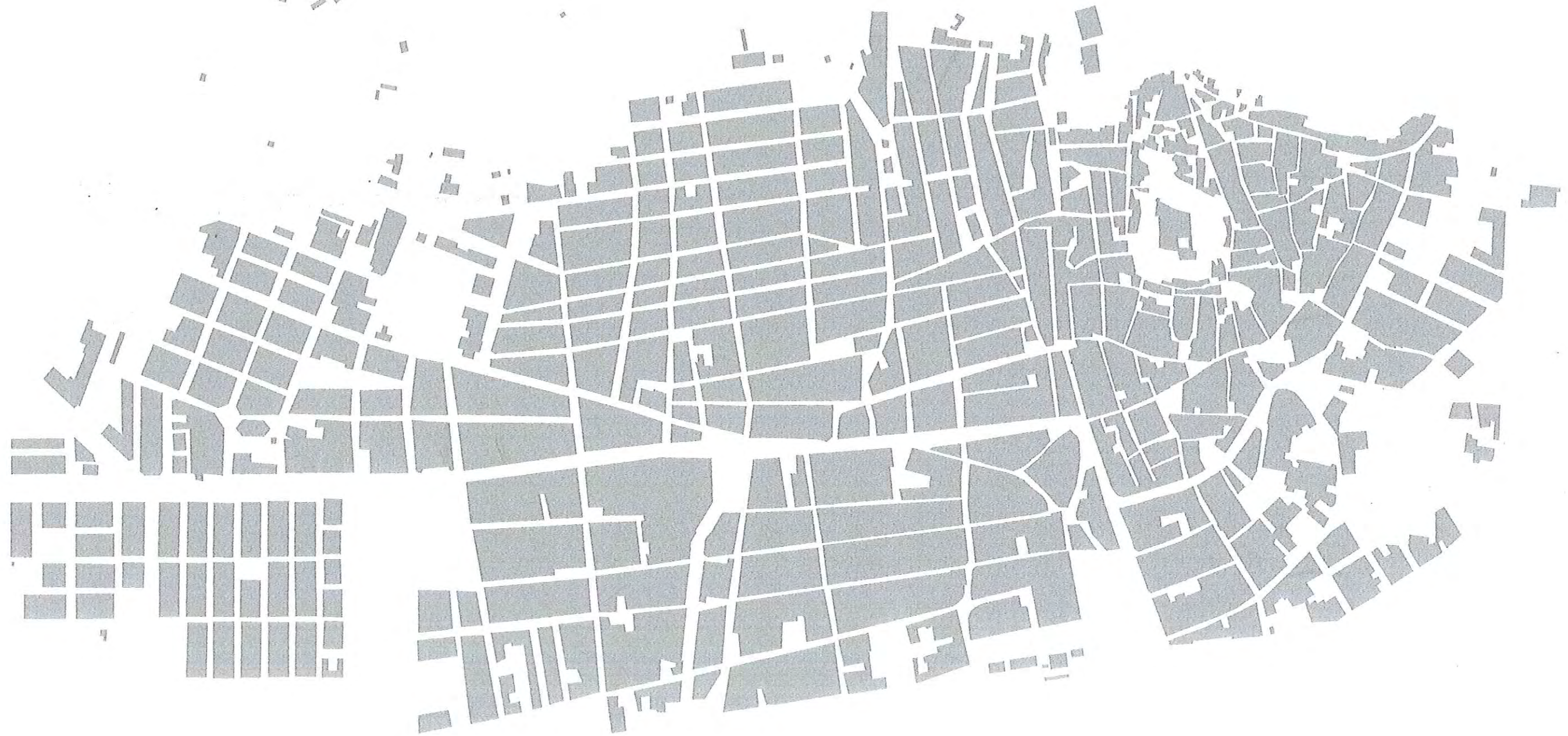


una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.

ESTE DOCUMENTO ES UNA SÍNTESIS DE LOS TRABAJOS DESARROLLADOS DURANTE EL PRIMER CUATRIMESTRE DEL CURSO 2000-2001 POR LOS ALUMNOS DE URBANÍSTICA II Y URBANÍSTICA IV DE LA ESCUELA POLITÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE ALICANTE. EN CADA UNO DE LOS CURSOS SE REALIZARON DOS TALLERES.

LOS PROFESORES ENCARGADOS DE LLEVAR A CABO DICHOS TALLERES ASÍ COMO DE LA SUPERVISIÓN Y CORRECCIÓN DE LOS PLANOS SIGUIENTES, HAN SIDO JOSE RAMÓN NAVARRO VERA Y PABLO MARTÍ CIRIQUIAN

HAN COLABORADO IMPARTIENDO DOCUMENTACIÓN LOS PROFESORES DEL DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA ANTONIO MARTÍNEZ PUCHE Y JOSE ANTONIO LARRO ROCAMORA.

ASIMISMO LA RECOPILACIÓN Y SÍNTESIS DE TODOS LOS DATOS PARA LA ELABORACIÓN DE ESTE DOCUMENTO HA CORRIDO A CARGO DE LAS ALUMNAS: SONIA MIRALLES MUD, MARIBEL REQUENA BARBELLIDO, VICTORIA MENOR TORRES Y ANA MORA VITORIA.

LOS ALUMNOS QUE HAN PARTICIPADO EN LOS TALLERES.

URBANÍSTICA II

BATALLER
BONASTRE
CALERO
COLÓN
CREMADES
DÍAZ
DÍAZ
ESCOLANO
ESCRIBA
FUENTE
GARCÍA
GARCÍA
GARCÍA
GÓMEZ
GÓMEZ
GONZÁLEZ
GRIMALT
GUIJARRO
ILLÁN
IVORRA
LÓPEZ
LÓPEZ
LORENTE
MAJÁN
MÁRQUEZ
MARTÍN
MARTÍN
MATEO
MILÁN
MONTESINOS
NAVARRO
OLMO
ORTÍZ
PARRA
PÁRRAGA
PÉREZ
PÉREZ
PÉREZ
PIÑAS
RÓDENAS
RODRÍGUEZ
ROS
RUÍZ
SÁNCHEZ
SANCHO
SANTA ISABEL
SERRANO
SUCH
VELAZ
VERA
VICEDO
VICENS
VIVANCOS
ZAMORA

VICENTE
VICTORIA
ARTURO
MIGUEL MARIA
VICENTE
ENRIQUE
ASUNCIÓN
FRANCISCO ANTONIO
ELIAS
DAVID
SANTIAGO R.
PABLO
DIANA
CAROLINA
FANCISCO
ÁNGEL BENIGNO
SERGIO
RAÚL
MANUEL ÁNGEL
GABRIEL
MARIA DEL MAR
MARTÍN
JOSE DAVID
DIANA
ANA
LETICIA
JOSE ANTONIO
MÓNICA
DAVID
GEMMA MARÍA
PABLO
DAVID
MARÍA
NOÉLIA
RAQUEL
EVA
DAVID
MARIA ISABEL
JAVIER
MIGUEL
MARÍA JOSÉ
JOSEFA
MARÍA DEL MAR
JORGE
IAGO ÁNGEL
JAIME
DAVID
FERNANDO
VERÓNICA
SANTIAGO
AMANDA
JORGE
CAROLINA
SONIA

URBANÍSTICA IV

ALONSO
BAÑÓN
BAYÓN
CABRERA
CANTERO
CAPDEVILA
CARBONELL
COMPANY
CORTÉS
DELGADO
ESPERIDÓN
GALLEGO
GARCÍA
GIELENS
IBORRA
JAEGER
LILLO
MIRALLES
MONTALBÁN
NAVALÓN
PARRA
PÉREZ
PÉREZ
PÉREZ
PÍCAZO
RAMÍREZ
REQUENA
SILANES
SOLER
VILANOVA
YAÑEZ
ZARAGOZA

SILVIA
CARLOS
JAIME
KILIAN
ANA MARIA
IVÁN
MERCEDES
CARLOS
EMILIO
ANDRÉS ISRAEL
LAURA
CARLOS
MARÍA
IBEKE
VICENTE
LORENA
NATALIA
SONIA
CARLOS
MARÍA
JUAN
CARRAMIÑANA
IAGO
MIGUEL ÁNGEL
JOSE DAVID
GEMA MARÍA
MARIBEL
ANDRÉS
JAVIER
INÉS
JAVIER LORENZO
VICENTE

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DE LA CIUDAD DE VILLENA

El crecimiento de Villena se produce a partir del núcleo medieval en torno al imponente castillo situado al pie de la Sierra de San Cristóbal, protagonista del paisaje natural de la ciudad.

