

A3

1. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

2. ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO

3. DIAGNÓSTICO URBANO

3.1. Proceso histórico de formación del núcleo urbano

3.2. Articulación urbana

3.3. Morfologías y tipologías urbanas

3.4. Usos de la edificación

3.5. Alturas de la edificación

3.6. Estado de la edificación y del suelo

3.7. Patrimonio

3.8. Sistemas de Espacios Libres

3.9. Sistemas de Equipamientos

3.10. Sistema de Comunicaciones

3.11. Sistema de Infraestructuras

3.12. La movilidad en el municipio

3.13. Las fachadas

3.14. Los barrios

4. CONCLUSIONES

DIAGNÓSTICO URBANO

3.1.EVOLUCIÓN HISTÓRICA**3.1.1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE ALCOLEA DEL RÍO**

El nombre de Alcolea del Río proviene del musulmán “Al-Qulaya”, diminutivo de Al-Qalat, que significa pequeña fortaleza.

Existen en todo el municipio numerosos restos arqueológicos de la época romana debido a que en esta época estaban establecidas allí dos poblaciones romanas. La primera -Arva- se situaba en la zona del molino de “la Peña de la Sal” y la segunda -Canama- en la zona de “la Mesa”, al norte del pueblo, donde se encuentra la actual zona industrial. Los dos asentamientos, debido a su posición geográfica, se dedicaban al comercio fluvial entre Andalucía y el imperio romano. Era, en esta época, también muy importante la artesanía de la cerámica y en particular la fabricación de ánforas de vino y aceite.

Durante la época musulmana siguió siendo un punto estratégico para el comercio y el tránsito de viajeros en el camino entre Córdoba y Sevilla.

La reconquista por los cristianos tuvo lugar en 1247, por los ejércitos cristianos mandados por el prior de San Juan. Por ese motivo fue donada a la Orden Militar de San Juan de Jerusalén, a la cual perteneció hasta el siglo XIX. Formaba parte del Priorato de Lora del Río, del cual se escindió como encomienda en 1504, gracias a la labor del comendador fray Antón Farfán de los Godos. De esta época datan los molinos de la Aceña situados en el margen noreste del Guadalquivir en la cercanía del núcleo.

El núcleo originario se situaba en las inmediaciones del Guadalquivir, de espaldas al río y se estructuraba mediante calles estrechas alrededor de pequeñas plazas como la del 3 de Abril y del Ayuntamiento, conformando manzanas de tamaño medio de forma ovalada.

La Iglesia de San Juan Bautista, de estilo gótico-mudéjar, construida en la primera mitad del XVI, y la Capilla del Cristo de la Veracruz, edificada en el S. XVIII, son los dos elementos patrimoniales religiosos más importantes del municipio. La construcción de la Iglesia en el borde del casco primitivo sienta las bases del asentamiento de la población. La construcción de la

capilla, dos siglos más tarde, deja suponer que el núcleo se ha expandido hacia el noreste, hasta la actual carretera A-436.

3.1.2. PRINCIPIO DEL SIGLO XX

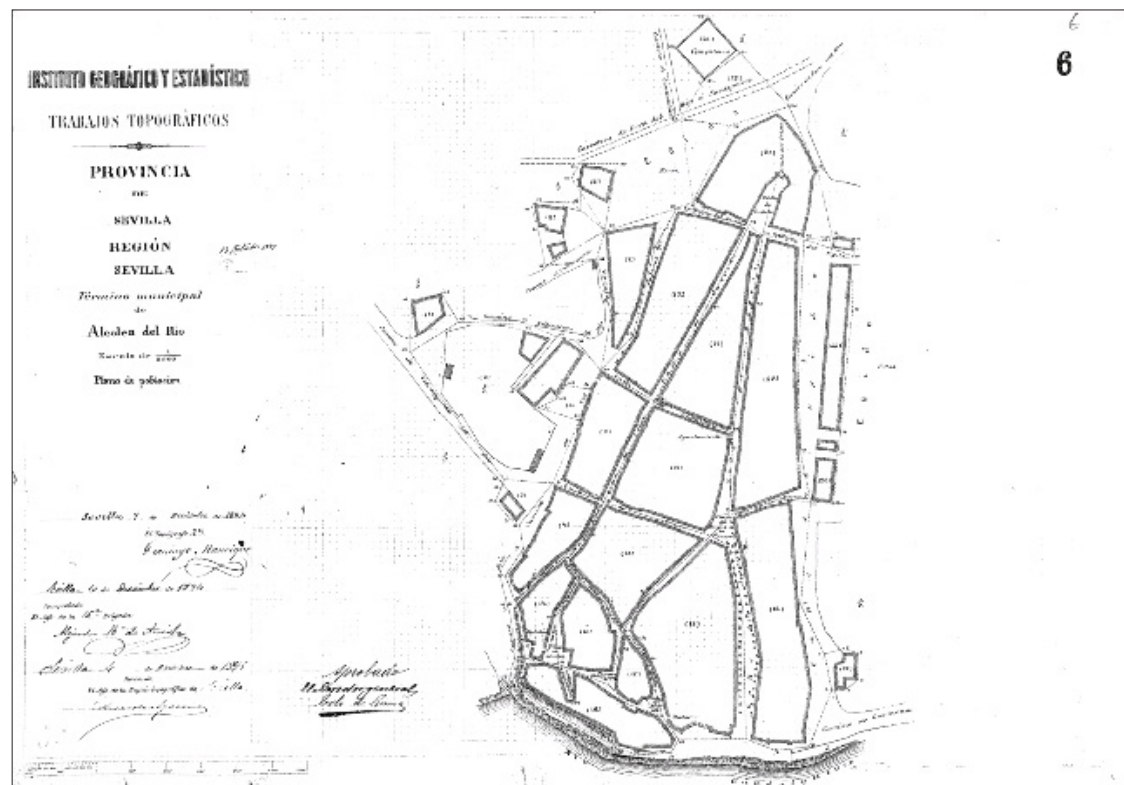
A principios del siglo XX el núcleo de Alcolea del Río se estructura alrededor de dos calles principales, la calle Colón y la calle Antonio Machado, por encima de la actual travesía (carretera SE-4104) formando tres manzanas alargadas que se unen en el extremo este alrededor de la Capilla. La parte más antigua del núcleo tradicional se localiza en la parte más occidental, en la cercanía de la Iglesia, entre las plazas de España y 3 de Abril. La calle Josefa Bover, situada al Sur de este núcleo originario, marca el borde del asentamiento y es donde los propietarios de mayor poder adquisitivo se instalan. El núcleo está conformado entonces por casas de pequeños propietarios agrícolas y viviendas de jornaleros. Las viviendas, de composición sencilla y poca fachada, se asientan en parcelas estrechas con mucho fondo, creando un parcelario irregular y poco compacto en su centro.

3.1.3. SIGLO XX

El crecimiento de la población de Alcolea del Río, que había crecido paulatinamente durante siglos, se ve frenado por la crisis agraria de principios de siglo. Poco después, durante los años 20 y 30, la ciudad conoce su apogeo demográfico y económico gracias a la puesta en marcha de los cultivos en regadío. En los años 60-70, con la mecanización de la maquinaria agrícola, muchos jóvenes dejan el municipio y la población se va estancando.

A partir del núcleo original en la cercanía del río, y de su extensión hacia el noreste, el municipio va creciendo hacia el Sur (Barriada Coña de la Piñera) del otro lado de la actual travesía y hacia el Norte (barriada de San Andrés).

En los años 60 la construcción de un conjunto de viviendas sociales (la barriada San Juan Bautista) rompe con el modelo morfológico del núcleo tradicional desarrollando un conjunto autónomo y conformado por viviendas pareadas posicionadas diagonalmente respecto a la travesía.



Plano de Alcolea del Río en 1894.

3.1.4. EN LA ACTUALIDAD

En 1992, año en el cual se aprueban definitivamente las Normas Subsidiarias actuales, el núcleo cuenta con numerosas zonas degradadas al Norte, detrás de la Iglesia y en la cercanía de la carretera A-436, y al Sur debajo de la plaza de la Concordia. El municipio posee pocos equipamientos y las NNSS prevén la localización del futuro polideportivo y del colegio público Miguel de Cervantes, así como la creación de un parque al lado del cementerio.

Los crecimientos posteriores a las Normas Subsidiarias de 1992 vienen a completar la trama urbana. Al Este este crecimiento se materializa con la creación de nuevas zonas residenciales de tipología adosada y al Norte mediante la creación de un nuevo conjunto residencial que completa el núcleo hasta la central eléctrica. La creación de la zona industrial situada en el margen norte de la A-436 data también de esta época.

Al principio del siglo XXI Alcolea del Río se compone por un núcleo compacto con un crecimiento paulatino y estructura orgánica, marcado por los ejes viarios de la SE-4104 y de la A-436, que influyen notablemente en su articulación urbana.

3.1.5. CONCLUSIONES

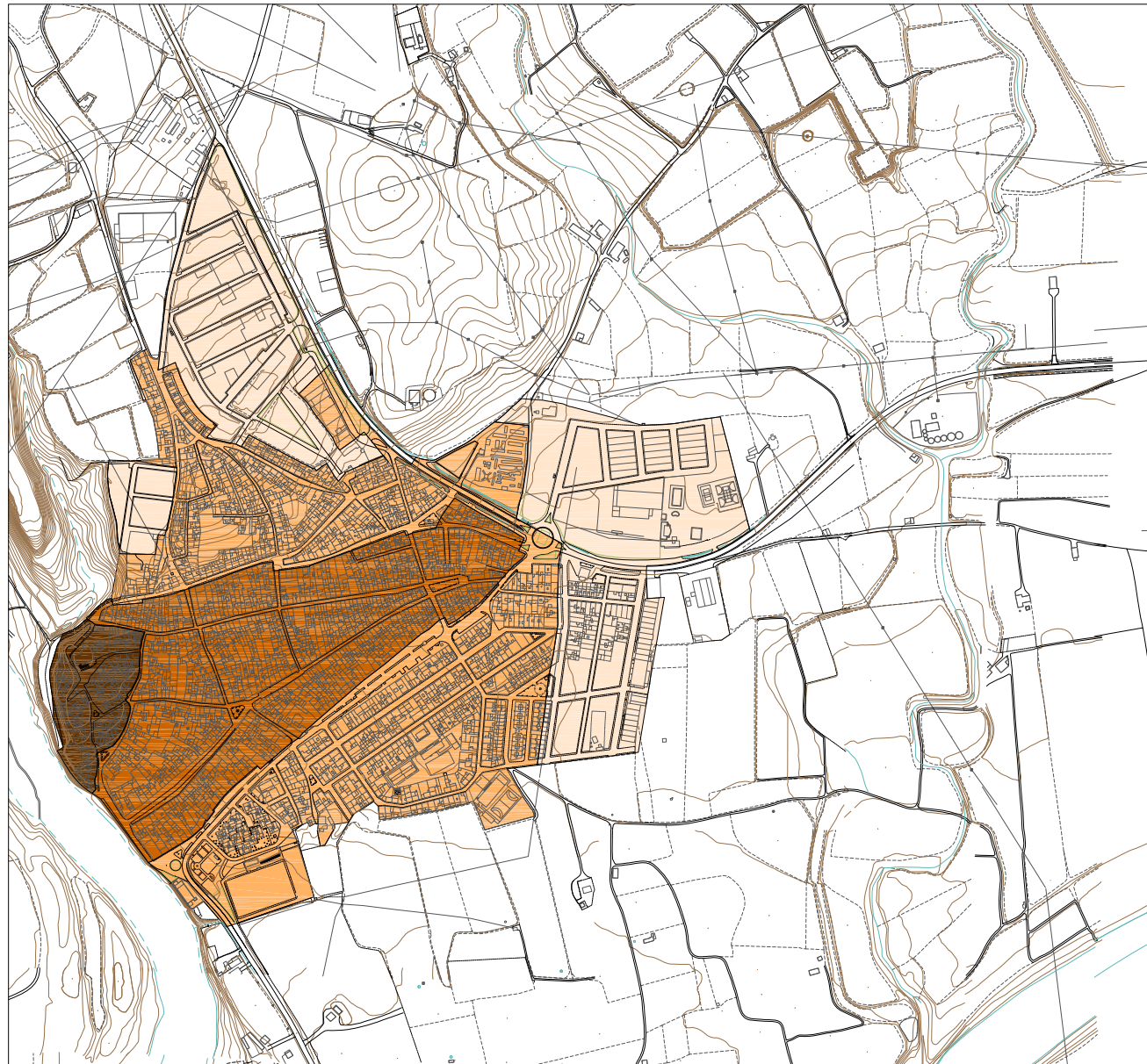
Alcolea del Río ha tenido un desarrollo análogo a numerosos núcleos urbanos de la zona. Desde una posición estratégica, y con un entorno de tierras fértiles, nació el núcleo original que se extendió en sentido Oeste/ Este hacia los ejes de comunicación que le vinculan con los municipios colindantes. Alcolea del Río creció a buen ritmo durante los siglos XIX y XX, desarrollando una estructura urbana cada vez más reticular, con manzanas rectangulares con su mayor dimensión en el sentido paralelo a la carretera SE-4104. El núcleo se compone de viviendas unifamiliares en hilera posicionadas en un parcelario muy menudo adaptado los terrenos agrícolas en los que se asienta.

Alcolea del Río, por otro lado, no se puede considerar un núcleo industrial de importancia, sólo existe en el municipio un sector de uso industrial de reciente creación. Los usos agropecuarios, al contrario, ha aumentando paulatinamente a pesar del estancamiento de la población.

A3 3.1. Proceso histórico de formación del núcleo urbano



Fotografía aérea del núcleo urbano de Alcolea del Río



PROCESO HISTÓRICO DE FORMACIÓN DEL NÚCLEO

- NÚCLEO ORIGINAL
- NÚCLEO TRADICIONAL
- CRECIMIENTO ENTRE 1950-1990
- CRECIMIENTO DESDE 1990

E: 1/10.000

3.2. ARTICULACIÓN URBANA

3.2.1. ARTICULACIÓN EXTERNA / ESCALA TERRITORIAL

A escala regional el municipio de Alcolea del Río está situado en el eje Córdoba-Sevilla en dirección Este/Oeste y entre Cazalla de la Sierra y Carmona en dirección Norte/Sur. Estos ejes se corresponden con las vías de la red autonómica A-436 y SE-4104.

A una escala territorial más reducida las relaciones comarcales, con Lora del Río, Villanueva del Río y Minas, Tocina y Cantillana, entre otros, se realizan por la carretera autonómica A-436, y en sentido Norte-Sur con el núcleo de Carmona mediante la carretera SE-4104.

Alcolea del Río se encuentra a 50 km de Sevilla -trayecto que se efectúa en 41 minutos-, a 90 km de Córdoba -trayecto de se efectúa en 1 hora y 20 minutos-. A nivel comarcal está a 18 km (20 min) de Carmona y a 15 km (17 min) de Lora del Río, siendo Carmona la ciudad a la cual la población de Alcolea del Río acude con más frecuencia por sus servicios y sus dotaciones. Igualmente Carmona conecta el municipio con la autovía A-4 que permite dirigirse a las grandes capitales provinciales.

La posición geográfica de Alcolea del Río al cruce de la A-436 y de la SE4104 es sin duda una ventaja y una oportunidad a nivel de articulación territorial. Esta localización permite relaciones más estables con los municipios colindantes y sobre todo con Carmona.

Está prevista una variante de la A-436 en la cercanía de Alcolea del Río para desviar el tráfico y limitar así la circulación en el margen norte del núcleo. Este nuevo viario debería completarse por un vial que circunde Alcolea del Río al Sur para limitar el tránsito externo al núcleo que en la actualidad atraviesa el casco urbano.

Hoy en día Alcolea del Río cuenta con tres accesos de características muy distintas, es necesario analizarlos y ordenarlos de manera específica según sus particularidades. Desde una consideración visual la entrada Sur del núcleo desde la SE-4104, proveniente de Carmona, es un acceso de poca perspectiva por su topografía plana. La presencia de la depuradora en el

margen izquierdo del acceso a Alcolea supone además una limitación para ordenar y hacer más accesible y reconocible la margen del Río Guadalquivir. Por otra parte el parque a la derecha de este acceso ofrece una imagen cuidada del núcleo.

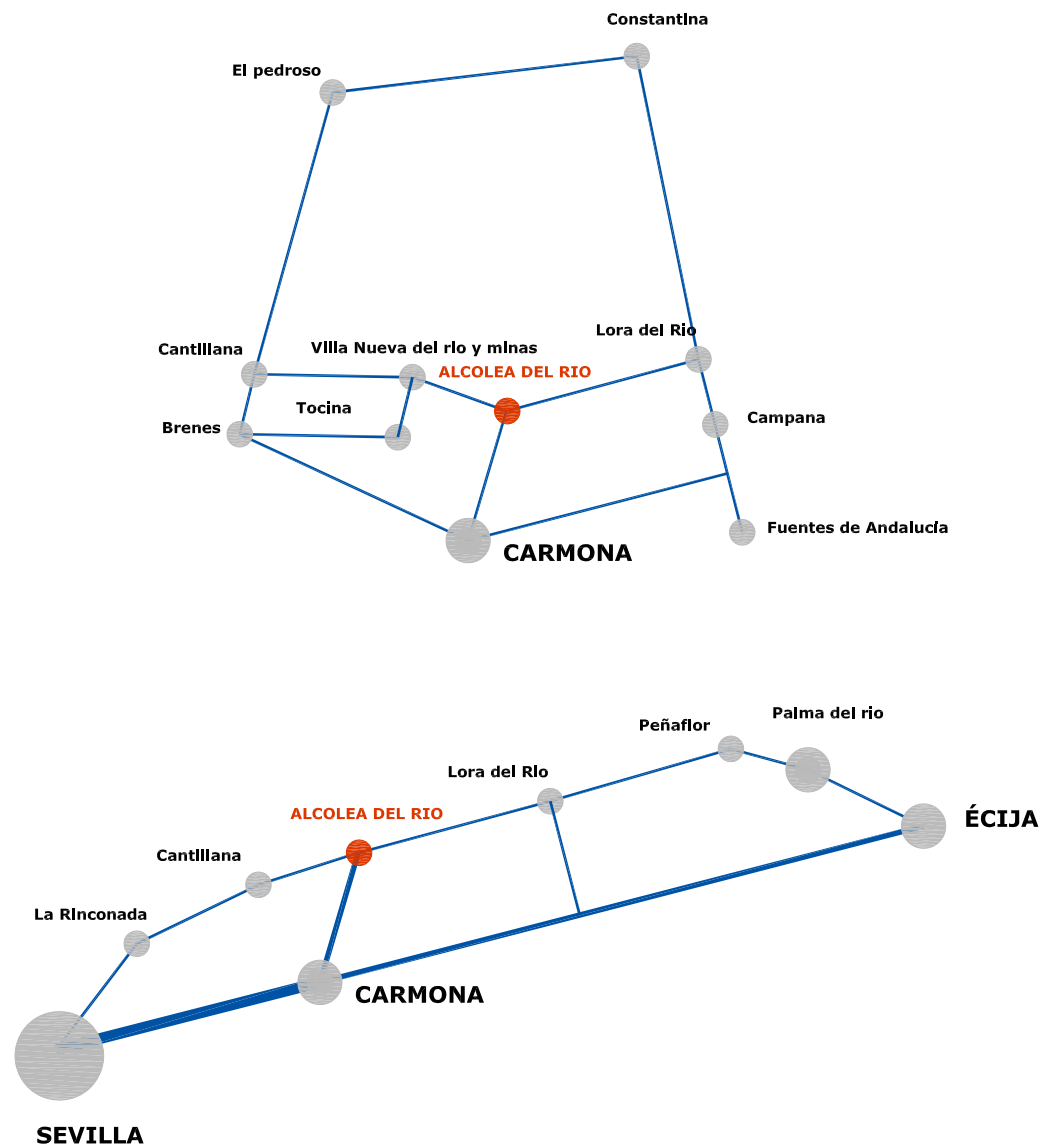
El acceso norte por la carretera A-436 ofrece una vista segregada, pasamos de la subestación eléctrica a un suelo residencial de reciente creación, y luego a un suelo industrial vetusto hasta llegar a la rotonda principal que sirve al núcleo. En el sentido contrario, desde el Este, nos encontramos por un lado el polideportivo y la nueva zona industrial bordeada de un parque lineal y del otro lado, terrenos agrícolas hasta encontrarnos directamente con el suelo urbano residencial. Es necesario estructurar los tres accesos del núcleo para que tengan una imagen atractiva y clara que invite al visitante a entrar.

En resumen podemos decir que Alcolea del Río goza de una posición privilegiada en la red viaria comarcal. La construcción de la nueva variante que la circundara al Norte supondría la modificación de la articulación del núcleo a nivel territorial si ésta se acompaña de una variante Sur que limite el tránsito externo en el núcleo, principal problema de movilidad de Alcolea del Río. Es necesario también mejorar la calidad de las entradas al núcleo para revalorizar su imagen.

3.2.2. ARTICULACIÓN INTERNA GLOBAL / ESCALA URBANA

En los inicios del núcleo urbano las calles María Pineda, Portugal, Ángel Ganivet y Morillo formaban la red principal de articulación urbana de Alcolea del Río. Posteriormente la creación de la calle Josefa Bover conecta el asentamiento inicial a la travesía, de allí el núcleo se expande desde la plaza del Ayuntamiento hacia el Noreste.

La calle Pablo Picasso y Antonio Machado forman entonces los ejes principales del núcleo, estirando el núcleo original hacia la plaza del Cristo de la Vera Cruz. A medida que el núcleo va creciendo el sistema viario va siguiendo este esquema estructural. Los viales se asientan en el terreno paralelamente a la travesía y calles estrechas de menor entidad vienen cortar las manzanas alargadas conformando la morfología urbana de Alcolea del Río.



Esquemas de la articulación territorial de Alcolea del Río

Al contrario al Norte, debido a la pendiente, los viales principales se estructuran perpendicularmente al conjunto urbano subiendo la ladera hasta encontrarse con la subestación eléctrica. Los viales paralelos a la travesía son de menor protagonismo y en muchos casos sin salida. La estructura se vuelve más confusa debido a una morfología más irregular.

Al Sur, a excepción de la barriada de San Juan Bautista que cuenta con una estructura propia y autónoma, los ejes viarios se estructuran paralelamente a la travesía hasta el borde Sur. Al Este los últimos crecimientos se organizan perpendicularmente a la carretera A-436 marcando unos nuevos ejes de expansión urbana.

3.2.3. ARTICULACIÓN INTERNA/ ESCALA BARRIO

La mayoría del viario de Alcolea del Río es de poco ancho y de tránsito rodado de sentido único. En los ejes principales encontramos aparcamientos lineales, en uno o a ambos lados de la calzada. A pesar de no contar con muchas zonas de aparcamiento la mayoría de las viviendas no cuentan con cochera. El aparcamiento no parece ser un problema relevante en el municipio. Igualmente, aunque las aceras sean de poca anchura, la movilidad peatonal se realiza con fluidez excepto en la travesía donde sólo es posible cruzar la carretera en sitios puntuales. No es necesario la peatonalización de viarios sino más bien la reducción de la carga de tráfico para mejorar la calidad de vida en estas calles.

