

EL ESPACIO PUBLICO EN LOS NUCLEOS DE LA SIERRA DE HUELVA

Fernando Herrera Mármol.
Arquitecto Superior

1.- APROXIMACION AL CONCEPTO

El espacio público motivo de esta ponencia, debemos entenderlo como aquel que es utilizado por la colectividad y no está incorporado al patrimonio privado, o bien que estándolo, tiene una utilización pública.

Por tanto no incorporaremos a nuestra ponencia espacios que siendo públicos no pueden ser utilizados más que por un grupo determinado de personas, que bien por circunstancias aleatorias o específicas, tienen posibilidades de acceder al mismo (recintos taurinos o deportivos, etc).

No vamos tampoco a desarrollar las características de los edificios públicos, o los equipamientos variados que en los núcleos de la Sierra existen; nuestra reflexión, insistimos se referirá al espacio público más representativo de la ciudad; a aquel que da carácter a la localidad, que estructura su ordenación y que es y ha sido uno de los elementos más significativos de su imagen.

Supongo que para muchos el contenido de esta ponencia tan sólo será un refresco de las imágenes que ya tenían de los núcleos de la Sierra, para otros, a lo mejor, una incitación a desarrollar una investigación más científica y documentada que la expongo; he pretendido señalar una serie de observaciones personales de un tema que, muchas veces por obvio y presente, no lo consideramos en sus justos términos: el espacio público es, de todos los elementos que componen la ciudad, el que en mayor medida usamos y consumimos, de ahí su importancia.

2.- EVOLUCION HISTORICA

El espacio público que ahora nos encontramos es el producto de un largo proceso, nunca inacabado, de modificación y adecuación a las necesidades de

los habitantes del núcleo. Aún reconociendo la persistencia de sus características esenciales a lo largo del tiempo, las modificaciones y variaciones, han debido de ser innumerables.

La dificultad que tiene el obtener, por medio de la ciencia arqueológica, la implantación de las anteriores ciudades, nos obliga, en la mayoría de los casos a formular hipótesis sobre el trazado y características del espacio público de las antiguos núcleos, fundamentado en el análisis del presente.

Las diversas tipologías de núcleos existentes en nuestra Sierra han ido configurando su espacio público en función, entre otras, de los motivos de su fundación; así aquellos que han aparecido como resultado de la adecuación a una o varias instalaciones militares (Aroche, Cumbres Mayores, Encinasola) nos muestran un trazado que se estructura en función de esa edificación; las modificaciones que aparezcan en esta rígida disposición, indicarán las variaciones habidas a lo largo del tiempo.

Las localidades de nueva formación, generalmente con su trazado hipodámico (Hinojales, Rosal, Cumbres de San Bartolomé, Puerto Gil), estructuran un espacio público que, desde las nuevas ciudades griegas, o los campamentos militares romanos, escasas modificaciones han presentado: una red ortogonal de vías con dos de ellas principales, reservando el espacio central a plaza, y localizando en ella los edificios administrativos y religiosos.

Las localidades que han surgido como ampliación de antiguas ventas y posadas situadas en los cruces de caminos y puentes, aún mantienen en su toponimia y actual configuración este pasado, la cantidad de calles Sevilla que existen en las localidades de la Sierra Oriental, y las denominadas calles Extremadura, nos hablan de trazados actuales realizados sobre anteriores caminos que se dirigían a estos lugares. Esta permanencia en el tiempo, es de vez en cuando rota, por la necesidad imperiosa que en determinadas épocas se tiene de loar a personas, entidades, cuerpos u otros acontecimientos, con una nueva toponimia, que pasado el período de fervor, es olvidada para volver a retomar su anterior nombre.

Las Cortes puede que sean las localidades cuyo nacimiento hayan estado más vinculadas a la utilización del territorio en un sentido mas puro y primitivo. Es en éstas donde el trazado y disposición del espacio público actual, menos nos ayudan a conocer cual fue el anterior; su nacimiento y evolución han respondido a unos criterios muy específicos, difícilmente analizables en su conjunto. Sin embargo la afirmación de que el caos es aquella expresión que define un orden que no se entiende, me obliga a matizar mi anterior exposición. Las Cortes aparecen como conjuntos urbanos ligados a una explotación agrícola, en las que el espacio público quedaría como resto de un proceso sucesivo de apropiación del territorio para uso privado. Esta forma de generar la ciudad aparece siempre que el espacio del que se dispone no tiene un propietario definido, o bien existiendo éste, tiene carácter de absentista. El resultado es una ordenación en la que la topografía es la condición de mayor

importancia, tanto para la apropiación del espacio privado, como para el establecimiento del público, que queda como residuo necesario para garantizar el acceso al espacio apropiado. Sin embargo, existen algunos aspectos comunes que unifican la mayoría de estas ordenaciones, especialmente la localización del edificio del Ayuntamiento y de la Iglesia, que singularizan la plaza. El poder de estas instituciones en los diversos periodos de la vida de la ciudad, ha sido suficiente como para localizarse en un lugar relevante del núcleo. Valdelarco, Corteconcepción, Cortelazor, Alájar, etc. responden a este anterior trazado.

