

# Anteproyecto de la calle Primavera



M.I. AYUNTAMIENTO DE  
**VILLENA**

**VILLENA**  
PORTALEZA MEDITERRÁNEA



 **estel**

El concepto

La estrategia de actuación en espacio público para el barrio de San Francisco se plantea en paralelo a las mejoras sociales descritas en el conjunto del Plan Comunitario, con el objetivo de que las acciones que en él se promuevan tengan un carácter integral y holístico, tratando los entornos urbanos como ecosistemas, en donde todas las piezas que los integran están interconectadas entre ellas, y dependen unas de las otras.

En este sentido, las propuestas se organizan a modo de “masterplan”, y atienden a todas estas variables recogiendo así la complejidad de un entorno como este.

En última instancia, el objetivo es el de incrementar la calidad de vida de las personas que viven aquí, mejorando las condiciones de su espacio físico, especialmente de los entornos públicos y de uso comunitario, favoreciendo el correcto desarrollo de la vida cotidiana y de todas la acciones vinculadas a las tareas reproductivas, a menudo olvidadas por parte del urbanismo tradicional.

Otro de los principales objetivos del trabajo es el de mejorar la conexiones del barrio, tanto las internas como las externas, que permiten relacionarse con el resto del municipio y con el territorio que lo rodea. Aquí es de especial relevancia repensar las redes asociadas a la movilidad (vehículos, ciclistas, peatones...), aunque tal y como se puede observar más adelante, es imprescindible atender también al resto de redes y conexiones, como las de la trama verde, los servicios públicos...

A continuación se han identificado una serie de cuestiones clave que afectan al barrio, a las cuales se pretende dar una respuesta a través de la implementación de las acciones que se recogen en este documento.

Desafío		Respuesta
Falta de espacios públicos de calidad.	→	Fomentar una red de espacios públicos donde poder socializar.
Desconexión interna y externa	→	Reforzar la red cotidiana de 10 minutos andando, con prioridad para el peatón.
Poca diversidad de espacios y usos.	→	Conseguir diversidad en base a diferentes usos.
Espacios de un solo uso y ocupación de un solo colectivo.	→	Crear una mezcla de espacios públicos que hagan compatible las tareas de cura y reproductivas con los espacios de estar y de paso.
Prioridad del coche y no del peatón.	→	Garantizar la seguridad viaria con la reducción de la velocidad de los vehículos y la disminución del tráfico privado, en beneficio del transporte público y de las personas.
Falta de infraestructura ciclista.	→	Garantizar la infraestructura ciclista necesaria y segura para su uso cotidiano.
Aceras estrechas y con obstáculos.	→	Ampliar aceras y el espacio del peatón.
Paradas de transporte de baja calidad.	→	Crear paradas de transporte público accesibles, de buena calidad, en fomento del transporte público y favoreciendo los espacios de socialización alrededor de estos entornos.
Nombre de las calles sin identidad.	→	Identificar los servicios que tiene el barrio y renombrar las calles dotándolo de una identidad colectiva.
Ecosistema verde deficiente, monopolización del hormigón y pocos espacios con protagonismo del verde.	→	Permeabilización parcial del terreno, renaturalización del barrio con especies autóctonas y reforzar los itinerarios de cohesión del barrio con el entorno natural.
Iluminación insuficiente.	→	Instalar iluminación de bajo consumo energético y distribución uniforme de luz en la calle.
Falta de elementos urbanos para el confort climático.	→	Crear refugios climáticos con elementos urbanos para sentarse, protegerse del sol o fuentes de agua.
Barrio poco jugable, no pensado para niños y niñas.	→	Favorecer actividades deportivas orientadas al juego saludable, e incrementar la “jugabilidad” del conjunto de espacios públicos.

