiendo a las características de los establecimientos emplea una media de 1,66% personas por establecimiento en los 52,33 metros cuadrados de superficie media de los mismos.

La industria manufacturera ocupa un 31% de la población en el 11% de los establecimientos.

Educación es otro de los sectores que mayor población emplea, un 11% en el 3% de los establecimientos.

El 17,7% de los establecimientos lo constituyen el sector hostelería y ocupa al 8,3% de la población.

Por último, son destacables las actividades relacionadas con servicios al ciudadano bien desde el ámbito de lo privado o de lo público como es el caso de la intermediación financiera que representa el 6% de los locales y ocupa un 5% del total de población activa.

La administración pública de defensa y seguridad social así como otras actividades sanitarias, servicios sociales y de atención a la comunidad ocupan un total del 17% de la población en el 13% de los locales.

La importancia del sector servicios como fuente de riqueza exige dar un impulso al sector dotándolo de estrategias que permitan un mayor grado de competitividad que eleven la cuota de mercado del comercio local y mejoren los niveles de actividad y rentabilidad.

### 3.4. ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANÍSTICA MUNICIPAL.

El Plan General de Ordenación Urbanística delimita el ámbito del Plan Especial de Protección y Reforma Interior con la definición de una ordenanza “Casco Histórico” que afecta al ámbito del Conjunto Histórico y una ordenanza “Edificación en Manzana Cerrada” con condiciones estéticas para el ámbito del PEPRI dentro de suelo urbano.

A su vez se engloba parte del barrio de las Cruces regulada por la ordenanza “Unifamiliar Adosada”.

Esta normativa básica ha sido la que ha servido de base al desarrollo de los diferentes proyectos dentro del Casco Histórico, si bien, con una tramitación frágil y lenta provocada por el trámite a través de varias administraciones para la consecución de las autorizaciones necesarias.

La existencia de situaciones anómalas, no reguladas, ha provocado la necesidad de redacción de modificaciones puntuales del PGOU para resolver problemas de implantación en solares de gran magnitud en manzanas que a lo largo de la historia se habían quedado con grandes bolsas interiores.

También se han tramitado diversos estudios de detalle para la resolución de casos donde el planeamiento general no llegaba. Y donde las diferentes interpretaciones eran contradictorias.

Grandes edificabilidades y elevados coeficientes de ocupación en las determinaciones de las distintas ordenanzas que se engloban en el Casco Histórico, han provocado soluciones que en ningún caso mantenían las ocupaciones históricas a la vez que alentaban los procesos especulativos con soluciones completamente agresoras en con la ocupación y parcelación históricas.

Por todo ello se hace necesaria una herramienta que clarifique el proceso del proyecto urbanístico o edificatorio sin que sea necesaria la constante “interpretación” de normas por parte de los técnicos municipales; sino que la propia norma sea suficiente para la comprensión y cumplimiento de sus preceptos.

La Normativa Urbanística del presente PEPRI ha tratará de desmenuzar y desarrollar las condiciones particulares existentes en las normas urbanísticas del PGOU, tratando de compatibilizar nuevas normativas y resolviendo casos concretos de la singularidad urbanística del Casco Histórico.

Dentro del ámbito del PEPRI, el PGOU delimita varias unidades de ejecución de las que se transcriben sus condiciones de desarrollo

Las Unidades de ejecución existentes y reguladas en el Capítulo 12 “Régimen de las Unidades de Ejecución” del Título IV “Régimen del Suelo Urbano” de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbanística de Alcalá la Real son:

- UNIDAD DE EJECUCIÓN UE-1 CHARILLA-2 (Discontinua).

PLANOS Nº 2.1 y 2.3	DENOMINACIÓN: CHARILLA - 2	UNIDAD DE EJECUCION Nº 1 DISCONTINUA
<b>OBJETIVOS:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Completar la trama urbana</li> <li>• Dotar de los servicios urbanos necesarios a una zona ocupada parcialmente por viviendas y talleres</li> <li>• Obtener suelo para dotaciones en el entorno de la fortaleza de la Mota</li> </ul>		
<b>GESTION</b>	SISTEMA DE ACTUACION: Cooperación	INICIATIVA: Pública
	INSTRUMENTOS: Estudio de Detalle, Proyecto de Reparcelación y Proyecto de Urbanización	PROGRAMA: 1º Cuatrienio
<b>ORDENACION</b>	SUPERFICIE BRUTA (en m²): 30.465	EDIFICABILIDAD (en m²): 23.745
	ORDENANZAS DE APLICACION:	APROVECHAMIENTO (en U.A.): 23.431
	2 - Edificación en Manzana Cerrada 5 - Industria, grado 2º 7 - Equipamiento y Servicios	10 % DE CESIÓN DE APROVECHAMIENTO (UA): 2.343,1
	CESIONES:	4.399 m² de zona verde distribuidos en dos zonas: 1.451 m² de zona verde en el ámbito en el que se localiza el aprovechamiento edificable y 2.948 m² en la ladera norte de la fortaleza de la Mota; 2.252 m² de suelo para equipamiento al este de la Mota; y el viario público correspondiente
<b>COSTES DE INFRAESTRUCTURA:</b>	Deberá ejecutar el tramo 2 del colector 1 con un coste indicativo de 38.720 € y deberá contribuir con 22.125 € a la ejecución de la subestación eléctrica. Estas cifras se actualizarán desde abril de 2004 con el IPC hasta el momento de su desarrollo.	

## - UNIDAD DE EJECUCIÓN UE-4 CONSOLACIÓN.

PLANOS Nº 2.2 y 2.4		DENOMINACIÓN: CONSOLACION	UNIDAD DE EJECUCION Nº 4	
<b>OBJETIVOS:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rescatar para uso y disfrute público el claustro de "El Toril", declarado BIC</li> <li>• Ordenar la edificación para usos residenciales y terciarios, con un aparcamiento público bajo rasante</li> </ul>				
GESTION	SISTEMA DE ACTUACION:	Cooperación	INICIATIVA:	Pública
	INSTRUMENTOS:	Plan Especial de Reforma Interior y Proyectos de Reparcelación y de Urbanización	PROGRAMA:	1º Cuatrienio
ORDENACION	SUPERFICIE BRUTA (en m²):	4.333	EDIFICABILIDAD (en m²):	4.333
	ORDENANZAS DE APLICACION:	A definir en el Plan Especial, teniendo en cuenta las ordenanzas de aplicación de las zonas de borde de la unidad de ejecución. En cualquier caso la altura máxima de la edificación no superará las 4 plantas. Se tendrán en cuenta los valores visuales, paisajísticos e históricos del BIC.	APROVECHAMIENTO (en U.A.):	4.333
			CESIÓN DE APROVECHAMIENTO (UA):	433,3
			COSTES SUBESTACIÓN ELÉCTRICA	8.452 €
DOTACIONES:	Un mínimo de 1.403 m² para dotaciones que el Plan Especial distribuirá entre zona verde y equipamiento y servicios.			

## - UNIDAD DE EJECUCIÓN UE-9 SANZ TORRES (Discontinua).

PLANOS Nº 2.3 y 2.6		DENOMINACIÓN: SANZ TORRES	UNIDAD DE EJECUCION Nº 9 DISCONTINUA	
<b>OBJETIVOS:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordenar la edificación</li> <li>• Obtener suelo para dotaciones en el entorno de la fortaleza de la Mota</li> </ul>				
GESTION	SISTEMA DE ACTUACION:	Compensación	INICIATIVA:	Privada
	INSTRUMENTOS:	Proyecto de Reparcelación y Proyecto de Urbanización	PROGRAMA:	Sin programar
ORDENACION	SUPERFICIE BRUTA (en m²):	1.702	EDIFICABILIDAD (en m²):	1.702
	ORDENANZAS DE APLICACION:	3 - Unifamiliar Adosada, grado 1º 7 - Equipamiento y Servicios	APROVECHAMIENTO (en U.A.):	1.702
			CESIÓN DE APROVECHAMIENTO (UA):	170,2
			COSTES SUBESTACIÓN ELÉCTRICA	NO
CESIONES:	552 m² de equipamiento en el este de la fortaleza de la Mota y el viario correspondiente para ampliación de calle			

## - UNIDAD DE EJECUCIÓN UE-5 SAN FRANCISCO.

PLANO Nº 2.3		DENOMINACIÓN: SAN FRANCISCO	UNIDAD DE EJECUCION Nº 5	
<b>OBJETIVOS:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Posibilitar el desarrollo de una actividad hotelera de apoyo al Castillo de la Mota</li> <li>• Configurar la cornisa de la ciudad por el noroeste, definiendo una zona verde o plaza a modo de mirador</li> <li>• Recuperar las traseras urbanas de las parcelas situadas en la calle Aben-Jakan</li> </ul>				
GESTION	SISTEMA DE ACTUACION:	Compensación	INICIATIVA:	Privada
	INSTRUMENTOS:	Plan Especial de Reforma Interior y Proyectos de Reparcelación y de Urbanización	PROGRAMA:	Sin programar
ORDENACION	SUPERFICIE BRUTA (en m²):	6.040	EDIFICABILIDAD (en m²):	4.228
	ORDENANZAS DE APLICACION:	A definir en el Plan Especial, teniendo en cuenta las ordenanzas de aplicación de las zonas de borde de la unidad de ejecución. En cualquier caso la altura máxima de la edificación no superará las 2 plantas. El Plan Especial deberá ser informado de forma preceptiva y vinculante por la Consejería de Cultura.	APROVECHAMIENTO (en U.A.):	4.228
			CESIÓN DE APROVECHAMIENTO (UA):	422,8
			COSTES SUBESTACIÓN ELÉCTRICA	7.789 €
DOTACIONES:	1.268 m² para dotaciones y el viario correspondiente			

### 3.5. ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD AL CASCO HISTÓRICO.

En la red viaria del municipio tiene excesivo protagonismo los usos relacionados con el automóvil en relación con los demás usos. Una imagen muy característica son unas calles dominadas por los automóviles ya sea circulando o estacionados.

La invasión del aparcamiento supone también problemas para los propios conductores, ya que cada vez resulta más difícil circular y sobre todo aparcar.

Otro problema ocasionado, y sin duda el más importante, son las barreras físicas para los peatones, que se encuentran vehículos aparcados allá donde se pueda, porque las dimensiones de la calle lo permitan este o no autorizado.

Parece evidente la necesidad de redistribuir el espacio viario sacrificando al aparcamiento, para reequilibrarlo dedicándolo a otros usos bien diferentes. Una reordenación del espacio público donde todos los usos convivan y estén proporcionados de acuerdo a las necesidades del lugar. Esto significa cambiar las prioridades, adoptando una variedad de medidas dentro de las cuales se encuentra la redistribución del espacio de aparcamiento.

A continuación se adjunta un esquema de los puntos que a priori pueden ser conflictivos y de mayor volumen de tráfico del municipio, entendidos como tales desde el punto de vista de la seguridad vial y de la fluidez de la circulación, estudiando simultáneamente la velocidad del tráfico en las distintas vías y los problemas de accesibilidad.

La existencia de un aparcamiento público subterráneo en un lugar estratégico como el Paseo de los Alamos y su infrutilización, hacen pensar que algo no se está haciendo bien.