Desde la segunda mitad del XIX, la ciudad se desarrolla siguiendo el itinerario de la antigua Carretera Nacional 330; con las limitaciones transversales impuestas por el trazado del ferrocarril, así como por las estribaciones de la Sierra de San Julián a las que se une en los años setenta la construcción de la variante de la carretera nacional.

El tejido urbano de Villena en el siglo XX se va consolidando en unidades de agregación en manzana cerrada cuyos lados mayores siguen las direcciones paralelas al F.C. y a la travesía de C.N.

Al estar situada la ciudad en la falda de la Sierra, a medida que la trama urbana se aleja de ella las pendientes del terreno son mas pequeñas, y mayores a medida que nos acercamos. De modo

que entre la antigua travesía y la variante las pendientes son del orden del 6% por eso las manzanas aquí tienen un fondo menor que las situadas más al oeste donde la pendiente es mas suave, en torno al 2.5%.

En la primera zona la trama es mas tupida y las manzanas tienen unas dimensiones entre 100-150*50 mientras en la zona mas baja esas piezas están en torno a 150-200*70-80.

En los años 50 se construyó el Barrio de la Constancia sobre un trazado ortogonal de manzanas de 100*50, apoyado en la travesía de la carretera como acceso de conexión con la ciudad.

Fue una operación de vivienda social de periferia que ha tenido un efecto de inducción estructural del crecimiento en esa zona, uno de los mas intensos en la ciudad en los últimos años. Además su geometría ha dirigido el desarrollo de la trama en su entorno.

El barrio de la Asunción construida diez años mas

tarde dentro de la misma lógica social y urbanística, responde a un concepto tipológico diferente. Sigue siendo un barrio con una localización periférica que no tiene una fácil articulación con el resto de la ciudad.

Un fenómeno que se ha producido en los últimos años, común por otro lado a ciudades industriales próximas como Elda o Petrel, ha sido la salida hacia la periferia de fabricas insertadas en el interior del tejido urbano produciendo un proceso de sustitución de usos de industria a vivienda.

Los efectos son diversos, por un lado se libera al suelo urbano de actividades que pueden ser incompatibles medioambientalmente con el uso vivienda, pero por otro lado el alejamiento de los puestos de trabajo con relación a la vivienda aumenta el uso del coche y tiene efectos negativos en la mujer trabajadora. Finalmente, y en general, no se han aprovechado estas sustituciones de actividad para generar un esponjamiento de un tejido urbano normalmente muy compacto.



ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DE LA CIUDAD DE VILLENA

Podemos del modo siguiente los aspectos mas relevantes del modelo urbano de Villena:

1. Un desarrollo lineal excesivo que produce efectos de movilidad insostenible.
2. Un tejido muy compacto, sin esponjamientos, de densidades medias para el conjunto de la ciudad , aunque muy fuertes puntualmente , como en algunos tramos de la antigua travesía de la carretera.
3. La tipología dominante es el edificio entre medianeras, con ocupaciones excesivas, que unido a las dimensiones de las manzanas no favorece la formación de patios de manzana semipúblicos o público.
4. Una localización excesivamente segregada de equipamientos públicos.
5. Un viario escaso en sección, con un reparto de ocupación del espacio para peatones y vehículos claramente favorable a estos últimos.
6. En conjunto, una escena urbana mejorable cualitativamente con intervenciones necesarias en la calidad del espacio publico en cantidad y en diseño de la urbanización, y sobretodo en reducir la presencia de coches en la escena urbana que

convierte a la ciudad en un inmenso garaje al aire libre.

El crecimiento del tejido urbano de Villena ha estado dirigido territorialmente por el trazado de la linea ferroviaria inaugurada en 1858. La morfología del terreno (Sierra de San Julián) y mas tarde la construcción de la variante de la carretera nacional han consolidado un crecimiento lineal que configura una forma de proporción de 1 a 3 entre la distancia mas larga y la mas corta considerando la ciudad inscrita en un rectangular. Ésta forma de ciudad para una población del orden de 30000 hab. determina desplazamientos de mas de dos Km. que agravan los problemas de movilidad en la ciudad incrementando los problemas ambientales que ya tiene la ciudad y que en gran medida están provocados por la excesiva movilidad en coche por la ciudad.

El ferrocarril es una barrera física y perceptiva que frena la expansión del mercado de la vivienda al otro lado de la vía. La ausencia del sector de la vivienda es ocupado por el industrial, tradicionalmente de menores exigencias

cualitativas, aunque también es cierto que cada vez mas se van incrementando las demandas de calida de suelo, en cuanto a diseño , accesibilidad, servicios en las nuevas áreas industriales.

La barrera del F.C. es una hipoteca para el futuro de Villena: No se podrán proponer alternativas serias de futuro si no se resuelve de un modo definitivo la presencia de esa barrera, y ello solo puede venir a través de dos acciones: Soterramiento, o desplazamiento de las vías.

En nuestra opinión parece mas interesante para la ciudad la primera alternativa: el soterramiento, porque permitirá seguir aprovechando las ventajas que la localización central de la Estación aporta a la ciudad.

Villena es un potente centro comarcal de servicios como muestra el indicador de empleo de este sector, en el que el comercio es una de la actividades que aporta mas empleo al sector, que en conjunto iguala al empleo industrial. Por tanto la mejora de la accesibilidad urbana y territorial de Villena es una exigencia si se quiere mantener e incrementar esa capacidad de centro comarcal.



una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.

El desarrollo urbano de la ciudad de Villena se ha producido hacia el norte de la primitiva ciudad medieval según una retícula de ensanche adaptada a las direcciones de los caminos de conexión con las poblaciones más cercanas - Benejama al este y Caudete, Yecla y Pinoso hacia el sur -. La tipología edificatoria que ha protagonizado ese desarrollo ha sido la manzana cerrada rectangular sin patio interior común.



0 m 400 m



CIUDAD MEDIEVAL
SIGLO XVIII
SIGLO XIX
1970
SITUACIÓN ACTUAL
BARRIO CONSTANCIA, 1954
BARRIO DE LA ASUNCIÓN, 1961

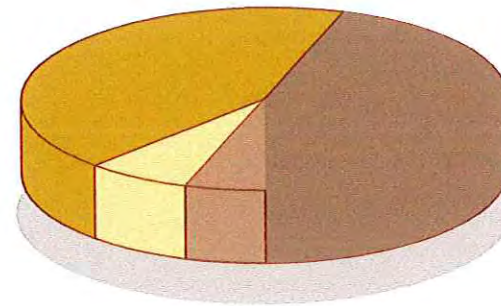


una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.

AREA DE INFLUENCIA DEL NUCLEO DE VILLENA

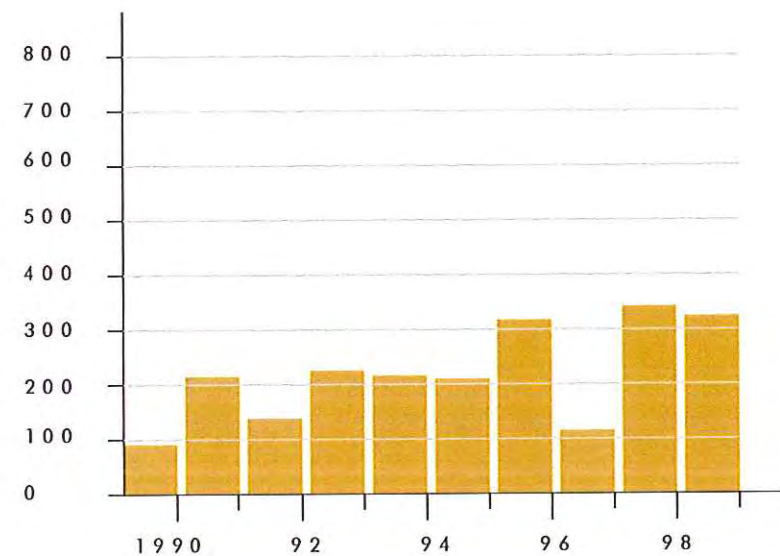
MUNICIPIO	POBLACIÓN
VILLENA	31330
BIAR	3600
CAÑADA	1100
CAUDETE	4300
SAX	8600
ONIL	6800
BENEJAMA	2000
CASTALLA	7500
YECLA	27800
IBI	21100
BAÑERES	7000
TOTAL	121100