Tipologías de las calles y de los espacios públicos

Del análisis hecho en la estructura del barrio de San Francisco y a partir de la comprensión de sus dinámicas urbanas se propone tipificar tanto los viales como los espacios públicos, en tres categorías: Grandes, medianos y pequeños. Esta clasificación es la base de muchas de las propuestas específicas que se describen más adelante, puesto que permite caracterizar cada una de las piezas que integran el conjunto, volviendo una vez más a la idea de ecosistema urbano que se explica en el apartado introductorio.

Cabe clarificar que esta nomenclatura no hace referencia a la importancia que tienen en el conjunto, puesto que no pueden entenderse unos sin los otros, sino que atienden al alcance de las principales personas que los usan. Así, entendemos que los definidos como “grandes” son los espacios usados por

un rango más grande de usuarios a escala de ciudad. Los medianos, a su vez, están orientados al conjunto del barrio de San Francisco, y por último, los pequeños tienen un papel clave en las pequeñas comunidades asociadas a cada una de las manzanas, actuando como espacios domésticos, con un elevado grado de apropiación por parte de los vecinos a menudo funcionado casi como la prolongación del patio de su casa.

En los siguientes diagramas se muestran con un poco más de detalle todos estos aspectos, que permiten entender de qué manera se organizan las estrategias de actuación planteadas y cuales son las principales características y especificidades de todos ellos, de las calles por un lado y los espacios públicos por el otro.

	Calles	Espacios públicos
Pequeño	Callejones y calles interiores	El patio de la casa: Espacios de uso doméstico
Mediano	Circuito cotidiano del barrio	El barrio: Espacios colectivos de uso cotidiano
Grande	Avenida conector con la ciudad	La sierra: Espacios colectivos de uso esporádico

Estrategia de actuación en espacio público



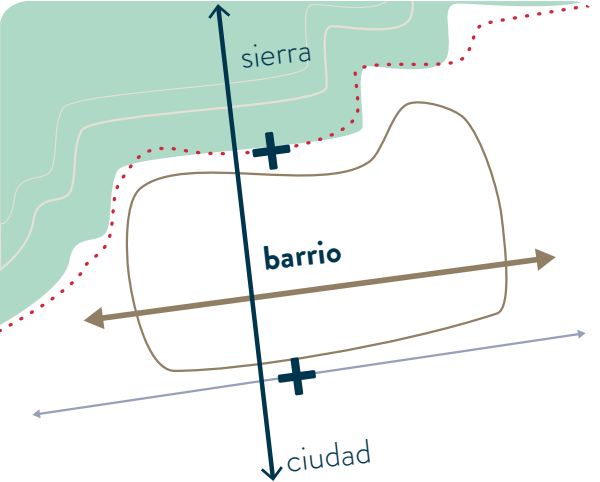
Intenciones

La estrategia de actuación que se describe a continuación pretende atender a numerosas variables que se deberán desarrollar en paralelo y con el tiempo, pero sin olvidar la idea de conjunto, que garantiza la coherencia entre todas ellas y permite la capacidad de generar sinergias entre ellas.

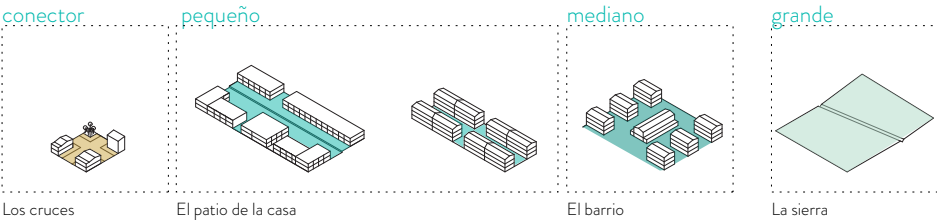
A modo de resumen, podemos afirmar que la principal voluntad del proyecto es el de desplegar una nueva estructura urbana, a partir de acciones concretas, que permita reforzar la vida cotidiana de los vecinos y vecinas, mejorando las condiciones de vida tanto de sus espacios públicos y calles del barrio, como de los edificios comunitarios que lo integran.