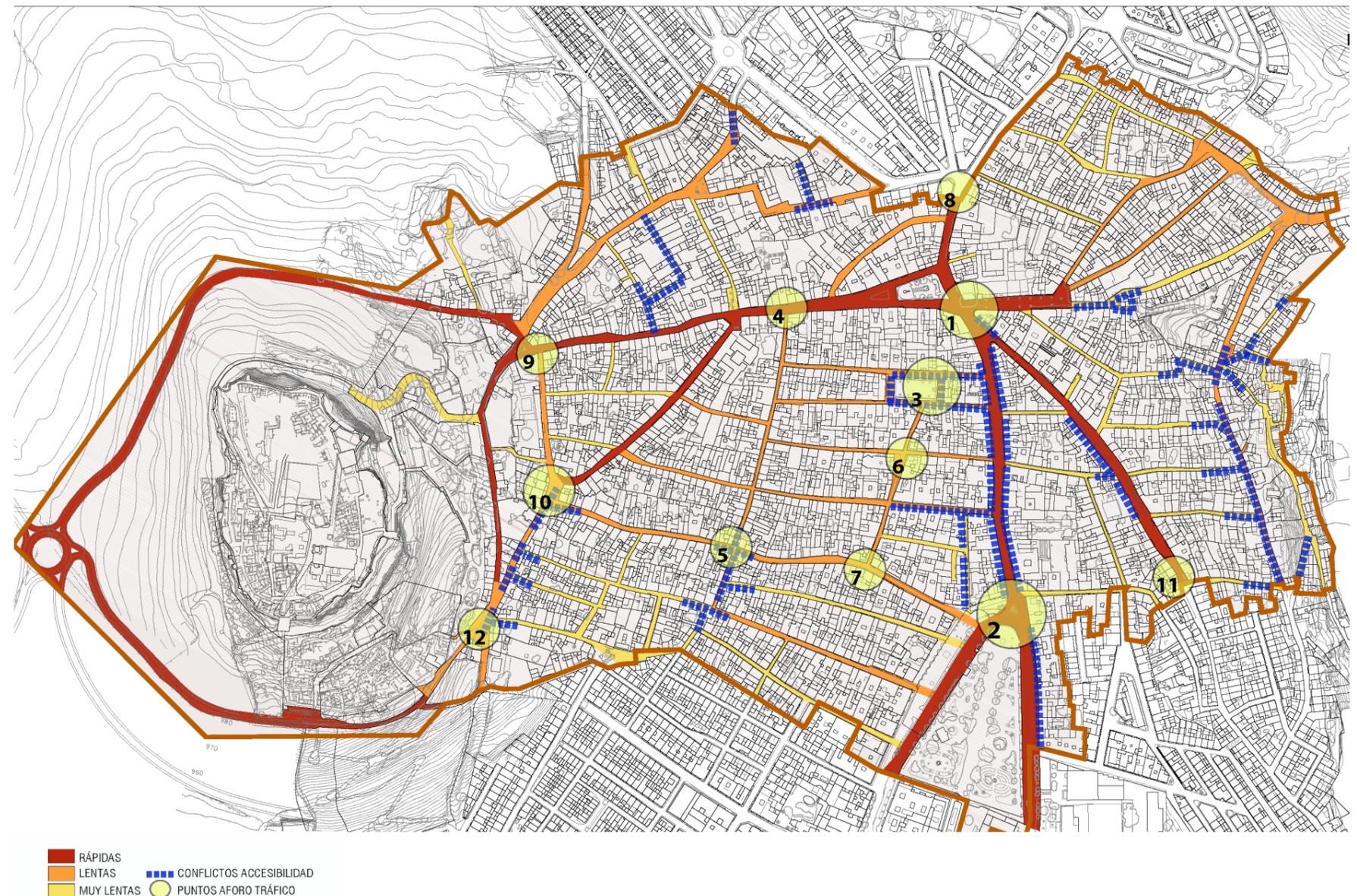
El conductor busca aparcamiento gratis en el exterior porque aparcar en el parking subterráneo es excesivamente caro. Por tanto habrá que analizar si la solución es construir aparcamientos públicos o en realidad se tratará de la implementación de diversas acciones encaminadas a obtener un espacio público amable al peatón.

Está de moda el término “peatonalización” y al que algunos comerciantes y políticos tienen pánico por la interpretación directa y gratuita sobre pérdida de negocio que a lo largo del tiempo se la ha dado. Cada vez que se habla de peatonalización se produce el enfrentamiento directo de los comerciantes con los políticos que gestionan la ciudad.

Es necesario encontrar un equilibrio que satisfaga a todos los sectores y que contribuyan a la renovación de la ciudad inaccesible por otra sostenible y con carácter estancial y peatonal.

Seguramente habrá que ayudarse de políticas blandas sobre las tarifas de precios de los aparcamientos públicos, la prohibición de aparcamientos en parte de las vías públicas, la reducción del tráfico con viales restringidos al tráfico rodado, solucionando la carga y descarga para los establecimientos comerciales y turísticos del centro histórico.

Lo que es imposible es soportar el inusitado aumento del tráfico rodado por el aumento del número de vehículos por familia. Cada vez los hábitos son favorecedores de todo lo contrario a lo deseable. Se ponen en marcha acciones y propuestas para que los padres lleven a sus hijos caminando como soluciones saludables y seguros para la infancia, pero esto no es suficiente si la mayor superficie de un vial se reserva al automóvil.



### 3.6. ANÁLISIS DEL PATRIMONIO MONUMENTAL, ARQUITECTÓNICO Y ARQUEOLÓGICO.

#### 3.6.1. EL VIARIO Y EL ESPACIO PÚBLICO.

Se puede considerar como espacios libres aquellos cuya función primordial es servir de lugar de esparcimiento y ocio, así como facilitar el marco apropiado para la relación, reunión y encuentro de los miembros de una comunidad.

Como tales podemos considerar a las plazas, parques y jardines, aunque con frecuencia la confluencia de elementos muy diversos imposibilite establecer una diferenciación tipológica.

Existe una demanda creciente de espacios destinados a la práctica de actividades lúdico-recreativas al aire libre y disfrute de tiempo de ocio en la naturaleza. Existe una necesidad importante de cualificar los espacios de dominio público, que en muchos casos se comportan como espacios residuales sin el nivel de calidad suficiente para el uso requerido, y escapando a menudo del tránsito rodado como *depredador* de la tranquilidad necesaria en estos espacios de esparcimiento y relax. Suelen ser espacios totalmente contaminados por el tráfico circundante demasiado próximo y a veces interfiriendo dentro de sus límites físicos.

##### 3.6.1.a. Plaza del Ayuntamiento o Arcipreste de Hita.

Esta plaza situada en el subárea del Llano, se trazó y estructuró en el siglo XVIII, estaba integrada en un proyecto urbanístico del que también formaba parte el edificio del ayuntamiento y las Casas de Enfrente o Lonja. Desde entonces se convirtió en un lugar destinado al comercio y a los tratos, hasta el momento en que se construyó el antiguo mercado de abastos. En la actualidad este espacio posee un uso recreativo y también se aprovecha para actividades culturales, como conciertos, representaciones teatrales o como espacio que acoge la Feria de la Tapa.

El diseño actual de la plaza, en lo referente a la pavimentación, data del año 1.971 lo que es la superficie peatonal, en ella se combina el enlosado de piedra con empedrados. Su planta es rectangular, estando bordeada por árboles en mal estado que albergan numerosos pájaros que llegan a causar algún inconveniente acústico y físico por los excrementos que arrojan sobre el mobiliario y el pavimento. Grandes macetones decorativos adornan escalinatas poco funcionales de acceso al espacio central. Otros grandes macetones impiden de manera torpe el aparcamiento delante del Ayuntamiento, siendo un importante obstáculo por la escasa altura que tienen para las maniobras de los vehículos. En ella existe una escultura inaugurada en el año 1.955 y dedicada al insigne Martínez Montañés, ilustre escultor alcalaíno.

El perímetro tiene una pavimentación reciente donde el carril rodado es mucho más importante y tiene más presencia que las franjas peatonales de protección que llega a ser de un par de palmos en algunos casos. Esto provoca situaciones de riesgo para los peatones.

El problema más importante es el excesivo tráfico que soporta ya que se convierte en un tránsito en bucle en busca de un aparcamiento que no existe, puesto que descontando los aparcamientos reservados para el ayuntamiento y para carga-descarga, no llegan a una decena los aparcamientos disponibles y por tanto siempre están ocupados, pero no obstante el tráfico no cesa. Es una zona de vida comercial importante por la mañana especialmente (coincidiendo con el horario de la administración y de los bancos y cajas de ahorro instaladas en la zona).

##### 3.6.1.b. Paseillo de la Mora.

Está situado en el cruce de los ejes básicos: calle Real y Carrera de las Mercedes, justo enfrente de la iglesia de Consolación y absorbe la topografía del inicio en ascensión de la calle Real hacia la Fortaleza de la Mota.

Tiene forma triangular dividida en tres niveles escalonados. Un nivel superior donde se encuentra una fuente con el origen del agua para caer en cascada a un segundo nivel de fuente con escalones de agua y chorros decorativos donde se encuentra una escultura de una mora con cántaro, y en la parte más baja una fuente de mármol separada por una balaustrada del nivel superior a modo de balcón hacia el Compás de Consolación.

Según Madoz esta plaza fue construida en 1.829. Durante mucho tiempo fue plaza de abastos. El nombre y la escultura de la plaza están relacionados con una leyenda, la de la Mora Cava: la fuente que originalmente dependía de un manantial que surge al pie del Cerro de las Cruces, se convierte en escenario de una historia de amor entre una muchacha mora y un capitán cristiano.

La forma triangular de la plaza acentúa el ensanche final de la calle Real, una traza de corte barroco que tiene de telón de fondo la iglesia de Consolación.

Esta plaza es una pieza clave en la distribución del tráfico en el interior del casco histórico. El principal problema es el carácter residual que tiene, estando acosada por los aparcamientos numerosos en sus inmediaciones que distorsionan la imagen y la perspectiva de la calle Real con la Fortaleza al fondo.

##### 3.6.1.c. Compás de Consolación.

Se trata de una pequeña placeta delante de la iglesia de Consolación, con un mosaico del pavimento representando el escudo de la ciudad y dos grandes melías que arrojan un poco de sombra en verano.

Es un espacio de relevancia en la celebración de actos religioso-festivos, especialmente durante las fiestas de la patrona, la Virgen de las Mercedes; y en Semana Santa.

##### 3.6.1.d. Juego Pelota.

Espacio de confluencia de las calles Santo Domingo, Arcipreste Robles, Rosa y Horno. Se celebran las fiesta de las Cruces de Mayo, como justifica la cruz de la calle Rosa que preside la subida.

En cuanto al tráfico es un punto conflictivo en cuanto que se encuentra en las proximidades de un colegio y sus dimensiones no permiten el giro completo de maniobra única. Si a ello se le suma la existencia de una farola en el centro que dificulta el giro, hace de este punto un lugar crítico para el flujo circulatorio y escaso de aparcamientos.

##### 3.6.1.e. Placeta de la calle Oteros.

Se trata de un ensanche de la calle Oteros al encuentro con la calle Real presidida por los restos de la portada del convento del Rosario y en el lado opuesto una fuente del año 1.746 con el escudo de la ciudad, procedente de un matadero. En general este espacio está a la defensiva también por el acoso del coche, estando protegido con incómodos y antiestéticos bolardos de fundición.

##### 3.6.1.f. Plaza de Carmen Juan Lovera.

Espacio de pequeñas dimensiones, cruce de la calle Real y a su vez de paso hacia la Plazoleta de San Francisco. Espacio pobre, de mobiliario descuidado y topografía difícil.

##### 3.6.1.g. Plazoleta de San Francisco.

Recibe su nombre del antiguo convento de San Francisco de la Observancia, levantado aquí, en la actualidad de él solo quedan restos del muro y de la sacristía. La distribución de las casas en torno a esta plaza empedrada hacen intuir un espacio interesante una vez rehabilitado, por el encanto que deja entrever.