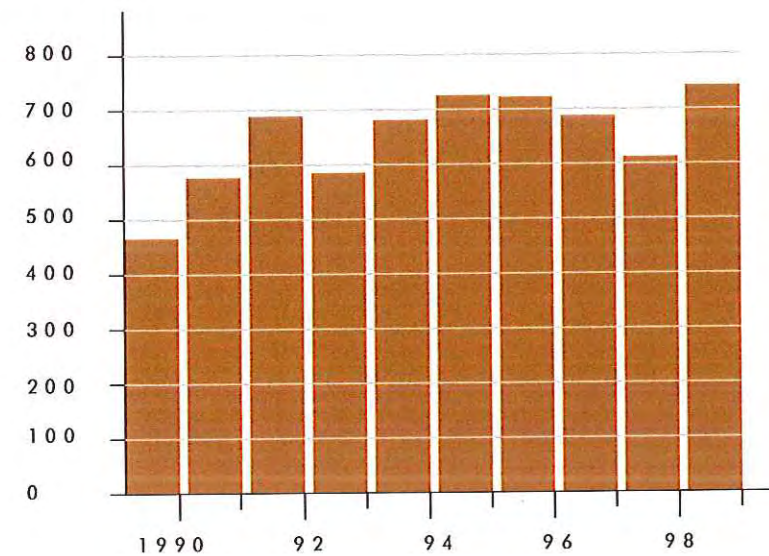
SEGÚN EL CENSO DE POBLACIÓN EN VILLENA DE 1991

43%	INDUSTRIA
43%	TERCIARIO
7%	CONSTRUCCIÓN
5%	AGRICULTURA

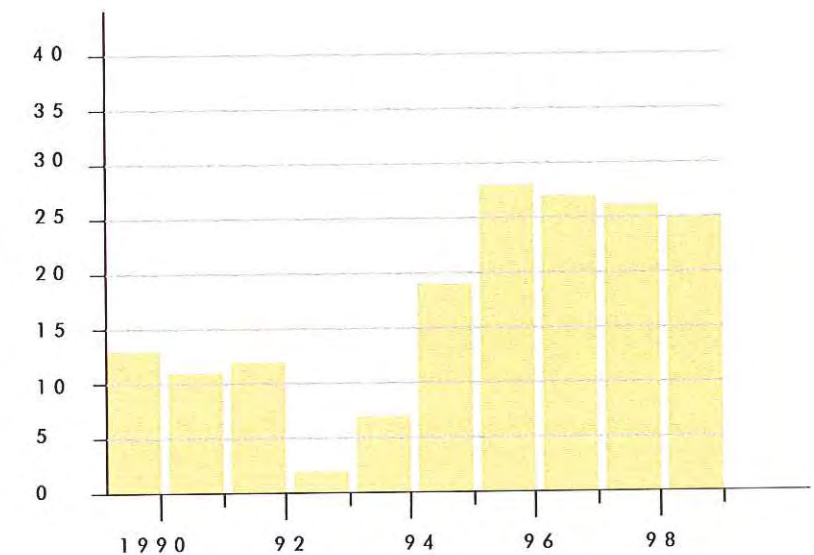
VIVIENDAS CONSTRUIDAS



Nº DE LICENCIAS



NAVES CONSTRUIDAS



una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



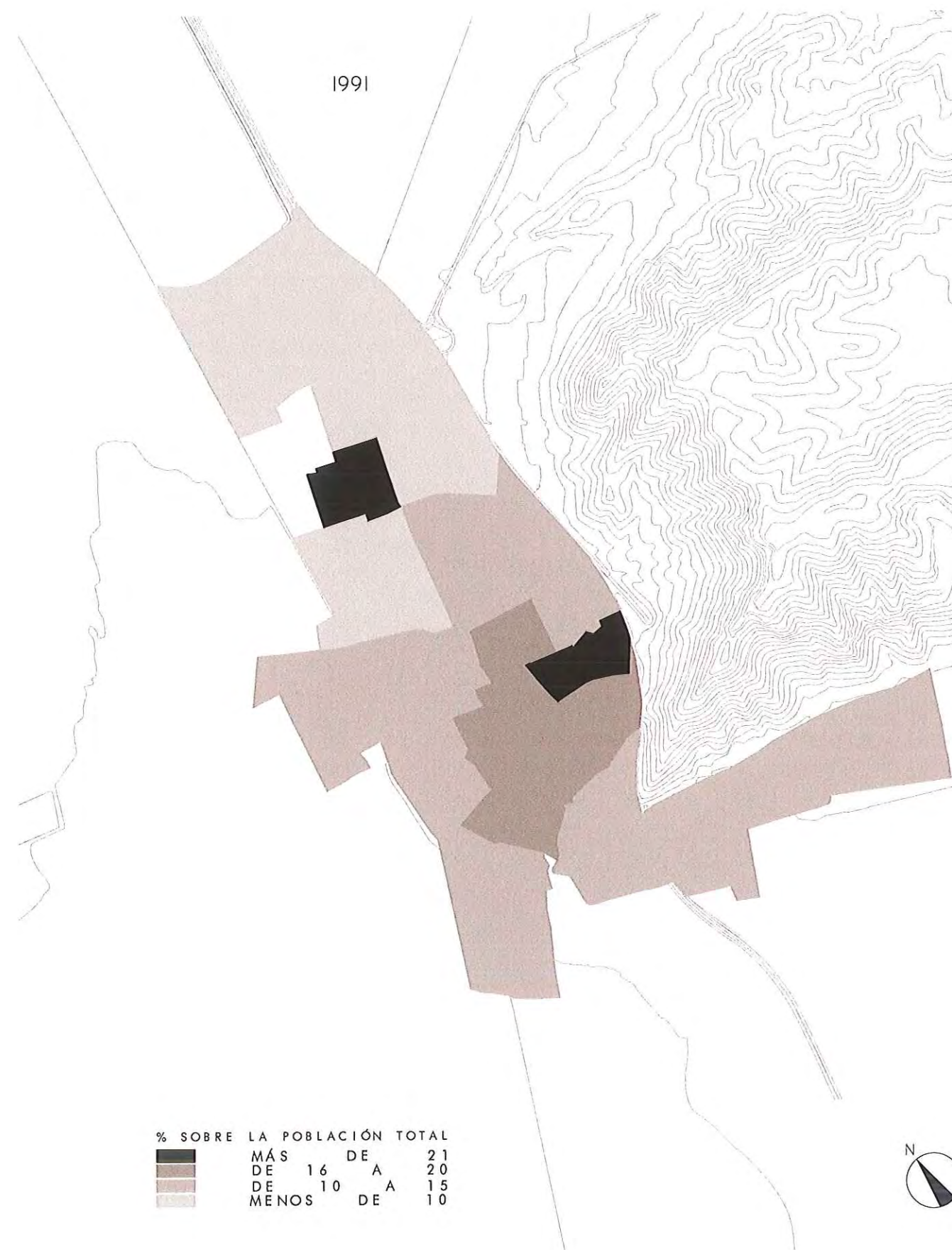
AL CONTRARIO DE LO QUE OCURRE CON LA POBLACIÓN MADURA, LA TENDENCIA OBSERVADA EN LAS GRÁFICAS DEMUESTRA UNA TENDENCIA AL ASENTIMIENTO DE LA POBLACIÓN JOVEN EN LAS ZONAS MÁS ALEJADAS AL CENTRO.

población joven en 1991 y 1999.

E:1/20000 SÍNTESIS INFORMATIVA DE LA CIUDAD DE VILLENA. ABRIL 2001.