En los bordes los nuevos crecimientos residenciales gozan de mayor calidad urbana gracias a perfiles viarios más amplios, sin embargo estos se alejan de la configuración tradicional del núcleo, y en muchos casos la conexión entre estos viales y el casco antiguo está mal resuelta o deficiente.

Es necesario pues mejorar las conexiones entre ámbitos urbanos de características distintas, modificar en algunos casos la densidad del tráfico rodado y prever un nuevo perfil viario para la travesía que la transforme en un verdadero eje urbano con calidad ambiental que favorezca las circulaciones peatonales transversales y la estancia en el propio espacio urbano del vial.

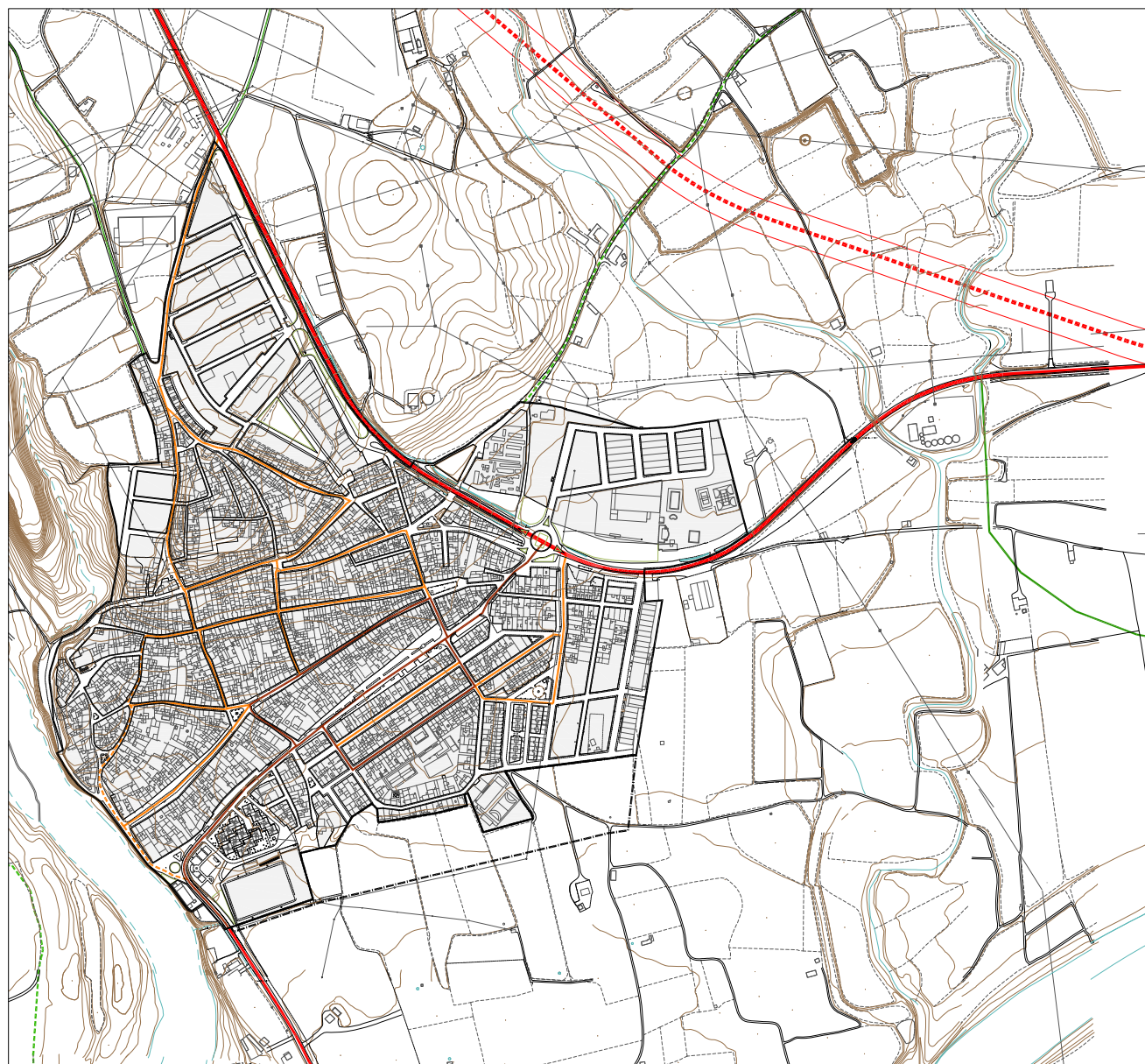
3.2.4. CONCLUSIONES

A escala territorial la variante norte del núcleo por encima de la zona industrial supone una gran mejora para el tránsito comarcal. Sin embargo es fundamental completar este nuevo eje con una variante al Sur para limitar el tráfico externo en el núcleo y transformar la travesía en un verdadero eje urbano. Por otro lado es preciso dar un tratamiento específico las entradas del núcleo para marcar y clarificar la identidad de cada una. Por último, a escala de barrio, es necesario concretar y realizar algunas transformaciones urbanas que mejoren las conexiones entre espacios urbanos de distintas características.

A3 3.2. Articulación urbana



Estructura viaria de Alcolea del Río



ARTICULACIÓN URBANA

DELIMITACIONES

- DELIMITACIÓN SUELO URBANO
- - - DELIMITACIÓN SUELO URBANIZABLE

VIARIO

- CARRETERA DE LA RED AUTONÓMICA A-436
- ... PROPUESTA DE TRAZADO DE LA CARRETERA A-436 DE LA RED AUTONÓMICA
- CARRETERA DE LA RED PROVINCIAL S-4104
- VIARIO DE PRIMER ORDEN
- VIARIO DE SEGUNDO ORDEN
- VIARIO DE TERCER ORDEN
- VÍAS PECUARIAS
- ... CAMINOS

E: 1/10.000

3.3. MORFOLOGÍA Y TIPOLOGÍA

3.3.1. INTRODUCCIÓN

Cuando hablamos de morfología hablamos de la forma general de la ciudad, del barrio o de la zona. Estos ámbitos se configuran a partir de las manzanas que los componen y el espacio público que las delimitan y rodean. Las tipologías edificatorias, con sus condiciones de edificación y parcelario, definen a su vez las manzanas e intervienen directamente en la conformación de esta morfología, participando de la identidad de un ámbito urbano. Todos estos elementos influyen en la calidad urbana, y sus defectos e incoherencias deberán revisarse para poder establecer los patrones a crear o a recuperar según los casos.

Es necesario estudiar la forma de las manzanas en general para destacar el patrón concreto de una zona. Un barrio o una zona del núcleo nunca es estrictamente homogénea, en muchas ocasiones coexisten tipologías muy dispares en un mismo ámbito. Es importante establecer además de los patrones morfológicos generales los distintos tipos de edificaciones existentes y sobre todo valorar si existen elementos discordantes que no cohabitan en una misma morfología. Es necesario estudiar las ordenanzas de cada zona para corroborar la vialidad de las Normas respecto a las tipologías y morfologías existentes.

3.3.2. MORFOLOGÍA Y TIPOLOGÍA TRADICIONAL

Como hemos comentado en el apartado anterior sobre articulación urbana el casco antiguo se compone del núcleo original al Sur de la Iglesia y se completa por las calles Antonio Machado y Pablo Picasso hasta la plaza de la Capilla del Cristo de la Vera Cruz. Partiendo de estos viales se desarrolla una trama bastante regular de manzanas alargadas paralelas a la travesía (SE-4101). Esta morfología tradicional ocupa 170.000m² y representa un 27% de la totalidad del suelo urbano de Alcolea del Río. Sus características principales se basan en la densidad que presentan las manzanas en sus bordes, dejando un vacío central importante, y la estrechez de su sistema viario. La mayoría de las calles tienen un ancho de entre seis y siete metros, incluyendo aceras de un metro de cada lado y una fila de aparca-

miento. En estos viales sólo es factible el tráfico en un sentido de la calle.

Las manzanas alargadas en sentido Este/oeste son de superficies y formas muy diferentes, sin embargo si hacemos una media observamos que ésta tendría un largo medio de 200 metros por un ancho de por unos 60 metros, lo que corresponde a unos 12.000m² de superficie aproximadamente. El número medio de parcelas es de 60 aproximadamente por manzana. Las edificaciones tienen fachadas a una sola vía siendo el resto linderos, medianerías con los colindantes. Algunas viviendas de mayor ancho dan a calles opuestas. En la calle principal encontramos la fachada de mayor amplitud y en la calle trasera una fachada estrecha con acceso a cochera.

La estructura parcelaria es muy heterogénea, motivada por las distintas dimensiones de las parcelas en cualquiera de sus parámetros: ancho, fondo, forma o superficie. Existe un extenso rango de tamaños, desde parcelas de menos de 100m² a parcelas de más de 500m². El tipo más usual que se estima como medio es de 250m² de superficie, con frentes de 10 m de ancho a la calle y 20 de fondo. Esta media se ha realizado a partir de un muestreo representativo.

Existe un alto grado de compacidad y ocupación de las manzanas en sus bordes. Se encuentran muy pocos solares vacíos en la trama tradicional. La ocupación de parcela es desigual ya que la mayoría tienen una ocupación alta en fachada y baja en el resto del solar. El uso residencial unifamiliar es el dominante. Existen muy pocos casos de viviendas plurifamiliares entre medianeras y más frecuentemente algunas naves de pequeña cabida. El comercio se localiza en las plantas bajas en las cercanías de la Plaza del Ayuntamiento y no afecta la morfología del casco antiguo, sin embargo modifica en ocasiones la tipología tradicional del barrio.

La tipología característica, que definimos como Residencial Tradicional Tipo 1, corresponde a una vivienda unifamiliar de 2 plantas situada en una parcela media de 250 m² y alineada al vial, un fondo edificado de 10 m aproximadamente y de 20 m más hasta el testero destinado a patio o jardín. En la mayoría de los casos posee un frente a la calle de unos 10 metros de ancho, pero en ciertas se encuentran zonas de viviendas con menos fachada (4 o 5 metros). La edificabilidad de estas zonas de casco antiguo es sensiblemente homogénea, equilibrándose los vacíos y llenos de las parcelas.

A3 3.3. Morfologías y tipologías urbanas

Las viviendas se suelen organizar alrededor de un patio central del cual arranca la escalera para acceder a la planta superior. La distribución de estructura a partir de un acceso centrado desde la calle que configura dos habitaciones a los lados, más adelante, un espacio de estar amplio que da a la escalera y al patio. En el lateral del patio existen a veces construcciones en función de las dimensiones de la parcela. En primera planta un pasillo alrededor del patio distribuye a las habitaciones.

La fachada se organiza de forma simétrica teniendo como eje la puerta de acceso y a cada lado una ventana por planta. En la planta baja esta ventana es de mayor altura formando un cuerpo saliente de más de 30 cm que apoya directamente sobre la vía pública, está cubierto y protegido por un enrejado, constituye uno de los elementos más característicos y singulares de la trama viaria. En la planta alta, justo encima de las ventanas de la planta baja, vuelan balcones de poco saliente con barandas de cerrajería. En la parte central de la planta se localiza otro balcón conservando la simetría de la fachada. La vivienda acaba con el alero de la cubierta de teja árabe a dos aguas, de poca inclinación y paralela al vial.

El color dominante es el blanco aunque con el tiempo han aparecido tonos de beige, amarillo, y rosa. Lo más común suelen ser fachadas blancas con carpinterías y cerrajería de color oscuro. Son también usuales los zócalos en toda la longitud de fachada de 80 o 90 cm de alto, los materiales suelen ser muy diversos, en la mayoría azulejos de distintos colores y formas rematadas por una cenefa. También son frecuentes los zócalos de mármol, de ladrillo, etcétera. Es bastante común que el propio zócalo se prolongue alrededor de la puerta a manera de marco. La estructura de la fachada se respeta en casi todas las viviendas, creando un conjunto homogéneo, es en los materiales y en los colores de acabados donde radica la diversidad perceptiva.

En el conjunto del casco antiguo existen pocos elementos discordantes. En su caso corresponden a detalles ornamentales de las fachadas. La gran uniformidad de la tipología tradicional (Tipo 1) permite que la variación de estos elementos concretos pasen más desapercibidos que en otras zonas. Destacan por otro lado viviendas de valor patrimonial que cualifican el conjunto del casco antiguo, se concentran alrededor de la calle Josefa Bover y representan un valor añadido en la morfología de esta parte del casco urbano.



Residencial tradicional tipo 1- Parcelario



Residencial tradicional tipo 1- Parcelario



Residencial tradicional tipo 1

A3 3.3. Morfologías y tipologías urbanas

Las condiciones de ordenación de la “zona casco tradicional”, reguladas en las NNSS vigentes, establecen determinaciones respecto a la segregación y agregación de parcelas, de una parcela mínima de 90 m² a una máxima de 300 m². Las edificaciones deben alinearse al vial y no se suelen permitir retranqueos. Se establece un fondo edificable de 20m. La altura está fijada en dos plantas. Se regulan los salientes y cubiertas, sin embargo no se establecen las condiciones estéticas sobre composición de fachada y materiales de la misma, ni tampoco estipulan las compatibilidades de uso.

En general consideramos que las Normas regulan de manera insuficiente del casco tradicional, en cualquier caso creemos que es necesario intervenir en aspectos de carácter estético, de composición y materiales de fachada, así como sobre las compatibilidades de uso.

3.3.3. MORFOLOGÍAS Y TIPOLOGÍAS DERIVADAS DE LA TRADICIONAL

Hemos diferenciado dos tipologías derivadas de la tradicional, las denominamos Residencial Tradicional 2 y Residencial Tradicional 3. Que responden a un modelo morfológico muy pero con diferencias perceptibles.

Tipología Residencial Tradicional 2

Encontramos esta morfología urbana en la zona Norte, en la ladera del casco antiguo. La curvatura de la ladera produce un cambio de posición de las manzanas alargadas, que se transforman en manzanas triangulares formando un pico en la parte alta del núcleo.

El barrio se compone de manzanas de formas irregulares y de geometría variable. Ocupa en su conjunto el 14% de la superficie total de Alcolea del Río. En su ámbito las parcelas son más pequeñas y menos ordenadas que en el casco tradicional y forman un conjunto más heterogéneo. En la parte central donde la trama cambia de dirección existe un vacío urbano que ha sido completado mediante el desarrollo de la UE-5. Al igual que en la morfología tradicional tipo 1 las parcelas se organizan dando fachada al vial, de un ancho variable entre 5 y 10m. Las parcelas tienen una superficie variable entre 75 m² y 150 m², con una ocupación mayor que en el caso tradicional.



Residencial tradicional tipo 2-Parcelario



Residencial tradicional tipo 3- Parcelario



Residencial tradicional tipo 2



Residencial tradicional tipo 3

La tipología presente en esta zona corresponde a una variante más humilde que la tipología residencial tradicional tipo 1 (RT1). En la mayoría de los casos encontramos viviendas de una planta, ocupando gran parte de la parcela. La vivienda se organiza con un pasillo central que distribuye las habitaciones. La fachada responde a un orden simétrico con la puerta situada en su parte central. Las ventanas son cuadradas con rejas y no sobresalen de la fachada. Encontramos la misma diversidad de materiales y colores en los zócalos. La fachada en sí misma no suele tener ningún tipo de ornamentación con acabado de tono claro. En muchos casos se ha ampliado la vivienda elevando una planta, que responde a los mismos criterios que la planta baja a nivel de composición de fachada. En los acabados de fachada encontramos también mayor heterogeneidad debido al uso de materiales discordantes (ladrillo) y de colores más vivos que los habituales. En estas zonas encontramos también viviendas más humildes con fachadas más depuradas y huecos menos ordenados.

En la parte sur del núcleo, en la calle Madrid, la mayoría de las viviendas son de una planta y con una composición de fachada simétrica de ordenación simple.



Residencial unifamiliar adosado- Parcelario

Morfología y tipología Residencial Tradicional 3

La morfología y la tipología Residencial Tradicional tipo 3 es una derivación más moderna de Residencial Tradicional tipo 1. Se encuentra principalmente por debajo la travesía en las calles Sevilla y del Consuelo.

Esta morfología y esta tipología están poco presentes en el núcleo pero la mayoría de las nuevas construcciones corresponden a este modelo, por lo cual es importante tomarla en cuenta ya que responde a las nuevas demandas de vivienda. En la actualidad ocupa un 8% del total del suelo urbano.

Podemos definirla como una adaptación moderna de la morfología tradicional. En efecto esta morfología corresponde a los crecimientos del último siglo que se han ido desarrollando paulatinamente siguiendo la estructura viaria de la travesía. Se trata de una morfología más regular que la tradicional y más homogénea. Siguen respetando un esquema de manzanas alargadas de poco fondo separadas por un viario de ancho mayor, con poco espacio de acerado, una fila de aparcamiento y un carril de circulación en



Residencial unifamiliar adosado-Parcelario



Residencial unifamiliar adosado

sentido único. Igualmente se repite el modelo tradicional de organización de parcelas basado en frentes edificados compactos y un mayor grado de ocupación de la parcela.

A pesar de existir un abanico importante de tamaño de manzana el parcelario suele ser más estructurado y regular que en la morfología RT1 y parecido al de la zona RT2, con parcelas de 120 - 150 m² de media, frentes de fachada de 8 - 10 m y unos 15 m de fondo.

Se trata de una derivación moderna de la tipología tradicional original que se ha ido adaptando a las necesidades de los nuevos modos de vida. Son en la mayoría de los casos viviendas unifamiliares de 2 plantas con una organización interior parecida a cualquier vivienda de la actualidad con circulación vertical central y pasillo de distribución. En fachada se suelen respetar algunos invariantes de las tipologías tradicionales 1 y 2 (simetría, huecos rectangulares o cuadrados, etcétera) generando un tejido urbano más homogéneo. La mayor diferencia reside en la altura de la planta baja que en muchas ocasiones supera los 3 metros permitiendo utilizar dicha planta como cochera, almacén, taller o comercio.

Las tipologías RT2 y RT3 están reguladas en la actualidad por las condiciones particulares de la zona de Ensanche de las NNSS vigentes. Éstas establecen condiciones similares a las del casco tradicional y tampoco plantean condiciones estéticas o compatibilidades de uso.

3.3.4. MORFOLOGÍA Y TIPOLOGÍA RESIDENCIAL CONTEMPORÁNEA

Alrededor de las morfologías típicas del casco tradicional y de su zona de ensanche encontramos los crecimientos urbanos de los últimos 50 años que se rigen por criterios distintos de los tradicionales. Primero porque corresponden a desarrollo unitarios en manzanas y segundo porque presentan un perfil tipológico diferente del tradicional.

Situado en general a los bordes del núcleo en continuación de las tramas tradicional 2 y 3, este modelo morfológico se compone principalmente de manzanas alargadas. Corresponden en general a conjuntos de viviendas de promoción privada. Su morfología y su tipología se han ido alejando cada vez más de los modelos tradicionales. Este proceso de crecimiento se basa en operaciones de gran envergadura (varias manzanas) que se desarrolla

A3 3.3. Morfologías y tipologías urbanas

en un lapso de tiempo corto, marcando y transformando rápidamente la ciudad, creando manzanas enteras que siguen un esquema morfológico rígido con construcciones idénticas desarrolladas de tipología ajena a la tradicional, marcadas por los movimientos arquitectónicos de la época de su construcción. Existen varias zonas de residencial unifamiliar adosado en el núcleo. Al norte encontramos dos actuaciones de pequeño tamaño y otra de mayor amplitud. La actuación de la calle Córdoba se compone de dos manzanas cuadradas de gran compacidad y de tipología contemporánea. A pesar de su calidad arquitectónica la densidad y la morfología rígida del conjunto supone una pérdida de los valores tradicionales de la zona, tanto a nivel morfológico como tipológico. La segunda actuación se sitúa al final de esta calle en el cruce con la calle Málaga. Por su tamaño reducido y su ordenación este conjunto residencial se adapta mejor al ámbito urbano en el cual se inserta. Detrás de éste encontramos la operación urbanística de mayor envergadura de Alcolea del Río, se trata de un ámbito de 60.000m² donde nos encontramos unos 150 solares de los cuales menos de la mitad están edificadas. La morfología del conjunto responde a la de vivienda unifamiliar adosada, con manzanas estrechas perpendiculares a la carretera A-436. Siendo una zona de edificación progresiva, la tipología que encontramos es muy heterogénea y en pocos casos respeta los variantes tipológicos tradicionales.

Al sur, alrededor de la Calle Olivo, encontramos otros conjuntos residenciales de viviendas adosadas. La mayoría de estas actuaciones se integran bastante bien en el tejido urbano por su tamaño reducido y su tipología bastante neutral. La última actuación de carácter contemporáneo es la que destaca más por su tamaño, su uniformidad y su tipología moderna.

El conjunto más antiguo es el de la barriada de San Juan Bautista que responde a un modelo morfológico típico de los años 50, opuesto a la estructura urbana de Alcolea del Río por su composición de viviendas pareadas con espacios libres comunes en su perímetro.

Esta tipología se rige en la actualidad por las condiciones particulares de la zona de Ensanche de las NNSS. Esta ordenanza permite implantar morfologías y tipologías inadaptadas a la realidad de Alcolea del Río. Consideramos que es importante detallar más el contenido de las normas y establecer nuevas condiciones que eviten las transformaciones morfológicas,





Tipologia residencial unifamiliar adosado

el aumento de la densidad, la pérdida de superficie de la parcela y de la tipología tradicional.

Es también necesario que el Plan establezca las condiciones adecuadas para que los desarrollos urbanos sean proporcionales a la escala del núcleo y para que las actuaciones edificatorias respeten la morfología y la tipología de Alcolea del Río, basada en la heterogeneidad urbana y los valores tradicionales de la arquitectura.

3.3.5. MORFOLOGÍAS Y TIPOLOGÍAS INDUSTRIALES

En Alcolea del Río sólo existen dos tipos de suelo industrial, localizados los dos en el borde de la A-436, uno de reciente creación y otro de menor entidad más antiguo. Representan entre los dos una superficie del 10% del total del suelo urbano. En Alcolea del Río, desde siempre, los talleres o las naves de uso agropecuario se encontraban incluidos en el tejido urbano como un uso más del núcleo. Los edificios industriales de mayor tamaño se solían localizar en el suelo no urbanizable. Existía una concentración de naves en el margen este de la carretera A-436 que englobaban varios usos industriales. Estas naves están en la actualidad en muy mal estado y la mayoría están inutilizadas. Su estado de abandono nos enseña que es necesario que el Plan dé un nuevo uso a estos suelos para reactivar su actividad. El otro suelo industrial con que cuenta Alcolea del Río se desarrolló en los años 2000 después de la aprobación de las NNSS. La creación de este nuevo polígono industrial fue sin duda una gran oportunidad para el municipio que pudo desarrollarse a nivel económico de manera eficaz gracias a la concentración de las empresas. En la actualidad es el suelo de mayor rentabilidad urbanística del núcleo y su capacidad para incorporar nuevas empresas está bastante reducida. El Plan deberá prever nuevos suelos para absorber esta demanda cada vez más importante.

Al límite del suelo urbano existen fábricas de tamaño bastante importante como la de NaturCrex situada cerca de la Subestación eléctrica o la fábrica de azulejos situada del otro lado de la carretera A-436. Es significativa la presencia de fábricas en la cercanía del núcleo, hace evidente la necesidad de suelo de uso industrial para fomentar el desarrollo económico del municipio.