##### 3.6.1.h. Placeta de la Santísima Trinidad.

Se encuentra situada junto a la iglesia de San Juan Bautista y frente a los muros del antiguo convento de la Trinidad. Con ella se intenta dotar de un espacio recreativo público a uno de los barrios de mayor valor histórico, artístico y paisajístico. Está ubicada en pleno corazón del casco antiguo, a una cota muy elevada, junto a los pies de la Fortaleza de la Mota.

##### 3.6.1.i. Plaza de San Juan.

Está en las faldas de la Mota. En la parte alta del casco, lindando con la ciudadela. Se produce en ella el cruce de las calles Romancero (peatonal) hacia la Mota, calle San Blas, Trinidad, Rosario (en diagonal al encuentro con la calle Real) y Miguel de Cervantes coincidiendo con la línea de máxima pendiente.

Es un espacio irregular de alto valor estético y ambiental, presidido por una de las iglesias más antiguas y que goza de mayor popularidad, la iglesia de San Juan.

Aquí se celebra la tradicional fiesta de San Juan Bautista, en un acto donde se entremezclan los ritos paganos con los religiosos.

### 3.6.1.j. *Ensanche frente iglesia de las Angustias.*

Pequeño ensanche desordenado donde se superponen soluciones de accesibilidad a la iglesia con alcorques que no ayudan ni al tráfico rodado ni al peatonal. A veces en un espacio pequeño se quieren hacer muchas cosas, y a lo mejor las solución pasan más por la simplicidad. Se encuentra muy contaminado visualmente por los aparcamientos a discreción.

### 3.6.1.k. *Espacios libre en el Barrio de las Cruces.*

En general, y dada su difícil topografía se encuentra insuficientemente dotado de espacios libres de uso público. Es un espacio que fue dotado de importantes infraestructuras y fue el destino de programas de regeneración urbana y social hacia el año 2.000. Cabe destacar el valor paisajístico del barrio en las faldas del cerro de las Cruces junto enfrente de la Fortaleza de la Mota.

### 3.6.1.l. *Paseo de los Álamos.*

Se trata del espacio libre de mayor dimensión y el más genuino alcalaíno. Se desarrolla entre las avenidas de Europa y la avenida de Andalucía. Constituye un centro clave en la vida social de los habitantes de Alcalá la Real, lugar de expansión y recreo, así como un ámbito natural que en los últimos años está viendo como desaparecen muchas de las especies arbóreas existentes.

Es uno de los espacios estructurales mas importantes en la traza de la ciudad. Tiene forma triangular, enlazando el casco histórico con el ensanche de la ciudad.

Su origen es del siglo XVII y en la actualidad constituye un amplio paseo con una franja central pavimentada y el resto de albero. Años atrás estaba poblado de álamos y olmos que poco a poco han ido desapareciendo, necesitando una importante acción reforestadora. La hilera central de vegetación que estructura el parque se refuerza con otra de sillares de piedra, que rodea todo el parque. En ella se alternan marmolillos que marcan las entradas al recinto. El paseo central está enlosado y en los extremos del parque existen varias fuentes. En la cabecera, donde se amplía el embaldosado para enmarcar la entrada principal, se sitúa una fuente circular obra de Remigio del Mármol y en los pies dos fuentes de planta rectangular y unas palmeras de moderna construcción que se construyeron sobre el antiguo monumento a los caídos, en un ejercicio de reflexión de continuidad espacial e histórica, conocidas como Fuente de las Palmeras. El alumbrado se remodeló recientemente.

En el siglo XIX ya se dispuso su trazado regular. La organización actual se realizó en la dictadura de Miguel Primo de Rivera.

Una avenida central enlosada divide el triángulo en otros dos simétricos. Unos marmolillos separan los parterres de las calles laterales del casco. Hay bancos de piedra para el descanso. En la parte este se aloja la glorieta de los músicos. Junto a ésta hay dos monumentos, uno dedicado a Pep Ventura y otro al padre Sebastián Talavera.

### 3.6.1.m. *Fortaleza de la Mota.*

Es el espacio libre más importante de la ciudad, asumiendo los valores de impronta de la ciudad en el punto más elevado de ella. Está catalogado como Bien de Interés Cultural (recinto amurallado y Fortaleza).

La fortaleza de Alcalá se asienta sobre un cerro de 1.029 m. de altura y meseta plana de forma arriñonada.

El espacio de la meseta alcanza las tres hectáreas, las escarpa naturales, muy cortadas aliviaron el esfuerzo de construir grandes defensas. El espacio interior estaba dividido por un muro que discurría de norte a sur habilitando un espacio mayor al oeste y otro mayor al este, donde hoy están el castillo, propiamente dicho, y las ruinas de la abadía. En el extremo noroeste se dispone la torre del homenaje del castillo. La muralla divisoria va a parar por el Sur a la torre del faro.

En un plano inferior otro recinto murado protegía el llamado Arrabal Viejo que correspondería a la antigua ciudad musulmana, recogida al amparo de la alcazaba.

Finalmente, un tercer recinto, correspondiente a un ensanche de la población, rodeaba todo el cerro de otra muralla de la que perduran escasos restos. La obra de la alcazaba es de mampostería, las murallas se encuentran reforzadas a intervalos irregulares por torreones unos circulares y otros de planta cuadrada, más largos que anchos.

El origen del recinto amurallado puede situarse en torno al 727, fecha de construcción de la fortaleza por Betiz Aben Habuz, rey de Granada, como defensa contra el rey de Baeza que dominaba el vecino castillo de Locubín. Se ratifica históricamente que Alcalá era centro de rebeliones muladíes contra Córdoba en el 889.

En 1.340 Alfonso XI sitió la ciudad, que rindió en 1.341, causando grandes brechas en la muralla exterior. En la corona de Castilla esta fortaleza fue objeto de importantes cuidados, fortificándola espléndidamente, como llave que era del mejor camino hacia Granada.

## 3.6.2. EL ESPACIO PRIVADO.

El plano de la ciudad de Alcalá la Real muestra un mosaico de áreas morfológicas correspondientes a los distintos períodos históricos de ocupación del solar. Un plan que presenta un trazado irregular muestra de un crecimiento espontáneo y orgánico no preconcebido.

Podemos distinguir los siguientes trazados:

Tejido envolvente correspondiente a las primeras formaciones de arrabal: la topografía del terreno ha sido el condicionante principal de la forma de la ciudad, sobre todo en esta primera fase tras desbordar el recinto amurallado original. Parcelas amplias e irregulares, que siguen las curvas de nivel y los quiebros del terreno.

Tejido radio-céntrico en torno a un eje lineal: su característica principal es la de estar formado por parcelas pequeñas, de frente estrecho y ancho fondo, que se agolpan ocupando al máximo el terreno. Una parcelación irregular que da lugar a grandes manzanas. Este tejido aparece en las cotas más altas de la calle Real.

Damero de manzanas rectangulares en torno a un centro colectivo, la plaza del Ayuntamiento. Está caracterizado por frentes de parcela muy estrechas y fondos considerables, justificado por la necesidad de conseguir el mayor número de propiedades con acceso desde la calle.

Tejido reticular: calles perpendiculares a las curvas de nivel con manzanas regulares, la mayoría de forma rectangular.

Tejido lineal en ejes paralelos: está muy condicionado por la topografía de la ladera de la Mota. Parcelas más amplias y regulares que configuran manzanas en banda. El espacio delimitado entre calles Cervantes y Capuchinos.

Tejido irregular: esta ocupación corresponde a finales del siglo XIX y principios del XX, propiciada por una burguesía que se estableció en grandes viviendas unifamiliares, por lo que el parcelario se caracteriza por la amplitud y por manzanas irregulares.

Tejido en torno a hitos singulares: se caracteriza por formar manzanas poligonales, ocupadas en gran parte por el volumen de una edificio y un espacio vacío en el interior. En los otros tres frentes de la manzana el parcelario se agolpa con frente estrecho y amplio fondo.

Tejido de colmatación: manzanas irregulares, tipo cuneiforme.

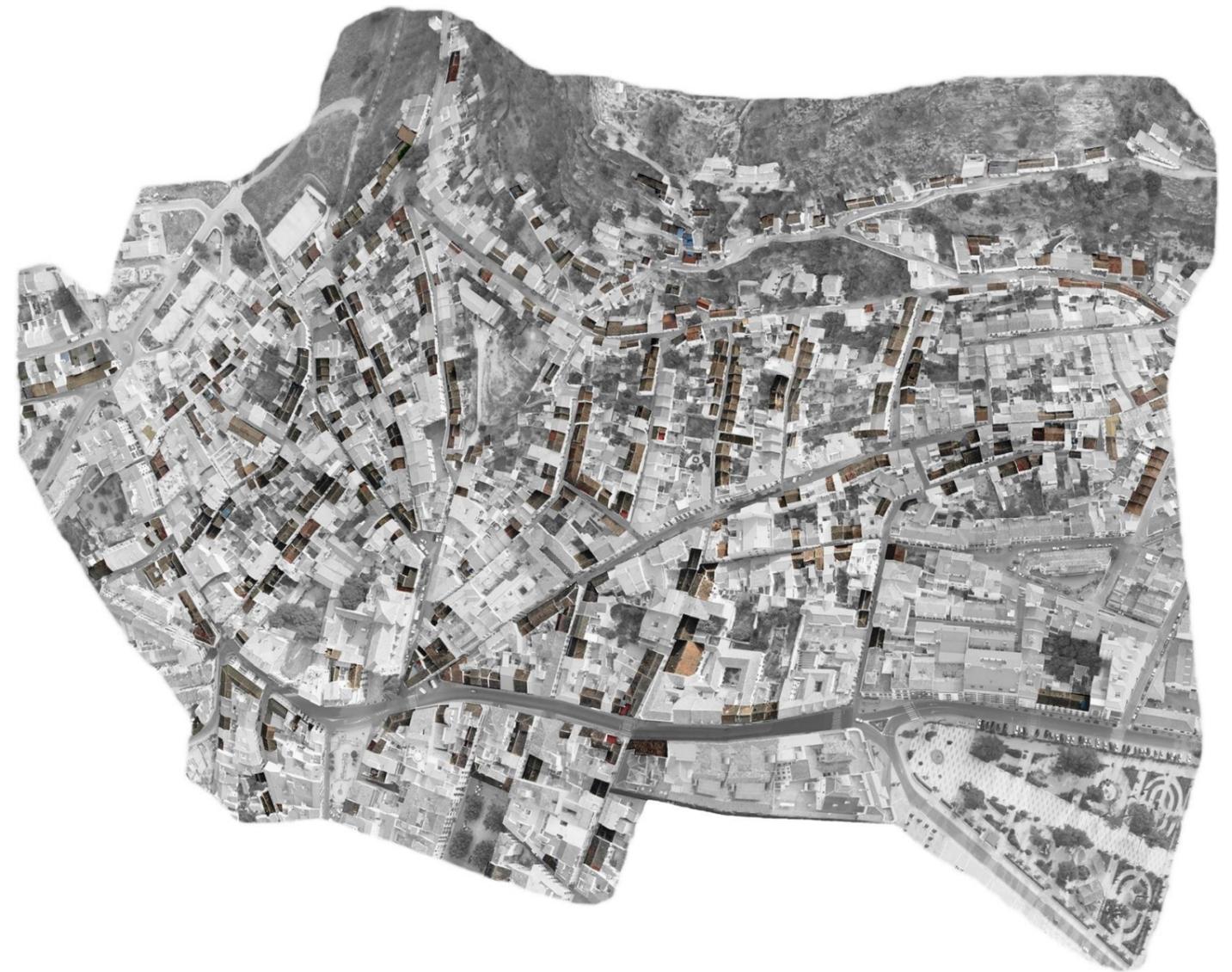
Tejido compuesto por ejes lineales confluyentes: corresponde al crecimiento de la ciudad entorno a los caminos. Al producirse en torno a una vía dio lugar a un crecimiento en bandas estrechas y alargadas que se ajustan a la topografía del terreno.