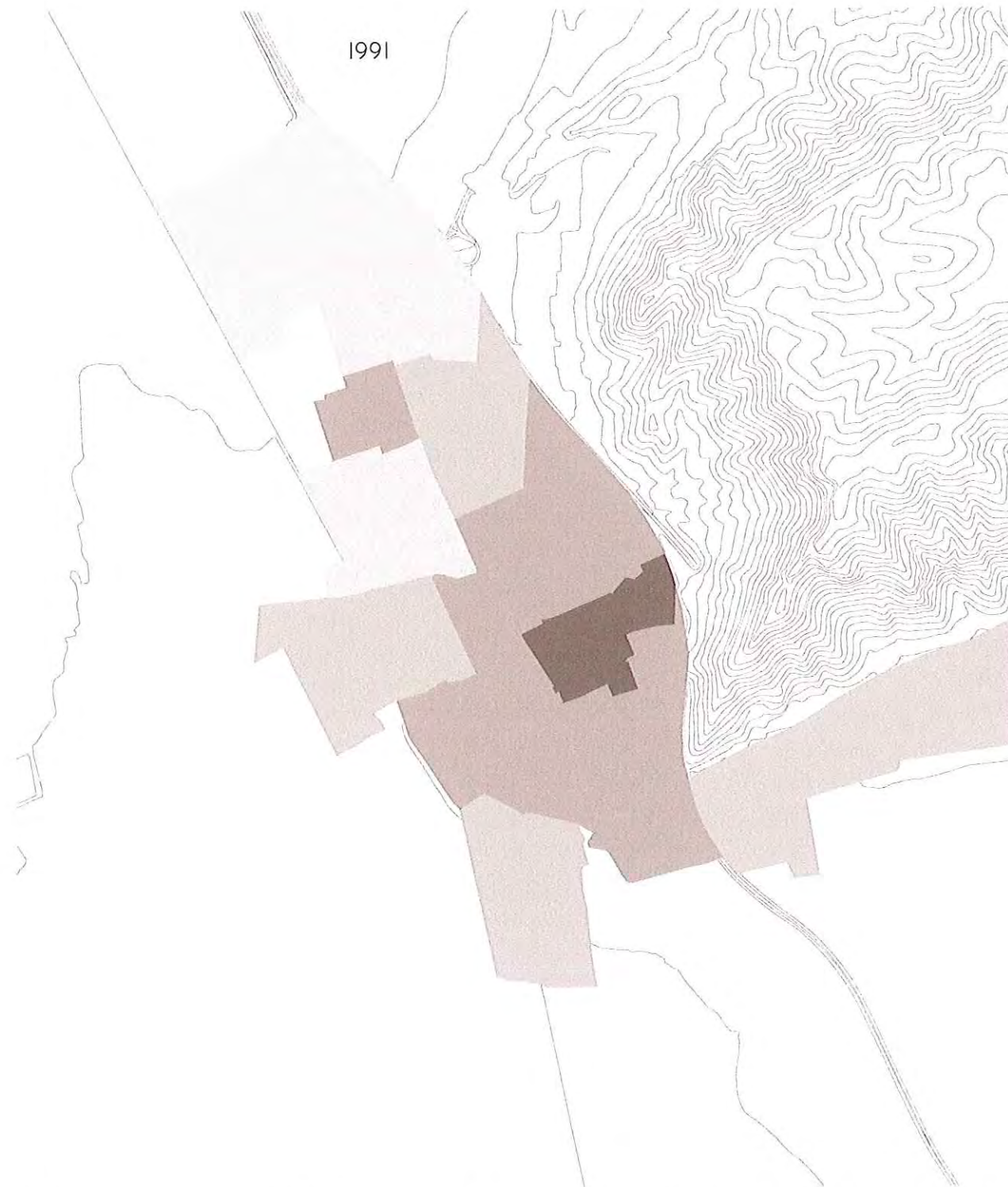
una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.

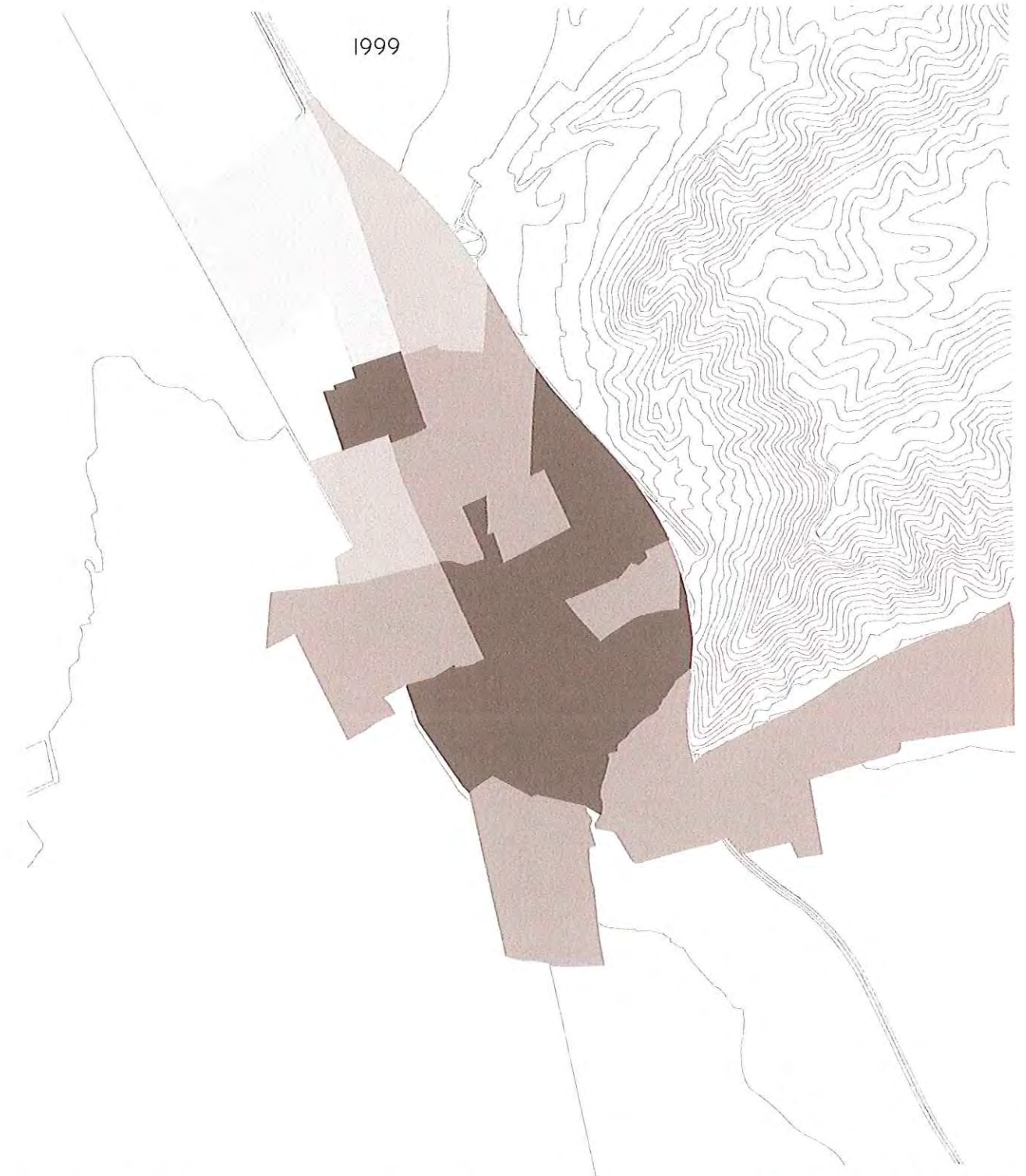


una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



Las gráficas de la evolución de la población constatan, además de un envejecimiento general de la población, la concentración de la población más madura en el centro de la ciudad. De manera especial cabe destacar la



composición social del barrio de la Constancia con unos datos diferentes a los de su entorno.