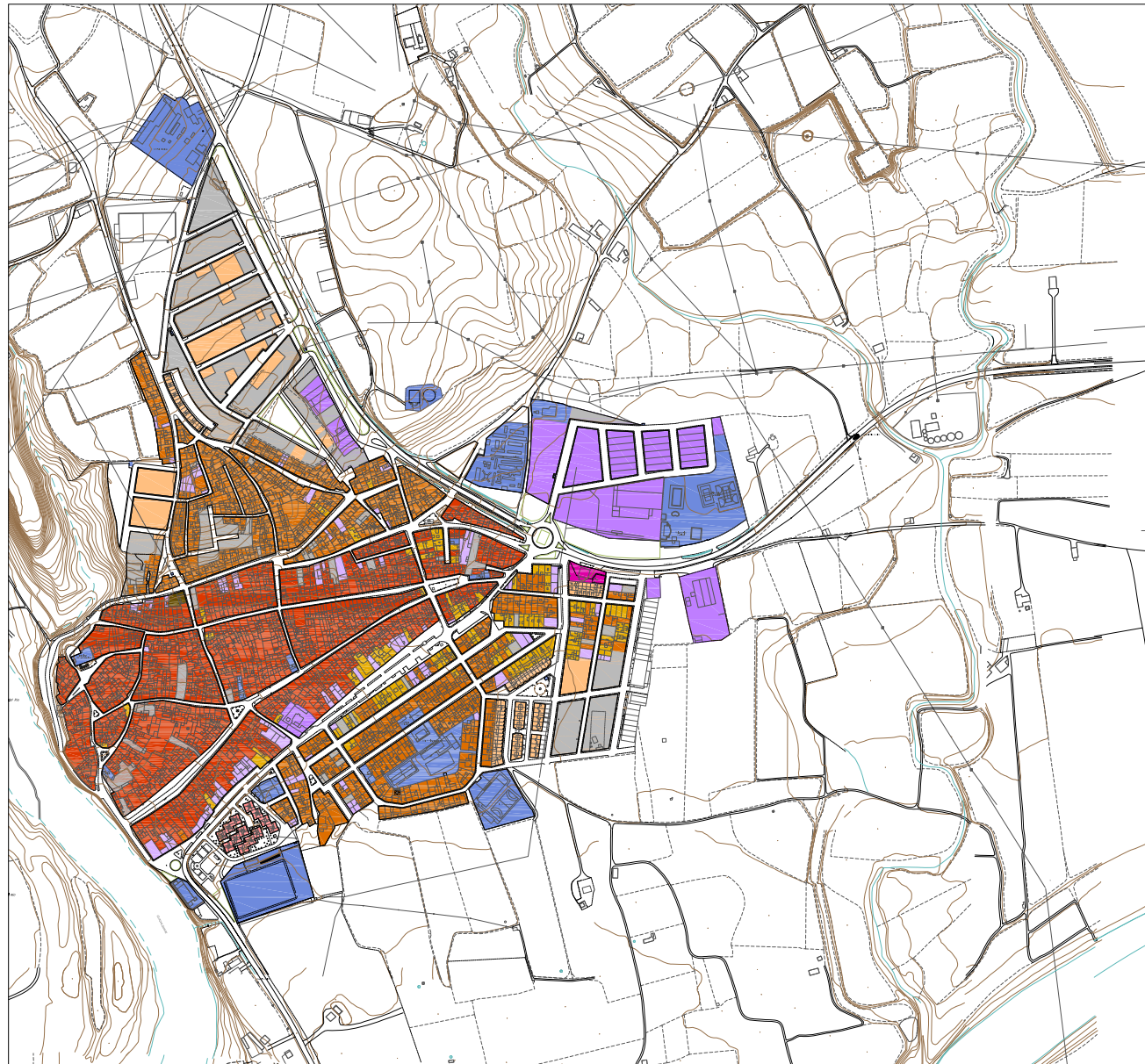
El uso industrial corresponde en general a una tipología específica, basada

en naves prefabricadas de altura importante con un acceso central. Los materiales utilizados suelen ser el hormigón y el revestimiento metálico. Es frecuente el uso de colores vivos y opuestos en una misma fachada. Sería necesario que el Plan ampliara la oferta a nivel tipológico ya que en la actualidad sólo existe un modelo constructivo de naves, y plantee soluciones para por un lado limitar el impacto visual de estos suelos desde el suelo no urbanizable, y por otro favorecer su accesibilidad desde la carretera A-436.

3.3.6. CONCLUSIONES

A pesar de su aparente uniformidad Alcolea del Río goza de una gran variedad morfológica que es necesario conservar y mejorar en su caso mediante condiciones particulares de zonas adaptadas a cada casuística. En la mayoría de los casos la tipología está vinculada a una morfología, sin embargo se encuentran también tejidos mixtos y zonas de transición que requieren una integración en sus condiciones de uso o de tipología, generando transiciones entre ellas. Las ordenanzas de las NNSS no recogen adecuadamente esta diversidad y dejan demasiado margen para la implantación de modelos alejados de los tradicionales. Es importante definir la tipología tradicional y sus variantes, planteando crecimientos acordes con ella que se integren en la arquitectura y morfología de Alcolea del Río.

Por otro lado la ciudad siempre ha desarrollado de forma gradual y acomodada al crecimiento. Es necesario volver a crecimientos equilibrados para que la ciudad vuelva a ser un espacio de apropiación progresiva.



TIPOLOGÍAS URBANAS

RESIDENCIAL

- RESIDENCIAL TRADICIONAL TIPO 1
- RESIDENCIAL TRADICIONAL TIPO 2
- RESIDENCIAL TRADICIONAL TIPO 3
- COCHERA / ALMACÉN
- RESIDENCIAL PLURIFAMILIAR
- RESIDENCIAL ADOSADO
- RESIDENCIAL SAN JUAN BAUTISTA

INDUSTRIAL

- INDUSTRIAL

TERCIARIO

- TERCIARIO

- EQUIPAMIENTOS, SERVICIOS DE INTERÉS PÚBLICO E INFRAESTRUCTURAS
- SOLARES

E: 1/10.000

3.4. USOS**3.4.1. INTRODUCCIÓN**

En este apartado es importante diferenciar entre uso global y uso pormenorizado. El uso global es el que se asigna a un sector por ser el uso dominante o mayoritario en dicha zona. El uso pormenorizado es el característico principal dentro del uso dominante del sector, los demás usos serán considerados como usos complementarios o usos compatibles. Los usos prohibidos son todos aquellos que no se pueden implantar como pormenorizado en un sector, tampoco podrán ser usos complementarios, ni compatibles.

Por otro lado es importante también distinguir entre lo que es un uso privado de un uso público. Los usos públicos son aquellas actividades que se desarrollan por la administración o los particulares en régimen de concesión de servicios públicos. Los usos privados son aquellas actividades que se desarrollan por los particulares o la administración en régimen de derecho privado, ya se presten a título lucrativo o gratuito.

3.4.2. USO RESIDENCIAL

El uso residencial corresponde al 90% del suelo urbano de Alcolea del Río, estando compuesta la casi totalidad del núcleo por tipologías de carácter unifamiliar.

Existen diferentes tipologías de uso residencial unifamiliar que conviven en el tejido urbano de Alcolea del Río de manera armoniosa generando la diversidad urbana y riqueza arquitectónica propia del núcleo. La vivienda unifamiliar tradicional se compone de una edificación adosada de dos plantas que se implanta en la parcela alineándose al vial dejando el resto de la parcela para huerto o patio. La variante tipológica más humilde se compone de una vivienda de una altura en un solar de menor amplitud. La tercera tipología corresponde a viviendas de más reciente creación que cuentan con una planta baja de mayor altura permitiendo su uso como comercio, taller o nave agrícola.

La vivienda plurifamiliar que encontramos en muy pocas ocasiones en Al-



Uso residencial



Uso industrial y agropecuario

colea del Río suele pasar desapercibida en la morfología tradicional por ser de pequeña entidad. Sin embargo consideramos que es un uso necesario para ampliar la oferta y proponer un mayor abanico de usos residenciales, sobre todo para proporcionar una oferta de viviendas públicas protegidas de precio accesible. Es necesario sin embargo que se estudie detalladamente su implantación para que no generar un impacto visual y que se integre correctamente en el tejido urbano.

Igual que el uso plurifamiliar el uso unifamiliar debería diversificarse, no existen viviendas unifamiliares aisladas, predomina la tipología tradicional y sus variantes. En los últimos años se ha implantado una tipología repetitiva de conjuntos de adosados de promoción privada. Es necesario detener el deterioro y desaparición de la tipología tradicional, proponiendo otras tipologías de viviendas unifamiliares sin que afecten la morfología de Alcolea del Río

3.4.3. USO INDUSTRIAL

El uso industrial en Alcolea del Río es de reciente creación ya que el polígono industrial existe sólo desde hace unos años. Los suelos antiguos son en realidad suelos de pequeña industria y de almacenes, situados en el borde de la carretera A-436 sufren de graves deficiencias de urbanización y una imagen deteriorada, ya que durante años estas naveas se han ido implantando en estos suelos sin ningún criterio de ordenación o tipológico. Presentan en la actualidad una falta de acabados y un deterioro global del conjunto. La nueva zona industrial al contrario goza de una imagen de gran limpieza y su nivel de ocupación es alto. Es necesario estudiar la realidad económica del municipio y prever nuevos suelos industriales que puedan incorporar las demandas previsibles.

3.4.4. USO TURÍSTICO

El uso turístico es casi inexistente en Alcolea del Río ya que sólo encontramos un hotel en la cercanía del polideportivo. En el suelo no urbanizable encontramos algunas casas rurales. Es necesario, para ampliar la oferta de uso y diversificar la actividad económica del municipio, establecer las condiciones idóneas para fomentar la creación de turismo rural en Alcolea

del Río.

3.4.5. USO TERCIARIO

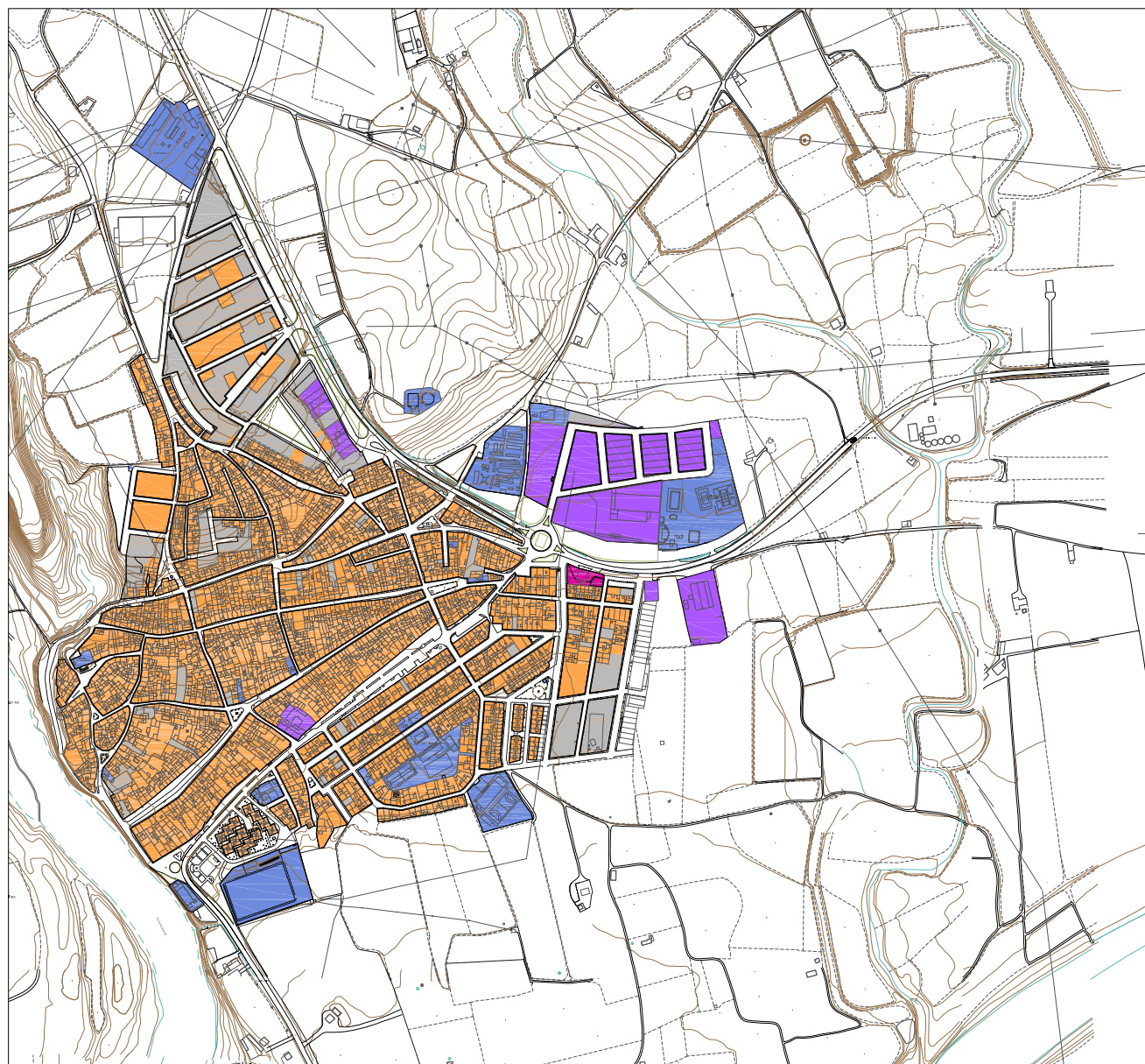
No existen prácticamente usos terciarios exclusivos, estando casi siempre asociados al uso residencial o al uso industrial. También es difícil diferenciar en algunos casos la pequeña industria y el terciario ya que su actividad está asociada y compartida. No existen muchos locales de oficinas, tampoco locales de ocio de gran tamaño. Encontramos distribuidos por todo el núcleo numerosos bares y restaurantes, con una mayor densidad en la proximidad de la plaza del Ayuntamiento y la travesía. El comercio de proximidad sigue el mismo patrón anterior, estando más presente en la zona del casco antiguo y puntualmente en la periferia. Existe también una cierta concentración en la proximidad de los equipamientos.

3.4.6. CONCLUSIONES

Alcolea del Río, a pesar de ser un núcleo esencialmente residencial, posee numerosos usos implantados a pequeña escala en el tejido urbano: industriales, terciarios y comerciales. Consideramos que es fundamental mantener y promover la compatibilidad de estos usos con el residencial, por ser un valor preexistente en el municipio que permite una mayor flexibilidad a la hora de regenerar el suelo urbano. Los nuevos crecimientos que plantee el futuro plan deberán también establecer la posibilidad de implantación de usos mixtos para conservar esta calidad urbana inherente a Alcolea del Río.



Uso comercial



USOS DE LA EDIFICACIÓN

- RESIDENCIAL
- INDUSTRIAL
- Terciario
- EQUIPAMIENTOS, SERVICIOS DE INTERÉS PÚBLICO E INFRAESTRUCTURAS
- SOLARES

E: 1/10.000

3.5. ALTURAS DE LA EDIFICACIONES

3.5.1 ALTURAS DEL CONJUNTO URBANO

Las alturas suelen variar en función del uso de la edificación y en función de las condiciones particulares de la zona en la cual se ubica.

Analizando el planeamiento vigente constatamos que no hay muchas diferencias entre las diferentes zonas, ya que las normas establecen una altura de dos plantas para todas las ordenanzas.

Las Normas Subsidiarias permiten la construcción de un ático retranqueado del 20% de la superficie de la edificación y la construcción de un sótano que podrá elevarse hasta 1,20 m de la rasante de la calle. Por último establecen para la planta baja una altura máxima de 4,50m y la altura de piso a piso oscila entre 2,90m y 4,50m.

Es necesario revisar detalladamente estas condiciones para ordenar paulinamente los desajustes de alturas existentes en el conjunto urbano. En efecto, a pesar de que las NNSS establezcan una altura de dos plantas en todo el núcleo, las diferencias de alturas son importantes entre edificaciones ya que el margen de altura de cada planta es elevado. Sin embargo, este hecho también ha creado la riqueza de la arquitectura tradicional de Alcolea del Río y es necesario preservarlo como un aspecto de la identidad del núcleo. Es igualmente necesario conservar una altura importante en planta baja para facilitar la implantación del comercio y de pequeñas empresas. Por otro lado en la actualidad conviven viviendas de varias alturas en una misma calle, otro hecho que influye en la riqueza morfológica de Alcolea, y que es preciso preservar sin que se pierdan los derechos de edificabilidad ya obtenidos. Sería quizás también interesante aumentar la altura en ciertas zonas del núcleo donde el ancho del vial lo permita, como en la travesía, para fomentar otro tipo de edificación, de mayor envergadura y crear fachadas de mayor calidad a este viario primordial para Alcolea del Río.

Las NNSS no establecen altura para el uso industrial, sin embargo que se traten de naves antiguas o de naves de nueva creación la altura suele ser parecida, comprendida entre 8 y 10 metros.

La orografía y las alturas tienen también un papel importante a nivel ge-

neral en los perfiles urbanos de Alcolea del Río. El núcleo tiene perfiles bastantes homogéneos de los cuales destacan algunos equipamientos y la iglesia. La fachada este corresponde a un perfil todavía por definir ya que la mayoría de su borde urbano se compone de traseras, dando la espada al río. El Plan deberá prever actuaciones para revitalizar todo este frente. Es también fundamental prever actuaciones urbanísticas que respeten la imagen del núcleo desde la carretera A-436 y su futura variante. La iglesia como punto final de la trama del casco antiguo es la imagen principal desde muchos puntos. Sin embargo la parte sur del casco urbano está marcada por muchas medianeras, traseras y edificaciones sin acabar. Es necesario la urbanización y edificación del suelo urbanizable para ordenar este frente. Al oeste el perfil está dividido entre la imagen ordenada del polígono industrial y de los equipamientos deportivos; en el borde sur de la carretera A-436 encontramos las casetas de la feria que marcan el límite urbano.



Altura de la edificación

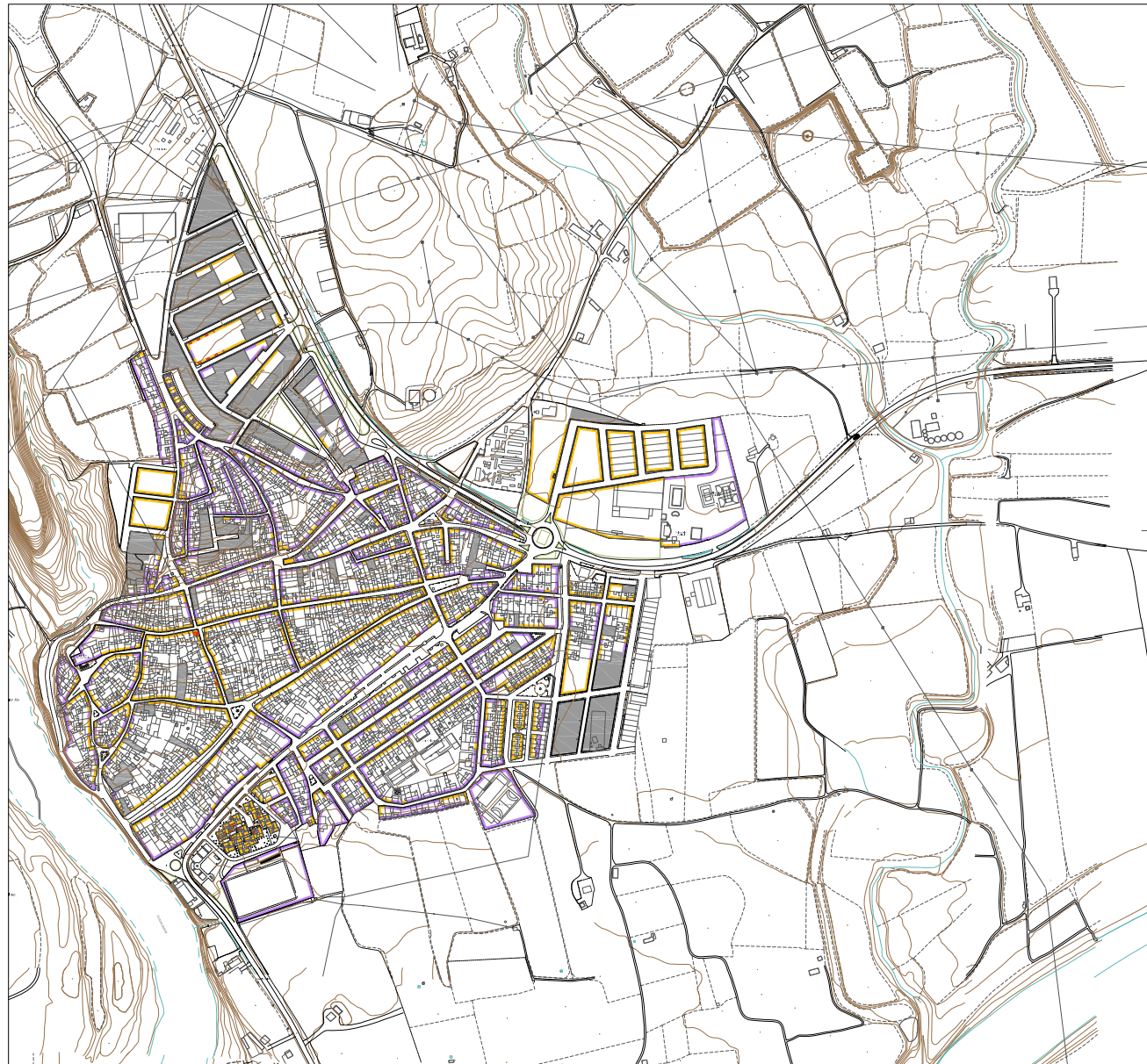
A3 3.5. Altura de la edificación

3.5.2. CONCLUSIONES

Las NNSS no regulan de manera detallada y adecuada los parámetros de alturas máximas en el núcleo. El Plan deberá corregir los desajustes existentes en la altura de las plantas, sin modificar la capacidad edificatoria existente. Además es necesario corregir situaciones singulares que garanticen el mantenimiento de la morfología del casco y su relación con el borde de los suelos no urbanizables, así como establecer las pautas para el desarrollo de los suelos urbanizables en coherencia con las preexistencias.



Altura de la edificación



ALTURA DE LA EDIFICACIÓN

- 1 ALTURA
- 2 ALTURAS
- 3 ALTURAS
- SOLARES

E: 1/10.000

3.6. ESTADO DE LA EDIFICACIÓN

3.6.1. INTRODUCCIÓN

El Patrimonio inmueble de Alcolea del Río se inscribe en dos procesos diferentes de evolución de la ciudad. Por un lado se observan situaciones de deterioro progresivo debidos al abandono de edificaciones y la falta de recomposición urbana, y por otro lado ámbitos donde se percibe una regeneración y un mantenimiento de la edificación positivo pese a estar integradas en zonas de menor calidad urbana.

Para acabar y mejorar la totalidad del suelo urbano es importante detallar a nivel de barrio los aspectos más relevantes de cada uno de estos temas para poder obtener una imagen del estado general del núcleo.