Tejido anárquico: se caracteriza por una disposición urbanística totalmente anárquica, adaptada a la topografía del terreno y vinculada a un escaso nivel de renta económico. Es la zona más alta del barrio de las Cruces.

A continuación se adjuntan estudios de la parcelación y espacio privado con indicación de edificios con alguna singularidad a proteger. Puede apreciarse en las distintas zonas como el fondo de parcela hace manzanas más y menos densas con espacios de jardín y huerto en algunos casos, limitando el área volumétrica de dos o tres crujías entre los 10 y 15 metros de profundidad. A partir de esa distancia suelen desarrollarse cuerpos longitudinales adosados a algún lindero lateral en busca de una buena orientación climática que suele tener una o dos plantas menos que el cuerpo principal.



*Espacios internos en ladera Oeste.*



*Edificios de interés en ladera Este.*

Análisis de los diferentes edificios que contienen algún valor a proteger, en las diferentes áreas y zonas homogéneas.



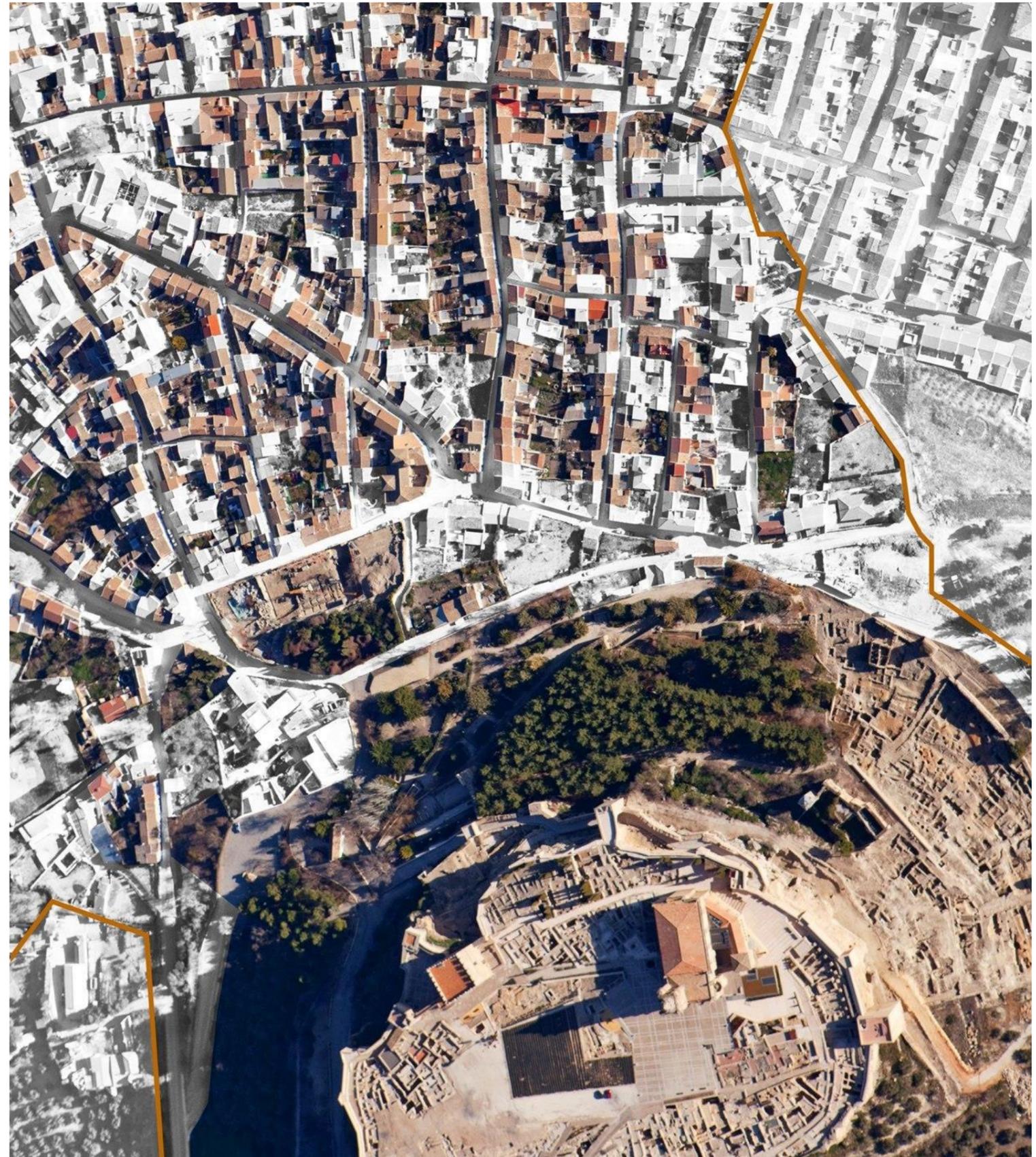
*Edificios de interés en ladera Oeste.*



*Ladera Este.*



*Llano.*



*Ladera oeste y Fortaleza de la Mota.*



*Área volumétrica a conservar en manzanas junto a barrio de las Cruces en ladera este.*



*Espacios internos de parcela ladera este.*



*Área volumétrica a conservar en manzanas en ladera oeste.*

### 3.6.3. ZONIFICACIÓN ARQUEOLÓGICA EN EL CASCO HISTÓRICO.

Se establecen los siguientes niveles que tienen correspondencia con la zonificación expresada en la planimetría del Plan Especial. Dicha zonificación atiende a las particulares características que presenta el ámbito de este Plan Especial:

**Nivel de Reserva Arqueológica.** Se trata de ámbitos con alta probabilidad de existencia de restos arqueológicos, o bien, que contienen estructuras de alto valor arqueológico. Las actuaciones en este nivel tendrán siempre a la preservación y conservación de los niveles arqueológicos subyacentes, impidiendo cualquier tipo de labor, ya sea arqueológica o arquitectónica que suponga la destrucción o sellado de los mismos. Por tanto queda totalmente prohibida la realización de sótanos y/o semisótanos en estas zonas. Sólo se podrán realizar intervenciones y obras que supongan afectación a las estructuras de las construcciones o remoción de tierras cuando estén encaminadas a la integración y puesta en valor de la zona.

**Nivel de Servidumbre Arqueológica.** Se trata de ámbitos con alta probabilidad de existencia de restos arqueológicos, o bien, que contienen estructuras de alto valor arqueológico

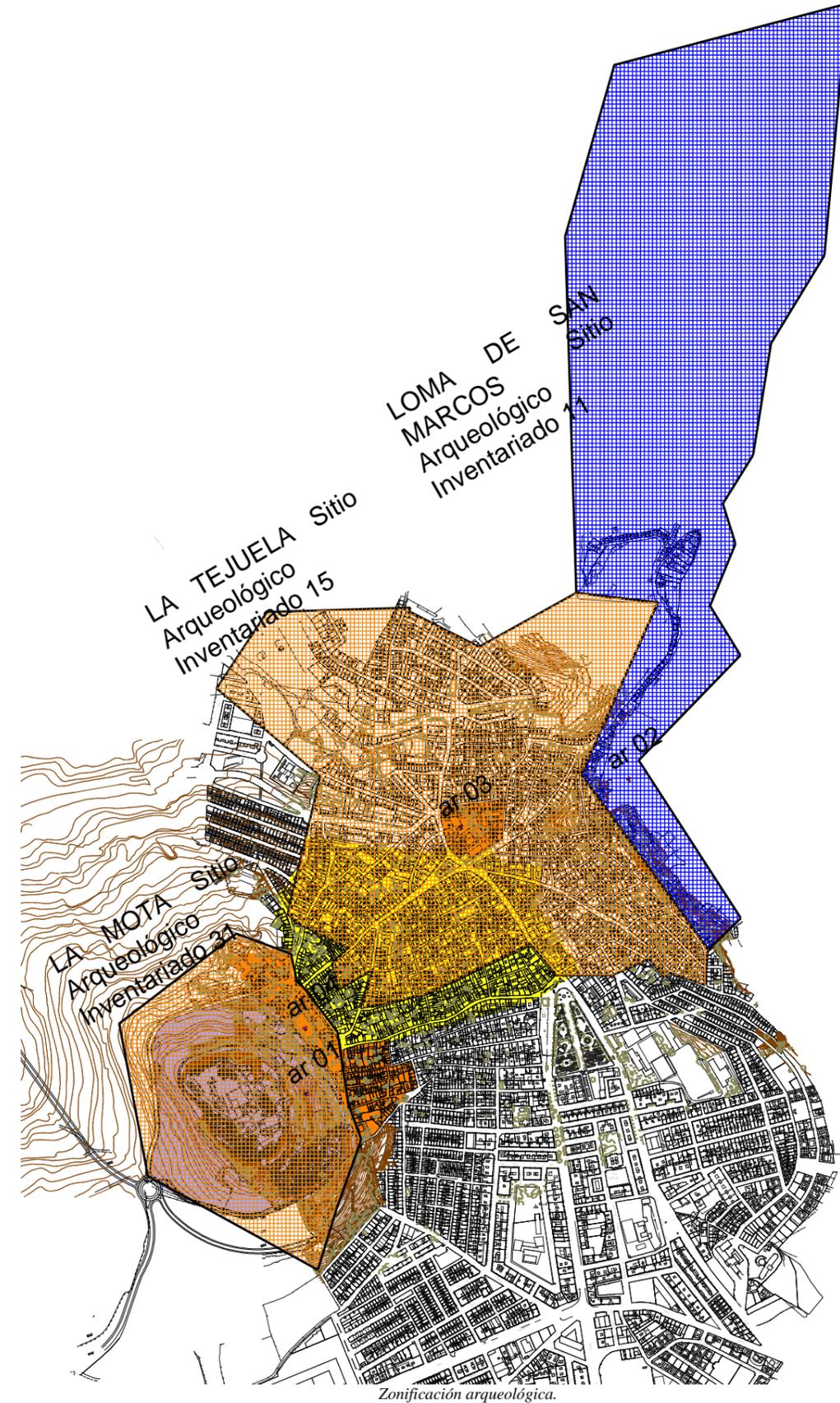
**Nivel de Control Arqueológico.** Se trata de ámbitos donde se presupone la aparición o existencia de restos arqueológicos, si bien, tomando en consideración la información contrastada aportada por las fuentes históricas y otros datos de excavaciones próximas a la zona en la que se proyecta la realización de la obra, la probabilidad de aparición de restos es menor en comparación al nivel de protección anterior.

**Nivel de Prospección Arqueológica.** Se trata de ámbitos donde no se tiene noticia fehaciente de la existencia de estructuras arqueológicas soterradas. Dentro de la delimitación del presente PEPRI, no existe ninguna zona con este nivel de protección, pero se define a los efectos de cualquier cambio de zonificación que implique aumento o disminución del mismo.

Además de la zonificación arqueológica, el ámbito del Plan Especial se ve afectado por tres sitios arqueológicos inventariados:

1. La Mota (Sitio arqueológico inventariado nº 31)
2. La Tejuela (Sitio arqueológico inventariado nº 15)
3. La Loma de San Marcos (Sitio arqueológico inventariado nº 11).

En el plano de Zonificación arqueológica se procede a la superposición de ambas protecciones.