Nº PERS. MAYORES
POR CADA 100 JÓVENES

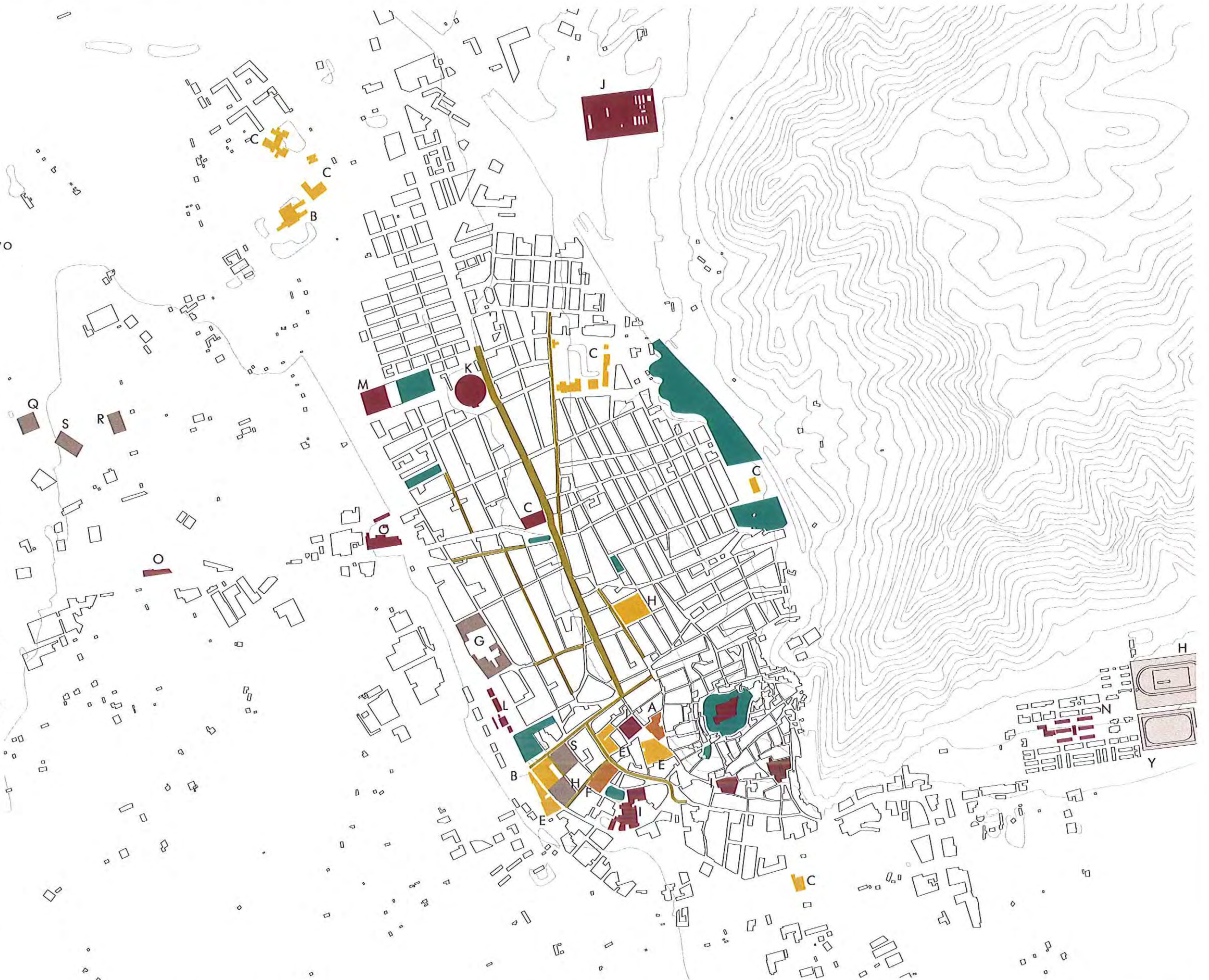
(Dark Brown)	MÁS DE 100
(Medium Brown)	DE 51 A 100
(Light Brown)	DE 33 A 50
(Pink)	MENOS DE 33

una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.

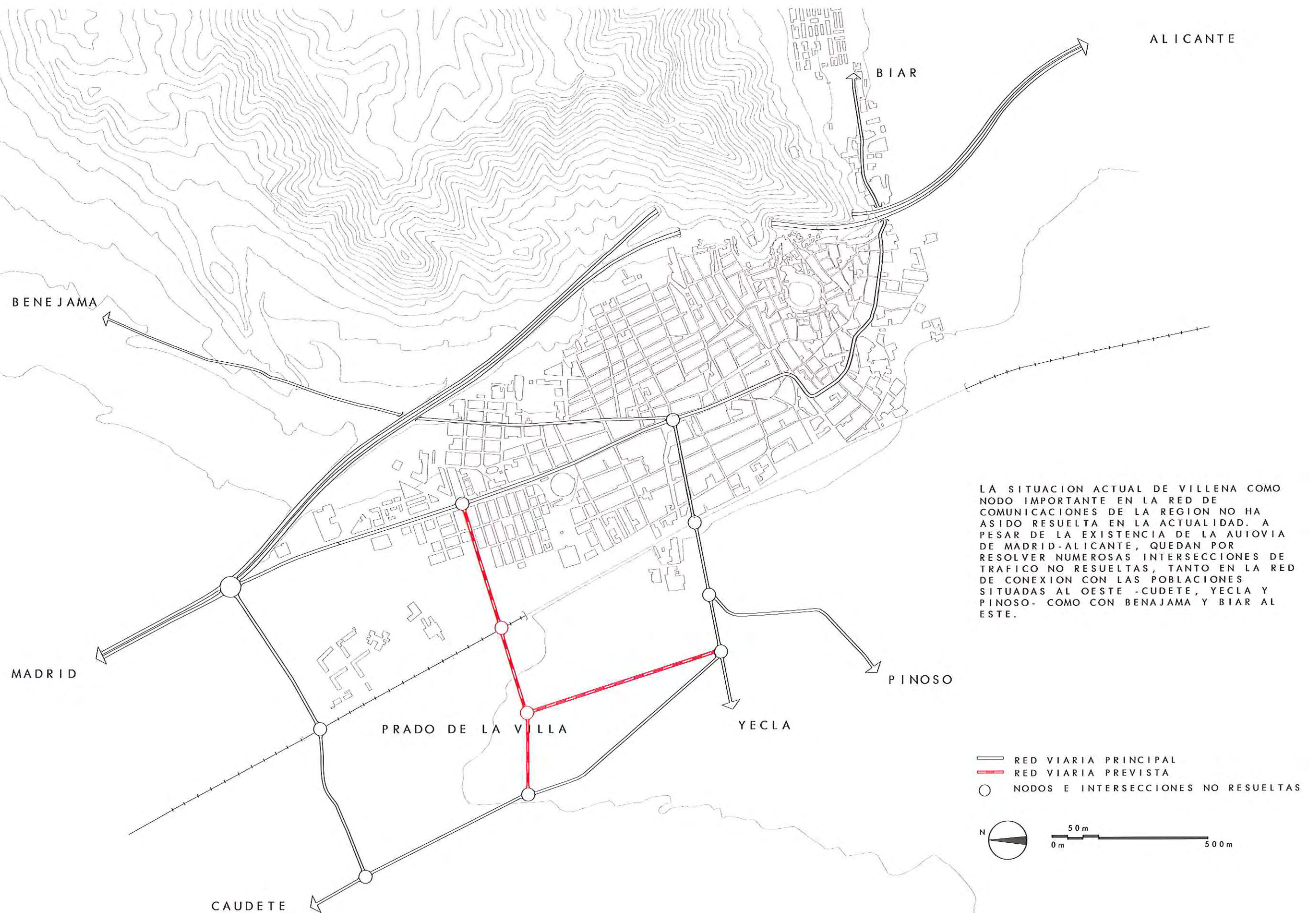
- EQUIPAMIENTOS**
- EDUCATIVO-CULTURAL
 - A. CASA DE CULTURA
 - B. TEATRO CHAPÍ
 - C. COLEGIOS/ESO
 - D. INSTITUTOS
 - E. MUSEOS
 - ADMINISTRATIVO
 - A. AYUNTAMIENTO
 - F. CORREOS- TELÉGRAFOS
 - G. JUZGADOS
 - DEPORTIVO-RECREATIVO
 - H. ESTADIO POLIDEPORTIVO
 - Y PABELLON CUBIERTO
 - OTROS
 - I. IGLESIAS
 - J. CEMENTERIO
 - K. PLAZA DE TOROS
 - L. ESTACIÓN RENFE Y AUTOBUSES
 - M. MERCADO CENTRAL
 - N. MERCADO DE ABASTOS
 - O. CENTROS COMERCIALES
 - ASISTENCIAL
 - P. CENTRO DE SALUD
 - Q. ASILO
 - R. GERIATRICO
 - S. COLEGIO DISMINUIDOS
 - ZONAS VERDES
- NÚMERO ESTABLECIMIENTOS**
- 50 - 100
 - 10 - 30

LA DISPOSICIÓN DE LOS DIFERENTES EQUIPAMIENTOS PERMITE COMPROBAR UNA CIERTA CONCENTRACION DE LOS MISMOS EN LA ZONA SUROESTE, UN AREA CORRESPONDIENTE AL CASCO HISTORICO Y LAS PRIMERAS EXPANSIONES DE LA CIUDAD, ADEMAS COINCIDENTE CON LOS ENTORNOS DEL EJE COMPUESTO POR LAS CALLES LUCIANO LOPEZ FERRER Y JOAQUIN LOPEZ.