Para hacerlo, y tal y como refleja el siguiente diagrama,

se plantea reforzar por un lado las conexiones externas (del barrio a la ciudad y del barrio a la sierra) y de las internas (calles, plazas, edificios...) por el otro. La cohesión entre todos estos elementos permitirá que



Tipología de espacios públicos



Tipología de calles





Estrategias integrales

A continuación se muestran una serie de acciones estratégicas e integrales, que permiten implementar los puntos descritos anteriormente, pero atendiendo al conjunto del barrio, y detallando el funcionamiento que tendrán las distintas redes que definen la vida urbana del barrio de San Francisco.



Estas voluntades se concretan en estos siete puntos descritos a continuación:

1. Pacificación de la Pl. del Mercado Antiguo.

Transformar la plaza del Mercado en un espacio activo y multifuncional, pensado para atraer acontecimientos y usos diversos durante todo el año, a la vez que se mejoren los espacios tanto de estar como de paso.

Su centralidad, así como la diversidad de usos del entorno, invita a las personas de diferentes grupos a usar estos espacios,

Además, a nivel de movilidad, se propone cortar el paso de vehículos en este punto, evidenciando que el uso dominante es el de las personas, y evitando que los coches usen este eje para cruzar el barrio en sentido longitudinal.

2. Jerarquización de la trama viaria a modo de “supermanzanas”.

El barrio de San Francisco tiene las condiciones adecuadas para poder aplicar principios similares a los de las conocidas como “supermanzanas”. Una “supermanzana” es una unidad de organización urbana más grande que una isla tradicional que aporta soluciones a las principales disfunciones relacionadas con la movilidad, a la vez que mejora la disponibilidad y calidad del espacio de los peatones.

Con esta estrategia se pretende establecer una nueva jerarquía de la red viaria, diferenciando el paso de vehículos y los ejes de prioridad peatonal.

- La movilidad de los coches, especialmente los que cruzan el barrio, se canaliza a través de los ejes perimetrales.
- Las calles del interior del núcleo se transforman en plataforma única, dando prioridad a los peatones pero garantizando el acceso vehicular a todos los residentes, servicios y emergencias.
- Las calles del interior de los bloques se transforman en espacios donde se prohíbe la circulación del coche.
- Se convierte la Av. de la Primavera en el principal eje cívico del barrio, convirtiendo el espacio del antiguo Mercado en un ámbito peatonal y rompiendo así la longitudinalidad del eje.

3. Definición de la Av. de la Primavera como principal eje cívico.

Transformar la Av. de la Primavera en el principal eje cívico del barrio, convirtiendo el espacio del antiguo Mercado en un ámbito peatonal y rompiendo así la longitudinalidad del eje. De este modo este eje ofrece una gran superficie continua y de calidad,

que invita a jugar de manera informal, ir en bici, estar...

Esta calle coje una gran relevancia en la nueva identidad del barrio, así que a parte de la propuesta arquitectónica, se propone hacer algún tipo de intervención artística en las fachadas o similar.

4. Mejora de la conexión con el entorno.

Se propone relacionar el barrio con su entorno natural, a través de conectar los espacios peatonales con los principales corredores ecológicos de la sierra. De este modo se consigue tratar el paisaje natural como un gran espacio público para la gente del barrio, estructurada a partir de la red de caminos naturales, que a la vez que recorridos son también puntos de encuentro para los residentes.

5. Mejora de la continuidad del espacio público

Connectar los espacios interiores del barrio con espacios peatonales de calidad, con calles de plataforma pensadas principalmente para peatones y bicicletas, vegetación, espacios de juego y actividades...

6. Optimizar la conexión con el núcleo de Villena

Actualizar y mejorar las comunicaciones con el núcleo de Villena, implementando itinerarios accesibles y confortables para bicis y peatones que permitan que los vecinos puedan desplazarse más cómodamente, però que invite, también, a personas de otros barrios a venir al barrio de San Francisco.