3.6.2. CASCO ANTIGUO

En el casco antiguo los procesos de rehabilitación son numerosos por lo que el tejido se va regenerando por sí solo. Además en la gran mayoría de los casos son rehabilitaciones de calidad que respetan la morfología y la tipología tradicional. Existen en la trama urbana algunas naves antiguas, edificios sin uso y solares, pero podemos decir que el nivel de colmatación y de uso del suelo es alto, y que en ningún caso encontramos zonas degradadas de grandes dimensiones, ya que siempre se trata de edificios puntuales. La calidad de la urbanización de los viales y espacios libres es media. La poca anchura del acerado supone en muchos casos problemas de accesibilidad. El pavimento del viario es básico y existen muy pocos elementos de mobiliario urbano.

Existen también problemas de urbanización sobre todo en los márgenes del casco antiguo, en la cercanía del río y del límite urbano. El plan deberá proponer una intervención para reestructurar la zona y crear un verdadero espacio libre que sirva de transición entre el río Guadalquivir y el núcleo urbano, un espacio que cierre el paseo de borde del río y cree un verdadero ámbito que permita disfrutar de las vistas y de la calidad ambiental del lugar.

3.6.3. ZONA NORTE

En la zona norte del núcleo, debido a su carácter más humilde, encontramos numerosas viviendas deterioradas o con falta de acabados. Igualmente el estado del viario es muy deficiente y es necesario reurbanizar gran parte de la zona. También encontramos desajustes de urbanización en su límite con el nuevo sector recientemente urbanizado. Es preciso establecer los mecanismos necesarios para la regeneración de este tejido tanto a nivel edificatorio como a nivel urbano. Además sería necesario que el plan establezca prioridades de urbanización y modifique en algunos casos los trazados urbanos para conectar mejor los nuevos crecimientos con la ciudad existente.

3.6.4. ZONA SUR

Al sur de la travesía encontramos un barrio bastante uniforme en su estado a pesar de no haber sido construido de forma simultánea. El estado de las edificaciones es de nivel medio, existen puntualmente edificios en construcción, algunos solares y naves de uso no residencial. Las obras de



A3 3.6. Estado de la edificación y del suelo

construcción son en general de rehabilitación de fachada o para la elevación de una planta. Existen algunas construcciones de reciente construcción, pero en general es un barrio tipo de evolución lenta y regeneración permanente. A nivel de urbanización observamos carencias sobre todo por la estrechez de los viales que deja poco espacio a la colocación de mobiliario urbano. El acabado del viario suele ser básico y en muchos casos algo deteriorado. En las zonas de viviendas adosadas los espacios libres son limitados y es necesario la creación de ámbitos urbanos públicos de mayor entidad. Los bordes urbanos son sin duda los lugares de mayor carencia urbanística, la futura urbanización y edificación de los suelos urbanizables deberá remediar esto.

3.6.5. ZONA INDUSTRIAL

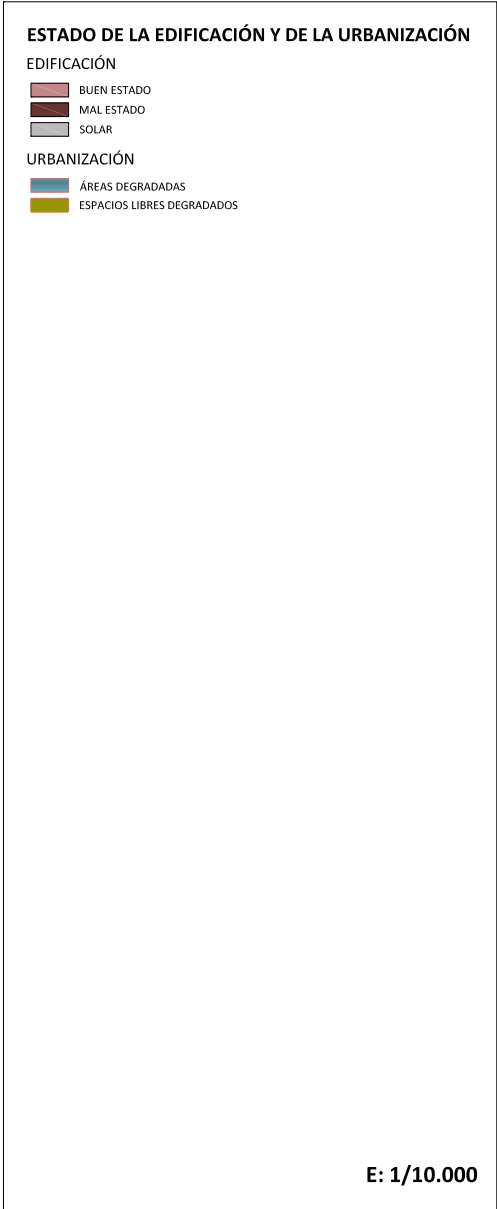
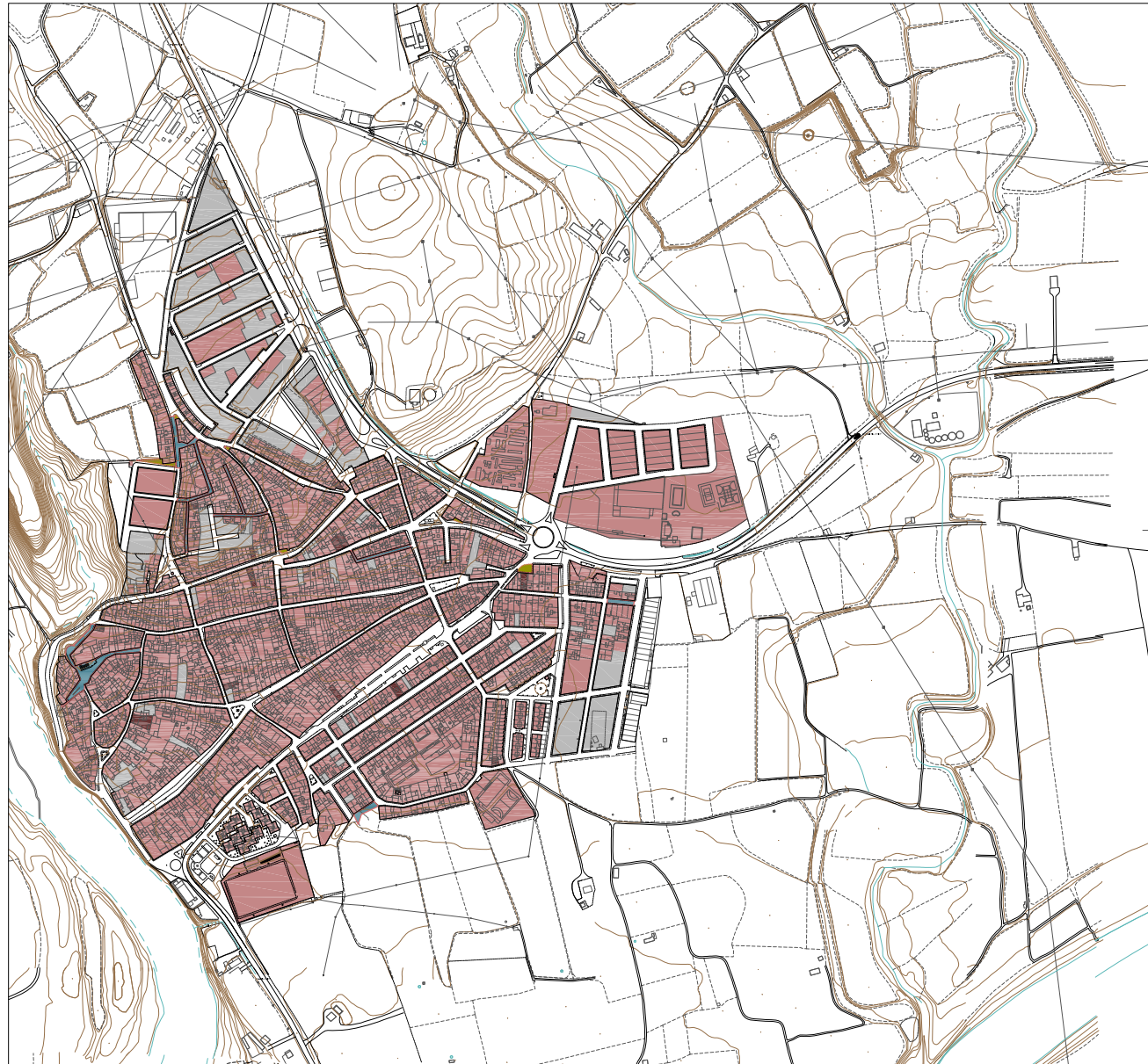
Por su reciente creación la zona industrial goza de buenas calidades ambientales a pesar de contar con una urbanización básica inacabada en sus bordes. Por el contrario el otro ámbito de suelo industrial cuenta con muchas deficiencias tanto en su conjunto edificado como en su urbanización. Es necesaria la revalorización de este ámbito.

3.6.6. CONCLUSIONES

Podemos decir que existen diversos procesos urbanos que afectan al estado de la edificación y de la urbanización. Por una parte existe un proceso lento de regeneración en el casco antiguo, y por otro lado un proceso de apropiación progresiva del suelo circundante al núcleo central. Existen desajustes y cambios bruscos entre los suelos de reciente construcción y las zonas más antiguas. En los bordes urbanos existen muchas carencias a nivel de urbanización y edificación, lo que genera frentes urbanos de poca calidad. Es necesario prever mecanismos para generar espacios urbanos de calidad y ordenar los nuevos crecimientos de modo que se creen verdaderas fachadas urbanas para el núcleo.



Estado de la edificación y del suelo



3.7. PATRIMONIO URBANO**3.7. 1 PATRIMONIO URBANO**

El planeamiento vigente no establece un catálogo exhaustivo de elementos proteger, en su lugar -tal y como dicen explícitamente en su apartado 7 de la Memoria Justificativa las Normas Subsidiarias- define un inventario, escueto, de elementos y espacios a proteger acompañado de unas normas de protección especiales.

Este inventario y sus normas asociadas se recogen en el Título VII - Normas de Protección del Carácter del Paisaje Urbano y Rural, y de Protección del Patrimonio Edificado.

Las Normas diferencian dos niveles de protección, la Categoría A - Protección Global, y la Categoría B - Protección Ambiental. La Categoría A se le asigna a los inmuebles inventariados, y la Categoría B a los Conjuntos Urbanos de Interés.

Los Inmuebles inventariados, con protección global, son cuatro:

- 1.- Iglesia de San Juan Bautista
- 2.- Capilla del Cristo de la Veracruz
- 3.- Molinos de la Aceña
- 4.- Molinos de la Peña de la Sal

Los Conjuntos Urbanos de Interés, espacios urbanos delimitados en la planimetría de las NN.SS., también son cuatro:

- 1.- Plaza de la Constitución
- 2.- Plaza de España
- 3.- Calle Federico García Lorca
- 4.- Calle Antonio Machado



Junto con estos elementos las normas también establecen una zona de ordenanza específica para el centro histórico, identificándolo como Casco Tradicional, dotándolo de una normativa propia que intenta preservar este tipo de tejido urbano.

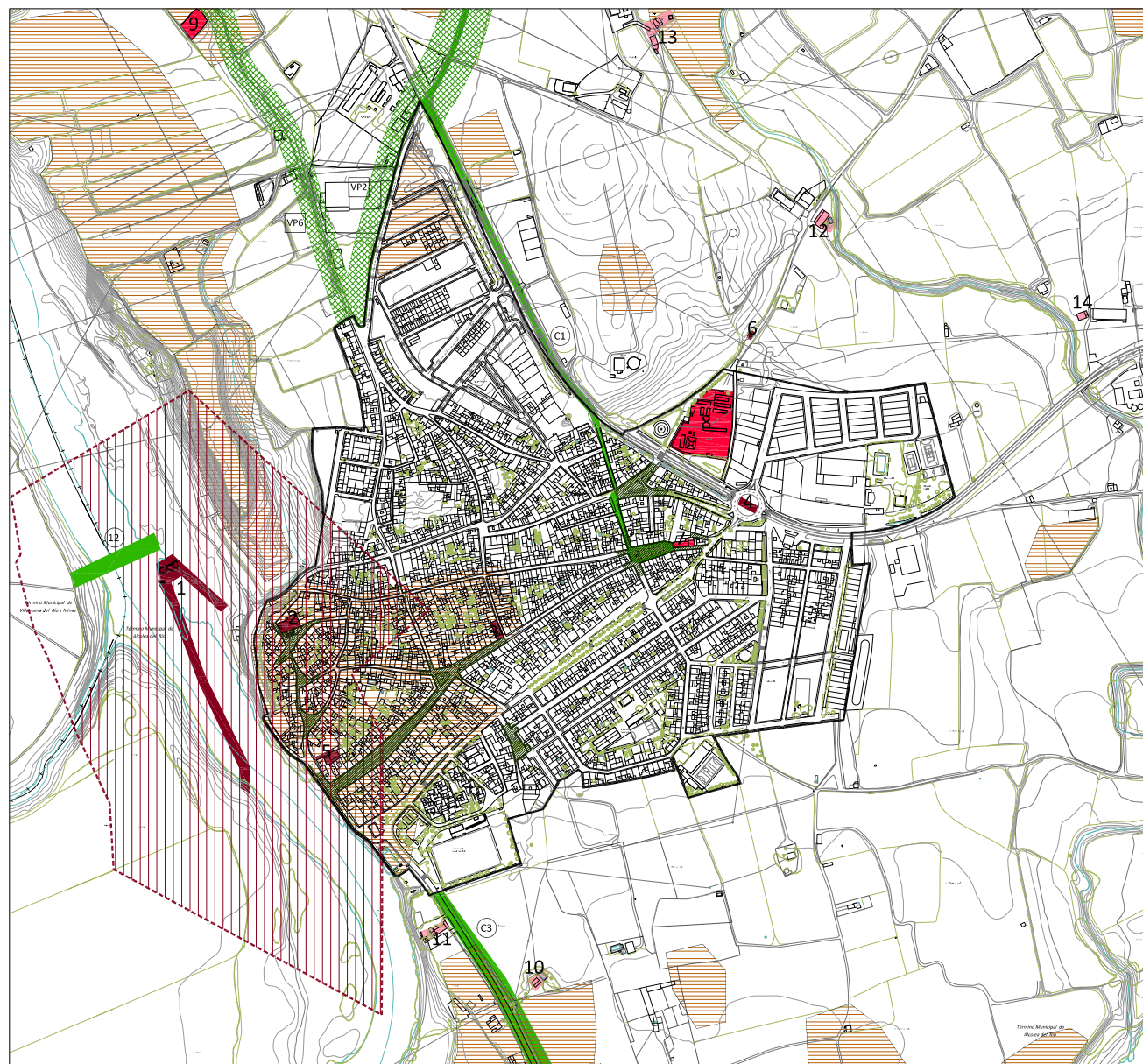
3.7.2 CONCLUSIONES

En general podemos considerar que las medidas de protección del patrimonio arquitectónico que recogían las normas no han sido del todo eficientes, dado que el tejido urbano tradicional ha sido transformado en los últimos años de una forma poco adecuada en muchas ocasiones.

Aparte de lo recogido por el planeamiento vigente también se debe mencionar que en las bases de datos de la Junta de Andalucía se recoge además el antiguo Pósito, con un carácter de valor etnológico.

Tras un estudio exhaustivo de la edificación el Plan, en su fase de aprobación inicial, incorporará un catálogo completo de los elementos patrimoniales que irán acompañados de unas normas de protección del tejido tradicional.





PATRIMONIO

— DELIMITACIÓN SUELO URBANO

ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS

GRADO I. PROTECCIÓN INTEGRAL

1. Molinos de la Aceña. Incoado BIC
2. Iglesia de San Juan Bautista
3. Real Pósito de la villa de Alcolea del Río
4. Barca de Ntra. Sra. del Rosario
5. Palomar en calle Betis
6. Fuente Vieja

GRADO II. PROTECCIÓN GLOBAL

7. Capilla de la Veracruz
8. Cementerio municipal San Juan Bautista
9. Antigua ermita (arruinada) y feria del Consuelo

GRADO III. PROTECCIÓN AMBIENTAL

10. Casa al este del camino de Guadajoz
11. Casa al oeste del camino de Guadajoz
12. Casa al este del camino de Constantina
13. Casas con noria y alberca en huerta de arriba o peralejos
14. Casa al norte de la carretera de Lora del Río

DELIMITACIÓN ENTORNO DE PROTECCIÓN BIC

- ENTORNO BIC PENDIENTE DE DELIMITACIÓN
(200m. en Suelo No Urbanizable)

ZONA DE INTERÉS AMBIENTAL

- YACIMIENTOS DELIMITADOS

ELEMENTOS ARQUEOLÓGICOS DELIMITADOS

- YACIMIENTOS DELIMITADOS

VÍAS PECUARIAS

- CLASIFICADAS Y PENDIENTES DE DESLINDE

- VP#
VP2: Cañada Real de la Rejolla o Santa Bárbara
VP6: Cordel de Maribento

CAMINOS HISTÓRICOS

- CLASIFICADAS Y PENDIENTES DE DESLINDE

- CH
C1: Camino Romería Virgen del Rosario
C3: Camino paso de la barcaza
C12: Paso de vado

E: 1/10.000

A3 3.8. Sistemas de Espacios Libres



Cañada real de los higuerones y Cañada reas de los Almendros

3.8. SISTEMAS DE ESPACIOS LIBRES

3.8.1 LOS ESPACIOS LIBRES EXISTENTES

Durante bastantes años Alcolea del Río sólo contaba con un espacio libre relevante: el parque situado a la entrada sur del núcleo. Sin embargo en el casco urbano encontramos numerosas plazas de muy pequeña entidad que gozan de buenas calidades ambientales y que participan de la riqueza urbana del núcleo. Hablamos aquí de la plaza Tres de Abril, de la plaza de la Constitución y de la plaza de España. Estas plazas están protegidas por las NNSS por su interés ambiental. Posteriormente el desarrollo de los sectores clasificados por las Normas, mediante las cesiones de espacios públicos, se conformaron plazas y parques a escala local. En la actualidad siguen careciendo de un uso efectivo, ya que su creación es reciente y no se ha generado ningún proceso de apropiación por parte de la población. Hablamos aquí de las plazas de la UA-1, situada en el borde del núcleo detrás de la calle Córdoba, o de la plaza de la UA-6, en la zona norte del núcleo. Al sur encontramos espacios libres lineales de poco uso ya que se encuentran debajo de la línea de media tensión que atraviesa el núcleo. En esta zona del núcleo, excepto la plaza triangular de la calle Olivo, no existen espacios libres a escala de barrio. Tampoco encontramos en el núcleo parques urbanos a excepción del único citado anteriormente. Del otro lado de la carretera la creación de la zona industrial permitió la revalorización de todo el borde de la carretera A-436, desde el cementerio hasta el polideportivo. Es sin duda la actuación de espacios libres más importante para el municipio. Sin embargo este espacio palía las deficiencias a nivel local sin suponer una mejora para el resto del núcleo urbano.

3.8.2 LOS ESPACIOS LIBRES PREVISTOS.

Las Normas Subsidiarias no contemplan espacios libres de gran envergadura en el núcleo y los suelos urbanizables previstos sólo prevén las cesiones de obligado cumplimiento por la LOUA. La adaptación Parcial clasifica como sistemas generales la casi totalidad de los sistemas locales del núcleo para conseguir llegar al estándar estipulado por la ley de entre 5 a 10 m² de sistemas generales por habitante. Pero esta clasificación es errónea ya que, por sus características formales y su vocación, estos espacios no

pueden ser considerados como sistemas generales de espacios libres. El único que cuenta con estas características es el parque a la entrada sur del núcleo. Podemos decir que el núcleo tiene una gran deficiencia tanto en sistemas generales de espacios libres como en sistemas locales que el plan deberá paliar mediante la creación de nuevos espacios que mejoren la calidad ambiental y urbana del núcleo.

3.8.3 ESPACIOS CON POTENCIAL

El frente del río Guadalquivir es sin duda un espacio con gran potencial para convertirse en un verdadero espacio libre de calidad. Su calidad ambiental en la cercanía del río es evidente, sin embargo en la actualidad sigue siendo un espacio en desuso y abandonado, dando por un lado al río y por el otro a traseras de viviendas. El Plan debe prever los mecanismos para revitalizar este ámbito que será una prolongación de la calle Betis recientemente reurbanizada. Es importante conectar este espacio con el resto del núcleo para fomentar su uso y disfrute.

Otro espacio público que es necesario revitalizar es el ámbito de la travesía de la avenida Príncipe Felipe. La dimensión de este viario, junto con



A3 3.8. Sistemas de Espacios Libres

una reurbanización acorde con su uso público, pueden hacer de éste un importante espacio libre lineal de calidad.

La urbanización de los suelos urbanizables en tramitación y los propuestos por el nuevo plan permitirán la creación de nuevos espacios libres a escala local para completar los existentes. El Plan deberá prever igualmente la creación de sistemas generales de espacios libres mediante su adscripción a los nuevos crecimientos.

3.8.3 CONCLUSIONES

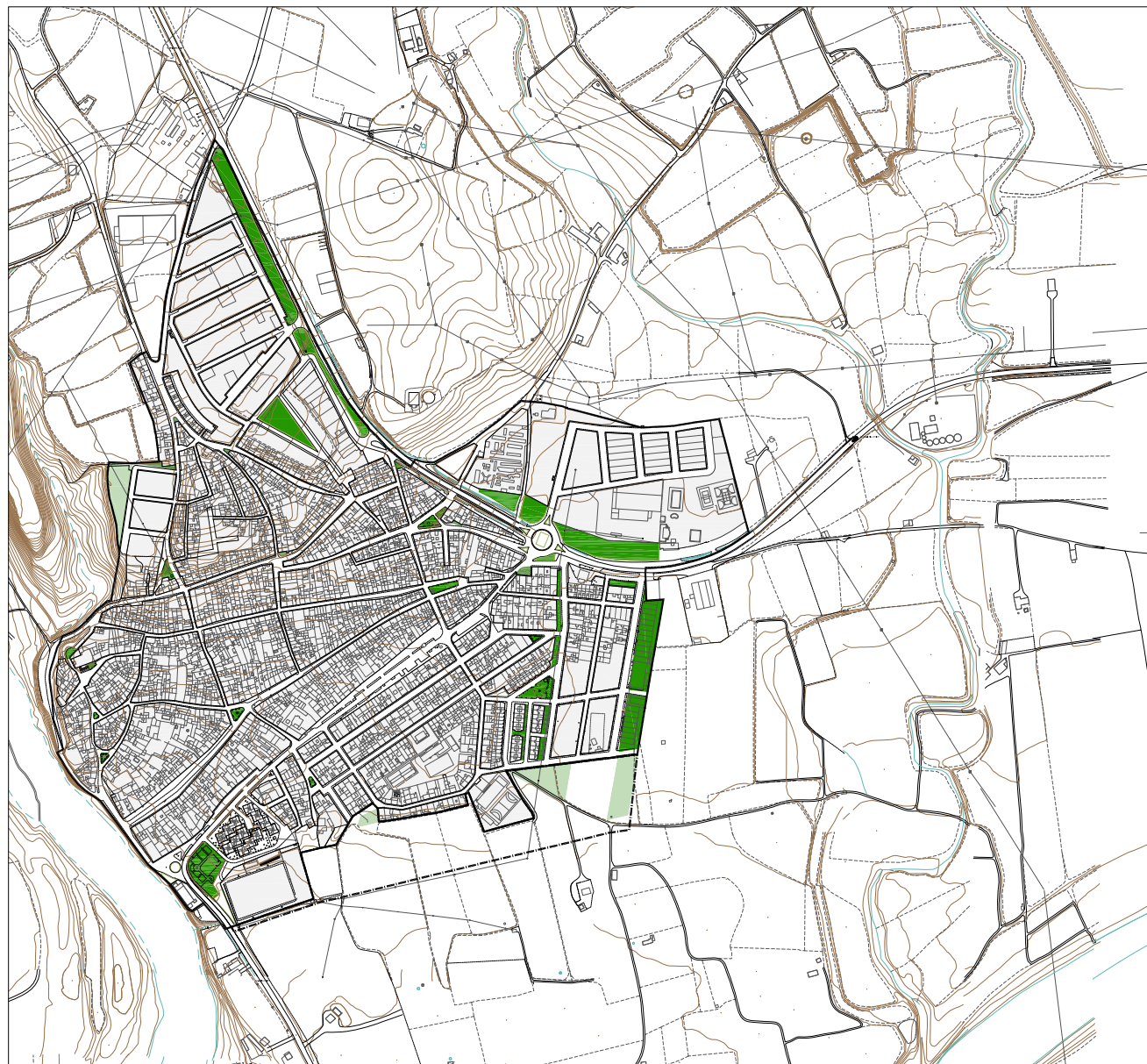
A pesar de las deficiencias en espacios libres del núcleo urbano, Alcolea del Río cuenta con las ventajas de su implantación en un entorno físico con calidades paisajísticas que compensan en gran medida estos déficits. Los espacios libres del interior del núcleo deben conectarse con los situados en los bordes para crear una transición adecuada con el suelo no urbanizable.