Los pueblos que han surgido como desarrollo de una importante vía de comunicación (Arroyomolinos de León, Santa Olalla de Cala, Higuera de la Sierra), se han estructurado a lo largo de la misma, en muchos casos uniendo diversos núcleos cercanos entre sí, de forma que aparecen en la actualidad como un conjunto formado por varios sub-núcleos, más o menos amplios, unidos por delgados filamentos urbanos.

En todos los casos, el espacio público actual nos muestra su anterior disposición, aspecto que tiene su importancia para el conocimiento de la ciudad, pero sobre todo nos da pautas para tomar decisiones respecto al trazado futuro.



PERSPECTIVA DE UNA CALLE

3.- EL ESPACIO PUBLICO EN LA SIERRA DE HUELVA

3.1.- FUNCIONALIDAD DEL MISMO

Uno de los aspectos que más incertidumbre causa al primer usuario del espacio público de estas localidades, es la falta de una estructura clara en su utilización, sobre todo si accede a él por automóvil.

La ordenación urbanística de nuestras ciudades, el proceso de diseño de las mismas e incluso la modificación topográfica que en las mismas se introduce, elimina estas incertidumbres. El consumo del espacio público está garantizado en cuanto a trazado, firme y dimensiones, para la cultura derivada del automóvil, facilitando de paso su uso para el peatón.

En estas localidades serranas se garantiza el consumo del espacio público para la cultura cuyo fundamento está en el animal como elemento de transporte, pero incluso reducido a la elemental función de carga. En otras áreas de nuestra provincia como es la del Condado, el tamaño de la explotación, tipo de cultivo, etc., ha posibilitado la utilización del carro como elemento de transporte, lo que ha supuesto un trazado viario que, en la actualidad, ha tenido que sufrir menos transformaciones, para adecuarse al tráfico automóvil.

El firme del sistema viario responde, asimismo, a esta especialización; no es de extrañar la existencia en él de restos de formaciones rocosas que sobresalen de su plano, sin que ello haya causado el menor problema en el sistema de comunicación de la localidad. El trazado, en multitud de casos resuelto por medio de escaleras, para los tramos de calles con mucha pendiente, posibilita el paso de las ganaderías, pero obviamente no, el de los vehículos a motor.

En muchos núcleos el trazado del sistema viario, no se diferencia, excesivamente, del que como continuación del mismo, se interna en el campo: el ancho, la pavimentación y las pendientes de este, se mantienen en unos niveles similares a las del núcleo habitado. Esta unión entre la red de caminos y el sistema viario interior nos indica la funcionalidad del conjunto, y la íntima relación que en estos pueblos existe entre el ruedo agrícola más cercano y el área urbana.

3.2.- TIPOLOGIAS EXISTENTES

No se puede afirmar que exista en las localidades serranas un amplio muestrario de espacio público, éste se reduce a sus dos expresiones más clásicas: la calle y la plaza, siendo los jardines, los parques, las avenidas, los bulevares, etc., formas de espacio público, prácticamente inexistentes en estas localidades.

La calle se nos presenta como un espacio público lineal, limitado en sus lados por edificaciones de carácter público o privado y, en muchos casos, por cercas de espacios libres de propiedad privada destinados a huertas, corrales, etc., que actúan de forma similar a las edificaciones, en cuanto al espacio público se refiere. La calle se nos presenta con un trazado variado, con unas rasantes, en la mayoría de los casos muy adaptadas a la topografía del lugar, lo que supone una de las limitaciones más importantes de este espacio, como más adelante veremos.

La plaza, como espacio en donde el dominio no está en la linealidad, sino en su superficie, se nos muestra de diversas formas, como calles ampliadas o como plazas de "salón". Normalmente contienen en su interior elementos de mobiliario urbano que incrementan el nivel de equipamiento de la misma. Ambas plazas serán con posterioridad analizadas.