una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



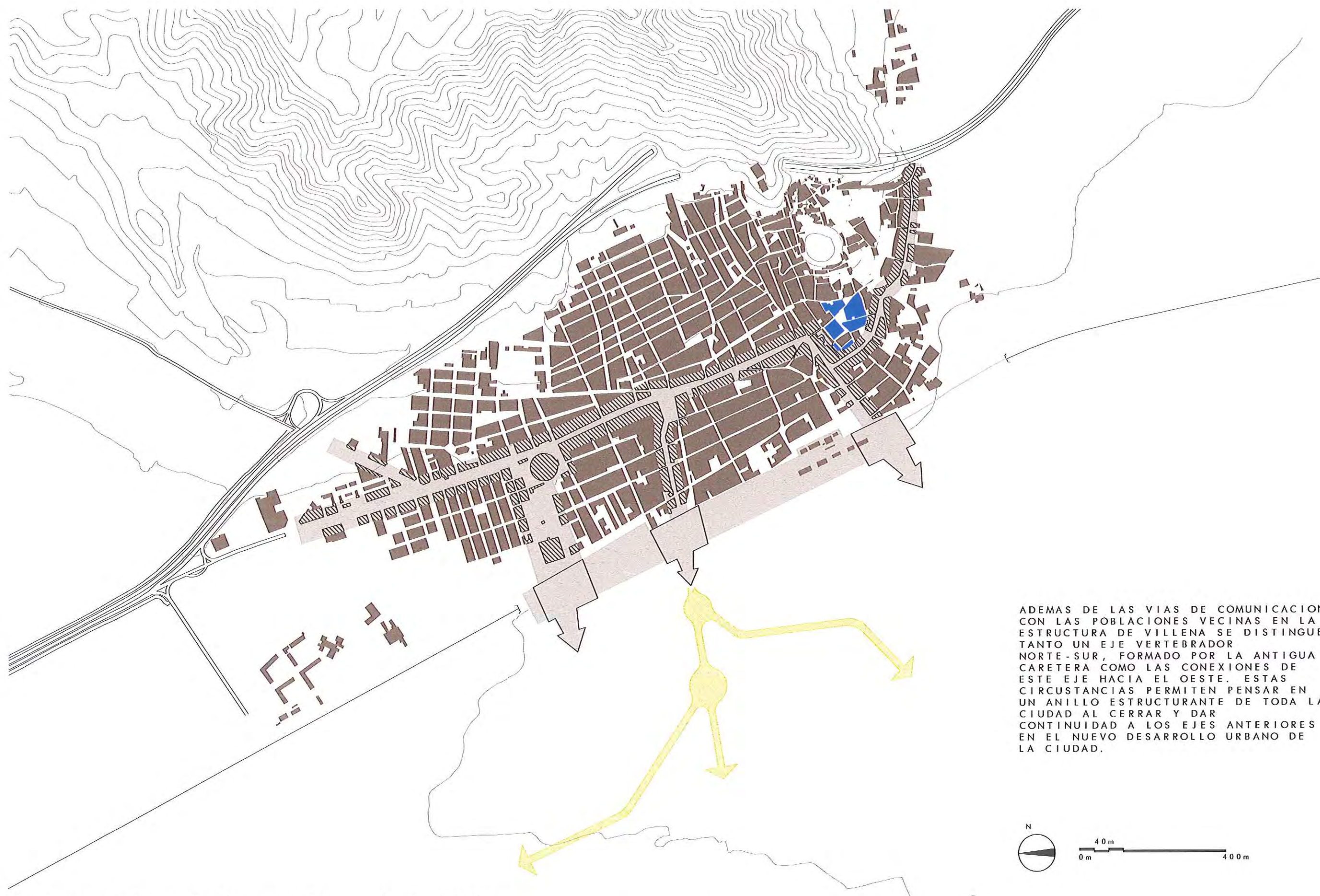
una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



ADEMAS DE LAS VIAS DE COMUNICACION CON LAS POBLACIONES VECINAS EN LA ESTRUCTURA DE VILLENA SE DISTINGUE TANTO UN EJE VERTEBRADOR NORTE-SUR, FORMADO POR LA ANTIGUA CARETERA COMO LAS CONEXIONES DE ESTE EJE HACIA EL OESTE. ESTAS CIRCUNSTANCIAS PERMITEN PENSAR EN UN ANILLO ESTRUCTURANTE DE TODA LA CIUDAD AL CERRAR Y DAR CONTINUIDAD A LOS EJES ANTERIORES EN EL NUEVO DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD.

rótulas articuladas entre el tejido existente y el futuro.

E: 1/10000

SÍNTESIS INFORMATIVA DE LA CIUDAD DE VILLENA. ABRIL 2001.

una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



Un crecimiento lineal del tejido urbano de Villena ha generado una trama con una forma desproporcionada que induce los desplazamientos en coche y no favorece la accesibilidad peatonal.

una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.

El crecimiento en los últimos decenios se ha localizado preferentemente al norte del tejido urbano existente, consolidando vacíos y completando tramas.



0 m 400 m

EXISTENTE HASTA 1970
CONSTRUÍDO A PARTIR DE 1970



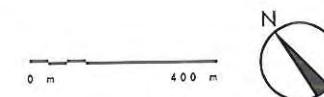
una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



Las mayores inversiones industriales se localizan en las afueras de la ciudad, a una cierta distancia, lo que facilita la posibilidad de disponer, en un futuro, de la franja oeste para el desarrollo residencial de la ciudad.

En cualquier caso, en dicha franja podemos distinguir dos partes: la situada al norte de la carretera de Yecla sin condicionantes para su urbanización y la situada al sur en la que existen industrias asentadas.



TOTAL INVERSIÓN (pts)

	MÁS DE 1500 MILL
	200 A 500 MILL
	75 A 200 MILL
	MENOS DE 10 MILL

una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



0 m 400 m

La situación de las zonas industriales a cierta distancia de casco urbano de la ciudad permiten pensar en un desarrollo urbano residencial al otro lado del ferrocarril.

Únicamente serían objeto de reubicación el conjunto de industrias situadas en el entorno de la actual estación de ferrocarril.

zonas industriales más importantes. E:1/10000

SÍNTESIS INFORMATIVA DE LA CIUDAD DE VILLENA. ABRIL 2001.

OBJETIVOS DE LA ESTRUCTURA PROPUESTA

El objetivo de nuestra propuesta se puede resumir en los siguientes puntos:

1. Frenar el crecimiento lineal de la ciudad equilibrando la relación entre largo y ancho en la forma de la ciudad.
2. Dotar a la ciudad de un sistema de equipamientos y espacios libres mas accesibles para el conjunto de la población.
3. Dar continuidad al único eje de accesibilidad estructurante del tejido urbano- la antigua travesía de la C.N.- y poder establecer circunvalaciones internas de circulación.
4. Introducir nuevas tipologías de edificación que diversifiquen y esponjen el nuevo tejido urbano de la ciudad.
5. Proponer corredores verdes que conecten entre si las zonas verdes, así como la ciudad con el territorio de la periferia.

6. En general, la idea se sustenta en un concepto sostenible mediante la creación de proximidad, a través de la localización de equipamientos, mezcla de usos y actividades, propuesta de una red de carriles bici, para conseguir con todo ello una disminución de la movilidad en coche.

La formalización de la idea que proponemos se apoya en una trama ortogonal direccional con su eje principal sensiblemente paralelo al principal de crecimiento de la ciudad. Esta estructura se justifica en la necesidad de dar continuidad al tejido urbano, ahora limitado por el ferrocarril, así como la búsqueda de una inserción adecuada en la red viaria existente.

La articulación estructural de la pieza nueva con la ciudad se resuelven dos puntos o rótulas esenciales: El área del Mercado-Plaza de Toros; y el área de Estación de F.C.