Por otro lado la calidad de la vegetación en el espacio libre y viario del municipio es bastante buena, encontramos árboles de variedades de interés que es necesario conservar y potenciar, manteniendo el carácter tradicional del ambiente urbano del núcleo.

Es sobre todo fundamental crear espacios libres de cierta envergadura que palién las deficiencias del municipio. Por otro lado existen espacios de gran potencial en el borde del núcleo, hacia el río, que es necesario poner en valor para transformar la relación entre ambos ámbitos.



Sistemas de espacios libres potenciales



ESPACIOS LIBRES

DELIMITACIONES

- DELIMITACIÓN SUELO URBANO
- - - DELIMITACIÓN SUELO URBANIZABLE

ESPACIOS LIBRES

- ESPACIO LIBRE EXISTENTE
- SUELO DESTINADO A ESPACIO LIBRE EN SUELO URBANO CONSOLIDADO
- SUELO DESTINADO A ESPACIO LIBRE EN SUELO URBANIZABLE ORDENADO

E: 1/10.000

3.9. SISTEMAS DE EQUIPAMIENTOS**3.9.1. INTRODUCCIÓN**

Se estudian los equipamientos según su destino, en general hablamos de equipamientos docentes, equipamientos deportivos, y servicios de interés público y social (S.I.P.S). Este último agrupa a su vez varias clases de equipamientos: administrativos, sanitarios, sociales, asistenciales, culturales, etcétera. Para cada una de estas clases y subclases, analizamos distintos datos para conocer el funcionamiento del municipio. En efecto es necesario estudiar la localización y la distribución de los equipamientos para apreciar los desequilibrios. Es también importante detallar los distintos tipos de equipamientos existentes para determinar las carencias de algún tipo o la adecuación de su capacidad a las necesidades del municipio. Estos datos permiten programar las dotaciones de suelos urbanos no consolidados y urbanizables.

Por otro lado existen equipamientos que no están gestionados por entidades públicas, pero forman parte del sistema dotacional del municipio. Es importante determinar el carácter público o privado, el régimen de tenencia del suelo y el servicio que prestan. Se ha de establecer también su nivel, local, o municipal.

3.9.2. EQUIPAMIENTOS DOCENTES

Los equipamientos docentes del municipio cubren las necesidades de la población actual en las distintas etapas de la educación, su reparto en el municipio no es muy equilibrado ya que todos los centros se encuentran en la zona sur del núcleo a poca distancia los unos de los otros.

En la calle Virgen del Consuelo el colegio público Miguel de Cervantes cuenta con un edificio que alberga la escuela infantil y primaria. En la calle Madrid otro edificio aloja la enseñanza secundaria obligatoria. A poca distancia de estos, en la travesía, encontramos otra escuela infantil.

El municipio cuenta igualmente con un centro de educación para adultos y de una biblioteca. No existen equipamientos educativos privados en el municipio, siendo todos de entidad pública.

3.9.3. EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS

Alcolea del Río cuenta con un campo de fútbol situado detrás de la barriada de San Juan Baustista y una pista deportiva situada en el Instituto. Las NNSS han permitido el desarrollo de un complejo deportivo en la cercanía del polígono industrial. Este complejo del polideportivo municipal es sin duda la gran aportación a la dotación deportiva del municipio, ya que las otras instalaciones no cubren las necesidades básicas de la población. Cuenta con tres pistas y una piscina al aire libre. Su localización al norte es un poco descentrada pero permite su fácil acceso desde fuera. Sería interesante prever una red de espacios libres lineal en continuidad de este equipamiento y de los espacios libres que lo circundan para facilitar su acceso desde el núcleo y crear una relación con los espacios naturales del municipio.

3.9.4. SERVICIOS DE INTERÉS PÚBLICOS Y SOCIAL (S.I.P.S)

Se pueden subclasificar en cuatro: administrativos, sanitarios, culturales, y sociales u otros.

· Servicios de interés públicos - Administración:

En esta categoría encontramos los equipamientos básicos de cualquier municipio: Ayuntamiento, Juzgados, Servicio andaluz de empleo, etcétera. Están en su mayoría concentrados en el Ayuntamiento y frente al colegio Miguel de Cervantes. Su localización es apropiada ya que se encuentran en los lugares de mayor tránsito de la población y corresponden a las necesidades de un municipio de estas características.

· Servicios de interés público y social - Sanitarios:

Alcolea del Río sólo cuenta con un consultorio localizado en la calle Virgen del Rosario. Éste abarca las necesidades básicas de la población. Para consultas especializadas los habitantes de Alcolea del Río se tienen que desplazar hasta Carmona, que cuenta con un centro de salud, o Sevilla.

· Servicios de interés público y social - Cultural:

A nivel cultural el municipio tiene carencias dotacionales. Sólo encontramos una Casa de la Cultura, donde se reúnen las asociaciones del municipio. Está situada en la calle Antonio Machado en un edificio protegido por

A3 3.9. Sistemas de Equipamientos

las NNSS y rehabilitado hace poco.

· Servicios de interés públicos - Otros:

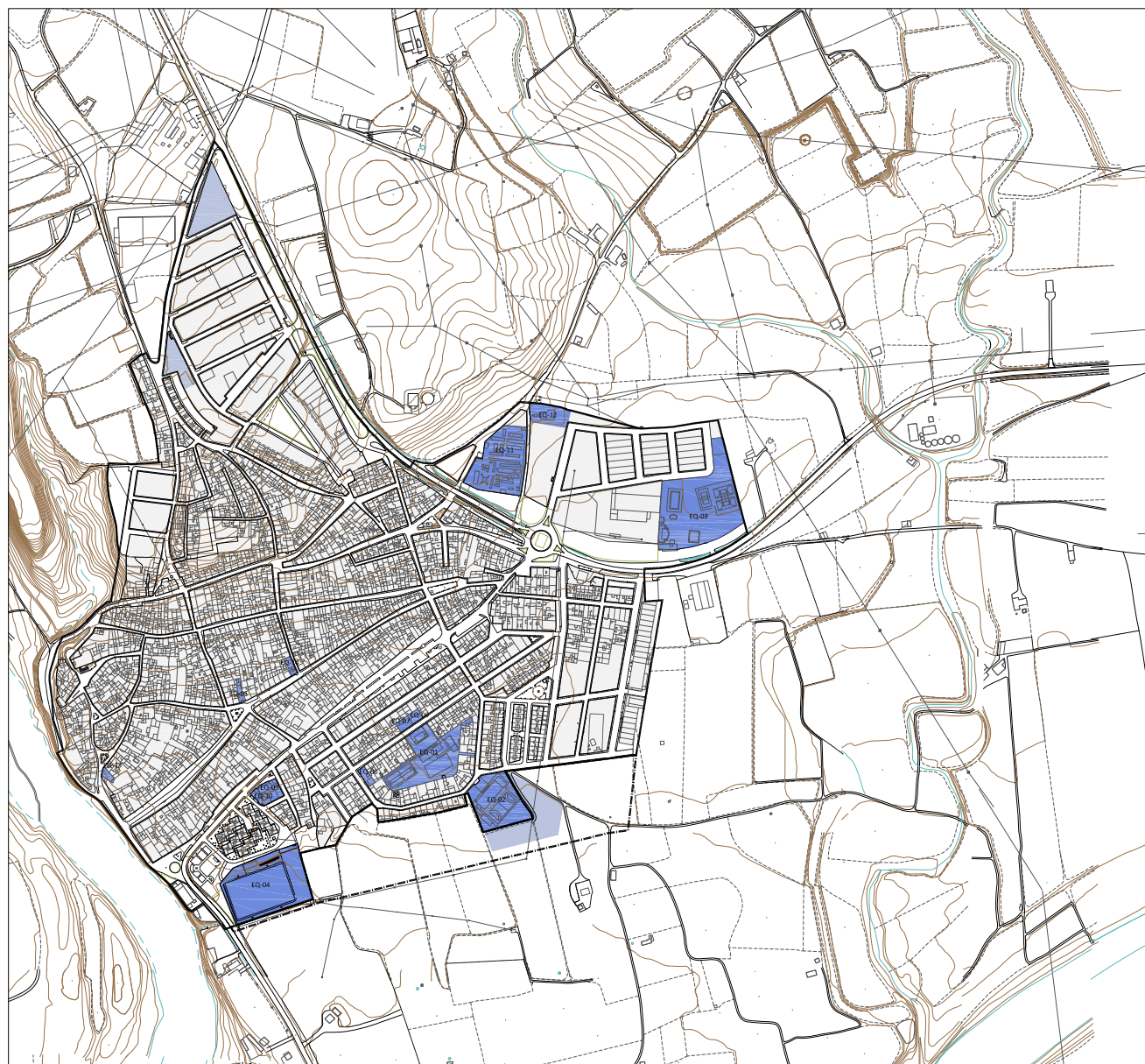
En esta categoría se incluyen los equipamientos que dan servicio a la ciudadanía de distintos orden: religiosos, de seguridad, cementerio, residuos sólidos, etcétera. Podemos citar el cementerio situado en el margen norte de la A-436, la capilla del Cristo de Vera Cruz y la Iglesia San Juan Bautista. El núcleo cuenta con un punto limpio en la zona industrial.

3.9.5.CONCLUSIONES:

Alcolea del Río es un núcleo con un nivel dotacional propio de un municipio de estas características. Es necesario desarrollar e incentivar el desarrollo de ciertos servicios como el cultural a escala municipal. Igualmente el Plan deberá programar de manera específica y según un estudio cuantitativo y cualitativo las cesiones para suelo dotacional de los suelos urbanos no consolidados y urbanizables para que se establezca en ellos las prioridades municipales en términos de dotaciones.



Sistemas de equipamientos



EQUIPAMIENTOS

DELIMITACIONES

- DELIMITACIÓN SUELO URBANO
- - - DELIMITACIÓN SUELO URBANIZABLE

EQUIPAMIENTOS

- EQ EQUIPAMIENTO EXISTENTE (EQ)
- Educativo
 - 01. CEIP Miguel de Cervantes
 - 02. IES Las Aceñas
- Deportivo
 - 03. Polideportivo Municipal
 - 04. Campo de Fútbol A.P. Hidalgo
- Servicio Público
 - 05. Ayuntamiento
 - 06. Correos
 - 07. Hogar del Pensionista
 - 08. Consultorio
 - 09. Mercado Municipal
 - 10. Guardería
 - 11. Cementerio
 - 12. Punto limpio
 - 13. Biblioteca
 - 14. Casa de la Cultura
- EQ SUELO DESTINADO A EQUIPAMIENTO EN SUELO URBANO CONSOLIDADO
- EQ SUELO DESTINADO A EQUIPAMIENTO EN SUELO URBANIZABLE ORDENADO

E: 1/10.000

3.10. SISTEMAS DE COMUNICACIONES**3.10.1 INTRODUCCIÓN**

La infraestructura viaria se compone de dos ejes de categorías distintas y una amplia red de vías pecuarias. Existe también una importante red de caminos rurales en el término municipal.

En la actualidad existen en el municipio las siguientes redes: Red autonómica de carreteras de Andalucía, Red Provincial de carreteras de Andalucía, Vías pecuarias, Caminos rurales y vías urbanas.

A nivel de movilidad territorial el proyecto de nuevo trazado de la A-436 es sin duda la mayor transformación de la articulación del municipio a nivel territorial, desde la propia creación de la carretera.

En el suelo no urbanizable es importante destacar la importancia de la red de vías pecuarias que, unidas a los caminos rurales, forman una trama de espacios libres lineales significativa para el municipio y susceptible de ser potenciada para el turismo rural en la zona.

A nivel urbano el plan debe definir de manera más evidente y clara la jerarquización y funcionamiento de las vías que estructuran y articulan el núcleo urbano a distintos niveles. A continuación detallamos los sistemas generales y locales del municipio: carreteras y vías pecuarias como sistemas generales, y caminos rurales y vías urbanas como sistemas locales.

3.10.2. RED AUTONÓMICA DE CARRETERAS DE ANDALUCÍA

En el municipio la única carretera perteneciente a la red autonómica es la carretera A-436.

· A-436 de Villaverde del Río a Lora del Río:

Origen: Int. A-460 (Villaverde del Río). Final: Int. A-431/A-455/A-457R (Lora del Río).

Descripción: Arteria principal de la red viaria de Alcolea del Río, atraviesa de oeste a este el término, discurriendo por el norte del núcleo urbano.

3.10.3. RED PROVINCIAL DE CARRETERAS DE ANDALUCÍA

El segundo eje viario de relevancia del municipio de Alcolea del Río es la carretera SE-4104 que está incluida en la red provincial de carreteras.

· SE-4104 de Alcolea del Río a la Estación de Guadajoz:

Origen: Int. A-431. Final: Estación de Guadajoz

Descripción: Partiendo del núcleo urbano se dirige hacia al sur, cruza el río Guadalquivir, la vía del ferrocarril y llega hasta la estación de Guadajoz.

3.10.4. VÍAS PECUARIAS

La red de vías pecuarias del municipio es de gran interés, pues articula toda la zona central y norte del término municipal.

En total existen 7 vías pecuarias clasificadas, no estando ninguna de ellas deslindada hasta la fecha.

A continuación incluimos su descripción según el Proyecto de Clasificación de 1935, elaborado por D. Francisco Vázquez Gabaldón, Perito Agrícola designado para efectuar el estudio y formular el proyecto de clasificación.

· Cordel de Maribenito:

Ancho legal: 40 varas (33,4 m)

Longitud dentro del término municipal: 2,3 km

· Cañada Real de Córdoba a Sevilla:

Ancho legal: 90 varas (75,15 m)

Longitud dentro del término municipal: 7 km

· Cañada de la Rejolla o Santa Bárbara:

Ancho legal: 90 varas (75,15 m)

Longitud dentro del término municipal: 3,5 km



Carreteras y caminos rurales del termino municipal

· Cañada de la Algarroba:

Ancho legal: 90 varas (75,15 m) y 40 varas (33,4 m)

Longitud dentro del término municipal: 3 km.

· Cañada llamada Regajo de la Mujer:

Ancho legal: 90 varas (75,15 m)

Longitud dentro del término municipal: 9 km

· Cañada de los Saladillos:

Ancho legal: 90 varas (75,15 m)

Longitud dentro del término municipal: 4 km

· Vereda de Mamblano:

Ancho legal: 30 varas (25,05 m)

Longitud dentro del término municipal: 500 m

· Colada llamada de la Servidumbre de las Peñas:

Ancho legal: 30 varas (25,05 m)

Longitud dentro del término municipal: 1 km

3.10.5. VÍAS URBANAS

Como vimos en el apartado de articulación urbana en los inicios del núcleo urbano la plaza del Tres de Abril y la plaza del Ayuntamiento eran los puntos centrales de la vida del asentamiento, a los cuales se añadieron la plaza de España y la plaza de la Constitución. La red viaria era entonces de ancho pequeño y se adaptaba a las manzanas de forma irregulares. En la actualidad esta zona conserva su valor histórico pero ha perdido su función y papel en la red urbana debido a su pequeña sección y su localización en la

trama densa del casco antiguo.

La carretera SE-4104 fue también un eje vertebrador en el crecimiento del núcleo. Éste se organiza en tres manzanas paralelas al vial entre el asentamiento inicial y la plaza del Cristo de la Vera Cruz. Esta carretera supuso una barrera urbanística que el núcleo tardó en sobrepasar y sólo creció al sur de ésta después de los años 50. En la actualidad este eje, de circulación en ambos sentidos, soporta un tráfico externo al núcleo demasiado importante y es necesario crear una vial que circunde el conjunto urbano al sur para limitarlo.

Podemos decir que el casco antiguo se articula alrededor de las calles Pablo Picasso y Antonio Machado, que unen las plazas más relevantes del núcleo. La calle Manuel Navarro, Facundo Montero y Francisco Delgado al norte limitan este ámbito. De éstas parten calles perpendiculares que suben la ladera hacia el final del núcleo. Al sur es la propia travesía la que limita el casco urbano. Debajo de éste el crecimiento urbano se desarrolla mediante ensanche alrededor de las calles Sevilla y Virgen del Consuelo. Más al este es la calle Olivo la que marca el eje central de los crecimientos de la zona.

La mayoría de las zonas consolidadas del núcleo se estructuran con una trama viaria muy clara aunque poco jerarquizada. En efecto los perfiles de los viales suelen ser casi idénticos en todo el núcleo, con un mínimo de urbanización y de espacio peatonal. El viario es en general muy homogéneo y es poco frecuente encontrar calles sin salida.

3.10.6. CONCLUSIONES

El proyecto de circunvalación de la A-436 es sin duda una gran oportunidad para Alcolea del Río para fomentar un tránsito más sostenible en el ámbito urbano. Sin embargo consideramos que es necesario que este nuevo eje se acompañe de otra circunvalación al sur para limitar el tráfico rodado que aporta la SE-4104, que es el que afecta directamente al núcleo urbano.

En el conjunto del núcleo la red de articulación principal está muy definida pero poco jerarquizada, en particular en los nuevos crecimientos. También consideramos que es necesario prever obras de urbanización para eliminar las deficiencias de urbanización.



Vías urbanas de Alcolea del Río

En suelo no urbanizable cabe destacar la importante red de vías pecuarias que unidas a los caminos rurales forman una trama de espacios libres lineales significativa para el municipio y susceptible de ser potenciado para el turismo rural en la zona

3.12. INFRAESTRUCTURAS**3.12.1 INTRODUCCIÓN**

Para que un suelo pueda ser considerado como suelo urbano consolidado tiene que contar con toda la red de servicios urbanísticos precisos, es decir que tiene que estar urbanizado con las siguientes redes: red eléctrica, alumbrado público, abastecimiento de agua potable, saneamiento, y telefonía. Por otro lado el municipio tiene que contar con un servicio de recogida de residuos urbanos y un punto limpio. En Alcolea del Río la mayoría del suelo urbano posee estas infraestructuras. El nuevo Plan General deberá establecer las carencias y prever las respuestas urbanísticas para solucionarlas. Por otro lado el plan tiene que programar las infraestructuras para el futuro crecimiento del núcleo.

3.12.2. RED DE DISTRIBUCIÓN ELECTRICA

El suministro eléctrico de Alcolea del Río es de 15.000 voltios, se realiza mediante una línea de Alta Tensión que suministra la subestación del municipio situada al norte del conjunto urbano.

Existen numerosos transformadores en el núcleo urbano, no siempre bien ubicados y en algunas ocasiones provocando contaminación acústica.

Según la información aportada por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía el consumo eléctrico de Alcolea del Río en el año 2012 fue de 23.765 MW/h, lo que supone un consumo medio por habitante de energía eléctrica de 7 MW/hab.h.

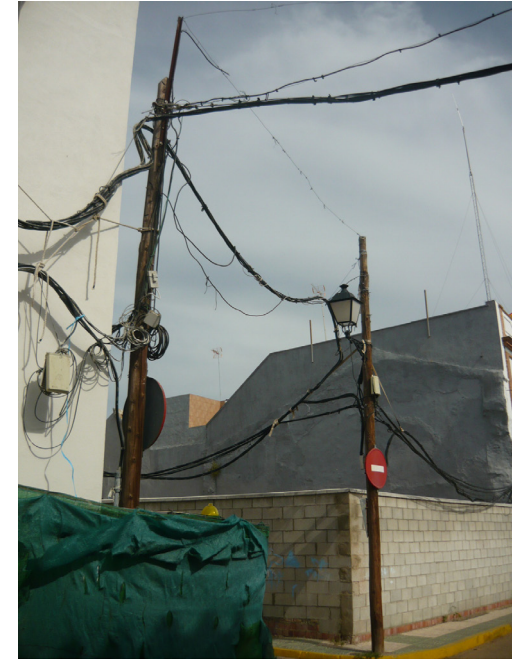
El sector de actividad que mayor consumo de energía eléctrica genera es el sector comercio-servicios (59,6%), seguido de la agricultura (18,4) y el sector residencial (17,6%). El sector industrial, por el contrario, sólo supone un 0,8%.

Es necesario detectar si existe algún tipo de carencia en la red existente y prever las condiciones óptimas para el abastecimiento y dotación de futuros crecimientos.



Red electrica

A3 3.11. Sistemas de Infraestructuras



*Red eléctrica*

El consumo de energía eléctrica ha ido aumentando progresivamente a lo largo de los últimos años en términos globales y en consumo por persona. Aunque pendiente de las oportunas consultas no hay indicios de déficits dotacionales de energía que requieran medidas desde el Planeamiento destinadas a reservar suelo para esta infraestructura.

3.12.3. ALUMBRADO PÚBLICO

Una parte importante del consumo eléctrico municipal viene dado por el alumbrado público que supone un elevado gasto para la administración local. En Alcolea del Río hay 655 lámparas, correspondientes a 556 luminarias, la mayoría de ellas de vapor de sodio (VSAP). El plano de las NNSS de Alumbrado público las reparte por sectores:

Sector 1: Sector comprendido entre las calles Antonio Manchado, Luis Cernuda, Betis, Josefa Bover y plaza de la Concordia. Este sector es diferente tanto en lámparas como en la sección del cable. La sección es de 2 por 4 y de 2 por 2,5. Tiene 30 lámparas de vapor de mercurio de 80W.

Sector 2: Sector comprendido entre las calles Virgen del Consuelo y Virgen del Rosario. La sección es de 2 por 4 y de 2 por 2,5. Tiene 30 lámparas de vapor mercurio de 80W. Tiene 15 lámparas de vapor mercurio de 80W. La longitud es de 350m. La iluminación es insuficiente.

Sector 3: Sector formado por la calle Miguel Hernández y la barriada San Juan Baustista. El sector tiene 28 lámparas de vapor de mercurio de 80 - 220W. La instalación es muy vetusta y hay corto circuito. La sección de cable es de 3 por 4,2 y de 2 por 2,5.