7. Transformar los espacios del interior de las islas en “jardines” comunitarios

Se propone convertir algunos de los espacios del interior de

los bloques en espacios de vida, que puedan actuar casi como extensiones de las casas, con vegetación autóctona, espacios de juego, mobiliario urbano que facilite la socialización...

Será importante que la propuesta arquitectónica de cada uno de estos patios reconozca las diferencias entre ellos, en función de su ubicación, sus preexistencias, o los vecinos que viven cerca. De este modo se permitirá que cada comunidad tenga una identidad propia favoreciendo el sentimiento de pertenencia a un entorno y a una comunidad.

Plan de movilidad

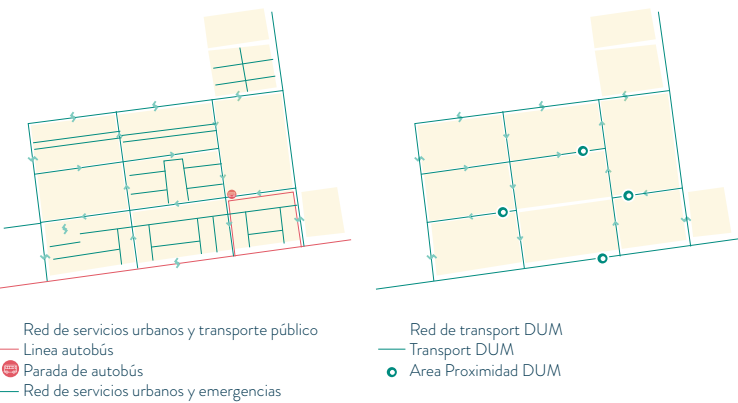
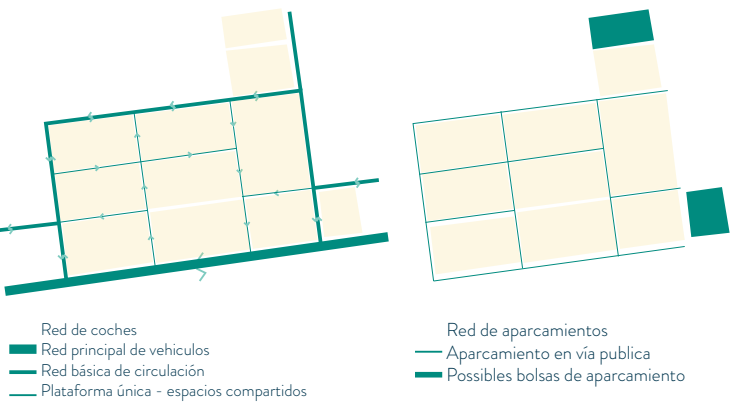
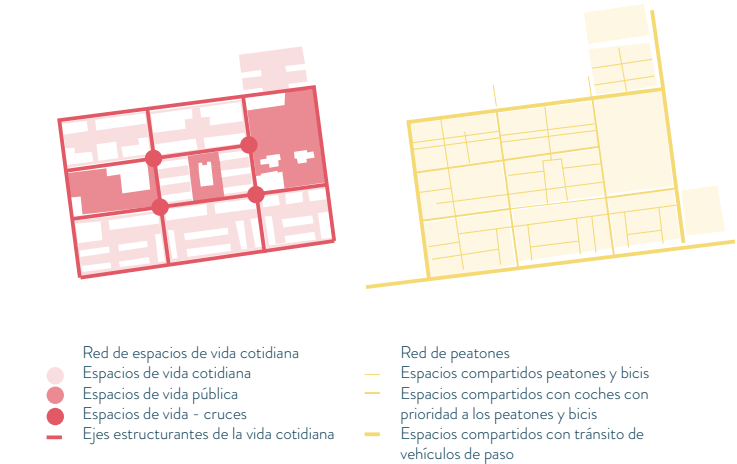
En este capítulo se explica la estrategia de “supermanzana” que pretende establecer una nueva jerarquía de la red viaria, diferenciando el paso de vehículos y los ejes de prioridad peatonal. Para hacerlo se visualizan una serie de secciones con las propuestas de transformación recomendadas para cada tipo de calle.