La articulación es un concepto formal, morfológico,

funcional, espacial..., y nuestra propuesta, que interviene en una escala estructural, justifica la elección de esas dos rotulas articuladoras en la difusión de actividades que puedan difundirse desde la ciudad existente a la nueva, y el diseño pretende apoyar esa idea. Ambas rótulas definen unos ejes-bulevar soportes de actividad a lo largo del viario con tipologías en calle-fachada. Una pieza importante de nuestra propuesta es el bulevar del Prado de la Villa que recupera simbólicamente el antiguo camino de ese nombre. Este bulevar define dos fachadas, la interior al sector que se extiende a lo largo del bulevar, y la exterior que se situara en el sector de cosido entre el tejido urbano actual y el nuevo sector. Este denominado "sector de cosido" se grafía en los planos como un área a ser desarrollada en un Pla Especial. En cualquier caso aportamos alguna idea formal para esa zona que se ha ido produciendo en los dos talleres de la Escuela, pero la escala de la intervención en ese espacio y su fragilidad exigen un enfoque de proyecto urbano donde predomine la morfología de los espacios y la arquitectura como elementos definidores de la



una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



0 m 400 m

Si bien la orografía natural del territorio impone una barrera natural al este, incrementada por la existencia de la autopista, el ferrocarril

supone un límite soslayable con el soterramiento o desplazamiento del lugar de su trazado en el tramo contiguo a la ciudad.

una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



0 m 100 m 200 m

estructura

E: 1/10000

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN VILLENA. ABRIL 2001.

una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



estructura

■ equipamientos ■ parque urbano ■ bulevares y paseos

E: 1/10000

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN VILLENA. ABRIL 2001.

una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



1	SUPERFICIE BRUTA DEL SECTOR	100 Ha
2	EDIFICABILIDAD BRUTA	0.55 m2/ m2
3	CAPACIDAD MÁXIMA DE VIVIENDAS	4500
4	DENSIDAD DE VIVIENDAS (estándar 120 m2/viv)	45 viv / Ha
5	SUELO PÚBLICO	
5.1	PARQUE URBANO	12.25 Ha
5.2	PASEO DEL MERCADO	2.5 Ha
5.3	PASEO DE LA ESTACIÓN	2.2 Ha
5.4	BULEVAR DEL CAMINO DEL PRADO DE LA VILLA	5 Ha
5.5	EQUIPOS	4.2 Ha
5.6	INTERCAMBIADOR	0.7 Ha
	TOTAL SUELO PÚBLICO	27 Ha
6	SUELO EDIFICACIÓN PRIVADA	
6.1	EJES DE ACTIVIDAD (EA)	9 Ha
6.2	MEDIA DENSIDAD (MD)	12.4 Ha
6.3	BAJA DENSIDAD (VU)	20.6 Ha
	TOTAL EDIFICACIÓN PRIVADA	42 Ha
7	VIARIO	33 Ha



una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



inserción de red de carril bici

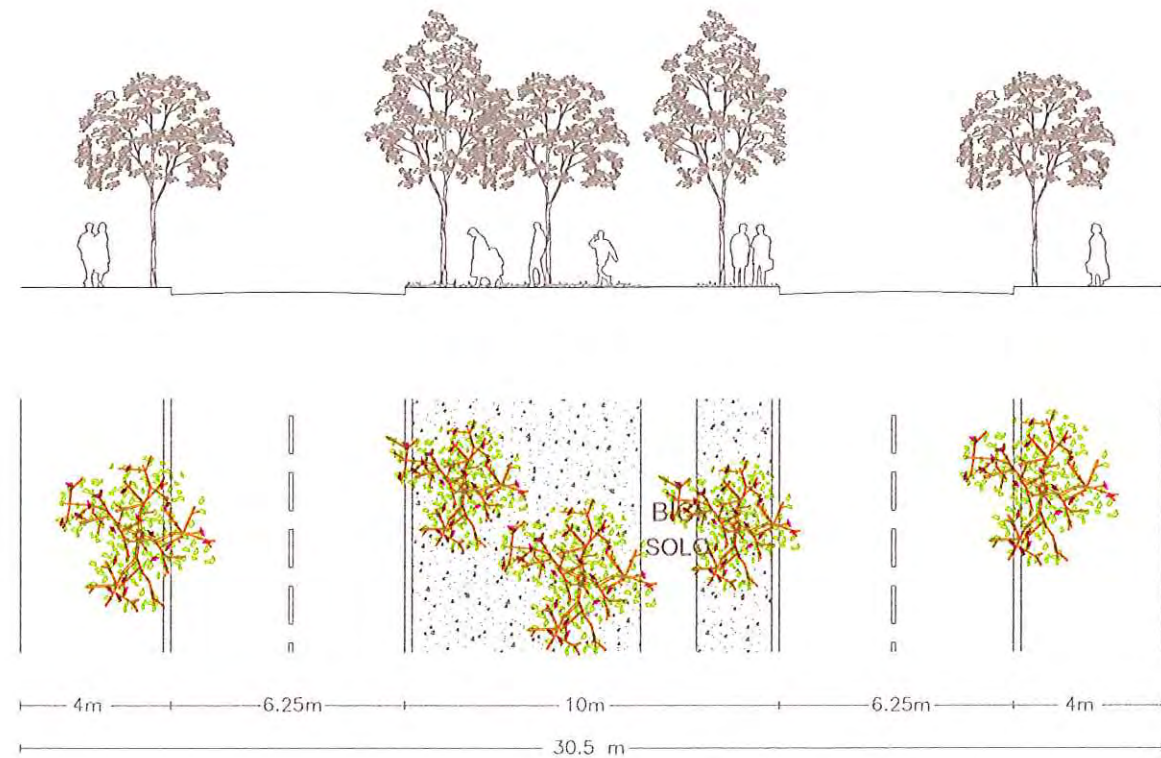
E: 1/5000

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN VILLENA. ABRIL 2001.

una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.

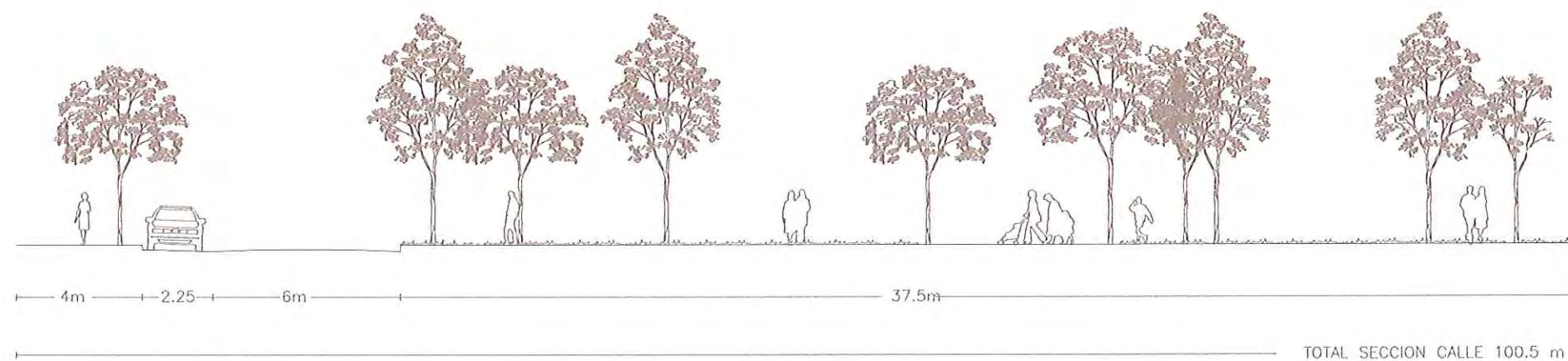
SECCION A. RED PRIMARIA DE CIUDAD.



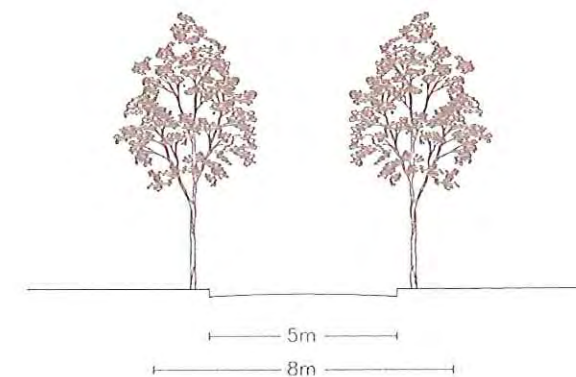
SECCIONES. PLANO DE SITUACIÓN.



SECCION B. PASEO DEL MERCADO.