Sector 4: Sector alrededor de la plaza de la Constitución. El sector tiene 4 lámparas de vapor mercurio de 125W. La instalación es buena.

Sector 5: Avenida Príncipe Felipe. Instalación buena realizada recientemente con 48 puntos de luz de encendido de guardia (300m). La sección es de 4 por 16, 4 por 10 y 4 por 6. Lámparas de vapor de mercurio de 125W. La prolongación de la avenida esta sin iluminación en 250 metros.

Sector 6: sector comprendido entre las calles Jaén, Cadiz, Madrid, Virgen del Rosario, Sevilla, Plaza del trabajo, Jesús, Francisco Delgado, Plaza de Andalucía, Pedro Perez, Pedro Aguilar, Facundo Montero, José Perez, Rai-



mundo Navarro, y Huelva. Tiene 120 puntos de luz. Este sector es de nueva instalación con dos líneas trifásicas a 380 V más neutro. La sección es de 4 por 16, 4 por 10, 4 por 6, 3 por 2,5 y de 2 por 2,5. Las lámparas son de vapor de mercurio de 125 W, con una longitud de 2.290m.

Sector 7: sector comprendido por las calles Córdoba, Manuel Navarro, Blas Infante, Barriada San Andrés, Málaga, Gonzalo de Córdoba, Ángel Ganivet, Churruca, Murillo, Plaza de España, Gravina, Portugal, Plaza de la Autonomía, Plaza Tres de Abril y Mariana Pineda. Longitud de 1.700 m. El sector es de reciente creación y trabaja con corriente trifásica de 220 V. Lleva dos líneas con diferentes secciones: 3 por 16, 3 por 10, 3 por 6, 3 por 4, 3 por 2,5 y 2 por 2,5. Existen un total de 90 lámparas de vapor de mercurio de 1205 W.

Sector 8: sector comprendido por las calles Colon, Calatrava, José Rodríguez, Pablo Picasso, Rafael Alberti, Federico García Lorca. Este sector tiene una mala instalación, algunos cables desnudos con una secciones de 2 por 4 y 2 por 2,5. Tiene 25 lámparas de vapor de mercurio de 80 W, y una longitud de 700m.

Los sistemas de iluminación, como grandes consumidores de energía, no sólo generan costes de tipo económico, sino también de tipo ambiental, pues la producción de esa energía que consumen (ya sea procedente de combustibles fósiles, centrales nucleares o incluso centrales que emplean energías renovables) da lugar a numerosos impactos ambientales como emisiones de contaminantes, incremento del efecto invernadero, generación de residuos, impactos a ecosistemas, etc.

Aparte de la contaminación ampliamente conocida en forma de residuos o emisiones de dióxido de carbono, el consumo excesivo e irresponsable de energía eléctrica en el alumbrado exterior es causa de una agresión medioambiental que afecta de manera muy severa a los seres vivos y a las observaciones astronómicas: la denominada contaminación lumínica.

Desde el Planeamiento se elaboraran planos de contaminación lumínica con objeto de modificar los criterios de instalación de alumbrado introduciendo ordenanzas para la utilización de sistemas y mecanismos que mejoren la eficiencia del alumbrado público existente y para las nuevas urbanizaciones.



Alumbrado público

3.12.4. ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE**Abastecimiento**

El abastecimiento de agua potable de Alcolea del Río procede del Embalse de Huesna, ubicado sobre la Rivera del Huesna, afluente por la margen derecha del Guadalquivir, ubicado en los términos municipales de El Pedroso y Constantina.

Con una capacidad de 140 hm³, y adscrito a la Cuenca Hidrográfica del Guadalquivir, la presa del Huesna, del tipo de escollera con una pantalla asfáltica, posee una cota de coronación de 280 metros, y una cota de salida mínima en la obra de toma de 230 m. El volumen que regula anualmente la presa del Huesna, al 95% de garantía, es de 50 hm³ de agua de muy alta calidad. De uso exclusivo para abastecimiento humano el agua que almacena es de primer uso, dada la cercanía al nacimiento del río. Del total de agua que almacena el Consorcio Aguas del Huesna tiene asignados por el Plan Hidrológico de la Cuenca del Guadalquivir 30,2 hm³.

En la Rivera del Huesna, aproximadamente 10 Km aguas abajo de la presa -en las cercanías del Cerro La Chimenea-, existe una estación de bombeo que consta de dos bombas verticales que elevan 530 litros/seg a 176 metros, y otras dos que elevan 266 litros/seg a la misma altura. El agua es bombeada hasta la Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP) “Las Chimeneas” durante las horas de menor coste de la energía, la ETAP se alimenta a partir de una balsa de agua bruta.

La ETAP “Las Chimeneas” se encuentra ubicada en el término municipal de Villanueva del Río y Minas y tiene capacidad para tratar 1.060 l/s.

El primero de los procesos de potabilización se inicia con la adición de permanganato potásico para oxidar materia orgánica, manganeso y hierro. Seguidamente se realiza un tratamiento con carbón activo en polvo, para la eliminación de olores y sabores.

Posteriormente el agua se somete a un proceso de aireación para favorecer aún más la oxidación de la materia orgánica. En este punto se añade sulfato de alúmina, un coagulante que facilita la unión de partículas para su posterior eliminación en el proceso de decantación.

En una segunda fase se añade polielectrolito que facilita la floculación de las partículas para que decanten por gravedad. A continuación el agua es

sometida a una precloración, dejando que el agua limpia continúe su proceso de tratamiento hacia los filtros de arena. Tras un proceso de postcloración para desinfectar el agua, ésta es conducida hacia la red de distribución general. Si la demanda de consumo es inferior en litros a la producción de la ETAP, el agua es almacenada en una balsa de agua tratada. Si por el contrario la producción es inferior al consumo se hace uso del agua almacenada en la balsa de agua tratada, con capacidad para 12.000 m³.

La planta también dispone de un edificio de almacenaje y preparación de reactivos que completan las instalaciones de la ETAP del Consorcio del Huesna.

Desde la ETAP el agua es distribuida a los depósitos de los municipios del Consorcio.

Los depósitos de cabecera de Alcolea del Río se encuentran ubicados a 47 m de cota, en el lugar conocido como La Tarayuela.

Entre los dos depósitos de que dispone la localidad tienen una capacidad de regulación de 1.450 m³. Uno de ellos, de 450 m³ de capacidad, es de forma rectangular, encontrándose en un buen estado de conservación. El otro, de forma circular y de 1.000 m³ de capacidad, es de reciente construcción. Inyectan el agua a una red de conducciones de diámetros entre 150 y 250 mm de más de 10 kilómetros de longitud.

El consumo medio/día de Alcolea del Río de aproximadamente 790 m³/día, estos dos depósitos garantizan una regulación superior a las 24 horas.

3.12.5. SANEAMIENTO

La red de saneamiento es de tipo unitario, aguas pluviales y residuales unidas, y cubre -en líneas generales- la totalidad del núcleo urbano. Las aguas se vierten al río Guadalquivir en tres puntos de vertido, con un deficiente nivel de depuración.

Existe un “Proyecto Constructivo de agrupación de vertidos de Alcolea del Río y Villanueva del Río y transporte a la EDAR de Alcolea del Río” (Clave: A5.341.1004/2111, Expediente: 004937) y un “Anteproyecto y Pliego de Bases de la EDAR de Alcolea del Río” (Clave: A5.341.1004/0411, Expediente: 004937), ambos de fecha mayo de 2011.



La parcela seleccionada para albergar la futura EDAR se encuentra situada en el término municipal de Alcolea del Río, junto a la carretera SE-4104, en dirección sureste, concretamente en la parcela catastral 16 del polígono 6.

La EDAR se ha dimensionado para tratar los caudales de 9.800 habitantes equivalentes, y la línea de tratamiento constará básicamente de un proceso de aireación prolongada con desbaste previo y decantación secundaria, así como una línea de tratamiento de fangos consistente en espesador por gravedad y deshidratación con centrífuga.

Resulta prioritaria la ejecución de estos proyectos.

3.12.6. CICLO DE RESIDUOS URBANOS

Como infraestructura ligada a la gestión de residuos el municipio de Alcolea del Río cuenta con un Punto Limpio municipal situado en el polígono industrial.

Con este centro se complementan los sistemas de recogida de residuos domiciliarios, pues se incluye la recogida de otros residuos que no pueden ser depositados en los contenedores de la vía pública, como residuos voluminosos (muebles, enseres, electrodomésticos, etc.) o residuos de la construcción y demolición de obras menores en pequeñas cantidades, lo cual evita su vertido incontrolado.

3.12.7. CONCLUSIONES

Todas las redes de infraestructuras parecen contar con bastantes carencias que es necesario estudiar de manera cualitativa y cuantitativa junto a la empresa suministradora. Se deberá determinar si existe déficit en el dimensionado de la red, distribuciones deterioradas u obsoletas, etcétera, para poder programar su modificación o adecuación. Igualmente es imprescindible programar las infraestructuras y dotaciones de caudal necesarias para la incorporación y abastecimiento de los nuevos crecimiento.



Ciclo de residuos

3.12. MOVILIDAD**3.12.1. INTRODUCCIÓN**

La movilidad en general, los modos de desplazamientos y transporte utilizados por la población, vienen en buena parte definidos por la estructura urbana del municipio.

En la actualidad la expansión periurbana de baja densidad y la segregación espacial de las actividades son procesos que suponen un incremento en las distancias y en el número de desplazamientos motorizados de carácter privado. Este fenómeno, existente en la mayoría de las grandes ciudades, es también perceptible en municipios como el de Alcolea del Río, donde encontramos problemas de tráfico y conflictos de aparcamiento.

Se requiere establecer las diferentes escalas de estudio y analizar los distintos tipos de desplazamientos existentes en el municipio.: en primer lugar la escala territorial y de las relaciones de Alcolea del Río con los demás municipio mediante los transportes usuales para grandes distancias (vehículo de turismo, transportes pesados y ligeros de mercancías y viajeros); en segundo lugar también es de interés analizar las relaciones existentes en el municipio entre el suelo urbano y el suelo rural, debido a la importancia de la actividad agrícola en Alcolea del Río; en tercer lugar estudiar las relaciones de movilidad propia del casco urbano, diferenciando los distintos modos de transportes (automoción, bicicleta, peatonal) con un especial interés por las personas con movilidad reducida. Para concluir se deben analizar las problemáticas vinculadas al aparcamiento y accesibilidad en el núcleo urbano.

3.12.2. MOVILIDAD A ESCALA TERRITORIAL

· Movilidad de paso

Por las carreteras que atraviesan el municipio, y su posición a nivel regional, podemos decir que existe un cierto tráfico de paso en Alcolea del Río tanto en dirección Este/Oeste (Sevilla, Córdoba) como en dirección Sur hacia Carmona y la autovía A-4. Este tráfico implica el paso por el núcleo para poder acceder a la A-436 desde la SE-4104 desde Carmona. Está previsto

un nuevo trazado más alejado del núcleo de la A-436. Es sin duda una transformación importante en la articulación del municipio a nivel territorial pero esta debería ser completada por otra variante al sur, ya que la carretera SE-4104 atraviesa en la actualidad el núcleo y soporta un tráfico pesado que no debería circular por el conjunto urbano.

· Movilidad hacia el exterior

La posición de Alcolea del Río hace que las ciudades más relevantes de Andalucía Occidental le sean accesibles en distancia y tiempo, incluso podemos decir que hace factible los desplazamientos diarios hacia Sevilla por ejemplo. Podemos añadir también que Alcolea del Río está situada a menos de una hora de numerosos municipios de tamaño equivalente o inferior, marcando claramente su inserción en la Red de Ciudades Medias interior definida por el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía..

El listado siguiente describe los destinos en distancia/ tiempo por carretera a las capitales de provincia de Andalucía:

Sevilla: 51,9km / 41min

Córdoba: 124km / 1h 25min

Huelva: 145km / 1h 35min

Cádiz: 173km / 1h 49min

Málaga: 205km / 2h 19min

Jaén: 235km / 2h 34min

Granada: 247km / 2h 43min

Almería: 407km / 4h 09min

Observamos que las distancias a Córdoba y Huelva son equivalentes y se sitúan aproximadamente a una hora de distancia del municipio, ambos trayectos por autovía. Sevilla es la capital más cercana, a menos de una hora, y existen numerosas ciudades de relevancia que se encuentran a unas dos horas de distancia de Alcolea del Río.

A menor escala encontramos también este equilibrio de distancia que permite viajes cortos a municipios colindantes de mayor relevancia. El listado siguiente establece algunas de las distancias y los tiempos a ciudades cercanas situadas en el entorno más próximo.



Distintos tipos de movilidad

Villanueva del Río y Minas: 7,3km / 10min

Lora del Río: 15km / 17min

Carmona: 18km / 20m

Palma del Río: 41km / 38min

Para estos desplazamientos existe el servicio de transportes colectivo. Alcolea del Río cuenta con una línea de transporte de autobús que permite a la población viajar diariamente a Carmona o hacia Sevilla.

3.12.3. MOVILIDAD A ESCALA MUNICIPAL

La movilidad interna del municipio es sin duda menos importante que la generada por el tráfico territorial. Sin embargo podemos hablar de los desplazamientos por trabajo debido a que parte de la población de Alcolea del Río tiene una actividad agrícola en el suelo rural del municipio y por lo tanto se desplaza diariamente. Este tipo de trayecto no se apoya sobre la red de carreteras sino sobre la estructura agraria de los caminos rurales. Actualmente están en bastantes malas condiciones por lo que el plan deberá tomar en cuenta su reforma y su puesta en valor.

Esta red de caminos sirve también a cortijos situados en suelo no urbanizable. Sólo existen 14 habitantes censados que no viven en el núcleo urbano y se desplazan diariamente o semanalmente hacia él.

3.12.4. MOVILIDAD A ESCALA URBANA

A nivel urbano podemos decir que la circulación se efectúa principalmente en los ejes principales descritos en el apartado anterior: la travesía (carretera SE-4104), la calle Antonio Machado, y Pablo Picasso.

A menor escala la red es muy uniforme y de tráfico poco intenso, sin embargo el poco ancho del viario determina que el tráfico sea en sentido único, es importante un estudio detallado del sistema circulatorio para comprobar su eficacia.

Por otra parte Alcolea del Río cuenta con 1.440 vehículos turismo matriculados en el municipio, lo que representa una motorización del 41% de la población. Hay que añadir 21 vehículos de transporte de mercancías, 3

taxis y 3 vehículos de transporte de viajeros.

Esta gran cantidad de vehículos en un municipio en el cual es bastante fácil desplazarse andando se puede deber a varios factores:

- La necesidad para algunas gestiones, trabajo u ocio, de desplazarse a ciudades de mayor rango.
- La necesidad de desplazarse hacia el suelo rústico en muchos casos para labores agrícolas.
- La extensión residencial hacia los bordes, alejando el centro urbano a una distancia mayor de la que se recorre andando.

En las ciudades se ha priorizado siempre un modelo de movilidad basado en la utilización del coche privado, siendo un modelo insostenible por las repercusiones que el uso del mismo provoca en el medio ambiente y en la calidad de vida de los ciudadanos. El uso de la bicicleta podría ser una alternativa a estos desgastes ambientales y favorecería una movilidad más sostenible en el municipio, aunque la topografía de diversas zonas limita en gran medida su utilización con carácter amplio. Se debería potenciar la implantación una red de carril bici en la travesía, ejes principales y nuevos crecimientos, que se enlazaría con la recuperación de las vías rurales, los senderos y las vías pecuarias, fusionando la movilidad urbana con la rural.

A nivel peatonal Alcolea del Río se caracteriza por no contar con calles destinadas solo al tránsito peatonal. Es sin duda importante estudiar el tráfico real del casco antiguo para analizar la posibilidad de ampliar la peatonalización del centro y permitir crear espacios de menor contaminación acústica y atmosférica.

Los espacios reservados al desplazamiento de los peatones son esencialmente las aceras que forman parte de viario en suelo urbano. No reúnen condiciones de calidad para la movilidad peatonal ya que las aceras son de ancho insuficiente con numerosos obstáculos que hace difícil desplazarse sin tropezar con mobiliario urbano o arbolado, que impiden cruzarse con otra persona, incumpliendo las determinaciones básicas actuales sobre accesibilidad. Es necesario ampliar el ancho de las aceras para posibilitar los

A3 3.12. La movilidad en el municipio



Movilidad y aparcamiento

desplazamientos, sobre todo los de las personas de movilidad reducida, y facilitar la implantación de vegetación y mobiliario.

En cuanto al aparcamiento constatamos que el núcleo urbano no cuenta con ningún aparcamiento público, y a nivel privado pocas viviendas poseen una cochera en su parcela, por lo que la mayoría de los vehículos se encuentran aparcados en la calle. La regulación del aparcamiento en la vía pública es un instrumento esencial para mejorar el tráfico y el medio ambiente urbano. Es importante construir una estrategia urbana factible y proponer alternativas viables tanto a nivel de aparcamiento como de circulación.

3.12.5.CONCLUSIONES

Es necesario encontrar un equilibrio entre el carácter del viario y los distintos modos de movilidad. Por un lado, potenciar el uso peatonal del espacio urbano, hacerlo atractivo y viable para todos, y por otro lado resolver los problemas de tráfico, transporte y aparcamiento existentes que afecta al correcto uso del espacio público. Se deberán tener en cuenta algunas líneas de actuación:

- Especialización de algunas vías (peatonal, peatonal/compatible, tráfico separado) mediante la creación de secciones viarias adecuadas.
- Establecimiento de prioridades de modos de transportes, proponiendo alternativas (carril bici, calzadas exclusivas.)
- Evaluación de las necesidades de aparcamiento, previa a decisiones de transformación del viario existente.
- Enlace del viario urbano con los caminos rurales y las vías pecuarias, para fomentar el uso y la relación con el territorio.
- Mejorar los accesos desde el exterior redefiniendo los viales y completando una señalización adecuada.
- Establecer perfiles viarios tipo para regenerar el tejido urbano.
- Creación de ejes de circunvalación que eliminen el tráfico pesado del núcleo urbano.

3.13. FACHADAS**3.13.1. INTRODUCCIÓN**

El conjunto urbano de Alcolea del Río se estructura de forma triangular. De esta forma singular se formalizan tres fachadas del núcleo. Éstas marcan frontera entre el suelo de carácter rural y el suelo urbano. Esta relación es fundamental tanto a nivel paisajística como funcional, es preciso considerarla con entidad propia al margen de otros condicionantes urbanísticos. Es frontera y también enlace de dos formas del territorio, el natural y el construido, el vacío y el lleno. Conforman decisivamente la percepción de la ciudad, su caracterización y cualificación. Como es usual en los bordes urbanos en Alcolea del Río existe una falta de definición de los límites debido a crecimientos desestructurados y la presencia de zonas degradadas.

El nuevo trazado de la A-436, por el norte del núcleo urbano, supone la creación de nuevas vistas hacia la ciudad que en la actualidad sólo son visibles desde los caminos rurales. Es importante por tanto estudiar las vistas del conjunto urbano y tratar de mejorar los nuevos perfiles que creará este trazado, ya que conformarán la nueva imagen de Alcolea del Río.

3.13.2 FACHADA NORESTE

La fachada noreste es sin duda la nueva imagen de Alcolea del Río ya que el nuevo trazado de la A-436 va a crear una visión inédita del núcleo urbano. En la actualidad cuenta con un perfil heterogéneo, compuesto de distintos ámbitos volumétricos y usos diversos. La fachada se estructura mediante secuencias cortas desde la A-436 desde la subestación situada al norte hasta el este, donde encontramos el polideportivo. En primer lugar encontramos al norte un suelo residencial de reciente creación que ofrece una imagen inacabada debido a la poca edificación del sector. Sin embargo el lateral de la carretera posee un nuevo espacio libre que supone una mejora en el perfil urbano. Después de este suelo encontramos un suelo industrial en desuso. Su imagen está degradada y es necesario revitalizar este espacio para favorecer su integración con el núcleo y fomentar su actividad para que su aspecto sea más atractivo. La fachada de la carretera A-436 prosigue con una imagen poco significativa del conjunto residencial de Alcolea del Río ya que se compone en la mayoría de traseras de vivienda. Igualmente el espacio libre viario delante de las edificaciones está



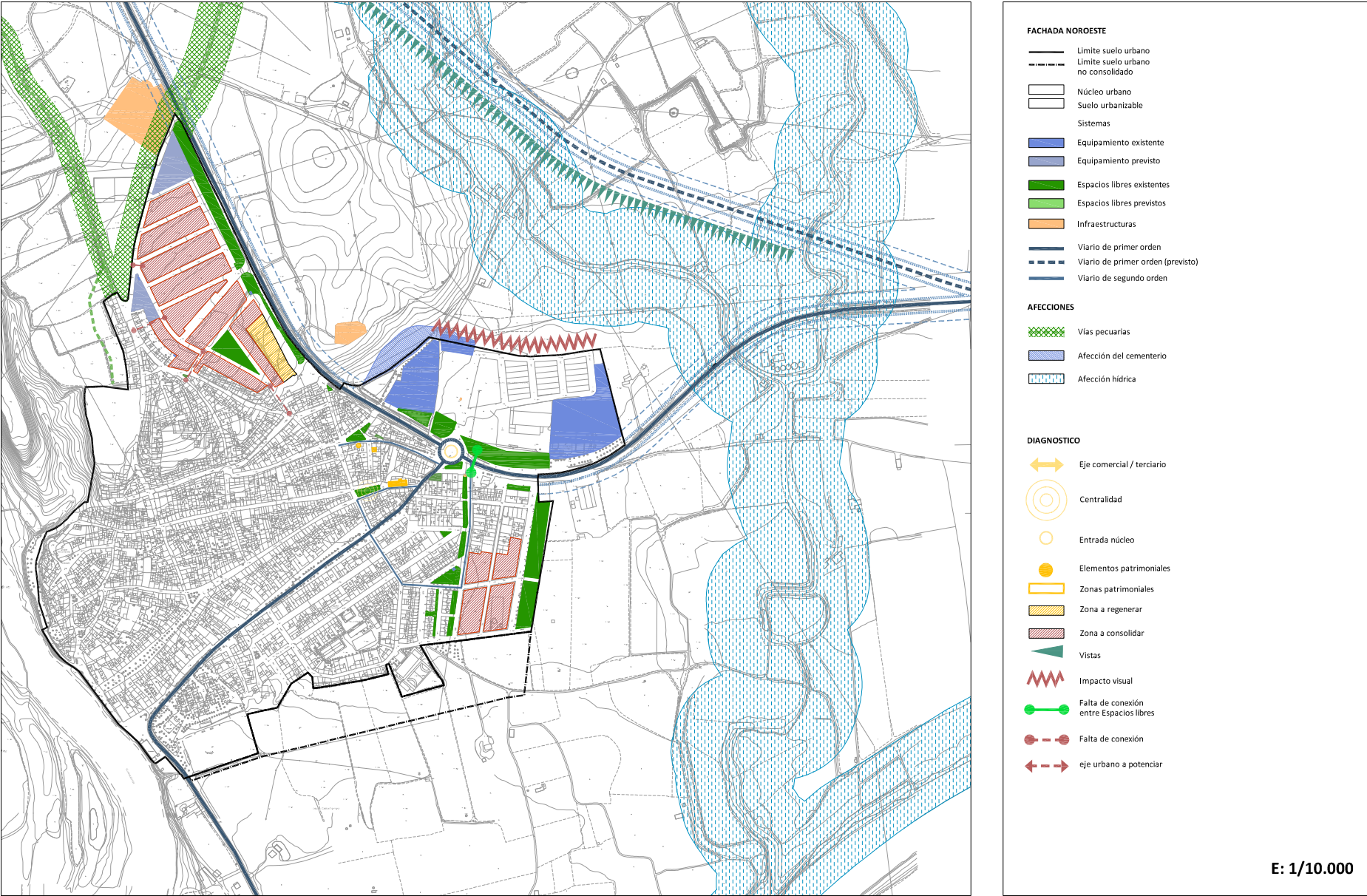
Fotografía aérea

en muy malas condiciones. Esta imagen continúa hasta la gasolinera que marca el final del núcleo urbano. En el margen opuesto encontramos por un lado una fabrica en suelo no urbanizable, el cementerio, el nuevo suelo industrial y el complejo deportivo que finaliza el núcleo. Delante de estos suelos un nuevo espacio libre permite crear una imagen atractiva de esta fachada al vial, las construcciones recientes del polígono industrial acen-túan esta imagen. Es necesario que este espacio libre lineal se continúe en el lado opuesto de la carretera tanto a nivel funcional, para permitir una circulación peatonal fluida, como a nivel formal, para crear una continui-dad visual entre ambos márgenes del viario.