3.3.- LA CALLE: ELEMENTO LINEAL

El predominio de este espacio público en los núcleos de nuestra Sierra es total. En algunos municipios analizados, la calle supone casi el 95% de la superficie total del mismo (Cañaverale de León), por lo que podemos decir que es el elemento más representativo de estos conjuntos.

Elemento lineal, sus anchuras son muy variadas, pero oscilando siempre entre lo que denominaríamos calleja, ($\pm 1,50$ m. de ancho), hasta dimensiones que podríamos considerar normales y que en muy pocos casos superan los 6 a 7 metros de ancho.

Las mayores anchuras de algunas calles, en algunos casos provienen del mayor ancho que tienen los caminos que a ellas concurren, pudiendo ser los más representativos las continuaciones de las vías pecuarias, que más que en el espacio no consolidado, aún conservan gran parte de sus anteriores dimensiones.

Este ámbito de anchuras en las calles, nos permitiría dentro de cada localidad realizar un esquema de sistema viario, ordenando las mismas por su capacidad de absorber tráfico. Este esquema de nada serviría, porque la importancia del sistema no está ligado, de forma exclusiva, a la latitud del mismo; otros factores (localización, historia, topografía, orientación, etc.) son determinantes para establecer el predominio de una determinada vía dentro del conjunto de ellas. En muchas localidades, vías de cierta importancia a nivel de anchura (Jabugo, Galaroza, Hinojales) no tienen ninguna importancia a nivel local, siendo en algunos casos las menos deseadas para residencia de los habitantes de estos pueblos.

Las localidades que han sido atravesadas por una vía intermunicipal, han visto como esta se ha convertido en elemento predominante del sistema viario; si además de ello esta vía es de cierta importancia (Arroyomolinos de León, Sta. Olalla de Cala, Cala) se tiende a localizar en ella gran parte de la actividad urbana, bares, tiendas, instituciones, etc., que asentándose a lo largo de su recorrido, vacían de contenido administrativo y comercial al resto del sistema viario. En otros casos, cuando la vía que atraviesa el núcleo, no soporta un tráfico importante, participa con menor importancia en el "ranking de vías; en algunos casos (Corteconcepción) pierden totalmente su importancia hasta adquirir el mismo nivel que el resto del sistema viario.

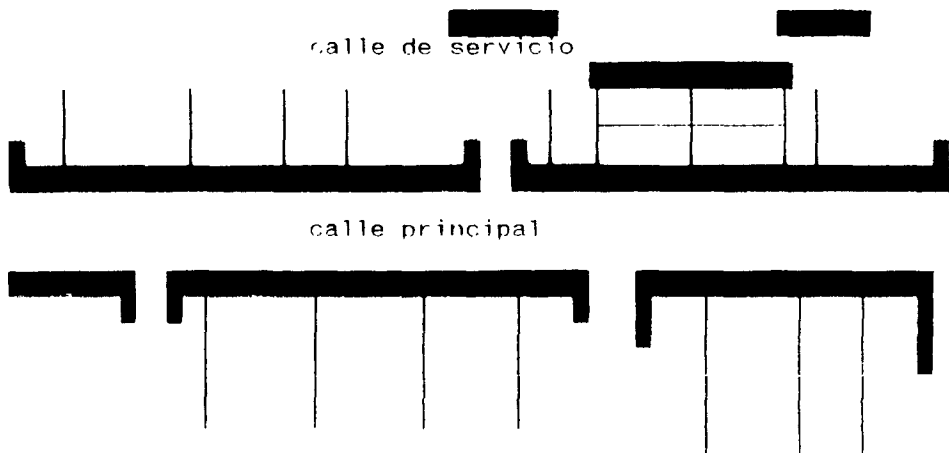
Estas vías "penetración" en la mayoría de los casos están realizadas al

margen del núcleo, no conectan el mismo con el entorno más cercano (aunque de hecho así se usen); la carretera es un elemento que atraviesa, que une un núcleo con otro, pero tiene su trazado propio, tipología y características específicas, diferenciadas del resto del sistema viario local. Si la vía intermunicipal tiene carácter de terminal (Valdelarco, Linares de la Sierra, Alájar, Aldeas de Aracena y Almonaster), mantiene sus características hasta el lugar en donde se puede, sin excesivas modificaciones, conectar con el viario local; cumplida su función de intercomunicación, simplemente desaparece.