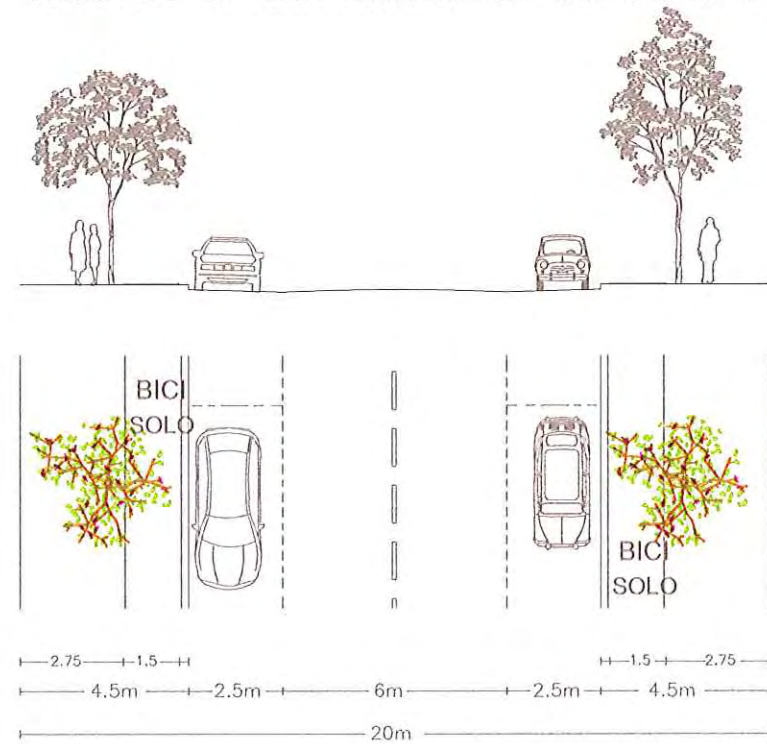
SECCION C.



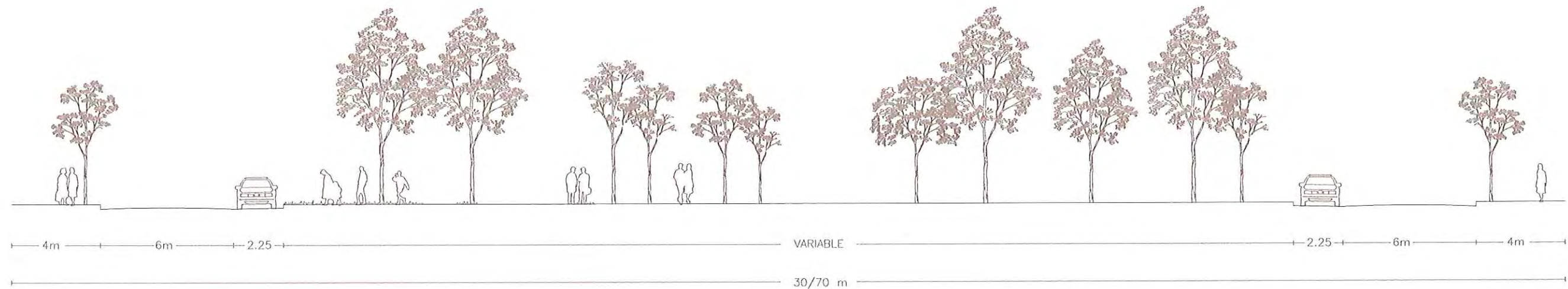
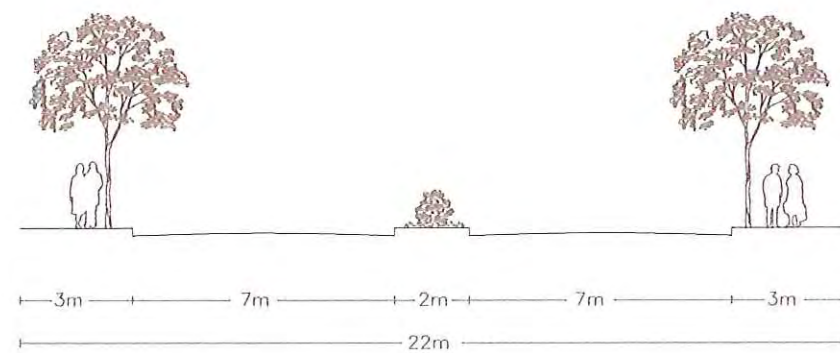
una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.

SECCIÓN D. ARTICULACIÓN DE LA ZONA.



SECCION E. CONEXION DE CARRETERAS.

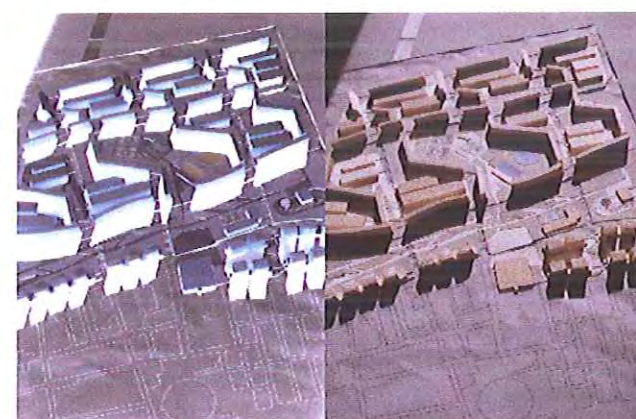
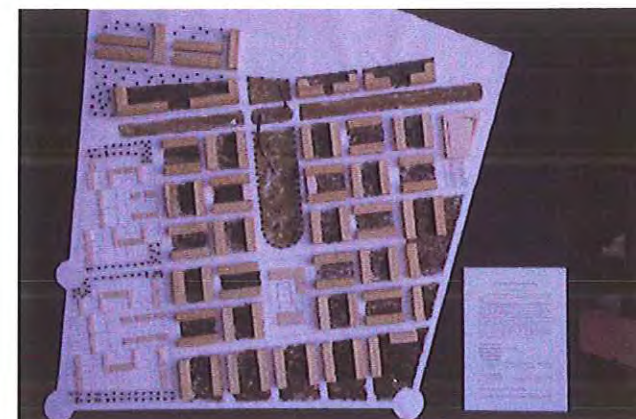
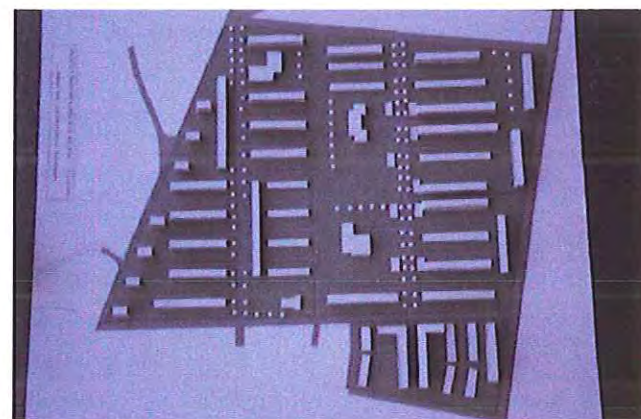
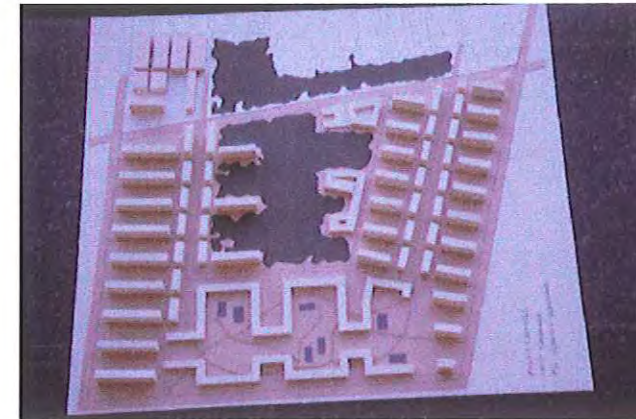
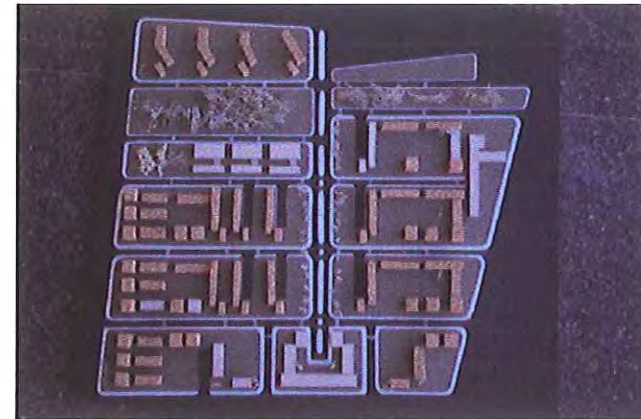


SECCIONES. PLANO DE SITUACIÓN.

SECCION F. BULEVAR DEL CAMINO DEL PRADO DE LA VILLA.

una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.



una idea para el desarrollo urbanístico de villena.

AREA DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA. UNIVERSIDAD DE ALICANTE.