Por otro lado es necesario imaginar la visión que tendremos desde el nue-vo trazado de la A-436. Si estuviera ejecutada sólo se vería de ella la trasera de la zona industrial, ya que la mayor parte del suelo urbano se encuentra detrás de un pequeño promontorio situado al lado del cementerio que incapacita la visión de éste. La zona industrial de Alcolea del Río será en-tonces el único elemento identificador del núcleo, es por tanto importante que el Plan prevea una ordenación óptima para esta zona que de momen-to da la espalda al futuro vial.



Vista de la fachada Noreste



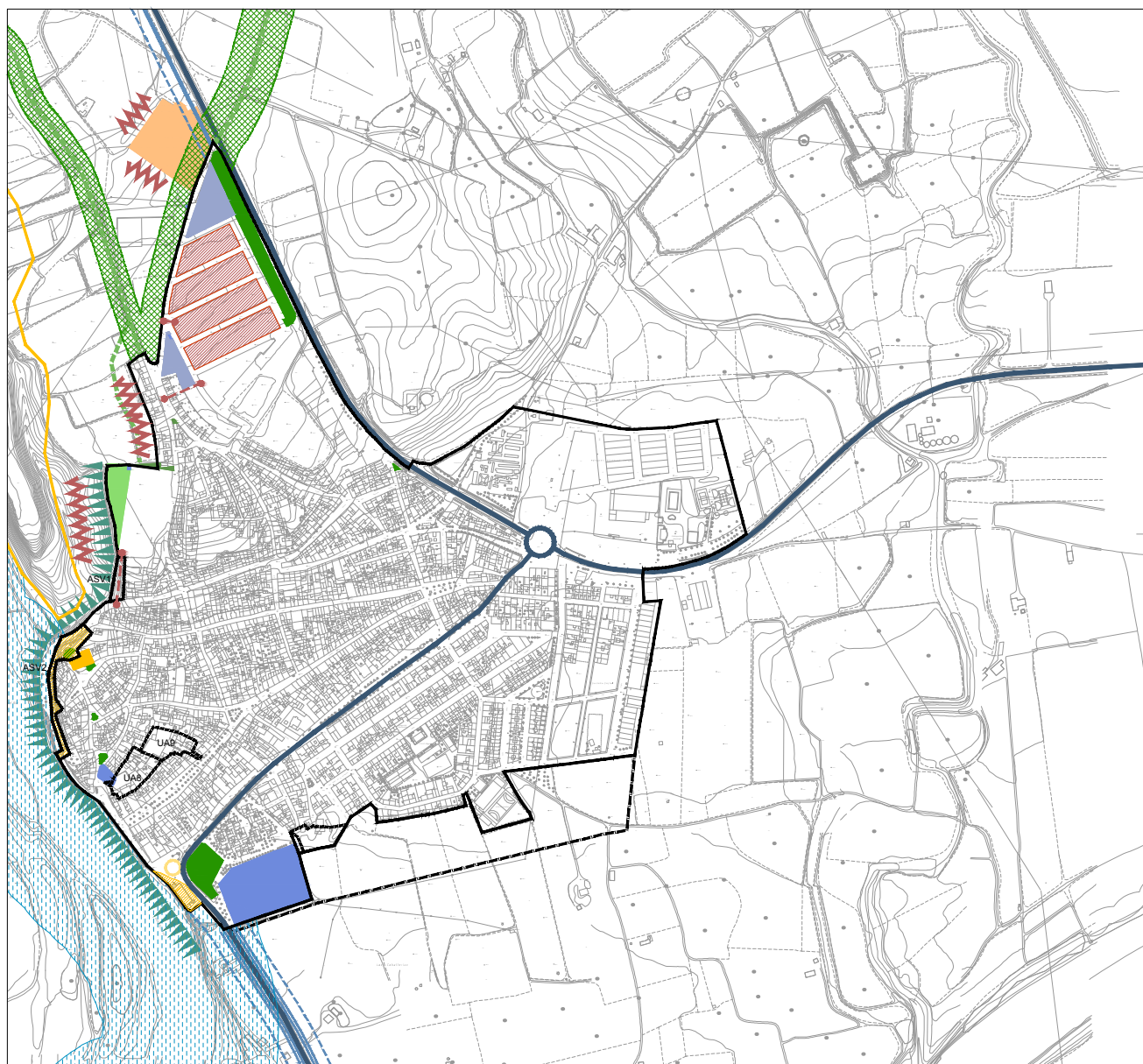
3.13.3. FACHADA OESTE

Alcolea del Río posee un patrimonio cultural y arqueológico importante que es necesario poner en valor y sobre todo articular con la vida del municipio para que la población pueda disfrutar de él. La fachada oeste de Alcolea del Río cuenta con los principales elementos patrimoniales del municipio. Encontramos los molinos de Aceña, la Iglesia de San Juan Bautista, el centro histórico y por supuesto el río Guadalquivir, que supone el mejor atractivo del núcleo a nivel ambiental. La reciente reurbanización de la calle Betis mejora considerablemente la fachada del Alcolea del Río hacia el río; el núcleo ha crecido desde siempre dándole la espalda y se hace necesario cambiar esta tendencia. El Plan debe ordenar la totalidad de la fachada mediante criterios ambientales, paisajísticos y patrimoniales que permitan la unión del sistema general de espacios libres en el margen este del río Guadalquivir (que englobaría las antiguas actuaciones viarias ASV-1 y ASV-2), la calle Betis y la entrada sur del núcleo. Es necesario revitalizar esta parte del núcleo y convertirla en un espacio relevante del conjunto urbano. Igualmente es necesario unir los espacios naturales de calidad del margen del río con los espacios urbanos y crear una relación fluida entre ambos. En la actualidad no es fácil, por temas de ordenación y relieve, acceder al río desde el núcleo.



Vista de la fachada Oeste





FACHADA ESTE

- Limite suelo urbano
- - - Limite suelo urbano no consolidado
- Núcleo urbano
- Suelo urbanizable
- Sistemas
- Equipamiento existente
- Equipamiento previsto
- Espacios libres existentes
- Espacios libres previstos
- Infraestructuras
- V. de primer orden
- - - V. de primer orden (previsto)
- V. de segundo orden

AFECCIONES

- Vías pecuarias
- Afección del cementerio
- Afección hídrica

DIAGNOSTICO

- ↔ Eje comercial / terciario
- Centralidad
- Entrada núcleo
- Elementos patrimoniales
- Zonas patrimoniales
- Zona a regenerar
- Zona a consolidar
- ▲ Vistas
- Impacto visual
- Falta de conexión entre Espacios libres
- Falta de conexión
- ↔ eje urbano a potenciar

E: 1/10.000

3.13.4. FACHADA SUR

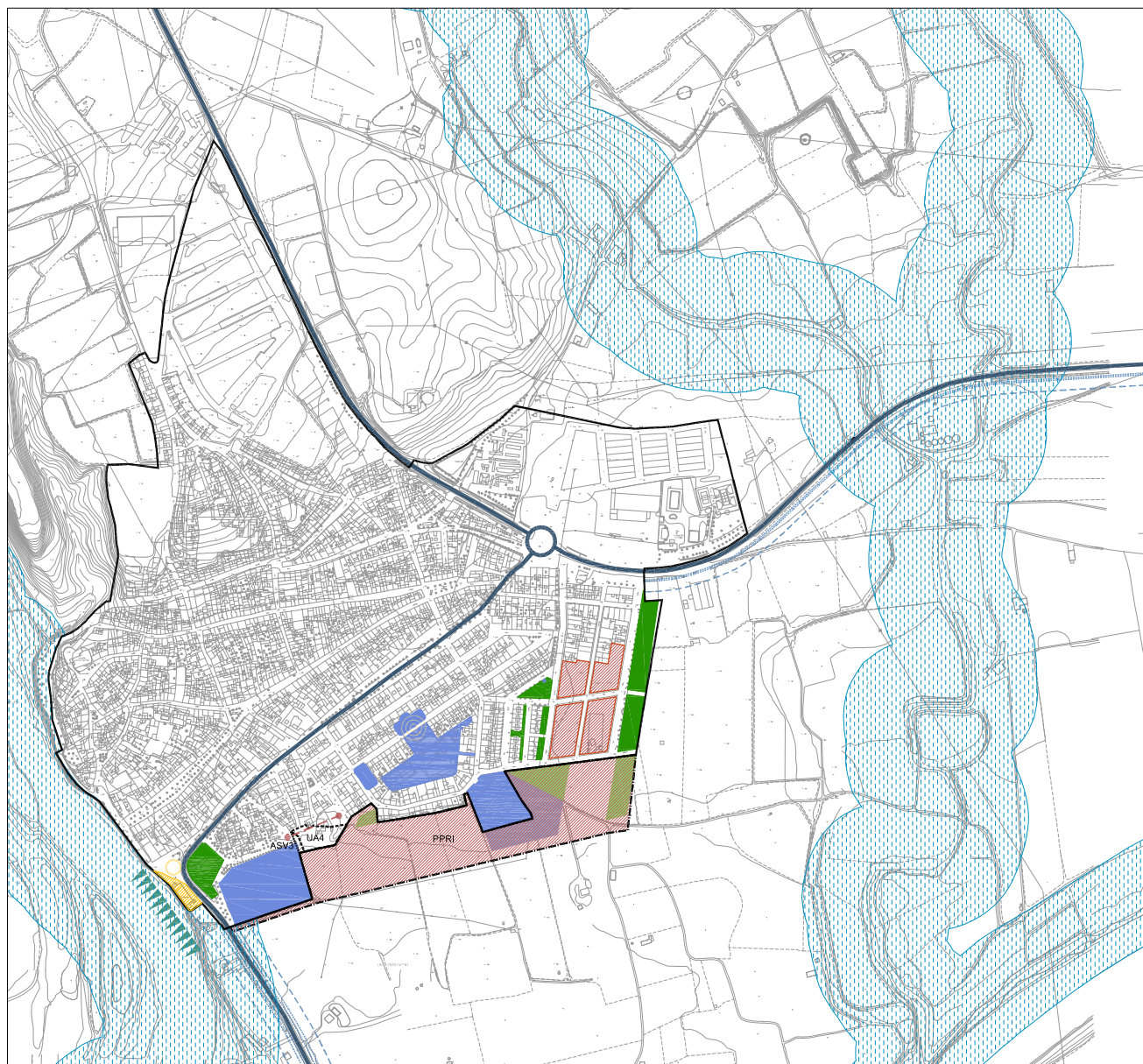
La fachada sur es en la actualidad la menos acabada de las tres fachadas que componen el perfil de Alcolea del Río. Al sureste encontramos la entrada desde Carmona; el río Guadalquivir, el parque urbano y el campo de fútbol enmarcan este acceso al núcleo. La antigua depuradora supone el único elemento discordante de este ámbito. Es necesario utilizar este suelo para otros fines y prever algún elemento urbano que sea un punto de referencia para el conjunto del núcleo.

Los crecimientos previstos al lado del campo de fútbol (PPR-1) no han acabado su proceso de urbanización por lo que en la actualidad la fachada está inacabada. El Plan Parcial aprobado incluye un vial de borde que limita el sector hacia el sur así como equipamientos y espacios libres en la cercanía del colegio público. No es posible acceder a este sector desde la entrada sur del núcleo, por lo que la creación de este vial permitiría crear una alternativa de tránsito por el núcleo. Consideramos necesaria la conexión de éste con la entrada sur de Alcolea del Río.

3.13.5. CONCLUSIONES

A pesar de sus diferencias, las tres fachadas identificables de Alcolea del Río tienen problemáticas parecidas. En general cada una contiene tramos donde predominan las traseras y medianeras de las edificaciones y presentan un aspecto deteriorado. Es importante proponer actuaciones que no tengan un impacto paisajístico importante y proponer nuevos frentes edificados más adaptados a la orografía y al perfil tradicional del núcleo. El carácter especial del casco urbano y de la iglesia como signo de identidad del núcleo y el río Guadalquivir forman la imagen principal de Alcolea del Río que es fundamental conservar y poner en valor. Es también necesario crear una nueva imagen del núcleo desde la nueva carretera A436 y modificar el carácter de la travesía para devolverle un aspecto más urbano





FACHADA SUR

- Limite suelo urbano
- - - Limite suelo urbano no consolidado
- Núcleo urbano
- Suelo urbanizable
- Sistemas
- Equipamiento existente
- Equipamiento previsto
- Espacios libres existentes
- Espacios libres previstos
- Infraestructuras
- Viario de primer orden
- - - Viario de primer orden (previsto)
- Viario de segundo orden

AFECCIONES

- Vías pecuarias
- Afección del cementerio
- Afección hídrica

DIAGNOSTICO

- ↔ Eje comercial / terciario
- Centralidad
- Entrada núcleo
- Elementos patrimoniales
- Zonas patrimoniales
- Zona a regenerar
- Zona a consolidar
- ▲ Vistas
- ⚡ Impacto visual
- Falta de conexión entre Espacios libres
- Falta de conexión
- ↔ eje urbano a potenciar

E: 1/10.000

3.14. BARRIOS

3.14.1. INTRODUCCIÓN

Es de gran interés tener una percepción y conocimiento de la ciudad de manera desagregada, diferente de las percepciones globalizadas de la misma referidas hasta el momento. La ciudad no es ni debe ser divisible ni física ni socialmente, pero sí es una suma de piezas con su propio carácter y condiciones que constituyen la ciudad diversa. La identificación de estas piezas permite en la metodología del planeamiento urbano proposiciones equilibradas y adecuadas de mejores resultados que las de escala global del municipio. Avanzamos una descripción y diferenciación de estas piezas que a nivel semántico denominamos como barrio, asimilables a sectores de ciudad con características de homogeneidad.

3.14.2. CASCO ANTIGUO

Historia: Es el núcleo original de Alcolea del Río en el cual encontramos el patrimonio cultural más antiguo y más relevante.

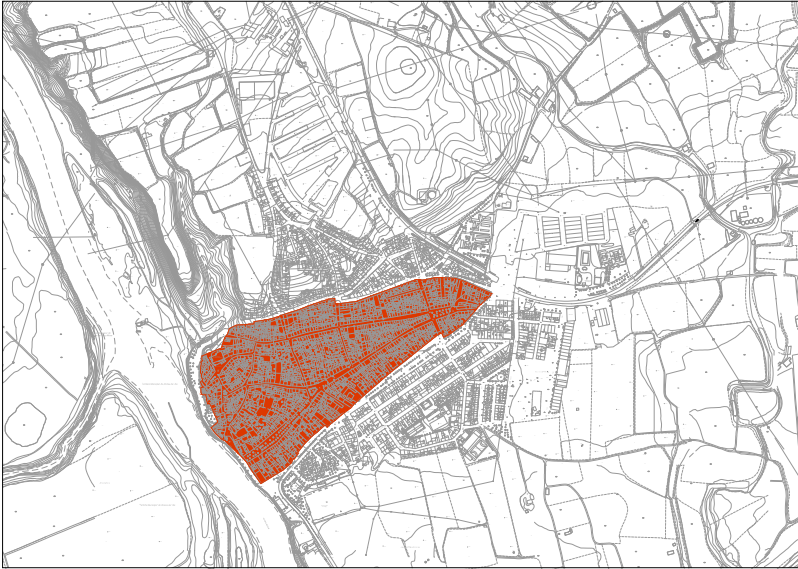
Articulación urbana: Antiguamente los dos ejes principales del casco urbano eran la calle Colón y la Calle de Antonio Machado, que conectaba el conjunto original de Alcolea del Río con la plaza de la Iglesia del Cristo de la Vera Cruz. En la actualidad siguen teniendo una función importante en la articulación del casco urbano, porque en estos ejes se localizan la mayor parte de la actividad comercial del núcleo y los principales equipamientos. Son por tanto los viales de mayor tránsito peatonal del conjunto urbano.

Morfología y tipología: La configuración del casco antiguo se basa en una estructura con manzanas alargadas y viales estrechos que se estiran hacia la plaza del Cristo de la Vera Cruz. Su morfología y su tipología corresponden a referentes tradicionales de la zona que conforman un ejemplo a seguir, tanto a nivel volumétrico como a nivel estético.

Usos: El barrio se caracteriza por su dimensión comercial ya que es común que la planta baja de los edificios residenciales esté ocupada por comercios de proximidad, sobre todo en los alrededores de la calle Antonio Machado.



Esquema de barrios



Esquema de barrios-Casco Antiguo



Fotografía aérea del casco antiguo

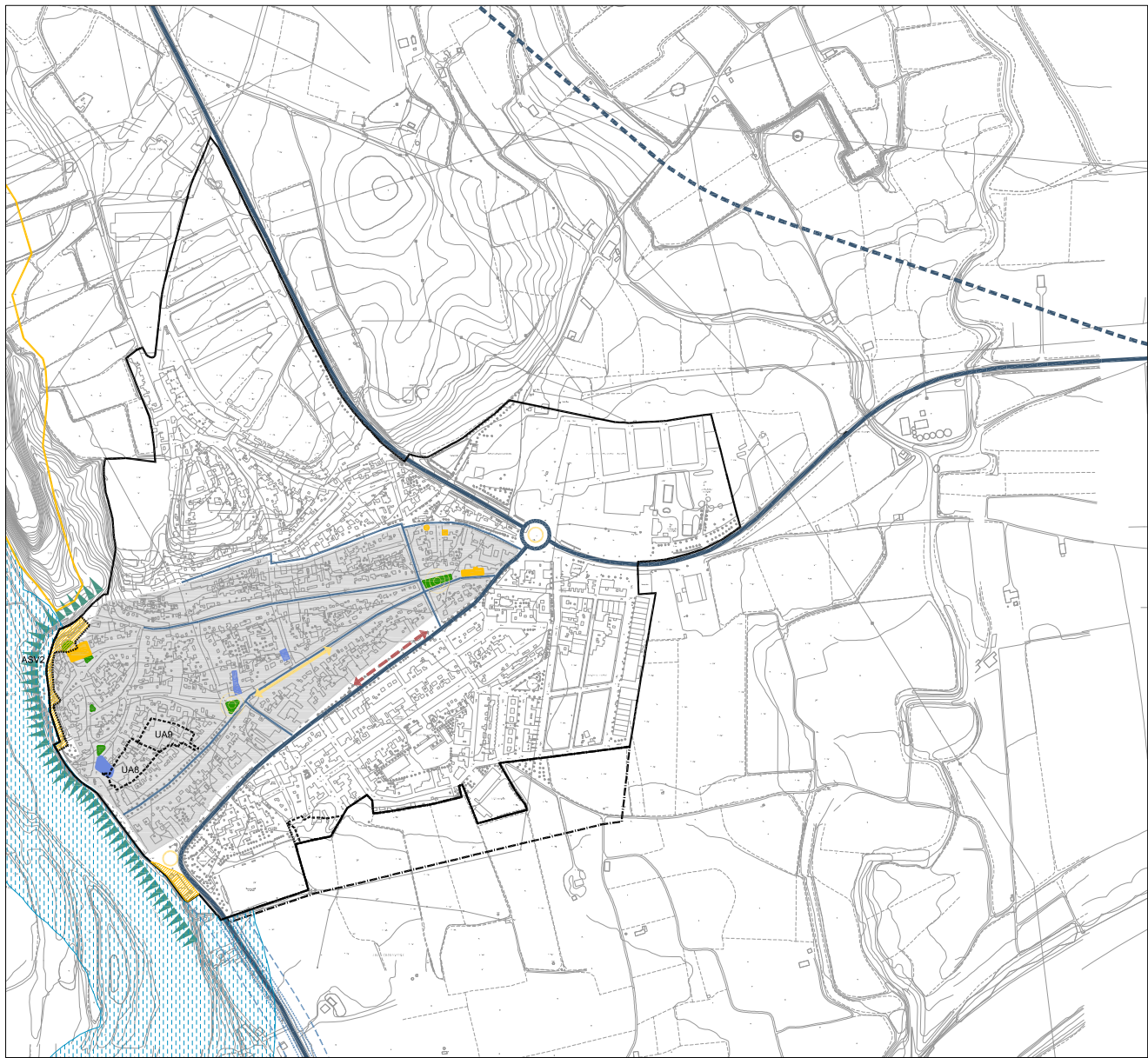
Estado de la edificación: Excepto algunas excepciones las edificaciones están en buen estado y la zona goza de un proceso de renovación continuo. Es raro encontrar solares o viviendas abandonadas, y si ese es el caso no suelen dar una imagen negativa de la calle.

Patrimonio: Es el contenedor principal del patrimonio cultural de Alcolea del Río, en particular alrededor de la plaza Tres de Abril y la plaza de España donde encontramos numerosas viviendas de gran valor arquitectónico y la Iglesia. La tipología urbana es por sí sola un elemento patrimonial a proteger.

Equipamientos: Se encuentran en el casco antiguo la mayoría de los equipamientos administrativos de Alcolea de Río: Ayuntamiento, biblioteca, centro cultural, etc.

Espacios libres: El punto neurálgico del barrio y de Alcolea del Río en su globalidad es sin duda la plaza de la Constitución, punto central del barrio y foco de atracción de la población. Las numerosas plazas de pequeño tamaño articulan el conjunto y crean un ambiente urbano de calidad. La reciente remodelación de la calle Betis supone una mejora considerable de la fachada al río Guadalquivir.

Movilidad: La concentración de equipamientos y la vocación de centralidad suponen para el barrio un destino de movilidad importante, esto provoca algunas dificultades de aparcamiento y de tránsito sin llegar nunca a presentar un verdadero problema.