El conjunto de calles estructuran los núcleos en manzanas compactas, con usos predominantemente residenciales, pero en los que surgen otros ligados a la vivienda (almacenes, huertos, cuadras, etc.). El espacio público que tratamos no modifica sus características (que si lo hace en las grandes concentraciones urbanas), estando unificado, sea cual sea el uso que aparezca en su entorno. Este carácter unitario en el tratamiento de la calle, puede llevarnos a engaño al considerar que existe un único nivel en el sistema viario. El distinto valor que éste tiene, no está en función de la calle, sino de factores colindantes con la misma. Así como en otras comarcas, y sobre todo en las grandes ciudades, el mayor valor de un área tiene su traslado a las calles de la misma (a nivel de acabados, mobiliario urbano, infraestructuras, etc.), en estos núcleos la calle no participa del este plusvalor generado, lo que no supone que no existan áreas diferenciadas.

En los pueblos de la Sierra, la utilización del animal, caballo, mulo o burro, como elemento de transporte y el hecho de que, en casi todas las casas existiese un corral para el ganado, ha motivado que en algunas áreas aparezcan dos clases de calles. Las primeras son a las que dan fachada las edificaciones residenciales, y por tanto, podemos llamarlas "principales"; generalmente estas calles tienen ambas fachadas ocupadas por edificaciones de carácter residencial, de una o dos plantas y de construcción variada. Las segundas de ellas, las que denominaremos de "servicio", presentan unas fachadas en las que el predominio del muro es ostentoso; tan sólo los grandes portalones de las denominadas "puerta falsa", nos indican el hecho de que, por aquí accedemos a las cuadras de las edificaciones anteriores. Esta disposición implica un sistema parcelario que ocupa todo el ancho de la manzana, característica esta que es más fácil encontrarla en los bordes de los núcleos que en el centro de los mismos. El fraccionamiento que ha sufrido la propiedad a lo largo del tiempo hace que las áreas más centrales no presenten esta división tan tajante.

La topografía donde se asientan la mayoría de los pueblos que motivan esta ponencia, fuerza a unas rasantes en las vías con pendientes elevadas, alcanzándose cifras del 20% para algunas vías como las de Aroche y Valdelarco. Cuando estas vías conectan con otras que se desarrollan siguiendo las líneas de nivel, se producen encuentros variados, cambios de pendientes bruscos, que, unidos a los cambios de dirección de las calles nos presentan un muestrario tan interesante que sería muy difícil de sistematizar.



En el esquema que presenta se intenta señalar la disposición de las calles "principales" y de "servicio" Como hemos señalado en el propio esquema, el proceso de fraccionamiento de la propiedad va dando lugar a que las calles de servicio vayan, sucesivamente, perdiendo este carácter, toda vez que los usos residenciales van ocupando poco a poco las áreas destinadas a cuadras. Este proceso podría verse acelerado si el crecimiento de la población sufre un incremento, dada la pérdida de importancia del transporte animal en estas localidades

En Aroche, localidad donde las pendientes alcanzan magnitudes importantes, los cambios de dirección y rasante se resuelven con la formación de muros de contención de alturas respetables (45 m). En otras localidades (Cortegana, por ejemplo) se observa como vías de dos direcciones se divide en una ascendente y otra descendente, existiendo tan sólo entre ellas, la exigua separación que otorga una barandilla situada en la coronación del muro que las separa.

En algunas calles, las pendientes transversales se resuelven por medio de la formación de un sistema diferenciado en varias partes, cada una de ella con su propia rasante, de forma que puede dar acceso, por un lado a las edificaciones y por otro posibilitar el tráfico normal. Estas soluciones de calles partidas longitudinalmente, muy normales en estos núcleos, han pervivido mientras que ello no ha sido un inconveniente para el acceso a las edificaciones; el futuro puede que nos presente una mayor oposición por parte de los habitantes afectados por estas soluciones.

3.4.- LAS PLAZAS

Elementos significativos de la localidad, como hemos indicado se nos presentan con dos tipologías y usos concretos: por un lado las plazas que se obtienen como resultado del ensanchamiento controlado de una calle, y las que, destinadas a estancia de los ciudadanos, se dotan de servicios y equipamientos, habiéndolas ya denominado de "salón".

Las primeras de ellas se nos presentan en mayor número que las destinadas a estancia; sus características son tan variadas como las que se derivan de las calles que a ella concurren, sus formas, dimensiones, número de lados, etc., son innumerables, por lo que una análisis en profundidad, nos llevaría a un listado excesivo.

Muchas de ellas contemplan en su ámbito elementos que las singularizan; fuentes y cruces son los elementos mas repetidos. En algunos casos (Cañaveral de León), grandes figuras geométricas en el pavimento otorgan esta seña de singularidad al pavimento. Las fuentes, en muchos casos con la doble finalidad de abrevadero y de servicio a las personas. El muestrario de ellas es tan extenso que sólo este tema produciría una ponencia. Al parecer la Junta de Andalucía, a través de su Consejería de Obras Públicas, ha catalogado, dentro de un trabajo de toda Andalucía, las localizadas en la Sierra de Huelva.