## CAPÍTULO 4. DIAGNÓSTICO

### 4.1. DIAGNÓSTICO.

#### 4.1.1. DIAGNÓSTICO A PARTIR DEL ANÁLISIS HISTÓRICO Y PATRIMONIAL.

La ciudad nace en el emplazamiento del Cerro de la Mota en un sitio estratégico que domina un extenso territorio. Este enclave declarado como bien de interés cultural, debe ser el máximo protagonista de las medidas de protección que se adopten. Dada la importancia y el carácter de la Fortaleza, será preciso la redacción de un Plan Director que coordine todas las actuaciones a llevar a cabo sobre la misma.

El conjunto histórico artístico declarado BIC, requiere de la máxima protección por la coherencia y armonía que aún conserva. Sus monumentos, espacios urbanos y edificaciones singulares deben seguir constituyendo los hitos del tejido urbano del casco histórico, que mantenga esas riquezas patrimoniales y se ponga en valor..

#### 4.1.2. DIAGNÓSTICO A PARTIR DEL ANÁLISIS URBANÍSTICO.

Parece fundamental reordenar los tráfico dentro del casco histórico, para conseguir atemperar dichos flujos que hagan de él un espacio habitable y no sea un estéril paso de vehículos al que no se pone límite alguno y cada día aumentan y aumentan en número. Es por ello necesario un estudio de movilidad riguroso que establezca prioridades y necesidades reales frente a las decisiones arbitrarias sobre organización espacial y funcional del viario y espacio público.

#### 4.1.3. DIAGNÓSTICO A PARTIR DEL ANÁLISIS SOCIAL Y ECONÓMICO.

El panorama de un casco histórico deshabitado y en mal estado de conservación, provoca la parálisis del desarrollo económico, turístico y comercial del casco histórico. Es necesario arbitrar soluciones que establezcan las bases de un primer escenario para reforzar la habitabilidad de los edificios, para conseguir la implantación de negocios que revitalicen el casco como lugar de negocio e intercambio. El turismo sin lugar a duda, cada día en alza, agradecerá soluciones peatonales que garanticen el carácter estancial del espacio público. Para ello será necesario jerarquizar el viario ofreciendo en cada caso las ofertas y permisos a peatón y vehículos rodados, que en ningún caso pongan en peligro la accesibilidad al casco histórico.

#### 4.1.4. DIAGNÓSTICO SOBRE CUESTIONES RELATIVAS A LA GESTIÓN.

##### 4.1.4.a. *Sobre una oficina de gestión del PEPRI. Consideraciones previas.*

Tal como se ha comprobado a lo largo de las páginas de esta Memoria, los agentes sociales, las instituciones y el propio Ayuntamiento son claramente partidarios de establecer un instrumento ágil que active la tramitación, seguimiento e iniciativas de las determinaciones que el PEPRI establezca. La experiencia pasada, tanto en el CH como en otros supuestos españoles, aconseja la creación de este tipo de oficinas si no se desea quedarse en el mero plano teórico de un Plan, y la sociedad alcalaína no es insensible a estos requerimientos. Aunque esta decisión corresponde en exclusiva a la Corporación, como sugerencia, se proponen una serie de normas para su correcto funcionamiento.

Hay que ser conscientes de que un Plan es un instrumento para reglar las actuaciones de los particulares y de la administración pública, sin dejar las decisiones al albur de una determinada composición política. Si esto es así, las determinaciones regladas en el Plan deberían tener la suficiente consistencia como para que no fuera preciso ningún tipo de decisión sobre estas materias por parte de un posible Comisión Técnica Municipal de Seguimiento Asesor de Patrimonio Histórico. Y en ese sentido, la Comisión actuaría igual que las oficinas de otorgamiento de licencias, velando exclusivamente por la adecuación de una determinada actuación respecto al planeamiento. Esto es imprescindible si se desea una mínima dinamización de la actividad edificatoria o rehabilitadora de una ciudad: los promotores y constructores no pueden estar sin suficiente seguridad jurídica.

Por estas razones, los cometidos de la Comisión Técnica Municipal de Seguimiento deben ser extraordinariamente limitados en cuanto a capacidad de decisión no reglada se refiere. En primer lugar porque, aunque el PEPRI esté aprobado, todo lo que la legislación obligue a consultar a instancias superiores, no puede ser materia propia de decisión de la citada Comisión (por ejemplo, las actuaciones en los BIC o las mismas cuestiones arqueológicas). En segundo lugar, porque el PEPRI debe ser lo suficientemente concreto en sus normas como para que la mayoría de las actuaciones entren dentro de los supuestos normativos del Plan, teniendo entonces la Comisión Técnica Municipal de Seguimiento el encargo de velar por la adecuación a la norma aprobada.

Con estas salvedades pasamos a definir algunos aspectos centrales del cometido de este instrumento.

##### 4.1.4.b. *Funciones generales de la Comisión Técnica Municipal de Seguimiento del PEPRI.*

El objeto no es otro que el de centralizar toda la actividad urbanística y de edificación del Casco Histórico por delegación del Ayuntamiento, obteniendo la competencia y responsabilidad directas de la gestión y ejecución del PEPRI, con atención especial a todo lo referente a la protección del patrimonio. La figura más indicada es la de una Comisión Técnica Municipal de Seguimiento del Casco Histórico de Alcalá la Real.

Sus funciones generales y composición se recogen en la Normativa Urbanística.

#### 4.1.5. DIAGNÓSTICO SOBRE CUESTIONES RELATIVAS A LA ORDENACIÓN ESPACIAL.

El Casco Histórico de la ciudad encierra en su interior lo más representativo en cuanto a lo cultural, histórico y lúdico. Es aquí donde se deben dar las circunstancias que faciliten el intercambio de valores y la intercomunicación entre los diversos planos en los que se mueve la vida ciudadana. La concurrencia espacial de monumentos, museos, comercio tradicional, locales de restauración, etc., deben justificar por sí solos, la atracción de un elevado número de desplazamientos.

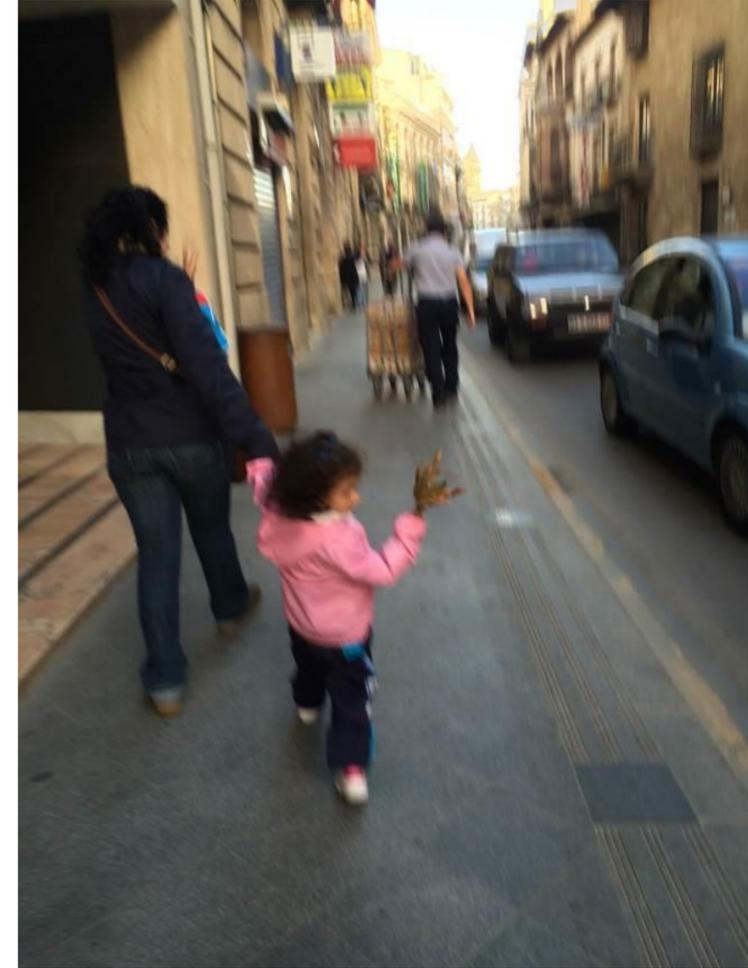
Pero las limitaciones propias provocan el conflicto entre los diversos modos de desplazamiento, y este conflicto atenta directamente contra el principio básico del modelo de ciudad confortable y atractiva. Se hace precisa la ordenación de los diversos intereses concurrente para propiciar el fin propuesto. Todo ello conduzca la definición de un modelo de movilidad sostenible que optimice el uso de las vías públicas priorizando y promocionando el modo de transporte que permita la mayor calidad y eficacia para favorecer el complejo e interactivo mundo de las relaciones ciudadanas.





Es claro que el modelo tradicional de ciudad, se ha basado en la optimización de su sistema viario en razón al uso del automóvil privado, lo que a su vez, ha propiciado un incremento del transporte particular. Este mecanismo ha de ser corregido buscando un modelo alternativo de movilidad basado en un nuevo equilibrio entre los diferentes modos de desplazamiento y de tal manera que se enfatice la escala humana como patrón de la solución. Sobre esta base, el nuevo modelo tendrá que priorizar la movilidad peatonal frente a cualquier otro medio de transporte mecánico dentro de la zona a tratar.

La conveniencia de la peatonalización surge como solución al conflicto espacial entre dos modos de entender los desplazamientos, es decir, el conflicto se origina por la coexistencia en un espacio limitado, de los peatones y los vehículos.



La superación de esta confrontación no es el objetivo único que se persigue con la priorización peatonal en el uso de la vía pública, es preciso valorar las mejoras que se obtienen en calidad ambiental (disminución de ruidos y contaminación), seguridad (disminución de accidentalidad) y, por último, la cuestión básica sobre la que se asientan las mayores críticas, la potenciación del comercio y el turismo. Especialmente interesante son los beneficios de esta estrategia del comercio tradicional frente a las grandes superficies.

Parece obvio apreciar como grandes ciudades desarrollan modelos peatonales y en una ciudad de la escala de Alcalá la Real, sea todavía algo como impensable por lo reactivo de la población y los comerciantes.

La implantación de un Plan de Peatonalización en un área determinada ha de pasar por tres requisitos indispensables aunque con peso relativo diferente dentro del esquema general:

1. Área a peatonalizar de suficiente extensión como para albergar en su interior diversidad de actividades que sean complementarias entre sí, de tal manera que no se generen zonas muertas a determinadas horas.
2. Posibilidad real de poder atenuar el tráfico en su interior sin que ello provoque el colapso de las vías periféricas.
3. Poder garantizar el acceso de determinados vehículos en razón de sus propios derechos, del servicio público que prestan o de las necesidades de suministro de los comercios existentes en el área. En orden al tráfico dentro de la zona, es conveniente destacar que se habla siempre de modelos de tráfico atenuado o de sistemas de priorización del peatón, es decir, en ningún caso se establece la necesidad de suprimir toda clase tráfico rodado por el interior de las áreas peatonales.



Conviene, pues, aclarar y limitar el contenido de ambos conceptos. Atenuar el tráfico representa, simplemente, restringir la circulación a aquellos vehículos que realizan un servicio público y a los que ostentan un derecho censal, de propiedad o por arrendamiento, dentro del territorio. Se trata, en definitiva, de suprimir cualquier tráfico parásito o de agitación en el interior del perímetro definido. La consecuencia de ello es determinante y esencial en el aspecto formal de las áreas peatonales: supresión absoluta de aparcamientos libres en vía pública. Esta consideración representa un concepto suficientemente amplio como para que quepa en él un generoso repertorio de variantes que posibilite, en términos políticos, la aceptación del modelo de peatonalización más adecuado a las características del entorno. En ello cabe, desde permitir el acceso solamente a los vehículos que dispongan de plaza de aparcamiento en el interior de un edificio, a establecer zonas de aparcamiento en superficie exclusivamente para residentes, pasando por los sistemas de control de tiempo de estancia en el interior de la zona, libre o solo para residentes.