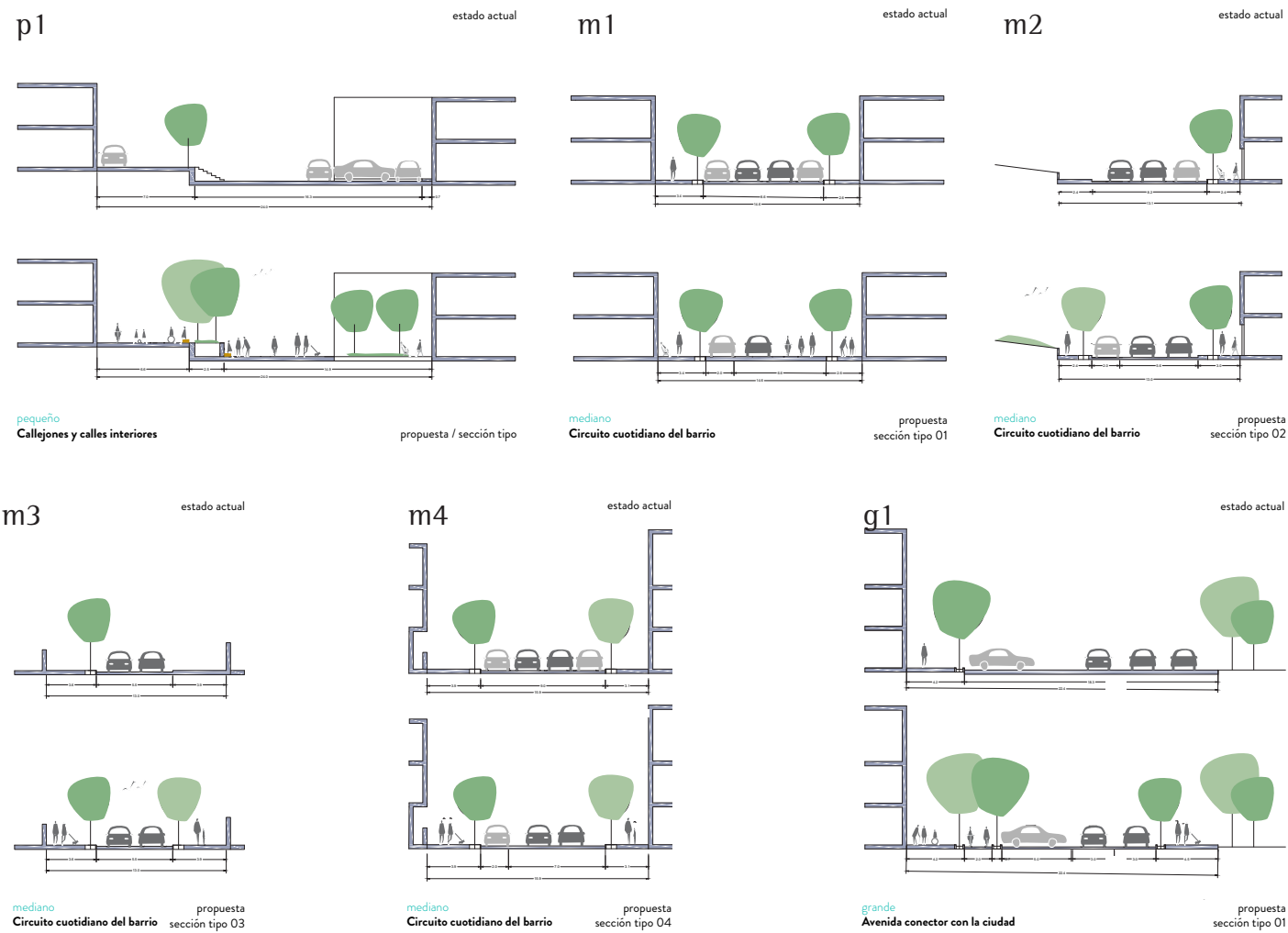
Para reforzar la intención de priorizar las personas, y garantizar la seguridad vial se recomienda:

- cambiar la jerarquía en las calles priorizando las personas y las bicis
- cambiar la sección de la calle dando más espacios peatonales y ordenar el aparcamiento teniendo en cuenta las dos posibles bolsas de aparcamiento que se pueden utilizar en el futuro.
- garantizar la seguridad vial con la reducción de la velocidad (máxima 30 km / h)
- disminuir el tráfico privado y favorecer el transporte público.

Numero de residencias actual.	Propuesta de número de aparcamientos aprox.	Extra espacios de aparcamientos aprox. (Polideportivo y bolsa de aparcamiento en el norte)	Total aprox.
431	350	102	452

Tabla con numero aprox. de puestos de aparcamientos





## La Calle Primavera

A partir del estudio del modelo de movilidad del ámbito de San Francisco y la seva proposta de transformació urbana, se determina la característica crucial de este anteproyecto: la peatonalización de la Calle Primavera.

Ésto supone que las obras de reurbanización deberían renovar todo el pavimento de dicha calle para conformar una plataforma única peatonal, dónde sí tendrían acceso los vehículos privados que se dirijan a los aparcamientos de la propia calle Primavera, así como para carga y descarga de mercancía y viajeros. A parte del nuevo pavimento, es fundamental que la calle se equipe con vegetación, mobiliario y elementos propios de un entorno para viandantes, y que todos estos objetos estén bien organizados en relación a su funcionalidad y a la accesibilidad de habitantes y visitantes. Es necesario prever ciertas zonas de aparcamiento de vehículos por accesibilidad o carga y descarga.

Las distintas calles que cruzan Primavera pues, se verán afectadas por un cambio de cota, resuelto con vados vehiculares a ambos extremos de cada cruce, que funcionarán como reductores de velocidad global. Las condiciones y propuestas para dichos cruces, sirven para tipificar las estrategias de diseño del barrio en situaciones similares.

### La sección de la calle

La gran transformación social que supone cambiar un espacio eminentemente vehicular en otro peatonal, se puede entender claramente en los usos a que se destina el ancho de la calle. Los 13 metros de ancho de la calle Primavera sólo dedicaban 5 metros a los viandantes.