BARRIO CASCO ANTIGUO

- Limite suelo urbano
- - - Limite suelo urbano no consolidado
- Barrio
- Sistemas
- Equipamiento existente
- Equipamiento previsto
- Espacios libres existentes
- Espacios libres previstos
- Infraestructuras
- Viario de primer orden
- Viario de primer orden (previsto)
- Viario de segundo orden

AFECCIONES

- Vías pecuarias
- Afección del cementerio
- Afección hídrica

DIAGNOSTICO

- Eje comercial / terciario
- Centralidad
- Entrada núcleo
- Elementos patrimoniales
- Zonas patrimoniales
- Zona a regenerar
- Zona a consolidar
- Vistas
- Impacto visual
- Falta de conexión entre Espacios libres
- Falta de conexión
- eje urbano a potenciar

E: 1/10.000

3.14.3 BARRIO NORTE

Historia: El barrio corresponde a un desarrollo urbano típico de la segunda mitad del siglo XX edificado sobre el parcelario agrario.

Articulación urbana: El viario se estructura alrededor de la calle Córdoba y la calle Huelva, que suben la ladera hasta unirse.

Morfología y tipología: Su morfología se basa en un derivado de la morfología tradicional organizada alrededor de manzanas alargadas y viario estrecho. La tipología tradicional está también desvirtuada en este barrio y encontramos mezcla de residencial unifamiliar y naves y cocheras.

Usos: El uso es principalmente residencial unifamiliar, con la excepción de algunos comercios en planta baja.

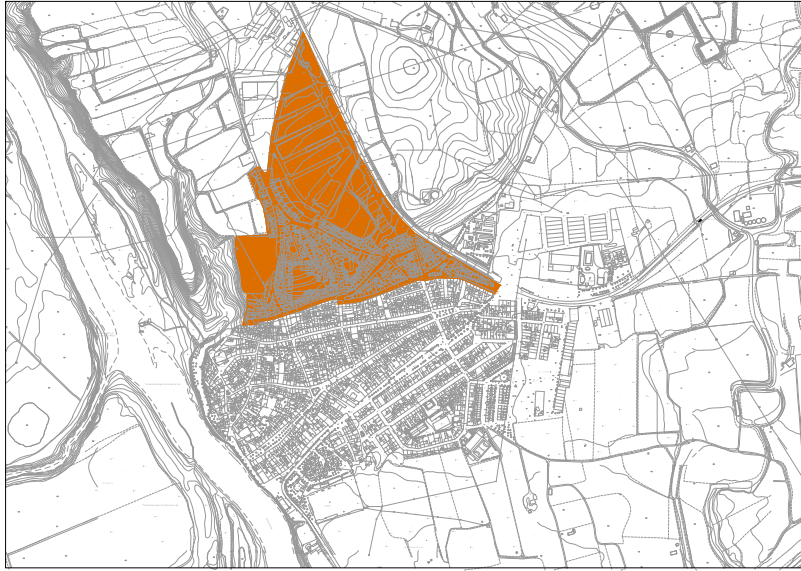
Estado: Tanto el estado de la edificación como el estado de la urbanización es mucho más deficiente que en el casco antiguo. Es en la zona alta donde encontramos una zona recientemente edificada con fallos de urbanización.

Patrimonio: No existen elementos de valor patrimonial en este barrio, sin embargo las viviendas poseen todavía rasgos tradicionales que ponen en valor su morfología.

Equipamientos: Es un barrio donde no existen equipamientos en la actualidad, sin embargo existen solares previstos para ellos en los nuevos crecimientos.

Espacios libres: Los únicos espacios libres con los que cuenta este barrio son los de los últimos sectores que se han desarrollado. Estos siguen sin ser aprovechados por la población que sigue utilizando la calle como espacio de encuentro.

Movilidad: La estrechez de las calles hace difícil la circulación y el aparcamiento en la parte antigua del barrio. En la zona de reciente creación las viviendas cuentan con cocheras y son de fácil acceso desde la carretera A-436.

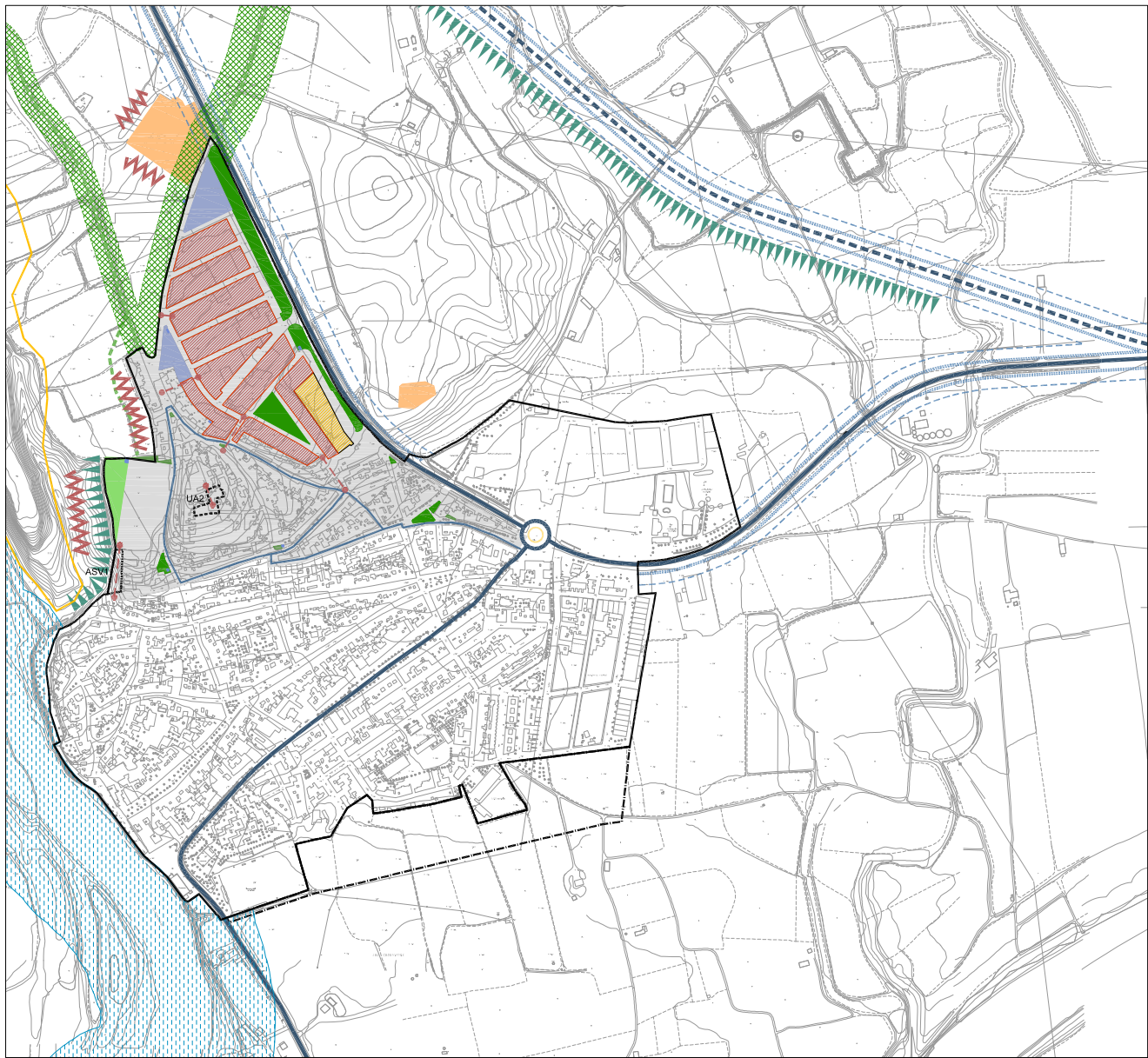


Esquema de barrios-Barrio Norte



Fotografía aérea del barrio Norte





BARRIO NORTE

- Limite suelo urbano
- - - Limite suelo urbano no consolidado
- Barrio
- Sistemas
- Equipamiento existente
- Equipamiento previsto
- Espacios libres existentes
- Espacios libres previstos
- Infraestructuras
- Viario de primer orden
- Viario de primer orden (previsto)
- Viario de segundo orden

AFECCIONES

- Vías pecuarias
- Afección del cementerio
- Afección hídrica

DIAGNOSTICO

- Eje comercial / terciario
- Centralidad
- Entrada núcleo
- Elementos patrimoniales
- Zonas patrimoniales
- Zona a regenerar
- Zona a consolidar
- Vistas
- Impacto visual
- Falta de conexión entre Espacios libres
- Falta de conexión
- eje urbano a potenciar

E: 1/10.000

3.14.4. BARRIO SUR

Historia: El barrio corresponde a un desarrollo urbano típico de la segunda mitad del siglo XX, estructurado sobre el parcelario agrario.

Articulación urbana: El viario se organiza alrededor de la calle Sevilla, la calle Virgen del Consuelo y la calle Olivo, siendo los ejes principales de sentido del barrio. El resto de la trama es bastante homogénea.

Morfología y tipología: Es un barrio residencial ordenación derivada de la morfología tradicional. Las manzanas son más cuadradas y las parcelas son más pequeñas. El tejido es en definitiva más heterogéneo que en la trama tradicional. Su tipología es residencial unifamiliar derivada de la tradicional del casco antiguo. Existen por un lado numerosos edificios con una planta inferior de mayor altura para cocheras o comercio, y por otro lado muchos conjuntos de viviendas adosadas

Usos: Predomina el uso residencial con algo de comercio de proximidad, y algunos talleres incluidos en el tejido urbano.

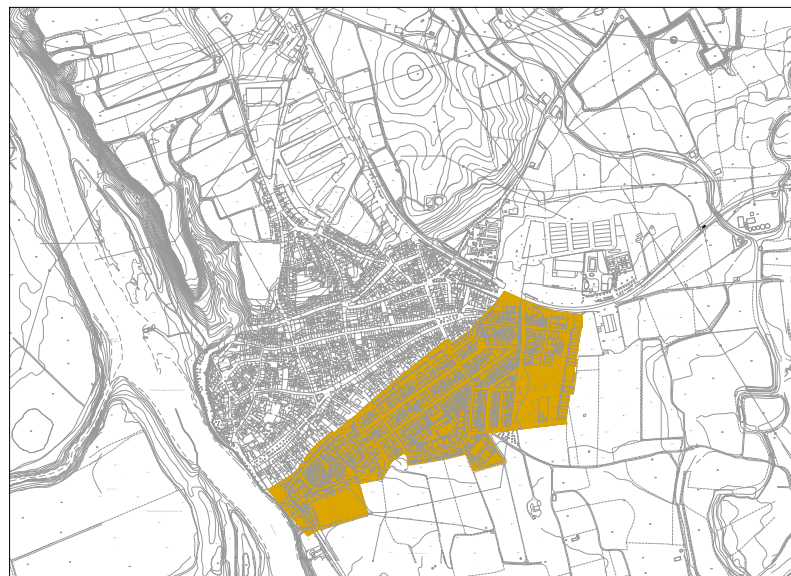
Estado: Las construcciones de mayor antigüedad suelen estar bien conservadas y el tejido se ha ido renovando recientemente dejando sitio a viviendas de nueva construcción.

Patrimonio: No existen elementos de valor patrimonial en este barrio, sin embargo las viviendas poseen todavía rasgos tradicionales de calidad.

Equipamientos: La localización de los equipamientos es equilibrada, aunque la mayoría son equipamientos docentes y deportivos.

Espacios libres: Existen pocas plazas como lugares de encuentro pero son muy frecuentadas.

Movilidad: La movilidad es bastante fluida en este barrio.

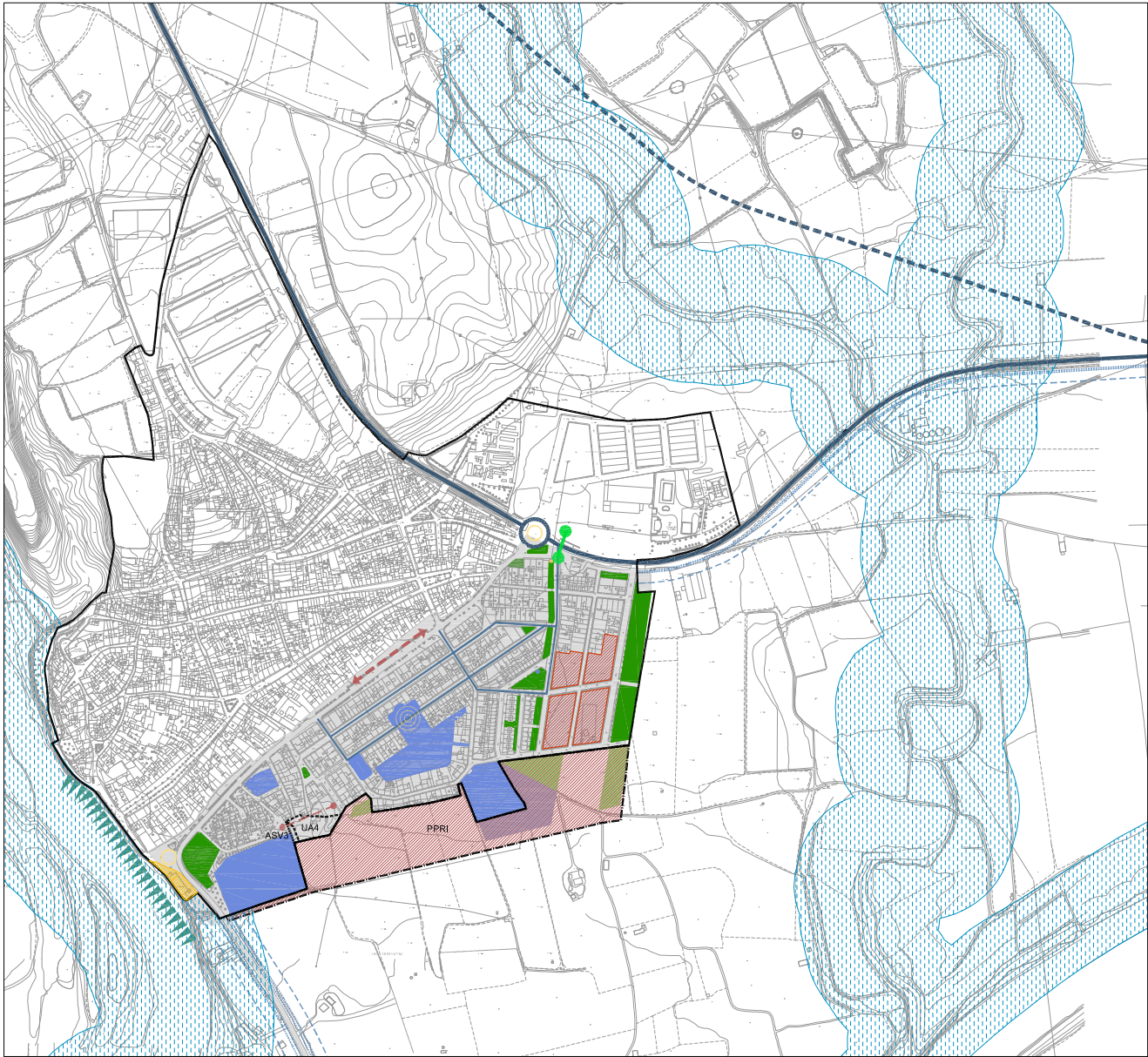


Esquema de barrios- Barrio Sur



Fotografía aérea del barrio Sur





BARRIO SUR

- Limite suelo urbano
- - - Limite suelo urbano no consolidado
- Barrio
- Sistemas
- Equipamiento existente
- Equipamiento previsto
- Espacios libres existentes
- Espacios libres previstos
- Infraestructuras
- Viario de primer orden
- Viario de primer orden (previsto)
- Viario de segundo orden

AFECCIONES

- Vías pecuarias
- Afección del cementerio
- Afección hídrica

DIAGNOSTICO

- Eje comercial / terciario
- Centralidad
- Entrada núcleo
- Elementos patrimoniales
- Zonas patrimoniales
- Zona a regenerar
- Zona a consolidar
- Vistas
- Impacto visual
- Falta de conexión entre Espacios libres
- Falta de conexión
- eje urbano a potenciar

E: 1/10.000

3.14.5. BARRIO INDUSTRIAL

Historia: El barrio corresponde a un desarrollo industrial reciente que permitió paliar las deficiencias en uso industrial del municipio.

Articulación urbana: El viario se estructura de forma perpendicular a un vial que en bucle que distribuye todo el sector. Cuenta con un único acceso desde la carretera A-436.

Morfología y tipología: Este nuevo polígono industrial cuenta con naves repetitivas y compactas.

Usos: Cuenta con uso industrial exclusivo.

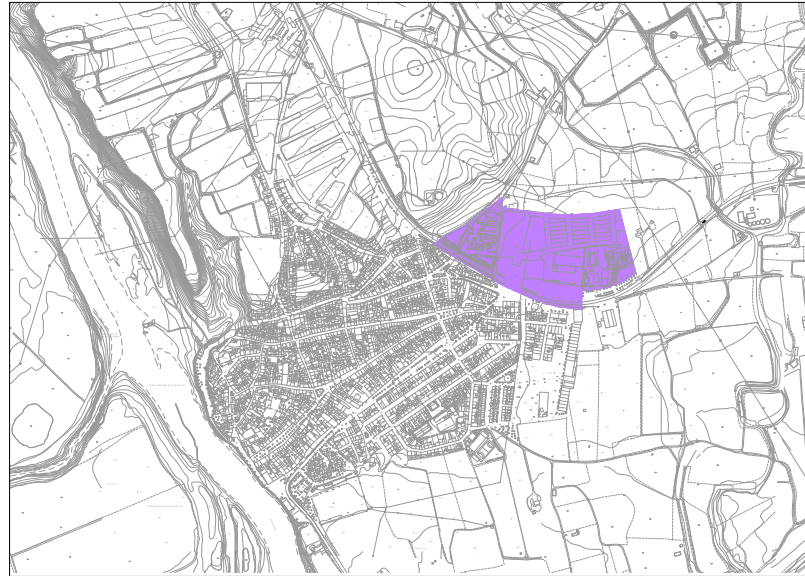
Estado: Existen algunas carencias de urbanización y las edificaciones son de nueva creación.

Patrimonio: No se encuentra ningún elemento de valor patrimonial.

Equipamientos: Cuenta con un equipamiento municipal situado en el interior del polígono, entre el cementerio y el complejo deportivo.

Espacios libres: El único espacio libre existente se sitúa en el borde de la carretera A-436, es de reciente creación y de buena calidad.

Movilidad: El problema de la movilidad reside en el hecho que sólo existe una salida de la zona industrial hacia la carretera A-436.



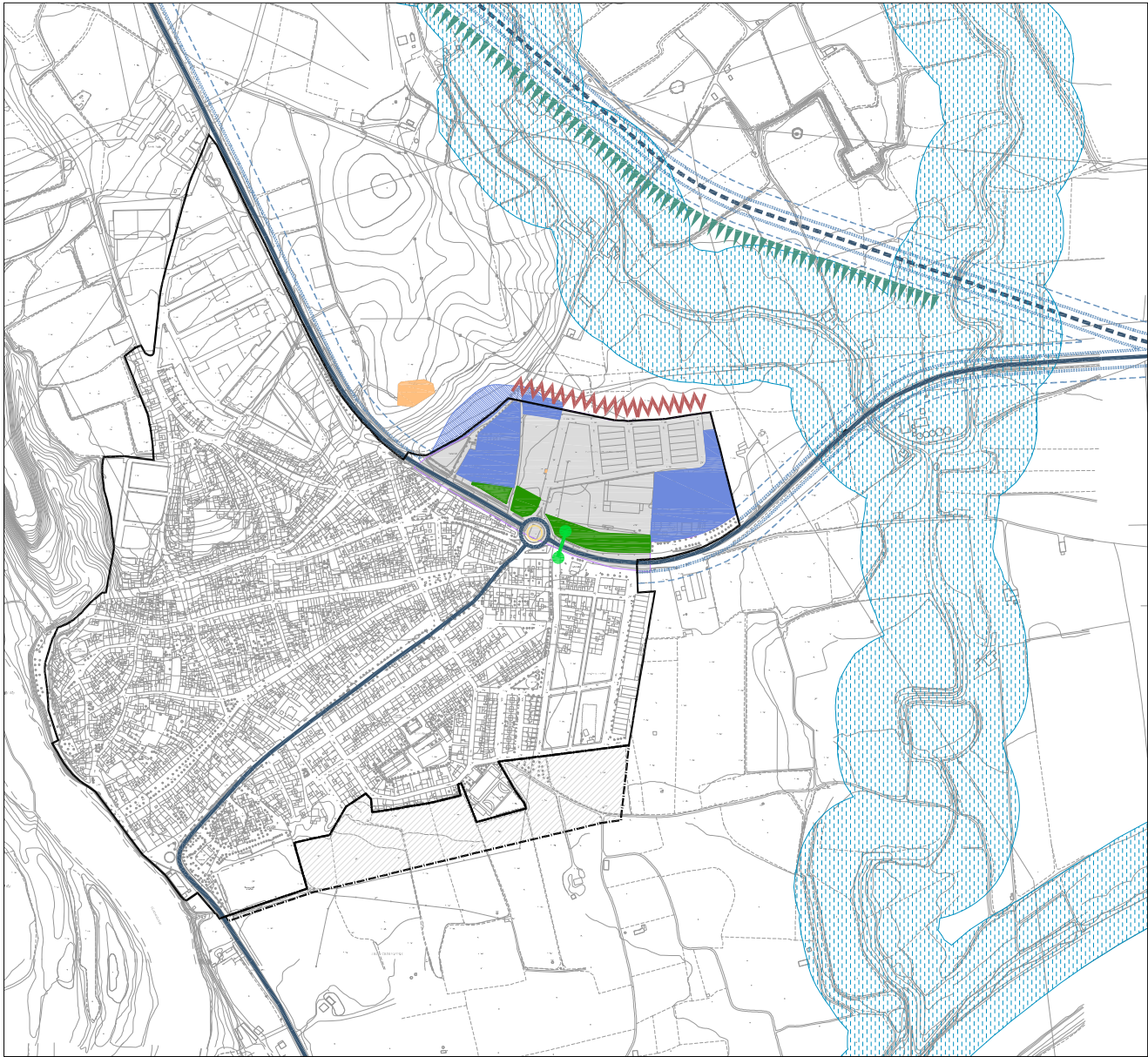
Esquema de barrios- Zona Industrial

3.14.5. CONCLUSIONES

Al igual que las fachadas del núcleo urbano, los barrios que lo componen tienen cada uno su importancia por formar parte de un conjunto de piezas urbanas que son interdependientes y conectadas entre sí, formando la ciudad diversa que conocemos hoy. Se consideran con igual importancia tanto las actuaciones de afectan a todo el núcleo, como las pequeñas intervenciones dentro del tejido urbano que suponen la regeneración permanente del espacio urbano y de la ciudad en sí misma.



Fotografía aérea de la zona industrial



BARRIO INDUSTRIAL

- Limite suelo urbano
- - - Limite suelo urbano no consolidado
- Barrio
- Sistemas
- Equipamiento existente
- Equipamiento previsto
- Espacios libres existentes
- Espacios libres previstos
- Infraestructuras
- Viario de primer orden
- Viario de primer orden (previsto)
- Viario de segundo orden

AFECCIONES

- Vías pecuarias
- Afección del cementerio
- Afección hídrica

DIAGNOSTICO

- Eje comercial / terciario
- Centralidad
- Entrada núcleo
- Elementos patrimoniales
- Zonas patrimoniales
- Zona a regenerar
- Zona a consolidar
- Vistas
- Impacto visual
- Falta de conexión entre Espacios libres
- Falta de conexión
- eje urbano a potenciar

E: 1/10.000