Será necesario presentar experiencias piloto, y escenarios de prueba que permitan que la ciudadanía acepte las nuevas propuestas. Para ello será muy importante una labor de comunicación intensa para establecer el debate necesario con los grupos sociales, vecinales, comerciantes, ciudadanos en general, de Alcalá la Real. Al fin y al cabo serán ellos los que vivirán en primera persona de las nuevas soluciones urbanas.



Puede apreciarse en estas fotografías la disparidad de como un espacio público como era el Llanillo, era un espacio amable con el peatón, que caminaba por el centro de la calzada, mientras que en la actualidad, es necesario marcar las líneas amarillas para enfatizar y hacer patente cual es el espacio reservado para el coche. Puede apreciarse el contraste del estrés producido con el avance tecnológico, en relación a la tranquilidad con la que pasean los viandantes en las fotos antiguas. Quizá existan fórmulas intermedias que permitan que todo funcione un poco mejor....Será importante tomar decisiones al respecto, a pesar de la responsabilidad y el riesgo que ello supone.



El centro histórico de Alcalá la Real presenta un paisaje urbano de una gran entidad, un único conjunto en el que se diferencian dos espacios: la fortaleza de la Mota, en el cerro de su mismo nombre, y el resto de la ciudad que se expande por la ladera de este cerro, el llano y trepa por el cerro frontero.

El casco histórico de Alcalá tiene un mal nivel de conservación, con un importante nivel de transformación, que en los últimos años se está acelerando de manera alarmante. Por otro lado, mientras el casco urbano de Alcalá aumenta de tamaño el casco antiguo queda cada vez más relegado, un crecimiento que ha ido buscando zonas más llanas.

Hasta los años 50 los límites del casco urbano de Alcalá la Real coincidían con los límites del Conjunto Histórico. A partir de aquí la ciudad se extendió y creció hacia el sur, como crecimiento topográficamente fácil. El primer crecimiento fue por el sureste del cerro de las Cruces. El resto del crecimiento se ha realizado de manera desarticulada, generando barrios sin relación alguna con la estructura del casco antiguo.

Este crecimiento vertiginoso ocasionó el paulatino vació de las casas del casco antiguo. En este sentido destacan las zonas de las dos laderas del Conjunto Histórico como las más degradadas, enfatizado por la dificultad topográfica e inaccesibilidad de estos barrios. Precisamente por esta cuestión se mantiene en gran medida la tipología edificatoria y parcelaria primitivas.

Frente a este éxodo residencial generalizado, algún comercio, las entidades bancarias y los equipamientos dotacionales han permanecido vertebrando el centro histórico, asegurando la supervivencia hasta nuestros días. Es patente como va perdiendo esta funcionalidad por el traslado de la población, las actividades y sector servicios a la zona nueva de la ciudad, se está produciendo la regresión, el abandono y envejecimiento del vecindario, desvalorizando así la imagen del mismo.

Quizá el diagnóstico más claro emerge cuando se abordan las relaciones existentes entre movilidad, medio ambiente y conservación del patrimonio histórico-artístico en el casco histórico.

El incremento constante de la movilidad ha producido en estos espacios una situación especialmente grave de caos circulatorio, problemas de aparcamiento, ruidos y contaminación, generando efectos negativos sobre la calidad de vida de la población y sobre el patrimonio, lo que conlleva una pérdida de su potencialidad turística.

Las condiciones de accesibilidad han empeorado, porque la movilidad en el centro es cada vez más difícil, no sólo para los automóviles privados, sino también para el transporte público e incluso para los peatones. En estas condiciones lo que se plantea es garantizar las condiciones generales de accesibilidad en los cascos históricos a partir de la introducción de restricciones al uso del automóvil privado, favoreciendo así la accesibilidad a pie y en transporte público.

Como causas de los problemas de movilidad y accesibilidad están:

- 1) Su posición central en el conjunto de la ciudad. El casco histórico es el germen a partir del cual se ha desarrollado la ciudad actual tal y como la conocemos. Lo que explica que el tráfico de paso se canalice de forma natural a través de casco histórico
- 2) Las características especiales del viario. El viario presenta características dimensionales particulares que lo diferencia fácilmente del resto de la ciudad. El trazado de las calles y las plazas, surgido en el contexto de una ciudad peatonal, con calles estrechas y tortuosas, resulta poco adecuado para ser utilizado por el transporte mecanizado. A ello se une la indisciplina de los conductores, aparcando en lugares prohibidos, con lo que se reduce aún más la escasa capacidad del viario en estos espacios. Una dificultad adicional viene dada por la propia topografía de Alcalá la Real.
- 3) La concentración en el casco histórico de actividades terciarias, particularmente de tipo administrativo y comercial. Tradicionalmente el centro histórico ha sido el lugar que alberga los principales edificios de la administración (ayuntamiento, correos, etc.) lo que lo convierte en espacio de atracción de un gran número de traslados de personas residentes en otros barrios de la ciudad.
- 4) La presencia en estos centros de los principales edificios del patrimonio histórico de la ciudad. El turismo constituye un importante elemento "perturbador" en las ciudades históricas, ya que la mayor parte de los turistas insisten en acceder con sus medios de transporte lo más cerca posible de los espacios que quieren visitar.

Los espacios públicos, además de facilitar la movilidad deben diseñarse para facilitar el paseo, el encuentro y el ocio. Las estrategias para la mejora ambiental del centro histórico pasan, por tanto, por la recalificación del espacio público, viario y plazas, compatibilizando objetivos de movilidad con exigencias medioambientales.

El trazado y dimensiones del sistema viario que caracteriza al Casco Histórico, al tener que compatibilizar el desarrollo de sus actividades comerciales, administrativas y residenciales con los valores medioambientales y sostenibles, exige compatibilizar el

uso y localización de aparcamientos, sin perder de vista el objeto principal que consiste en revitalizar su actividad y potenciar sus valores endógenos. La invasión por vehículos privados del espacio público (viario y plazas) a causa de un aparcamiento indiscriminado imposibilita la movilidad peatonal y degrada la escena urbana. Resulta fundamental reducir las expectativas de disponer de aparcamientos rotatorios en el Centro, para lo que se propone:

- Con criterio general evitar el establecimiento de nuevos aparcamientos rotatorios en el Centro Histórico, tanto en la vía pública como en nuevas edificaciones, ya que siempre la demanda sobrepasa a la oferta y se agrava la intensidad de tráfico en su entorno.

- Situar los aparcamientos de rotación en el exterior del Casco, junto a los principales intercambiadores de transporte público, de forma que se consiga favorecer la conexión y el intercambio entre el vehículo privado y el transporte público.

- Reurbanizar el viario de forma que se vayan suprimiendo plazas de estacionamiento en la vía pública, a medida que se construyan aparcamientos de residentes.

- Mejorar los sistemas de transportes colectivos de la ciudad, para que la demanda insatisfecha pueda encontrar alternativas de transporte equivalente en condiciones competitivas.

Los principales problemas producidos por el tráfico rodado en el casco histórico son:

1) Contaminación atmosférica. El transpone motorizado ha producido un aumento importante en los niveles de contaminación atmosférica. Este hecho afecta negativamente no sólo a la población residente sino también al patrimonio histórico-artístico, que sufre un continuo deterioro.

2) Contaminación acústica. No cabe duda de que el transporte constituye el principal foco contaminante en materia de ruidos en la ciudad. Esto es especialmente cierto en los cascos históricos, donde apenas existen otros focos de contaminación acústica importantes y, por otro lado, la estrechez de las calles hace que el ruido producido por el tráfico provoque unas mayores molestias.

3) Impacto visual. El tráfico produce un impacto visual negativo. Tanto los coches aparcados en las calzadas, o incluso invadiendo las aceras y los parques y jardines, como los que circulan por las calles, modifican sustancialmente la percepción del paisaje urbano por parte de los ciudadanos, especialmente en las áreas más congestionadas. Constituye un elemento antiestético en la escena urbana, que rompe las perspectivas e incluso oculta parte del paisaje, contribuyendo a degradar el medio ambiente urbano del centro histórico.

4) Efectos sobre los desplazamientos peatonales. La realización de actividades por parte de la población, las altas intensidades de tráfico suponen un condicionante negativo, especialmente en los desplazamientos peatonales, que resultan poco atractivos en las calles congestionadas al encontrar un ambiente general poco agradable y peligroso. La ocupación de las aceras y de los lugares de cruce de los peatones por parte de los vehículos particulares supone una dificultad añadida para el tráfico peatonal y especialmente para el minusválido.

5) Las calles y las plazas ya son lugares de paso. El medio urbano se está hipotecando a favor del coche, de manera que el carácter de sus calles y sus plazas del casco histórico han dejado de ser lugares de esparcimiento, de paseo y de conversación, para convertirse en vías de tránsito casi exclusivamente.

El presente documento pretende ser un medio de abrir y fomentar nuevas posibilidades y opciones de futuro para el casco histórico de la ciudad. En este sentido su principal finalidad es plantear y desarrollar nuevas alternativas para el casco histórico, que sean capaces de concretar y controlar los nuevos procesos de transformación que requiere la ciudad en su búsqueda de nuevas opciones de futuro.

La finalidad es que el casco histórico no quede marginado del proceso general de construcción de la ciudad. Y es que el crecimiento urbano desde la segunda mitad del siglo XX ha ido desvaneciendo la importancia del casco antiguo, deteriorándose poco a poco. Es patente como va perdiendo esta área funcionalidad por el traslado de la población, las actividades y sector servicios a la zona nueva de la ciudad, se está produciendo la regresión y envejecimiento del vecindario, y en fin, se va desvalorizando la imagen en la sensibilidad ciudadana.

Por tanto, la principal finalidad de la Normativa de Protección y del Catálogo de Protección es recuperar la coherencia entre los distintos fragmentos urbanos. Que el casco histórico no sea una ciudad museo, sino que siga siendo un fragmento de ciudad viva, manteniendo el predominio de la función habitacional con población autóctona.

El documento plantea al mismo nivel que la protección del Patrimonio Histórico, la revitalización del Casco, con el fin de que se conserve y favorezca la población que vive dentro, sus usos y actividades, mediante propuestas de rehabilitación de viviendas, reequipamiento, mejora del espacio público, etc.

#### 4.1.6. DIAGNÓSTICO SOBRE CUESTIONES DE TIPO PROGRAMÁTICO.

Para mejorar e intensificar la peatonalización del casco histórico, es necesario el ajuste programático de las distintas intervenciones relacionadas muy directamente con el aparcamiento y el tráfico rodado.

Será necesario acometer en un primer periodo la ejecución de un centro de logística y un aparcamiento subterráneo en las proximidades del cruce de los dos ejes principales: Real y Llanillo, que permita la reducción de aparcamientos en superficie y progresivamente reduzca el tráfico "bobo" en beneficio del peatón.

Este punto crítico es fundamental en el triángulo de espacios de aparcamiento que propone este PEPRI: Álamos, Compás de Consolación y Santísima Trinidad-Mazuelos.

Desde este punto de partida deben organizarse temporalmente las demás intervenciones o actuaciones previstas en este Plan Especial, y que se recogen en el programa de actuación, de manera que las prioridades correspondan con el nivel de exigencia municipal y las compatibilidades técnicas de los distintos proyectos.

Una vez solucionado el problema del aparcamiento, se estará en buena disposición para la progresiva peatonalización del Casco Histórico.