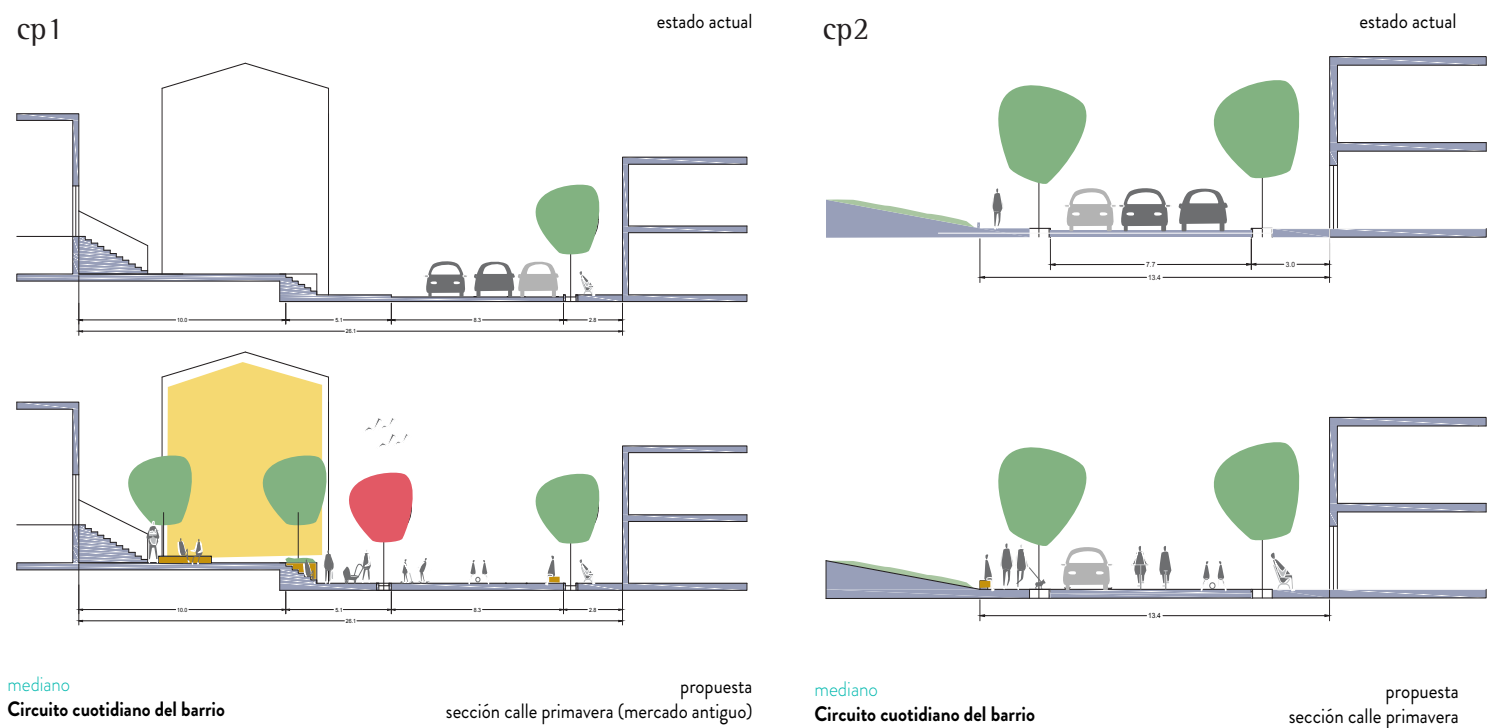
La plataforma única otorga no sólo más espacio a viandantes, sino un espacio unificado, no segregado, que garantiza la accesibilidad y legitima la sociabilidad en el espacio público. La configuración de la sección propuesta tiene dos formas. La primera transforma la calle delante del antiguo mercado en un espacio peatonal donde se prohíbe el acceso de los coches dedicando toda la anchura en espacio social e intergeneracional. Con la conversión en zona peatonal parcial de la calle primavera, transforma el antiguo mercado en un espacio de vida del barrio, rompiendo las fronteras sociales y físicas que existen en el barrio. La segunda forma, transforma las partes de la calle primavera en espacios compartidos con tráfico de vehículos del paso dando prioridad a los peatones y las bicis. Con este modo se crean espacios cotidianos de buena calidad por el vecindario.

Està transformació de la calle Primavera aglutina, no sólomente el arbolado y la vegetación (ésta última se materializa gracias a un pavimento diferenciado de junta abierta que permite el crecimiento de gramíneas), sino los elementos propios de un espacio urbanizado: bancos, fuentes, papeleras, elementos de

iluminación, espacio reservado para los cubos de basura.

Así aparecen 2 secciones tipo que hacen que el trazado de la nueva calle Primavera se adapte a la diferente casuística. En la

primera se aprecia peatonalización total de la calle Primavera al entorno del antiguo mercado. La segunda muestra una variación de materialidad de la calle en las partes que son compartidas con el tráfico de vehículos del paso y los peatones.