Las segundas de estas plazas, las denominadas de "salón", presentan unas características similares a las existentes en el resto de nuestra provincia, lo que denota fechas similares en su construcción (finales del siglo pasado y primeras décadas del presente). Sus elementos más sobresalientes son la existencia de un área destinada, de forma exclusiva, al peatón, que está, físicamente, separada de la vía que se dedica al tráfico rodado. Esta separación es por medio de muretes, cambios de nivel, muros, etc., de forma que, tan sólo los peatones puedan acceder a su interior.

El espacio central presenta una superficie plana, con dimensiones que oscilan entre algunos centenares y unos escasos miles de m².

En el interior se ubican los árboles, en una distribución geométrica: palmeras, plátanos, e incluso un olmo (Cortelazor) son las especies más utilizadas. Los bancos, generalmente de fundición, se localizan en su perímetro, dejando el espacio interior libre para el paseo, el juego de los niños y la realización de las casetas en épocas de fiestas. En el centro geométrico un elemento singular: una fuente, una cruz (nunca una estatua), señala el elemento origen de la composición en planta.

Se acompaña de farolas, fuentes para beber, rejas, bancos corridos u otros elementos de mobiliario urbano que nos demuestran que éste es un espacio singular, en el que el equipamiento y calidad de los materiales empleados, supera, con mucho la media del resto del espacio público.

Al igual que las anteriores, sus dimensiones, formas, situación, etc., son muy variadas, pero la rigidez del diseño obliga a formas asimilables al rectángulo, para que, de esta forma el esquema señalado tenga su máxima expresión compositiva. La irregular del Marques de Aracena, la ordenada de Galaroza o la deteriorada de Cortegana, nos hablan de unos criterios comunes en cuanto a su diseño y acabados.

Aun estando afectadas por la topografía, resuelven mediante muros de contención los desniveles que ha generado la exigencia de obtener un espacio

público plano. Cumbres Mayores en menor caso y la plaza de Galaroza, como máxima expresión, nos muestran los muros de contención precisos para garantizar este espacio, en un área con topografía adversa.

Las plazas han venido funcionando como elementos donde se concentra la actividad de la localidad, pero tanto una como otra. La existencia de una fuente, la obligatoriedad de recoger el agua o de dar de beber a las bestias, eran elementos que se utilizaban para la relación entre los habitantes de la comunidad. La pérdida de estas funciones, en un caso por la existencia del suministro domiciliario, y en otro por la escasa importancia del transporte en animales, ha supuesto que estos espacios hayan perdido en gran parte su contenido humano, extremo este que precisa de un replanteamiento para el futuro.

3.5.- TRATAMIENTO

Es en este aspecto en el que el espacio público de la Sierra de Huelva muestra un mayor atractivo para el que expone esta ponencia.

Considero que el tratamiento superficial que se ha otorgado al pavimento de los espacios públicos, el empedrado, ha sido uno de los logros más interesantes que se ha alcanzado en el conjunto de los sistemas constructivos de esta comarca.

El proceso de formación de la calle se inicia con la consecución de un buen firme, para con posterioridad realizar un relleno de tierra, que después de sucesivos riegos y apisonados, será consolidado superficialmente por medio de la hinca de guijarros formando pendientes transversales y siguiendo las directrices marcadas por una serie de hileras de piedras que funcionaban como maestras, para al final ser engarzadas por medio de una ligera lechada de cemento.

La inexistencia del acerado, entendido como elemento de la calzada aparecido a partir de la necesidad de separar el tráfico peatonal y rodado, nos reafirma en el carácter de la calle antes expuesto. La unidad superficial del pavimento, sólo en algunos casos, y con finalidad de dirigir las aguas, es rota por la existencia de algunos tramos de acequias. Zonas más cultas, incorporan un acerado, en algunos casos formados por grandes piezas de mármol (Fuenteheridos) o de laja.

La utilización de materiales del lugar, de una tecnología no complicada, (salvo en aquellos aspectos relativos a los replanteos de las pendientes transversales), el empleo de mano de obra (barata para la época), supone una adecuación económica y técnica a las solicitudes a que este tipo de pavimento iba a estar sometido.

La superficie rugosa posibilita una buena adherencia entre los cascos de las caballerías y el pavimento, incluso en momentos de lluvia intensa; la