#### 4.1.7. CONCLUSIÓN FINAL.

Las tendencias actuales sobre urbanismo conducen a soluciones que pretenden ruralizar las urbes. Se trata de acercar la Naturaleza a las ciudades con la integración de huertos que garanticen la producción autosuficiente para una comunidad o barrio, tratan de incluir carriles bici para mejorar la movilidad y el tráfico haciendo que el peatón gane protagonismo y se evite ruido y emisiones de CO<sub>2</sub>, se trata de mejorar la interacción social de la comunidad, tratando de generar células habitables donde todo el mundo se conozca y la policía te salude por tu nombre, etc.

Mucho de todo esto, ya lo tenemos en nuestra ciudad, debido a la escala de la misma. Llevamos una gran ventaja a las grandes ciudades en todas esas cuestiones. En nuestra ciudad no sería imprescindible un carril bici dentro del Casco Histórico. Las bicis pueden coexistir con el tráfico rodado perfectamente y de manera simultánea por nuestro viario dado que no existe un elevado tráfico sobre las mismas y es compatible. Simplemente debiera acomodarse la velocidad del tráfico rodado para no poner en peligro esta coexistencia bici-coche. De hecho cuando se hace un carril bici lo que se ve son peatones caminando y no bicis.

Es decir no tenemos por qué asumir las mismas recetas urbanísticas que se proponen para una ciudad de grandes dimensiones que echa de menos el campo y la vida rural. Nosotros la tenemos a un paso y convivimos con ella. Los recorridos son muy cortos. Usamos el coche por una desmesurada copia de los hábitos de las ciudades. Es curioso como cogemos el coche para ir al gimnasio para andar en una cinta, cuando podemos pasear perfectamente junto a nuestro patrimonio e interactuando con nuestros vecinos.

Podemos ir a comprar a la tienda de barrio donde el tendero te pregunta por tus hijos, por la salud, por la situación laboral, por la familia,... a la vez que compras un melón o unas naranjas, o un lápiz de labios,....

Sin embargo preferimos ir a las grandes superficies en coche donde todo es más "cómodo". Estamos pagando un elevado coste en nuestras relaciones de barrio y de ciudad. Nos estamos haciendo multitud de amigos en las redes sociales de todo el mundo y mostramos la solidaridad con sucesos de gran repercusión mediática, pero no somos capaces de apoyar a nuestro vecino que operaron el otro día de la columna vertebral porque no nos enteramos, o no nos solidarizamos con nuestro amigo-vecino que está pasando una difícil situación familiar porque estamos perdiendo el contacto vecinal.... Esas situaciones del día a día que, en una ciudad como la nuestra, tenemos muy fácil. A diferencia de una gran ciudad donde es prácticamente imposible esa cercanía.

Entramos en un círculo vicioso del que no podemos salir y al que nos conducen los medios de comunicación y demás medios de esta era de la información. Por ejemplo colaboramos con el acopio de alimentos para los necesitados, pero lo hacemos en una gran superficie porque es donde más ciudadanos van a comprar. Que ocurriría si este acopio y compra de alimentos se hiciera con un mecanismo que permita que esas compras de esos alimentos solidarios se hicieran en las tiendas de alimentación del barrio, en vez

de la gran superficie, para que de esa forma fuésemos solidarios, no solo con las personas que van a recibir los alimentos, sino también con la empresa familiar del tendero del barrio que está pasando unos difíciles momentos económicos por la situación crítica actual.

Es más fácil dar a la tecla “me gusta” de las redes sociales que pensar en contribuir para hacer barrio y hacer ciudad en definitiva.

Estamos aplicando recetas que no son las apropiadas. Tras nuestro diagnóstico debemos adoptar las decisiones más idóneas para resolver nuestros problemas sin perder de vista lo que ya tenemos ganado.

Este Plan Especial debe ser, mas que un documento técnico, debe constituir un documento estratégico. Es necesario entender desde el principio que la ciudad es un ente mutable, superpuesto y difuso y no siempre físico. Se deben articular herramientas que permitan la intervención en el medio urbano y que sobrepasen la condición física y geométrica, hasta llegar a buscar la pluridimensionalidad para definir las tendencias futuras.

El habitante de la ciudad ya no tiene vecinos inmediatos. La vecindad no proviene tanto de la proximidad física como del encuentro y relación en los lugares públicos (virtuales o reales).

En el estudio y reforma de las estructuras de la ciudad es necesario añadir una capa metabólica que oriente la economía del casco histórico a los servicios a los ciudadanos. El negocio está en tener una interacción constante con los ciudadanos, y en fomentar que sean emprendedores de nuevas formas de economía.

El casco histórico se enfrenta a profundos cambios funcionales, sociales y culturales. En ellos se imbrican centralidades históricas, económicas, culturales, turísticas y simbólicas, también se configuran realidades urbanas conflictivas donde conviven en tensión permanente, la tensión del cambio, viejas y nuevas funciones. La planificación urbana tiene dificultades para adaptar los paisajes y la estética del pasado a las necesidades del presente.

El paisaje cultural heredado es una realidad urbana dinámica donde los problemas de reorganización interna, ya sean de reforma, renovación, protección o recuperación, han estado siempre presentes. Por ello, el camino de la recuperación del casco histórico no es una vía única de intervención. Hay que replantearse en nuevos términos y con mayor imaginación la cuestión de la funcionalidad de los centros históricos.

Es necesario compatibilizar las políticas de protección y recuperación, que para ser eficaces, tienen que dotarse de instrumentos capaces de regular la tensión existente entre unas realidades físicas estáticas y unas realidades socioeconómicas cambiantes.

Es por tanto necesaria una apuesta decidida que evite los problemas de deterioro físico, degradación social y pérdida de vitalidad funcional del centro histórico.

De la diversidad de usos y actividades que conviven en los centros históricos, así como en su entorno, deriva una compleja realidad funcional y social que enriquece la vida urbana de estos espacios y les da singularidad. La riqueza de la vida urbana les configura como ámbitos privilegiados para las relaciones sociales, de ahí que las funciones cultural, simbólica y turística puedan ir ocupando el lugar que, en algunos casos, han podido dejar la religiosa, administrativa, comercial o la residencial.

La multifuncionalidad es uno de los rasgos que otorga identidad propia al casco histórico y que hay que mantener. Para evitar convertirse en mero decorado urbano, sin descuidar la protección, hay que lograr la reutilización funcional de su patrimonio cultural.

En la pervivencia de la multifuncionalidad tiene un papel decisivo la función residencial, al ser garantía de heterogeneidad social.

Los cascos históricos, depositarios de una parte importante de la memoria urbana de nuestra sociedad, deben considerarse como realidades urbanas vivas y partes fundamentales de nuestros sistemas urbanos. La innovación en la intervención debería situarse alrededor de la búsqueda de nuevos equilibrios que, siendo respetuosos con los valores urbanísticos, culturales, sociales y funcionales de la ciudad del pasado, den respuesta a los problemas y necesidades de nuestro tiempo.

## CAPÍTULO 5. CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

### 5.1. ÁMBITO.

El ámbito de aplicación coincide con el delimitado en el PGOU de Alcalá la Real aprobado por el Ayuntamiento de Alcalá la Real y la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, tal y como se recoge en los planos de ordenación de este Plan.

La delimitación del PEPRI incluye en su totalidad el Conjunto Histórico declarado por Decreto 853/1967, de 6 de abril, (BOE nº 98 de 25 de abril de 1.967), mas una parte del crecimiento de la ciudad por la parte noreste en la ladera este hasta el Barrio de las Cruces y una ampliación de la delimitación del Conjunto Histórico por la parte sur hasta el Paseo de los Álamos.

Es por tanto la sección transversal la que define esta topografía tan marcada en forma de V, que va desde la Fortaleza de la Mota, ladera abajo, hasta el llano y sube por la ladera este hasta las Cruces.

En este ámbito se recogen los valores históricos, culturales, arquitectónicos, ambientales y paisajísticos que posee el casco histórico de Alcalá la Real

### 5.2. LOS OBJETIVOS DE PLANEAMIENTO.

#### 5.2.1. INTRODUCCIÓN: OBJETIVO GENERAL.

La redacción del presente Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Histórico de Alcalá la Real plantea un primer objetivo que es evitar la inseguridad que para toda actuación supone la doble autorización administrativa. Por una parte, el procedimiento reglado de la licencia municipal sustentado en un documento público como es el plan urbanístico, y de otra, la autorización vinculante de las Comisiones del Patrimonio Histórico, órganos colegiados de expertos que dictaminan sobre la bondad de las intervenciones en el momento de proponerse éstas.

El PEPRI pretende que sus determinaciones contemplen aspectos tales como el mantenimiento de las tramas urbanas, de las tipologías arquitectónicas, el uso residencial o el de las actividades tradicionales de carácter etnográfico.

La Ley 14/2007 del PHA establece que en la formación, modificación o revisión del planeamiento, se señalarán los criterios para la determinación de los elementos tipológicos básicos de las construcciones, y de la estructura o morfología urbana que deban ser objeto de potenciación o conservación.

Por otro lado, la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español hace un desarrollo más pormenorizado de los contenidos de los planes de protección mostrando, entre otras determinaciones, una gran preocupación por el mantenimiento de la estructura urbana y arquitectónica de los Conjuntos Históricos, así como de las características generales de su ambiente, considerando excepcionales las sustituciones de inmuebles aunque sean parciales, y estableciendo que, en todo caso, se deben mantener las alineaciones urbanas existentes. También considera excepcionales las remodelaciones urbanas, justificándolas sólo en el caso de que impliquen una mejora en su relación con el entorno territorial o urbano o que eviten usos degradantes para el Conjunto Histórico. En otro momento alude a la recuperación de las áreas residenciales y de las actividades económicas adecuadas cuando promueve la delimitación de posibles áreas de rehabilitación integrada.

Por último, el Catálogo Urbanístico se reconoce como el complemento inseparable de un planeamiento de protección, al permitir de forma individualizada para los elementos con valor del Conjunto Histórico, tanto inmuebles edificados como espacios libres, estructuras significativas o componentes naturales que lo acompañen, definir el tipo de intervención posible en función del interés o valor que el elemento posea.

En definitiva, no solo debe ser objetivo de los planes de protección el mantenimiento de unas formas y espacios heredados, sino que también deben establecer medidas para el mantenimiento y potenciación de los usos, actividades y relaciones que son consustanciales con la definición de cada Conjunto Histórico.

De esta forma, la formalización del plan de protección en un Conjunto Histórico estará determinado por los valores identificados en el mismo. O lo que es lo mismo, la suma y la ponderación de los valores existentes en un Conjunto Histórico determina las características y concreción del planeamiento de protección: valores monumentales, arquitectónicos, morfológicos, tipológicos, ambientales, de perspectiva, de uso y actividad, de fiestas y tradiciones.