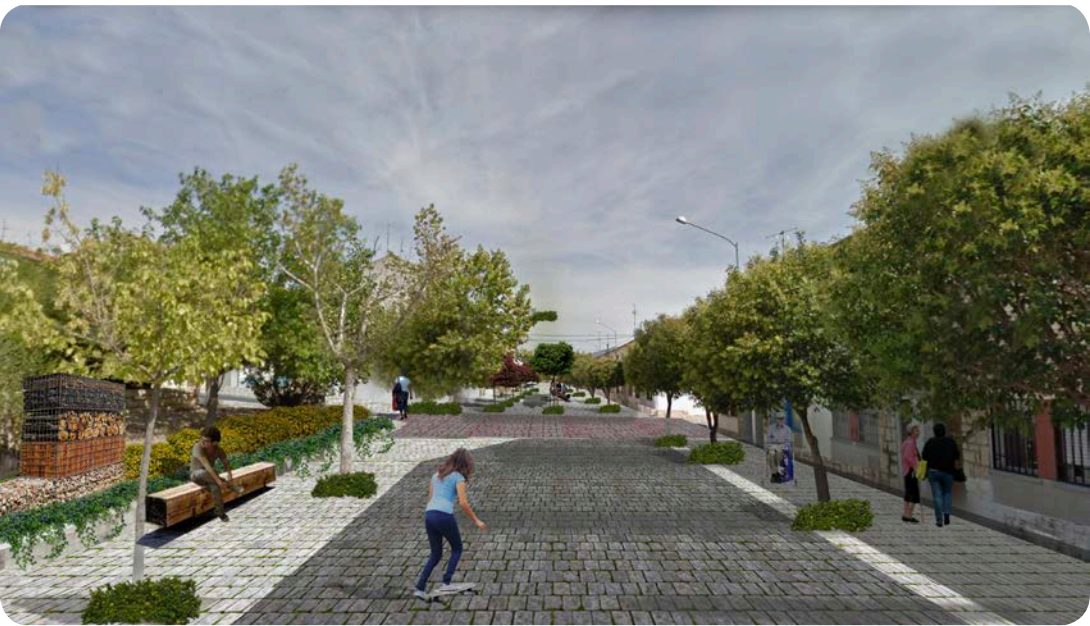
La materialidad

La calle Primavera crea un nuevo lenguaje urbano. Las piezas rojizas se proponen para los cruces con otras calles vehiculares. Consideramos que en los tramos de la calle Primavera no es necesaria ya ésta distinción de pavimentos (los tramos son peatonales), pero en los cruces, los vehículos necesitan una advertencia (adicional a las señales de tráfico), un elemento que refuerce la sensación de que entran en una zona donde hay peatones, y éstos tienen la prioridad. De hecho, eran los cruces precisamente los lugares con mayor potencial de relación social. Singularizarlos y darles relevancia es una manera de reconocer su importancia y de que dispongan de elementos de triangulación (facilitadores de relaciones sociales).

Los pavimentos propuestos para el tramo de la calle Primavera al entorno del mercado antiguo (no para los cruces) son una variación de la misma pieza, de tono grisáceo). Los pavimentos propuestos para los tramos de la calle primavera donde pueden pasar los coches es una mezcla entre gris claro y gris oscuro. El gris oscuro se utiliza para señalar los espacios por donde pueden pasar los coches o aparcar. Los enlaces materiales con la calzada y las aceras de las calles transversales a Primavera deben dejar clara cuál es la pauta de continuidad de transformación en futuras reurbanizaciones.

En toda la calle i más importante al entorno del antiguo mercado se recomana un mobiliario de estancia y juego para todas las edades y capacidades y reinforcement del ecosistema natural con arbolado autóctono. Para subrayar el espacio dedicado a las personas en el eje parcial del antiguo

mercado se recomienda la plantación de árboles de color distinto. También para mejorar la calidad y el confort y el sentimiento de pertenencia se propone pintar de manera artística las fachadas secas de los edificios residenciales.



- Simbología**

  - 2 Aparcamientos de servicio
  - 21 Aparcamientos
  - 1 Parada de autobus
  - 3 Fachadas con mural
  - 2 Lugares para contenedores de basura
  - 108 Árboles existentes
  - 48 Árboles nuevos
  - 15 Árboles nuevos de color distinto
- Puntos Estratégicos**

  1. Ingreso calle residencial
  2. Espacio de estancia
  3. Cruce calle peatonal con calle residencial
  4. Salida calle residencial