En resumen, podemos describir los objetivos del presente Plan Especial como los siguientes:

a) De investigación arqueológica e histórica que enriquezca el conocimiento de la ciudad y permita su transmisión y difusión entre la población. Se deben identificar las distintas zonas arqueológicas conocidas y localizadas; las áreas en las que se presume la existencia de restos arqueológicos; los límites de la ciudad antigua y su evolución; los trazados urbanísticos, tramas históricas, ensanches que se reconozcan en la ciudad y que hayan aportado alguna significación cultural a la formación de la misma, los monumentos, conjuntos y jardines históricos, etc.

b) Asegurar la integración del Conjunto-Histórico con los nuevos crecimientos y aumentar el grado de legibilidad de su estructura urbana, a través de un adecuado tratamiento y mejora de las condiciones de borde y de percepción del conjunto, puntos de referencia, visuales y perfiles urbanos, operaciones de remodelación y mejora de la trama urbana que sean precisas, etc.

c) Establecimiento de medidas para la protección de los valores paisajísticos existentes: las vistas, fachadas y perfiles urbanos que desde el exterior ofrece el propio núcleo histórico.

d) Mantenimiento de las características de la trama urbana, de las alineaciones y de las tipologías parcelarias y edificatorias.

e) Especial atención a la recuperación y tratamiento adecuado de los espacios libres existentes (calles, plazas) o con posibilidades de mejora mediante su ordenación. Se marcan las directrices de diseño urbano de los espacios libres y se incide sobre los aspectos de pavimentación, mobiliario urbano, arbolado, ajardinamiento, etc.: es decir, sobre la construcción de los espacios libres.

f) Ordenación de la estructura viaria de forma que se garantice la accesibilidad para las actividades urbanas y se resuelvan los conflictos de tráfico y necesidades de aparcamiento.

g) Mejora de las condiciones de vida de las áreas residenciales, a través de actuaciones sobre sus condiciones de habitabilidad y la mejora de las dotaciones de equipamiento, servicios, accesibilidad e infraestructuras básicas, instrumentando las medidas necesarias para potenciar la rehabilitación del patrimonio residencial, fomentando la permanencia de la población residente y captación de nuevos habitantes.

h) En orden a la operatividad del Plan Especial, se deberán establecer los cauces de coordinación de las Administraciones con competencias en el Conjunto, fomentando los posibles acuerdos con las distintas Administraciones para ordenar las inversiones públicas de acuerdo con los objetivos del Plan, orientando dichas intervenciones públicas dada su capacidad de actuar como regeneradores urbanos.

i) Proteger y poner de manifiesto los valores históricos y formales de espacios urbanos, edificios y demás elementos significativos, a través de una rigurosa catalogación, que se corresponda con unos tipos definidos de actuación, de forma que se garantice el mantenimiento de las estructuras y tipologías tradicionales, así como la contención de los procesos de renovación y deterioro, determinando su capacidad arquitectónica para asumir nuevos usos y capacidad de transformación. El Catálogo deberá compatibilizarse con la Ley de Patrimonio Histórico en relación a la identificación de Bienes de Interés Cultural y sus entornos o de los del Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía.

j) Establecer las condiciones a que se han de someter las calificaciones de nueva planta y las sustituciones de edificios no catalogados para conseguir su integración ambiental y morfológica en el conjunto histórico.

La fase de objetivos trata de dar una respuesta cabal a las conclusiones del diagnóstico en sus tres grandes vertientes. Partiendo de unos objetivos programáticos que condensan el resto, se trata de traducirlos en otros objetivos más concretos que afectan ya a la ordenación espacial y a la instrumentación para su desarrollo temporal o gestión.

El objetivo general, de todos modos, no puede ser otro que el derivado directamente de la conclusión final del diagnóstico. Consistiría en mantener, recuperar y ampliar espacios físicos –y consecuentemente sociales- que posean el carácter noble que ha tenido la Alcalá más significativa.

Esto quiere decir que el Casco Histórico continúe siendo un centro urbano de primer orden tanto para el resto de la ciudad como para la comarca, con el carácter de zona de convivencia social y disfrute del patrimonio edificado, arqueológico y etnológico. Y,

además, conseguir que este carácter, que todavía mantiene en sus áreas más distinguidas, amplíe su zona de influencia a las áreas más problemáticas.

Para conseguir esta finalidad, ciertamente extrínseca a lo meramente urbanístico, es preciso mencionar tres finalidades intrínsecas generales que enmarcan el resto de los objetivos.

1. Por un lado, establecer las medidas precisas para que responda a su vocación de ser centro de actividad representativa, especialmente en cuanto a tres variables se refiere, lo cultural, lo turístico y lo comercial.

Esto apunta, por un lado, a revisar la distribución de los equipamientos en Alcalá la Real; y por otro, poner en valor sus recursos culturales, arqueológicos e históricos, dando por hecho que, si tiene estas potencialidades y el acceso es adecuado, el comercio es una consecuencia ineludible. El problema que hay que determinar desde los propios objetivos reside en precisar hasta qué punto y con qué distribución se realiza tal atención rotacional para evitar carencias y congestiones, y para apoyar la recuperación del casco histórico.

2. Por otro lado, no perder calidad residencial sino aumentarla. Afecta, por un lado, a las zonas nobles que requerirán una articulación entre la conservación y la mejora de la habitabilidad interna (ordenanzas de edificación y uso interiores) y externa (en referencia al espacio urbano en cuanto a infraestructuras -aparcamientos- y a mejora de la calidad de la escena urbana). Y por otro lado y especialmente, una atención preferente a las zonas degradadas, en que debe instrumentarse una serie de actuaciones que decididamente mejoren la calidad ambiental y social.

3. Junto a estas dos finalidades, es preciso hacer mención también de un objetivo de tipo instrumental, que consiste en establecer las medidas precisas para la viabilidad de los objetivos anteriores y su programación temporal.

Este trabajo pretende ser una herramienta para la reflexión sintética sobre el Casco Histórico y el patrimonio disperso con que cuenta la ciudad de Alcalá, simultáneamente de traducir en términos formales su ordenación y de seleccionar las operaciones de intervención concretas que garanticen la puesta en valor del patrimonio histórico.

Las intervenciones que van a plantearse para el Casco Histórico tendrán como objetivo principal de recuperar las claves del patrimonio y su compatibilización con una sociedad moderna y plural llena de necesidades. Que el proceso de expansión de la ciudad no relegue a esta área a la condición de ruina urbanística, sino que asegure la protección y rehabilitación del patrimonio, del paisaje, del centro histórico y la recuperación social de este espacio urbano.

Las intervenciones propuestas irían encaminadas a que el centro continúe siendo el corazón administrativo, cultural y comercial de la ciudad así como mejorar y potenciar su función residencial.

El centro histórico de Alcalá tiene no sólo valores culturales y ambientales dignos de reconocimiento, sino incuestionables valores socio-económicos. Es por tanto su patrimonio un importante recurso a potenciar tanto por ser fuente para el turismo, por la calidad de vida para sus ciudadanos, como por ser el componente de una imagen única, por la repercusión que la difusión de la imagen de una ciudad tiene en el exterior.

El Ayuntamiento junto a las diferentes Administraciones, (Área de Rehabilitación Concertada, Centro Comercial Abierto,...) están realizando un importante esfuerzo para la recuperación de edificios, recuperación de grandes vacíos en manzanas del centro y espacios públicos más emblemáticos de la ciudad.

En la globalidad del conjunto histórico de Alcalá la Real, la Fortaleza de la Mota forma un subconjunto monumental con entidad propia. Este recinto situado sobre un cerro está separado de la ciudad, hoy es una ciudadela sin vida pero con grandes posibilidades para actividades culturales y lúdicas. Se trata de un complejo monumental en el que se dan cita edificios singulares, fortificaciones, etc., un importante espacio arqueológico. Tanto por su entidad como por la complejidad monumental, así como, por las posibilidades de difusión y ocio, que encierra la Fortaleza de la Mota, consideramos que sería conveniente la redacción de un Plan Director que coordine las diferentes intervenciones que deban acometerse para la puesta en valor y su rentabilidad cultural.

En este momento se está trabajando para la implantación de un Parador Nacional de Turismo que será sin lugar a dudas un catalizador del desarrollo patrimonial de este BIC.

Una protección que nos pone en evidencia la necesidad de entender la ciudad en su territorio, proteger su patrimonio natural, artístico y arqueológico.

Por lo que respecta al fomento del patrimonio alcalaíno, una de las opciones principales de la ciudad es formar parte de los grandes itinerarios turísticos.

En la actualidad existe una importante iniciativa turística que desarrolla una serie de rutas turísticas como son: Red de Ciudades Medias del centro de Andalucía, Ruta del Califato, Ruta Caminos de Pasión, Ruta del Renacimiento y Ruta Castillos y Batallas.

Esta actividad debe ser potenciada, especialmente mediante la incorporación a los itinerarios turísticos el Barrio de las Cruces como mirador del cerro de la Mota, incorporando un transporte público y rutas que garanticen un desplazamiento rápido y fluido de cerro a cerro, atravesando las principales calles del casco histórico.

Una apuesta por el turismo que debe involucrar en el itinerario tanto a la Fortaleza como al resto de la ciudad.

## 5.2.2. OBJETIVOS DE TIPO PROGRAMÁTICO.

### 5.2.2.a. *Objetivos referidos a la finalidad de que el Casco Histórico mantenga y potencie su significado de centro urbano en cuanto a lo cultural, lo turístico y lo comercial.*

1. Los valores naturales de primer orden que posee el Casco Histórico (medio físico, su topografía, los cerros, las laderas y las zonas en contacto con la Fortaleza de la Mota) deben ser definitivamente conformadas para el uso y disfrute del ciudadano y como recurso natural. Cada una de ellas debería conservar un carácter propio, a la vez que se potencie la interconexión de las zonas Este y Oeste. Además, deberían enlazar con el entramado de calles y plazas del interior del tejido urbano. El turismo es una actividad vital para el Casco Histórico. Será necesario potenciar el turismo cultural, que representará una importante fuente de ingresos para la economía local.

En el contexto de la movilidad y la accesibilidad hay que hacer notar que los turistas son a la vez víctimas y causantes de los problemas de circulación. Ciertamente se ven perjudicados por la circulación general en sus recorridos por las zonas monumentales de la ciudad, pero a la vez ellos también se constituyen en elemento perturbador, ya que en su mayor parte tratan de acceder con sus medios de transporte lo más cerca posible de los espacios que quieren visitar. Por tanto hay que reducir los problemas de aparcamiento cuando llegan y asegurar que puedan visitar el casco histórico libre en lo posible de las molestias producidas por el tráfico rodado.

2. Los valores edilicios también deben ser objeto de atención, como el otro punto básico de la atracción turística, además de su valor propio. Estos valores deben constatar desde tres puntos de vista: por un lado, buscar modos de mantener y mejorar el patrimonio arquitectónico objeto de catálogo, llegando a la reutilización en la mayoría de los casos. Por otro lado, cuidar de manera especial los conjuntos urbanos tan característicos del Casco Histórico. Y por último, una atención a lo arqueológico, que debe terminar en la puesta en valor de sus elementos fundamentales.

### 5.2.2.b. *Objetivos referidos a la mejora de la habitabilidad interna y externa.*

1. Acometer decididamente la mejora de las zonas deterioradas en sus dos vertientes principales: la edificación y los espacios urbanos públicos. Esto requiere grandes operaciones que es preciso instrumentar; pero evidentemente debe apoyarse en medidas de intervención para la revitalización del bien protegido que garanticen la conservación de las características generales del ambiente, así como la estructura territorial y urbana.

2. Mejorar el resto de la habitabilidad del Casco Histórico en el aspecto edilicio. En este caso las nuevas ordenanzas aclararán algunos resquicios de normativas anteriores y ayudarán a resolver los problemas edificatorios del día a día. Las nuevas normas que regulan alturas, fondos de edificación, condiciones estéticas, condiciones de volumen, potenciarán la agilidad de acciones en el Casco Histórico para su rehabilitación integral.

3. Mejorar también la habitabilidad del resto del Casco Histórico en cuanto al uso y disfrute del espacio urbano público. Se entiende como prioritaria una mayor racionalización entre lo rodado y lo peatonal, buscando recorridos legibles, funcionales y esponjamientos en la trama; y, como consecuencia, encontrar criterios para la pavimentación, el mobiliario urbano y los elementos privados que asoman a la vía pública.

4. Como complemento al objetivo anterior, la mejora de la habitabilidad pasa también por la mejora de las infraestructuras. En este sentido se trataría de completar, en su caso, las redes de abastecimiento de todo tipo de servicios.

Alcalá la Real, AGOSTO de 2.019.

Fdo. Juan Francisco Almazán López.  
Ana Almazán Fuentes  
Almazán & Asociados Arquitectos, S. L. P.